

HESSEN SCHIENE

Nr. 96

Juli - September 2014



- Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda gestartet
- Fahrscheinloser ÖPNV: Freifahrt für alle?
- Baubeginn auf der Edertalbahn



NACHWUCHS- SORGEN

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, Lars Kühnemund,
Walter Söhnlein, Christian Behrendt

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 02.09.2014
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,

Das Fachforum einer politischen Partei befasste sich kürzlich in Frankfurt mit dem „fahrscheinlosen ÖPNV“. Gemeint waren freilich keine technischen Neuerungen, die den Papierfahrschein ersetzen sollen. Die Rede war vielmehr von solidarischen Finanzierungen, die eine unentgeltliche Nutzung von Bussen und Bahnen ermöglichen.

Vereinfacht ausgedrückt: Es ging um den schon häufiger diskutierten Nulltarif im Nahverkehr, der freilich einen Beitrag der Bürgerinnen und Bürger in Form einer Nahverkehrsabgabe oder einen Zuschuss aus dem allgemeinen Steuertopf erfordert. Auch andere Ideen zur Kostendeckung gibt es, beispielsweise PKW-Stellplatz-Ablösebeträge oder Beiträge von Gewerbetreibenden, die in besonderem Maß vom ÖPNV profitieren.

Natürlich lässt sich über das Thema trefflich streiten. Abseits der Grundsatzfragen ist mir ein Gedanke des Fachforums besonders im Gedächtnis geblieben: Nahverkehr muss einfach zu nutzen sein, denn die heutigen Tarif- und Vertriebssysteme schrecken manchen potenziellen Nutzer ab.

Und da lohnt ein Blick auf diejenigen solidarischen Finanzierungen, die es heute schon gibt. Sie zeichnen sich dadurch aus, dass sehr viele Menschen einen kleinen Beitrag zahlen, manchmal ohne es bewusst wahrzunehmen. Im Gegenzug wird ihnen die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ermöglicht. Die Regeln, die es dabei noch zu beachten gibt, sind einfach zu begreifen und betreffen eigentlich nur noch Gebietsgrenzen und den Ausschluss bestimmter Zugattungen.

Die Zahl der solidarisch finanzierten Fahrten steigt. Semestertickets waren der Vorreiter und auch die Jobtickets darf man in diese Kategorie einordnen. Kombitickets für Veranstaltungen erfreuen sich ebenfalls einer wachsenden Beliebtheit. Eine jüngere Idee ist das Mietticket für die Bewohnerinnen und Bewohner bestimmter Siedlungen.

Schon etabliert mancherorts ist das Fahren auf Gästekarte für die Gäste klassischer Urlaubsregionen. So ermöglicht beispielsweise die Konus-Gästekarte im Schwarzwald den Gästen Fahrten von Karlsruhe im Norden bis an die schweizerische Grenze im Süden – eine Idee, die in Nordhessen mit „Meine Card plus“ Nachahmung findet. Gut, dass in Nordhessen die Schieneninfrastruktur mit der Edertalbahn weiter ausgebaut wird. Auch Bad Wildungen sollte gerade für die An- und Abreise der Gäste einen langfristig gesicherten Bahnanschluss behalten.


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



Pinwand 4
 Tipps und Infos 6



Deutsche Bahn weiht Warteraum im Bahnhof Wilhelmshöhe ein 7
 Hessens ältester Bahntunnel bald wieder offen 8
 Baubeginn auf der Edertalbahn 11



Mehr Nachtbuslinien zum Fuldaer Schützen- und Volksfest 14
 Ansturm auf diesjährige Prämienmarkt-Nachtbusse 15



Lokale Busunternehmen übernehmen Transdev-Verkehre an Lahn und Dill 16
 Umbau des Bahnhofs Frankenberg/Eder 18
 Mittelhessenexpress seit Ostern mit weniger Wagen unterwegs 20
 Streckenabbau Pohl-Göns - Ebersgöns 22
 Schiebetritte in Desiros auf der Niddertalbahn 23



S-Bahn Rhein-Main erhält 91 neue Triebwagen 24
 Nordmainische S-Bahn kommt nicht in Fahrt 26
 Westfrankenbahn kommt im Kahlgrund zum Zuge 27
 Neue Schnellbuslinie Karben - Bad Homburg stößt auf Bedenken 29
 Streckensanierung nach Lohr Stadt 31
 Infrastrukturarbeiten an der Kinzigtalbahn 32
 Landesgartenschau in Bad Schwalbach: neue Impulse für die Aartalbahn? 34



Bahndreieck Spessart: Stand der Planungen 36
 Erstes Dialogforum zur ABS/NBS Hanau - Würzburg / - Fulda 37
 Fachgespräch fahrscheinloser ÖPNV 43
 Streckentelegramm 44
 Schlusslicht 50

Titelbild: Ein Talent 2-Triebwagen fährt in den Bahnhof Butzbach ein, 30. April 2014

Rückseite: Die Malletlok E 206 ist eine echte Hessin, gebaut 1913 bei Henschel in Kassel. Genutzt als schwere Meterspurlok für eine Mine in Portugal, war sie bis in die 80er Jahre im Vorortverkehr von Porto im Einsatz. Nach Restaurierung und Umbau verkehrt die Lok heute in der Schweiz auf dem Streckennetz der Jurabahnen, unterhalten vom Verein La Traction.

Alle Fotos ohne Namensnennung: Jürgen Lerch

Unsere Treffen vor Ort:

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



Unsere Aktiven vor Ort:

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

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

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

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

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

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

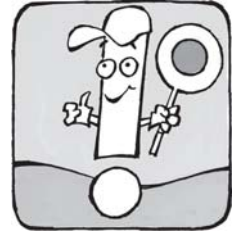
Zentrale, Geschäftsstelle Lauterbach
Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach
Telefon und Telefax (0 66 41) 6 27 27
info@probahn-bus.org

RMV erhöht Ticketpreise um 3,45 Prozent zum 1.1.2015

(j1) Auf der Sitzung des Aufsichtsrats in Bad Homburg beschloss der Rhein-Main-Verkehrsverbund die Erhöhung des Tarifs um 3,45 Prozent zum 1. Januar 2015. Laut RMV ergibt sich die Erhöhung des Tarifs aus den steigenden Kosten für die Infrastruktur, den Mehrkosten aus der Novellierung des Erneuerbaren-Energien-Gesetzes (EEG) und den Kosten, welche als Ergebnis der Tarifverhandlungen für die Beschäftigten des Öffentlichen Personennahverkehrs entstehen.

Prof. Knut Ringat, Sprecher der Geschäftsführung des RMV, bemängelte die politischen Vorgaben sowie die steigenden Infrastrukturkosten: „Auch die deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen und die Effizienzsteigerung der Fahrleistungen durch die Modernisierung unserer Fahrzeuge konnte nicht die von außen vorgegebenen zusätzlichen Kosten ausgleichen,

welche uns die Umsetzung der Energiewende und die zunehmenden Engpässe in der Infrastruktur vorgeben.“



Erstmalig erhöht der Verbund die Tarife zum Jahreswechsel. In den Vorjahren wurde die Tarifierhöhung immer zum Fahrplanwechsel Anfang/Mitte Dezember durchgeführt. Bei der Deutschen Bahn wird der Tarifwechsel weiterhin zum Fahrplanwechsel erfolgen, dieses Jahr am 14. Dezember.

Da viele Fahrkartenautomaten im RMV sowohl Verbund- als auch Fernverkehrsfahrkarten verkaufen, müssen die Automaten innerhalb kurzer Zeit zweimal neu programmiert werden. Ob dieser zusätzliche Aufwand für den Fahrgast kostenneutral erfolgt, darf bezweifelt werden. Aber bei einer Preiserhöhung von 3,45% wird der zusätzliche Aufwand wahrscheinlich nicht mehr groß ins Gewicht fallen.

Deutschlandpass wieder erhältlich

(j1) Noch bis 30. August 2014 ist der Deutschlandpass bei der Deutschen Bahn erhältlich. Die einen Monat lang gültige Fahrkarte ermöglicht beliebig viele Fahrten mit allen Zügen der Deutschen Bahn, auch im ICE. Bis 18 Jahre kostet der Pass 149 Euro, bis 26 Jahre 259 Euro, darüber hinaus 309 Euro in der zweiten Klasse. Zwei Erwachsene, die zusammen reisen, zahlen 459 Euro. das Angebot gilt bis Mitte September.



Deutsche Bahn weiht Warteräume im Bahnhof Wilhelmshöhe ein Fahrgäste mussten über fünf Jahre in den Gängen frieren

(hh) Der 1991 errichtete Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe mit 10 Gleisen bekam zwischen dem Reisezentrum und dem Servicepoint einen Warteraum für die Fahrgäste. Im Jahr 2008 war die DB-Konzernleitung mehr an Pachteinnahmen aus Fast-Food-Restaurants interessiert als an frierenden Fahrgästen.

Fahrgastverbände, Lokalpolitiker und der Seniorenbeirat der Stadt Kassel kritisierten diesen Missstand. Doch die Bahn erwies sich in dieser Frage als sehr hartleibig. Ein Wartesaal werde kaum benötigt, konterte ein Bahnsprecher noch vor zwei Jahren. Er meinte, die Umsteigezeiten hätten sich so verkürzt, dass es keine längeren Aufenthalte mehr gäbe. Sollten Fahrgäste doch auf einen verspäteten Zug warten müssen, biete der Bahnhof viele gastronomische Angebote.

Dabei übersah die DB aber zwei wichtige Dinge:

- Man kann nicht jedem Fahrgast, der Esswaren bei sich hat und vielleicht rech-

nen muss (z.B. Familien mit Kindern) zumuten, einen Gastronomiebetrieb aufzusuchen.

- Nicht immer gibt es kurze Umsteigezeiten, vor allem dann nicht, wenn ICE-Züge aus München oder Hamburg verspätet in Kassel-Wilhelmshöhe eintreffen und Anschlusszüge in Richtung Paderborn, Korbach, Gießen oder Bebra nicht warten können.



Bahnhofsmanager Gerd Tucholka setzte sich für neue Wartemöglichkeiten ein. Im Eingangsbereich zu den Gleisen 7-10 entstanden zwei Pavillons zu jeweils 20 Quadratmetern bei Kosten von voraussichtlich 60.000 Euro. In den Pavillons ist Platz für insgesamt 18 Personen.

Bahnhofsmanager Gerd Tucholka (rechts), Vertreter des NVV und die Oberweisbacher Bergbahnkönigin Sylvia Potrek bei der Einweihung der neuen Warteräume am 25.4.2014

Foto: Hermann Hoffmann





Am 25. April 2014 wurden die Warteräume von Bahnmanager Gerd Tucholka, vom NVV und der Oberweißbacher Bergbahnkönigin feierlich eingeweiht.

Einer der beiden neuen Warteräume in Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe

Hessens ältester Bahntunnel bald wieder offen

(fl) Ganz im Norden von Hessen liegt die ehemalige Carlsbahn, die Bad Karlshafen mit Kassel verband. Markantester Punkt der seit 1970 außer Betrieb befindlichen Teilstrecke Hümme – Bad Karlshafen ist der „Carlsbahntunnel“, der auch „Deiseler Tunnel“ genannt wird. Das hochinteressante Bauwerk mit seinen markanten Portalen und dem einzigartigen Querschnitt soll noch in diesem Sommer wieder zugänglich sein – für Radfahrer und Fußgänger.

„Wenn alles planmäßig verläuft, können wir in diesem Jahr den Carlsbahntunnel für Radfahrer und Fußgänger öffnen“, kündigte Vizelandrätin Susanne Selbert beim offiziellen Start der Bauarbeiten am ältesten Eisenbahntunnel Hessens an. Damit werde dem Wunsch der Bevölkerung in der Nordspitze Hessens entsprochen und „eine neue Tourismusattraktion im Diemeltal geschaffen“, so Selbert weiter.

Dem Start der Bauarbeiten war eine lange Überzeugungs- und Planungsphase vorausgegangen. Nachdem im Jahr 2011 die Tunnelportale saniert worden waren, wurde der Ruf immer lauter, den denkmalgeschützten rund 200 Meter langen Tun-

nel für die Bevölkerung und die Radtouristen erlebbar zu machen. Der Kreistag des Landkreises Kassel hatte im September 2011 den Kreisausschuss beauftragt, die notwendigen Maßnahmen zur Öffnung des Tunnels bei Trendelburg-Deisel anzugehen. Zuerst waren die naturschutzrechtlichen Rahmenbedingungen zu klären. „Ein von uns in Auftrag gegebenes Artenschutzgutachten hat dann ergeben, dass naturschutzrechtlich eine saisonale Öffnung des Tunnels möglich ist“, informierte die Vizelandrätin. Wie bei anderen für den Radverkehr genutzten ehemaligen Eisenbahntunneln, beispielsweise beim Milseburgtunnel in der Rhön, muss der Deiseler Tunnel im Winter ge-

*Der Carlsbahn-
oder auch
Deiseler Tunnel
ist der älteste
hessische Tunnel,
hier im Zustand
von 2005*

*Foto: Wikipedia,
presse03*



geschlossen werden, um so seine Funktion als Winterquartier für seltene Fledermausarten zu erhalten.

Der Landkreis hatte danach einen Gestattungsvertrag mit dem Landesbetrieb HESSEN-FORST abgeschlossen, der dem Landkreis Kassel die nötige rechtliche Sicherheit für die zukünftige Nutzung gewährt. Da die Probleme mit dem Flora-Fauna-Habitat-Gebiet im Anschluss an das südliche Tunnelportal nicht aus der Welt zu schaffen waren, wurde mit dem Regierungspräsidium Kassel und mit HESSEN-FORST verhandelt, um einen kurzen Verbindungsweg zwischen dem Südportal und dem jetzigen Verlauf des Diemelradwegs zu bauen, der im letzten Jahr fertiggestellt wurde.

Für die Öffnung des Tunnels fallen Kosten in Höhe von bis zu 495.000 Euro an. „Die verkehrssichere Instandsetzung

der Tunnelröhre allein kostet inklusive Architektenleistung rund 320.000 Euro – weitere Kosten fallen für die Beleuchtung an“, erläuterte Selbert.

Ohne Drittmittel war die Tunnelöffnung nicht zu schultern: In die Finanzierung fließen Fördermittel des LEADER-Programms der Europäischen Union in Höhe von 133.637 Euro, sowie jeweils 125.000 Euro aus dem Denkmalschutzsonderprogramm des Bundes und vom Hessischen Landesamt für Denkmalpflege ein. Weitere 50.000 Euro stellt die Deutsche Stiftung Denkmalschutz zur Verfügung. Der Landkreis selbst beteiligt sich mit Haushaltsmitteln in Höhe von 61.177 Euro. „Diese unterschiedlichen Finanzierungsquellen ermöglichen eines der spannendsten Tourismus- und Denkmalschutzprojekte im Landkreis Kassel“, stellte Selbert fest.

Hintergrund

Der Carlsbahntunnel wurde im Zuge des Baus der „Carlsbahn“ von Hümme nach Karlshafen in den Jahren 1847 bis 1848 errichtet und diente dazu, eine Streckenführung durch die hochwassergefährdeten Flussauen des Diemeltals zu vermeiden. Die Namensgebung „Carlsbahn“ erfolgte in Erinnerung an Landgraf Carl von Hessen (1654-1730) der die gescheiterte Kanalverbindung von Kassel nach Karlshafen plante.

Die Tunnelkonstruktion des ältesten Eisenbahntunnels Hessens und zweit-ältesten in ganz Deutschland wurde in Mischbauweise aus Ziegel- und Naturstein ausgeführt. Als Besonderheit ist die Tunnelhöhe von 6,00 Metern für die erste Lokomotive von „Henschel und Sohn“ anzusehen. Der „Drache“ als erste Lokomotive aus Kasseler Produktion ist der Urahne der Henschel-Lokomotiven und wurde unter der Fabrikats-Nummer 1 im Juli 1848 an die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn geliefert.

Die Bahnlinie und damit der Tunnel wurden in den Anfangsjahren zuerst mit zwei, später mit drei Zugpaaren pro Tag bedient. Die Stilllegung der Bahnstrecke erfolgte für den Personenverkehr 1966 und für den Güterverkehr 1970.

Der Tunnel liegt direkt am Hessischen Radfernweg 4 und dem Diemelradweg. Wegen der Tunnelsperrung führt die aktuelle Radroute auf rund 1,8 Kilometer in großem Bogen und mit beachtlicher Steigung westlich um den Kesselberg (dem Tunnelberg) herum. Eine direkte Linienführung durch den Tunnel erspart die Stei-

gung und verkürzt die Strecke auf rund 800 Meter.

In den letzten Jahren wurde im Zuge des Eco-Pfades Diemel eine Hinweistafel am nördlichen Tunnelportal aufgestellt, 2010 wurde ein Weg vom Radweg zum Nordportal ermöglicht. Die beiden Tunnelportale wurden 2011 nach denkmalpflegerischen Gesichtspunkten saniert. Von der Nordseite sind die ersten zwanzig Meter des Tunnels für Besucher bereits zugänglich – der Rest der Tunnelröhre ist noch abgesperrt.

Die Carlsbahn endete stets am linken Weserufer und hatte keine Verbindung zum Bahnhof (Bad-) Karlshafen der Sollingbahn-Strecke Northeim / Göttingen – Bodenfelde – Ottbergen. Der Bahnhof der Carlsbahn hieß auch folgerichtig „Karlshafen linkes Ufer“, um Verwechslungen mit dem rechtsseitig der Weser gelegenen Bahnhof der Sollingbahn zu vermeiden.

Heute wird Bad Karlshafen von der hessischen Seite her überwiegend mit der NVV-Buslinie 180 Hofgeismar – Trendelburg – Bad Karlshafen bedient. Fahrten gibt es werktags ungefähr stündlich, ein gut merkbares Taktschema fehlt aber. Dem natürlichen Lauf der Weser Richtung Hannover versch Münden folgend gibt es fast kein Busangebot, obwohl das Tal von vielen Touristen besucht wird. Die Landesgrenze zu Niedersachsen zeigt hier vermutlich ihre hemmende Wirkung bei der Verwirklichung einer regional bedeutsamen Buslinie.

Eine gute Darstellung der interessanten Carlsbahn-Geschichte findet sich auf www.wikipedia.org/wiki/carlsbahn

Kaum zu glauben, aber wahr: Baubeginn auf der Edertalbahn

(js) Nach jahrelangem Hin und Her geht es jetzt tatsächlich los: Baubeginn bei den Arbeiten zur Reaktivierung der Edertalbahn Frankenberg – Korbach. Die Hessenschiene berichtete seit vielen Jahren in jeder Ausgabe über die neuesten Entwicklungen. Inzwischen haben die ersten konkreten Baumaßnahmen begonnen.

Bereits im Mai begannen die Bauarbeiten an den Bahnübergängen in Frankenberg, zuerst am Bahnübergang Jahnstraße. Dazu musste die Straße von Freitag, 16. Mai 2014 um 20 Uhr bis Dienstag, 20. Mai 5 Uhr gesperrt werden. Dabei wurden die Schienen und Schwellen im Straßenbereich erneuert und die Zwischenräume mit Gummiplatten versehen. Eine neue Halbschrankenanlage wird ebenfalls noch installiert. Die beidseitigen Fußwege werden seitlich verschwenkt und erhalten eine eigene Schranke zur Sicherung. Diese Arbeiten sollen noch bis September erledigt werden.

Bereits eine Woche später wurden die Arbeiten am Bahnübergang in der Röddenauer Straße neben dem Bahnhof fortgesetzt. Auch diese Straße musste über 4 Tage gesperrt werden. Die Röddenauer Straße ist die breiteste und erhält deshalb auch Vollschranken, die die Straße vollständig absperren. Natürlich erhalten die Fußwege hier ebenfalls eigene Schranken.

Den Abschluss bildet der Bahnübergang in der Wilhelmstraße in direkter Nachbarschaft des Haltepunktes Frankenberg-Gossberg. Diese Arbeiten beginnen am 23. Juni. Danach werden die restlichen Bahnübergänge der Strecke mit neuen Schrankenanlagen versehen. Dabei handelt es sich um die Überwege in Viermünden, Ederbringhausen, Schmittlotheim und Herzhausen sowie um den Bahnübergang der Bundesstraße B252 in Dorffitter.



Anlässlich der Bauarbeiten fand am 30. Juni 2014 ein Pressetermin in Vöhl-Herzhausen statt: Von links nach rechts: NVV-Mitarbeiterin, Landrat Dr. Reinhard Kubat aus Korbach, der DB-Konzernbeauftragte für Hessen Dr. Vornhusen, Staatsminister Tarek Al-Wazir, NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel und Bürgermeister Stuppert aus Vöhl

Foto: Hermann Hoffmann

218 470-3 passiert während des Kurhessenbahnfestes am 23. Oktober 2010 mit TEE-Wagen den Bf. Viermünden. Hier wird ein Kreuzungsbahnhof entstehen, der Bahnsteig wird einige Meter in Richtung Frankenberg verlegt werden.

Foto: Jürgen Schmied



Bürgerversammlungen

Aufgrund der bevorstehenden Bauarbeiten am Bahnhof in Frankenberg und an der Bahnstrecke nach Korbach fanden Bürgerversammlungen statt, um die Bürger über die Planungen, die Bauvorhaben und die Behinderungen während der Bauphasen zu informieren. Diese Bürgerversammlungen fanden in Viermünden, Frankenberg und Vöhl statt. Mitarbeiter der Stadtverwaltung Frankenberg bzw. der Gemeinde Vöhl sowie deren Bürgermeister, Vertreter des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) und der Kurhessenbahn berichteten vor den interessierten Bürgern von den anstehenden Bauarbeiten. Grundsatzdiskussionen über die bereits beschlossenen Vorhaben wurden nicht zugelassen, Fragen der Bürger dagegen bereitwillig beantwortet.

Kreuzungsbahnhof Viermünden

Vertreter der Kurhessenbahn teilten auf diesen Bürgerversammlungen mit, dass beschlossen wurde, an der Strecke Franken-

berg – Korbach einen zusätzlichen Kreuzungsbahnhof zu errichten. Dieser soll in Viermünden entstehen und die Begegnung von Zügen ermöglichen. Der Bau dieses Kreuzungsgleises wird aber unabhängig von der Reaktivierung der Strecke geplant und erst nach der Inbetriebnahme erfolgen.

Das heißt, die Bauarbeiten zur Streckenreaktivierung werden wie geplant in diesem Jahr durchgeführt und sich noch bis zum Frühjahr 2015 hinziehen. In diesem Zeitraum werden Gleise und Signaltechnik erneuert, die beiden Tunnel, Brücken und Stützmauern saniert sowie die oben beschriebenen Bahnübergänge modernisiert. Die Haltestellen in Frankenberg-Gossberg, Ederbringhausen, Schmittlotheim, Herzhausen und Thalitter werden reaktiviert bzw. verlegt und neu gebaut. Sie erhalten neue Bahnsteige mit Beleuchtung und ein Fahrgastinformationssystem, Parkplätze und Fahrradständer.

Für die Errichtung der Parkplätze und der Fahrradständer sind jeweils die Ge-

meinden zuständig. Ebenfalls bis zum Frühjahr 2015 wird auch der Bahnhof Frankenberg umgebaut. (Siehe Bericht in dieser Hessenschiene). In Viermünden wird währenddessen nur ein Behelfsbahnsteig mit provisorischer Beleuchtung errichtet. In diesem Zustand soll die Strecke im Sommer 2015 in Betrieb gehen.

Der Kreuzungsbahnhof in Viermünden wird unter laufendem Betrieb im Jahr 2016 gebaut werden und bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 in Betrieb genommen. Hierzu wird das Streckengleis östlich verschwenkt und auf der Seite des alten Empfangsgebäudes ein Überholgleis gebaut. Der Mittelbahnsteig wird dann nicht direkt vor dem Bahnhofsgebäude gebaut, welches sich in Privatbesitz befindet, sondern im Bereich des früheren Ladegleises, also in Richtung Frankenberg verschoben. Erst in diesem Zuge werden dort auch Parkplätze und Fahrradständer errichtet.

Bereits in frühen Planungen der Reaktivierung, seinerzeit war der Ausbau der Burgwaldbahn und die Wiederinbetriebnahme der Edertalbahn als Gesamtprojekt geplant worden, gab es Pläne für den Bau von zwei Kreuzungsbahnhöfen in Viermünden und in Birkenbringhausen (Gemeinde Burgwald). Diese Begegnungstellen wären seinerzeit für einen Stundentakt nötig gewesen. Später wurde aus Kostengründen mit einem 2-Stunden-Takt zwischen Frankenberg und Korbach geplant, dadurch konnte auf diese Kreuzungsmöglichkeiten verzichtet werden.

Fahrplankonzept

Inzwischen haben NVV und Kurhessenbahn das geplante Betriebskonzept für die Gesamtstrecke vorgestellt. Die Züge verkehren demnach zukünftig durchgehend zwischen Marburg/Lahn und Brilon/Wald. Während die Züge auf der Burgwaldbahn zwischen Marburg und Frankenberg im Stundentakt verkehren, wird nur jeder zweite Zug weiter über Korbach und Willingen nach Brilon/Wald fahren.

Die Triebwagen werden Marburg etwa zur Minute 30 verlassen und die Anschlüsse von und nach Gießen/Frankfurt sicherstellen. In Korbach wird der Systemhalt ein Umsteigen in die Züge von und nach Kassel mit kurzen Übergangszeiten ermöglichen. Aufgrund einer geplanten Fahrplanumstellung auf der Oberen Ruhralbahn im Dezember 2016 müssen die Züge aus Marburg dann nach zwei Stunden (ebenfalls etwa zur Minute 30) ihr Ziel in Brilon/Wald erreicht haben, um den Anschluss in Richtung Ruhrgebiet sicherzustellen. Die Züge müssen die beiden Endpunkte (Marburg/Lahn, Brilon/Wald) zeitgleich verlassen und treffen sich folglich in der Mitte der Strecke, also in Viermünden.

Eine Verschiebung der Zugkreuzungen nach Frankenberg hätte den Verlust der Anschlüsse in Brilon/Wald zur Folge gehabt. In diesem Zuge ist auch eine Durchbindung der Züge über Brilon/Wald hinaus nach Brilon/Stadt im Gespräch.



Mehr Nachtbuslinien zum Fuldaer Schützen- und Volksfest

Neues Nachtbuskonzept erschließt erstmals auch Künzell und Petersberg

(si) Bereits seit über 25 Jahren plant und organisiert Pro Bahn & Bus e.V. Sonderverkehre zu diversen Volksfesten. Seit 2012 ist Pro Bahn & Bus auch beim Schützen- & Volksfest in Fulda mit von der Partie. In den ersten beiden Jahren fuhr man erfolgreich versuchsweise jeweils einen Nachtbusverkehr entlang des Linienlaufes der Rhönbahnstrecke Fulda – Gersfeld.

Den verstärkt eingegangenen Wünschen der Volksfestbesucher folgend, hat Pro Bahn & Bus in Zusammenarbeit mit dem Fest-Generalunternehmer Heiner Distel für das Jahr 2014 ein völlig neues erweitertes Nachtbusangebot für die beiden Schützenfestwochenenden erarbeitet. Erstmals werden in diesem Jahr jeweils in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie von Samstag auf Sonntag auch Nachtbusse nach Künzell und Petersberg verkehren, da für diese stadtnahen Gemeinden nach 22.30 Uhr keine ÖPNV-Anbindung an die Stadt Fulda existiert.

„Wir wünschen uns generell einen Nachtbuslinienverkehr im Fuldaer Stadtbuslinienetz, auch außerhalb des Stadtgebiets, und wollen hiermit einen positiven Denkanstoß geben“ stellt Stefan Sitzmann vom Pro Bahn & Bus – Landesvorstand fest, der zudem verantwortlich für die Planung der Nachtbusverkehre zeichnet. „Zumindest während des Fuldaer Schützenfestes gibt es nun Nachtbusse nach Künzell und Petersberg,“ stellt Sitzmann augenzwinkernd fest.

Die „Nachtbuslinie A“ startet jeweils um 23.30 Uhr als „KÜNZELL-NACHTBUS“



von der Haltestelle gegenüber dem Festplatz über den ZOB am Bahnhof weiter über Klinikum Ost, Grenzbachstraße, Gemeindezentrum, Dicker Turm, Sieben-Welten bis Harbacher Weg.

Um 0.15 Uhr fährt dann die „Nachtbuslinie B“ als „PETERSBERG-NACHTBUS“ ebenfalls von der Haltestelle gegenüber der Ochsenwiese über den ZOB am Bahnhof weiter über Marianum, Alte Ziegelei, Roten Rain, Propsteihaus, Rauschenberg, BBZ bis zur Von-Galen-Straße.

Als letzte startet dann um Punkt 1.00 Uhr die „Nachtbuslinie C“ als „RHÖNBAHN-NACHTBUS“ von der selben Haltestelle Magdeburger Strasse (gegenüber Haupteingang Ochsenwiese) über den ZOB am Bahnhof, Bronnzell, Löschenrod, Eichenzell, Welkers, Rönshausen, Lütter, Schmalnau, Hettenhausen, Altenfeld, Abzweig Maiersbach bis Gersfeld Bahnhof. Wie erstmals im letzten Jahr verkehrt der „RHÖNBAHN-NACHTBUS“ auch dies-

mal zusätzlich über den Eichenzeller Ortsteil Löschenrod. Erstmals wird ab diesem Jahr zusätzlich auch der Ebersburger Ortsteil Thalau angefahren.

Besonders Geldbeutel schonend ist auch der neue Einheitstarif des Nachtbusverkehrs: Pro Person sind 3 Euro Sondertarif zu zahlen. Fahrausweise des Rhein-Main-Verkehrsverbands sind nicht gültig!

Schützenfest-Nachtbusse

Sicher nach Hause.

FREITAGS & SAMSTAGS - EINHEITSTARIF 3 EURO
AB ZUSTIEGE: EINGANG OCHSENWIESE - FULDA ZOB

LINIE A - KÜNZELL - 23:30 Uhr
Klinikum-Ost, Fuldaer Straße, Grenzbachstraße, Gemeindezentrum, Sportplatz, Dicker Turm, Sieben-Welten, Harbacher Weg - **KÜNZELL**

LINIE B - PETERSBERG - 00:15 Uhr
Marianum, Hövelstraße, Alte Ziegelei, Rhönbergstraße, Am Roten Rain, Propsteihaus, Quelle, Weiherweg, Rauschenberg, BBZ, von Galen Straße - **PETERSBERG**

LINIE C - RHÖNBAHN - 01:00 Uhr
Bronnzell, Löschenrod, Eichenzell, Welkers, Rönshausen, Lütter, Ried, Thalau, Schmalnau, Hettenhausen, Altenfeld, Abzw. Maiersbach, Bahnhof - **GERSFELD**

Nähere Informationen unter:
www.probahn-bus.org

PRO BAHN & BUS
Ihr Fahrgastverband

Ansturm auf diesjährige Prämienmarkt-Nachtbusse

(si) Nachdem im letzten Jahr das größte Volksfest Oberhessens in Lauterbach unter den schlechten Witterungsverhältnissen gelitten hatte, war das Wetter und auch die Besucherfrequenz in diesem Jahr trotz Fussball-WM überaus stark. An den neun Festtagen kamen annähernd 100.000 Besucher in die Vogelsberg-Kreisstadt.

Traditionell organisiert Pro Bahn & Bus am Hauptmarkttag einen nächtlichen Sonderbusverkehr - und der wurde diesmal geradezu gestürmt. Zwischen Mitternacht und 3 Uhr in der Frühe zählten wir in der Nacht zum Fronleichnam um die 1.100

Fahrgäste, die in 83 Orte "sicher nach Hause" transportiert wurden. Mehr ging auch fast nicht mehr. Dank gilt den ehrenamtlichen Helfern unseres Verbandes und der Polizei, die uns auch in diesem Jahr tatkräftig zur Seite standen.

Lokale Busunternehmen übernehmen Transdev-Verkehre an Lahn und Dill

(fl) Die Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH (VLDW) hat nach europaweiter Ausschreibung von 5 Linienbündeln (4 im Lahn-Dill-Kreis, 1 im Kreis Limburg-Weilburg) das Busnetz an vier neue Betreiber vergeben. Die vier mittelständischen Unternehmen starten den Betrieb der Linienbündel am 14. Dezember 2014 für zehn Jahre in den Regionen Limburg, Braunsfels, Hüttenberg, Ehringshausen und Haiger.

Folgende Bieter erhielten den Zuschlag:

- Linienbündel Limburg-Weilburg B49: Gebr. Schermuly Busunternehmen GmbH & Co. KG, Mengerskirchen
Der Name des Linienbündels orientiert sich an der Bundesstraße 49, entlang welcher die meisten bedienten Orte liegen, z.B. Merenberg und Beselich.
- Linienbündel Lahn-Dill-Kreis, Braunsfels und Hüttenberg: Medenbach Traffic, Weilburg-Hirschhausen
- Linienbündel Lahn-Dill-Kreis, Ehringshausen: Kraftverkehr Keller & Co. KG, Leun-Biskirchen
- Linienbündel Lahn-Dill-Kreis, Haiger: ALV Oberhessen GmbH & Co. KG, Wetter

Die Ausschreibung der 5 Linienbündel für insgesamt 38 Linien mit rund 3,1 Millionen Nutzwagenkilometern im ersten Fahrplanjahr erfolgte nach den Vorgaben des EU-Rechts. Zum Einsatz kommen moderne klimatisierte Niederflur-Busse mit Absenkvorrichtung. Die in der Ausschreibung geforderten Fahrzeuge haben eine Fläche für Rollstühle, Kinderwagen oder Fahrräder und eine Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste. Die

eingesetzten Neufahrzeuge entsprechen den Umweltstandards der EURO Norm VI.



Zur Qualitätssicherung wird ein Leit- und Informationssystem (LIAS) eingesetzt, das Echtzeitdaten an die Leitstellen der betreffenden Verkehrsunternehmen liefert und die Mobilitätszentralen in Wetzlar und Weilburg versorgt, so dass die Fahrgäste über die aktuelle Pünktlichkeit der jeweiligen Linien informiert werden können. Des Weiteren werden die Echtzeitdaten für die Fahrplanauskunft des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) bereitgestellt und für Planungszwecke genutzt.

Die jetzt neu vergebenen Linien waren erst zum 12.12.2010 zum überwiegenden Teil an das Verkehrsunternehmen Transdev vergeben worden. Transdev fusionierte in der Folge mit Veolia. Der Konzern hat den Verkehrsvertrag wohl aus wirtschaftlichen Gründen gekündigt. Transdev/Veolia trennt sich derzeit in großem Stil von unwirtschaftlichen Unternehmensteilen.

Ein der Teil der jetzt beauftragten Busunternehmen hat bereits Erfahrungen mit

*Transdev-Busse wird man
ab Ende des Jahres in
Wetzlar und Umgebung
nicht mehr sehen*

Foto: Friedrich Lang

dem Betrieb der Lahn-Dill-Linien. Gebrüder Schermuly und Medenbach waren Gesellschafter der Verkehrsgesellschaft Mittelhessen (VM), welche die Linienbündel vor Transdev/Veolia von 2003 bis 2010 betrieben hatte.



Der Betrieb unter VM-Regie zeichnete sich durch eine Vielzahl an Fahrgastbeschwerden aus und die Verkehrsunternehmen hatten sich in der Expansionsphase wohl auch wirtschaftlich verkalkuliert, denn auch der VM-Verkehrsvertrag wurde vorzeitig beendet. In der Folge haben die lokalen Busunternehmen wieder eigene ÖPNV-Sparten aufgebaut.

Die VM war von insgesamt fünf mittelhessischen Busunternehmern im Jahr 2003 gegründet worden, um sich für die erwarteten Ausschreibungen aufzustellen. Heute gehört das Unternehmen dem schweizerischen Finanzinvestor Transport Capital AG und betreibt nach wie vor Linienverkehr in Hessen. In den Jahren da-

zwischen gehörte die VM unter anderem zum Verkehrsunternehmen Abellio und damit zur niederländischen Staatsbahn.

Pro Bahn & Bus wünscht sich, dass endlich langfristig interessierte, leistungsfähige und engagierte Betreiber für den Busverkehr an Lahn und Dill gefunden wurden. In den vergangenen 10 Jahren standen die lokalen Busleistungen immer wieder mehr oder weniger berechtigt in der öffentlichen Kritik. Unter anderem, weil das Personal häufig wechseln musste und wenig Ortskenntnis mitbrachte. Zuletzt war unter Transdev/Veolia allerdings eine gewisse Stabilität erreicht worden.

Burgwaldbahn Umbau des Bahnhofs Frankenberg/Eder

(js) Parallel zum Baubeginn an der Edertalbahn Frankenberg – Korbach begannen auch die Arbeiten zum Umbau des Bahnhofes in Frankenberg. Nachdem das Planungskonzept von der Stadt Frankenberg angenommen wurde (Hessenschiene berichtete mehrfach), entsteht inzwischen auch bereits ein Nutzungskonzept für das Empfangsgebäude.

Im vergangenen Jahr hatte die Frankenger Bank das Bahnhofsgebäude vom Investor Main Asset gekauft, um es für eine weitere Verwendung zu sichern. Der Kaufpreis soll etwa 70.000 Euro zuzüglich Steuern und Gebühren betragen haben. Inzwischen sind bereits einige Pläne zum Umbau und zur Nutzung entstanden, so dass das Stadtparlament von Frankenberg am 8. Mai einstimmig beschloss, das Bahnhofsgebäude von der Frankenger Bank zu kaufen. Es befindet sich also jetzt im Besitz der Stadt Frankenberg.

Die Stadt Frankenberg kalkuliert für die Sanierung des Gebäudes Kosten in Höhe

von etwa 4,1 Millionen Euro. Geplant ist derzeit, die Empfangshalle großzügig auszubauen und mit einem breiten Treppenaufgang sowie einem Aufzug ins Obergeschoss zu versehen. Angrenzend an die Empfangshalle sollen ein Reisezentrum und eine Gaststätte bzw. ein Café entstehen. Von der Gastronomie könnte auch die Fläche bis zum Bahnsteig für Tische und Stühle genutzt werden. Das Obergeschoss soll ein Gesundheits-, Bildungs- und Familienzentrum beherbergen. So ist ange-dacht, verschiedene Fachärzte anzusiedeln, ebenso der Umzug des medizinischen Versorgungszentrums (MVZ) aus dem Frankenger Stadtviertel Bockental.

Am 7. Mai 2014 war das ehemalige Toilettengebäude als Anbau des Frankenger Bahnhofes bereits abgerissen. Die Abrissarbeiten am alten Güterschuppen haben ebenfalls begonnen.

Foto: Jürgen Schmied



*Auf dem ehemaligen Balzer /
Raiffeisengelände entsteht in unmittelbarer
Nachbarschaft zum Bf. Frankenberg das
neue Einkaufszentrum Frankenger Tor.
Foto: Jürgen Schmied*



Während einer Bürgerversammlung am 29. April stellten Vertreter der Stadt das Nutzungskonzept, Pläne und Fotos eines Planungsmodells des Frankenger Bahnhofs vor. Ebenso wurden die Bauplanungen für die Erneuerung der Bahnübergänge im Stadtgebiet sowie des Bahnhaltepunktes Frankenberg-Gossberg vorgestellt. Hier soll neben dem Bahnsteig ein asphaltierter Parkplatz mit 20 Stellplätzen, Behindertenparkplatz sowie überdachtem Fahrradständer entstehen. Die Anlage wird durch eine Bushaltestelle ergänzt. Im Anschluss an den Parkplatz für Bahnkunden wird eine weitere Parkfläche für die gegenüberliegende Gaststätte zur Verfügung stehen.

Abriß der Nebengebäude abgeschlossen

Neben den Planungsaufgaben wurden auch die Bauarbeiten am Bahnhofsgelände fortgesetzt. Seit April stehen die Parkplätze auf dem Bahnhofsvorplatz aufgrund der umfangreichen Bauarbeiten nicht mehr zur Verfügung. Der Bahnhof kann zwar noch mit Pkw und Bussen angefahren werden, Park- oder Stellplätze sind jedoch keine vorhanden. Parallel zu der Baustelle am Bahnhof werden im Bahnhofsumfeld noch weitere Bauvorhaben umgesetzt. So entsteht derzeit auf der Fläche des ehemaligen Balzer- und Raiffeisengeländes gegenüber dem Bahnhof ein neues Einkaufszentrum „Franken-

berger Tor“. Zusätzlich werden fast alle Straßen im Bahnhofsumfeld saniert. Durch die Baumaßnahmen sind die Siegener Straße, Austraße, Röddenauer Straße und die Marburger Straße längerfristig betroffen. Diese Baustellen wurden dann noch von den Baumaßnahmen an den drei Bahnübergängen ergänzt. Aufgrund der geballten Bautätigkeiten im Bahnhofsumfeld sind Parkplätze zum Leid der Pendler noch bis September Mangelware.

Während der Bahnhofsvorplatz von Baumaschinen beherrscht wird, entsteht im Bereich der bisherigen Busparkplätze und der inzwischen abgerissenen Lagerschuppen der neue Park and Ride-Parkplatz. Bereits Anfang Mai sind die Nebengebäude auf der Nordseite des Empfangsgebäudes abgerissen worden. Dabei handelte es sich um den Küchentrakt der ehemaligen Gaststätte, die alten Toilettenanlagen, den Zugang zu der alten Bahnsteigunterführung sowie ein weiteres, leer stehendes Betriebsgebäude der Bahn. Anfang Juni war auch der alte Güterschuppen schon Opfer der Bagger geworden, so dass sich das Bahnhofsgelände inzwischen ohne Nebengebäude präsentiert.

Mittelhessenexpress seit Ostern mit weniger Wagen unterwegs

(fl) Seit den Osterferien kommt es bei den Zügen des Mittelhessenexpress zu Kapazitätseinschränkungen. Ursprünglich waren vom 12. bis 21. April Software-Updates an den Fahrzeugen geplant, was den Reisenden auch mit Aushängen bekannt gegeben wurde. Doch selbst Anfang Juli kam es immer noch zu Einschränkungen bei den Platzkapazitäten.

Teilweise wurden andere Fahrzeuge als Ersatz eingesetzt. Neben Doppelstockgarnituren kamen auch ältere Nahverkehrswagen mit Eloks der Baureihen 111 und 143 zum Einsatz. Selbst die Vorgängertriebwagen der Baureihe 426 (Quitschies) waren wieder zu sehen, welche bei den Reisenden aufgrund ihrer harten Sitze und der lauten Innengeräusche nicht beliebt sind.

Auch Anfang Mai verkehrten weiterhin Züge mit teilweise halber Platzkapazität, so dass viele Fahrgäste schon ab Gießen Richtung Frankfurt stehen mussten. Eine Nachfrage bei DB Regio ergab, dass noch immer bei den Fahrzeugen Softwareupdates durchgeführt werden. Außerdem

seien einige Fahrzeuge in der Werkstatt, um die Klimaanlage neu einzustellen. Fahrgäste hätten sich beschwert, dass die Klimaanlage zu stark kühlen. Ein Ende der Arbeiten konnte die freundliche Servicemitarbeiterin, welche selbst vom Fahrzeugmangel betroffen war, leider nicht nennen.

Eine Anfrage an den RMV über dessen Homepage am 4. Juni wurde erst am 26. Juni beantwortet. Der RMV schrieb: „Das zuständige Verkehrsunternehmen - die Deutschen Bahn AG - hat uns mitgeteilt, dass nicht die von uns bestellte Kapazität oder Wagenanzahl gefahren werden konnte. Leider mussten Fahrzeuge für



Mittelhessenexpress am Pfingstmontag um 11.40 Uhr Richtung Frankfurt: Nur ein einziger dreiteiliger Triebwagen

Werbung des RMV im Bahnhof Marburg-Süd zu Pfingsten: Ein Tag zahlen, bis zu drei Tage fahren



Wartungsarbeiten aus dem Fahrbetrieb herausgenommen werden, da einige der Mängel nicht im laufenden Betrieb behoben werden können. Dieses Vorgehen dient auch der Sicherheit der Fahrgäste.“

Warum der RMV hier die Vergangenheitsform verwendet, bleibt unklar, da die Kapazitätseinschränkungen weiterhin existieren. Es zeigt aber auch, dass der RMV nur ungenügend oder gar nicht über die Einschränkungen informiert ist, da er zur Beantwortung der Kundenanfrage immerhin 22 Tage benötigt hat.

Unverständlich auch, warum der Verbund einerseits günstige Angebote bewirbt, die Bahn und der Besteller dann aber nicht in der Lage sind, das Fahrgastaufkommen zu bewältigen. So bewarb der RMV offensiv sein Pfingstangebot „1 Tag zahlen, 3 Tage fahren“. Besitzer einer Tages- oder Gruppentageskarte konnten an Pfingsten diese bis Pfingstmontag nutzen. Zudem fand über Pfingsten in Bensheim bei bestem Wetter der Hessentag statt, sodass von einem hohen Fahrgastauf-

kommen auszugehen war. DB Regio schaffte es Pfingstmontag, für den Mittelhessenexpress Gießen ab 11:22 Uhr Richtung Frankfurt einen einzigen dreiteiligen Triebwagen bereit zu stellen. Durch das viel zu kleine Fahrzeug konnten nicht alle Fahrgäste mitfahren; es kam zu Verspätungen. Dabei stehen am Wochenende zahlreiche Personenzüge ungenutzt abgestellt.

Für den Fahrgast unbefriedigend ist, dass weder von DB Regio noch vom RMV aktiv kommuniziert wird, warum und wie lange noch die Kapazitätseinschränkungen andauern. Ein erster Schritt sollte sein, den Fahrgästen mittels Aushängen und auch im Internet anzuzeigen, bei welchen Zügen es zu Einschränkungen kommen kann. So könnten sich zeitlich flexible Kunden die Züge aussuchen, welche von den Kürzungen nicht betroffen sind.

Nicht zu verstehen ist außerdem, warum man einerseits Software-Updates durchführt und gleichzeitig die Klimaanlagen neu einstellt, was die Fahrzeugverfügbarkeit zusätzlich einschränkt.

Butzbacher-Licher-Eisenbahn Streckenabbau Pohl-Göns – Ebersgöns

(jl) Im Juni 2014 bauten Mitglieder der Eisenbahnfreunde Wetterau ein Teilstück der ehemaligen Bahnstrecke Butzbach - Oberkleen ab. Das rund 650 Meter lange Gleis war seit Jahren nicht mehr befahren worden und wird jetzt zu einem Fahrradweg umgebaut. Es endete zuletzt am Wald vor Ebersgöns.



Die ehemalige Bahntrasse zwischen Pohl-Göns und Ebersgöns wird zum Fahrradweg umgebaut

ortsansässige Speditionsunternehmen Bork entwickelt das Gelände zusammen mit einem Investor zu einem Logistikpark. Mehrere namhafte Unternehmen haben sich bereits angesiedelt; so die Firma Lidl, welche von hier aus Aktionsware deutschlandweit verteilt.

Der Streckeneigentümer, die Hessische Landesbahn Basis AG (HLB Basis), hatte den Streckenabschnitt Anfang 2012 zur Übernahme ausgeschrieben. Ungewöhnlich ist, dass die Wetterauer Eisenbahnfreunde die Strecke abbauten. In Absprache mit der Hessischen Landesbahn konnten die Museumsbahnbetreiber jedoch so rund 1300 Meter Schienen sowie Holzschwelle übernehmen, welche sie bei ihrer Stammstrecke Bad Nauheim – Müzenberg gut gebrauchen können.

Das ehemalige Streckengleis diente bis in die 90er Jahre zum Abstellen von leeren Panzerwagen, welche in der nahegelegenen Ayerskaserne be- und entladen wurden. Nach Abzug der Amerikaner wurde die Kaserne geschlossen und die meisten Gebäude abgerissen. Das

Der Gleisanschluss der Kaserne ist außerhalb des Logistikgeländes noch komplett vorhanden, wächst aber langsam zu. Innerhalb des Geländes fanden große Erdbewegungen statt, so dass von den Gleisanlagen nichts mehr zu sehen ist. Die Hessische Landesbahn scheint für das Anschlussgleis keine Zukunft mehr zu sehen, denn ab Butzbach-Nord ist das Gleis nach Pohl-Göns gesperrt und die Strecke wird nicht mehr gepflegt.

Das Anschlussgleis zur Ayerskaserne endet heute am Zaun des Logistikgeländes



Schiebetritte in Desiros auf der Niddertalbahn

(db/lk) Als ab Dezember 2012 Fahrzeuge vom Typ Desiro auf der Niddertalbahn Bad Vilbel – Glauburg/Stockheim eingesetzt worden waren, gab es von Kunden-seiten viel Kritik, da Strecke und Züge nicht zueinander passten und die Bahnsteige mit 76cm viel höher sind als die Fußbödenhöhe der neu eingesetzten Triebwagen.

Besonders am Haltepunkt Kilianstädten mit seiner Schräglage klafft(e) immer eine riesige Lücke zwischen Tür und Bahnsteigkante. Seit dem 16. Juni ist das Ein- und Aussteigen für die Fahrgäste zumindest einfacher geworden: Die Fahrzeuge wurden mit automatisch ausfahrbaren Schiebetritte nachgerüstet. Bis 1. Juli sollen alle Fahrzeuge nachgerüstet sein.

Die ausgefahrene Trittstufe überbrückt dann den Abstand zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante, ist voll belastbar und kann von den Fahrgästen als normale Stufe genutzt werden. Seit Anfang Februar 2014 wurden die neuen Schiebetritte sukzessive in die Dieseltriebzüge eingebaut. Für den Einbau war jedes der Fahrzeuge für eine Woche in der Werkstatt. Die Investitionen betragen rund zwei Millionen Euro, die vom Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) finanziert wurden. Dieser hatte nach der Vergabe der Verkehrsleitung besonders in der Kritik gestanden und versprach eine Lösung des Problems.

Durch den Betrieb der Fahrzeuge mit Trittstufen ergibt sich für die Fahrgäste auf der Niddertalbahn allerdings eine Umstellung: nach Betätigung des Türöffnungstasters öffnen sich die Türen erst, nachdem alle Schiebetritte ausgefahren sind. Dieser Vorgang dauert etwa 4 Sekunden. Das Prozedere dürfte allerdings von den Talent 2 – Zügen im Mittelhessennetz bekannt sein.

Der Fahrgastverband zeigt sich zufrieden, dass eine Lösung gefunden worden ist. Nun erwartet dieser auch noch den Umbau der bisher in den Hauptverkehrszeiten eingesetzten Doppelstockgarnituren mit Klimaanlage und neuer Bestuhlung. In der damaligen Pressemitteilung des RMV wurde versprochen, dass „sowohl die Doppelstockwagen als auch die Triebwagen [...] für den künftigen Einsatz auf den beiden Linien (Anmerkung der Redaktion: auch die Strecke Friedberg – Nidda wird in der Hauptverkehrszeit bedient) umfangreich modernisiert [werden].“

Neben der dann in allen Fahrzeugen vorhandenen Klimaanlage verfügen sie über einen barrierefreien Zustieg, optische und akustische Fahrgastinformationssysteme sowie Anforderungstaster und Sprechstellen, die durch Rollstuhlfahrer problemlos erreicht und bedient werden können. Im auf die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Fahrgäste vorbereiteten Fahrzeuginnenraum steht ein großzügiger Mehrzweckbereich für Rollstühle, Fahrräder oder Kinderwagen zur Verfügung. Im Zuge der Modernisierung der Innenräume werden außerdem die Sitze beziehungsweise Sitzpolster ausgetauscht und eine Videoüberwachung sowie eine helle und freundliche Innenraumbeleuchtung installiert“.

S-Bahn Rhein-Main erhält 91 neue Triebwagen

(fl) Die ersten von insgesamt 91 neuen S-Bahnen der Baureihe ET 430 sind da und wurden von DB Regio Hessen und dem RMV der Öffentlichkeit vorgestellt. Die neuen Fahrzeuge werden nach und nach im Regelbetrieb der S-Bahn Rhein-Main eingesetzt.

Die neuen Fahrzeuge von Bombardier Transportation/Alstom mit 176 Sitz- und 310 Stehplätzen verfügen über eine Klima- und Belüftungsanlage, ein Fahrgastinformationssystem mit Schriftanzeigen an Front- und Außenseiten sowie Monitore im Fahrzeuginneren für Fahrplaninformationen. Sie sollen für komfortables S-Bahnfahren bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 140 Stundenkilometern sorgen.

Mehr Sicherheit für die Fahrgäste bietet die Videoaufzeichnung im Fahrgastraum. Die Aufnahmen werden 120 Stunden gespeichert. Sollten innerhalb der Zeit Vorkommnisse angezeigt werden, können die Aufzeichnungen unter Berücksichtigung der Datenschutzrichtlinien ausgewertet werden.

Auch bei dieser Baureihe ist in jedem Einstiegsbereich eine Sprechstelle zur Kontaktaufnahme mit dem Triebfahrzeugführer eingebaut. Die Sprechstellen sind mit visuellen und taktilen Symbolen gekennzeichnet und damit auch für Sehbehinderte nutzbar. Leider werden die Sprechstellen auf Grund ihrer auffälligen Gestaltung häufig mit den Öffnungstastern verwechselt. Das führt zu Verspätungen, weil die Triebfahrzeugführer sich erst vergewissern müssen, dass kein Notfall vorliegt. Besser wäre es, wenn die Sprechstellen etwas abseits von den Bedienelementen der Türen angeordnet würden.

Hinter dem Führerraum befindet sich an beiden Fahrzeugenden ein barrierefreier Mehrzweckraum mit Rollstuhlplatz, der nach den neuesten Vorgaben der europäischen Verordnung ausgestaltet und ebenfalls mit einer Sprechstelle ausgerüstet ist. Darüber hinaus bietet der Mehrzweckraum viel Platz für Fahrräder und Kinderwagen.



Ein neuer S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 430 steht im Frankfurter Hauptbahnhof

Ausgedient haben bald die alten S-Bahnzüge der Baureihe 420, wie hier in Mainz-Bischofsheim

Im Fahrzeuginneren und auf beiden Fahrzeugseiten außen sind in Nähe der jeweils ersten Tür hinter dem Führerraum Anforderungstaster mit einem Rollstuhlsymbol installiert. Zur Überbrückung des Höhenunterschieds zwischen Fahrzeug und den zum Teil nur 76 Zentimeter hohen Bahnsteigen wird eine Rampe für Rollstuhlfahrer mitgeführt.

Einsatz auf S1, S7, S8 und S9

Die neuen S-Bahnen der Baureihe ET 430 werden zunächst auf einzelnen Fahrten der Linie S 1 als Ersatz für den ET 420 sowie bei Verstärkerfahrten zum Flughafen eingesetzt. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember werden die neuen S-Bahnen zusätzlich zwischen Hanau - Offenbach - Frankfurt - Wiesbaden auf den Linien S1, S8 und S9 sowie auf der Riedstrecke, der S7, fahren und hier die alten Züge der Baureihe ET 420 ersetzen. Derzeit erfolgt schon der Einsatz auf den Linien 1 und 7, der sukzessive ausgeweitet wird.

Die neue Baureihe 430 wurde im April 2013 erstmals bei der S-Bahn Stuttgart eingesetzt. Die Region Stuttgart erhält insgesamt 87 Fahrzeuge. Die ursprünglich vorgesehene Bestellung für die Rhein-Ruhr-Region wurde wieder storniert, weil bei zwei S-Bahn-Linien erst das Ausschreibungsergebnis abgewartet werden soll. In Stuttgart führten Fehler an der Tür- und Trittbrettsteuerung zu Ausfällen in den



ersten Betriebsmonaten. Abgelöst werden in Stuttgart und an Rhein und Main die letzten Exemplare der Baureihe 420. Mit dieser Baureihe waren die beiden S-Bahnnetze mit ersten Teilstrecken der innerstädtischen Stammstrecken-Tunnel im Jahr 1978 eröffnet worden. Der Stromverbrauch der jetzt gelieferten Baureihe 430 liegt deutlich unter demjenigen der Baureihe 420.

ET 423 werden modernisiert

Parallel zur Betriebsaufnahme der 91 neuen S-Bahnen der Baureihe ET 430 geht das bereits begonnene Modernisierungsprogramm für die seit 2002 eingesetzten Fahrzeuge der Baureihe ET 423 bis Ende 2015 weiter. Auf allen S-Bahn-Linien sind dann nur noch neue oder umfassend modernisierte Fahrzeuge im Einsatz. Die Flotte von DB Regio Hessen wächst um 30 Fahrzeuge auf insgesamt 191 S-Bahn Triebzüge.

Nordmainische S-Bahn kommt nicht in Fahrt

(cb) Zwischen offiziell verbreitetem Zweckoptimismus und nüchterner Sachanalyse liegen gelegentlich Welten. Das wurde am 10. April 2014 auf einer Informationsveranstaltung der Deutschen Bahn in Maintal-Hochstadt deutlich, mit der die Vorhabenträgerin über das mittlere der drei in Hanau, Maintal und Frankfurt/M vorgesehenen Planfeststellungsverfahren informierte.

War auf einem ähnlichen Termin in Hanau noch sehr viel Euphorie über den Start des Vorhabens verbreitet worden, so nannte in Maintal DB-Konzernbevollmächtigter Dr. Klaus Vornhusen erstmals die Jahreszahl 2025 als Baubeginn.

Angesichts der zuvor seit Jahren verbreiteten Jubelmeldungen zum Projekt sorgte dies beim Publikum für Enttäuschung. Doch hier wie anderswo zeigt sich, dass Bürger und Politiker oft völlig unrealistische Vorstellungen von der Dauer solcher Projekte haben. Leider hat insbesondere die Politik solche Illusionen immer wieder genährt. Fakt jedoch ist: Als reine Nahverkehrsstrecke ist und bleibt das Projekt auch nach zahlreichen Umplanungen unwirtschaftlich und somit nicht förder-

würdig. Die Liste sonstiger Vorhaben für den knappen GVFG-Topf (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) ist lang.



Die bisher offiziell bekannte Finanzierungslücke von mindestens 60 Mio Euro müsste anderweitig geschlossen werden. Dazu ist allerdings glaubhaft nachzuweisen, dass das Projekt in der letztlich(!) zu realisierenden Variante tatsächlich einen hohen Nutzen für den Regional-, Fern und Güterverkehr besitzt.

Hier zeigt sich, wie berechtigt die alte Forderung der Verkehrsverbände war, den Ausbau im Bahndreieck Spessart, die Kno-



Alte Bahnsteige, alte Züge: Die geplante S-Bahnlinie ist so teuer, dass sie sich volkswirtschaftlich zur Zeit nicht rechnet

*Foto (Hanau-Wilhelmsbad):
Andreas Christopher*

tenausbauten in Hanau und Frankfurt sowie die nordmainischen Zusatzgleise als Einheit zu betrachten und zu planen.

Dies aber ist nie geschehen. Auch hat es nie eine echte Öffentlichkeitsbeteiligung gegeben. Wesentliches ist bis heute unklar: Was bedeutet das Vorhaben für die Schienen- und lokalen Busfahrpläne? Warum sind ausgerechnet in Hanau West („Eingangstor zu Stadt“) nur 96cm hohe S-Bahnsteige aber keine Bahnsteige für Regionalzüge aus dem nördlichen, östlichen und südlichen Hanauer Umland vorgesehen? Wo liegen ggf. weitere Baukostenrisiken? Wurden Alternativen ernsthaft geprüft? Wie passt der Mangel an Bahnsteigkanten auf der Nordseite des Hanauer Hauptbahnhofes mit der Ankündigung zusammen, später einen Großteil des Fernverkehrs nach Fulda und Aschaffenburg über eben diese Nordseite zu lei-

ten? Die Liste kritischer Fragen ist lang...

Besonders anspruchsvoll ist die Einbindung in den dringend umbaubedürftigen Hanauer Hauptbahnhof. Jede Lösung muss mit den künftig denkbaren, jedoch erst als Ergebnis der nun anlaufenden Öffentlichkeitsbeteiligung und Raumordnung für die ABS/NBS Hanau – Würzburg / – Fulda in einigen Jahren feststehenden Rahmenbedingungen zusammenpassen. Am Beispiel der nordmainischen S-Bahn wird sich somit auch erweisen, wie glaubhaft die Ankündigungen aus der Politik sind, die Öffentlichkeit künftig in solche Großprojekte frühzeitig einzubinden.

Die Beteiligten sollten aufpassen, das aus dem harmlos klingenden Projekt nicht ein ähnlich unterirdisches Kosten- und Kommunikationsdebakel entsteht wie in Stuttgart.

Westfrankenbahn kommt im Kahlgrund zum Zug

(fl) Anfang Juli wurde im Bahnhof Blankenbach im Rahmen einer Feierstunde der neue Verkehrsvertrag für den Betrieb der Kahlgrundbahn durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) und den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) als Auftraggeber sowie die Bahntochter DB RegioNetz Verkehrs GmbH als künftige Betreiberin offiziell unterzeichnet.

Die DB RegioNetz Verkehrs GmbH ist in der Region als „Westfrankenbahn“ bekannt und etabliert. Ihr Verkehrsraum erstreckt sich bislang auf die von Aschaffenburg südwärts gehenden Dieselstrecken Richtung Miltenberg und weiter ins Taubertal nach Crailsheim, sowie die Zweigstrecke nach Seckach. Weitere Verkehrsleistungen werden vom Taubertal ausgehend in Richtung Heilbronn und Würzburg erbracht. Bei den Stammstrecken im Maintal, Taubertal und bei der

so genannten Madonnenlandbahn nach Seckach gehört auch die Schienen-Infrastruktur zum Unternehmen.

Abgelöst wird im Kahlgrund die Hessische Landesbahn (HLB), welche die erste Ausschreibung des Jahres 2003 gewinnen konnte und den Zuschlag für 10 Jahre von 2005 bis 2015 erhielt. Die Betriebsaufnahme der HLB im Jahr 2005 war von einigen Protesten begleitet, schließlich hatte sich das Unternehmen gegen den traditionellen Betreiber, die



Noch fährt die Hessische Landesbahn mit ihren Desiro-Triebwagen auf der Kahlgrundbahn, wie hier bei Langenborn

*Foto:
Andreas Christopher*

Kahlgrund Verkehrs GmbH, durchgesetzt. Der Kahlgrund-Verkehrs GmbH oblagen seit 2005 nur noch die Unterhaltung des Schienenweges sowie der Werkstattbetrieb in Schöllkrippen. Die Schöllkrippener Werkstatt wird seitdem und natürlich auch künftig von der „Westfrankenbahn“ genutzt. Kritiker sagen, dass die umfassende öffentliche Medien-Berichterstattung über die Start- und Betriebsprobleme der HLB im Kahlgrund nicht immer von Fairness geprägt war. Die HLB beschaffte den gleichen Triebwagen-Typ Desiro, der künftig auch von der Westfrankenbahn eingesetzt werden wird.

Der neue Kahlgrund-Vertrag mit einem Leistungsumfang von jährlich mehr als 300.000 Zugkilometern beginnt am 13. Dezember 2015 und hat eine Laufzeit von zwölf Jahren. Auf der insgesamt 30 Kilometer langen Strecke vom bayerischen Schöllkrippen über Kahl (Main) ins hessische Hanau werden auch weiterhin Dieselfahrzeuge der Baureihe 642 zum Einsatz kommen. Das Fahrplanangebot

wird nicht geändert oder ausgedehnt. Alle Züge sind mit Zugbegleitern besetzt, wie bei jüngeren Ausschreibungen in der Region üblich.

Die Qualitätsvorgaben aus der Ausschreibung werden durch die Auftraggeber regelmäßig kontrolliert. Durch das in Bayern bei allen neuen Verkehrsverträgen angewandte Qualitätsmesssystem und das daraus resultierende Bonus-Malus-System werden so Anreize für eine hohe Qualität im Nahverkehr geschaffen.

„Als mittelständisches Unternehmen sind uns Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit sowie der unmittelbare Kontakt zu unseren Fahrgästen und Auftraggebern besonders wichtig“, machte Dr. Jürgen Dornbach, Vorsitzender der Geschäftsführung der DB RegioNetz Verkehrs GmbH im Rahmen der Vertragsunterzeichnung deutlich. „Dort, wo wir bereits fahren, erleben und honorieren das unsere Kunden auch, denn getreu unserem Motto – flexibel, innovativ, vor Ort – sind wir lokal präsent und nah am Kunden“, so Dornbach weiter.

Neue Schnellbuslinie Karben - Bad Homburg stößt auf Bedenken

(ws) In der HS Nr. 95 wird von der geplanten Schnellbuslinie 260 Karben - Bad Homburg berichtet, die der RMV in Zusammenarbeit mit den betroffenen Kommunen ab 30. Juni 2014 bedienen will. Inzwischen wurde aus der Presse bekannt, dass dieses Projekt nicht überall auf Zustimmung stößt, insbesondere nicht bei der Fahrgastlobby Hochtaunus, einem Arbeitskreis von Fahrgastverbänden und Kommunalpolitikern in Bad Homburg.

Das mag jeden verwundern, der nur die positiven Seiten der neuen Linie kennt, deshalb sollen hier die wesentlichen Argumente der Kritiker kurz dargestellt werden:

Eine neue Querverbindung zwischen Wetteraukreis und Hochtaunuskreis wird schon lange von vielen Seiten gewünscht - auch von der Fahrgastlobby Hochtaunuskreis. Dies soll nun in der Form einer Schnellbuslinie 260 geschehen, die werktags von Karben nach Bad Homburg führt und dann bis nach Königstein (samstags bis Oberursel) die Linie 261 überlagert; ab Karben soll stündlich, ab Bad Homburg sogar halbstündlich gefahren werden.

Die Kritik beruht darauf, dass trotz erheblicher Zuschüsse des RMV und der Kommunen ein Teil des Mehraufwandes durch erhebliche Einschränkungen auf der Buslinie 261 Bad Homburg - Königstein kompensiert werden soll.

Die Linie 261 besteht seit 1925 und ist im Laufe der Jahrzehnte zur Hauptachse des ÖPNV am Taunusrand geworden. Der

Die neue Schnellbuslinie 260 hält am neuen Krankenhaus und am Landratsamt am Rande von Bad Homburg, nicht aber an vielen aufkommensstarken Haltestellen in der Stadt

grundsätzliche Halbstundentakt wird derzeit werktags durch Zwischenfahrten zu einem Viertelstundentakt verdichtet. Und die Benutzung durch die Bevölkerung rechtfertigt dieses Angebot, das in der Regel sonst nur auf innerstädtischen Linien angeboten wird. Allerdings verbindet die Linie 261 die Städte Bad Homburg, Oberursel, Kronberg und Königstein mit insgesamt rund 130.000 Einwohnern, also ein Städteband, das einer Großstadt entspricht.





Der neue Fahrplan sieht vor, die Zwischenfahrten der L. 261 nur noch von Oberursel nach Königstein zu führen, weil dann die Schnellbuslinie 260 von Bad Homburg nach Königstein zusätzlich verkehrt. Sie wird in Bad Homburg die Innenstadt umgehen, wo derzeit die meisten Fahrgäste ein- und aussteigen, und dafür das Landratsamt und die neuen Hochtaunus-Kliniken südlich des Bahnhofs bedienen. Zwischen Oberursel Rathaus und Königstein Kreisel wird sie nur am Opelzoo halten, der übrigens am Wochenende unverändert bedient wird.

Das stellt eine Benachteiligung der Stadt Kronberg dar, die nun keinen Viertelstundentakt mehr zur Kreisstadt hat. Die künftig in Oberursel am Bahnhof endenden Busse haben allenfalls Anschluss an

Die Linie 261 fährt in Bad Homburg zahlreiche Haltestellen an, wie hier die Haltestelle Karl-Drais-Straße. Der Takt der Linie wurde von 15 auf 30 Minuten verringert

die S-Bahn nach Bad Homburg, die dort bekanntlich nicht ins Zentrum fährt.

Zwischen Königstein und Oberursel will man dann stündlich sechs statt vier Fahrten anbieten; während zwischen Oberursel und Bad Homburg, den beiden größten Städten, nur noch halbstündlich jeweils zwei Busse gleichzeitig verkehren sollen.

Nach Meinung der Fahrgastlobby, die sich auf jahrelange Erfahrungen stützt, wird hier am Bedarf vorbei geplant. Die Nachfrage nach einem Schnellbus zwischen Königstein und Oberursel ist so gering, dass sie nicht die Abschaffung des Viertelstundentaktes in die Kreisstadt rechtfertigt. Vor allem werden die Umsteiger aus anderen ÖPNV-Linien den Wegfall des dichten Fahrplanktaktes vermissen. Dieser ist für die Mehrzahl der Fahrgäste weitaus wichtiger als die Schnellverbindung Königstein - Oberursel, die nur wenige Fahrgäste nutzen können.

Die Fahrgastlobby hat daher vorgeschlagen, den bisherigen Fahrplan der Linie 261 unverändert beizubehalten und stündlich eine Fahrt von Bad Homburg über die Haltestellen Landratsamt und Hochtaunus-Kliniken nach Karben zu verlängern.

Bei Bedarf könnte stündlich noch ein zweiter Bus bis zu den Kliniken fahren. Insgesamt könnte mit einem wesentlich geringeren Aufwand eine erhebliche Verbesserung erzielt werden.

Streckensanierung nach Lohr Stadt

(cb) Im Bahnhof Lohr an der Main-Spessart-Bahn Würzburg - Aschaffenburg - Frankfurt/M findet weiterhin eine rege Holzverladung statt, die die dortigen Nebengleise gelegentlich an den Rand ihrer Kapazitäten bringt. Auf dem verbliebenen Reststück der ehemaligen Strecke nach Wertheim gibt es regelmäßig Güterverkehr zur Lohrer Glashütte Gerresheimer.

Inzwischen wurden auf dem ca. 1,7 km langen Abschnitt zwischen Lohr Bahnhof und Lohr Stadt der Oberbau komplett mit Betonschwellen erneuert sowie Arbeiten an den drei Brücken im Lohrgrund durchgeführt.

Durch diese Maßnahme werden frühere Überlegungen zur Reaktivierung im Personenverkehr bis Lohr Stadt wieder aktuell, da von dort aus eine ausgezeichnete fußläufige Erreichbarkeit sowohl der Altstadt als auch der umliegenden Wohngebiete und öffentlichen Einrichtungen gegeben ist. Am Stadtbahnhof selbst stehen ein modernisierter Busbahnhof, Parkplätze sowie die städtebauliche Entwicklungsfläche des alten Brauereigeländes zur Verfügung.



Der im März 2014 erneuerte Oberbau in Lohr

Lohr Stadt ist aufgrund der günstigen Rahmenbedingungen ein optimaler Reaktivierungskandidat in Unterfranken. Mit gut 1 km neuer Oberleitung, einem neuen Bahnsteig und gezielten Zusatzbestellungen auf ohnedies vorhandener Gleisinfrastruktur könnte die wirtschaftliche und touristische ÖV-Erreichbarkeit des unterfränkischen Spessart-Zentrums Lohr im Rahmen des E-Netzes Würzburg erheblich verbessert werden.



Das ehemalige Empfangsgebäude wird heute gastronomisch genutzt

2 Fotos: Christian Behrendt

Infrastrukturarbeiten an der Kinzigtalbahn

(cb) Zwischen dem 1. März und dem 9. Juni 2014 fanden die Arbeiten zum Rückbau des Neuen Schlüchterner Tunnels vom provisorischen zweigleisigen auf einen eingeleisigen Betrieb statt. Es galten Sonderfahrpläne, da zeitgleich die Modernisierung der Bahnsteige 6/7 und 8/9 im Frankfurter Hbf durchgeführt wurde.

Für den Gleisbau der Anschwenkungsarbeiten am 1. und 2.3. sowie am Pfingstweekenende musste die Strecke komplett gesperrt werden. Vom 3.3. bis 6.6.2014 war zwischen dem Abzweig Ziegenberg am südlichen Tunnelende und der behelfsmäßigen Weiche nahe der ehemaligen Überleitstelle Katzenberg auf der Nordseite über 5 km nur ein eingeleisiger Betrieb durch den sanierten und auf ein Gleis zu-

rück gebauten Alttunnel möglich. In Richtung Frankfurt konnte im Alttunnel mit maximal 80 km/h gefahren werden.

Abschnittsweise sind in den Hauptverkehrszeiten zwischen Schlüchtern und Fulda einzelne Züge bzw. Einstiegshalte entfallen. Alle Züge der RB-Linie Würzburg – Schlüchtern mussten in Sterbritz enden, um den kritischen Abschnitt zwischen Ziegenberg und Schlüchtern zu entlasten.

Die ohnehin knappe planmäßige Wendezeit der RE-Züge in Fulda zwischen Minute 48 und Minute 08 wurde während der Bauzeit auf nur 13 Minuten verkürzt. Wegen der auf die Minute 01 vorverlegten RE-Abfahrt in Fulda waren Anschlussverluste vom Fernverkehr die Folge. Ziel war es, den RE so rechtzeitig nach Schlüchtern zu führen, dass er dort den Gegenzug von Frankfurt nicht behindert und die örtlichen Busanschlüsse sowie den Schienensatzverkehr nach Sterbritz rechtzeitig erreicht. In Schlüchtern wurde das von RE-Zügen seit fast 20 Jahren nicht mehr angefahrne Gleis 5 genutzt, um dort Überholungen durch die in Fulda nicht haltende



Zustand im Sommer 2013: In den alten Schlüchterner Tunnel wurde eine Betonröhre eingebaut. Die neue Oberleitung und die eingeleisige Strecke sind bereits großenteils montiert

*Durch den neuen Tunnel wurden
2013 während der Bauarbeiten
beide Streckengleise geführt.
Heute sind beide Tunnel
eingleisig*

ICE-Linie Hamburg – Basel zu ermöglichen. Trotz der fahrplantechnischen Maßnahmen ist die Pünktlichkeit während der Bauphase insgesamt weiter abgesunken.

Seit dem 9. Juni 2014 können beide Tunnelröhren mit 160 km/h befahren werden. Der Fahrzeitgewinn für die maximal 140 km/h schnellen RE-Züge gegenüber früher beträgt in der Praxis ca. 15 Sekunden.

Die auch bundesweit erheblichen Beeinträchtigungen waren letztlich Folge von einem Jahrzehnt Planungsstopp für den seit dem Bundesverkehrswegeplan 1985 vorgesehenen Ausbau der Kinzigtalbahn. Die unumgängliche Sanierung des Altunnels konnte dadurch nicht mit dem Bau neuer Tunnelröhren koordiniert werden. So ergab sich die absurde Situation, dass für kurze Zeit zwei Tunnel mit insgesamt vier Gleisen existierten und nunmehr doch wieder nur je ein Gleis pro Richtung zur Verfügung steht.

Die seit März 2013 laufenden Bauarbeiten zur Beseitigung des Bahnübergangs in der Niedermittlauer Bahnhofsiedlung kommen gut voran. Die viel befahrene höhengleiche Kreuzung der K903, die zur A66-Anschlussstelle Rothenbergen führt, wird durch eine kurze Umgehungsstraße mit Brücke über die Kinzigtalbahn ersetzt. Die Bauwerke sind bereits für ein



künftiges viertes Gleis ausgelegt. Damit verschwindet der letzte Bahnübergang auf dem 1993 in Betrieb genommenen dreigleisigen Abschnitt Wolfgang – Hailer-Meerholz.

Zuvor wurden bereits die stark frequentierten Bahnübergänge Wächtersbach Auweg (20.4.2008) und Gelnhausen Altenhaßlauer Straße (14.9.2012 für KFZ) aufgehoben. Die letzten, zwischen Hanau-Wolfgang und Fulda verbliebenen Bahnübergänge an der Meerholzer Landstraße (K904) sowie östlich des Bahnhofs in Hailer werden im Zuge des viergleisigen Ausbaus bis Gelnhausen beseitigt werden.

Im Bahnhof Wächtersbach sind die Arbeiten an den auf 76cm erhöhten Bahnsteigen weitgehend abgeschlossen. Anfang Juli wurde der Personentunnel geflüsst sowie an der Inbetriebnahme des neuen Aufzuges zum Bahnsteig 2/3 gearbeitet. Die Bauarbeiten für den mobilitätsbehindertengerechten Busbahnhof am Bahnhof Gelnhausen und die Bushaltestelle in der Lagerhausstraße auf der Südseite sind ebenfalls nahezu abgeschlossen.

Landesgartenschau in Bad Schwalbach – neue Impulse für die Aartalbahn?

Wiederaufnahme des Museumsbetriebs rückt näher

(fl) Bad Schwalbach im Rheingau-Taunus-Kreis richtet die nächste hessische Landesgartenschau im Jahr 2018 aus. Die Schau soll überwiegend im bestehenden Kurpark der ca. 11.000 Einwohner zählenden Stadt stattfinden. Bad Schwalbachs Kernstadt und damit auch die Kuranlagen liegen in engen Seitentälern des Aartals, wodurch die Verkehrserschließung erschwert ist. Eine zentrale Rolle bei der Lösung der zu erwartenden Verkehrsprobleme könnte die Aartalbahn spielen.

Bad Schwalbach verlor seinen regulären Personenverkehr auf der Schiene Richtung Wiesbaden im Jahr 1983. Die für die Stadt eigentlich weniger bedeutende Anbindung nach Diez und Limburg blieb bis 1986 in Betrieb. Seit November 2009 ruht auch der Museumsverkehr auf der Aartalbahn wegen eines bislang nicht behobenen Brückenschadens in Wiesbaden und wegen Sanierungsrückständen. Den

Museumsbetrieb betreibt die Nassauische Touristikbahn NTB, die Infrastruktur verantwortet das städtische Wiesbadener Verkehrsunternehmen ESWE Verkehr. Über den ruhenden Museumsverkehr berichtete wiederholt die Hessenschiene.

Die Machbarkeitsstudie zur Landesgartenschau der Stadt Bad Schwalbach räumt der Wiederinbetriebnahme der Aar-

*Ein Museumszug der Nassauischen Touristikbahn am 11. Juni 1995 im
Bahnhof Bad Schwalbach*

Foto Andreas Christopher



talbahn einen hohen Stellenwert ein. In den Planungen werden die Bahnhofstraße und die Adolfstraße als Bindeglieder zwischen dem Bahnhof und der Kernstadt und damit als zentrale Entwicklungsachse herausgestellt. Wörtlich heißt es zur Aartalbahn „Der Landkreis Rheingau-Taunus sieht die große Chance, mit der Landesgartenschau wichtige Impulse und Grundlagen für die Reaktivierung der Aartalbahn setzen zu können. Gerade durch die Wiederherstellung der Streckenabschnitte von Wiesbaden und von Diez/Limburg nach Bad Schwalbach bis 2018 könnte eine attraktive und alternative Beförderung für Gäste und Besucher angeboten werden.“

Die Wiederaufnahme des Museumsverkehrs wird als Zwischenlösung bezeichnet. Mit der bisher Aartalbahn-kritischen Stadt Wiesbaden sollen Gespräche geführt werden. Auch die Erneuerung des nahe am Kurpark liegenden Bad Schwalbacher Busbahnhofs wird in den Planungen zur Landesgartenschau berücksichtigt. Für den rheinland-pfälzischen Teil der Aartalbahn von Diez bis Zollhaus ist die Reaktivierung fest vereinbart – die Hessenschiene berichtete auch darüber.

Einen weiteren regelmäßigen Schienenverkehr wird es zur Landesgartenschau in Bad Schwalbach auf jeden Fall geben. Die „Kurbahn“ im Menzebachtal, einem Teil des historisch bedeutsamen Kurparks, soll dem Besuchertransport dienen. Die „Kurbahn“ ist eigentlich eine Feldbahn und diente von 1926 bis 1991 zur Abfuhr der vor Ort gewonnen Mooreerde. Die Betriebslänge beträgt etwa 1,5 Kilometer, die Spurweite 600mm. Die Anlage steht zusammen mit dem Park unter Denkmal-

schutz. Die sporadischen öffentlichen Fahrten waren in den letzten Jahren teilweise zum Erliegen gekommen. In der aktuellen Saison fährt die Bahn ungefähr im Monatsrhythmus. Vorgesehene Betriebs-tage sind in diesem Jahr noch der 3. August, 14. September, 3. und 5. Oktober sowie der 14. Dezember.

Auch die Nassauische Touristikbahn hofft darauf, noch in diesem Jahr wenigstens einen Bauzug auf die Aartalbahn-Strecke schicken zu können. Dazu möchte die Nassauische Touristikbahn die Verantwortung für die Trasse in die Hände



*Zug der NTB an der Eisernen Hand, der höchsten Stelle der Strecke
Foto: Andreas Christopher*

eines vereinseigenen Eisenbahn-Infrastrukturunternehmens legen lassen, um von ESWE Verkehr unabhängig zu werden. Ein einmaliger Zuschuss der Stadt Wiesbaden in Höhe von 1 Million Euro und eine jährliche Zahlung von 162.000 Euro sollen die Wiederinbetriebnahme der Strecke für den Touristikverkehr ermöglichen. Hinzu kommen Eigenleistungen der aktiven Vereinsmitglieder. Die Zahlungen waren Thema der Wiesbadener Magistratssitzung am 24. Juni 2014.

Bahndreieck Spessart - Stand der Planungen

(cb) Am 30. Januar 2013 hatte in Wiesbaden der damalige hessische Verkehrsminister Florian Rentsch (FDP) zusammen mit DB Netz den Planungsstart für die ABS/NBS Hanau - Würzburg / - Fulda verkündet.

Das Projekt wurde vom Land Hessen und der DB zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 angemeldet. Der Freistaat Bayern hatte im Frühjahr 2013 eine ABS/NBS Hanau – Nantenbach zum BVWP angemeldet und zugleich die Mottgerspange als Variante zur Direktverbindung zwischen Frankfurt (M) und Würzburg abgelehnt.

Nach Informationsveranstaltungen von DB Netz bzw. dem Land Hessen am 28.6.2012, 5.7.2013 und 13.5.2014, die alle im Main-Kinzig-Forum Gelnhausen stattfanden, wird mit dem ersten Dialogforum am 11.7.2014 die Öffentlichkeitsbeteiligung strukturiert fortgesetzt.

Wichtigstes Zwischenergebnis ist die Umsetzung des Prinzips der stufenweisen Realisierung, das insbesondere von den Verkehrs- und Umweltverbänden immer wieder eingefordert wurde. Zur Beschleunigung der Umsetzung wurde mit dem Regierungspräsidium Darmstadt vereinbart, den viergleisigen Ausbau der Kinzigtalbahn zwischen Hanau und Gelnhausen von einem späteren Raumordnungsverfahren für die Neubaustrecke ab Gelnhausen in Richtung Fulda abzutrennen.

Als erstes sollen zwischen Hanau Hbf und Gelnhausen möglichst rasch durchgehend vier Gleise zur Verfügung stehen. Hier sind die konkrete Führung der Zu-

Schnelle Züge, wie hier zwei ICE, können auf der alten Strecke Gelnhausen - Fulda ihre Geschwindigkeitsvorteile nicht ausfahren und verhindern ein besseres Nahverkehrsangebot



satzgleise sowie die Einführung in den ebenfalls umbaubedürftigen Hanauer Hauptbahnhof zu klären. Auch die funktionale Belegung der Gleise (Richtungs- oder Linienbetrieb) sowie Lage und Zugänglichkeit der Regionalverkehrsbahnsteig sind zu klären. Dennoch dürfte der Bau unmittelbar neben den bestehenden zwei bzw. drei Gleisen auf wenig Widerstände oder technische Probleme stoßen und soll daher vorrangig verwirklicht werden.

Östlich von Gelnhausen in Richtung Fulda steht die Streckenführung noch nicht fest. Diese Ergebnisoffenheit wurde von DB und Land Hessen mehrfach betont, um dem Eindruck einer Vorfestlegung auf die Variante Mottgersspange entgegenzuwirken. Der Trassenverlauf in diesem Suchraum zwischen Gelnhausen, Obersinn und Fulda ist im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens zu ermitteln.

Es existieren zwei grundsätzlich verschiedene Lösungsvarianten:

- * Neubaustrecke von Gelnhausen durch den Nordspessart zur Schnellfahrstrecke Würzburg – Fulda („Mottgersspange“)
- * Ausbau/Neubau entlang des Kinzigtalkorridors zur Herstellung der durchgängigen Viergleisigkeit bis Fulda sowie ein ergänzender Ausbau der Strecke Hanau – Aschaffenburg – Nantenbach („Südkorridor“).

Für die Öffentlichkeitsbeteiligung sind drei Arten von Gremien vorgesehen:

- * ein Dialogforum mit benannten Vertretungen betroffener Institutionen,
- * Themenbezogene Facharbeitskreise mit zugleich räumlich verschiedenen Arbeitsschwerpunkten sowie
- * Bürgerwerkstätten vor Ort zur leichteren Einbeziehung der betroffenen Bürgerinnen und Bürgern.

Planungs- und Beteiligungsprozess laufen parallel zur Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015.

Erstes Dialogforum zur ABS/NBS Hanau - Würzburg / - Fulda

(cb) Am 11. Juli 2014 haben die Deutsche Bahn und das Hessische Verkehrsministerium die Öffentlichkeitsbeteiligung zum geplanten Aus- und Neubau im Bahndreieck Hanau - Würzburg/Fulda mit dem ersten Dialogforum fortgesetzt. Zu dem dreistündigen, nichtöffentlichen Treffen in der Gelnhäuser Stadthalle wurden über 100 Funktionstragende und Interessierte aus betroffenen Institutionen und Gruppierungen eingeladen.

Gekommen waren etwa 60 Vertreterinnen und Vertreter aus Kommunen, Behörden, Politik, Umwelt-, Naturschutz-, Fahrgast-, Wirtschafts- und Verkehrsverbänden sowie Bürgerinitiativen in Hes-

sen und Unterfranken.

Erklärtes Ziel des Dialogforums war es, möglichst alle Interessen an einen Tisch zu bringen, Fakten zu klären, Positionen auszutauschen und offene Fragen zu be-

antworten. Der Planungsprozess soll transparent und nachvollziehbar gestaltet werden. Es wurde ein Vorschlag zu Selbstverständnis und Arbeit der Gruppe vorgelegt.

Durch die Herausnahme des reinen Ausbauabschnittes Hanau – Gelnhausen aus den späteren Raumordnungsverfahren sowie die Notwendigkeit, den überwiegend in Unterfranken gelegenen Südkorridor Hanau – Aschaffenburg – Nantenbach – Würzburg verkehrlich einzubeziehen, ergeben sich unterschiedliche räumliche und inhaltliche Arbeitsschwerpunkte im Rahmen des Gesamtprojektes.

Neben dem etwa zwei bis drei Mal pro Jahr tagenden Dialogforum wird es daher drei Arbeitsgruppen zu folgenden Themen geben:

- * Verkehrliche Konzeption Teilstrecke Hanau – Gelnhausen
- * Begleitung Scoping Suchraum Gelnhausen – SFS Fulda – Würzburg
- * Verkehrliche Konzeption Hanau – Aschaffenburg – Würzburg

Bürgerwerkstätten in der Region sollen die Beteiligung der Betroffenen vor Ort erleichtern.

Über das Internet will die DB alle Interessierte über den aktuellen Planungsstand informieren und ihnen das Einbringen von Anregungen ermöglichen. Alle aktuellen Informationen, Präsentationen und Protokolle sind unter der Internetadresse

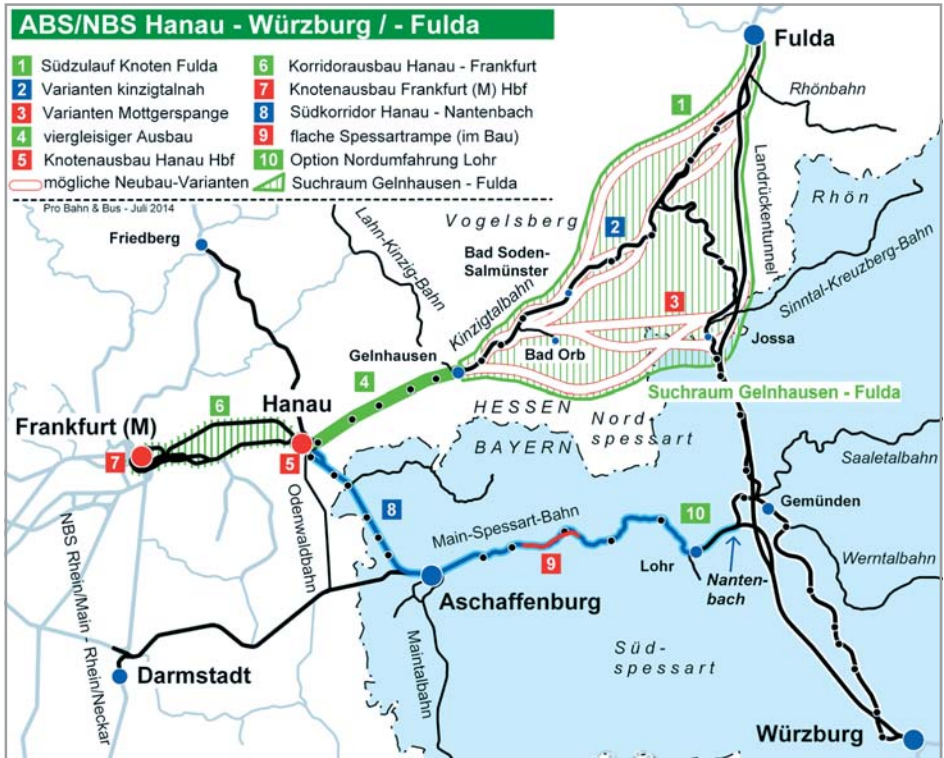
www.deutschebahn.com/hanau-wuerzburg-fulda abrufbar.

Zur allgemeinen Überraschung wurde der zuvor nur grob benannte Suchraum

für die Zusatzgleise zwischen Hanau und Fulda erweitert und bereits konkrete mögliche Trassenvarianten vorgestellt (vgl. Grafik).

Die in den 1990er Jahren diskutierten Varianten nördlich von Wächtersbach und Bad Soden durch den Südvogelsberg sind wegen der Heilquellenschutzproblematik weiterhin nicht im Suchraum enthalten. Allerdings wurde der Raum im Nordwesten wieder deutlich erweitert und umfasst nunmehr auch eine Variante knapp südlich der Grenze zum Vogelsbergkreis nahe Freiensteinau, die bei Neuhoef im Bereich des dortigen Kalibergs verlaufen würde. Auch südlich von Neuhoef gibt es Varianten zur Anbindung an die Schnellfahrstrecke Würzburg – Fulda.

Für die vieldiskutierte „Mottgersspanne“ wurden gleich mehrere Optionen vorgestellt. Neben der zuletzt diskutierten Lösung mit Querung des Joßgrundes zwischen Mernes und Burgjoß mit Einschleifungen in die bestehende Schnellfahrstrecke bei Mottgers bzw. Obersinn gibt es zwei weitere Ansätze. Die nördliche Variante überquert den Joßgrund zwischen Mernes und Marjoß und führt über Altengronau nach Mottgers. Die südliche Variante zweigt in Gelnhausen unmittelbar östlich des Bahnhofs ab, quert das Kinzigtal südlich von Höchst, kreuzt den Biebergrund südlich von Kassel, um dann nördlich von Lettgenbrunn und südlich von Burgjoß ebenfalls weiter nach Altengronau und Mottgers zu führen. Diese Südvariante wurde bereits früher in anderer Form mit Tangierung des Orbgrundes im Quellbereich diskutiert, jedoch dann zunächst verworfen.



Trassenvarianten der geplanten Neubaustrecke im Suchraum Gelnhausen - Fulda
Grafik: Christian Behrendt

Im Bereich der engsten Stelle des Kinzigtal bei Wirtheim ist neben der getunnelten Führung nördlich von Neu-Wirtheim durch den Aspenhainer Kopf mit Talbrücke südlich Wächtersbach weiterhin die Variante direkt in der Kinzigau zwischen Alt- und Neuwirtheim enthalten, die anschließen autobahnparallel nach Nordosten zum Aufenauer Berg ansteigt. Welche Teilvariante mit welcher anderen kombinierbar ist und ob der Südabzweig der Mottgerspange in Richtung Würzburg aufgrund der Verkehrsprognosen zum Bundesverkehrs-

wegeplan 2015 überhaupt benötigt wird, ist noch zu erörtern.

Hinsichtlich Anwesenheit und Redebeiträgen fiel der mindestens gleichwertige Anteil unterfränkischer Akteure auf. Die Region bayerischer Untermain, aber auch der Main-Spessart-Kreis, sind von den Planungen erheblich betroffen. Wille dort ist, den ICE-Systemhalt Aschaffenburg nicht durch eine Verlagerung der ICE-Züge auf die Kinzigtalbahn mit anschließender Mottgerspange zu schwächen, sondern den Knoten Aschaffenburg



Bahnhof Neuhof: Während ein ICE Richtung Hanau durch den Bahnhof fährt, muss der Regionalexpress am Hausbahnsteig warten

und Großprojekte der DB Netz AG, das jetzige Vorgehen.

Der hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir zeigte sich bereits im Vorfeld überzeugt davon, dass es sich auch für den Vor-

durch Erhöhung der Leistungsfähigkeit mit kleineren Maßnahmen gezielt zu stärken. Weitere Natureingriffe im ökologisch hochsensiblen Bereich der Schachblumenwiesen zwischen Obersinn, Jossa und Altengronau sollen vermieden werden.

Obwohl fast doppelt so viele Teilnehmende erschienen waren, als ursprünglich für eine arbeitsfähige Runde vorgesehen, verlief die Veranstaltung ohne offene verbale Konflikte. Trotz leicht verspätetem Beginn, einem anspruchsvollen Programm und der Abstimmung von Eckpunkten für eine Presseerklärung konnte sie sogar vier Minuten früher beendet werden als geplant.

„Wir befinden uns noch ganz am Anfang unserer Planungen und haben uns bewusst für eine frühzeitige Beteiligung entschieden. In dieser frühen Phase können wir Anregungen und Hinweise aus der Bevölkerung sehr viel einfacher aufnehmen als wenn die Planungen schon weit fortgeschritten sind“, beschreibt Prof. Dr. Dirk Rompf, Vorstand für Netzplanung

habenträger auszahlt, die Bürger bereits bei den ersten Planungsschritten zu beteiligen. „Die Bahn ist gut beraten, im Lauf des Projekts auf die Sachkunde vor Ort zu setzen. Dies ist der Schlüssel für ein effizientes und schnelles Verfahren. Ein wettbewerbsfähiger Schienenverkehr zum Nutzen der Metropolregion und zum Nutzen aller Bürgerinnen und Bürger hat allerhöchste landespolitische Bedeutung. Es ist Zeit, dass die Engpässe insbesondere auf dem Korridor zwischen Hanau und Fulda aufgelöst werden und das Projekt termingerecht geplant und umgesetzt wird.“

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung für die ABS/NBS Hanau - Würzburg / - Fulda gilt bundesweit als Pilotprojekt. Der Lückenschluss im künftigen Kernnetz des ICE- und Güterverkehrs bildet zusammen mit dem Knotenausbau Frankfurt/M sowie der güterzugtauglichen Neubaustrecke Frankfurt – Darmstadt – Mannheim die verkehrlich wichtigste Projektkette zur Kapazitätserhöhung und Qualitätsverbesserung im Bundesverkehrswegeplan 2015.

Kommentar:**Pilotprojekt mit hohen Erwartungen**

Der Anspruch frühzeitiger Öffentlichkeitsbeteiligung ist hoch, die Risiken sind vielfältig. Nach dem historischen Desaster um Stuttgart 21 und die nicht güterzugtaugliche Neubaustrecke gen Ulm blieb letztlich keine andere Wahl.

An den bewährten Abwägungsinstrumenten von Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren will zwar niemand rütteln. Im stillen Kämmerlein ausgekugelte Vorentscheidungen darf es jedoch nicht mehr geben. Den Betroffenen längst Festgeklopftes viel zu spät aber schöneredet aufzutischen, ist weder fair noch klug. Sich dann in fortgeschrittenen Planungsstadien mit unzähligen Änderungswünschen und Widerständen auseinandersetzen zu müssen, verzögert und verteuert die Realisierung. Die Änderungsgorgie beim Berliner Flughafen lässt grüßen.

Doch im Bahndreieck Spessart sind die Herausforderungen tatsächlich völlig andere. Zwischen Fulda, Frankfurt und Würzburg ist kein windiges Immobilienprojekt geplant, sondern die seit Jahrzehnten überfällige Beseitigung eines überlasteten Verkehrsengpasses an zentraler Stelle im Netz.

Die Knackpunkte durch die in jedem Fall nötigen Umwelteingriffe sowie die Unsicherheiten in der ICE-Bedienung von Aschaffenburg bestehen. Sie können nicht einfach „abmoderiert“ werden, wie es Projektleiterin Marlene Kißler in anderem Zusammenhang so treffend umschrieb.

Die damalige Deutsche Bundesbahn wie auch heute DB Netz waren in all den Jahren stets faire Gesprächspartner. Der verstorbene Projektleiter für den Ausbau der Kinzigtalbahn seit Ende der 1980er Jahre, Manfred Wölbing, hatte sich schon damals in Bürgergesprächen den „intellektuellen Austausch mit dem Planer“ gewünscht.

Sein wegweisendes Anliegen ist heute unter völlig anderen Vorzeichen umzusetzen. Internet und Transparenz sind die Stichworte. Doch man kann nicht ernsthaft bei Facebook abstimmen lassen, ob der abzweigende Strang einer Weiche nach links oder nach rechts gehen soll... Shitstorm inclusive. Öffentlichkeitsbeteiligung darf nicht abdriften in seichte Wählerbespaßung, in Schau laufen und Stellvertreterkriege.

Das einzige, was zu zählen hat, sind fundierte Sachargumente. Jeder, der Nützliches beizutragen hat, ist herzlich willkommen, soll über viele Kanäle

Gedanken und eigene Interessen einspeisen können.

Nicht ein abgeschmacktes Konkurrenzgehabe der Oberzentren Aschaffenburg, Darmstadt, Frankfurt/M, Fulda, Hanau und Würzburg gegeneinander wird die Lösung bringen, sondern ausschließlich eine gemeinsame eisenbahnverkehrliche Betrachtungsweise zu den Entwicklungsstufen eines Integralen Taktfahrplans (ITF) im wirklichen Eisenbahnherz von Europa.

Die Generationenentscheidung im Bahndreieck Spessart muss mit Blick auf den Zeitdruck durch den Bundesverkehrswegeplan 2015 getroffen werden. Es ist ein Experiment am offenen Herzen. Aber es ist zugleich an die individuellen Voraussetzungen dieses konkreten Projektes gebunden - kein Schema, das man den Problemen an anderem Ort einfach überstülpen könnte.

Den Beteiligten ist bei ihrer ambitionierten Aufgabe Erfolg zu wünschen. Was aber nützt ein faires Verfahren, was eine konsensbetontes Ergebnis, wenn die Prioritäten und Finanzzuweisungen auf Bundesebene letztlich immer noch nach Himmelsrichtung, Parteibuch oder Gutsherrenart ausgewürfelt werden?

Politik wird erst wieder glaubwürdig durch eine ehrliche Revision des Bundesverkehrswegeplans 2015. Statt ellenlanger Wunschlisten beim Straßenbau oder europäische Schienenrennbahnen für maximal einen Fernzug pro Stunde müssen die Mittel endlich in die Strecken- und Knotenprojekte im Kernnetz fließen.

In Stuttgart haben die Bürger Rot gesehen. Die Politiker haben begriffen: mit einem „weiter so“ sieht es ausgerechnet um die wirklich notwendigen Großprojekte Schwarz aus. Eine zeitgemäße Philosophie zu Planung und Kommunikation kann zumindest das Akzeptanzsignal wieder auf Grün springen lassen.

Es gibt viel zu tun. Anpacken müssen es alle.

Christian Behrendt



Nahverkehrszug bei Neuhof

Fachgespräch fahrscheinloser ÖPNV

(j1) Unter dem Thema „Fahrscheinloser ÖPNV: Finanzierungsmodelle und rechtlicher Rahmen“ hatte die Bundestagsfraktion der Linken zu einem Fachgespräch am 14. Juni nach Frankfurt/Main eingeladen. Die verkehrspolitische Sprecherin Sabine Leidig begrüßte dazu rund 80 Teilnehmerinnen und Teilnehmer.

„Die Linke“ fordert in einem Positionspapier zum Thema ÖPNV-Mobilität, dass „die Teilhabe von Menschen am gesellschaftlichen Leben nicht vom Geldbeutel abhängen darf. Deswegen setzen wir uns dafür ein, dass im gesamten Nahverkehr und auch im Fernverkehr für einkommensschwache Menschen Sozialtickets verbindlich eingeführt werden. Mittelfristig soll der öffentliche Nahverkehr über eine Nahverkehrsabgabe von allen Bürgerinnen und Bürgern finanziert werden und dann in der Benutzung fahrscheinfrei sein“.

Wie dieses Ziel erreicht werden kann, dazu hatte die Partei teilweise namhafte Referenten eingeladen. Professor Heiner Monheim schilderte zunächst, wie er sich eine Einführung vorstellen könnte. Der häufig verwendete Begriff „Nulltarif“ sei verbrannt. Er impliziere, dass die ÖPNV-Aufgabenträger kein Geld mehr bekommen. Besser wäre analog dem Begriff „Studiticket“ für Studenten das „Bürgerticket“ für alle.

Wichtig sei eine einfache Anwendung des Ti-

Sabine Leidig begrüßt die Teilnehmer des Fachgesprächs



ckets. Die heutigen Waben- und Zonentarife schrecken viele Gelegenheitsfahrer ab. Nur mit einem möglichst großen geografischen Bereich, wo man alle ÖPNV-Verkehrsmittel benutzen kann, wird man nach seiner Auffassung eine hohe Akzeptanz erzielen. Heutige Angebote wie Studententicket, Tourismusticket und Kombiticket (z.B. für den Besuch von Großveranstaltungen und Messen) gingen schon in diese Richtung.

Wer soll ein Bürgerticket aushandeln? Um auf eine große Kundenbasis zu kommen, schlägt Monheim Kirchen vor oder aber auch große Einzelhandelsketten. Diese hätten viele Verkaufsstellen und eine gewisse Marktmacht, um ähnlich den Jobtickets für große Firmen für viele Kunden gute Preise aushandeln zu können.

Anschließend berichtete Gregor Waluga vom Wuppertal-Institut über eine von ihm durchgeführte Untersuchung. Er stellte Probanden für drei Monate ein normales Verbundticket für den Bereich der Stadt Wuppertal zur Verfü-



Prof. Heiner Monheim (links) während der Diskussion in der Arbeitsgruppe „Ideen für eine schrittweise Einführung eines fahrscheinlosen ÖPNV“

gung. Die Voraussetzungen, die das „Gruppen-Schnupper-Ticket“ leisten musste, waren folgende: Simulation einer Solidarfinanzierung, Simulation voller Wahlfreiheit zwischen Pkw und ÖPNV, Simulation von Flexibilität im Umgang mit Bus und Bahn, ein längerer Testzeitraum und die Einbettung in das bestehende Tarifsystem.

Für 27 Euro statt der herkömmlichen 55 Euro konnten die Teilnehmer - alle mussten das Ticket abnehmen - drei Monate lang den ÖPNV nutzen - oder auch nicht. Das Ergebnis: Die Probanden fuhren mehr ÖPNV, ohne diesen übermäßig zu benutzen. Bis zu 40 Euro dürfte ein Bürgerticket kosten, wenn es für das Stadtgebiet Wuppertals gültig wäre, so das Ergebnis der abschließenden Befragung. Übrigens empfanden mehrere Teilnehmer die Fahrt mit dem ÖPNV als so gut, dass sie sich nach Abschluss des Versuchs eine Jahreskarte zulegten.

Matthias Bärwolf (MdL Thüringen sowie im Erfurter Stadtrat, Die Linke) berichtete von seinen Bestrebungen, ein Bürgerticket für Erfurt einzuführen. Nach seinen Angaben wäre dazu eine monatliche Zahlung von rund 20 Euro je Mitbürger erforderlich. Durch eine umfangreiche Kampagne sollen die Bürger über die Vorteile und Einschränkungen durch einen fahrscheinfreien ÖPNV informiert werden. Mittels eines anschließenden Bürger-



entscheidungs soll über die Einführung eines fahrscheinfreien ÖPNV und einer Nahverkehrsabgabe entschieden werden.

Nach der Mittagspause referierte Rechtsanwalt Christian Maaß vom Hamburg Institut über die Möglichkeiten zur Finanzierung eines Bürgertickets. Neben schon heute üblichen Finanzierungsquellen wie den Zuweisungen von Bund und Ländern oder den Studentenbeiträgen sind verschiedene Möglichkeiten denkbar. So werden in Frankreich zahlreiche neue Straßenbahnsysteme über Abgaben durch die Wirtschaft finanziert (Stellplatzabgabe, Standortvorteile durch gute ÖPNV-Erschließung). Auch bei der Erschließung neuer Baugebiete wäre eine ÖPNV-Abgabe denkbar. Für eine grundsätzliche ÖPNV-Abgabe für jedermann wäre eine neue Gesetzgebung notwendig.

Anschließend wurden in Arbeitsgruppen die Themengebiete vertieft. Themenschwerpunkte waren die schrittweise Einführung und der Vertrieb des

Bürgertickets, die Finanzierung sowie flankierende Maßnahmen zur Verlagerung zu einem attraktiven ÖPNV.

Kommentar: Freifahrt für alle?

Die Idee klingt gut: Der ÖPNV steht allen unbeschränkt zur Verfügung. Die Kosten werden durch Abgaben oder Steuern gedeckt, so dass die Bürgerinnen und Bürger mit einem Bürgerticket alle Busse und Bahnen im Nahverkehr nutzen könnten. Durch die einfache Anwendung werden Hemmschwellen beim Fahrscheinkauf abgebaut, mehr Personen fahren mit dem ÖPNV.

Doch wo sollen das fehlende Geld und auch die Transportkapazitäten herkommen? Der Kostendeckungsgrad im RMV liegt zur Zeit bei 58%. Würden diese Gelder, erzielt durch Fahrscheinverkäufe, wegfallen und gleichzeitig die Inanspruchnahme des ÖPNV noch steigen, die Busse und Bahnen würden überquellen.

Das passiert bereits heute auf vielen Strecken im Ballungsraum Rhein-Main. Zahlreiche Strecken und Züge sind überlastet, viele Reisende finden in der Hauptverkehrszeit keinen Sitzplatz. Ausbaumaßnahmen dauern Jahrzehnte, das Geld dazu fehlt an allen Ecken und Enden.

Wo für den nötigen Ausbau zum fahrscheinlosen ÖPNV das Geld für die nötigen Mehrleistungen und Infrastrukturausbauten herkommen soll, ist mir deshalb schleierhaft. Für ländliche Gegenden, kleine und mittelgroße Städte mag das Konzept in absehbarer Zeit umsetzbar sein. Bei großen Städten und Ballungsräumen, wo schon heute Infrastrukturengpässe bestehen, dürfte die Idee nur auf lange Sicht konkrete Formen annehmen.

Jürgen Lerch

HESSENSCHIENE-ABO

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

Kassel-Volkmarsen-Korbach NVV-Linie R 4

Kurhessenbahn baut neuen Zierenberger Tunnel

(hh) Am 22. Mai 2014 teilte die Pressestelle der Deutschen Bahn mit, dass der am Rande des Segelfluggeländes Hoher Dörnberg gelegene und fast 120 Jahre alte Tunnel durch ein neues Bauwerk ersetzt werden muss. Im eingleisigen Zugverkehr ist die Trasse mit Regiotram und Regionalverkehr sehr stark beansprucht. Da eine Sanierung des 816 Meter langen Tunnels unwirtschaftlich ist, baut die Kurhessenbahn ab Mitte 2015 bis Anfang 2019 parallel zum bestehenden Tunnel einen 937 Meter langen neuen Tunnel.

Bis Oktober 2014 laufen Vorarbeiten: Am Westportal, auf der Zierenberger Tunnelseite, werden Baustellenzufahrten hergerichtet und die Brücke über die Warme für den LKW-Verkehr ertüchtigt. Eine Straßenbrücke in unmittelbarer Nähe des Westportals muss zurückgebaut werden, weil im Bereich dieser Brücke künftig die Gleise verlaufen. Auch werden Versorgungsleitungen umgelegt. Das soll an einem Wochenende im Oktober 2014 geschehen.

Die Kurhessenbahn investiert insgesamt über 30 Millionen Euro in den Neubau des Zierenberger Tunnels. Pro Bahn & Bus-Nord-

*Bereits im Jahr 2005 fuhren die
Triebwagen anlässlich der Eder-Bike-
Tour bis nach Battenberg-Auhammer.*

Foto: Manfred Ritter

hessen hofft, dass beim Tunnelneubau auch an eine mögliche Elektrifizierung gedacht wird. Die RT4 zwischen Obervellmar und Wolfhagen ist die einzige Regiotramtrasse ohne elektrische Oberleitung.

Obere Edertalbahn Frankenberg - Battenberg Eder-Bike-Tour

(js) Am Sonntag, dem 15.06.2014 fand wieder die Eder-Bike-Tour statt. Dabei werden Radfahrer aufgerufen, von Erndtebrück über Battenberg, Frankenberg, Edersee bis nach Fritzlar auf Radtour zu gehen. In diesem Jahr feiert der Edersee sein 100-Jähriges Jubiläum, die Staumauer wurde im Jahr 1914 eröffnet. Zu den zahlreichen Jubiläumsveranstaltungen zählte auch die diesjährige Eder-Bike-Tour.

Aus diesem Anlass bot die Kurhessenbahn auch in diesem Jahr einen Zugverkehr zwischen Frankenberg und Battenberg an. In diesem Jahr verkehrten die Züge wieder bis Battenberg-Auhammer. Der Streckenabschnitt über Battenberg hinaus war seit einigen Jahren gesperrt.



Burgwaldbahn Marburg - Frankenberg RMV-Linie 42

Verlust der Parkplätze in Burgwald-Ernsthausen

(js) Am Bahnhof in Burgwald-Ernsthausen hat vor einigen Jahren ein Lebensmittelmarkt eröffnet, der sich ständig wachsender Beliebtheit erfreut. Auf der Fläche des früheren Sägewerkes und Holzplatzes des Bahnhofes entstand ein großer Parkplatz. Der Eigentümer des Marktes erlaubte seinerzeit ausdrücklich die Benutzung von 10 Parkplätzen durch Bahnkunden.

Aufgrund der steigenden Frequenzierung des Marktes wurde dieses Nutzungsrecht von Seiten des Eigentümers Ende Mai 2014 aufgekündigt und die Parkplätze im Bereich des Zugangs zum Bahnhof mit Verbotsschildern für Bahnkunden versehen. Die Gemeinde Burgwald hat bereits seit längerer Zeit angekündigt, neben dem Bahngleis weitere Parkplätze für die Bahnkunden einzurichten. Im Vertrag über den Ausbau der Burgwaldbahn wurde das zwischen Kurhessenbahn und Gemeinden entsprechend vereinbart.

Leider ist der Bau der Parkplätze noch nicht begonnen worden, somit stehen derzeit keine Parkplätze in der Nähe des Bahnhofes mehr zur Verfügung. Die Gemeinde Burgwald verweist auf die öffentlichen Parkplätze am Dorfgemeinschaftshaus und an der Sporthalle. Diese sind allerdings etwa 500 m bzw. 800 m vom Bahnhof entfernt.

Da der Haltepunkt am Ortsrand liegt, kamen einige Bahnkunden vom anderen Ortsende gern mit dem Pkw und nutzten die Parkplätze des Marktes. Ebenso stiegen einige Pendler aus Roda und Rosenthal in Ernsthausen in die Bahn.

Seit dem Wegfall der Parkplätze fahren diese nun weiter nach Münchhausen, was natürlich durch die günstigeren RMV-Tarife (Verbundgrenze) unterstützt wird. Zwischen Ernsthausen und Münchhausen entsteht durch die Verbundgrenze ein beachtlicher Preissprung. In der Folge sind nun auch die eigentlich recht zahlreichen Parkplätze am Bahnhof Münchhausen stark ausgelastet. Dieser Parkplatz wird durch Pendler aus Richtung Battenberg, Allendorf und Winterberg (!) genutzt. Zeitweise belegen die Bahnpendler in Münchhausen bereits die Parkplätze der angrenzenden Arztpraxis.

Vogelsbergbahn Gießen - Alsfeld - Fulda RMV-Linie 35

Erneut Gleisbauarbeiten in Großenlüder

(si, ac) Vom 25.- 27. April gab es erneut auf der Vogelsbergbahn Gießen – Fulda zwischen Großenlüder und Bad Salzschlirf Schienenersatzverkehr. Grund hierfür war der Ausbau der Anschlussweiche zum ehemaligen DURA-Werk sowie die Erneuerung des Streckengleises im Abschnitt Großenlüder – Eichenau. Zum 5. Mai 2014 wurde der Bahnhof Großenlüder als Güterverkehrsstelle aufgelassen.

Inzwischen ist zwar das Industrie-



Bei Bauarbeiten in Großenlüder wurde im Streckengleis eine Weiche zum ehemaligen Anschluss Durawerke entfernt. Foto: Stefan Sitzmann

anschlussgleis (Otterbein) saniert, Holzverladungen fanden jedoch bis Anfang Juli nicht statt.

wurde ersatzlos abmontiert und weg ist das Problem. Die durchlaufende Zeitanzeige der Fahrgastinformation kann hier nur als unbefriedigend gewertet werden. An die Endstation einer Bahnlinie gehört eine Bahnhofsuhr, die auch bei Tag läuft. Wir beobachten weiter...

Rhönbahn Fulda - Gersfeld RMV-Linie 52

Uhrenproblem in Gersfeld gelöst

(si) In der letzten Ausgabe der Hessenschiene berichteten wir über die Bahnhofsuhr in Gersfeld. Diese lief nur noch dann, wenn auch die Bahnsteigbeleuchtung eingeschaltet war. Zwischenzeitlich wurde das Problem unkonventionell gelöst: Die Uhr

S-Bahn Rhein-Main Bauarbeiten in Frankfurt-West

(jl) Vom 12. Juli bis zum 22. August 2014 werden im Bahnhof Frankfurt-West die S-Bahngleise und der Hochbahnsteig (Gleis 1 + 2) erneuert. Dadurch kommt es zu zahlreichen Zugausfällen, Linienunterbrechungen und Umleitungen.

So verkehrt die S3 geteilt einmal von Bad Soden nach Frankfurt Hbf (oberirdisch), während der andere Linienteil vom Frankfurter Westbahnhof über Hauptbahnhof (unterirdisch) nach Darmstadt verkehrt. Auch die S4 verkehrt auf zwei Teilstrecken, die S5 wird gekürzt und bei der S6 entfallen einzelne Züge.



Uhr weg, Problem weg: In Gersfeld wurde die Bahnhofsuhr ersatzlos abgebaut.

Foto: Stefan Sitzmann

Zur Großbaustelle wird der Bahnhof Frankfurt-West: Die Brücke, der Hochbahnsteig und die Gleise 1 und 2 werden in den Sommerferien saniert

Im Regionalverkehr können zahlreiche Züge der Niddertalbahn nicht am Hauptbahnhof enden, sondern verkehren bis / von Frankfurt Griesheim. Die Taunusbahn (Hasselborn - Usingen - Bad Homburg) kann in der Hauptverkehrszeit nicht alle durchgehenden Züge nach Frankfurt fahren; diese enden oder beginnen in Bad Homburg. Auch die Strecke Frankfurt-Königsstein ist mit einigen Zügen betroffen.

Fahrgäste, welche mit der S-Bahn oder Regionalzügen die Strecken zwischen Frankfurt Hbf, Frankfurt-West und Frankfurt Rödelheim befahren, sollten sich im Internet beim RMV oder der Deutschen Bahn über die vorhandenen Reisemöglichkeiten informieren. Die Baustellenfahrpläne sind in die Fahrplanauskünfte eingearbeitet.

Bahnhof Bebra

Bahnhof soll Drehscheibe für Güterzüge von Daimler werden

(jl) Nachdem der Bahnhof Bebra lange Zeit damit zu kämpfen hatte, dass immer mehr Güterverkehr zu anderen Bahnhöfen verlagert wurde, gibt es jetzt neue Hoffnung: Wegen des Projekts Stuttgart21 mangelt es im Güterbahnhof Kornwestheim an Platz. Der Autohersteller Daimler sucht deshalb einen Bahnhof, wo Züge mit Fahrzeugteilen umgeschlagen werden können. Der Bahnhof Bebra mit seinen freien Kapazitäten und der guten Lage mitten in



Deutschland bietet sich dafür an. Wenn alles gut geht, könnten ab Sommer 2015 rund 70 Züge pro Woche mit je 25 Wagen umgeschlagen werden.

Stadtverkehr Offenbach Korrektur zu HS95

(jl, fl) In der letzten Ausgabe unserer Zeitschrift Hessenschiene hatten wir im Artikel „Offenbacher Busverkehr steht vor Kürzungen“ berichtet, dass die Busse abends ab 18.30 Uhr nur noch im Halbstundentakt fahren werden. Wie uns die Stadtwerke Offenbach mitteilten, ist dies nicht richtig. Die Busse werden erst ab 19.30 Uhr in größeren Taktabständen fahren. Wir bitten, den Fehler zu entschuldigen.

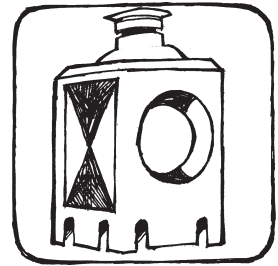
Ein Mann für die RTW

(fl) Kennen Sie die Regionaltangente West? Natürlich kennen Sie sie nicht, allenfalls die Pläne dafür. Denn auch nach weit mehr als einem Jahrzehnt Planungs- und Vorbereitungszeit wurde noch kein einziger Meter Schiene verlegt. Kürzlich erst ist die Planungsgesellschaft dem Tod von der Schippe gesprungen. Eine Geldspritze der beteiligten Gebietskörperschaften half dem schwerkranken Patienten wieder auf die Beine. Oder vielleicht auch nur auf die Knie.

In Fachkreisen besteht Einigkeit darüber, dass es äußerst hilfreich ist, wenn bei großen Bauprojekten eine starke Persönlichkeit an der Spitze steht und mit Enthusiasmus zur Sache geht. So wie bei der Regional-Stadtbahn Karlsruhe, für welche der legendäre Dieter Ludwig unermüdlich und mit hohem persönlichem Einsatz geworben hat.

Doch woher soll solch ein Mensch in Hessen kommen? Im Pro Bahn & Bus-Vorstand wurde die Frage gestellt, ob man vielleicht Franz Peter Tebartz van Elst als Planungschef der Regionaltangente West zur Diskussion stellen sollte. Die zunächst abwegig klingende Idee kann doch mit einigen vernünftigen Argumenten aufwarten:

Herr Tebartz van Elst hat eine unbändige Freude am Bauen und lässt sich von Kostensteigerungen so wenig beeindrucken wie ein Sachsenhäuser Ebbelwei-Kellner von einem Gast mit Appetit auf Latte Macchiato. Lästige Kontrollinstanzen und öffentliche Kritik prallen an dem Gottesmann ab wie Öl von einer Teflonpfanne.



Ein Mann mit ganz ähnlichen Qualitäten versucht sich bekanntlich derzeit an der Rettung des Flughafens Berlin-Brandenburg. Wobei Tebartz van Elst derjenige ist, der das Dach des Berliner Hauptbahnhofs hätte verlängern lassen statt es zu verkürzen. ..

Der dem Bischof zu eigene Sinn für Ästhetik schließlich kann dem Projekt Regionaltangente West gewiss nicht schaden. Mit dieser Person als Planungschef würden gewiss keine Stationen wie „Römerstadt“ oder „Niddapark“ im Raum Frankfurt mehr gebaut werden. Eher könnte der Fürstenbahnhof Darmstadt Pate stehen... Auch Fahrzeuge ohne ausreichende Sitzpolster, ohne Armlehnen und ohne sanitäre Einrichtungen stünden dann kaum mehr zur Diskussion.

Broschüren und Schriften

Darmstadt und seine Eisenbahn

• 24,80

(Wolfgang Löckel) Verkehrsgeschichtliche Bilderstreifzüge rund um die Jugendstil-Stadt. 104 Seiten, ca. 160 Abbildungen, teilw. in Farbe, 26 x 21,5 cm, gebunden. EK-Verlag, 2014

Weinheim und seine Eisenbahn

• 24,80

(Wolfgang Löckel) Verkehrsgeschichtliche Streifzüge rund um die Zweiburgenstadt. 104 Seiten, ca. 160 Abbildungen, teilw. in Farbe, 26 x 21,5 cm, gebunden. EK-Verlag, 2014.

Bei uns noch erhältlich:

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.

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 96

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

