

HESSEN SCHIENE

Nr. 99

April - Juni 2015



- Taunusbahntunnel muss saniert werden
- Elektrisch durch Bad Homburg?
- HLB-Züge fahren bis Stadtallendorf



STAU RICHTUNG FRANKFURT

Karikatur: Jürgen Janson

Impressum

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

Druck Druckhaus Gratzfeld, Butzbach
Auflage 1400 Exemplare

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

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 01.06.2015

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,

die Deutsche Bahn will auf Wachstumskurs gehen. Und das endlich auch in ihrem Kerngeschäft und nicht nur bei anderen Verkehrsträgern oder fernab von Deutschland. Bis zu 350 neue (oder reaktivierte) Regionalverkehrsstationen sollen weitere Fahrgastpotenziale erschließen. Im Fernverkehr sollen 20 bis 25 Bahnhöfe wieder zu Fernzughaltes ausgebaut werden, darunter neben Großstädten wie Chemnitz und Heilbronn auch Mittelstädte wie Wetzlar und Siegen. Vom Halbstundentakt auf wichtigen ICE-Strecken ist die Rede und auch davon, dass Fernzugfahrten auch mit weniger als dreitägiger Vorverkaufsfrist wieder günstiger werden sollen. Die Deutsche Bahn scheint endlich einmal die richtigen Berater zu haben!

Einige Fragen bleiben offen. In Hessen kommt die Vorwärtsoffensive der Bahn zu einem Zeitpunkt, in dem die Aufgabenträger des Regionalverkehrs endlich daran gehen, ein landesweites Regionalexpressnetz („Hessenexpress“) mit annähernden Fernzugqualitäten aufzubauen. Dies geschieht ja nicht zuletzt vor dem Hintergrund des jahrzehntelangen Rückzugs der Bahn aus dem Fernverkehrsmarkt abseits der ganz großen Magistralen.

Ein hohes Maß an Kooperation beim Fahrplan und auch beim Tarif ist angesagt, wenn das erweiterte Fernzugnetz der Deutschen Bahn neben dem RE-Netz in Hessen, Rheinland-Pfalz und anderswo erfolgreich sein will. Eine Situation wie auf der Main-Weser-Bahn, wo der Intercity zwischen Gießen und Frankfurt den regionalen Mittelhessen-Express regelmäßig in langsamere Fahrplanlagen verdrängt und der Fernzug für die allermeisten Kunden wegen inkompatibler Tarife dennoch keine Alternative darstellt, darf sich anderswo nicht wiederholen.

Halbstundentakt auf großen Strecken und IC-Halte auch in Mittelstädten – das klingt sehr nach der Schweiz als Vorbild. Nichts liegt näher, als auch die vorbildliche Kooperation der Schweizer Bundesbahnen SBB mit den Schweizer Verkehrsverbänden in Tariffragen als Vorbild zu nehmen. Beim südlichen Nachbarn kann fast jeder Zug mit fast jedem Fahrschein genutzt werden, und auch die Angebote für tägliche Nutzer wie das Generalabonnement sind stimmig. Konkurrenzsituationen zwischen Nah- und Fernverkehr gibt es nicht, weil der Fernzug fast immer auch der „schnelle Teil“ des regionalen Grundangebotes ist. DAS ist unser Vorbild, DA wollen wir hin!



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



Pinwand 4
Tipps und Infos 6



Verkehrerschließung im Bergpark Wilhelmshöhe 7
20 Jahre Straßenbahnen auf Eisenbahngleisen in Baunatal 10



Änderungen bei den Buslinien im Raum Fulda 14
Bildervergleich Früher / Heute am Beispiel Lauterbach-Süd 7

HLB-Züge fahren bis Stadtallendorf 18

Vogelsbergbahn: Viele Verspätungen und zu kurze Züge 20



Seilbahn Marburg: Konzeptstudie liegt vor 21

Bad Laasphe zum kundenfreundlichsten Bahnhof Südwestfalens gewählt 22

Marburger Bahnhofsvorplatz nach Modernisierung fertig gestellt 24

Taunusbahntunnel bei Hasselborn muss saniert werden 27

Elektrifizierung der Bad Homburger Stadtbusse und der Taunusbahn 29



Ausbau der Main-Weser-Bahn im Schnecken tempo 34

Wann rollen wieder Züge über die Eiserne Hand? 36



Umfangreiche Investitionen in Hessen geplant 39

Was bringt die DB-Kundenoffensive für Hessen? 42



Reisetipp: Frankfurter Tag der Verkehrsgeschichte 44

Streckentelegramm 46

Schlusslicht 50

Titelbild: Im BW Hanau treffen eine Dampflok und ein durchfahrender ICE aufeinander. Am Frankfurter Tag der Verkehrsgeschichte (dieses Jahr am 14. Juni) sind solche Bilder wieder möglich.

Rückseite: Blick in den Bahnhof Altenbauna. Links ist die Anschlussbahn des VW-Werks zu erkennen, rechts die nach Baunatal und weiter nach Naumburg führende Stammstrecke der Kassel-Naumburger Eisenbahn. Foto: Friedrich Lang

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
04.05.2015 20:00 Uhr	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
07.05.2015 18:30 Uhr	Rv-Treff Nordhessen	Ristorante Rialto, Sandstraße 3, Melsungen
24.06.2015 19:30 Uhr	Rv-Treff Nordhessen	Umwelthaus Wilhelmstr. 2, Kassel
06.07.2015 20:00 Uhr	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein

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

Unsere Aktiven vor Ort:

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

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

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

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

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

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

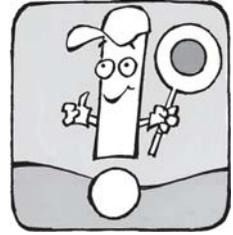
Zentrale, Geschäftsstelle Lauterbach
Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach
Telefon und Telefax (0 66 41) 6 27 27
info@probahn-bus.org

Als Fahrgast in den Fängen von „Hessen-Mobil“

(fl) Seit August 2014 hat der mit ca. 2600 Einwohnern zweitgrößte Solmscher Stadtteil Oberbiel „bis auf Weiteres“ einen Großteil seines Bus-Linienverkehrs verloren. Normalerweise bedient werktags die Linie 125 Wetzlar-Beilstein den Ort in beiden Fahrrichtungen mit drei Haltestellen, ergänzt um zweistündliche Fahrten der Linie 185 Wetzlar –Braunfels sowie um die vorrangig dem Schülerverkehr dienende Linie 120. Seit dem letzten August funktioniert nur noch die Fahrtrichtung Wetzlar – Beilstein/Braunfels uneingeschränkt. In der Gegenrichtung wird nur noch eine einzige peripher am Ortsrand gelegene Ersatzhaltestelle von der Linie 125 angeeignet. Die Linie 185 und damit etwa ein Drittel des Fahrtenangebotes nach Wetzlar entfällt ganz und nur die Schülerlinie 120 fährt ohne Einschränkung.

Hintergrund sind die laufenden beziehungsweise auf Grund von Rechtsstreitigkeiten stagnierenden Bauarbeiten zum Ausbau der Bundesstraße 49. Um eine fertige Teilstrecke in Betrieb nehmen zu können, hat die Straßenbauverwaltung „Hessen-Mobil“ die Zufahrt aus Richtung Oberbiel nach Wetzlar gesperrt. Zunächst hatte „Hessen-Mobil“ die Zusage zum Bau einer vorübergehenden Ersatzlösung gegeben, diese aber nach wenigen Wochen widerrufen. Die Mehrkosten für eine Schleifenfahrt der Buslinien durch Oberbiel in Höhe von ca. 8.000 Euro pro Monat will das ehemalige Straßenbauamt aber auch nicht übernehmen. Die Situation ist ein ganz schlechtes Beispiel dafür, wie die Interessen der Kunden im öffentlichen

Nahverkehr bei Straßenbau-Maßnahmen häufig ignoriert werden. Eine Intervention der Stadt Solms blieb bislang ohne Erfolg.



Deutsche Bahn plant Stationsoffensive

(jl) Angesichts der Fernbuskonkurrenz legt die Deutsche Bahn den Vorwärtsgang ein. Sie möchte in den nächsten Jahren rund 350 Haltepunkte und Bahnhöfe neu eröffnen, an denen ein entsprechendes Fahrgastpotenzial besteht. Rund zwei Millionen Bundesbürger bekämen einen Bahnanschluss für Regionalzüge in ihrem Wohngebiet, falls alle Stationen gebaut würden. Auch Gewerbeareale, Hochschulen, Einkaufszentren, Schwimmbäder und Krankenhäuser sollen besser für den Schienenverkehr erschlossen werden. Die Stationen sollen zumeist in kleinen oder mittelgroßen Städten und auf dem Land liegen.

Welche Stationen in Hessen in Frage kommen, hält die Bahn noch unter Verschluss. Der aufwändige Auswahlprozess beruht auf Simulationsrechnungen sowie einer Grob- und Feinanalyse. Zum Zuge kommen Haltepunkte, die deutlich mehr Einnahmen von neuen Bahnkunden bringen als der Bau und Unterhalt der Stationen kostet. So sollen sich die Investitionen von im Schnitt zwei Millionen Euro pro Haltestelle schnell amortisieren. Die DB geht davon aus, dass jede neue Station durchschnittlich 350 neue Fahrgäste pro Tag und 300 000 Euro Einnahmen im Jahr bringt.

Verkehrerschließung im Bergpark Wilhelmshöhe Förderverein Neue Herkulesbahn drängt auf Verhandlungen

(hh, fl) „Um der Verkehrsprobleme im Bergpark Wilhelmshöhe Herr zu werden, muss die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 als Herzstück einer touristischen Erschließung des Weltkulturerbes jetzt endlich vorangetrieben werden“, sagt Wolfgang Kann, Vorstandsmitglied des Fördervereins Neue Herkulesbahn. Jahr für Jahr werden in Kassel dank des UNESCO-Welterbeprädicats immer neue Tourismusrekorde erzielt.

Kehrseite dieses Erfolgs sind wachsende Autoschlangen, die sich durchs Druseltal quälen und einen Parkdruck erzeugen, der die Erlebnisqualität des Kasseler Wahrzeichens doch sehr beeinträchtigt.

Als der Magistrat 2010 das Gesamterschließungskonzept für den Bergpark verabschiedete, gingen die Verkehrsexperten von einem Besucherzuwachs von maximal 30 Prozent in den kommenden zehn Jahren aus. Tatsächlich verdreifachte sich laut Museumslandschaft Hessen Kassel (MHK) die Zahl derer, die die Wasserspiele besuchen, und auch außerhalb der Saison und selbst im Winter kommen viel mehr Touris-

ten und Naherholungssuchende in den Bergpark. „Wer sich bei den Besucherprognosen um den Faktor 10 verschätzt, hat natürlich auch nicht die Verkehrsinfrastruktur auf diesen Boom ausgerichtet, der dauerhaft auf hohem Niveau bleiben wird“, so Wolfgang Kann. Der Besucheransturm deutet gleichzeitig das enorme Fahrgastpotenzial für die Straßenbahn an, das derzeit völlig brach liegt, weil Stadt und



Heute kann man mit der Tram nur bis zur Station Wilhelmshöhe unterhalb des gleichnamigen Schloss fahren

*Foto:
Dr. Heribert Menzel*





Endstation Herkules der ehemaligen Herkulesbahn am 13. März 1965. Der Triebwagen TW15 setzt gerade um, während die Ausflügler zu einem Spaziergang in den Bergpark aufbrechen

*Foto:
Dr. Heribert Menzel*

Land sich nicht den großen Wurf zutrauen.

„Es sind jetzt genau vier Jahre vergangen, seit die Kasseler Stadtverordnetenversammlung den Magistrat beauftragt hat, mit dem Land Hessen über die Finanzierung einer Herkulesbahn zu verhandeln“, erinnert Kann. In diesen vier Jahren haben die Blechlawinen viel Feinstaub und Stickoxide, Staus und Lärm im schätzenswerten Bergpark und im Kurbezirk Bad Wilhelmshöhe produziert.

„Warum aber nutzt ein grüner Stadtbaurat nicht die historisch einmalige politische Konstellation, um mit dem grünen Verkehrsminister in Wiesbaden darüber zu sprechen, wie es gelingen kann, das großartige hessische Weltkulturerbe in Kassel mit einem maßgeschneiderten ÖPNV-Angebot umweltfreundlicher als bisher zu erschließen?“ kritisiert der Förderverein. Verkehrsminister Tarek Al Wazir müsste sich einmal nicht nur um Lärmpausen am

Frankfurter Flughafen oder den Weiterbau der Autobahn A 44 kümmern, sondern könnte in Kassel modellhaft einen Impuls für tatsächliche Nachhaltigkeit setzen.

„Mit der Herkulesbahn werden jedes Jahr mehr Menschen zum Wahrzeichen Kassels fahren als Passagiere von Kassel-Calden je fliegen werden“, sind die Mitglieder des Fördervereins überzeugt. Eine Stadt, die einen so hohen Qualitätsanspruch an ihr kulturelles Angebot hat und sich ehrgeizig anschickt, Kulturhauptstadt Europas werden zu wollen, sollte ebenso beherzt die Vision der Wiederbelebung der Herkulesbahn zur verkehrlichen Erschließung des weltweit einzigartigen Bergparks angehen.

Wildes Parken am Herkules soll eingedämmt werden

Im vergangenen Jahr hatten die Museumslandschaft Hessen Kassel (MHK), die Stadt Kassel mit Kassel Marketing und die Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) ein

Der Bergpark Wilhelmshöhe hat seit Ausweisung als Unesco-Weltkulturerbe stark steigende Besucherzahlen

Konzept für den ausufernden PKW-Verkehr rund um den Herkules erstellt. In der Saison 2015 treten einige Neuerungen in Kraft. Demnach bewirtschaftet die Stadt Kassel ab 1. Mai die Parkplätze der MHK gemeinsam mit den öffentlichen Parkplätzen der Stadt Kassel entlang der K6 (Herkules-Zufahrtsstraße).

Im Bereich des Parkplatzes Ochsenallee und in der Nähe des Schlosses wird die städtische Verkehrsüberwachung künftig gegen das „Wildparken“, das vorzugsweise entlang von Straßen und Gehwegen stattfand, besser durchgreifen. Die StVO-Beschilderung entlang des Schlossplateaus wird überarbeitet, um den Besuchern möglichst auf den ersten Blick deutlich zu machen, dass in dem gesamten Bereich entlang der Straße - während der Tage der Wasserspiele - ein absolutes Halteverbot besteht und Parken nur auf den ausgewiesenen Parkplätzen gegen eine Gebühr möglich ist.

Ein neues Kombi-Tagesticket gilt an den Wasserspieltagen zwischen Mai und Oktober von 10.00 bis 16.00 Uhr und kostet sieben Euro pro PKW. Mit dem neuen Parkticket können die Besucher die Busse der Kasseler Verkehrsgesellschaft kostenlos nutzen, die den Parkplatz mit dem Besucherzentrum am Herkules mit der Endhaltestelle Wilhelmshöhe verbinden. Der bereits in der vergangenen Saison von der MHK zusätzlich angebotene parkinterne Shuttlebus fährt auch in diesem Jahr wieder. Der Niederflerbus ist vor allem für mobili-



tätseingeschränkte Fahrgäste vorgesehen und soll für diese und Begleitpersonen, die sich entsprechend ausweisen können, kostenlos sein. Alle anderen Fahrgäste zahlen zwei Euro pro Person und Fahrt.

Pro Bahn & Bus unterstützt die Neue Herkulesbahn und tritt Argumenten entgegen, wonach sich der Straßenbahnbetrieb wegen der starken Saison-Abhängigkeit angeblich nicht rechnet. Auf der zu verlängernden Linie 3 werden Fahrzeuge eingesetzt, die ansonsten am Wochenende stillstehen. Dabei kommen gegenüber dem Bus deutlich kapazitätsstärkere Fahrzeuge zum Einsatz, die sich zudem noch dem Bedarf anpassen lassen. Denn die Kasseler Verkehrsgesellschaft nutzt auch Triebwagen in Doppeltraktion und in Kürze auch wieder Straßenbahnanhänger. Eine Seilbahn oder eine andere vom Straßenbahnnetz isolierte Verkehrslösung hätte mit Sicherheit höhere Fixkostenanteile als eine Straßenbahnstrecke, selbst wenn diese nur saisonal stark nachgefragt wird. Genauen Aufschluss über die finanzielle Zuwendungsfähigkeit für die Neue Herkulesbahn muss – wie bei anderen Großprojekten auch – eine formale Nutzen-Kostenuntersuchung bringen.

20 Jahre Straßenbahn auf Eisenbahngleisen in Baunatal

(fl) Vor 20 Jahren, zum Fahrplanwechsel im Mai 1995, verlängerte die Kasseler Verkehrsgesellschaft KVG ihr Straßenbahn-Streckennetz bis nach Baunatal-Großenritte. Mit der Inbetriebnahme dieser quer durch Baunatal verlaufenden Tramstrecke wurde erstmals in der Region Kassel die Systemgrenze zwischen Straßenbahn und Eisenbahn überwunden, lange bevor der einprägsame Begriff „Regiotram“ für das später auf Strecken der Deutschen Bahn ausgedehnte Regional-Stadtbahnssystem eingeführt wurde.

Wegen des Pioniercharakters der Baunataler Regional-Stadtbahn für Hessen und darüber hinaus wird in diesem Artikel die Strecke etwas genauer vorgestellt. Hessenweit betrachtet gebührt nach Ansicht des Autors allerdings der Frankfurter Lokalbahn AG das Verdienst, erstmals Straßenbahn- und Eisenbahnbetrieb miteinander verknüpft zu haben, wenngleich der Güterverkehr auf der heutigen Linie U3 in und um Oberursel längst Geschichte ist.

Ausgangspunkt der Strecke in die noch junge und vom Volkswagenwerk geprägte Stadt Baunatal ist die Endstelle Mattenberg

des Kasseler Straßenbahnnetzes. In Etappen wurde Anfang der 1990er Jahre eine Verbindungsstrecke entlang der Altenbaunaer Straße bis in die Nähe des Bahnhofs Altenbauna der Kassel-Naumburger Eisenbahn (KNE) eröffnet. Die Kassel-Naumburger Eisenbahn führt von Kassel-Wilhelmshöhe nach Naumburg. Bis 1977 wurde sie im Personenverkehr betrieben, dominierend war und ist aber der Güterverkehr zum VW-Werk Baunatal.

Zwar endet der Güterverkehr heute am Bahnhof Altenbauna, dennoch wird auch die weiter durch das Stadtgebiet von Baunatal führende Eisenbahnstrecke regelmäßig von Eisenbahnfahrzeugen befahren, und

Der Straßenbahnabschnitt endet im Bahnhof Großenritte, wo sich die Werkstatt der HLB befindet

*Foto:
Friedrich Lang*





Seit Inbetriebnahme der Baunataler Regional-Stadtbahnstrecke wird die alte Endstelle am VW-Werk nur noch sporadisch befahren, vor allem um die Wendestelle Mattenberg in den Spitzenzeiten zu entlasten. Foto: Friedrich Lang

zwar von den Museumszügen des sehr rüh- rigen Vereins Hessencourrier einerseits und von den Überführungsfahrten von und zur Lokwerkstatt der Hessischen Landesbahn in Baunatal-Großenritte andererseits.

Der Mischbetrieb auf 3,3 Kilometern Länge ab Altenbauna (Haltestelle VW-Werk) machte eine Reihe von technischen Sonderlösungen nötig, die später teilweise auch auf der benachbarten Lossetalbahn übernommen wurden. Die Strecke durch Baunatal wurde, ebenso wie die Lossetalbahn, dem Fahrzeugprofil der Kasseler Straßenbahn angepasst. Da die Straßenbahnfahrzeuge mit 2,3 Metern Breite deutlich schmaler sind als Eisenbahnen, musste für die Stationen, und dort insbesondere für die Kreuzungsstationen, eine technische Lösung her. Ansonsten wären unzumutbar

breite Spalte zwischen Tür und Bahnsteigkante aufgetreten.

Dazu schreibt das Planungsbüro KVC – KVV Bau- und Verkehrs Consulting Kassel GmbH, das seinerzeit mit der Planung betraut war: „Das Gros der Haltestellen bekam an den Einstiegstüren einen Bahnsteigvorbau vorgelagert, der nur zum Ein- und Aussteigen betreten werden darf. Diese Tasche weist jedoch nur eine Höhe von 11,5 cm auf und kann deshalb nicht wirklich als barrierefrei bezeichnet werden. Aus Sicherheitsgründen mussten die Bahnsteigvorbauten mit gelb-schwarzen Warnschraffierungen versehen werden. Warnschilder weisen Fahrgäste zudem darauf hin, bei Güterzugdurchfahrten zurückzutreten. Eisenbahnfahrzeuge dürfen diesen Haltestellenbereich zum Schutz der Fahr-



In Baunatal-Mitte ist gut die aufwändige Gleiskonstruktion erkennbar, die dazu dient, Eisenbahnfahrzeuge und schmalere Straßenbahnen auf einer Trasse entlang des Bahnsteigs fahren zu lassen.

gäste nur mit 20km/h passieren. (...) An der Haltestelle Baunatal-Stadtmitte wurde einem Bahnsteig ein Vierschienengleis vorgelagert. Die Tram verschwenkt auf das äußere Gleis um den Bahnsteig barrierefrei anzudienen; Eisenbahnfahrzeuge wechseln auf die Innenschiene um den der EBO (Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung) gebührenden Abstand von 1,65 m von der Bahnsteigkante einzuhalten.“

Anders als bei den Kasseler Regiotram-Strecken oder auch beim „Karlsruher Modell“ waren fahrzeugseitig kaum Extralösungen vorzusehen. Denn die Kassel-Naumburger Eisenbahn konnte auf der Mischverkehrsstrecke problemlos mit der Straßenbahn-Regelstromversorgung von 600V Gleichstrom elektrifiziert werden. Für Baunatal hat die KNE zwei Straßenbahnwagen beschafft (Nr. 474/475, DÜ-WAG 1994), die freizügig im Kasseler Straßenbahnnetz eingesetzt werden. Seit Ende 2013 sind die nach Baunatal gelangenden Straßenbahnwagen allerdings mit der In-

duktiven Zugsicherung ausgerüstet. Sicher zur Freude der Baunataler Fahrgäste, denn die INDUSI wurde nur in neuere Fahrzeuge vom Typ NGT8 bzw. 8NGTW eingebaut. Die alten Niederflurwagen vom Typ NGT6C, mit denen die Kasseler Verkehrsgesellschaft Anfang der 1990er ebenfalls Pionierarbeit leistete, und zwar bei der Einführung von niederflurigen Straßenbahnen, gelangen heute nicht mehr nach Baunatal.

Schon bald nach Inbetriebnahme der Tram durch Baunatal reichte die im 15-Minutentakt verkehrende Linie 5 nicht mehr aus. Der Einbau einer weiteren Kreuzungsmöglichkeit auf der einspurigen Eisenbahnstrecke an der Haltestelle Kleingartenverein machte die Führung der Linie 2 ab dem Jahr 1999 als zusätzliches Verkehrsangebot nach Baunatal möglich. Heute verstärkt die Linie 7 die Baunataler Stammlinie 5, eine Linie 2 gibt es nicht mehr im Kasseler Netz. Mit der Linie 7 bestehen direkte Verbindungen zum Fernbahnhof Wilhelmshöhe. Wenn beide Lini-

*Im Jahr 2006
fuhren die Niederflurtriebwagen
vom Typ NGT6C
noch bis nach
Großenritte.
Wegen fehlender
Zugbeeinflussung
dürfen sie heute
nicht mehr über
die EBO-Strecke
fahren.*

*Foto: Andreas
Christopher*



en verkehren, was an Werktagen zur Hauptverkehrszeit der Fall ist, ergibt sich ein ungefährer 7,5 Minutentakt nach Baunatal.

Zentrale Umsteigehaltestelle in Baunatal ist die Station Baunatal Stadtmitte, an welcher zahlreiche Stadt- und Regionalbuslinien anknüpfen. Die theoretisch denkbare Weiterführung der Tram über Baunatal-Großenritte hinaus erscheint aufgrund der dünnen Bevölkerungsdichte allerdings wenig realistisch. Diese Strecke bleibt wohl auf Dauer dem ausgesprochen stilvollen Museumszug „Hessencourrier“ vorbehalten.

Etwas unverständlich ist, warum im Raum Kassel nur ein Teil der Regional-Stadtbahnlinien als „Regiotram“ bezeichnet wird. Auch die Tram durch Baunatal und vor allem die Lossetalbahn erfüllen das Profil einer Stadt-Umlandbahn nach Karlsruher Prägung. Dem Gelegenheitsfahrgast würde es mehr Orientierung bie-

ten, wenn er wüsste, dass er Kaufungen, Helsa, Hessisch Lichtenau und Baunatal mit dem als schnell und komfortabel empfundenem Markenprodukt „Regiotram“ erreichen kann. Fragen nach der Antriebsart, dem Fahrzeugtyp oder der Betreiber-gesellschaft, die bei der Benennung der Linien nach Melsungen, Hofgeismar, Wolfhagen und aktuell noch Treysa als „Regiotram“ eine Rolle gespielt haben mögen, sind für die Fahrgäste nachrangig. Karlsruhe ist diesbezüglich konsequenter und bezeichnet alle aus der Stadt hinausführenden Linien einheitlich als „S-Bahn“. Als Regiotram werden in Kassel nur die Linien bezeichnet, die mit Fahrzeugen nach EBO (großes Lichttraumprofil) betrieben werden und den Kasseler Hauptbahnhof berühren. Die Linien nach Baunatal und die Lossetalbahn gelten dagegen als Straßenbahnen und werden mit kleinem Lichttraumprofil betrieben.



Änderungen bei den Buslinien im Raum Fulda

(mk) Zum Fahrplanwechsel im vergangenen Dezember hat sich im Landkreis Fulda einiges im ÖPNV geändert. Einige Buslinien wurden gestärkt und ausgebaut; diverse Anbindungen am Samstagnachmittag verbessert. Mit vier Fahrtenpaaren im 2-Stunden-Takt werden jetzt auch an Sonn- und Feiertagen Hilders und Tann mit Fulda verbunden.

Der erfolgreiche Rhön-Rad-Bus fährt nun ganzjährig auch am Samstag. Manche Linienverbindungen am Samstagnachmittag wurden etwas verbessert. Insgesamt haben aber die Verbesserungen für viele Ortschaften einen faden Beigeschmack. Insbesondere im Raum Hünfeld sind viele Samstagverbindungen komplett gestrichen oder gekürzt worden. Das zur Verfügung stehende Geld wurde von der zuständigen lokalen Nahverkehrsgesellschaft (LNG Fulda) einfach von schwach ausgelasteten Linien auf stärkere Linien umgeschichtet.

Somit haben Orte wie Michelsrombach, Großenbach, Haselstein und Mackenzell am Samstag kein ÖPNV-Angebot mehr.

Ein Ersatzangebot, wie zum Beispiel Anruf-Sammeltaxis, wird nicht angeboten.

Dennoch ist der Ansatz, die stark frequentierten Linien auszubauen und beizubehalten, begrüßenswert. Leider werden auf den Linien 35 und 90, die am Wochenende durch die Rhön fahren, jeweils nur vier Fahrten je Richtung, angeboten. Die Linie 30 fährt am Samstag im Stundentakt und bietet sieben Fahrtenpaare bis Hilders, Samstag und Sonntag vier Fahrtenpaare bis Tann. Das kleine Städtchen Tann wird samstags auch durch die Linie 20 über Hofbieber angebunden.

Da es von April bis Oktober durchaus abends lang hell ist und man Touristen mit den neuen ÖPNV-Angeboten ansprechen will, ist das Angebot mit vier Fahrtenpaaren kritisch zu bewerten, da die Linien 30 und 90 relativ zeitig am Nachmittag ihre letzte Fahrt beginnen.



Von Fulda direkt auf die Wasserkuppe: Die Linie 35 macht's möglich
Foto: Michael Kolb



Auf den Gipfeln der Rhön wird man mit schönen Fernblicken belohnt Foto: Michael Kolb

Die Linie 35 fährt seit einigen Jahren im regelmässigen Takt und wird gut genutzt. Von Montag bis Sonntag bindet sie die Orte Dietershausen, Weyhers, Poppenhausen und die Wasserkuppe an. Am Wochenende fahren ab Fulda ZOB um 10:10, 12:10, 14:10, 17:10 Uhr Busse, welche nach 50 Minuten die Wasserkuppe erreichen. Dreizehn Minuten nach der Ankunft geht es wieder zurück Richtung Fulda.

Die Linie 90 Fulda - Wasserkuppe - Gersfeld fährt in einem großen Rundbogen durch die Rhön. Sie verkehrt vom 1. Mai bis 3. Oktober neu Samstag und Sonntag (mit Fahrradanhänger, bisher nur am Sonntag). Ganzjährig fährt die Linie nun auch am Samstag, aber dann ohne Anhänger. Ab Fulda ZOB um 10:05 im 2-Stunden-Takt bis 16:05 Uhr. Es wäre attraktiver, wenn man für die Sommermonate von April bis Ok-

tober eine fünfte Verbindung um 18:05 Uhr anbieten würde.

Nach der Abfahrt am ZOB fährt der Rhön-Rad-Bus, wie die Linie 90 auch genannt wird, direkt in Richtung Götzenhof, wo einst die stillgelegte Bahn nach Hilders fuhr. Auf der einstigen Bahnstrecke befindet sich nun ein attraktiver Fahrradweg. Die Buslinie folgt über Hofbieber, Langenbieber, Kleinsassen bis Hilders diesem Bahn-Radweg. Ab Hilders fährt der Bus gen Süden und über Wüstensachsen, Wasserkuppe bis zum Endpunkt Bahnhof Gersfeld. In Gersfeld besteht Umstieg auf die Rhönbahn. Fast zeitgleich zur Abfahrt in Fulda fährt die Linie 90 auch mit vier Fahrtenangeboten in Gersfeld ab (zweistündlich von 10:09 bis 16:09 Uhr). Auch hier böte sich ein fünfte Verbindung um 18:09 Uhr an. Der Bus ab Gersfeld fährt



*Zugeparkte
Wendeschleife auf
der Wasserkuppe*

Foto: Michael Kolb

dieselbe Route zurück Richtung Hilders und Fulda. So ist beispielsweise ein Umstieg von der Rhönbahn mit Fahrtziel Wasserkuppe möglich. In Hilders besteht außerdem die Möglichkeit, auf die Linie 30 umzusteigen.

Die neue Linienführung der Linie 30 führt am Wochenende, ganzjährig, über Hilders bis nach Tann. Der „Rundlauf“ der Buslinie 30 beginnt am Samstag in Tann-Günthers um 9 Uhr und am Sonntagmorgen in Tann an der Rhönhalle bereits um 9:07 Uhr. Sonn- und feiertags sind es jeweils vier Fahrtenpaare je Fahrtrichtung. Letzte Abfahrt ab Tann in Richtung Fulda ist um 15:07 Uhr. Um 16:10 Uhr startet in Fulda die letzte Möglichkeit, um nach Hilders und Tann zu fahren. Um 17:05 Uhr ist Ankunft in Tann und Ende des „Rundlaufs“.

Diese Fahrten sind als letzte Fahrten zu früh angesetzt. Insbesondere da dieses ÖPNV-Angebot hauptsächlich den Touris-

mus fördern will. Auch hier fehlt ein fünftes Fahrtenpaar. In Hilders besteht je nach Zeitlage wieder die Möglichkeit, auf die Linie 90 in Fahrtrichtung Hofbieber oder in Richtung Wasserkuppe und Gersfeld Bahnhof umzusteigen. Bedauerlicherweise funktioniert der Umstieg am Sonntag nur vom 1. Mai bis 3. Oktober. Am Samstag ist der Umstieg ganzjährig möglich. Der Umstieg in Gersfeld, von und auf die Rhönbahn ist das ganze Jahr möglich. Insbesondere ist dies interessant, weil von Montag bis Freitag die Linie 37 ab Gersfeld auch im Winter von und zur Wasserkuppe verkehrt.

Die Rhönbahn fährt an Samstagen weiterhin ganzjährig im 2-Stunden-Takt. Für die Bahnlinie Fulda-Gersfeld ist an Samstagen ein ganzjähriger Stundentakt schon lange mehr als überfällig. Immerhin fährt die Rhönbahn, an Sonntagen, ab Mai bis Oktober von 8 bis 18 Uhr im Stundentakt.

Kommentar:**Grundangebot auch am Wochenende vorhalten**

Insgesamt lässt sich ein Resümee ziehen, dass ernüchternd ist: Es ist gut, wenn das sonntägliche Busangebot in der Rhön verbessert und aufgewertet wird. Aber leider viel zu halbherzig und unvollständig. Warum fährt die Linie 90 nicht auch an Sonntagen ganzjährig? Für welche Touristen soll eine letzte Abfahrt um 15:07 Uhr ab Tann interessant sein? Auf anderen Linien wurden, wie etwa in Großenbach oder Michelsrombach, die kompletten Samstagsverkehre ohne Ersatz gestrichen, weil diese Linien nicht genug frequentiert wurden.

Ursache und Kern allen Übels ist, wie überall, das liebe Geld. Offenbar steht der LNG Fulda zu wenig davon zur Verfügung. Und wieder ist es die Politik, die gefordert ist, dafür zu sorgen, dass das Leben auf dem Land auch ohne Auto attraktiv sein kann. Auf schwach frequentierten Linien sollte über Anruf-Sammel-Taxen-Angebote (AST) nachgedacht werden, wie dies auch im Vogelsbergkreis möglich ist.

Das Stichwort heißt Daseinsfürsorge für die kleinen Leute. Laut Grundgesetz hat jeder Bürger im Rahmen der Daseinsfürsorge ein Recht auf gleichwertige Lebensverhältnisse. Dies betrifft beispielsweise die medizinische Versorgung, Schwimmbäder, Kindergärten oder auch ausreichend Arbeitsplätze und ein angepasstes ÖPNV-Angebot, das es den Bürgern eben ermöglicht, diese Einrichtungen zu erreichen. Nur ist gleichwertig eben nicht gleich.

Michael Kolb

Einfahrt zum Lauterbacher Südbahnhof im Wandel der Zeit: Links 1988, rechts 2015. Während das Holzwerk nach einem Brand wieder aufgebaut wurde, ist die Bahnlinie verschwunden

Fotos: Stefan Sitzmann



HLB-Züge fahren bis nach Stadtallendorf

Verlängerung bis Kassel angestrebt

(jl) Eine Pressekonferenz in einem Triebwagen der Hessischen Landesbahn (HLB) veranstaltete die Fahrplaninitiative Main-Weser-Bahn im Takt am 17. Dezember 2014 im Bahnhof Stadtallendorf. Mit an Bord waren die Bürgermeister von Marburg (Franz Kahle), Kirchhain (Jochen Kirchner) und Stadtallendorf (Christian Somogyi) sowie HLB-Pressesprecherin Susanne von Weyhe.

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember verkehren drei Zugpaare der HLB über Marburg hinaus bis nach Stadtallendorf. In Zukunft könnte sich das Angebot noch weiter verbessern: Ab Dezember 2015 übernimmt die HLB die heutigen Regiotram-Verkehre zwischen Treysa und Kassel und setzt dabei die gleichen Triebwagen ein wie auf der Strecke nach Frankfurt. Die vier neuen fünfteiligen Triebwagen sollen im Laufe des Jahres geliefert werden. Die Idee ist, beide Streckenabschnitte mit einem Zug zu verknüpfen. Damit wäre es möglich, die HLB-Züge von Frankfurt bis Treysa als

Regionalexpress fahren zu lassen. Ab Treysa würden die gleichen Züge dann alle Halte bis Kassel bedienen.

Dies hätte für die Fahrgäste mehrere Vorteile: Kirchhain, Stadtallendorf, Neustadt und Treysa würden stündlich mit Regionalexpresszügen bedient. Und das Umsteigen in Treysa würde für viele Fahrgäste entfallen, welche über Treysa hinaus Richtung Nordhessen fahren möchten. Die Fahrplaninitiative ist zuversichtlich, dass der Vorschlag umgesetzt wird. Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) ist



Freuen sich über die Verlängerung nach Stadtallendorf (v.l.n.r.): HLB-Pressesprecherin Susanne von Weyhe, die Bgm. Christian Somogyi und Dr. Franz Kahle sowie unter dem HLB-Logo Bgm. Jochen Kirchner

Mehrere Rollstuhlfahrer demonstrierten auf dem Nachbarbahnsteig, dass sie auch mit den neuen HLB-Zügen mitfahren möchten



ebenfalls an einer Realisierung interessiert, weil dann in Treysa der heutige Umsteigezwang von der Regiotram Richtung Marburg entfallen würde. Statt ursprünglich dreiteiliger Triebwagen hat man fünfteilige bestellt, welche mit 285 Sitzplätzen rund 100 Sitzplätze mehr bieten.

Begleitet wurde die Pressekonferenz von einigen Rollifahrern auf dem Bahnsteig Gleis 1/2. Sie riefen „Wir wollen auch mitfahren!“ und machten damit auf den Missstand aufmerksam, dass der Bahnsteig Gleis 3 in Stadtallendorf keinen mobilitätsgerechten Zugang hat. Die HLB-Züge stehen im Endbahnhof Stadtallendorf rund eine halbe Stunde, bis sie wieder Richtung Frankfurt zurück fahren. Die Durchfahrts-gleise Gleis 1 und 2 dürfen nicht so lange durch einen stehenden Zug blockiert werden, weshalb die HLB-Züge auf Gleis 3 ausweichen müssen.

Sollte die Verlängerung nach Treysa und Nordhessen kommen, würden die Züge in

Stadtallendorf in Zukunft nur noch an den Gleisen 1 und 2 halten, wo der Zugang mit einem Fahrstuhl schon heute möglich ist.

Der Fahrplanwechsel im Dezember ist nach Beobachtungen der Initiative erfolgreich verlaufen, bestätigt auch durch positive Rückmeldungen von Fahrgästen über die jetzt stündlich schnellen Züge zwischen Marburg und Gießen.

Enttäuscht ist Dr. Franz Grolig von der Fahrplaninitiative hingegen vom Wegfall der Regionalbahn, welche in Marburg bisher um 16.21 Uhr abfuhr: „Unsere Zählungen haben ergeben, dass dieser Zug in der Hauptverkehrszeit nachmittags die meisten Ein- und Aussteiger an den Zwischenstationen hatte. Der Zug fuhr auch schon vor 2009, als die HLB-Züge noch gar nicht vorhanden waren“. Die Fahrplaninitiative erwartet deshalb, dass der gut besetzte Zug spätestens zum nächsten Fahrplanwechsel wieder eingesetzt wird.

Vogelsbergbahn

Viele Verspätungen und zu kurze Züge

(h1) Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 setzten verstärkt Unregelmäßigkeiten auf der Vogelsbergbahn ein. Sie haben bis Anfang März (Redaktionschluss) ein Maß erreicht, welches nicht mehr ohne Widerspruch hingenommen werden kann.

So wird in der heimischen Presse berichtet, dass im aktuellen morgendlichen Schülerverkehr nach Gießen immer noch - in unregelmäßigen Abständen - nicht genügend Triebwagen eingesetzt werden (statt drei nur eine Einheit). In der Folge sind bereits ab Grünberg alle Plätze besetzt. Ab Reiskirchen geht nichts mehr, wie auch die Gießener Allgemeine am 15. Januar 2015 berichtete. Die dazu fallweise angekündigten Begleitbusse ab Großen Buseck sind aber auch nicht immer vorhanden. Weitere ersatzlose Zugstreichungen in diesen Zeitlagen sollen auch keine Seltenheit gewesen sein.

In anderen Zusammenhängen wurde auch von vergessenen Halten berichtet (man kann nur hoffen, dass kein Signal übersehen wird). Im nachmittäglichen Feierabendverkehr vergeht kaum ein Tag, an dem die Züge aus Fulda pünktlich in Gießen eintrafen, 10 - 15 Minuten Verspätung sind schon fast die Regel. Dass dadurch auch nicht immer die Anschlüsse in Gießen erreicht werden, soll lediglich am Rande erwähnt werden. Um bei einigen nachmittäglichen Verbindungen in Richtung Fulda ein ausreichendes Platzangebot anzubieten, sollen diese Züge planmäßig ab Gießen bis nach Alsfeld durch einen zweiten Triebwagen verstärkt werden. Auf diese Verstärkung wird auch immer auf der Anzeigetafel am Bahnsteig hingewiesen. Das Prozedere muss man sich folgendermaßen vorstellen: Der Zug aus Limburg kommend fährt am Bahnsteig ein



und es beginnt ein eingeschränkter Fahrgastwechsel. Fahrgäste, die die Verstärkung nutzen wollen, stehen verteilt hinter dem bereits eingefahrenen Zug und warten auf den nächsten aufschließenden Triebwagen aus den Abstellanlagen. Fällt dieser aus, dann gibt es für die Wartenden weder Information über Lautsprecher noch über die Anzeigetafel am Bahnsteig, bestenfalls über Zugbegleiter, wenn diese überhaupt an Bord sind. Ansonsten hat der Reisende das Nachsehen.

Die Vereinbarung aus dem Verkehrsvertrag, dass in jedem Zug Zugbegleiter vorhanden sein sollen, wird genau so wenig erfüllt wie die Weitergabe von Unregelmäßigkeiten durch Lautsprecherinformationen im Zug. Nicht zu vergessen sind auch zahlreiche ersatzlose, nachmittägliche Zugausfälle der Verdichter nach Mücke. Alle diese Missstände wurden inzwischen allen zuständigen amtlichen Stellen bekannt gemacht. Somit darf man gespannt sein, wann sich endlich diese Situation dauerhaft bessert.

Seilbahn Marburg: Konzeptstudie liegt vor

(fl) Eine Konzeptstudie im Hinblick auf die technische Machbarkeit einer Seilbahn vom Marburger Kernstadtgebiet zum Uni- und Klinikviertel Lahnberge hat das auf Seilbahnen spezialisierte Ingenieurbüro Arno Schweiger im Dezember 2014 vorgestellt.

Für das vor Ort Schadstoff-emissionsfreie Massenverkehrsmittel Seilbahn besteht in Marburg ein hoher Bedarf. Einer Prognose der ebenfalls mit der Verkehrserschließung der Lahnberge beschäftigten Planungsgruppe Nord zu Folge werden im Jahr 2020 am Uni-Standort Lahnberge 10.500 Menschen tätig sein, aufgeteilt nach Studierenden und Mitarbeitern. Die Klinik bringt es auf weitere 4.500 Beschäftigte und 1.500 Besucher bzw. Patienten pro Tag. Insgesamt wird mit 46.600 Personen-Wegstrecken pro Tag gerechnet!

Die Seilbahn kann mindestens 2.000 Personen pro Stunde und Richtung befördern. Bei der Trassenwahl sind Aspekte des Stadtbildes, des Denkmalschutzes, des Naturschutzes und natürlich auch technische Parameter zu beachten. Die Schweiger-Studie empfiehlt eine Variante mit einer Tal-

station am westlichen Lahnufer, einer Bergstation an der Uni-Klinik und zwei Zwischenstationen (Winkelstationen) am Ludwig Schüler-Park sowie im Gebiet zwischen Kaiser Wilhelm-Turm und dem Aussichtspunkt Spiegelslust. Letztere Station hätte eine hohe touristische Bedeutung, denn von diesem Ort besteht ein phantastischer Blick auf Marburg. Zwischen der Talstation und der ersten Zwischenstation würde die Bahn ähnlich wie die Wuppertaler Schwebbahn hängend an einem horizontal verlaufenden Schienenweg fahren.

Um das umweltverträgliche Massenverkehrsmittel, das zugleich Touristenattraktion ist, zu verwirklichen, bedarf es einer Investition von rund 50 Millionen Euro. Die Seilbahn wird derzeit stark diskutiert, ein Bürgerentscheid erscheint wahrscheinlich.

Ähnlich der Koblenzer Buga-Seilbahn (Bild) ist in Marburg eine Seilbahn auf die Lahnberge geplant. Dank ebenerdigen Ein- und Ausstieg ist die Mitnahme von Fahrrädern oder Kinderwagen problemlos möglich



Bahnhof Bad Laasphe zum kundenfreundlichsten Bahnhof Südwestfalens gewählt

(mm) An der Preisverleihung am 23. Februar 2015 im Bahnhof von Bad Laasphe nahm eine große Zahl von Vertretern aus Politik, den Verbänden und den Bahnkundenverbänden, aber auch viele interessierte Reisende bzw. Bürger aus Bad Laasphe und Umgebung teil. Anwesend war auch die gesamte Führungsspitze der Kurhessenbahn.

Die Jury bestand aus Vertretern des Arbeitskreises Schienenverkehr Südwestfalen, des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) KV Siegen-Wittgenstein/Olpe und von Pro Bahn – Regionalverband Ruhr. Alle Redner betonten, dass der Bahnhof Bad Laasphe ein herausragendes Beispiel für einen kundenfreundlichen Bahnhof ist und Vorbildcharakter für weitere Bahnhofserneuerungen besitzt.

Er ist mittlerweile zu einem Schmuckstück geworden, denn das alte Bahnhofsgelände

war in die Jahre gekommen und niemand wusste, wie es weiter gehen sollte. Mit dem Kauf des Gebäudes durch die Stadt Bad Laasphe waren die Voraussetzungen für eine grundlegende Sanierung geschaffen. Inzwischen entsprechen das Bahnhofsgebäude, die Bahnsteige und der Gleisbereich modernen Standards und Komfort.

Reisende und Besucher können sich im Bistro der Kurhessenbahn mit Proviant versorgen oder im schönen Ambiente des Gastbereiches mit Blick auf das Gleisfeld

Der Bahnhof Bad Laasphe wurde vorbildmäßig entsprechend den heutigen Ansprüchen an einen kundenfreundlichen Bahnhof modernisiert Foto: Peter Stephan





Freuen sich über die Auszeichnung: (v.l.n.r.): Walter Schindler (VCD), Otto Wunderlich (Arbeitskreis Schienenverkehr Südwestfalen), Bürgermeister Dr. Torsten Spillmann, Joachim Kuhn (Leiter Kurhessenbahn), Andreas Müller (Landrat des Kreises Siegen Wittgenstein) sowie vom VCD Achim Walder und Günter Linde Foto: Peter Stephan

und den Busbahnhof mit einer vielfältigen Auswahl an Getränken und Verzehr verweilen. Ein Fahrkartenkauf am Schalter ist während der erfreulich langen Betriebszeiten der Strecke möglich, auch ein Universal-Automat für die beiden sich in Bad Laasphe überschneidenden Verbünde (RMV und ZWS) und für das Netz der DB steht überdacht am Hausbahnsteig jederzeit zur Verfügung.

Neben dem Bahnhofsumfeld völlig neu gestaltet: Übersichtlich und sicher, mit kurzen Wegen. Nach dem Verlegen der drei Bahnstrecken konnten drei Bushaltestellen direkt neben den Gleisen mit unmittelbarem Zugang zur Bundesstraße neu errichtet werden. Reisende, insbesondere die vielen Schüler, müssen nicht mehr die

viel befahrene, angrenzende Bundesstraße überqueren, um den Bus oder die Bahn zu erreichen. Der Bahnhofsvorplatz wurde barrierefrei gebaut, das Außengleis ist ebenfalls barrierefrei über den vom Fahrdienstleiter gesicherten Zugang zu erreichen, Blindenleitlinien verbinden Bushaltestellen, Bahnsteige und das Bahnhofsgelände.

Modern und funktionsgerecht, der Umbau ist gelungen, so lautet das Urteil. Auch die vorgelegte Planungssumme von 4,2 Mio. Euro wurde nicht überschritten, alle Gewerke wurden sach- und fristgerecht ausgeführt. Für diese gute Leistung wurde der Kurhessenbahn, der Stadt Bad Laasphe, dem Zweckverband Westfalen-Süd und den ausführenden Firmen großer Dank ausgesprochen.

Marburger Bahnhofsvorplatz nach Modernisierung fertig gestellt

(js) Bereits mehrfach hat die Hessenschiene über den Umbau des Bahnhofes Marburg Lahn berichtet, der sich über einen langen Zeitraum hingezogen hat. Nachdem bereits im vergangenen Jahr die Bahnsteige und Unterführungen fertig gestellt werden konnten, wurde in diesem Jahr auch der Bahnhofsvorplatz seiner Bestimmung übergeben. In den zurückliegenden Wochen wurden noch die beiden Dächer der Bussteige aufgebaut.

Die Bussteige befinden sich in Insellage mittig auf dem Bahnhofsvorplatz. Während die Busfahrgäste sich auf der mittleren Insel aufhalten, wird diese von den Stadtbussen umfahren. Beidseitig sind je drei Haltestellen angeordnet. Für den Fahrzeugverkehr auf dem gesamten Bahnhofsvorplatz gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h.

Am Donnerstag, dem 12. Februar 2015 wurde der neue Busbahnhof seiner Bestimmung übergeben. Die Busse können, aus der Innenstadt kommend, von der Bahn-

hofstraße zum Busbahnhof fahren, oder von der neuen Kasseler Straße. Die Verbindung aus der Bahnhofstraße ist jedoch für den Pkw-Verkehr gesperrt. Auch Radfahrer dürfen aus der Bahnhofstraße oder vom Krummbogen kommend zum Hauptbahnhof fahren. Damit die Radfahrer auch vom Bahnhof in die Innenstadt gelangen können, wurde eigens eine Ein-Richtungs-Ampel (für Radfahrer) über die Bahnhofstraße/Ernst-Giller-Straße angelegt, um diese verkehrsreiche Straße sicher zu überqueren.

Busverkehr an der Mittelinsel des neuen Busbahnhofs in Marburg. Im Hintergrund befindet sich das im letzten Jahr sanierte Empfangsgebäude. Foto: Franz Grolig





*Pkw-Wendeschleife mit Taxistand am Nordeingang des Marburger Empfangsgebäudes.
26. Februar 2015. Foto: Jürgen Schmied*

Der Bahnhofsvorplatz wird im Uhrzeigersinn befahren, dadurch entsteht sozusagen ein Linksverkehr. Nur so ist der Einstieg von der Mittelinsel in die Busse möglich. Für die Buslinien in Richtung Bahnhofstraße, Krummbogen und Innenstadt wurde an der Ausfahrt des Busbahnhofs eine eigene Ampel aufgestellt, die ausschließlich den Linienbussen der Stadtwerke Marburg und des Landkreises Marburg-Biedenkopf zur Verfügung steht. Die Fahrer fordern das Grün-Signal mittels eines Transponders an.

Eine weitere Besonderheit des Busbahnhofs sind drei Fußgängerampeln, die speziell für blinde und sehbehinderte Menschen einen sicheren Weg zur Mittelinsel ermöglichen. Durch Knopfdruck wird das Signal an der Ampel angefordert, die nur ein Rotlicht für Autofahrer anzeigen kann. Der Fußgänger erhält ausschließlich ein akustisches Signal, das bei den Fußgängerampeln im Marburger Stadtgebiet seit vie-

len Jahren zusammen mit dem „grünen Ampelmann“ ertönt.

Der Taxistand befindet sich jetzt in der neuen Kasseler Straße, vor der Zufahrt zum Busbahnhof. Die Taxis warten in der Wendeschleife auf Höhe des Nordeingangs auf ihre Fahrgäste. Der Seitenstreifen in der Neuen Kasseler Straße, der zuletzt als Bushaltestelle für Regionalbusse diente, steht nun den Taxis als Parkstreifen zur Verfügung. Die Wendeschleife dient auch als Kiss- and Ride-Platz.

Vor dem Haupteingang des Bahnhofsgebäudes erstreckt sich eine weitläufige Fläche, die Fußgänger zum flanieren einlädt. Diese setzt sich in breiten Bürgersteigen auf beiden Außenseiten des Busbahnhofs fort. Da diesen Bereich der Bahnhofstraße nur noch der Stadtbusverkehr, der Pkw-Verkehr zu den DB-Mitarbeiter-Parkplätzen und der Anliegerverkehr zu den dortigen Geschäftshäusern passiert, ist der gesamte



*Der neue Busbahnhof mit Blick Richtung Innenstadt, im Hintergrund die Elisabeth-Kirche
Foto: Franz Grolig*

Platz verkehrsberuhigt. Die Zufahrt zum DB-Parkhaus erfolgt über die Straße Krummbogen. Mit dem neuen Bahnhofsvorplatz erhält die Stadt Marburg ein modernes und übersichtliches Eingangstor. Die Kosten für den Umbau des Bahnhofes mit seinem Umfeld erreichten eine Höhe von etwa 30 Millionen Euro. Der Verkehrsknotenpunkt wird täglich von rund 15.000 Menschen frequentiert.

Vor dem Haupteingang des Bahnhofsgebäudes befindet sich auf der linken Seite der Insel der Bussteig A1. Von dort verkehren die Stadtbuslinien 1, 2, 4, 6, 7 und E2 in Richtung Innenstadt. Vom anschließenden

Bussteig A3 fahren die Linien 3, 5, 10, 15 und 20, sowie der AST-Verkehr ebenfalls in Richtung Innenstadt. Vom dahinter liegenden Bussteig A5 verkehren die Linien 61, 72, 76, 383, 481, 482 des Regionalverkehrs durch die Innenstadt. Auf der rechten Seite der Insel befindet sich der Bussteig B2 für die Regionallinien 61, 72, 75, 76, 481, 482 und N8express, die Stadt auswärts verkehren. Der Bussteig B4 (rechte Seite, Mitte) dient den Linien 5, 11 und 14 in Richtung Marbach und Michelbach, während am Bussteig B6 die Stadtbuslinien 1, 3, 4, 7 und 19 in Richtung Uni-Klinikum und Wehrda abfahren.

HESSENSCHIENE-ABO

für 18 Euro 2 Jahre druckfrisch nach Hause

Taunusbahntunnel bei Hasselborn muss saniert werden

(fl) Der Hasselborner Tunnel, zwischen Grävenwiesbach und Hasselborn am nördlichen Ende der Taunusbahn gelegen, bereitet Probleme. Das Bauwerk bedarf einer grundlegenden Sanierung, die ersten vorsichtigen Schätzungen zu Folge zwischen 8 und 13 Millionen Euro kosten wird. Wegen der besonderen Eigentumsverhältnisse gestaltet sich die Finanzierung der Bauarbeiten schwierig.

Die Taunusbahn gehört seit dem Jahr 1989 dem Verkehrsverband Hochtaunus (VHT), einem kommunalen Zusammenschluss des Hochtaunuskreises und seiner Kommunen. Seit dem Jahr 1999, dem Jahr der Reaktivierung der Teilstrecke Grävenwiesbach-Brandoberndorf, beteiligt sich auch der Lahn-Dill-Kreis am VHT.

Zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften und dem Rhein-Main-Verkehrsverbund wird derzeit über die Verteilung der Kosten für die Sanierung diskutiert. Ein Problem besteht darin, dass für die Bau-

kosten an dieser privaten Strecke keine geregelten Zuschüsse seitens des Landes oder des Bundes vorgesehen sind. Der Lahn-Dill-Kreis, in dessen Bereich die beiden nördlichsten Stationen Hasselborn und Brandoberndorf der Taunusbahn liegen, äußerte in einer Pressemitteilung sein grundsätzliches Interesse am Erhalt des Tunnels:

Landrat Wolfgang Schuster, Mitglied im Aufsichtsrat des RMV und Heinz Schreiber, Erster Kreisbeigeordneter und für den ÖPNV zuständiger Dezernent, stellen

übereinstimmend fest: „Der Lahn-Dill-Kreis und die Gemeinde Waldsolms werden sich intensiv darum bemühen, dass die Taunus-

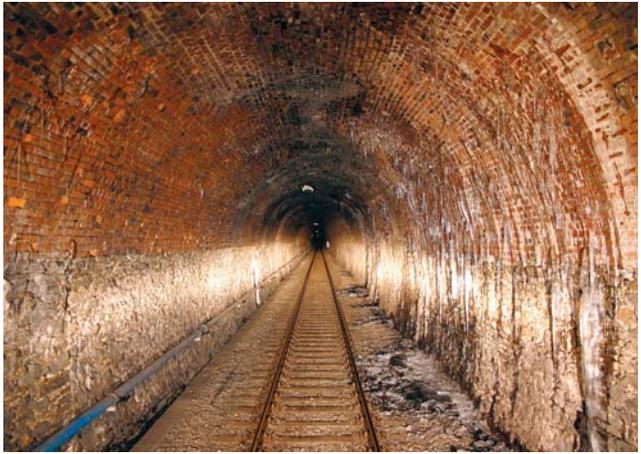


Der Hasselborner Tunnel ist in die Jahre gekommen

Foto: Uli Erle

Das Tunnelgewölbe ist so undicht, dass sich im Winter lange Eiszapfen bilden

Foto: Uli Erle



bahn mit Startpunkt Brandoberndorf dauerhaft und in vollem Umfang weitergeführt wird.“

Sie und Bürgermeister Bernd Heine sehen das Land bzw. den RMV (regionaler Aufgabenträger für die Strecke Brandoberndorf-Friedrichsdorf-Frankfurt) in der Pflicht, einen Großteil der anfallenden Kosten für die Sanierung des Hasselborner Tunnels zu übernehmen. Kreis und Gemeinde sowie der Verkehrsverband Hochtaunuskreis würden über den verbleibenden Finanzierungsteil sprechen müssen.

Der RMV entgegnete bereits, er betrachte sich eher als Mieter im Tunnel. Es beginnt also ein Poker um die Kostenanteile bei dem Millionenprojekt. Einige politische Splitterparteien sprechen auch von einer Aufgabe des Schienenverkehrs im Tunnel und der Umstellung auf Bus-Ersatzverkehr.

Aktuell sind es ca. 500 Fahrgäste, die täglich aus dem südlichen Lahn-Dill-Kreis ins Rhein-Main-Gebiet nach Frankfurt pendeln. Die Zahl mag gering erscheinen, die Prognose für den Reaktivierungsabschnitt Grävenwiesbach – Brandoberndorf lag in den 1990er Jahren aber sogar bei nur 300 Fahrgästen.

Der Hasselborner Tunnel ist in die Jahre gekommen

Erbaut von 1910 bis 1912, verband der Hasselborner Tunnel Grävenwiesbach und Hasselborn über 70 Jahre lang. Der Verkehr auf der Strecke wurde 1985 von der Deutschen Bundesbahn eingestellt und somit auch der Tunnel stillgelegt. Er wurde 1998 wieder geöffnet und für die Taunusbahn von Grävenwiesbach nach Brandoberndorf genutzt. Der Hasselborner Tunnel ging 1999 in das Eigentum des Verkehrsverbandes Hochtaunus über.

Doch „Zwangspausen“ und der Zahn der Zeit sind am Hasselborner Tunnel nicht spurlos vorbeigegangen. Schäden am Tunnel sind seit langem bekannt, viele Kubikmeter Wasser strömen täglich durch die Decke in den Tunnel. Nach einer Untersuchung von 2012 für die dringend notwendige Sanierung des Hasselborner Tunnels im Streckenabschnitt zwischen Grävenwiesbach und Brandoberndorf fallen Kosten in Millionenhöhe an.

Gunter Mackinger zu Gast in Bad Homburg Elektrifizierung der Bad Homburger Stadtbusse und der Taunusbahn

(fl) Am 11. März 2015 fand in Bad Homburg eine Podiumsdiskussion zum Thema „Elektrifizierung der Bad Homburger Stadtbusse und der Taunusbahn“ statt. Eingeladen hatte die Fahrgast-Lobby Hochtaunus in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB), der Initiative Arbeit und Leben von DGB und VHS, dem Fahrgastverband PRO BAHN sowie den Gewerkschaften EVG und Ver.di.

Hauptredner war der langjährige Verkehrsdirektor der Salzburg AG, Kommerzialrat Gunter Mackinger. Als Verkehrsdirektor hatte Gunter Mackinger den Salzburger Verkehrsbetrieb auf einen stetigen Expansionskurs gebracht. Vor allem der kontinuierliche Ausbau des Salzburger Trolleybus-Systems, die Modernisierung und Erweiterung der Salzburger Lokalbahn und die Revitalisierung der Pinzgauer Lokalbahn brachten ihm international eine hohe Anerkennung bei. Heute arbeitet Gunter Mackinger bei der A.S.S. experts kurz ges.m.b.H. als Berater für Verkehrsprojekte.

Weitere Podiumsteilnehmer der Veranstaltung waren Bad Homburgs Oberbürgermeister Michael Korwisi, Professor Walter Söhnlein und Bernd Vorlaeufer-Germer von der Fahrgast-Lobby Hochtaunus und der Geschäftsführer des Verkehrsverbandes Hochtaunus, Frank Denfeld.



Gunter Mackinger stellte die geschichtliche Entwicklung der verschiedenen elektrischen Stadtverkehrsmittel wie Straßenbahn und Trolleybus (O-Bus) dar und ging auf zahlreiche aktuelle Anwendungen ein. Mackinger plädierte dafür, die Systemgrenzen zwischen Eisenbahn und Straßen-

Noch vermittelt die Gmundener Straßenbahn das Fahrgefühl der 1950er Jahre. Damit ist bald Schluss, denn mit dem Bau der Verbindungsstrecke zur Lokalbahn Gmunden - Vorchdorf wird auch der Wagenpark verjüngt.

Foto: Friedrich Lang



*Exquisite
Bäderarchitektur und
ein vor Ort emissions-
freies Trolleybus-
System - in Bad
Homburgs Partner-
stadt Marienbad passt
das gut zusammen.
Das kantige Fahrzeug
vom Typ Skoda 14Tr
verkehrt heute nicht
mehr, es wurde durch
zeitgemäße Niederflur-
Trolleybusse ersetzt.*

Foto: Friedrich Lang



bahn zu überwinden und die beiden Verkehrsmittel ihren Stärken entsprechend zu kombinieren.

Ein aktuelles Beispiel ist die Verknüpfung der städtischen Straßenbahn im oberösterreichischen Gmund mit der meterspurigen Eisenbahn Gmund–Vorchdorf. Eine rund 650 Meter lange Neubaustrecke ermöglicht künftig den Übergang der Regionalzüge auf die städtische Straßenbahn und umgekehrt. Es entsteht ein System „aus einem Guss“ mit hochmodernem Fahrzeugpark und optimaler Innenstadt-Anbindung, noch dazu in einem sensiblen historischen Umfeld.

Die Parallelen zu Bad Homburg sind augenfällig und wurden auch von Mackinger angesprochen. Ebenso wie in Bad Homburg wurde auch in Gmund der wichtigste Innenstadt-Abschnitt der städtischen Straßenbahn vor rund 40 Jahren dem Autoverkehr geopfert. In Bad Homburg musste 1971 der Umbau der Straßenbahn zur U-Stadtbahn mit der angeblichen Unvereinbarkeit von Hochbahnsteigen im

Straßenraum als Argument herhalten. Gmund verlor seinen Innenstadt-Abschnitt im Jahr 1975 wegen des stetig ansteigenden Autoverkehrs.

Die oberösterreichische Stadt konnte aber im Dezember 2014 den ersten Abschnitt einer neuen Innenstadtquerung in Betrieb nehmen, während es beim Bad Homburger U2-Lückenschluss vom Vorort Gonsenheim zum Bahnhof immer neue Diskussionen und Verzögerungen gibt. Eine über den Bahnhof hinaus gehende Wiederanbindung der Bad Homburger Innenstadt an die Schiene liegt ferner denn je!

Mackinger nannte zahlreiche Fakten zu elektrischen Stadtbussen und erteilte Batteriebusen eine deutliche Absage. All-eine die Oberleitung biete eine kontinuierliche und wirtschaftliche Stromzuführung. Denkbar seien allerdings Kombinationsmodelle, wobei der Anteil der unter Fahrleitung zurückgelegten Strecke nach derzeitigem Stand der Technik zwischen Zweidritteln und Dreivierteln der Gesamtstrecke

betragen müsse, damit die Batterien wirtschaftlich aufgeladen werden können. Genauen Aufschluss darüber solle ein aktuelles Projekt in der Trolleybus-Stadt Esslingen am Neckar geben. Immerhin ermögliche die Kombination der beiden Systeme die fahrleitungsfreie Fahrt durch sensible Innenstädte.

Die Elektrifizierung städtischer Buslinien lohnt sich laut Mackinger ungefähr ab vier Gelenkbusfahrten pro Stunde (15-Minuten-takt) oder ab sechs Solobusfahrten (10-Minutentakt). Auch für die Elektrifizierung von Regionalbahnstrecken nannte Mackinger eine interessante Kennziffer. Im Stundentakt amortisierten sich die Kosten für den elektrischen Betrieb in 12 Jahren, beim Halbstundentakt binnen sechs Jahren. Interessant waren Mackingers Ausführungen zu den Batteriebussen: „Wenn sich der Batteriebetrieb rechnen würde, dann müssten LKW zu den ersten Anwendungen gehören. Sie haben keine Türen, die sich alle paar Minuten öffnen, keine Innenraumbeleuchtung, kaum Heizung und keinen Fahrkarten-Automaten.“ Es gebe aber keinen einzigen batteriebetriebenen LKW im kommerziellen Betrieb. Die aktuellen

Die Stadtbusse in Bad Homburg sollen auch weiterhin mit Diesel oder Erdgas betrieben werden



Batteriebus-Modelle seien das Ergebnis einer in Sachen E-Mobilität hoch motivierten und entsprechend subventionsfreundlichen Politik.

Oberbürgermeister Korwisi sagte, die Einrichtung eines Trolleybus-Systems sei für Bad Homburg keine Option. Er ließ sich auch von Mackingers Seitenhieb nicht beeindruckend, wonach gerade in Bad Homburgs Partnerstadt Marienbad diejenige Partei gewählt worden sei, die sich für den Erhalt des Trolleybusses einsetzt. Gleichwohl macht sich auch Korwisi in Bad Homburg Gedanken über die Antriebsart der künftigen Stadtbus-Flotte. Da bei den Dieseln, auch bei den Euro-6-Modellen, die Feinstaubbelastung im Vordergrund stehe, denke man über Erdgasbusse in der Kurstadt nach. Gunter Mackinger rechnete höhere Betriebskosten der Erdgasbusse vor und wies auf die vergleichsweise hohe CO₂-Belastung hin. E-Mobilität wird nach Ansicht Korwis in Bad Homburg auf der Schiene verwirklicht, nämlich auf der zu verlängernden U2 und auf der Regionaltangente West.

Der zweite Themenschwerpunkt des Abends war die mögliche Teilelektrifizierung der Taunusbahn. Frank Denfeld vom Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) erwies sich als ein deutlicher Befürworter des Fahrdrabes bis Usingen. Mackinger sprach sich aus ökonomischen und ökologischen Gründen prinzipiell ebenfalls für den elektrischen Betrieb aus. Gleichzeitig plädierte er dafür, die Strecke gut zu nutzen, denn auch für sich alleine betrachtet weniger wirtschaftliche Abschnitte dienen dazu, die Gesamtstrecke zu „füttern“ und die Fixkosten in ein positives Verhältnis zum Nutzen zu setzen.



In Zukunft sollen die HLB-Züge nicht mehr in Friedrichsdorf enden, sondern von Friedberg nach Bad Homburg weiter fahren. Die S-Bahn soll bis Usingen verlängert werden

Hier zeigte sich eine weitere Parallele zum Salzburger Land. Die Salzburger Lokalbahn wurde im vergangenen Jahr um drei Kilometer bis Ostermiething verlängert. Gerade einmal 2600 Einwohner werden dadurch direkt erschlossen. Die zuvor im noch wesentlich kleineren Dorf Trimmelkam endende Lokalbahn-Zweigstrecke erhält dadurch aber wieder einen besseren Verkehrswert. Dank starker P+R-Nutzung liegt die Fahrgastnachfrage bereits heute über der Prognose! Und in kürzester Zeit sei eine positive Entwicklung beim Zuzug neuer Einwohner festzustellen. Einen ähnlichen Nutzen hat die Reaktivierungsstrecke Grävenwiesbach–Brandoberndorf für die Einwohnerentwicklung im südlichen Lahn-Dill-Kreis und für das Gesamtsystem Taunusbahn.

Frank Denfeld skizzierte die Eckdaten der Taunusbahn-Teilelektrifizierung. Für 20 Millionen Euro soll der Fahrdrat bis Usingen gezogen werden. Durch die Nutzung vorhandener Triebwagenreserven im

S-Bahnbereich ergebe sich ein ausgesprochen hoher Nutzen-Kostenfaktor in der Größenordnung von Sieben. Der Autor dieses Artikels fragt sich allerdings was passiert, wenn die Deutsche Bahn die nächste S-Bahn-Ausschreibung nicht gewinnen sollte. Dann steht keine „kostenlose“ Fahrzeugreserve mehr zur Verfügung... Die entfallenden Taunusbahn-Dieselszüge sollen zwischen Friedrichsdorf und Bad Homburg durch die zu verlängernde Regionalbahnlinie 16 von und nach Friedberg ersetzt werden. Die Einführung des S-Bahn-Betriebs bis Usingen werde einen Fahrgastanstieg von 11.000 auf 17.000 bis 18.000 Fahrgästen pro Werktag bewirken.

Teile des Publikums und auch einige Podiumsteilnehmer nahmen eine kritische Position zur Teilelektrifizierung der Taunusbahn ein. Im Fokus der Kritik stand der Umsteigezwang in Usingen. VHT-Geschäftsführer Frank Denfeld argumentierte dagegen, dass auch heute schon viele Taunusbahn-Fahrgäste umsteigen müssten,



Hier sollen in Zukunft S-Bahnen fahren: Streckenabschnitt der Taunusbahn zwischen Usingen und Neu-Anspach

und zwar in Bad Homburg. Für viele Kunden entständen dagegen neue umsteigefreie Verbindungen in die Frankfurter Innenstadt.

Das aus Sicht des Autors stichhaltigste Argument kam von Professor Walter Söhnlein, der auf den weiterhin erforderlichen großen Dieselfahrzeug-Fuhrpark hinwies. Denn aus dem nördlichen Streckenabschnitt Usingen–Brandoberndorf, der nach den aktuellen Plänen keinen Fahrdraht erhält, sollen zu den Hauptverkehrszeiten weiterhin durchgehende Züge von und nach Frankfurt angeboten werden. Die dafür erforderlichen Fahrzeuge würden über weite Teile des Tages sowie am Wochenende nicht genutzt. Aus dem Publikum kam die Anregung, den erneuerungsbedürftigen Hasselborner Tunnel im Rahmen der Sanierung für den elektrischen Betrieb herzurichten. Dazu solle man sich am elektrischen Betrieb im Murgtal orien-

tieren, den die Albthal-Verkehrsgesellschaft in den vorhandenen kleinprofiligen Tunneln mit Hilfe fester Stromschienen einführen konnte.

Der Autor dieses Artikels gewann den Eindruck, dass die S-Bahnverlängerung bis Usingen bei den Verantwortlichen als prinzipiell beschlossene Sache betrachtet wird. Umso mehr muss es jetzt darum gehen, den Umsteigevorgang in Usingen zu optimieren und die Gesamtfahrzeiten erträglich zu halten. Denn die S-Bahn ist auf Grund ihrer zahlreichen Halte kein schnelles Verkehrsmittel im Vergleich zum Stadtexpress. Und es muss zumindest mittelfristig auch für den Nordabschnitt eine elektrische Lösung her, denn „Dieselinseln“ sind immer unwirtschaftlich. Allerdings brauchen Hasselborn und Hundstadt auch keine S-Bahn-Vollzüge... Hier muss ein auf das Verkehrsaufkommen abgestimmtes Konzept eingeführt werden.

Ausbau der Main-Weser-Bahn im Schneckentempo

(jl) Seit 1996 wird über den Ausbau der Main-Weser-Bahn gesprochen, zwischen Friedberg und Frankfurt-West ist der Ausbau auf vier Gleise geplant. Doch bis heute wurde noch kein Meter neue Schiene verlegt. Woran liegt es? Die Hessenschiene hat nachgefragt.

Mit Einführung des Rhein-Main-Verkehrsverbunds 1995 wurde der S-Bahn-Takt von 20 auf 15 Minuten verkürzt. Dies hatte auf der Main-Weser-Bahn mit der S-Bahnlinie S6 Folgen: Nicht mehr alle S-Bahnen können in der Hauptverkehrszeit von / bis Friedberg durchfahren, weil sie sonst andere Regionalexpresszüge zu stark behindern. So beginnt und endet fast jede zweite S-Bahn in Groß Karben.

Trotzdem ist die Lücke zwischen zwei S-Bahnen oft nicht groß genug, um auch noch Regionalexpresszüge durch den Flaschenhals Friedberg - Frankfurt-West ohne Behinderung durchzufädeln. Die Strecke soll deshalb zwei zusätzliche Gleise erhalten, um die langsamen S-Bahnen von den schnelleren Zügen des Regional-, Fern- und Güterverkehrs zu trennen.

Die Überlastung der Strecke hat Folgen bis nach Mittelhessen: So steht für den Mittelhessenexpress alle zwei Stunden keine schnelle Fahrplantrasse zur Verfügung. Der Zug hält deshalb zwischen Friedberg und Gießen auf allen Stationen sowie in Bad Vilbel. In Friedberg ergeben sich dadurch lange Übergangszeiten zu den Anschlusszügen, ebenso in Bad Nauheim und Butzbach zu verschiedenen Buslinien. Der Fahrplan ist schlecht merkbar, weil die Züge jede Stunde zu anderen Abfahrtszeiten verkehren.

Im geplanten ersten Bauabschnitt von Frankfurt-West nach Bad Vilbel besteht auf dem Gebiet des Wetteraukreises (Haltepunkt Berkersheim bis Bad Vilbel) bereits seit mehreren Jahren ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss. Gebaut wurde



Zwischen Friedberg und Frankfurt-West nutzen S-Bahn (links) und die übrigen Züge (rechts oben) das gleiche Gleis. Die Bilder entstanden im Bahnhof Bad Vilbel

außer einer neuen Unterführung mit Zugang zu den Bahnsteigen in Bad Vilbel noch nichts. Zur Zeit finden im Bahnhof Bad Vilbel Arbeiten an den Nebengleisen statt, wobei unter anderem Schwellen ausgetauscht werden.

Für den Abschnitt Frankfurt-West - Stadtgrenze teilte das Regierungspräsidium Darmstadt auf Anfrage mit, dass „aufgrund der Klagen der Bürgerinitiative '2 statt 4' Ergänzungen zum Lärmschutz und Erschütterungsschutz notwendig (sind), von denen das vierte und bislang letzte Änderungsfahren nach Abschluss des Anhörungsverfahrens im letzten Dezember abgeschlossen und dem Eisenbahn-Bundesamt zur Entscheidung über die Planfeststellung vorgelegt (wurde). Die anderen Belange aus diesem Bereich sind bestandskräftig abgehandelt“.

Für den ersten Bauabschnitt besteht somit die Hoffnung, dass dieser in diesem Jahr komplett planfestgestellt wird und damit Baurecht erlangt. Im zweiten Bauabschnitt wurde das Offenlegungsverfahren im August 2011 eingeleitet. Ottmar Henisch vom RP Darmstadt teilte zum Sachstand mit: „Dazu sind eine Vielzahl von Stellungnahmen und ca. 1600 Einwendungen vorgelegt worden. Alle Stellungnahmen und Einwendungen wurden der Vorhabenträgerin (DB ProjektBau GmbH) Ende 2011 zur Kenntnisnahme und der Möglichkeit zur Erwidern vorgelegt.“

Aufgrund der Vielzahl der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen hat die DB ProjektBau GmbH umfangreiche Umplanungen und Änderungen vorgenommen. Dadurch wird eine erneute Offenlage der geänderten Unterlagen erforderlich. Die geänderten Planunterlagen



werden derzeit auf Vollständigkeit geprüft. Sobald die als vollständig erachteten geänderten Unterlagen vorliegen, wird die erneute Offenlage veranlasst. Nach dem derzeitigen Stand der Dinge rechne ich mit einer Offenlage frühestens nach den hessischen Sommerferien 2015.

Ein Erörterungstermin wird erst nach dem Abschluss des Anhörungs- und Offenlageverfahrens für die geänderte Planung anberaumt werden. Nach meiner bisherigen Einschätzung wird das frühestens in 2016 der Fall sein“.

Der zweite Bauabschnitt wird also mit mehreren Jahren Verzögerung realisiert werden können. Aber auch im ersten Bauabschnitt gibt es noch offene Fragen. So sollte ein bestehender Bahnübergang in Berkersheim durch eine Unterführung ersetzt werden. Diese wurde aber mit 30 Mio Euro so teuer, dass jetzt eine Brücke über die Bahn geplant ist (Kosten der Brücke: Rund 8 Mio Euro).

Es bleibt zu hoffen, dass die Umplanungen zügig abgeschlossen werden, damit nach der Planfeststellung sofort mit dem Bau begonnen werden kann. Aufgrund der stetig steigenden Fahrgastzahlen ist eine Kapazitätserweiterung in diesem Streckenabschnitt unbedingt notwendig.

Wann rollen wieder Züge über die Eiserne Hand?

(hpg) Für die im Sommer 1986 in Wiesbaden gegründete historisch-technische Vereinigung „Nassauische Touristik-Bahn e.V.“ (NTB) scheint es nun nach fünfjährigem Stillstand eine Zukunft zu geben. Von der bislang eher kritisch eingestellten CDU-Stadtverordnetenfraktion der Landeshauptstadt wurde die Zustimmung zur Gewährung von finanziellen Mitteln signalisiert.

Bei einer Wanderung über die Gleise der Aartalbahn vom Taunuskamm nach Wiesbaden-Dotzheim waren Vereinsmitglieder und Gäste am 1. März noch weniger hoffnungsfroh. Rund 70 Teilnehmer hatten sich an diesem Sonntag an der Eisernen Hand, mit 421 m über NN dem höchsten Punkt der vor 125 Jahren eröffneten Strecke, eingefunden.

Eine solche Wanderung wäre bis zum November 2014 nicht möglich gewesen, da die im Eigentum der Stadt Wiesbaden stehende ESWE Verkehr GmbH den hessischen Teil der Aartalbahn von der Deutschen Bahn gepachtet hatte. Seit 2009 war es den ehrenamtlichen Mitgliedern der NTB nicht mehr gestattet, die Arbeiten zum Freischnitt der Trasse durchzuführen. In weiten Abschnitten waren und sind die Gleisanlagen zugewachsen und unpassierbar. Erst die Übernahme der Infrastruktur durch die 2014 eigens gegründete NTB-Tochter „Aartalbahn-Infrastruktur Gesellschaft mbH“ ermöglichte die Wiederaufnahme der Vegetationsarbeiten als wichtige Voraussetzung für den Einsatz von Arbeitszügen. Als kompetentes Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen (EIU) hat sich die NTB die Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE), Bonn, als Partner gewählt. Was die Vereinsmitglieder bislang geleistet haben, zeigte sich bei der Wanderung auf eindrucksvolle Weise.



Ob es in Zukunft wieder einen touristischen Zugverkehr ins Aartal geben wird, hängt ganz wesentlich von den Entscheidungen der Stadtverordnetenversammlung in Wiesbaden ab. Eine Wandergruppe erkundete jetzt den Zustand der Strecke.

3 Fotos: Hans-Peter Günther



Die Wandergruppe der Nassauischen Touristik-Bahn unter der "Seufzerbrücke", deren Namen und Zustand als Synonym für den hessischen Teil der Aartalbahn stehen kann.

Zugesagte Mittel fehlen

Die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden hatte im Juli 2014 beschlossen, eine Million Euro in die Instandsetzung der Strecke zu investieren und zudem pro Jahr 162.000 Euro an den Verein NTB für die laufenden Kosten zu zahlen. Zum Vergleich: In den Vorjahren erhielt die ESWE-Verkehr durchschnittlich über 300.000 Euro von der Stadt für die Aartalbahn. Der Beschluss im Sommer 2014 sei nur unter Vorbehalt getroffen worden, erläuterte der verkehrspolitische Sprecher der CDU-Fraktion Hans-Martin Kessler. Denn die Stadt habe prüfen müssen, ob der Zuschuss nach den EU-Beihilferichtlinien möglicherweise als unzulässige Subventionierung eingestuft werden könne. Zur Klärung dieser Frage wurde ein Gut-

achten eines renommierten Büros erstellt, das diese Frage verneint. Die Kämmererei hat daraufhin eine Magistratsvorlage erstellt. Während für die SPD-Fraktion damit die Bedenken ausgeräumt sind, sieht deren Koalitionspartner CDU noch weiteren Prüfungsbedarf und verknüpft eine Zustimmung mit weiteren Forderungen und Zusicherungen von Kämmerer Axel Imholz (SPD).

Brückenzustand besser

Die Nassauische Touristik-Bahn kann seit 2009 ihren Standort am Bahnhof Dotzheim nicht mehr verlassen. Nach verschiedenen Kollisionen an der Eisenbahnbrücke über die Flachstraße (Durchfahrthöhe 3,60 m) hatte ESWE-Verkehr diese für jeglichen Schienenverkehr sperren las-



Nur ausnahmsweise - im Rahmen einer geführten Wanderung - war das Betreten der Gleise gestattet.

Unternehmen des Vereins ist lediglich Pächter und die Stadt möchte den Neubau einer Straßenbrücke mit größerer Durchfahrthöhe. Für die NTB war bereits der Neubau der Brücke über die B54-Magistrale in Taunusstein über viele Jahre eine hohe finanzielle Belastung. 2008

sen. Doch obwohl bereits seit geraumer Zeit ein Planfeststellungsbescheid für einen Neubau mit einer zukünftigen Höhe von 4,50 Metern vorliegt, gibt es bislang weder Ausschreibungen noch Vergaben. Eine jetzt im Auftrag der NTB durch den renommierten Brücken-Sachverständigen Prof. Dr. Karl Georg Schütz aus Kempten erfolgte Prüfung kommt überdies zu dem Ergebnis, dass über die bestehende Brücke aus technischer Sicht ein Bauzugbetrieb sofort und ohne zusätzliche Verstärkungs- oder Reparaturmaßnahmen aufgenommen werden kann, sobald die Betriebsgenehmigung der Eisenbahnaufsicht vorliegt.

hatte der Rheingau-Taunus-Kreis die vom Verein erbaute und 1994 in Betrieb genommene kombinierte Eisenbahn- und Fußgängerbrücke erworben.

Die Aartalbahn-Wanderer, unter denen sich auch Politiker aus der Stadtverordnetenversammlung und den Ortsbeiräten befanden, waren sich bei der abschließenden Kaffeepause im Dotzheimer Bahnhof jedoch einig, dass den Mitarbeitern des Vereins Nassauische Touristik-Bahn jede nur denkbare Unterstützung zukommen sollte, um möglichst bald wieder mit Zügen von Wiesbaden auf die Taunushöhen fahren zu können.

Gegen die weitere Nutzung der alten Brücke wendet sich CDU-Mann Kessler, denn die Stadt lege Wert auf die Realisierung der vorliegenden Neubauplanung der Brücke mit einer um 90 Zentimeter größeren Durchfahrthöhe und nur dann könne der städtische Zuschuss gewährt werden. Inwieweit der Verein diesen Neubau stemmen kann und sich vorher der Einsatz von Bauzügen durchführen lässt, ist derzeit noch offen. Die Strecke ist nach wie vor Eigentum der DB AG, das Infrastruktur-

Seit einem Ortstermin mit hochrangigen Vertretern der DB Netz AG am 5. März sind auch die Aussichten für eine Reaktivierung des seit 32 Jahren brach und unter dichtem Bewuchs liegenden Verbindungsgleises vom Wiesbadener Hauptbahnhof zum ehemaligen Haltepunkt Landesdenkmal gestiegen. Das wäre eine wichtige Voraussetzung für einen Zugverkehr ab dem Hauptbahnhof zur Landescgartenschau nach Bad Schwalbach.

Umfangreiche Investitionen in Hessen geplant

(db/lk) Anfang März stellte die Deutsche Bahn ein Maßnahmenpaket vor, welches bis 2019 den Schienenwegen in Hessen zu Gute kommen soll. 1,8 Milliarden Euro stehen nach aktueller Planung in den nächsten fünf Jahren für die Modernisierung und Erneuerung von Stellwerken, Brücken, Tunnel, Gleisen, Weichen, Bahnhöfen und für das Bahnstromnetz zur Verfügung.

Allein in 2015 stehen über 350 Millionen Euro bereit, mit denen die Bahn unter anderem rund 310 Kilometer Schienen, 120 Weichen und elf Brücken erneuert und zwei elektronische Stellwerke baut. Für zahlreiche Bahnhöfe sind Modernisierungsmaßnahmen vorgesehen. Für die Energieversorgung wird mit dem Bau von zwei neuen Unterwerken und 18 neuen Trafostationen begonnen. Die Mittel stammen aus der neuen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV II), in der sich Bund und Bahn auf das größte Modernisierungsprogramm verständigt haben, das es in der Infrastruktur gab. Insgesamt

werden in den kommenden fünf Jahren 28 Milliarden Euro in die bestehende Infrastruktur in Deutschland fließen, das sind acht Milliarden Euro mehr als bisher. Damit startet auch in Hessen das größte Modernisierungsprogramm für eine leistungsstarke, nachhaltige und moderne Infrastruktur.

Die Planungen sehen für den Oberbau in diesem Jahr unter anderem umfangreiche Gleiserneuerungen zwischen Fulda und Bad Hersfeld und zwischen Frankfurt-Raunheim und Frankfurt-Schwanheim vor. Rund sieben Millionen Euro werden hier

*Umfangreiche Gleisbauarbeiten sind zwischen Fulda und Bad Hersfeld geplant.
Im Bild ein ICE im Jahr 2011 bei Hünfeld*





Zwischen Butzbach und Niederwöllstadt wird 2015 ein neues Stellwerk in Betrieb genommen. Die dazu gehörigen Signale lagen schon letztes Jahr zum Einbau bereit

investiert. Auf der südlichen Main-Weser-Bahn zwischen den Bahnhöfen Butzbach und Nieder-Wöllstadt beginnen die Gleiserneuerungen, einschließlich der Lärmschutzarbeiten in Bad Nauheim ab Januar 2016. Hier investiert die DB rund zwei Millionen Euro. Die Planungen für weitere Baumaßnahmen laufen.

Ebenfalls in diesem Jahr werden zwei der vier neuen elektronischen Stellwerke gebaut und in Betrieb genommen. Für rund 59 Millionen Euro entsteht in Friedberg ein elektronisches Stellwerk für den Streckenbereich Nidderau (ausschließlich) - Assenheim – Friedberg (Hess) und Nieder-Wöllstadt (ausschließlich) – Friedberg (Hess) –Butzbach (ausschließlich). Die Bauarbeiten von März bis Dezember haben keine verkehrlichen Auswirkungen auf den Personenverkehr.

In Diez wird für rund 30 Millionen Euro das elektronische Stellwerk „Untere Lahn“ für den Streckenabschnitt Koblenz–Limburg gebaut. Während der Bauphase zwischen Juli und August kann es zum Ausfall von Zügen kommen. Hierfür ist

Schienenersatzverkehr vorgesehen.

Das in mehreren Bauphasen schon seit Dezember 2014 im Bau befindliche neue elektronische Stellwerk für den S-Bahntunnel in Frankfurt wird bis Dezember 2018 fertiggestellt. Rund 90 Millionen Euro beträgt die Investitionssumme. Für die Baumaßnahmen sind Totalsperrungen in den Sommerferien 2015 und in den Oster- und Sommerferien 2016 mit einem besonderen Betriebs- und Verkehrsprogramm notwendig. Das vierte neue elektronische Stellwerk entsteht in Haunetal für den Streckenabschnitt zwischen Bad Hersfeld und Burg-haun und geht im Jahr 2018 in Betrieb. Die Investitionssumme beträgt rund 39 Millionen Euro.

Investitionen in Ingenieurbauwerke wie Eisenbahnüberführungen oder Stützwände sind ebenfalls vorgesehen. Die Planungen sehen in den nächsten Jahren unter anderem Brückenerneuerungen in Gelnhausen, Offenbach und Darmstadt vor. In 2017 ist eine Stützwand- und Dammsanierung zwischen Hochheim und Flörsheim für rund

Im Frankfurter Hauptbahnhof werden dieses Jahr weitere Bahnsteige erneuert



24 Millionen Euro geplant und die Sanierung der Main-Neckar-Brücke in Frankfurt. Dazu gehören neben Sanierungsarbeiten an der Brücke Gleiserneuerungen in Frankfurt-Süd und Weichenerneuerungen an der Neckareinfahrt/Emscher Brücke. Aufgrund der erforderlichen Totalsperrung während der Arbeiten an acht Wochenenden in der Zeit von Januar bis März 2017 wird es zu Fahrplanänderungen kommen.

Für zahlreiche Bahnhöfen in Hessen laufen ebenfalls die Planungen für die Modernisierungsmaßnahmen der nächsten Jahre. Sie beinhalten zum Beispiel den Bau von neuen Bahnsteigen, Bahnsteigdächern oder auch den Neubau von neuer Bahnsteigausstattung und Beleuchtung. Es sind unter anderem entlang der Main-Weser-Bahn die Bahnhöfe Borken, Friedberg und Wabern, auf der Nibelungen-Bahn Lorsch und Bürstadt und auf der Main-Neckar-Bahn Bickenbach, Darmstadt Nord, und Darmstadt Süd. Ein Bahnhofsprojekt auf der Kinzigtalbahn ist der Bahnhof Schlüchtern. In Frankfurt(Main) Hauptbahnhof und Frankfurt (Main) Süd stehen ebenfalls Bau-

arbeiten an, zum Beispiel Bahnsteigarbeiten.

Ferner sind Arbeiten an der Energie-Infrastruktur der DB geplant. Über 840 Kilometer Bahnstromleitungen verfügt die Bahn in Hessen. Rund 42 Millionen Euro werden in den nächsten Jahren für die Erneuerung des Bahnstromnetzes ausgegeben. Die Baumaßnahmen dienen zum langfristigen Erhalt der Versorgungssicherheit. Es werden 18 neue Trafostationen, die zur Versorgung von bahnbetrieblichen Anlagen erforderlich sind, mit Standorten in Frankfurt, Fulda, Hanau, Wetzlar, Darmstadt, Gießen, Friedberg, Hann-Münden, Mainz, Stromberg, Urmitz und Andernach gebaut und in Friedberg und in Frankfurt-Rödelheim entstehen weiterhin zwei neue Unterwerke.

Der Fahrgastverband zeigt sich erfreut, dass umfangreiche Investitionen ins Schienennetz geplant sind. Insbesondere in den wichtigen Knotenbahnhof Friedberg (Hess) sind dringend Investitionen in die Unterführung und Bahnsteiganlagen (Barrierefreiheit) notwendig.

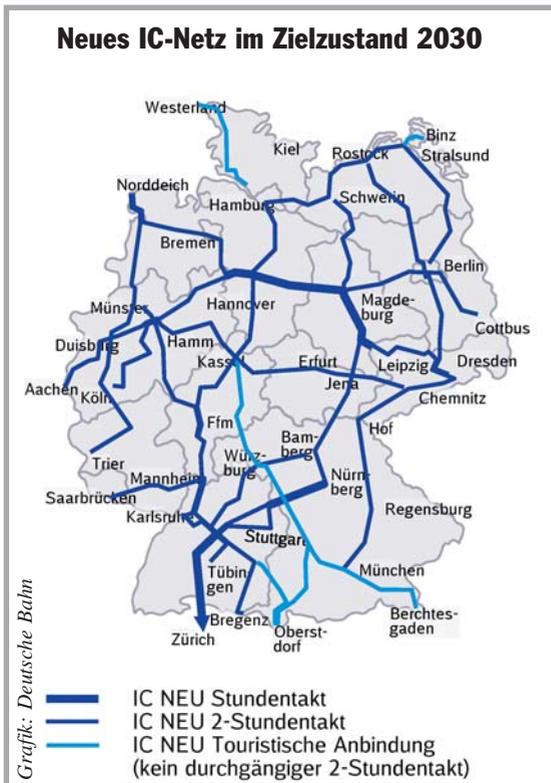
Was bringt die DB Kundenoffensive für Hessen?

(fl) Die Deutsche Bahn präsentierte am 18. März 2015 ihre Strategie für den Fernverkehr in den kommenden 15 Jahren bis 2030. Der Kauf neuer ICE- und IC-Garnituren, die Inbetriebnahme einiger Streckenneu- und Ausbauten (NBS/ABS) und auch die neue Konkurrenz durch die Fernbusse motivieren die Staatsbahn offenbar zu einer Vorwärtsstrategie, die an vielen Stellen bemerkenswerte „Züge“ aufweist. Für Hessen ändert sich indes nicht allzu viel, abgesehen von der Wiedereinführung des Fernverkehrs auf der Verbindung Frankfurt – Wetzlar – Siegen – Münster.

Außerdem spricht die Bahn davon, den Halbstundentakt im ICE-Verkehr auf den nachfragestärksten Linien einführen zu wollen. Aussagen zu einzelnen ICE-Linien gab es am 18. März noch nicht, es dürfte

aber klar sein, dass im hessischen Korridor (Göttingen) – Kassel – Fulda – Frankfurt – (Mannheim) Taktverdichtungen nur nach entsprechenden Neu- und Ausbauten vorstellbar sind. Während es aber für die im Bau befindlichen Neu- und Ausbaustrecken außerhalb Hessens feste Zeitpläne gibt, zum Beispiel für die NBS/ABS Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig oder auch für Stuttgart 21 mit der NBS nach Ulm, sind die hessischen Projekte in einem viel früheren Stadium und zum Teil noch immer von Trassendiskussionen geprägt.

Immerhin- die Präsentation der als „Kundenoffensive“ bezeichneten Fernverkehrsstrategie kann als erster Baustein für ein von den Verkehrs- und Umweltverbänden immer wieder angemahntes Ziel-Fahrplankonzept gelten, anhand dessen sich der Bedarf für Neu- und Ausbauten bezüglich der Fahrzeiten und der Streckenleistungsfähigkeit endlich punktgenau ableiten lässt. Neu- und Ausbauten sollten prinzipiell nach dem Grundsatz „so schnell wie nötig statt so schnell wie möglich“ erfolgen.



Auf dem neuen IC-Netz werden Doppelstockzüge verkehren. Ein erster Zug wurde zur Bahnmesse Innotrans im September 2014 in Berlin vorgestellt



Bei der ab 2019 geplanten Wiedereinführung der ehemaligen Interregiolinie 22 Frankfurt – Wetzlar – Siegen – Hagen – Münster als IC-Linie darf man auf die Haltepunktstrategie gespannt sein. Die Deutsche Bahn nannte nur Wetzlar und Siegen als neue Halte. Alle weiteren ehemaligen Fernbahnhöfe wie etwa Dillenburg oder auch Bad Nauheim bleiben demnach außen vor. Angesichts des niedrigen Ausbaustandards der Dill- und Ruhr-Sieg-Strecke ist das sicher eine nachvollziehbare Entscheidung, um wenigstens halbwegs akzeptable Reisezeiten für die Quell- und Zielregion Siegen zu erzielen.

Offene Fragen bleiben auch bei der fahrplantechnischen und tariflichen Einbindung der neuen IC-Linie in das bestehende Regionalverkehrsnetz. Zwischen Gießen und Frankfurt drängen die Intercities der Linie Hamburg – Kassel – Frankfurt – Karlsruhe bereits heute regelmäßig den regionalen Mittelhessen-Express in langsame Fahrplanlagen, ohne dass der IC für Regionalverkehrskunden eine wirkliche

Alternative darstellt, denn Verbundfahrtscheine und regionale Angebote gelten im Fernzug natürlich nicht. Zwischen Gießen und Frankfurt steigt mit der Einführung weiterer Fernzüge der Druck für einen Streckenausbau, ebenso wie zwischen Frankfurt und Mannheim und im Kinzigtal bzw. dem Bahndreieck Spessart.

Fazit: Mit der „Kundenoffensive“ der Deutschen Bahn steigt gerade im „Durchgangsland Hessen“ der Druck, die Trassendiskussionen um den Korridor Fulda – Frankfurt – Mannheim endlich voranzubringen. Die Offensive ist auch ein Argument, Darmstadt optimal und möglichst mit nördlicher und südlicher Einfahrt in den bestehenden Hauptbahnhof bei gleichzeitiger Schaffung einer schnellen Umfahrmöglichkeit in das Schnellfahrnetz einzubinden. Denn dichtere ICE-Takte lassen auch eine größere Differenzierung nach metropolenverbindenden Schnelllinien und eher regional orientierten Verbindungen in kleinere Großstädte zu. Der Markt für beide Zugarten ist vorhanden.

Frankfurter Tag der Verkehrsgeschichte

(fl) Einmal pro Jahr findet in Frankfurt am Main der „Tag der Verkehrsgeschichte“ statt. Organisiert wird er durch die drei im Eisenbahnforum Rhein-Main (EFRM) organisierten Vereine Historische Eisenbahn Frankfurt e. V., Frankfurter Feldbahnmuseum e. V. und Historische Straßenbahn der Stadt Frankfurt am Main e. V. Seit 2014 beteiligt sich auch die Museumseisenbahn Hanau, ebenfalls Mitglied des EFRM, an der Veranstaltung.

Besucher haben einen Tag lang (dieses Jahr am 14. Juni 2015) die Möglichkeit, mit einem Kombiticket die einzelnen Museen und Ausstellungen zu besuchen sowie den Pendelverkehr mit historischen Zügen, Straßenbahnen und Bussen zu nutzen.

Im Verkehrsmuseum Frankfurt werden neben vielen Trieb- und Beiwagen der Straßenbahn sowie Bussen und Sonderfahrzeugen unter anderem ein Wagen der Pferdestraßenbahn, die zwischen 1872 und 1904 als Vorläufer der elektrischen Straßenbahn verkehrte, ausgestellt. Auch Frankfurts erster U-Bahnwagen des Typs „U1“, ist in der Fahrzeugsammlung zu sehen.

Über 50 Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven, etwa 150 Wagen aller Art,



Mehrere historische Straßenbahngarnituren pendeln auf einer extra eingerichteten Museumslinie

von der Kipplore bis zum Kleinbahn-Personenwagen, sowie die Ausstellungen in den Hallen und auf dem Gelände des Frankfurter Feldbahnmuseums dokumentieren die einstige Vielfalt dieses Verkehrsmittels. Die Exponate sind teilweise über 100 Jahre alt.



Auf dem Betriebsgelände der Historischen Eisenbahn Frankfurt in der Intzestraße wird eine Eisenbahnausstellung präsentiert. Zu sehen sind neben Dampflokomotiven

2014 trafen am Tag der Verkehrsgeschichte im Museums-BW Hanau die Dampflok 01 118 und 01 150 aufeinander

*Das Straßenbahn- und das
Feldbahnmuseum verbindet
dieser Bus (Baujahr 1979)
aus FVV-Zeiten*

u. a. auch historische Reisezug- und Güterwagen.

Im Rahmen des Tags der Verkehrsgesichte findet auch ein geführter Stadtrundgang durch die Geschichte der Frankfurter Eisenbahn statt. Die Führung Bernhard Hagers von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte umreißt die Zeit von 1839 bis zur Gegenwart.

Fahrten in historischen Zügen, Straßenbahnen und Bussen

Neben den Fahrzeugausstellungen haben die Besucher die Möglichkeit, in zahlreichen historischen Fahrzeugen zwischen den einzelnen Veranstaltungsorten zu pendeln. So verkehren voraussichtlich Züge der Historischen Eisenbahn auf der Hafensbahn entlang des Mains. Durch den Rebstockpark können Besucher mit einem durch eine Dampflok gezogenen Personenwagen des Feldbahnmuseums fahren. Zwischen dem Verkehrs-

*Im Feldbahnmuseum
Frankfurt kommen an
diesem Tag zahlreiche
Personen- und Güterzüge
zum Einsatz*



museum und der Innenstadt pendeln Straßenbahndtimmer der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main. Ergänzt wird der Pendelverkehr durch historische Omnibusse, die das Feldbahnmuseum, die Innenstadt und das Verkehrsmuseum miteinander verbinden. Als Startpunkt für eine Tour eignen sich die einzelnen Museen oder die Haltestellen Römer/Paulskirche bzw. Eiserner Steg.

Infos unter: www.verkehrsmuseum.info



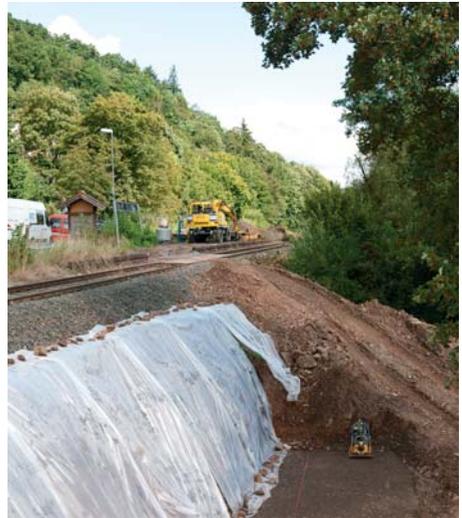
Uplandbahn Korbach - Brilon Wald NVV-Linie R4 Zug fährt gegen Baum

(js) Am Freitag, dem 9. Januar 2015 wurde ein Triebwagen der Kurhessenbahn durch einen umstürzenden Baum auf seiner Fahrt von Korbach nach Brilon/Wald schwer beschädigt. Der Unfall ereignete sich gegen 10 Uhr am Vormittag zwischen Eimelrod und Usseln. Während der Triebwagenführer einen Schock erlitt, blieb der einzige weibliche Fahrgast im Zug unverletzt. Die Frau wurde durch Helfer der Feuerwehr zu ihrem Zielort Usseln gebracht. Die Feuerwehr aus Usseln beseitigte den Baum von der Strecke und der Notfallmanager der Kurhessenbahn überprüfte den Schaden am Zug.

Edertalbahn Korbach - Frankenberg Arbeiten zur Streckenreaktivierung gehen voran

(js) Die Bauarbeiten zur Reaktivierung der Edertalbahn dauern derzeit noch an. Auch während der Wintermonate wurden die Sanierungsarbeiten an den beiden Tunneln bei Itter ohne Unterbrechung fortgesetzt. Dagegen legten die Außenarbeiten an den Bahnsteiganlagen eine Winterpause ein. Ab März sollen auch diese Arbeiten fortgesetzt werden, dann sollen auch die Gleisbauarbeiten beginnen.

Nachdem im Januar dieses Jahres die letzten Ausschreibungen abgeschlossen werden konnten, wurde bekannt, dass sich die Gesamtkosten für die Reaktivierung



Im September 2014 fanden Arbeiten am Haltepunkt Frankenberg-Goßberg an einer Stützmauer statt

nochmals um 2,4 Millionen Euro erhöhen werden. Die Summe wird jetzt mit 20,8 Millionen Euro veranschlagt. Das wird die Kritiker wieder erzürnen. Anfangs wurden die Baukosten mit 14 Millionen kalkuliert, bei Baubeginn wurde die Zahl auf 18,4 Millionen Euro angegeben. Die Streckeneröffnung ist für den 11. September vorgesehen, dazu sollen Bahnhofsfeste und Sonderzüge organisiert werden.

Regionaltangente West mit neuen Mitgliedern

(hpg) Um Planung und Realisierung der Regionaltangente West (RTW) zu beschleunigen, ist das Land Hessen der RTW-Planungsgesellschaft beigetreten. Dies teilte Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir am 26. November 2014 in Wiesbaden mit: „Wir brauchen eine leistungsfähige

hige Schieneninfrastruktur im Rhein-Main-Gebiet, um für Pendlerinnen und Pendler den Umstieg vom Auto auf die Bahn attraktiver zu machen. Aber auch Unternehmen legen heute viel mehr Wert auf eine klimafreundliche Verkehrsanbindung. Sie wird ein zunehmend wichtigeres Entscheidungskriterium in der Standortauswahl", erklärte der Minister.

Neben dem Land Hessen sind auch Eschborn, Schwalbach und Neu-Isenburg Mitglieder der Planungsgesellschaft geworden. Die notarielle Beurkundung wurde im Aufsichtsrat und der Gesellschafterversammlung im Landratsamt des Hochtaunuskreises vollzogen. Damit wird die Gesellschaft vom Land Hessen, dem Hochtaunuskreis, dem Main-Taunuskreis, dem Kreis Offenbach, den Städten Bad Homburg, Eschborn, Schwalbach, Neu-Isenburg und Frankfurt sowie dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) getragen.

Main-Weser-Bahn RMV-Linie 30 Bahnhof Marburg-Süd soll modernisiert werden

(js) Die Stadt Marburg, die Deutsche Bahn und der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) werden einen Kooperationsvertrag aufsetzen, in dem sie die Modernisierung und den barrierefreien Umbau des Marburger Südbahnhofs vereinbaren, so die Aussage von Bürgermeister Dr. Franz Kahle (Grüne). Die Planungen für einen barrierefreien Umbau des Südbahnhofes existieren bereits seit 20 Jahren. Diese betreffen hauptsächlich das

Gleis in Richtung Gießen/Frankfurt, das nur über eine Fußgängerbrücke erreichbar ist.

Die Rahmenvereinbarung des Landes Hessen mit der Deutschen Bahn Station & Service GmbH und den hessischen Verkehrsverbänden zur Umsetzung eines Paketes von Infrastrukturmaßnahmen sieht einen Zeitraum von 2011 bis 2019 vor, eine Fortsetzung des Programms über diesen Zeitraum hinaus ist ungewiss. Daher sieht der Zeitplan den Umbau des Marburger Südbahnhofs im Jahr 2018 vor. Vorher muss noch die Planung durchgeführt werden. Für das Projekt ist eine Investitionssumme von etwa 2,5 Millionen Euro vorgesehen. Das Land Hessen soll 85% der Baukosten übernehmen, der RMV die Hälfte der Planungskosten.

Bau von Schallschutzwänden in Butzbach

(jl) Im Rahmen des Programms „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“ baut die Deutsche Bahn

In Butzbach werden Löcher für die Fundamente der Lärmschutzwand gebohrt





In Kirchgöns entstehen Lärmschutzwände auf beiden Seiten der Bahn

insgesamt drei Schallschutzwände in Butzbach. Sie liegen in Kirch-Göns im Bahnhofsbereich, in Butzbach-Nord nordwestlich der Bahnstrecke an der Heinrich-Schneider-Siedlung, in Butzbach östlich der Strecke an der Ludwigstraße und Weinstraße sowie in Ostheim westlich der Strecke im Bahnsteigbereich. Die Schallschutzwände aus schallabsorbierenden Aluminiumelementen werden größtenteils eine Höhe von 3 Metern über Schienenoberkante haben. Die Gesamtlänge der Schallschutzwände beträgt über 2,2 km. Die Bauarbeiten sollen bis Oktober 2015 abgeschlossen sein.

Seit 1999 wird die „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“ von der Bundesregierung gefördert. Damit wurde erstmals die finanzielle Möglichkeit geschaffen, Schallschutzmaßnahmen auch entlang vorhandener Schienenwege umzusetzen. Aktuell stehen dem Programm jährlich Haushaltsmittel in Höhe von 100 Millionen Euro zur Verfügung. Bei der Lärmsanierung handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Bundes. Bundesweit sind aktuell in 1.550 Ortsdurchfahrten Lärmsanierungsmaßnahmen in Planung, Bau

oder bereits abgeschlossen. Mit der Realisierung ist die DB ProjektBau GmbH beauftragt.

Nordmainische S-Bahn Frankfurt-Süd - Frankfurt-Ost - Hanau Hbf RMV-Linie RB55 Planfeststellung für Nordmainische S-Bahn läuft

(ac) Inzwischen ist auch für den auf Frankfurter Gemarkung liegenden Abschnitt der Strecke Frankfurt - Hanau das Planfeststellungsverfahren für den Bau der „Nordmainischen S-Bahn“ eingeleitet worden, nachdem dieses für den Abschnitt in der Stadt Maintal (seit April 2014) und der Stadt Hanau (seit August 2014) läuft. Die Planunterlagen konnten ab dem 15. Januar 2015 eingesehen und Einwände bis zum 15. Februar 2015 abgegeben werden.

Der Frankfurter Abschnitt umfasst einen Tunnelabschnitt vom Bahnhof Frankfurt-Konstablerwache zum Bahnhof Frankfurt-Ost und ab dort eine oberirdische Führung parallel zur bereits bestehenden Bahnlinie nach Hanau. Die Bahnstrecke wird somit durchgehend viergleisig ausgebaut. Der jetzige Bahnhof Frankfurt-Mainkur wird aufgegeben und stattdessen im Bereich Ernst-Heinkel-Straße ein neuer Haltepunkt Frankfurt-Fechenheim errichtet.

Der geplante viergleisige Streckenausbau kommt nicht nur dem Nahverkehr zugute, sondern sorgt auch zur Trennung vom Regional-, Fern- und Güterverkehr und damit zu einer flüssigeren Abwicklung im Bereich des Knotens Frankfurt.

*In Hanau-Wilhelmsbad sollen
in Zukunft S-Bahnen halten.
Im Bild ein Regionalexpress
Würzburg - Frankfurt
Foto: Andreas Christopher*



Hier einige nähere Einzelheiten dazu:

- Stadtgebiet Frankfurt: Abzweig zweier eingeleisiger Röhren vom Citytunnel in Höhe Grüne Straße, Vortrieb mittels Tunnelbohrmaschine Richtung Frankfurt-Ost. Rettungsschacht in Höhe Rückertstraße. Der Abzweig vom Citytunnel wurde bereits beim Bau des Tunnels mit errichtet.
- Frankfurt Ost: Neubau in 19 m Tiefe westlich des Bahnhofs, direkter Zugang zur U-Bahn, Ostportal in offener Bauweise
- Frankfurt-Fechenheim: Neubau eines 210 m langen Mittelbahnsteigs in Höhe Ernst-Heinkel-Straße. Der 1,3 Kilometer weiter östlich gelegene heutige Bahnhof Frankfurt-Mainkur wird aufgelassen.
- Maintal West: Bahnsteigneubau etwa 250 m östlich des heutigen Haltepunktes
- Maintal Ost: Neubau eines Mittelbahnsteiges, Rückbau des Hausbahnsteigs
- Hanau Wilhelmsbad: Neubau eines Mittelbahnsteigs, Rückbau des Bahnüberganges Burgallee und Ersatz durch eine Eisenbahnüberführung
- Hanau West: Modernisierung des Mittelbahnsteigs

- Hanau Hbf: Zusätzliche Bahnsteigkante am Bahnsteig Gleis 1/2, Nutzung von Gleis 5/6 neu auch für die S-Bahn, neues Fernverkehrsgleis durch Verlängerung von Gleis 9 zum Durchfahrtsgleis.

Weitere interessante Einzelheiten hat die Deutsche Bahn auf der Internetseite <http://www.nordmainische-s-bahn.de/> zusammengefasst.

Taunusbahn Bad Homburg - Usingen - Brandoberndorf RMV-Linie 15 S-Bahn bis Usingen kommt

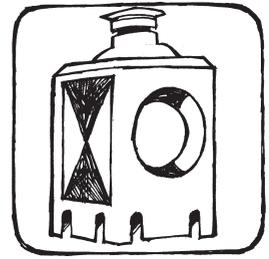
(j1) Ende März hat der Verkehrsverband Hochtaunus dem Vorhaben zugestimmt, die Taunusbahn bis Usingen zu elektrifizieren und S-Bahnen einzusetzen. Sollte auch der Kreistag des Hochtaunuskreis am 11. Mai dem Vorhaben zustimmen, steht einer Umsetzung des Projekts nichts mehr im Wege. Eine Elektrifizierung bis Grävenwiesbach kann nicht umgesetzt werden, weil nicht genügend S-Bahntriebwagen zur Verfügung stehen.

Alte Damen in Hessen

(fl) Der neue Bad Hersfelder Intendant Dieter Wedel wählt den Lauterbacher Bahnhof als Aufführungsort für eine Inszenierung des Stückes „Der Besuch der alten Dame“ aus. Der morbide Charme des Bahnhofs und seiner Umgebung sei gut geeignet für das Stück, in dem es um den Verfall einer Stadt und um ein äußerst unmoralisches Angebot zu deren finanzieller Gesundung geht. Dies berichtete der „Lauterbacher Anzeiger“ am 01.04.2015 und lancierte damit einen Aprilscherz der besseren Sorte. Denn Aprilscherze sind immer dann gelungen, wenn die Leserinnen und Leser sie für glaubwürdig halten.

Schauplatz des Theaterstückes ist eigentlich der fiktive Ort Güllen, „eine kleine Stadt, die in der Schweiz, aber auch überall sonst in Mitteleuropa liegen kann“, wie der „Reclam Lektüreführer“ zu erklären weiß. Der Autor Friedrich Dürrenmatt selbst beschreibt Stadt und Bahnhof am Anfang als „ruiniert“, „zerfallen“ und „verwahrlost“ – weist aber explizit auf das Vorhandensein eines verrosteten Stellwerks hin.

Nun kann man ein Schweizer Güllen nicht ohne weiteres mit einem Pendant in Deutschland vergleichen. Manche deutsche Stadt wäre glücklich, einen nach schweizerischen Maßstäben „verwahrlosten“ Bahnhof zu besitzen. Würde das Stück einen nach hiesigen Maßstäben „verwahrlosten“ Bahnhof erfordern, dann könnte es Dieter Wedel getrost an der Stammstätte der Bad Hersfelder Spiele aufführen lassen. Die Stiftsruine kommt manchem deutschen Bahnhofsgebäude ja schon recht nahe. Ein Frankfurter Ostbahnhof mit romanischen



Stilelementen, sozusagen.

Wobei der Frankfurter Ostbahnhof durch die neue Nachbarin EZB derzeit ja schon ein wenig die Aura des großen Geldes zu spüren bekommt. Es wird gepinselt und auch ein wenig betoniert, ganz so wie beim Bruderbahnhof Güllen nach Ankunft der alten Dame mit ihrem scheinbar leicht zu entleerenden Füllhorn voller Geld...

Güllén ist in Deutschland oft zu finden, wie hier der Bahnhof Diez Foto: H.-P. Günther



Broschüren und Schriften

Kursbuch der Deutschen Museumseisenbahnen **Euro 6,50**

In bewährter und kompakter Form werden die Museumsbahnen mit ihren Strecken, Betriebstagen, Fahrzeiten, Fahrpreisen und den eingesetzten Triebfahrzeugen vorgestellt. 166 Seiten, ca. 14 x 21 cm, gebunden. EK-Verlag, 2015.

Damals auf Linie **Euro 19,80**

(Peter F. Linhart) Linienbusse der fünfziger und sechziger Jahre. Band 6 aus der Reihe „Stadtverkehr-Bildarchiv“. 96 Seiten, 125 Abbildungen, ca. 23 x 16 cm, gebunden. EK-Verlag, 2015.

Bei uns noch erhältlich:

Güterverkehr an der Lahn **Euro 39,80**

(Ronny Michael Köppel / Thomas Schupp) Band 1 aus der Reihe Eisenbahnalltag zwischen Trier und Fulda. 164 Seiten, 151 großformatige überwiegend farbige Fotos, ca. 30 x 21 cm, gebunden. Eisenbahn Fachbuch Verlag, 2012.

Alle Preise zuzüglich Versandkosten. Folgende Listen können gegen Einsendung von 1,45 Euro Rückporto angefordert werden: Hauptliste mit Eisenbahnliteratur, Veröffentlichungen von Pro Bahn & Bus, Zugverzeichnisse, Fahrplananordnungen, DR Buchfahrpläne, sonstige Dienstvorschriften, Kursbücher, Fahrplanhefte (In- und Ausland)

Pro Bahn & Bus Schriftenversand, Feldgasse 5, 65510 Hünstetten

Absender

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Telefon (bei Rückfragen)

Bitte

ausreichend

frankieren

Pro Bahn & Bus e.V.
Bahnhofstraße 102

36341 Lauterbach

Beitrittserklärung

Ich unterstütze die Ziele des Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus e.V. und möchte Mitglied werden. Als Beitrag zahle ich jährlich

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

HS 99

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

