

# HESSEN SCHIENE

Nr. 97 Oktober - Dezember 2014



- Neuer RMV-Nahverkehrsplan vorgestellt
- Bauarbeiten Korbach - Frankenberg
- Schwerpunkt: Stadtbahn und Stadtbus

**PROBA H & BUS**  
Ihr Fahrgastverband

ZKZ 04032 D: 2,80 Euro



4



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: Christian Behrendt, Hermann Hoffmann, Friedrich Lang, Jürgen Lerch, Horst Lorenz, Hans-Peter Günther, Bastian Kettner, Michael Kolb, Jürgen Schmied, Stefan Sitzmann, Lars Kühnemund

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 15.11.2014

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,

Menschen lernen aus Erfahrung - sollte man meinen. Wirklich? Die Große Koalition in Berlin bastelt an einer Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, mit der das bisherige, schon zu kurz gedachte Verfahren zur Stilllegung von Eisenbahnstrecken sogar noch weiter ausgehebelt würde. Der Willkürallianz von Provinz und Quartalsbilanz wären Tür und Tor geöffnet, praktisch jeder Meter Schiene dann zum Abschuss frei gegeben.

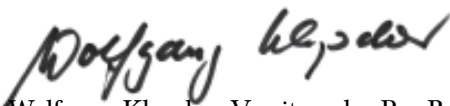
Trotz zunehmenden Handlungsdrucks in Sachen Schieneninfrastruktur verharren Bund, Länder und Kommunen seit Jahren in Ignoranz. Eigene Verantwortung für Bahn und Bus? Bloß nicht! Statt dessen finanzpolitisches Taktieren auf dem Rücken der Bahnkunden, getreu dem erbärmlichen Mikado-Prinzip: Wer sich zuerst bewegt, hat verloren. Doch halt – Lebenswirklichkeit, Wirtschaft und Natur funktionieren eigentlich genau umgekehrt: Wer Herausforderungen früh erkennt und gezielt handelt, wird der sein, der zuletzt lacht.

Zerfall von Bestand und Blockade von Ausbau unserer Schienennetze in Land und Stadt gehen bei Lichte betrachtet weniger von notorischen Wutbürgern und abgehobenen Umweltverbänden aus. Die schnöde Wahrheit lautet: Selbstblockade durch Parlamente und Regierungen.

Sonn- wie wahltags fließen publikumswirksam Krokodilstränen, während im sonstigen Tagesgeschäft der öffentliche Verkehr lustig und munter ausgebremst wird, wo es nur eben geht – aktuell mit der Ersatzreligion „Schuldenbremse“. Wie bitte, wer sich umweltbewusst von A nach B bewegt ist angeblich Schuld an Staatsschulden? Verdrehter geht es ja wohl nicht.

Die wahre Ursache wird gern verschwiegen: Die Entscheider selbst sind längst nicht mehr im Amt, wenn Konsequenzen ihrer eigenen Fehlentscheidungen eskalieren. „Nach mir die Sintflut“, Hauptsache, das abgeschmackte Windhundrennen um wahltagsnahe Spatenstiche oder Eröffnungen wird medial „gewonnen“. Vorratsplanung, Trassenfreihaltung? Für Populisten Begriffe aus einem anderen Universum.

Verlierer dieser perspektivlosen Kurzsichtigkeit sind Fahrgäste, Steuerzahlende, Natur und Volkswirtschaft. Ausgerechnet der Schienenverkehr – umweltfreundliche Alternative zu Straße und Fliegerei – leidet operativ wie strategisch unter solch blinden Eskapaden. Doch angesichts zerbröselnder Verkehrsinfrastrukturen werden den höchsten Preis letztlich die politischen Blockierer selbst bezahlen: Den Preis dauerhaft verspielter Glaubwürdigkeit.



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



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



Verkehrskonzept für den Bergpark Wilhelmshöhe ..... 7  
Guxhagen: Sorgen und Pläne eines Bahnhofs zwischen Kassel und Bebra ..... 12  
KVG sichert sich alle Linienlizenzen ..... 13



Eifel-Westerwald-Sieg: Neue Betreiber starten zeitgleich im Dezember ..... 14  
Bahnhof Reiskirchen erhält neuen Bahnsteig ..... 16  
Fortschritt der Bauarbeiten an der Edertalbahn und im Bahnhof Frankenberg ..... 17  
Bahnhofsumbau in Marburg weit fortgeschritten ..... 18  
Vogelsbergbahn: Schlechter Schienenersatzverkehr ..... 24  
Kurahessenbahn-Cafe: Wohlfühlen in moderner Ambiente ..... 26  
Schmaadlecker-Shuttle wirbt für die Lumdatalbahn ..... 28



Main-Lahn-Bahn: Abends bessere Zugverbindungen mit Wiesbaden u. Frankfurt ... 29  
Wiesbaden: Stadtbussystem mit Kapazitätsproblemen ..... 30  
Bad Homburg erwartet Planfeststellungsbeschluss für U2-Verlängerung ..... 33



Darmstadt: Technische Hochschule bekommt Straßenbahnanschluss ..... 36



RMV stellt regionalen Nahverkehrsplan vor ..... 37  
Verkehrspolitisches Gespräch mit Sören Bartol, MdB ..... 40

Buchtipp: Anschluss an die weite Welt ..... 43  
Leserbrief ..... 45  
Streckentelegramm ..... 44  
Schlusslicht ..... 50

---

*Titelbild: In Mainz-Bischofsheim rollt immer der Güterverkehr. Die gezeigte Lok 145 039 ist aber auch vor Nahverkehrszügen einsetzbar, was man am großen Display im Führerhausfenster erkennen kann.*

*Rückseite: Aus für den Autoreisezug: Ende Oktober fahren die letzten Autoreisezüge vom Bahnhof Neu-Isenburg ab. Die Bahn stellt die Fahrten nach Alessandria (Italien) und Narbonne (Frankreich) ein. Im Bild AZ1350/AZ13371 am 5. September 2014 in Neu-Isenburg*

*Alle Fotos ohne Namensnennung: Jürgen Lerch*

**Unsere Treffen vor Ort:**

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



Datum	Veranstaltung	Ort
03.11.2014 20:00 Uhr	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
06.11.2014 18:30 Uhr	Rv-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen
26.11.2014 19:30 Uhr	Rv-Treff Nordhessen	Umwelthaus Wilhelmstraße 2, Kassel
05.02.2015 18:30 Uhr	Rv-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen

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

**Unsere Aktiven vor Ort:**

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

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

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

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

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

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

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

## Änderungen im DB-Tarif ab Dezember 2014

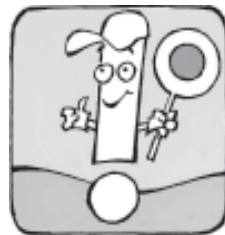
### 2. Klasse - Preise bleiben stabil – günstige Karten auch wieder am Schalter

Neben den Normal- und Sparpreistickets für Fahrten innerhalb Deutschlands bleiben auch alle BahnCards und Streckenzeitkarten preisstabil. Pendler können künftig Dauerreservierungen online bestellen und zahlen weniger als bisher. Sparpreise gibt es weiter ab 29 Euro. Die Servicegebühr von 5 Euro im Reisezentrum, DB-Agenturen oder beim telefonischen Reiseservice entfällt ab Mitte Dezember. Gruppenpreise im Fernverkehr sollen durch eine inkludierte Reservierung einfacher zu buchen sein und sind künftig ab 19 Euro erhältlich.

### Verteuerung in der 1. Klasse – Platzreservierung und WLAN künftig inklusive

In der 1. Klasse verteuern sich die Preise im Fernverkehr um durchschnittlich 2,9 Prozent. Dafür ist künftig bei Normal- und Sparpreistickets der Internetzugang im ICE kostenlos sowie eine Sitzplatzreservierung inklusive. Kunden können künftig bis kurz vor Abfahrt ihre Reservierung kostenlos umtauschen. „Damit erfüllen wir den Fahrgästen einen viel geäußerten Wunsch und bieten für einen kleinen Mehrbetrag einen großen Gegenwert“, so die Einschätzung der Deutschen Bahn. Eine Reservierungspflicht besteht nicht.

### Preissteigerung um 1,9 Prozent im Nahverkehr



Für die Nahverkehrskunden außerhalb der Verkehrsverbünde werden die Normalpreise sowie die Aktionsangebote der DB, zu denen zum Beispiel die Länder-Tickets oder das Schönes-Wochenende-Ticket gehören, um durchschnittlich 1,9 Prozent teurer. Zeitkarten für Berufs- und Ausbildungspendler sind vom Preisanstieg ausgenommen. Das Schönes-Wochenende-Ticket setzt sich künftig aus einem Grundpreis von 40 Euro und einem Preis pro Mitfahrer von 4 Euro zusammen. Die Systematik entspricht damit der vieler Ländertickets.

### Kreditkarten und Paypal künftig mit Gebühr

Aufgrund höherer Transaktionskosten erhebt die DB ab 4. November 2014 für innerdeutsche Fernverkehrstickets und BahnCard-Käufe bei Zahlung mit Kreditkarte oder PayPal ein Zahlungsmittelentgelt. Mit dem Lastschriftverfahren und der Sofort-Überweisung bei bahn.de oder Bargeld und EC-Karte in Reisezentren, DB-Agenturen und an Automaten bietet die DB weiterhin kostenlose Alternativen an. Die Gebühr in Höhe von maximal ein Prozent des Einkaufswerts wird erst ab einem Betrag von 50 Euro berechnet und ist auf einen Höchstbetrag von 3 Euro beschränkt. Für den Erwerb von Nahverkehrs-, Verbund- und internationalen Fahrkarten wird keine Gebühr erhoben.





## Verkehrskonzept für den Bergpark Wilhelmshöhe Verein Neue Herkulesbahn entwickelt denkmalgerechte Endhaltestelle

(hh/fl) Statt einem schlüssigen Verkehrskonzept für den Kasseler Bergpark Wilhelmshöhe ist die mittlerweile vierjährige Improvisationsphase einem kulturellen Erbe von Weltrang unangemessen. Deshalb appelliert der Förderverein Neue Herkulesbahn Kassel e.V. an Stadt und Land, in enger Zusammenarbeit endlich den großen Wurf zu wagen.

Nach Ansicht des Vereins muss auf die Touristenströme und die Gefährdungen für das Welterbe und den Kurbezirk Bad Wilhelmshöhe mit einem konsequenten Ausbau des ÖPNV reagiert werden. Hierzu ist die Straßenbahnverlängerung der Linie 3 bis zum Herkules der wichtigste Baustein. Die Kasseler Verkehrsgesellschaft KVG hat in ihrer Vorentwurfsplanung für die Herkulesbahn die technische Machbarkeit nachgewiesen und Vorschläge für ein Betriebskonzept zu vertretbaren Kosten unterbreitet.

Um dem Straßenbahnprojekt neuen Schwung zu verleihen, hat der Förderverein jetzt eine Visualisierung der End-

haltestelle am Herkules veröffentlicht. Der Förderverein schlägt vor, die Wendeschleife westlich des Parkplatzes anzulegen. An dieser Stelle beeinträchtigen

weder die grüne Trasse noch die Haltestelle die barocken Blickachsen und können welterbeverträglich in das Landschaftsbild eingefügt werden. Umweltfreundlich, umsteigefrei und komfortabel könnten Besucher aus vielen Bereichen der Stadt sowie Städtetouristen von ihren Hotels direkt und ohne Staufahrt oder Parkplatzprobleme zum Welterbe gelangen. Dies wäre der



*Bisher ist der Bergpark Wilhelmshöhe mit der Straßenbahn nur durch diese Haltestelle unterhalb Schloss Wilhelmshöhe erreichbar*





*Im Auftrag des Fördervereins entstanden mit einem Multikopter des Kasseler Unternehmens Aibotix am Herkules hochauflösende Luftbilder aus 40 bzw. 80 Metern Höhe. Markus Eusterbrock von PROFORMA Architekten fertigte auf dieser Grundlage eine Visualisierung der Straßenbahn-Endhaltestelle an*

längst überfällige Durchbruch für ein wettbewerbsfähiges ÖPNV-Angebot zum nachhaltigen Schutz des Bergparks, das durch die Linie 1 am unteren Ende des Parks ideal ergänzt wird. Für Generationen von Kasselerinnen und Touristen gehörte die Bahn zum Erlebnis des Bergparks einfach dazu. In moderner Form würde das heute wieder funktionieren.

Die diesjährige Wasserspielsaison hat wieder keine Fortschritte bei der Reduzierung des starken Parksuchverkehrs oder des aus dem Ruder geratenen ruhenden

Verkehrs gebracht. Das war mit den zögerlichen, rudimentären Maßnahmen auch nicht zu erwarten.

Im Ergebnis bringt das regelmäßige Verkehrschaos ohne ein schlüssiges Gesamtverkehrskonzept der Stadt keine Wertschöpfung und erzeugt mit den aktuellen Rahmenbedingungen nur Stress und Ärger. Mit dem Gefühl „schnell weg und nie wieder hin“ entlässt Kassel aber keine Botschafter für einen prosperierenden Weltbetourismus.



*Die Wasserspiele im Bergpark ziehen immer mehr Besucher an: Warten auf die große Fontaine*



Ohne ein Gesamtverkehrskonzept wird es keine zufriedenstellende Lösung geben. Ein solches Konzept hätte die Aufgabe, umsteigefreie Verkehrsachsen aus der Stadt zu den Eingangsportalen des Bergparks zu definieren und diese untereinander zu vernetzen. Gleichzeitig sollte es aufzeigen, an welcher Stelle der Achse auswärtige Autofahrer ihren PKW abstellen und mit dem erworbenen Parkticket in einer Herkules- oder Schlossbahn weiterfahren und auch wieder zurückkommen können. Hierfür bedarf es eines Leitsystems und einer Kombiticketlösung. Ein Umstiegsplatz für externe Besucher, die mit dem Auto kommen, könnte möglicherweise der aufzulassende Steinbruch im Druseltal sein, der im Zusammenspiel mit einer neuen Herkulesbahn eine gute Lösungsmöglichkeit darstellt. Andere Standorte wie die Parkhäuser in der Innenstadt oder am Bahnhof Wilhelmshöhe sind ebenfalls denkbar und müssten ernsthaft untersucht werden.

Doch wie sieht die Realität heute aus? Gehwege und Haltestellen werden illegal von Fahrzeugen zugeparkt, Fußgänger und ÖPNV-Fahrgäste müssen sich durch die engen verbleibenden Lücken zwängen und es ist keine Ordnungsbehörde in Sicht, die diesem ungewollten Treiben ein Ende be-

reiten würde. Hilflös muten die bisherigen Versuche an, für mobilitätseingeschränkte Menschen eine innere Bergparkerschließung anzubieten. Die Haltestellenbeschilderungen erinnern an einen sporadischen Partyverkehr anstatt an einen qualitativen Welterverkehr und die Kleinbusse sind gar nicht in der Lage, Rollstühle mitzunehmen. Stattdessen müssen sich Rollstuhlfahrer rechtzeitig bei der Parkverwaltung melden, damit ein geeignetes Taxi bestellt werden kann. Und nicht zuletzt müssen diejenigen, die mit der Straßenbahn gekommen sind, für den Kleinbus gleich noch einmal bezahlen. Auch die recht gut nachgefragte Busverbindung zwischen dem Besucherzentrum Wilhelmshöhe und dem Herkules könnte mit einer Kombiticketlösung, die die ÖPNV-Nutzung mit dem Erwerb des Parktickets einschließt, deutlich aufgewertet werden.

„Die neue Herkulesbahn ist mehr als nur ein Verkehrsmittel“, so der Fördereinsvorsitzende Michael Schwab. „Die Faszination ergibt sich schon aus dem einzigartigen Fahrerlebnis. Es ist ein ganz anderes Ankommen, eine ganz andere Annäherung



*Der Wasserfall an der Teufelsbrücke ...*

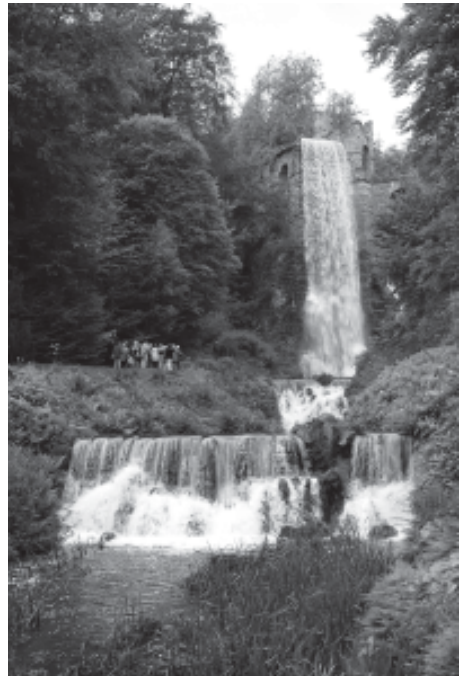
an das Weltkulturerbe. Wo gibt es das ein zweites Mal in Deutschland, dass man in der Innenstadt in eine Straßenbahn einsteigt, die auf den letzten Kilometern eine grüne, steile Trasse erklimmt und schließlich in unmittelbarer Nähe des Herkules ihre Gäste auf eine wundervolle Entdeckungsreise schickt? Leichter kann eine so intensive Einstimmung auf ein Reiseziel nicht vermarktet werden.“

In einem Interview mit der Zeitschrift *verso* im Dezember 2010 hatte der Fördervereinsvorsitzende prognostiziert: „Der prestigeträchtige und hervorragend zu vermarktende Welterbetitel verspricht zusätzliche Besucher. Es werden künftig deutlich mehr Veranstaltungen im Bergpark stattfinden, insbesondere das neue Besucherzentrum am Herkules, der sanierte Her-

*... oder der ruinenhafte Aquädukt locken die Besucherscharen*

kules mit dem wieder zugänglichen Oktagon und die Aufwertung des gastronomischen Angebots werden viele Menschen anlocken – nicht zuletzt werden die Bürgerinnen und Bürger Kassels ihren Bergpark wiederentdecken. Es wäre fahrlässig, dieses Potenzial für den ÖPNV nicht zu nutzen. Wir müssen deshalb an dieverkehrliche Erschließung des Welterbes ebenso hohe Anforderungen stellen wie an das Welterbe selbst. Und das bedeutet vor allem, zum Schutze des Ensembles auf umweltfreundliche Mobilität zu setzen, wie das andere Welterbestätten mit Erfolg praktizieren.“

Die Entwicklung hat dem Förderverein Recht gegeben. Deshalb appelliert er an



Stadt und Land, den Beschluss der Kasseler Stadtverordnetenversammlung vom Februar 2011 endlich umzusetzen – damals hatten die Fraktionen SPD, Grüne und

CDU sowie weitere Stadtverordnete den Magistrat aufgefordert, mit dem Land Hessen über die Finanzierung der Herkulesbahn zu verhandeln.

## **Kommentar: Straßenbahn statt Seilbahn**

Ein Besuchermagnet wie der Bergpark Wilhelmshöhe in Kassel mit seiner hohen kulturellen und historischen Bedeutung benötigt eine leistungsfähige und umweltverträgliche Erschließung. Für die Lenkung von Verkehrsströmen an sensiblen Orten mit hohem Besucheraufkommen gibt es in Deutschland viele gute Beispiele – historische und aktuelle. Was wäre beispielsweise Heidelberg ohne seine Schlossbergbahn? Was wäre das Kirnitzschtal ohne die Kirnitzschtalbahn? Auch in neuerer Zeit werden öffentliche Verkehrsmittel zur Verkehrerschließung aufgebaut. Als Beispiel möge die Seilbahn dienen, welche den 1414 Meter hohen Berg Belchen im Schwarzwald seit 2001 umweltgerecht erschließt. Gleichzeitig mit der Eröffnung der Belchenbahn wurde der Autoverkehr auf den Berg unterbunden – ein Konzept mit hohem Gewinn für die Umwelt, die Lebensqualität und den Erlebniswert. Mehr als 300.000 Besucher pro Jahr nutzen die neue Seilbahn.

Kassel besitzt bereits ein Straßenbahnsystem und es spricht vieles dafür, in Kassel auf die Tram statt auf eine Seilbahn zu setzen. Nur die Straßenbahn lässt sich in das bestehende städtische Liniennetz optimal integrieren. Eine Seilbahn dagegen bietet Verbindungen von Punkt zu Punkt und die Talstationen liegen meistens an einem Parkplatz, während die ÖPNV-Anbindung vielfach nachrangig bleibt. Gleichwohl gibt es Beispiele, bei denen sich ÖPNV und Seilbahn gut ergänzen, etwa bei der projektierten Seilbahn in Marburg.

Gerade in Kassel, wo die Trassenauswahl wegen denkmalpflegerischer Überlegungen sehr eingeschränkt ist, lässt sich eine Seilbahn nur schwer mit dem Bahn- und Busnetz verknüpfen. Ansonsten entsteht ein System, welches nur als „Überdruck-Ventil“ für den Autoverkehr dient. Die Probleme verlagern sich dann auf anliegende Straßen und Stadtteile. Letztlich lässt die Straßenbahn auch flexiblere Fahrplankonzepte zu. Eine Seilbahn muss bei gleichbleibendem Personalbedarf an den Betriebstagen immer in Betrieb sein, unabhängig von der Nachfrage. Die Straßenbahn dagegen lässt sich dem Bedarf anpassen – Stichwort Zusatzfahrten und der in Kassel gerade wieder aufgenommene Anhängerbetrieb.

Friedrich Lang

## Guxhagen: Sorgen und Pläne eines Bahnhofs zwischen Kassel und Bebra

(hh) Die im Jahre 1848 angelegte Friedrich-Wilhelms-Nordbahn verbindet Kassel mit Bebra und Thüringen. Im Bahnhof Guxhagen (Schwalm-Eder-Kreis) hält die RegioTram Kassel-Melsungen und die Cantus-Linie Kassel - Fulda. Außerdem fahren viele Durchgangsgüterzüge über die Strecke. Das dem Bahnhof gegenüber liegende umfangreiche Raiffeisengelände erinnert an Güter, die in Guxhagen umgeschlagen wurden. Jetzt sind die Gleise abgebaut.

### Seniorenwohnanlage gegenüber dem Bahnhof ?

Der Gemeinde Guxhagen liegt für das 3858 Quadratmeter große Raiffeisengelände ein Planungskonzept des Büros Vogelsberg & Felde vor. Hiernach wären Seniorenwohnungen realisierbar. Umfangreiche Schallschutzmaßnahmen sind allerdings erforderlich. Im Gemeindeparlament wird hierüber kontrovers diskutiert.

### Wohnungen im alten Bahnhof

Der in den Jahren 1850-1853 errichtete Bahnhof wurde vor 2 Jahren von der Gemeinde Guxhagen für 19000 Euro ersteigert. Führende Diplomingenieure der Kas-

seleer Architektur- und Planungsgesellschaft ANP weisen darauf hin, dass der seit Jahren leerstehende Bahnhof ein attraktiver Ortsmittelpunkt werden könnte. Nach den Vorstellungen der ANP gibt es folgende Nutzungsmöglichkeiten: Wartebereich des Nordhessischen Verkehrsverbundes, Büro/Dienstleistung, Cafe/Gastronomie im Erdgeschoss, sanierte Wohnungen in den Obergeschossen, Gastronomie/Lager in der alten Güterhalle. Würde diese abgerissen, könnten weitere Parkplätze entstehen.

Architekt Bergholter bezeichnet diesen Bahnhof als Super-Objekt. 1000 Fahrgäste steigen dort täglich ein und aus. Das histo-



*Bahnhof Guxhagen: Zur Zeit wird über die weitere Verwendung diskutiert  
Foto: Hermann Hoffmann*

rische Bahnhofsgebäude - baulich in relativ gutem Zustand - präge das Ortsbild. Guxhagen habe Entwicklungsmöglichkeiten, die andere Orte nicht hätten. Der Fulda-Radweg, Wasserwandern und Kloster Breitenau nützen auch dem Schienenverkehr.

Christoph Funke, beim NVV zuständig für die Infrastrukturplanung, lobte den Kauf des Bahnhofs durch die Gemeinde: "Sie haben zum richtigen Zeitpunkt das Richtige gemacht." Zum Toilettenproblem sagte Funke: Nach den Plänen der ANP gäbe es im Bahnhof einen Wartebereich mit Toiletten.

## Breiterte Unterführung und P&R

Zwischen dem Ostbahnsteig Richtung Kassel und dem Westbahnsteig Richtung Melsungen gibt es eine Straßenunterführung mit schmalen Gehwegen. Diese sollen verbreitert werden. Eine Querung der Gleise ist wegen starkem Durchgangsverkehr nicht möglich. Die Verbreiterung der Gehwege erfolgt auch mit Blick auf eine Park-and-ride-Anlage am Bahnhof. 40 neue Parkplätze sind geplant. Wahrscheinlich wird das Parkplatzgelände von der DB Netz AG für 30.000 Euro erworben.

## KVG sichert alle Linienkonzessionen

**(jl) Die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG) hat jetzt auch ihre Konzessionen für den Busverkehr in der Stadt Kassel erhalten. Das Regierungspräsidium Kassel erteilte damit ab dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014 die Genehmigung für 19 innerstädtische Buslinien mit jährlich rund 3,8 Mio. Fahrplan-km bis 9. November 2019.**

„Damit ist der KVG gelungen, den Zuschlag für alle ihre Bestandverkehre langfristig zu sichern und den Zuschlag für zwei neue Buslinien zu gewinnen. Damit haben wir für viele Jahre die Arbeitsplätze in unserem Unternehmen gesichert“, bilanzierte Vorstandsvorsitzender Andreas Helbig.

Bereits im Jahr 2012 erhielt die KVG die Genehmigung für die Straßenbahnkonzessionen bis 14. Dezember 2024 sowohl für ihre vier innerstädtischen Linien (SL 3, 6, 7, 8) als auch für die zwei Straßenbahnlinien in das Kasseler Umland, nach Vellmar (SL 1) und Baunatal (SL 5).

Durch das Lossetal bis Hessisch Lichte-

nau ist die Regionalbahn Kassel GmbH (RBK), ein Gemeinschaftsunternehmen der KVG und der Hessischen Landesbahn AG (HLB), bis mindestens 2028 Konzessionärin der Straßenbahnlinie 4.

Darüber hinaus hatte die KVG im Jahr 2013 gemeinsam mit der Hessischen Landesbahn GmbH den Zuschlag für den Betrieb der vier RegioTram-Linien erhalten. Die in Partnerschaft beider Unternehmen gegründete RegioTram Gesellschaft mbH (RTG) betreibt seit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2013 sowohl im Straßenbahn- wie im Bahnbereich die RegioTram-Verkehre.



## Zugverkehr im Lahntal und Westerwald: Neue Betreiber starten zeitgleich im Dezember – Umfangreiche Bauarbeiten im kommenden Jahr

(hpg) Entgegen den bisher bekannten und veröffentlichten Informationen erfolgt die Betriebsaufnahme im sogenannten „Eifel-Westerwald-Sieg-Netz“ (EWS) zeitgleich zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014. Dies wurde den Teilnehmern der 50. Verbandsversammlung des Zweckverbands SPNV-Nord am 25. Juli in Koblenz mitgeteilt.

DB Regio betreibt im Los 1 weiterhin den Regionalexpress zwischen Koblenz und Gießen und übernimmt von Vectus die Regionalbahn-Leistungen auf der unteren Lahntalbahn, die über Koblenz Hbf hinaus zukünftig in Richtung Andernach und Mayen fahren.

Ein Übergangsprogramm gilt für die Hessische Landesbahn (HLB) zur Übernahme der Strecken im Westerwald und Siegerland (Los 2), die eigentlich erst für den August 2015 geplant war. Die gestaffelte Betriebsaufnahme hätte Verlängerungen der bestehenden Verkehrsverträge mit der Vectus Verkehrsgesellschaft erfordert,

deren Umsetzung nach Angaben des Zweckverbands SPNV-Nord nur schwierig zu realisieren gewesen sei. Für die Vermarktung erhalten die beiden Teilnetze neue Namen.



### „Lahn-Eifel-Bahn“

Die Leistungen werden von DB Regio Südwest mit modernisierten Gebrauchtfahrzeugen der Baureihen 643 (Talent), 640 und 648 (Lint) erbracht, die gemäß den Vorgaben aus der Ausschreibung innen und außen grundlegend modernisiert wer-



*Der Fahrzeugtyp bleibt, nur die Farben ändern sich. Ab Dezember übernimmt die DB die Regionalbahn-Leistungen von Limburg über Koblenz in die Eifel. Bereits im März gab es erste Probefahrten von Koblenz aus.*

*Foto: Hans-Peter Günther*

*Von den 18 grün-weißen Doppeltriebwagen der Vectus Verkehrsgesellschaft sind bislang drei in Braunschweig umgebaute Fahrzeuge in den Farben der Hessischen Landesbahn wieder von Limburg aus im Einsatz.*

*Foto: Hans-Peter Günther*



den. Auch ohne die Neigetechnik sollen die RE-Leistungen zwischen Koblenz und Gießen – ohne Wegfall von Zughalften – mit nur geringen Fahrzeitverlängerungen erfolgen. Mit einem neuen Taktknoten in Koblenz Hbf sollen sich die Anschlussverbindungen zu den Zügen an Rhein und Mosel ab Mitte Dezember deutlich verbessern. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) hat die bislang erfolgenden Leerfahrten des abendlichen RE 3295 zwischen Limburg (20.08 Uhr) und Gießen ab Fahrplanwechsel als RE-Reisezugleistung bestellt.

Die Regionalbahnen sollten ab Dezember über Koblenz Hbf hinaus nach Andernach und Mayen durchgebunden werden und damit auch den zentral gelegenen Haltepunkt Koblenz Stadtmitte umsteigefrei bedienen. Aufgrund von Problemen mit der Bahnsteigbelegung in Koblenz Hbf lassen sich jedoch noch nicht alle Züge der Lahntalbahn in Richtung Andernach und Eifel durchbinden. Hier ist bei einzelnen Verbindungen in den nächsten beiden Jah-

ren noch ein Umstieg erforderlich, während sich in der Gegenrichtung bereits sämtliche Durchbindungen realisieren lassen.

### **Bauarbeiten bis August**

Voraussetzung für die Umsetzung eines leicht veränderten Zugangebotes im Lahntal sind die mit dem Bau des elektronischen Stellwerks (ESTW) geplanten Infrastrukturveränderungen an Gleis- und Signalanlagen. Da die baulichen Maßnahmen erst mit der Inbetriebnahme des ESTW zum 24. August 2015 abgeschlossen sein sollen, können die im Ausschreibungsfahrplan enthaltenen Verdichtenzüge zwischen Bad Ems und Koblenz noch nicht im kommenden Fahrplanjahr realisiert werden.

Die Baumaßnahmen für den Umbau der Stationen, Bahnübergänge und die Leit- und Sicherungstechnik für das ESTW erfordern außer den Arbeiten in den nächtlichen Betriebspausen auch zwei mehrwöchige Vollsperrungen der Lahnstrecke in den Oster- und Sommerferien.

## Status quo im Westerwald

Für den Bereich der zukünftig von der Hessischen Landesbahn (HLB) als „Dreiländerbahn“ betriebenen Strecken im Los 2 haben sich Besteller und Verkehrsunternehmen auf ein Übergangsprogramm für das Fahrplanjahr 2015 geeinigt. Da ein Großteil der Vectus Triebwagen (Lint 41) noch nicht modernisiert und technisch umgebaut ist und die bestellten sieben Neufahrzeuge voraussichtlich erst zum Sommer 2015 von Alstom ausgeliefert werden, soll teilweise auch auf angemietete Fahrzeuge anderer Verkehrsunternehmen zurückgegriffen werden. Daher bleiben die Fahrpläne in einem „Status-quo“ und die geplanten Angebotsverbesserungen und Durchbindungen aus dem Westerwald in Richtung Siegen lassen sich voraussichtlich erst ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 realisieren.

Die Infrastrukturanpassungen für eine abschnittsweise Heraufsetzung der

Streckenhöchstgeschwindigkeit auf der Oberwesterwaldbahn gliedern sich laut DB in 47 Baumaßnahmen an Bahnübergangsanlagen, Erneuerung von zwei Brückenbauwerken und im Bahnhof Hadamar den Neubau eines Außenbahnsteigs und die Erneuerung einer Weiche. Zusätzlich sind Oberbauarbeiten an den Gleisen auf einer Länge von rund 13 Kilometern vorgesehen. Einen symbolischen ersten Spatenstich für die Gesamtmaßnahme gab es am 8. September am Bahnhof Nistertal-Bad Marienberg. Dort wird für rund 900.000 Euro ein drei Meter hohes und vier Meter breites Stahlbeton-Rahmenwerk als Ersatz der alten Eisenbahnüberführung erneuert.

Die Gesamtkosten von rund 25 Mio. Euro trägt mit 20 Mio. Euro das Land Rheinland-Pfalz, fünf Mio. Euro im hessischen Anteil werden aus der Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung (LuFV) zwischen Bund und DB finanziert.

## Bahnhof Reiskirchen erhält neuen Bahnsteig

**(hl) Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Reiskirchen wurde im vergangenen Jahr an Privat verkauft. Dies hat zur Folge, dass das örtliche Personal abgezogen werden muss. Die Steuerung des Stellwerks erfolgt zukünftig vom Bhf. Mücke aus.**

Vor diesem Hintergrund muss am Kreuzungsbahnhof Reiskirchen auch die Reisendensicherung neu gestaltet werden. Aus diesem Grunde entfällt zukünftig der Mittelbahnsteig. Derzeit (September 2014) wird an Gleis 2 ein neuer barrierefreier, 55 cm hoher, 140 m langer Außenbahnsteig gebaut. Der Bahnsteigzugang erfolgt dann

über den angrenzenden Fußgängerübergang (Bürgersteig) an der B 49. Wie aus gewöhnlich gut unterrichteten Kreisen verlautete, soll die Besetzung des Stellwerks von Reiskirchen in der Nacht vom 28. auf 29. Oktober 2014 enden, sodass der Bahnhof dann von Mücke aus gesteuert wird.

## Fortschritt der Bauarbeiten an der Edertalbahn und im Bahnhof Frankenberg

(js) Am 30. Juni 2014 übergab der hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir in Herzhausen die Zuwendungsbescheide des Landes Hessen für die Bauarbeiten am Bahnhof Frankenberg und der Strecke Frankenberg – Korbach an Frankenburgs Bürgermeister Rüdiger Heß, Landrat Dr. Reinhard Kubat und Joachim Kuhn von der Kurhessenbahn.

Die drei Zuwendungsbescheide über insgesamt 8,2 Millionen Euro sind bestimmt für den Ausbau des Frankenger Bahnhofs mit Busbahnhof, den barrierefreien Zugang zu den Zügen an allen Haltestellen sowie den Ausbau von Parkplätzen und Fahrradunterständen. An diesem Termin, der auch als offizieller Starttermin des Ausbaus gilt, nahmen ebenso Dr. Klaus Vornhusen von der Deutschen Bahn, Matthias Stappert, Bürgermeister der Gemeinde Vöhl, die NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel und Wolfgang Bosbach sowie die Kreistagsvorsitzende Iris Ruhwedel teil.

### Schienenersatzverkehr auf der Burgwaldbahn

Vom 25. August bis zum 7. September 2014 fand auf der Burgwaldbahn zwischen den Bahnhöfen Frankenberg/Eder und Münchhausen ein Schienenersatzverkehr mit Bussen statt. Der Grund für die zweiwöchige Streckensperrung waren Bauarbeiten im Bahnhof Frankenberg. Hier wurde die letzte alte Bahnsteigkante entfernt und ein neuer Bahnsteig gebaut. Daher konnte der Bahnhof nicht von Regionalzügen angefahren werden. Gleichzeitig wurde die Signaltechnik erweitert und die

*Bahnhof Frankenberg: Links der neue Mittelbahnsteig, rechts ist die Bahnsteigkante des zukünftigen Hausbahnsteigs bereits fertig Foto: Jürgen Schmied*



*Der Bahnhofsvorplatz in  
Frankenberg nimmt Formen an:  
Links der Treppenaufgang, rechts  
wird der Busbahnhof entstehen  
Foto: Jürgen Schmied*



Ein- und Ausfahrtsignale in Fahrtrichtung Korbach neu aufgestellt.

Der Schienenersatzverkehr wurde wieder nach bewährtem Muster durchgeführt. Um die längere Fahrzeit der Busse ausgleichen zu können, kamen zwei Fahrzeuge zum Einsatz. Die beiden Haltestellen in Burgwald und Birkenbrinhausen wurden meist nur in einer Fahrtrichtung angefahren, Reisende der Gegenrichtung mussten jeweils an der Burgwaldkaserne in den Bus der Gegenrichtung wechseln. Die Busse verkehrten, soweit bekannt, recht pünktlich, teilweise sogar bis zu vier Minuten früher als im Sonderfahrplan angegeben.

Zum Betriebsbeginn am Freitag, dem 29. August kam es zu einer Störung im Betriebsablauf auf der Burgwaldbahn, weil der Stellwerksrechner ausgefallen war. Dadurch konnte die Regionalbahn RB 23.101 in Münchhausen nicht abfahren. Nach Rücksprache mit der Betriebsleitung wurde entschieden, den Bus des Schienenersatzverkehrs aus Frankenberg auch weiter in Richtung Marburg einzusetzen. Da auf der weiteren Strecke alle Bahnstationen angefahren und die wartenden Fahrgäste erst auf den Schienenersatzverkehr aufmerksam gemacht werden mussten, steigerte sich die Verspätung noch um einige Minuten. Die Anschlusszüge in Marburg

konnten daher nicht mehr erreicht werden.

### **Bauarbeiten im Bahnhof Frankenberg/Eder**

Am 29. Juli 2014 stürzte auf dem Bahnhofsvorplatz ein Baukran beim Versuch, diesen innerhalb der Baustelle umzustellen, um. Zum Glück wurde dabei aber niemand verletzt. Zur Bergung des Baukrans musste ein schwerer Autokran herangezogen werden.

Die Bauarbeiten wurden inzwischen auf den gesamten Bahnhofsvorplatz ausgedehnt, deshalb können die Buslinien diesen nicht mehr anfahren. Seit Anfang September wurde eine vorübergehende Bushaltestelle in der Friedrichstraße, oberhalb des Bahnhofsvorplatzes, eingerichtet. Die Reisenden müssen nun die Treppe gegenüber dem Empfangsgebäude hinaufklettern, um die Busse erreichen zu können. Ein dort vorhandener Parkplatz wurde kurzerhand zu einer Busbuch umfunktionierte, und die Straße im Bereich der Ersatzhaltestelle zur Einbahnstraße erklärt. Dadurch verlängern sich die Wege für die umsteigenden Reisenden erheblich. Die neue Treppe zur Friedrichstraße wurde



inzwischen schon fertig gestellt. Der neue Busbahnhof nimmt auch langsam Formen an.

Im Gleisbereich des Bahnhofes wurde die ehemalige Bahnsteigunterführung verfüllt und die Gleise darüber neu gebaut. Der neue Mittelbahnsteig, der sich im Bereich des früheren Bahnsteiges der Strecke nach Battenberg/Bad Berleburg befindet, ist fertig gestellt. Dieser wird von den Triebwagen angefahren. Die Bahnsteigkante des neuen „Hausbahnsteigs“ ist bereits gesetzt, der Bahnsteig dahinter fehlt noch. Er ersetzt die Bahnsteigkante an Gleis 2 (ehemals Gleis 3).

Nach Abschluss der Arbeiten wird der frühere Mittelbahnsteig zum Hausbahnsteig, die ersten beiden Gleise entfallen. Die Gleise wurden erneut neu nummeriert. Gleis 1 am Hausbahnsteig und Gleis 2 am Mittelbahnsteig führen weiter in Richtung Korbach. Gleis 3 befindet sich ebenfalls am Mittelbahnsteig, dahinter befindet sich noch ein Gleis für Güterzüge. Beide Gleise sind in Richtung Korbach über eine Weiche verbunden, so dass ein Umsetzen ei-



*Arbeiten am neuen Bahnübergang in Frankenberg, Röddenauer Straße*

ner Lok möglich ist, jedoch endet die Umsetzungsmöglichkeit an einem Prellbock. Die Weiterfahrt nach Korbach ist von dort nicht möglich. Der Zugang zum Mittelbahnsteig führt ebenerdig über die Gleise 1 und 2 und ist mit einer Schranke gesichert. Der Fahrkartenautomat befindet sich auf dem Zugang zum Mittelbahnsteig. Der Mittelbahnsteig hat kein Bahnsteigdach, es wurde nur ein gläserner Unterstand aufgestellt. Die Ein- und Ausfahrtsignale von und nach Korbach sind bereits in Betrieb genommen.

Die neuen Schrankenanlagen im Stadtbereich von Frankenberg, an der Röddenauer Straße, Jahnstraße und Wilhelmstraße (am Goßberg), wurden bereits Anfang September fertig gestellt und getestet.

*Die neue Nordausfahrt im Bahnhof Frankenberg Richtung Korbach*

*Foto: Jürgen Schmied*



## Frankenberg-Goßberg

Auch in der Haltestelle Frankenberg-Goßberg haben die Bauarbeiten bereits begonnen. Hier starteten im August die Arbeiten an einer Stützmauer, die die Bahntrasse zur Eder hin abfängt. Der neue Bahnsteig, wie auch die Bahntrasse erfordern einen verstärkten Unterbau beiderseits der Ederbrücke an der Wilhelmstraße.

*Arbeiten in Frankenberg-Goßberg*



## Herzhausen

In Herzhausen wurde bereits mit dem Bau des Bahnsteiges begonnen. Da dieser etwas erhöht angelegt ist, muss noch eine Treppe sowie eine Rampe für den behindertengerechten Zugang zum Bahnsteig angelegt werden. Die Arbeiten sind mit 350000 Euro kalkuliert und sollen bis Ende Oktober abgeschlossen sein.



*Die Bahnsteigkante des neuen Haltepunkts in Herzhausen ist bereits fertig gestellt. Der neue Haltepunkt liegt rund 500 Meter entfernt vom alten Bahnhof*

## Viermünden

Der zukünftige Kreuzungsbahnhof Viermünden liegt noch im Dornröschenschlaf. Hier wurden die Arbeiten noch nicht aufgenommen.

## Ederbringhausen

Auch in Ederbringhausen sind bis September noch keine Bagger zu sehen. Der Bahnhof zeigt sich noch unverändert, die Arbeiten sollen aber in Kürze beginnen.

## Schmittlotheim

In Schmittlotheim begannen die Arbeiten am neuen Bahnsteig ebenfalls am 10. September.

Die Arbeiten am Park-and-Ride-Platz können noch nicht begonnen werden, weil die Fläche noch als Lagerplatz beim Gleisbau dienen soll. Vom neuen Bahnsteig wird man künftig freie Sicht auf den tiefer liegenden Edersee erhalten. Dieser befindet sich nördlich des bisherigen Bahnhofs, zwischen dem Wanderer-Parkplatz und dem Ortsrand von Herzhausen.

**Aktuelle Informationen zum  
Bahnausbau finden sie im  
Internet unter  
[korbach-frankenber.de](http://korbach-frankenber.de)**



*Bauarbeiten im kleinen Ittertunnel. Die Gleise wurden wegen der Bauarbeiten entfernt*

## Thalitter

Auch in Thalitter wurde bereits mit dem Bau des neuen Bahnsteiges und der Sanierung der beiden Ittertunnel begonnen. Das alte Gleis wurde entfernt, um die Tunnelröhren besser mit den Baumaschinen erreichen zu können. Der kleine Tunnel beginnt unmittelbar neben dem zukünftigen

Bahnsteig, wo auch eine Brücke neu erstellt wird. Der ehemalige Bahnhof Thalitter, welcher weit entfernt vom Ort liegt, wird keinen Bahnsteig mehr erhalten.

Auch im großen Itter-Tunnel wurde mit den Sanierungsarbeiten begonnen. Um diesen mit den Baumaschinen erreichen zu können, wurde im ehemaligen Bahnhof Itter das Überholgleis entfernt. Die Eisenbahn-Blechträgerbrücke, die das Flüsschen Itter noch im Bahnhofsbereich überquert, dient nun als Straßenbrücke für die Baufahrzeuge.



*Großer Ittertunnel: Auch hier laufen die Instandsetzungsarbeiten*



Zwischen Dorfitter und Korbach wurde das Gleis ebenfalls auf einem Teilstück entfernt, um dort einen neuen Durchlass für einen Wassergraben zu bauen. Auch hier sind die Arbeiten bereits im Gange.

*Am nördlichen Ausgang des kleinen Tunnels entsteht eine neue Brücke sowie der Bahnsteig für Thalitter*

## Bahnhofsumbau in Marburg weit fortgeschritten

(js) Die Arbeiten an den Bahnsteigen und Bahnsteiggleisen sind inzwischen weitgehend abgeschlossen. Seit Ende August benutzen die Züge wieder ihre angestammten Gleise, alle Gleissperrungen konnten inzwischen wieder aufgehoben werden.

Während der Bauarbeiten wurden abwechselnd nacheinander alle Bahnsteiggleise gesperrt, um die zugehörigen Bahnsteigkanten sowie die Unterführungen auch unter den Betriebsgleisen erneuern zu können. Alle drei Bahnsteige wurden auf voller Länge neu gebaut. Die Bahnsteigdächer wurden ebenfalls neu erstellt. Beide Mittelbahnsteige erhielten neben dem ursprünglichen mittigen Bahnsteigdach noch ein zweites kurzes Dach, jeweils in Hauptfahrtrichtung für den vorderen Zugteil. Die Ruhebänke unter den Bahnsteigdächern sind mit einem gläsernen Windfang umgeben.

Alle Treppenaufgänge wurden erneuert, behielten aber im wesentlichen ihre ursprüngliche Position. Lediglich die südlichen Treppenaufgänge wurden einige Meter weiter südwärts verschoben, um Platz für die Aufzüge zu erhalten. Die Treppen führen von der Unterführung nach beiden Seiten auf den Bahnsteig. Der Bereich über der Unterführung, zwischen den Treppenaufgängen, wurde überbaut. Lediglich der Hausbahnsteig besitzt nur einen Treppenaufgang, dafür wurde der ebenerdige Zugang aus der Wartehalle beibehalten. Von jedem Bahnsteig führt ein gläserner Aufzug in die Unterführung. Der Aufzug en-

*Einer der neuen Bahnsteige im Bahnhof Marburg. Foto: Jürgen Schmied*





*Blick vom Empfangsgebäude auf die Baustelle des Bahnhofsvorplatzes in Marburg. Die Bushaltestelle in Insellage ist bereits gepflastert.  
Foto: Jürgen Schmied*

det am Fuß der südlichen Treppen neben dem Hauptgang der Unterführung. Um die dahinter liegende Treppe erreichen zu können, musste der Treppenzugangsbereich breiter gestaltet werden und ragt bis unter die Betriebsgleise. Aus diesem Grund musste der Deckenbereich massiv verstärkt werden.

Derzeit laufen noch die Arbeiten in der Bahnsteigunterführung und an den Treppenaufgängen. Dort werden noch Bodenplatten verlegt sowie Decken- und Wandverkleidungen angebracht. Hierzu werden wechselweise die verschiedenen Treppenaufgänge gesperrt.

Der Bahnhofsvorplatz ist nach wie vor zwischen den Regional-Bushaltestellen und der Autobahnbrücke komplett gesperrt, wobei die Bauarbeiten aber inzwischen weit voran geschritten sind. Nachdem die Erdarbeiten beendet wurden, wirkt der leere Platz riesig. Inzwischen wurde in der Mitte des Platzes eine große Bushalte-Insel angelegt und die Fläche gepflastert. Beiderseits der Insel befinden sich insgesamt sechs Bushaldebuchten, die sägezahnförmig angelegt wurden. Die Fußwege an beiden Sei-

ten des Platzes wurden bereits vor Monaten gepflastert und waren während der gesamten Bauzeit begehbar. Teilweise mussten sich die Passanten allerdings ihre Passage durch das Baustellenlabyrinth täglich neu suchen. Das DB-Parkhaus und der Taxiplatz sind über eine schmale, einspurige Fahrbahn erreichbar, die direkt vor dem Empfangsgebäude entlang führt.

Die Regionalbuslinien fahren in der Neuen Kasseler Straße, gegenüber dem ehemaligen Güterschuppen, ab. Da der gesamte Verkehr nicht mehr über den Bahnhof, sondern dauerhaft aus der Neuen Kasseler Straße über die Ernst-Giller-Straße in die Bahnhofstraße stadteinwärts geführt wird, ist der Bereich vor dem ehem. Güterschuppen fast ohne Verkehr. Daher wird eine Fahrspur der vierspurigen Straße zum Abstellen von Bussen in Pausenzeiten sowie als Bushaltestelle genutzt. Der kleine Platz vor dem Seitenflügel des Bahnhofsgebäudes wird als Bus-Wendeschleife genutzt, die auch von Gelenkbussen durchfahren werden muss. Da derzeit keine Kurzzeit-Parkplätze vor dem Bahnhof zur Verfügung stehen, stellen manche Autofahrer ihre Fahrzeuge vor der Baustellenabspernung und in der Bus-Wendeschleife ab, was regelmäßig zu Störungen im Busbetrieb führt.



## **Baumaßnahmen auf der Vogelsbergbahn Schlechter Schienenersatzverkehr HLB weist Verantwortung bei Fahrplan und Ersatzbussen von sich**

(hl) Im Zeitraum vom 28. Juli bis 6. August 2014 war wegen Bauarbeiten die Vogelsbergbahn im Abschnitt Mücke – Gießen gesperrt. Unter anderem wurde im Bahnhof Reiskirchen das Gleis 2 und zwischen Großen Buseck und Gießen das Streckengleis erneuert. Diese Baumaßnahmen führten während des Zeitraumes zu einer vollständigen Streckensperrung.

Da diese Arbeiten schon seit geraumer Zeit in der Presse angekündigt waren, Nachfragen dazu bei den Zugpersonalen aber zu keinen Ergebnissen führten und auch keine Aushänge in den Zügen stattfanden, wurden die Veröffentlichungen auf der Internetseite der Hessischen Landesbahn (HLB) beobachtet. Am 9. Juli konnte man eine erste Veröffentlichung des Baustellenfahrplans mit dem Schienenersatzverkehr (SEV) herunterladen.

Was mit diesem Plan bekanntgemacht wurde, ließ den Pendlern die Haare zu Berge stehen: Alle wichtigen Anschlüsse in Gießen nach Frankfurt wurden um einige Minuten verpasst (z.B. Ankunft in Gießen: 6:08/ 6:36/ 7:55/ usw; Abfahrt Richtung Ffm: 6:07/ 6:34/ 7:53/ usw.). Die Anschlussbeziehungen vom Mittelhessenexpress bei den Rückfahrten aus Frankfurt Richtung Vogelsberg sahen ähnlich aus.

Eine telefonische Anfrage im HLB-Kundenbüro in Gießen ergab, dass die HLB für die Fahrplangestaltung nicht zuständig sei, man möge sich doch bitte an den zuständigen Busbetrieb, die Fa. Schack in Alsfeld, wenden. Die von den betroffenen Pendlern informierte Verkehrsgesellschaft Oberhessen (vgo) konnte schließlich erreichen, dass mit Fahrplankorrekturen

des SEV die Anschlussbeziehungen im Bahnhof Gießen nach und von Frankfurt verbessert wurden. Am 14. Juli wurde der neue Fahrplan zur Verfügung gestellt.

Aber dies war nur der Anfang, was dann folgte, kann man aus nachstehender Mail, die der Autor – als Pendler selbst betroffen – an die HLB richtete, entnehmen: „Sehr geehrte Damen und Herren, mir und den anderen betroffenen Fahrgästen war bisher auch noch nicht bekannt, dass die HLB im derzeitigen SEV zwischen Gießen und Mücke (Gi ab 17:17 Uhr) einen Saunabus mit dem amtlichen Kennzeichen VB – LU-..... einsetzt.

Damit die Fahrgäste dieser Linie ihre Bekleidung anpassen können wäre sehr dienlich, wenn Sie dies als Nachtrag in den ausgehängten Fahrplanmedien ergänzen. Rückschlüsse von der neuen Außenlackierung auf den technischen Gesamtzustand dieses Busses greifen ins Leere. An den bisherigen beiden Einsatztagen mit Außentemperaturen um ca. 28°C powerte – trotz Reklamation beim Fahrer - die Heizung mit voller Leistung, irgend ein Ventilator im Dachbereich versuchte vergeblich während der ganzen Fahrt mit großer, scheppernder Geräuschentwicklung das Innenraumklima zu verändern - was natürlich zum Scheitern verurteilt war.

*Technisch  
angeschlagen zeigte  
sich dieser Bus der  
Fa. Schack beim  
Schienenersatz-  
verkehr auf der  
Vogelsbergbahn.*

*Trotz hoher  
Außentemperatur lief  
die Heizung auf  
vollen Touren. Ein  
fehlendes Teil am  
Heck und ein  
verbogenes Seitenteil  
runden den negati-  
ven Eindruck ab  
Foto: Horst Lorenz*



Bei der gestrigen Fahrt mit diesem Bus kam dann noch ein Aufguss in der Art dazu, dass die Dach-Lüftungsklappe geöffnet war und der eindringende Regen sich von oben auf die Fahrgäste verteilte. Hiermit bewahrt sich wieder einmal mehr, dass die Fahrgäste nicht als solche wahrgenommen, sondern lediglich als Ware Beförderungsfall behandelt bzw. eingestuft werden. Obwohl dieser Ware mit ihrem Entgelt eine definierte Beförderungsqualität zugesichert wird steckt man sie in das billigste Transportgefäß“.

In der Antwort der HLB entledigt man sich wieder jeglicher Verantwortung, indem man schreibt: „Wir haben ihr Anliegen an das Busunternehmen Schack in Alsfeld weitergeleitet; von dort erhalten Sie eine Antwort“. Man muss sich dies alles einmal auf der Zunge zergehen lassen: Die HLB verweist die Kunden an den Subunternehmer. Eine merkwürdige Rechtsauffassung.

Aber die hier geschilderten Sachverhalte beinhalten noch lange nicht das ganze Repertoire dieser „Veranstaltung“. Die immer nachmittäglich um 17:17 Uhr ab Gießen eingesetzten Busfahrer waren ausländische Mitbürger und wollten grundsätzlich die Fragen der Reisenden nicht verstehen; privat konnte man diese sehr wohl in deutscher Sprache telefonieren hören!

Ein Resümee sollte man lieber nicht ziehen, denn Positives gab es hier nichts zu berichten! Zum Schluss zur Fa. Schack ein Zitat aus der Alsfelder Allgemeinen vom 20.08.2014: „Beim operativen Betrieb setzt FlixBus auf den regionalen Mittelstand. Die FlixBus-Linien werden zum Großteil vom Alsfelder Busbetrieb Schack Touristik bedient“. Ein Schelm der sich dabei..!



## Wohlfühlen in modernem Ambiente

### Kurhessenbahn eröffnet stilvolles Café im Bad Laasphe Bahnhofsgebäude

(bk) Schon die Ankuft am Morgen des 26. September am Bahnhof Bad Laasphe versprach viel: Ein modern gestalteter Busbahnhof mit Fahrradabstellplätzen, barrierefreie Gleiszugänge und ein saniertes Bahnhofsgebäude stimmten die Gäste auf die Eröffnung des ersten von der Kurhessenbahn betriebenen Cafés ein.

Sie wurden keineswegs enttäuscht. Bereits am Gebäude weisen große, rote Schriftzüge Reisende und Passanten auf die „KHB-Café“ genannte Einkehrmöglichkeit hin. Auf der Gleisseite des Gebäudes laden Sitzgelegenheiten zum Verweilen im Freien ein. Doch das wahre Schmuckstück erwartete die Gäste im Inneren: Ein geschmackvoll eingerichteter Wintergarten für 18 Einkehrende und ein ebenso ansprechender Thekenbereich mit sechs weiteren Sitzplätzen bestechen durch ihr abgestimmtes Design in elegantem Dunkelbraun und dem DB-typischen Verkehrsrot.

Auch die Auswahl der angebotenen Getränke und Mahlzeiten lässt keine Wünsche offen: Angefangen über Heiß- und Kaltgetränke über belegte Brötchen und Süßigkeiten bis hin zu warmen Speisen wie Suppen, Currywurst

oder Lachsfilets bietet das Café alles, was das Herz eines hungrigen und durstigen Reisenden begehrt. Zudem erhalten Gäste gegen Vorlage eines gültigen Fahrscheins 10% Rabatt auf Snacks und Heißgetränke.

Doch die pünktlich und zahlreich erschienenen Gäste mussten zunächst mit dem Platz vor dem roten Band vorliebnehmen. Joachim Kuhn, Leiter der Kurhessenbahn, begrüßte zum Auftakt der Veranstaltung alle Anwesenden herzlich. In seiner Ansprache betonte er, dass mit dem Abschluss der Bahnhofsmmodernisierung und Eröffnung des Cafés als Convenience-Store die Station Bad Laasphe zu einem Schmuckstück des Kurhessenbahn-Netztes geworden sei, das die Messlatte für Planungen an anderen Orten sehr hoch anlege.

*Das Café wird eröffnet (v.l.): Jens Wrabletz (Geschäftsführung/Marketing Kurhessenbahn), Andreas Müller (Landrat des Kreises Siegen-Wittgenstein), Corinna Sander (DB RegioNetz), Joachim Kuhn (Leiter Kurhessenbahn), Mehtap Karagandere (Teamleiterin KHB-Café), Torsten Spillmann (Bürgermeister Bad Laasphe).*





*Blick auf den Verkaufsbereich  
3 Fotos: Bastian Kettner*

macht worden, dass „eine schwarze Null“ ausreiche.

Nach den Wortbeiträgen des Bad Laaspheer Bürgermeisters Torsten Spillmann und der Leitung der DB-Regionetze, Corinna Sander, die das Wohlfühlambiente des Bahnhofcafés und das Engagement der Kurhessenbahn für die Region lobten, übernahm Jens Wrabletz, Marketingleiter und Mitglied Geschäftsführung der Kurhessenbahn, das Wort und sprach seinen besonderen Dank der Projektleiterin Mehtap Karagandere aus, die die Konzeption des Cafés ausarbeitete. Vereint zerschnitten sie das rote Band, womit das KHB-Café feierlich eröffnet wurde.

Die anwesenden Gäste nahmen das reichhaltige Speisen- und Getränkeangebot gerne an, aßen gemütlich im Wintergarten des Cafés oder im Thekenbereich, während das Trio „Schlagerlust“ mit seinen schwungvollen Rock 'n' Roll-Hits für ausgelassene Stimmung bis in den frühen Nachmittag hinein sorgte.

Weiter führte er aus, dass die Kurhessenbahn das Café aus Eigenmitteln einrichtete.

Zum Schluss richtete sich Kuhn an die

**Die Öffnungszeiten des KHB-Cafés:**  
**Mo-Fr 6:00-9:20 Uhr;**  
**9:50-18:30 Uhr**  
**Sa/So 8:00-18:00 Uhr**

Verantwortlichen des Zweckverbandes Westfalen Süd (ZWS) und hofft im Hinblick auf den Bestand des Cafés, dass auch nach einer Ausschreibung die Verkehrsleistungen auf der Oberen Lahntalbahn weiterhin von der Kurhessenbahn durchgeführt werden.

Der Landrat des Kreises Siegen-Wittgenstein, Andreas Müller (SPD), hob in seiner Rede hervor, dass die Kurhessenbahn keine hohe Gewinnabschöpfung durch das Café beabsichtige. Vielmehr sei ihm deutlich ge-

*Im Cafebereich ließen es sich die Gäste nach der Eröffnung schmecken*



## Schmaadlecker-Shuttle wirbt für die Lumdatalbahn

(fl) Auch 2014 verkehrte er in gewohnter Weise: Der „Schmaadleckershuttle“ brachte am 7. September erneut mehrere hundert Fahrgäste von Staufenberg-Mainzlar nach Lollar und zurück. In Lollar fand an diesem Tag wieder der „Schmaadlecker-Markt“ statt.

Organisator des Sonderzuges war erneut der Verein Lumdatalbahn e.V. Mit dem Sonderzug wird alljährlich die Diskussion über einen möglichen Schienenpersonen-Nahverkehr auf der Lumdatalbahn Lollar-Londorf belebt. Zum Einsatz kommt deshalb auch regelmäßig ein zeitgemäßes Fahrzeug, in diesem Jahr war es ein LINT 41 der Hessenbahn aus dem Lahn-Vogelsberg-Rhön-Netz.

Trotz einer positiven Vorstufen-Untersuchung und trotz weitgehender Einigkeit in den Landkreis- und Kommunalverwaltungen ist die Lumdatalbahn im aktuellen Regionalen Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes noch nicht enthalten. Das Planwerk für die Jahre 2014 bis 2019 sieht grundlegende Streckenmodernisierungen, Kapazitätserweiterungen und neu gebaute Schienenstrecken ausschließlich im engeren Rhein-Main-Gebiet vor. Beispielsweise kostet der Anschluss des flughafennahen Gewerbegebietes Gateway Gardens fast eine viertel Milliarde Euro – für eine einzige neue S-Bahn-Station.

Pro Bahn & Bus fordert Konsequenzen aus der positiven Lumdatalbahn-Vorstufen-Untersuchung zu

*Halt des Sonderzuges am vor einigen Jahren wieder in Betrieb genommenen Haltepunkt Daubringen  
2 Fotos: Friedrich Lang*



*Das sehr junge Zugpersonal kontrolliert die Fahrkarten*

ziehen und die Reaktivierung der Lumdatalbahn voran zu bringen. Schließlich müssen die hessischen Regionen von der Landespolitik annähernd gleich behandelt werden.





## Main-Lahn-Bahn: Abends bessere Zugverbindungen mit Wiesbaden und Frankfurt

### Ab Mitte Dezember mehr Direktverbindungen mit dem Rhein-Main-Gebiet

(hpg) Mit dem Auslaufen des Verkehrsvertrages der Vectus Verkehrsgesellschaft im Dezember 2014 plant der Rhein-Main-Verkehrsverbund umfangreiche Fahrplanveränderungen im Taunus. Dies betrifft vor allem die „Ländchesbahn“ zwischen der Landeshauptstadt Wiesbaden und Niedernhausen.

Vom 14. Dezember an bis zu einer neuen Ausschreibung des Taunusnetzes voraussichtlich 2019 übernimmt die Hessische Landesbahn die Zugleistungen. Veränderungen soll es aber auch bei den Doppelstockzügen der DB Regio auf der Strecke von Frankfurt Hbf über Niedernhausen nach Limburg geben. Noch hat die DB Netz AG nicht alle bestellten Trassen bestätigt, aber die Fahrplanentwürfe werden sich aller Voraussicht nach nicht wesentlich verändern.

### Neuer Spätverkehr

Nach den noch von der DB Netz zu bestätigenden Bestellungen, soll es nach vielen Jahren wieder einen Spätverkehr zur Landeshauptstadt Wiesbaden geben. Bislang verlassen die letzten Züge Wiesbaden Hbf um 20:36 Uhr (Mo.-Fr.) oder sogar schon eine Stunde früher an Samstagen, Sonn- und Feiertagen. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember soll es – an allen Tagen der Woche – einen Stundentakt geben, mit letzten Abfahrten von Niedernhausen um 23:03 Uhr nach Wiesbaden Hbf

und von dort um 23:36 Uhr durchgehend nach Limburg. Damit können Besucher von Theater, Kino und Konzerten – vor allem auch mit

den RMV-Kombikarten – nach dem Ende der Veranstaltungen wieder nach Hause kommen. Bislang verzichteten viele Veranstaltungsbesucher auf die im Kombi-Ticket enthaltene kostenfreie An- und Abreise mit dem RMV oder mussten sich am Abend abholen lassen. Die Busverbindungen von Wiesbaden über Taunusstein-Neuhof nach Niedernhausen bzw. Idstein waren für die ÖPNV-Nutzer keine wirkliche Alternative.



*Zum Fahrplanwechsel wird es zwischen Frankfurt und Limburg mehr Züge in den Abendstunden geben*

## Abends mehr Direktzüge

Während derzeit der letzte StadtExpress (SE) um 20:30 Uhr von Frankfurt Hbf nach Limburg fährt, gibt es ab 14. Dezember weitere Direktverbindungen: von Montag bis Freitag um 21:30 Uhr und täglich um 22:30 Uhr. Darüber hinaus soll täglich um 0:30 Uhr ein Triebwagen der HLB von Frankfurt Hbf nach Limburg eingesetzt werden, der die Domstadt um 1:40 Uhr erreicht. Mit diesen Zügen wird die S-Bahn (S2) entlastet und für viele Reisende entfällt das beschwerliche Umsteigen durch die Unterführung in Niedernhausen. Da die Mehrleistungen am Abend nicht zu mehr Zugkilometern im bestehenden Vertrag führen dürfen, werden einige schwach genutzte RegionalExpress-Züge am Vormittag entfallen.

Zukünftig werden an Samstagen – bis auf wenige Ausnahmen am frühen Morgen und späten Abend – die Doppelstockzüge der DB den Stundentakt bilden. An Sonn- und Feiertagen bleibt es bei dem Wechsel

zwischen den Zügen von DB und HLB, die von Limburg jeweils nach Frankfurt Hbf bzw. Wiesbaden Hbf durchfahren.

## Ländchesbahn

Bislang sind von HLB und RMV noch keine konkreten Aussagen zu den ab Dezember eingesetzten Fahrzeugen zu erhalten. Die sechs, bislang auf der Kahlgrundbahn fahrenden Desiro-Triebwagen der HLB werden erst zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 frei. Von den ehemaligen Triebwagen der vectus verbleiben lediglich drei Lint 27 für die HLB verfügbar, da vier im neuen EWS-Netz und drei im LVR-Netz benötigt werden.

Die schon seit Jahren diskutierte Erneuerung der Stationen Auringen-Medenbach, Wiesbaden-Igstadt und -Erbenheim geht derzeit in die Beratung bei den Ortsbeiräten der betroffenen Kommunen. Noch ist offen, wann die abschließende Entscheidung fällt und die „ersten Spatenstiche“ erfolgen können.

## Wiesbaden – Kapazitätsprobleme im Stadtbus-Netz

(fl) Die mit ca. 280.000 Einwohnern zweitgrößte hessische Stadt versucht traditionell ihren gesamten innerstädtischen Nahverkehr mit Dieselnissen abzuwickeln. Um Kapazitätsengpässen zu begegnen sind derzeit weitere Taktverdichtungen erforderlich. Diese kommen insbesondere den Linien 4 und 14 zwischen Biebrich und der Innenstadt sowie der Wiesbaden mit Mainz verbindenden Linie 6 zugute.

Über Details informierte das Verkehrsunternehmen ESWE Verkehr Ende August. In den Spitzenstunden verkehrt auf den Linien 4 und 14 seit dem 08.09.2014 nun alle acht Minuten ein Gelenkbus. Auf dem gemeinsamen Streckenabschnitt beider Linien (zwischen *Biebrich/Rheinufer* und *Bismarckring*)

ergibt sich in Summe eine dichte Fahrtenfolge von nur vier Minuten, was laut ESWE-Verkehr einer Ausweitung des Platzangebots um 25 Prozent, zeitweise sogar um 50 Prozent entspricht. Diese Verbesserungen gelten nun dauerhaft, also ganzjährig.

Montags bis freitags finden an Schultagen zwischen ca. 7 und 8 Uhr in Richtung Kohlheck und Klarenthal anstelle von bisher sechs nun sieben Fahrten je Stunde statt: Zwischen ca. 13:30 und 17:30 Uhr werden in beide Richtungen statt bisher sechs nun sieben Fahrten je Stunde angeboten. Und zwischen ca. 18 und 20 Uhr finden in Richtung Kohlheck und Klarenthal statt bisher vier nun sechs Fahrten je Stunde statt. Montags bis freitags werden an Ferientagen zwischen etwa 18 und 20 Uhr in Richtung Kohlheck und Klarenthal statt bisher vier nun sechs Fahrten je Stunde angeboten.

In der aufkommenstarken Winterzeit wird außerdem der Takt der Linie 6 verstärkt. Die Verdichtungen starten in diesem Jahr am 3. November und laufen voraussichtlich bis zum Beginn der 2015er-Osterferien, also bis zum 27. März. Ausgenommen ist die Zeit der Weihnachtsferien. Der „Winterfahrplan“ der 6er-Busse bedeutet, dass es montags bis freitags zwischen circa 7 und circa 19 Uhr eine Verdichtung des Fahrtentaktes vom üblichen

10-Minuten-Takt auf einen 7,5-Minuten-Takt gibt. Statt stündlich sechs Bussen verbinden dann also acht Busse je Stunde die beiden Landeshauptstädte auf der Linie 6 miteinander.

### **Stadtbahnen hätten größere Kapazitäten**

Gerade angesichts der vierminütigen Fahrtenfolge auf der knapp fünf Kilometer langen Strecke zwischen Biebrich und der Innenstadt stellt sich die Frage nach leistungsfähigeren, umweltfreundlicheren und wirtschaftlicheren Alternativen. Dazu einige Kapazitätsvergleiche, ausgehend von den jeweils maximal zugelassenen Fahrgastzahlen, in der Regel auf der Berechnungsgrundlage von bis zu vier stehenden Fahrgästen pro Quadratmeter: Das aktuell beschaffte Gelenkbus-Modell der Wiesbadener Dieselbus-Flotte, der Mercedes Benz Citaro 0530 G C2, bietet Platz für maximal 155 Fahrgäste, von denen die allermeisten stehen müssen. Sitzplätze sind nur für 44 Kunden vorhanden.

Im Vergleich dazu bietet die neueste Mainzer Straßenbahn vom Typ Stadler Variobahn bereits



*Das Bussystem in Wiesbaden stößt an seine Grenzen: 3 Busse an der Haltestelle am Hauptbahnhof*

*Bis in Wiesbaden einmal  
Straßenbahnschienen verlegt  
werden, wird noch viel Zeit  
ins Land ziehen*

*Foto (Gleisbauarbeiten in  
Frankfurt Saalburgallee):  
Friedrich Lang*



185 Plätze, darunter immerhin 73 Sitzplätze. Andere Meterspurbahnen, etwa der 7-teilige Combino Advanced in Freiburg, transportieren pro Fahrt bis zu 233 Kunden, von denen 74 sitzen können. In Basel sind es beim gleichartigen Modell sogar 253 Plätze mit einem Sitzplatzanteil von 90 Stück.

Würde sich Wiesbaden für ein normalspuriges Stadtbahnssystem entscheiden, so könnten gegenüber den Meterspur-Modellen weitere Kapazitäten gewonnen werden. Kassels Verkehrsgesellschaft KVG setzt bei ihrer Normalspur-Tram auf der aufkommensstarken Linie 1 derzeit auf Doppelzüge des Typs 8NGTW von Bombardier und erreicht damit ein Platzangebot von 376 Passagieren pro Zug, von denen bis zu 178 sitzen können!

In Sachen Schadstoff-Ausstoß kann der Dieselbus die Straßenbahn trotz Euro VI-Norm nicht schlagen, denn die Bahn fährt vor Ort emissionsfrei und kann prinzipiell mit rein regenerativen Energiequellen betrieben werden. Wer im dicht bebauten Biebrich wohnt, weiß solche Vorteile sicher zu schätzen. Alle ökologischen und betriebswirtschaftlichen Parameter sprechen dafür, dass Wiesbaden auf seinen Hauptverkehrsachsen

ein spurgeführtes Massenverkehrsmittel einführt. Bei einem Zusammenschluss mit der Mainzer Straßenbahn könnten betriebliche Synergieeffekte wie beispielsweise eine gemeinsame Werkstatt genutzt werden. Andererseits bietet die Normalspur die Chance auf die Verknüpfung innerstädtischer Strecken mit der Aartalbahn oder der Ländchesbahn nach Niedernhausen..

### **Kurzkomentar:**

Die Frage bleibt spannend, wie lange sich in Wiesbaden noch eine emotional aufgeladene Anti-Schienen-Lobby gegen jegliche Vernunft behaupten kann. Zumal es für eines der hauptsächlichen Totschlag-Argumente der Stadtbahn-Gegner aus der Diskussion der 1990er Jahre mittlerweile gute technische Lösungen gibt. Denn die im Innenstadtbereich angeblich so störenden Oberleitungen können heute sowohl mit technisch ausgereiften unterflurigen Stromzuführungen als auch mit ausreichend leistungsfähigen Stromspeichern vermieden werden.

Friedrich Lang

## Bad Homburg erwartet Planfeststellungsbeschluss für U2-Verlängerung

(fl) Zum Jahresende 2014 soll das Planfeststellungsverfahren für die Verlängerung der Stadtbahnlinie U2 um 1590 Meter beendet sein. Dann werde voraussichtlich über alle Einwendungen entschieden sein. Die Stadtbahn-Verlängerung schließt an die bisherige U2-Endstation im Stadtteil Gonzenheim an. Die Station Gonzenheim soll westlich der Gotenstraße unterirdisch in einfacher Tieflage, dass heißt ohne Zwischengeschoss, neu errichtet werden.

Im Bereich der Frankfurter Landstraße verläuft die geplante Strecke im Tunnel. Westlich der bestehenden Bahnbrücke über die Frankfurter Landstraße steigt die Gleistrasse aus dem Tunnel bis auf die Höhe des bestehenden Bahndamms an. Nach Überquerung der Langen Meile verläuft die neue Gleistrasse parallel zu den bestehenden Gleisen, überquert den Hessenring mit einem neuen Brückenbauwerk und erhält ihren neuen Endhaltepunkt auf Gleis 1 im Bahnhof Bad Homburg.

An der Endhaltestelle werden die Ausstiegs- und die Einstiegshaltestelle an der gleichen Bahnsteigkante hintereinander

angeordnet. Für die Ausstiegsstelle wird es eine Umfahrungsmöglichkeit geben, so dass sich ankommende und abfahrende Züge nicht gegenseitig blockieren. Der Baubeginn soll 2016 erfolgen, die Fertigstellung ist für 2019 geplant.

### Oberbürgermeister freut sich über wirtschaftlichen Stadtbusbetrieb

In einer Pressemitteilung gab Bad Homburgs Oberbürgermeister Michael Korwisi Ende September 2014 einen Ausblick auf die Entwicklung des Stadtbusverkehrs. Die Zahlen aus den vergangenen Jahren belegten die positive wirtschaftliche

*Die heutige Endhaltestelle der U2 in Bad Homburg Gonzenheim wird unter die Erde verlegt und bis zum Bad Homburger Bahnhof verlängert*





Entwicklung. Der Zuschussbedarf des Stadtbusverkehrs in Bad Homburg sei von rund 1,2 Millionen Euro in den Jahren vor 2008 auf heute rund 400.000 Euro gesunken. Kosten in Höhe von derzeit rund 5,8 Millionen Euro stünden Einnahmen und Landeszuschüsse von ca. 5,4 Millionen Euro gegenüber. Dabei liege das Plus bei den Fahrgeldeinnahmen deutlich über den Fahrpreissteigerungen der vergangenen Jahre. „In diesem Ergebnis schlägt sich auch eine sehr viel höhere Akzeptanz seitens der Nutzer der Stadtbusse in Bad Homburg nieder. Das ist ein positives Echo der Bevölkerung. Das Angebot wird heute besser angenommen und wir erzielen ein aus Sicht der Steuerzahler sehr erfreuliches Ergebnis, und zwar dank eines kontinuierlichen Ausbaus des gut funktionierenden Stadtbussystems“, stellte der Oberbürgermeister fest.

## **Neuausschreibung für den Betrieb ab 2017**

Bei der kommenden Ausschreibung sind die Nachbarstädte Oberursel und Friedrichsdorf erneut eingeschlossen. „Das Modell hat sich bewährt“, blickt Korwisi zurück. Die drei Städte schreiben die Leistung gemeinsam aus und wickeln das Verfahren über die Vergabestelle der Stadt Bad Homburg ab. Jede Stadt schließt dann später einen separaten Vertrag über die Verkehrsleistung ab.

In der Kurstadt geht es um rund 1,9 Millionen Fahrplankilometer, in Oberursel um weitere rund 550.000 und in Friedrichsdorf sind etwa 250.000 Fahrplankilometer zu vergeben. Die Gesamtkosten schätzt die Stadt auf weiterhin rund 6 Millionen Euro. Dafür soll der künftige Auf-

tragnehmer das Angebot auf den Bad Homburger Strecken mit rund 27 Bussen, sechs Gelenkfahrzeugen und mehreren Ersatzwagen garantieren. Derzeit wird der Busbetrieb von der Verkehrsgesellschaft Mittelhessen (VM) betrieben.

„Wir werden leider nicht umhin kommen, auch weiterhin vornehmlich Busse mit Dieselantrieb bei unserem Stadtbusverkehr einzusetzen“, so der Leiter des städtischen ÖPNV, Frank Denfeld. Die Gas-, Hybrid- und Elektrobusse seien nach seiner Ansicht derzeit technisch bei Weitem noch nicht ausgereift und auch nicht marktfähig. „Deutsche wie ausländische Modelle konnten bisher am Markt nicht überzeugen“, sagt Denfeld. Die Stadt behalte sich allerdings vor, im Stadtbusverkehr Tests zu fahren oder auch zu einem späteren Zeitpunkt Fahrzeuge mit alternativen, umweltfreundlichen Antrieben einzusetzen.

„Wichtig ist mir, dass der Busbetreiber nach der Ausschreibung mit Bussen fährt, die leiser sind, die schadstoffarm fahren und deren Betrieb im finanziell leistbaren Rahmen bleibt“, stellt Korwisi fest. Die seiner Ansicht nach „riesigen“ Gelenkbusse, die der Betreiber derzeit durch die Straßen der Stadt schickt, soll es dann nur noch im Schülerverkehr geben.

## **Alternativen zum Dieselbetrieb?**

Bad Homburgs Oberbürgermeister Korwisi und sein Leiter des städtischen ÖPNV, Frank Denfeld, zweifeln die Alltagstauglichkeit alternativer Antriebsformen im Stadtbusbereich an. In Bezug auf Elektrobusse mit Stromspeichern haben sie sicher recht. Bei allen bisher am Markt befindlichen Fahrzeugen müssen die

Betreiber Kompromisse insbesondere bei den Betriebszeiten und Reichweiten in Kauf nehmen – und dafür noch einen erheblichen Mehrpreis zahlen. Mit viel gutem Willen kann man von „Pioniergeist“ reden, wenn ein städtischer Verkehrsbetrieb heute diese Einschränkungen in Kauf nimmt.

### **Gute Erfahrungen mit Erdgas-Antrieb in Gießen**

Der Antriebsform Erdgas sollte man dagegen nicht ohne weiteres die Alltags-tauglichkeit absprechen. Seit nunmehr acht Jahren verfolgt die Gießener MIT.BUS GmbH eine konsequente Modernisierungsstrategie. Sukzessive stellt das Tochterunternehmen der Stadtwerke Gießen (SWG) seine Busflotte auf den klimaschonenden Erdgasantrieb um. Mehr als die Hälfte der Wagen – 28 von 52 – tanken bereits den alternativen Treibstoff. In den kommenden Wochen und Monaten nimmt MIT.BUS acht weitere Gelenkbusse der Firma MAN vom Typ Lion's City G in den Fuhrpark auf. Vier davon ersetzen ältere Dieselfahrzeuge, zwei werden zur Erhöhung der Fahrzeugkapazität auf der Linie 1 eingesetzt und zwei der modernen Busse sollen auf der neuen Linienverbindung zwischen Gießen und Lützellinden zum Einsatz kommen.

Für MIT.BUS-Geschäftsführer Mathias Carl ist die Investition eine logische Konsequenz aus den sehr guten Erfahrungen und den positiven Umwelteigenschaften des alternativen Erdgasantriebs: „Im alltäglichen Verkehr haben sich die Motoren bewährt und als sehr zuverlässig erwiesen. Zudem ist der Schadstoffausstoß der neuen Fahrzeuge äußerst gering. Sie erfüllen die EURO-6-Abgasnorm, die gegenüber den



*Erdgas-Busse in Gießen*

vorangegangenen Abgasnormen nochmals deutlich höhere Anforderungen stellt.“ Neben den Umweltvorteilen punkten die Erdgasfahrzeuge in Sachen Wirtschaftlichkeit. Die etwas höheren Anschaffungskosten für die Fahrzeuge rechnen sich über den gesamten Lebenszyklus – schließlich fallen deutlich geringere Betriebskosten an. Zudem zeichnen sich die Erdgasbusse durch einen wesentlich niedrigeren Geräuschpegel aus.

„In puncto Klimaschutz und Wirtschaftlichkeit besitzt der alternative Erdgasantrieb große Stärken und er eignet sich hervorragend für den Stadtverkehr. Außerdem hat er seine Alltagstauglichkeit im Gegensatz zu Elektromotoren bereits mehrfach und über lange Zeiträume bewiesen – auch bei uns in Gießen“, unterstreicht Mathias Carl.

Höhere Anschaffungs- und Infrastrukturkosten in Kauf nehmen, um Betriebskosten zu sparen und Umweltschutz zu praktizieren. Das lässt sich mit den üblichen 8-Jahres-Zyklen bei den Verkehrs-Ausschreibungen leider kaum erreichen. Um langfristig zu investieren ist die „In-House-Vergabe“ von Verkehrsleistungen an städtische Werke das bessere Instrument.

## **Darmstadts Technische Hochschule bekommt Straßenbahnanschluss**

### **Keine Lösung für Roßdorf und Groß-Zimmern**



(fl) Bereits im Juni 2013 hat die Darmstädter Stadtverordnetenversammlung einen Grundsatzbeschluss über den Bau einer Straßenbahnstrecke zur Technischen Hochschule (TH) Lichtwiese am östlichen Stadtrand gefällt. Vorangegangen war eine Variantenuntersuchung zwischen einer relativ kurzen Zweigstrecke, beginnend an der Haltestelle Hochschulstadion der Linien 2 und 9 einerseits, und einer längeren Neubaustrecke über die Roßdörfer Straße andererseits.

Die Studie schloss mit einem eindeutigen Votum für die kurze Zweigstrecke ab, obwohl auch die Variante Roßdörfer Straße den erforderlichen Nutzen-Kostenfaktor von 1 knapp erzielte. Somit soll die Hochschule mit einer Strecke entlang des Lichtwiesenweges erreicht werden, die Endhaltestelle wird sich direkt auf dem Campus-Gelände befinden.

Fahrplantechnisch bietet es sich an, die Linie 2 nicht mehr bis zur bisherigen Endstelle Böllenfalltor fahren zu lassen, sondern Richtung TH Lichtwiese zu verschwenken. Bis zu 10.000 Studierende nutzen den Standort Lichtwiese, für den es weitere Ausbaupläne gibt. Hinzu kommen die Beschäftigten der Hochschule. Die Investitionskosten sollen weniger als 10 Millionen Euro betragen, die Inbetriebnahme ist für 2017 vorgesehen. Die Darmstädter Straßenbahn erhält damit ihren vierten Neubauabschnitt seit 2003!

Weniger positiv sehen die Untersuchungen für die mögliche Erweiterung des Netzes in Richtung Roßdorf und Groß Zimmern aus. Obwohl der Bedarf angesichts zeitweise stark überlasteter Busse eigentlich unstrittig ist, kommt eine im Frühjahr 2014 abgeschlossene Nutzen-Kosten- Un-

tersuchung für eine Straßenbahn entlang der ehemaligen Bahnstrecke Darmstadt-Ost – Roßdorf – Groß-Zimmern zu keinem positiven Ergebnis. Angesichts des offenkundigen Bedarfs, der durch tägliche Autostaus in Darmstadts Osten und durch überfüllte Busse hinreichend dokumentiert ist, soll aber nach weiteren Finanzierungsmöglichkeiten auch außerhalb des NKU-Verfahrens gesucht werden. Dafür hat sich Darmstadts Oberbürgermeister Jochen Partsch ausgesprochen.

Die untersuchten Streckenführungen für die Straßenbahn scheitern unter anderem daran, dass sie überwiegend der alten Eisenbahntrasse folgen und damit die Ortskerne nur unzureichend erschließen. Zwei von drei Varianten untersuchen darüber hinaus nur die Führung bis an den östlichen Rand von Roßdorf. Minimal wären 78,8 Millionen Euro für 8,8 Kilometer Neubaustrecke bis Roßdorf zu bezahlen, maximal bei der Führung bis Groß-Zimmern fast 125 Millionen Euro für dann 14,8 Kilometer Straßenbahn. Eine mittlere 9,4 km lange Variante erschließt Roßdorf etwas weiter südlich und kostet 83,4 Millionen Euro, erreicht Groß-Zimmern aber nicht.

## RMV stellt Regionalen Nahverkehrsplan vor

(hpg) Viel Platz und eine stabile Unterlage benötigt der Leser für das Studium der aufgeschlagenen 74x30 cm großen und gut 1,6 kg schweren Broschüre, ihr Titel: „Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main“. Vorgestellt wurde der 244 Seiten umfassende Band am Dienstag, den 23. September im Haus an der Marktkirche in Wiesbaden, unmittelbar gegenüber des Hessischen Landtags.

Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir und der Vorsitzende des RMV-Aufsichtsrates, der Frankfurter Oberbürgermeister Peter Feldmann, präsentierten den neuen Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) der Presse und Gästen aus Lokalen Nahverkehrsgesellschaften und Unternehmen. Außerdem gibt es ein zusätzliches Faltblatt, in dem der RMV nicht nur die wichtigsten Punkte des RNVP nochmals zusammengefasst hat, sondern (erstmalig?) auch die verschiedenen Bereichsleiter des RMV mit Namen, Aufgabenbereich und

Foto vorgestellt werden.



Der RNVP soll die Grundlagen und Regeln für den ÖPNV im Rhein-Main-Gebiet für die kommenden 10-15 Jahre setzen. „Für die Sicherung der Mobilität, insbesondere im Rhein-Main-Ballungsraum, ist ein attraktiver ÖPNV unerlässlich“, sagte Minister Al-Wazir. „Dies erfordert eine leistungsfähige Infrastruktur sowie pünktliche und

*Verkehrsminister Tarek Al-Wazir, RMV-Aufsichtsratsvorsitzender Peter Feldmann und RMV-Geschäftsführer Prof. Knut Ringat studierten das druckfrische Faltblatt zum Nahverkehrsplan, dessen Konzeption offenbar auf den neuen RMV-Pressesprecher Sven Hirschler (ganz rechts) zurückzuführen ist. An der Pressekonferenz nahm auch Landrat Ulrich Krebs als stellv. Aufsichtsratsvorsitzender des RMV teil.*

*Foto: Hans-Peter Günther*



gut vertaktete Verbindungen.“ Einen Appell richtete Al-Wazir an den Bund, der die Unterfinanzierung des ÖPNV beenden müsse. So steigen die Trassen- und Stationspreise der DB AG ständig, während die Leistungen des Bundes stagnieren. Die hessische Landesregierung werde ihre Verantwortung wahrnehmen: „Wir werden die Investitionsmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gleichmäßig auf ÖPNV und kommunalen Straßenbau aufteilen, und wir prüfen die Möglichkeit, mittelfristig ein landesweites Schülerticket einzuführen.“ Der Wirtschaftsminister mahnte jedoch auch die Tarifreform des RMV an, um Ungerechtigkeiten zu beseitigen und plädierte für die Schaffung weiterer Übergangstarife.

Der Aufsichtsratsvorsitzende des RMV, Frankfurts OB Peter Feldmann, lenkte auf der Pressekonferenz den Blick auf die Bedürfnisse der Kunden: „Barrierefreiheit ist eines der großen Themen der nächsten Jahre. Unsere Gesellschaft wird älter und dass ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen den ÖPNV immer mehr nutzen, freut uns. Doch wir können immer noch mehr machen, wie das vorgestellte Konzept für barrierefreie Bahnsteige zeigt. Auch zielgerichtete Tarifangebote können hier helfen.“ Neben der „65plus-Karte“, über die 5.300 neue Kunden gewonnen werden konnten, soll es auch zukünftig Tageskarten-Angebote zu den Feiertagen geben.

Der Sprecher der RMV-Geschäftsführung Prof. Knut Ringat, dankte allen Beteiligten, die in den letzten fünf Jahren an der Erstellung des RNVP mitgearbeitet haben. Dafür wurden auch die Anregungen von 500 Anhörungsberechtigten mit insgesamt

über 1500 fachlichen Stellungnahmen aufgegriffen. Ringat wies auf die kommenden Herausforderungen hin: „Mit dem regionalen Nahverkehrsplan legen wir ein langfristiges Gesamtkonzept für den ÖPNV vor. Dabei zeigt sich: Engpässe in der Infrastruktur sind mittlerweile die Realität. Der Regionale Nahverkehrsplan gibt auch Auskunft, wo welche Maßnahmen und Investitionen notwendig sind, um unsere Busse und Bahnen am Laufen zu halten.“ Als Ergänzung aus Sicht der Regionen sagte der stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende des RMV, Landrat Ulrich Krebs (Hochtaunuskreis), dass zwar der Ballungsraum gestärkt, aber auch die Mobilität im ländlichen Raum gewährleistet werden muss.

Die anschließenden Fragen der Presse richteten sich vor allem an Wirtschaftsminister Tarek Al-Wazir, der die Notwendigkeit einer rechtzeitigen Anschlussgesetzgebung zum GVFG/Entflechtungsgesetz hervorhob. Als Beitrag des Landes Hessen zur Regionaltangente West (RTW) kündigte er den Beitritt zum Planungsverband an. Da die S-Bahn-Stammstrecke auf Dauer nicht ausreiche, könne ein Halbkreis um Frankfurt den Hauptbahnhof und die S-Bahn zumindest entlasten.

Ohne den Bau der nordmainischen S-Bahn, der durch die Eröffnung der neuen EZB eine besondere Bedeutung zufallen wird, seien auch keine weiteren Trassen, beispielsweise für das Projekt „Hessen-Express“ auf der Strecke Frankfurt–Offenbach–Hanau möglich. „Man kann sich den Takt in die Haare schmieren, wenn der ICE vorbei will“, sagte Al-Wazir aus langjähriger eigener ÖPNV-Erfahrung. Bedenken



zu den hohen Baukosten für die Anbindung des Flughafens über die neue Station „Gateway Gardens“ wurden weder von RMV-Geschäftsführer Knut Ringat noch vom Minister geteilt, denn dort ent-

stünde Verkehr. Die Größe und der weitere Ausbau dieses Büro- und Hotelstandortes erfordert eine Anbindung an das S-Bahn-Netz.

## **Kommentar:**

### **Wo bleiben die Perspektiven für den ländlichen Raum?**

Die Geschichte von Pro Bahn & Bus begann im Jahr 1983 mit der Gründung des „Bürgerverbandes zur Förderung des Schienenverkehrs“. Damals hatte das Strecken-Sterben im ländlichen Raum einen traurigen Höhepunkt erreicht und es war dringendst geboten, der Zerstörung wertvoller Infrastruktur entgegen zu wirken. Mit Erfolg, denn wo heute noch Züge im ländlichen Raum Hessens verkehren, werden sie in der Regel rege genutzt. Ihre Perspektive aus dem ländlichen Raum heraus haben viele aktive Pro Bahn & Bus - Mitglieder bis heute behalten.

Aus diesem Blickwinkel außerhalb des Verdichtungsraumes Rhein-Main wurde auch der aktuelle RMV-Nahverkehrsplan mit Spannung erwartet. Das RMV-Gebiet endet bekanntlich nicht kurz hinter Wiesbaden, Darmstadt und Hanau, sondern reicht beispielsweise bis in die Rhön oder in den Westerwald. Der weitaus größte Teil des 14.000 Quadratkilometer großen Verbundraumes weist Bevölkerungsdichten unter 500 Einwohnern pro Quadratkilometer auf.

Im Regionalen Nahverkehrsplan findet sich die Passage „Gemäß dem formulierten Leitbild ‘Stärkung der Region’ muss der Regionale Nahverkehrsplan dieser Heterogenität des Raumes bei der Definition von Standards sowie bei der Entwicklung von Maßnahmen gerecht werden“. Im Maßnahmenkatalog und bei der Angebotskonzeption finden sich leider erschreckend wenig Aussagen, wie der Bahn- und Busverkehr im ländlichen Raum weiterentwickelt werden kann.

Einigkeit besteht sicher darüber, dass der ländliche Raum aus der Abwärts-spirale von weniger Einwohnern, weniger Infrastruktur und steigenden pro Kopf-Kosten für die verbleibenden Angebote heraus muss. Der Öffentliche Verkehr ist dabei aber nicht ein Teil des Problems, sondern ein Teil der Lösung:

Bahnen und Busse sind einer alternden Bevölkerung nützlich, die nicht mehr alle Wege mit dem Auto zurücklegen kann. Gleichzeitig machen sie Familien das Leben auf dem Land leichter, denn Kinder und Jugendliche brauchen eine eigenständige Mobilität – und Eltern müssen zu bezahlbaren Konditionen ihre Arbeitsstätten erreichen. Nicht zuletzt ermöglichen „Öffis“ die bei abnehmender Bevölkerung letztlich unvermeidbare Konzentration von Handels- und Dienstleistungsangeboten auf die Kerngemeinden und die regional bedeutsamen Städte. Und sie machen die Region für andere erlebbar, ermöglichen somit neue Einnahmequellen im Tourismus.

Der RMV-Nahverkehrsplan entwickelt keine einzige Vision für den ländlichen Raum. Auch in den kommenden Jahren wird der Bahnsteig abseits der Hauptstrecken gegen 21 Uhr hochgeklappt. Eine einzige (!) neue Station soll im mittel- und osthessischen Regionalbahnnetz neu entstehen. Die Zahl der als regional bedeutsam eingestuften Schnell-Buslinien außerhalb des engeren Rhein-Main-Gebietes lässt sich an den Fingern einer Hand abzählen. Allenthalben ist von „Anpassungen“ die Rede – jeder kennt den wahren Kern dieser Formulierung - und mehr und mehr Aufgaben werden auf die lokalen Aufgabenträger abgewälzt.

Es ist an der Zeit, dass sich die ländlich geprägten hessischen Regionen deutlich zu Wort melden!

Friedrich Lang

## **Verkehrspolitisches Gespräch mit Sören Bartol, MdB**

**(mm, jl) Auf Einladung der Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs im Raum Marburg (A.F.S.) fand kürzlich ein verkehrspolitisches Gespräch mit dem heimischen Bundestagsabgeordneten der SPD, Sören Bartol, in Marburg statt. Bartol ist Sprecher der Arbeitsgruppe Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der SPD-Bundestagsfraktion; seit Dezember 2013 stellvertretender Fraktionsvorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion für den Bereich Verkehr, Bau und digitale Infrastruktur und Mitglied im geschäftsführenden Vorstand.**

Schwerpunkt des Gespräches bildeten natürlich Fragen und Themen zum Schienenverkehr, insbesondere dessen finanzielle Seite. Die Vorstandsmitglieder der

A.F.S., verstärkt durch Vertreter von Pro Bahn & Bus Hessen sowie den Mitgliedern des Asta-Verkehrsreferates der Uni Marburg, hatten MdB Bartol im Voraus um Be-

antwortung von Themen gebeten, für die der Bund zuständig ist.

Die A.F.S.-Mitglieder wollten wissen, wie es mit den Regionalisierungsmitteln des Bundes, die dieser zur Finanzierung des ÖPNV den Ländern zur Verfügung stellt, weiter gehen wird, da die gesetzlichen Grundlagen dazu im nächsten Jahr auslaufen. Bartol hält es zwar für wünschenswert, wenn diese Gelder insgesamt aufgestockt würden, er fürchtet allerdings, dass dazu die Finanzen fehlen und man froh sein könne, wenn wenigsten eine Verbesserung in Höhe der Steigerung der allgemeinen Lebenshaltungskosten heraus springt.

Auf ein weiteres Problem dazu machte er aufmerksam: Die vom Bund bereit gestellten ÖPNV-Mittel werden wohl auf Druck der Bundesländer unter diesen neu verteilt werden müssen. Hessen hätte unter dieser internen Umverteilung zwar keine großen Veränderungen zu befürchten, da aber der Schienenverkehr stark länderübergreifend organisiert ist, könnten Änderungen sich auch bei uns ergeben, insbesondere in Richtung der neuen Bundesländer.

Bartol bedauerte, dass auch der Schienenverkehr von der EEG-Umlage (erneuerbares Energien-Gesetz) betroffen ist. Auch wenn der A.F.S. diese Tatsache wegen der Umweltfreundlichkeit der Bahn für widersinnig hält, muss für alle Stromverbraucher das gleiche Recht gelten, betonte Bartol. Immerhin habe sich durch die jüngste Änderung des EEG für den Schienenverkehr eine geringfügige Entlastung bei der Höhe der Ausgleichszahlung ergeben.

Der Betrieb der wie Pilze aus dem Bo-

den schießenden Fernbuslinien bildete einen Schwerpunkt des Gesprächs. Hier kritisierte der A.F.S. insbesondere die Wettbewerbsverzerrungen, die den Fernbuslinienbetreibern gegenüber der Bahn einen gewaltigen finanziellen Vorteil verschaffen. Der A.F.S. beklagt, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen einen hohen Betrag je gefahrenem Kilometer an den Infrastrukturbetreiber zu zahlen hat, während für Busbetriebe lediglich die jährliche Kfz-Steuer zu zahlen ist. Bartol betont, dass die SPD zwar eine Autobahnmaut für Fernbusstrecken forderte, diese sich aber gegenüber dem Koalitionspartner CDU nicht durchsetzen ließe.

Die Kosten für den Unterhalt und den Betrieb von Bahnhöfen muss der Schienenverkehr ebenfalls selbst zahlen (Stationsentgelte). Dagegen fordern die Fernbusbetreiber von den Städten die Kostenübernahme für die Errichtung und den Betrieb neuer Fernbusterminals.

Desweiteren bemängelte der A.F.S. die „Rosinenpickerei“ der Fernbusbetreiber, sich nur lukrative Strecken heraus suchen zu dürfen, während Destinationen, wo nur schlechte oder wenige Bahnverbindungen vorhanden sind, unberücksichtigt bleiben. Auch verlange man von den Busbetreibern weniger scharfe und weniger kostenintensive Fahrgastrechte (z. B. bei Verspätungen) als von den Schienenverkehrsanbietern. Schließlich seien die Arbeitsbedingungen des Buspersonals sehr kritisch zu sehen.

Bartol verwies in seiner Reaktion auf die Forderung der SPD nach „günstiger Mobilität für alle“, die mit den neuen Buslinien ein Stück weiter verwirklicht wird. Aller-

*Sören Bartol (Mitte, mit Hessenschiene) sowie Vertreter von A.F.S, Pro Bahn & Bus und dem Asta-Verkehrsreferat der Universität Marburg*



dings möchten auch er und die SPD die neue Entwicklung kritisch begleiten, mit dem Ziel der Schaffung gleicher Voraussetzungen. Ansonsten gehe er davon aus, dass sich im Busbereich die Entwicklung langsam glätten wird, da seines Wissens nach bisher noch kein Busbetreiber bei diesem Geschäft etwas verdient, wodurch anzunehmen ist, dass sich die zur Zeit sehr niedrigen Fernbuspreise nicht halten lassen. Dadurch wird sich die Konkurrenzsituation Schiene / Straße wieder mehr zu Gunsten der Schiene verschieben.

Bei einem Thema waren sich alle Seiten einig: Das erhöhte Beförderungsentgelt in Höhe von zur Zeit 40 Euro soll aufgestockt werden. Im Auftrag aller Beteiligten wird Bayern demnächst über den Bundesrat einen Gesetzesentwurf einbringen, der Schwarzfahrern das Leben etwas erschwert und das Bußgeld für diejenigen, die ohne

Fahrausweis erwischt werden, deutlich erhöht. Leider liegt noch keine Terminplanung dazu vor.

Weitere Anregungen und Themen standen noch auf der mehrere Wochen zuvor dem Abgeordneten zugesandten Liste, für deren Beantwortung jedoch leider keine Zeit mehr verblieb. Insgesamt gesehen, waren die Vorstandsmitglieder über die Antworten Bartols nicht gerade glücklich, weil immer wieder heraus zu hören war, dass man wegen der Konsolidierung der öffentlichen Kassen sich an „das Backen kleiner Brötchen“ gewöhnen müsse.



## Buchtipp: Anschluss an die weite Welt

### Zur wechselvollen Entwicklung der Eisenbahn in Oberhessen

(j1) Die Anfänge der Eisenbahn und die Entwicklung ihres Streckennetzes in der Region Oberhessen wurden getragen von den Hoffnungen auf eine Verbesserung der wirtschaftlichen Entwicklung der ganzen Region. Einer Region, die bis dahin geprägt war von Land- und Forstwirtschaft, Handwerksbetrieben und den Anfängen der Industrialisierung.

Auch der Personenverkehr sollte durch die Eisenbahn einen Aufschwung erleben: einen Anschluss Oberhessens an die weite Welt. Doch, neben den begeisterten Befürwortern, die sich für den Bau des neuen Verkehrsmittels Eisenbahn einsetzten, begegneten ihr gerade in den Anfangsjahren Teile der Politik und der Bevölkerung mit Skepsis, Ablehnung und Furcht. Der Bau der Eisenbahn führte nicht nur durch seine Bauwerke und Anlagen zu einer einschneidenden Veränderung im Landschaftsbild; die Eisenbahn sollte in ganz ent-



*Gemischter Zug der Biebertalbahn bei Krofdorf Foto: Biedenkopf, Slg. Christopher*

scheidender Weise das Arbeitsleben und die Freizeit der Menschen, ihre Wohn- und Verdienstmöglichkeiten, prägen und formen.

Die 13 (!) Autoren dieses Buchs versuchen in ihren Beiträgen einerseits einen möglichst umfassenden Überblick von der Einführung des neuen Verkehrsmittels über die verschiedenen Epochen der Weiterentwicklung bis zur aktuellen Situation zu vermitteln, andererseits schlaglichtartig ausgewählte Themenfelder zu beleuchten, die für die Eisenbahn in dieser Region bemerkenswert, typisch oder gar einzigartig sind.

So werden nicht nur die Haupt- und Nebenbahnen der Staatsbahnstrecken beschrieben, auch Werksbahnen wie die Braunkohlebahnen bei Wölfersheim, die





Zuckerfabrik in Friedberg oder die Straßenbahn in Gießen finden Erwähnung. Hinzu kommen Privatbahnen wie die Bieberalbahn oder die Butzbach-Licher Eisenbahn, deren Militärverkehr ein eigener Abschnitt gewidmet ist.

Neben Brücken, Bahnbetriebswerken, Tunnel und Stellwerken kommen auch die Menschen bei der Bahn nicht zu kurz: Prominente Fahrgäste wie Kaiser Wilhelm II. oder Elvis Presley sind ebenso vertreten wie die Bahnhofspolizei in Gießen oder die Bahnhofsmisson.

Überzeugen kann die Druckqualität, das Papier und die Verarbeitung des Buchs, welches über 2,6 Kilo auf die Waage bringt. Etwas anders verhält es sich mit der Bildqualität: Warum gerade manche Bilder jüngerer Datums den Weg ins Buch gefunden haben, die wenig Aussagekraft haben oder von der Qualität her schwächeln (Seite 122/123, eine V90 mit Bildrauschen in den dunklen Bildteilen), kann der Rezensent nicht nachvollziehen.

Diese Ausrutscher können aber den sehr

guten Gesamteindruck des Buchs nicht schmälern. Für 39,90 Euro erhält man eine Fülle an Informationen und Bildern der Eisenbahnen in Oberhessen, welche für die kommenden Wintermonate langen Lese-genuss erwarten lassen.

**Anschluss an die weite Welt  
Zur wechsellvollen Entwicklung der  
Eisenbahn in Oberhessen**

Ausstattung: Hardcover, inkl. Beileger mit Übersicht der Eisenbahnstrecken in Oberhessen, Format: 24,5 cm x 32 cm

392 Seiten mit über 400 Abbildungen

Verlag/Herausgeber: Oberhessische Versorgungsbetriebe AG (OVAG)

ISBN-13: 978-3981501551

Erhältlich ist das Buch in jeder Buchhandlung, unter der Telefonnummer 06031/82-1118 oder per Mail an

[silke.rodemerk@ovag-energie.de](mailto:silke.rodemerk@ovag-energie.de)



*Butzbach-Licher Eisenbahn: Ein Militärzug mit den Dampflok 142 + 146 fährt von Butzbach-Nord Richtung Pohlögens.*

*Foto: Kroitzsch, Slg. Burlein*

## **RMV Fahrgastinformation auch 2014 verbesserungswürdig**

Der Autor dieser Zeilen wollte am Sonntag, dem 7. September 2014 von Friedberg um 10.15 Uhr nach Lollar mit planmäßiger Ankunft um 10.52 Uhr. Erreicht wurde das Ziel rund 2 Stunden später. Bedingt durch eine Oberleitungsstörung fiel der ursprüngliche Zug aus.

In Friedberg gibt es noch manuelle Ansagen durch den Fahrdienstleiter, was im Störfall nicht unbedingt nachteilig ist. So wurde zumindest allgemein informiert, der Zug falle aus. Über Alternativen wurde hingegen nicht informiert und auch die App der Deutschen Bahn nannte nur den Ausfall. Ein Kollege berichtete mir später, bereits der Zug um 08.15 Uhr in Richtung Norden sei ausgefallen und es sei auf einen Busersatzverkehr verwiesen worden mit „unbekannter“ Abfahrtszeit.

Dieses gab es wohl tatsächlich, obgleich dann zu meiner Fahrzeit keine Informationen verfügbar waren. Um 10.21 Uhr kam ein InterCity Richtung Kassel nahezu pünktlich als „höherwertige“ und eigentlich aufpreispflichtige Beförderungsmöglichkeit, welche im Verspätungsfall genutzt werden darf. Leider gab es auch hierzu keinen Hinweis. Mit dem Intercity ging es dann weiter nach Gießen, wo gegen 12.40 Uhr der nächste reguläre Zug Richtung Lollar genutzt werden konnte.

Unterwegs gab es viele ratlose Gesichter, Reisende die umherirrten und auch die Erfahrung, dass selbst das Zugpersonal kaum Informationen im Verspätungsfall hat und diese weitergeben kann. Hier muss man feststellen, dass es immer noch große Defizite in der Information bei Störungen gibt. Ob der Betreiber der Züge DB Regio oder Hessische Landesbahn heißt und ob die Informationspflicht nicht bei den Fahrdienstleitern von DB Netz liegt, ist für den Reisenden zweitrangig. Er braucht im Störfall schnelle und verlässliche Informationen, visuell und akustisch und auch mögliche Alternativen zur Reise.

In der Verantwortung steht auch der für die Bestellung der Zugleistungen zuständige Rhein-Main-Verkehrsverbund. Immerhin hat man dort den Handlungsbedarf erkannt, wie aus einem Interview mit dem Geschäftsführer Dr. André Kavai kürzlich hervorging. Zudem denkbar wäre, eine kostenfreie (!) Telefonnummer einzurichten, welche der Reisende im Störfall anrufen kann und wo er Auskunft über Fahralternativen erhält.

Lars Kühnemund

## Kassel - Korbach NVV-Linie R4

### VW-Logistikhalle in Volkmarsen mit Gleisanschluss in Betrieb

(jl) Im August hat der Volkswagen-Konzern in Volkmarsen ein neues Ersatzteillager eingeweiht. Auf der Fläche von der Größe von 12 Fußballfeldern werden zahlreiche Ersatzteile vorgehalten. Die Halle hat auch einen Gleisanschluss zum Kurhessenbahnnetz, welcher seit August nachts regelmäßig bedient wird.

## Kinzigtalbahn

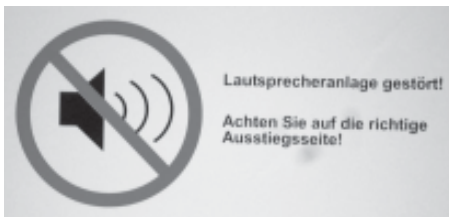
### RMV-Linie 50

### Frankfurt - Hanau - Fulda

### Technische Probleme an Doppelstockwagen auf der Kinzigtalbahn

(mk) Seit 2013 werden die auf der Kinzigtalbahn fahrenden Wagen sukzessive runderneuert (Redesign). Leider ist immer wieder zu beobachten, dass es technische Probleme mit der Fahrgastinformation gibt. Häufig funktionieren die Ansagen und/oder die Anzeigen nicht. So auch zum wiederholten Male am Montag den 6. Oktober, Abfahrt 18:26 Uhr ab Frankfurt. In

*Lautsprecher defekt, aber immerhin ist ein  
Störungsschild vorhanden*



*Die Bahn ist ihrer Zeit voraus, zumindest im  
Regionalexpress Frankfurt - Fulda*

*3 Fotos: Michael Kolb*

einem Wagen funktionierte gar keine Anzeige oder Ansage. Stattdessen fanden sich an mehreren Wänden gelbe Aufkleber: „Lautsprecheranlage gestört! – Achten Sie auf die richtige Ausstiegseite!“

In den anderen Doppelstockwagen des Regionalexpress in Fahrtrichtung Fulda bot sich ein unterschiedliches Bild. Mal funktionierten die LED-Anzeigen, aber dafür die Anzeigen der Flachbildschirme nicht. Die Flachbildschirme sind dann entweder schwarz oder zeigen ein Dauerstandbild mit einem Doppelstockwagen.

Eigentlich wird auf diesen Monitoren der Linienverlauf dargestellt und bei Be-

*Auch die Hörstelle funktioniert nicht:  
Schlecht für Sehbehinderte*



darf der nächste Halt sowie die Ausstiegsseite angezeigt. Teilweise war dies auch der Fall. Häufiger sind es aber Fehlfunktionen, die sich nicht nur im „Nichtfunktionieren“ präsentieren. So wird oft in der Anzeige ein Datum fernab der Gegenwart angezeigt (z.B. „28.01.2034“).

Bei der Fahrt am 6. Oktober kam es zu einem Gespräch mit einer sehbehinderten Person. Sie bestätigte diese und ähnliche „Phänomene“ und wies uns darauf hin, dass die Rufanlagen in den Wagen ausser Betrieb genommen wurden. Für Sie als Sehbehinderte stellen solche Rufanlagen, insbesondere abends, eine große Hilfe dar, wenn sie denn funktionieren.

Es kann immer mal sein, dass etwas nicht funktioniert. Bedauerlicherweise scheint sich dies auf der Kinzigtalbahn zu einem chronischem Problem zu entwickeln. Im Interesse der Fahrgäste hofft der Fahrgastverband auf baldige Besserung.

*Haltestelle Häuserhof: Der Holzbahnsteig hat bald ausgedient; der neue Bahnsteig wird hinter dem Bahnübergang beginnen*



## **Horloffalbahn Friedberg - Beienheim - Nidda**

### **RMV-Linie 32**

#### **Haltepunkt Häuserhof erhält neuen Bahnsteig**

(jl) Der provisorische Holzbahnsteig am Haltepunkt Häuserhof hat bald ausgedient. Am 29. September erfolgte der erste Spatenstich durch Niddas Bürgermeister Hans-Peter Seum und Vertretern von RMV, Hessen Mobil sowie des Zweckverbands Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV). Die Kosten von 500.000 Euro teilen sich das Land Hessen (70%) und die Stadt Nidda (30%).

Der neue Bahnsteig wird nach dem Bahnübergang auf der östlichen Seite in Fahrtrichtung Bad Salzhausen entstehen. Weiterhin wird die bestehende P&R-Anlage vergrößert, eine Fahrradabstellanlage errichtet und zwei Bushaltestellen gebaut. Die Baumaßnahme soll bis Jahresende abgeschlossen sein.

## **Frankfurt Hauptbahnhof Bahn plant neues Gleis im Vorfeld**

(j1) Zwischen der Camberger Straße und der Schmidtstraße plant die Deutsche Bahn, ein zweites Gleis zu bauen. Der Ausbau soll in den Jahren 2017 bis 2021 erfolgen. Das Bauvorhaben läuft unter dem Namen „zweigleisiger Ausbau im Bereich Homburger Damm“.

Der Homburger Damm stellt derzeit eine eingleisige Verbindung vom Abzweig Mainzer Landstraße zur Nordseite des Frankfurter Hauptbahnhofs der Relation Frankfurt Höchst–Frankfurt Main dar. Die durchgehende zweigleisige Strecke mündet auf der Südseite des Hauptbahnhofs in die Gleise 1a bis 9.

Dabei kommt es zu Konflikten mit den Verkehren der Relation Frankfurt am Main Stadion–Frankfurt (Main) Hauptbahnhof Südseite ab dem Abzweig Gutleuthof. Da die Gleise 1 bis 6 zukünftig den Fernverkehr aufnehmen sollen, ist es vorab schon erforderlich, diesen Abschnitt zu entlasten.

Dies soll durch ein weiteres Gleis zwischen Abzweig Mainzer Landstraße und Hauptbahnhof Nordseite (zweigleisiger Homburger Damm) ermöglicht werden. Das zusätzliche Gleis soll parallel zum bestehenden Homburger Damm, jedoch auf der Nordseite der S-Bahn-Abstellanlage, verlaufen. Der bestehende Homburger Damm kreuzt die Fahrten zwischen der S-Bahn-Abstellanlage und der Tunnelstammstrecke an der stark belasteten Fädelstelle. Durch das zweite Gleis wird auch die Fädelstelle entlastet.

## **S-Bahn Frankfurt Abschnitt Stadion - Flughafen Neue S-Bahn-Haltestelle Gateway Gardens wird gebaut**

(j1) Die S-Bahn zum Flughafen erhält einen neuen Haltepunkt. Bis 2019 soll im neuen Büro- und Gewerbegebiet Gateway Gardens ein S-Bahn-Halt gebaut werden. Dazu wird die bestehende S-Bahn-Strecke zwischen Frankfurt-Stadion und dem Flughafen Regionalbahnhof teilweise neu trassiert.



*Blick auf den Homburger Damm im Bereich Kleyerstraße. Um den nördlichen Teil des Hauptbahnhofs besser anzubinden, soll ein zusätzliches Gleis gebaut werden*

*Der neue Haltepunkt Gateway Gardens wird unter der Straße liegen. Eine langgezogene Dachkonstruktion wird auf den Haltepunkt aufmerksam machen*

*Simulation: Stadt Frankfurt*



Die Trasse wird dabei teilweise in einem in offener Bauweise errichteten Tunnel liegen.

Im Endausbau sollen im neuen Gewerbegebiet 18.000 Menschen arbeiten, derzeit sind es 4.000. Anfang September unterzeichneten die Stadt Frankfurt, die Deutsche Bahn und der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) einen entsprechenden Finanzierungsvertrag. Bei Gesamtkosten von rund 223 Mio Euro übernimmt das Land Hessen 22,67 Mio Euro, die Stadt Frankfurt knapp 85 Mio Euro und der Bund 110 Mio Euro. Man rechnet mit ca. 14.000 Fahrgästen pro Tag.

### **Gestaltung der Station**

Für die geplante S-Bahn-Station in Gateway Gardens liegt ein Gestaltungsentwurf des Frankfurter Architekturbüros Dietz Joppien Architekten vor. Vorgesehen ist eine Station in einfacher Tiefenlage unter der Bessie-Coleman-Straße im nördlichen Teil von Gateway Gardens. Durch eine nach oben geöffnete Gestaltung wird die Station auf natürliche Weise beleuchtet und belüftet, was Sicherheit bringt sowie

Energie und Kosten spart. Der Entwurf sieht eine zentrale Treppe und einen Lift im mittleren Stationsbereich vor, daneben Treppenzugänge im Westen und Osten der Station. Im Straßenraum werden die Öffnungen des Bauwerks und die Zugänge mit einem markanten Wetterschutz überspannt.

### **Stadtbus Alsfeld Finanzierung gefährdet**

(ml) In Alsfeld, einer der Städte, die unter dem so genannten Rettungsschirm stehen, ist die Finanzierung des Stadtbusses ab 2016 nicht gesichert.

Bisher gab es zum Stadtbus keinen Zuschuss von der Stadt Alsfeld. Darauf wies der Aufgabenträger Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe hin. Für die Zukunft sei unklar, ob ohne städtischen Zuschuss der Stadtbus wie bisher im Stundentakt fahren kann. Nun müssen sich alle Parteien zusammensetzen, um eine Lösung für jene Alsfelder Bürger zu finden, die bezüglich ihrer Mobilität vom Stadtbus abhängig sind.

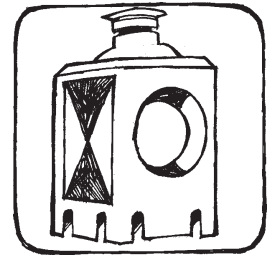


## Un-fair-gleichlich...

(fl) Die Frankfurter Flughafen-Gesellschaft benötigt eine so genannte Imagekampagne. Damit will sie ihr Profil schärfen, sich von Kassel-Calden oder Zweibrücken abheben und den lärmgeplagten Anwohnern das gute Gefühl geben, dass sie für eine wichtige Sache leiden.

Für die Kampagne sagen sieben mehr oder weniger bekannte Hessinnen und Hessen nett gemeinte Dinge über den Frankfurter Flughafen und dessen hohe Bedeutung für ihr Leben und ihre Arbeit. Von Herrn Roland Mandler, Geschäftsführer der Firma OptoTech Optikmaschinen aus Wettenberg bei Gießen stammt dabei der Satz: „Der Flughafen macht uns zum Global Player, nicht der Gießener Bahnhof“.

Lieber Herr Mandler, hier vergleichen Sie leider Äpfel mit Birnen. Der Gießener Bahnhof hält die Region am Laufen. Er sorgt für Verbindungen zur Universität und zur TH Mittelhessen, von der auch Ihr Unternehmen profitiert. Er sorgt dafür, dass



uns Arbeitnehmer und Besucher erreichen. Und dass wir am Stau der A5 vorbei verreisen können – manchmal auch Richtung Flughafen. Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen ist Lobbyarbeit von vorgestern. Heute sucht man Stärken und stellt sie heraus. Unsere gesamte Mobilität funktioniert am besten, wenn die Verkehrsmittel miteinander verzahnt sind und jedes einzelne seinem Profil entsprechend gefördert wird. „Rail & Fly“ lässt grüßen.

Als Unternehmer möchten Sie doch auch fair mit anderen verglichen werden, oder? Mir als Wahl-Wetzlarer und Hessenschienen-Kolumnist kommt ansonsten der Satz in den Sinn: „Hessens optische Industrie wurde von Ernst Leitz, Oskar Barnack und Moritz Hensoldt zu Weltruhm gebracht, nicht von Roland Mandler aus Wettenberg.“

Friedrich Lang

„Der Flughafen macht uns zum Global Player, nicht der Gießener Bahnhof.“

Roland Mandler  
Geschäftsführer, OptoTech Optikmaschinen GmbH  
Wettenberg bei Gießen

Am Flughafen Frankfurt werden jährlich über 2 Mio. Tonnen Fracht bewegt. Auch die weltweitschönen Weltmarktführer der Optikindustrie verschicken ihre Maschinen von hier aus in alle Welt.

[www.ja-zu-fra.org](http://www.ja-zu-fra.org)  
#jazufra

Kampagnen-Anzeige der  
Fraport AG

# Broschüren und Schriften

## Darmstadt und seine Eisenbahn

**Euro 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

**Euro 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

**Euro 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 97

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