

HESSEN SCHIENE

Nr. 101 Oktober - Dezember 2015



- Streckeneröffnung Frankenberg - Korbach
- Lauterbacher Stadtbus vor dem Aus
- Einigung über Regionalisierungsmittel

PROBAHN & BUS
Ihr Fahrgastverband

ZKZ 04032 D: 2,80 Euro





HESSEN HAT GEKREISST !

Karikatur: Jürgen Janson

Impressum

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

Druck Druckhaus Gratzfeld, Butzbach
Auflage 1400 Exemplare

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Hermann Hoffmann, Friedrich Lang, Jürgen Lerch, Hans-Peter Günther, Oliver Günther, Stefan Kannwischer, Michael Kolb, Michael Marinc, Jürgen Schmied, Stefan Sitzmann, Walter Söhnlein, Lars Kühnemund, Franz Grolig

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 25.11.2015
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 Edertalbahn zwischen Frankenberg und Korbach fährt wieder. In der touristisch geprägten Region hat die Bahnlinie beste Chancen, zum Erfolgsmodell zu werden. Die Tourismusregion hat mit dem Produkt „Meine Card Plus“ ein attraktives Angebot geschaffen, welches Hotelbetriebe, Freizeiteinrichtungen und den öffentlichen Nahverkehr miteinander vernetzt. „Einsteigen und Losfahren“ ohne lange Auseinandersetzung mit den Tarifen ist eine ganz wichtige Voraussetzung, um Gäste für den Nahverkehr zu gewinnen. Davon profitieren alle. Für die Gäste werden die Urlaubskosten mit den Inklusiv-Gästekarten besser planbar, manche Rad- und Wandertour wird mit Bus und Bahn erst möglich, die Hotelangebote gewinnen an Profil und die Straßen bleiben zum Wohle aller ein Stückweit freier.

Noch scheint bei vielen Hoteliers leider eine gewisse Skepsis zu überwiegen. „Meine Card Plus“ findet in den Gastronomiebetrieben die beste Akzeptanz bislang im Waldecker Upland mit dem Tourismuszentrum Willingen. Der Blick in andere deutsche Ferienregionen zeigt aber, dass solche Angebote durchaus großflächig funktionieren und von den Gästen liebend gerne angenommen werden.

An den Eröffnungstagen war das Interesse an der Edertalbahn jedenfalls riesig. Einheimische und Gäste haben die zahlreichen Züge gleichermaßen gestürmt. Und wer die Kurhessenbahn als Infrastrukturbetreiber kennt, weiß, dass weitere Verbesserungen mit dem Ziel einer Reisezeitverkürzung und einer noch besseren Fahrplanstabilität nicht lange auf sich warten lassen.

Das Land Hessen hat mit der Edertalbahn-Reaktivierung eine Basis für die weitere touristische Entwicklung dieser an sonstigen Arbeitsplätzen eher armen Region geschaffen. Und die Bundesregierung kommt mit der Einigung über die Regionalisierungsmittel ihrer Aufgabe nach, durch die Finanzierung von Regionalzugleistungen für eine annähernde Chancengleichheit zwischen Ballungszentren und ländlich geprägten Räumen zu sorgen. Das ist gut so, zumal die Summe der Regionalisierungsmittel besser ausfällt als nach dem unendlichen Poker darüber zu erwarten war.

Die Rahmenbedingungen der Einigung stimmen dennoch nachdenklich. Wer die Verantwortlichen noch drei Monate vor einem Fahrplanwechsel darüber im Unklaren lässt, welche Mittel wann und in welcher Höhe für die Bestellung von Zugleistungen zur Verfügung stehen, der scheint von den Planungszeiten von Fahrplänen keine Ahnung zu haben. Dazu passt ein Verkehrsminister, der Regionalzüge in seinen Äußerungen ausschließlich mit der Forderung nach kostenloser Bereitstellung von WLAN in Verbindung bringt. Barrierefreiheit, Umweltstandards, Sicherheit und Komfortmerkmale im Regionalverkehr scheinen demgegenüber völlig nachrangig zu sein. Alexander Dobrindt will WLAN im Regionalzug, und sonst gar nichts.


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



Pinwand 4
Tipps und Infos 6



Edertalbahn Frankenberg - Korbach wiedereröffnet 7



Kurhessenbahnfest am Samstag und am Sonntag 10

Lauterbach: Teures "BürgerTaxi" soll den Stadtbus ersetzen 18

Reaktivierung der Horloffthalbahn - Chance oder verkehrspolitisch abwegig? 24

Fahrgastbeiräte testen Busse in Wetzlar 26

Nördliches Rheinland-Pfalz: Neue Wege im Busverkehr 28



Brückenerneuerungen bei Eschhofen und Guntersau mit Vollsperrungen und SEV .. 29

Westerwaldbahn: Strecke hängt an Kreistagsbeschluss 31

Die nächste, bitte! Lumdatalbahn vor der Reaktivierung? 32

Untere Lahntalbahn: Rundum-Erneuerung für ESTW-Inbetriebnahme 34

Österreichische Wagons nutzen hessische Hydraulik 35



Mainzerbahn nimmt Gestalt an 36

Planungen im Omnibusverkehr des Hochtaunuskreises 39



Bahn muss über Verspätungen an allen Stationen informieren 40

Einigung im Streit über Regionalisierungsmittel 43

Streckentelegramm 46

Schlusslicht 50

Titelbild: Seit 11. September 2015 fahren wieder Züge auf der Bahnstrecke Korbach - Frankenberg. Im letzten Sonnenlicht des Eröffnungstags hat RbZ23259 gerade den Haltepunkt Viermünden verlassen.

*Rückseite: Ein LINT 27 der Hessischen Landesbahn hält im Bahnhof Lauterbach.
Foto: Stefan Sitzmann*

Alle Fotos ohne Namensnennung: Jürgen Lerch

Unsere Treffen vor Ort:

Datum	Veranstaltung	Ort
02.11.2015 20:00 Uhr	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
05.11.2015 18:30 Uhr	Rv-Treff Nordhessen	Ristorante Rialto, Sandstraße 3, Melsungen
14.11.2015 20 Uhr	SPNV im Ldk. Gießen, Podiumsdiskussion	Bürgerhaus Lollar, Holzmühler Weg 78, 35457 Lollar
04.02.2016 18:30 Uhr	Rv-Treff Nordhessen	Ristorante Rialto, Sandstraße 3, Melsungen

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

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

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

Lumdata: Modelleisenbahn trifft Verkehrspolitik

(ml/fl) Die alle zwei bis drei Jahre stattfindende große Ausstellung einer, im kleinen Maßstab, originalgetreu nachgebauten Lumdatabahn bietet am 14. und 15. November 2015 die Gelegenheit, das Projekt des Schienenverkehrs zwischen Lollar und Londorf anschaulich und authentisch anzusehen. Zur Beschreibung von Visionen wird vorteilhafterweise auch immer wieder auf Modelle zurückgegriffen.

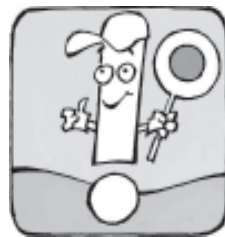
Die Modellbahnschau soll in diesem Jahr aber auch als verkehrspolitisches Forum dienen. Dazu sind die verkehrspolitischen Vertreter aller Fraktionen und Gruppen im Gießener Kreistag eingeladen, zum Schienen-Personenverkehr im Landkreis Gießen Stellung zu beziehen. Als Moderator tritt voraussichtlich der bekannte Moderator Klaus Pradella vom HR-Studio in Gießen auf. Termin für den verkehrspolitischen Diskurs ist am Samstag 14. Nov. 2015 um 20.00 Uhr im Foyer des Bürgerhauses von Lollar.

Weitere Aktivitäten plant der Verein Lumdatabahn e.V. am 01.11.2015 mit einem Info-Stand auf dem Nikelsmarkt in Allendorf/Lumda sowie voraussichtlich am 24.11.2015 mit einer weiteren Infoveranstaltung zum Stand der Diskussion um die Wiederinbetriebnahme der Lumdatabahn, ebenfalls in Allendorf/Lumda. Infos zu allen Terminen gibt es unter www.lumdatabahn.de oder unter Tel. 06446 6978.



VHS Kassel mit neuen Bahnthemen im Herbst

(fl) Die Volkshochschule der Region Kassel bietet auch in diesem Herbst wieder eine Reihe interessanter Bahnthemen mit überwiegend historischem Bezug an. Zwei Themenreihen widmen sich an unterschiedlichen Terminen der Main-Weser-Bahn und dem Schienenfahrzeugbau in Kassel.



Beim Themenkomplex Main-Weser-Bahn werden die Anfänge des Personenverkehrs auf der Main-Weser-Bahn sowie die Entwicklung der in Nordhessen gelegenen Stationen betrachtet. Beim Schienenfahrzeugbau in Kassel geht es um teilweise längst vergessene Betriebe, aber auch um legendäre Konstruktionen der Großfirmen Henschel und Wegmann.

Einzelveranstaltungen gibt es außerdem zum Thema „Nordhessische Eisenbahngeschichte“ an Hand des Buches „Vom Drachen zur Regiotram“ und zur sehr viel weiter entfernt gelegenen „Stalinbahn“. Bereits stattgefunden hat ein „Lokführer-Kurs“ bei der schmalspurigen Steinertseebahn. Die VHS Region Kassel bietet seit vielen Jahren Vorträge, Exkursionen und Kurse zu Eisenbahn- und Nahverkehrsthemen auf hohem fachlichem Niveau und dennoch anschaulich erklärt.

Informationen unter www.vhs-region-kassel.de. Fachgebietsleiter ist Dr. Klaus-Peter Lorenz.

Edertalbahn Frankenberg - Korbach wiedereröffnet

Große Eröffnungsfeier und Kurhessenbahnfest

(js, jl) 28 Jahre nach der Stilllegung wurde am 11. September 2015 die Bahnstrecke Frankenberg - Korbach wiedereröffnet. Mit dem Lückenschluss entstehen zahlreiche neue Reisemöglichkeiten zwischen Hagen / Dortmund - Nordhessen - Marburg bis in das Rhein-Main-Gebiet. Außerdem ist der Nationalpark Kellerwald jetzt umweltfreundlich mit der Bahn zu erreichen.

Am Freitag, dem 11. September 2015, setzte sich um 10.55 Uhr der Eröffnungszug mit dem Hessischen Minister für Verkehr und Wirtschaft von Frankenberg aus in Bewegung. Dieser genoss die Fahrt im Führerstand des Triebwagens. Der Zug mit der symbolischen Zugnummer RbZ 00001 wurde aus zwei Triebwagen der Baureihe 646 gebildet und erreichte pünktlich gegen 11.35 Uhr den Bahnhof Herzhausen.

Am neu gestalteten „Nationalparkbahnhof Vöhl-Herzhausen“ fand die offizielle Eröffnungsveranstaltung statt. Nach der Ankunft protestierten Anwohner vom alten Bahnhof Herzhausen, weil ihr Fuß-

weg Richtung Ortsmitte bei den Reaktivierungs-Bauarbeiten ersatzlos entfernt worden war. Die Anwohner müssen jetzt am Straßenrand gehen, was im Dunkeln bei fehlender Straßenbeleuchtung gefährlich ist. Der Planungsfehler soll durch einen Neubau des Fußwegs behoben werden.



Im Festzelt wurden die Gäste von Vöhls Bürgermeister Matthias Stappert begrüßt. Er sprach von einem großen Tag für seine Gemeinde, aber auch den Landkreis Wald-



Landrat Dr. Reinhard Kubat (rechts) wartet mit seiner Frau und weiteren Gästen am Bahnhof Schmittlotheim auf den Eröffnungszug



Ankunft des Eröffnungszugs in Herzhausen



eck-Frankenberg und ganz Hessen. Exakt in dem Moment, als der Hessische Verkehrsminister Tarek Al-Wazir im Festzelt seine Eröffnungsrede beginnen wollte, wurde er durch die Dampfpeife des vorbeifahrenden Dampfzuges jäh unterbrochen. Der Zug wurde gerade nach Frankenberg überführt. Schelmisch bemerkte der Minister in seiner Rede, dies sei „die teuerste Fahrkarte, die er je gelöst habe – für 16 Millionen Euro“. Das ist der Betrag, den das Land Hessen zu der Streckenreaktivierung beisteuerte. Die gesamten Kosten belaufen sich auf 23 Millionen Euro. Weitere 8,2 Millionen Euro fließen in die Modernisierung des Bahnhofes Frankenberg.

Al-Wazir zeigte sich überzeugt vom Erfolg der Bahnstrecke und sieht in der An-

Der Bürgermeister von Vöhl, Matthias Stappert, begrüßt die Gäste der Eröffnungsfeier

*Das Stationsschild ist enthüllt:
 Kreistagsvorsitzende Iris Ruhwedel, Verkehrsminister Tarek Al-Wazir, Landrat Dr. Reinhard Kubart, NVV-Geschäftsführer Wolfgang Rausch, DB-Konzernbevollmächtigter Klaus Vornhusen, US-Generalkonsul James Herman, Bgm. Matthias Stappert und Landtagsabgeordneter Jürgen Frömmrich freuen sich über die neue Bahnstrecke*



bindung an die Ballungsgebiete von Rhein-Main und Rhein-Ruhr eine große Chance. Zugleich eröffne die Strecke dem Tourismus neue Perspektiven. Bürgermeister Matthias Stappert verwies auf die Bewerbung auf das Programm „Fahrtziel Natur“, und für Landrat Dr. Reinhard Kubat war das Pfeifen der Loks auf der neuen Strecke „die wunderschönste Musik, die er seit langem gehört habe“. Für ihn war die Streckenreaktivierung eines seiner wichtigsten Ziele seiner Amtszeit.

Auf der Strecke ist vorerst nur ein Zweistunden-Takt möglich, da es zwischen Frankenberg und Korbach keine Ausweichmöglichkeit gibt. NVV-Geschäftsführer Wolfgang Rausch warf einen Blick

Zahlreiche Festgäste verfolgten die Eröffnungsfeier



in die Zukunft: Bei entsprechender Inanspruchnahme der Strecke möchte man in den Hauptverkehrszeiten das Angebot auf einen Stundentakt verdichten. Die Voraussetzung dafür ist ein Kreuzungsbahnhof in Viermünden, der bis 2017 entstehen soll.

Sogar der US-amerikanische Generalkonsul James W. Herman ließ es sich nicht



Der erste Zug mit Fahrgästen fährt durch das Edertal bei Kirchlotheim

nehmen, persönlich an der Eröffnung teilzunehmen. Auch er zeigte sich begeistert von der Eisenbahn und der Natur.

Um 14 Uhr begann die Rückfahrt des Eröffnungszugs nach Frankenberg. Vorher erfolgte noch die offizielle Einweihung des neuen Haltepunkts Vöhl-Herzhausen, der den Zusatz „Nationalparkbahnhof“ trägt. Am Nachmittag ab 15.20 Uhr pendelte der Doppeltriebwagen im Zwei-Stunden-Takt zwischen Frankenberg und Korbach und konnte von der Bevölkerung kostenlos getestet werden, was auch intensiv genutzt wurde, denn am Nachmittag waren die Züge bis auf den letzten Stehplatz gefüllt. Die Sonderzüge fuhren noch bis spät in die Nacht, der letzte Zug erreichte Frankenberg/Eder erst gegen 1:35 Uhr in der Nacht. Die Zugfahrten wurden ebenfalls zur Personalschulung und zu Streckenkundefahrten für weitere Lokführer genutzt. Der Eröffnungstag wurde vom

Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) organisiert.

Kurhessenbahnfest am Samstag und Sonntag

Für Samstag und Sonntag hatte die Kurhessenbahn Bahnhofsfeite organisiert und unzählige historische und moderne Sonderzüge bestellt, um ein großes Streckenfest zu feiern. Der Mittelpunkt des Streckenfestes und die große Fahrzeugausstellung sollten im Bahnhof Frankenberg stattfinden. Dazu trafen den ganzen Freitag über etliche Sonderzüge in Frankenberg ein. 218 460 der Westfrankenbahn machte sich bereits am Donnerstagvormittag von Aschaffenburg aus auf die Reise nach Crailsheim, um dort einige Wagen abzuholen. Eigentlich sollte dieser Zug auch die Dampflokomotive 64 419 mitbringen, jedoch hatte diese zuvor einen Lagerschaden erlitten und musste daher ausfallen. Mit diesem

*Neben zahlreichen
Personenzügen wurden sogar
auf private Initiative hin
Fotogüterzüge mit
historischer Zuggarnitur
gefahren, wie hier mit V65
001 zwischen Frankenberg
und Allendorf (Eder)
Foto: Jürgen Schmied*



Zug trafen auch 212 133 und 332 227 ein.

Mit der zweiten Überführungsfahrt trafen 78 468 und V65 001 mit ihren historischen Personenwagen und einigen Güterwagen gegen 12.45 Uhr in Frankenberg ein. Während die V65 ihre Reise in Osnabrück begonnen hatte, gesellte sich 78 468 in Lengerich dazu. Die Fahrt führte beide über

Münster, Bestwig, Brilon-Wald und Korbach nach Frankenberg. Zwischen Brilon-Wald und Usseln hatten beide noch Schubunterstützung durch 212 376 erhalten, die von Usseln aus zunächst wieder zurückkehrte.

Mit weiteren Zügen trafen 215 001 und V160 002, 212 376 mit verschiedenen Wa-

*Volle Gleise am Freitagabend im Frankenberger Bahnhof mit historischen Zuggarnituren:
Das Kurhessenbahnfest am Wochenende kann beginnen*





212 376 mit einer Garnitur Umbauwagen auf der Überführungsfahrt durch das Edertal nach Frankenberg

beit für die 218 387, den schweren Zug die Steigung zum Wiesenfelder Tunnel hinauf zu schleppen. Bis in die Nachtstunden trafen weitere Züge mit Loks und Wagen in Frankenberg ein.

gen am Bf. Frankenberg ein. Am Nachmittag erreichte aus dem DB-Museum Koblenz-Lützel, gezogen von 218 387 der Kurhessenbahn, ein Zugverband aus zahlreichen Diesel- und E-Loks (140 423-5, 111 001-4, E10 348, 216 047-9 und 217 014-0) Frankenberg. Es war ein hartes Stück Ar-



Am Freitag übernahmen 332 227 und V65 001 umfangreiche Rangieraufgaben im Bahnhof Frankenberg. Zeitweise wurden beide dabei noch von der Dampflok 78 468 unterstützt. Die Ausstellungsloks mussten an der Ladestraße aufgestellt werden, sowie die Zuggarnituren für die folgenden Tage zusammengestellt werden. Damit waren alle drei Maschinen abwechselnd bis zum frühen Abend beschäftigt. Während V65 001 mit ihren vierzehn Schwesterloks Anfang der 1950er Jahre im Bw Marburg stationiert wurde und die Dampfloks auf den Nebenstrecken rund um Frankenberg verdrängte, bevor sie selbst von den stärkeren Loks der Baureihe V100 (spätere 211/212) abgelöst wurde, war 332 227 in den achtziger Jahren im Bf. Frankenberg über viele Jahre stationiert und erledigte dort bereits alle anfallenden Rangieraufgaben.

Am späten Freitagnachmittag zog 212 133 einen kurzen Foto-Güterzug nach

Zugpersonal in historischen Uniformen sorgte für richtige Bundesbahn-Atmosphäre



Hochbetrieb am Samstag im Bahnhof Korbach: Blick aus dem Schienenbus auf die Dampflok 78 468 und die Diesellok V65 001

Battenberg. Nach der Rückankunft übernahm V65 001 die gleiche Aufgabe und erreichte mit den letzten Sonnenstrahlen den Bahnhof Battenberg. Einige Eisenbahnfreunde hatten die Fotogüterzüge bestellt und begleiteten diese mit einem historischen Bus. Während der Fahrt wurden zahlreiche Fotohalte eingelegt.

Am Samstag und Sonntag wurden viele planmäßige Züge der Burgwald- und der Uplandbahn durch historische Züge ersetzt bzw. ergänzt. Der Stundentakt auf der Burgwaldbahn wurde teilweise durch zusätzliche Züge verdichtet. In den Morgenstunden führen dank eines Streckenblocks auf der Edertalbahn mehrere Züge im Abstand von 30 Minuten von Frankenberg in Richtung Korbach. Im Tagesverlauf war ein Zwei-Stunden-Takt zwischen Frankenberg und Korbach eingerichtet, der zeitweise durch einige Busfahrten mit historischen

Bussen zum Stundentakt verdichtet wurde. Während am Samstag einige Zugfahrten bis Brilon-Wald geführt wurden, verkehrten am Sonntag einige Sonderzüge bis Wolfhagen an der Strecke nach Kassel.

Am Samstagmorgen sorgte 212 376 für Aufregung beim Betriebspersonal. Sie sollte am Vormittag um 10.39 Uhr eine Zugarnitur, bestehend aus einem Silberling und vier Umbauwagen, bespannen, jedoch streikte der Motor. Die Betriebsleitung erwog kurzfristig, anstatt des historischen Diesellokes den soeben eingetroffenen, modernen Triebwagen der BR 642 der Westfrankenbahn einzusetzen. Glücklicherweise konnte der Motor etwa 10 Minuten vor der Abfahrtszeit doch noch gestartet werden. Schnell wurde der Zug an den Bahnsteig rangiert und die Fahrt konnte mit wenigen Minuten Verspätung doch noch mit der vorgesehenen Lok beginnen. Für



Als Ersatz für eine ausgefallene Dampflok kam die Diesellok V160 002 (Lollo) zum Einsatz, welche sich nicht nur wegen des kraftvollen Motorsounds großer Beliebtheit erfreute

Irritationen sorgte der Dampfzug bei einigen Reisenden der Burgwaldbahn, der als Ersatz für einen Planzug eingesetzt wurde. Als der Dampfzug an den Bahnsteig rollte, hielten die Reisenden diesen für einen Sonderzug, und zogen es vor, auf den Triebwagen zu warten, der natürlich nicht mehr kam...

Leider sorgte der Dampfzug mit Zuglok 78 468 regelmäßig für Verspätungen von ca. 30 Minuten, die sich durch die notwendigen Zugkreuzungen auch auf die anderen Züge übertrug. Auch das extrem hohe Fahrgastaufkommen auf der Edertalbahn sorgte für weitere Verspätungen. Dadurch musste auch mindestens ein Zug zwischen Korbach und Brilon-Wald ausfallen, da dieser in Korbach erst im Blockabstand hinter einem Planzug hätte herfahren können. Dadurch wäre es zu weiteren Verspätungen gekommen, die nicht mehr hätten aufgefangen werden können. Daher wurde entschieden, den Zug in Korbach bis zur Rückfahrt stehen zu lassen.

An beiden Festtagen hatte die Kur-

hessenbahn ebenfalls einen Pendelverkehr zwischen Frankenberg und Allendorf/Eder eingerichtet. Am Samstag war ein Stundentakt zwischen 11 und 18 Uhr eingerichtet. Zum Einsatz kamen 78 468, 212 133, V65 001, 798 und mehrfach V160 002 mit einer Zuggarnitur, die aus dreiachsigen und vierachsigen Umbauwagen bestand. Am Sonntag wurde der Stundentakt zwischen 9 und 18 Uhr angeboten. Die meisten Fahrten übernahm V65 001, außerdem kamen 78 468, 798 und ein VT 646 zum Einsatz. Die vorletzte Fahrt übernahm 218 387 mit drei Schnellzugwagen (Bm).

Am Samstag um 10 Uhr fand im Bahnhof Frankenberg eine Zugtaufe statt. Der Triebwagen 646 211 wurde auf den Namen „Stadt Frankenberg“ getauft. Bei seiner Rede sagte Frankenbergs Bürgermeister Rüdiger Heß mit einem Augenzwinkern, dass er am Freitag besonders auf die Bahnübergänge in der Stadt geachtet habe. Dort sei es durch die geschlossenen Schranken bei Zugfahrten nur zu geringen Behinderungen gekommen. Er bat die Franken-



Im letzten Abendlicht rollt 78 468 mit ihrem Donnerbüchsenzug nach Frankenberg und nebelt bei Viermünden das Edertal ein

berger Bürger um ein wenig Geduld, und darum, die benötigten zwei Minuten Zeit bei ihren Autofahrten in der Stadt einzuplanen.

Die Streckeneröffnung der Edertalbahn Frankenberg – Korbach zog viele Besucher an diesem Wochenende an. Das sorgte für übervolle Züge, besonders auf der Edertalbahn. Obwohl die historischen Personenzüge allgemein mit drei oder vier vierachsigen Reisezugwagen eingesetzt waren, die beiden Schienenbusgarnituren vierteilig und die modernen Triebwagen alle als Doppelheiten verkehrten, konnten nicht immer alle Reisenden mitfahren. Besonders an den Unterwegshaltstellen der Edertalbahn mussten Fahrgäste auf den Bahnsteigen zurückbleiben, weil die Züge bereits bis auf die letzten Stehplätze gefüllt waren.

Am Festwochenende waren die Fahrkartenschalter in Frankenberg und Korbach ganztägig geöffnet. Die Sonderfahrkarten

konnten aber auch in den Zügen erworben werden. Für einen Stückpreis von 5 Euro wurden Tageskarten angeboten, mit denen die Strecken Marburg – Frankenberg – Korbach – Brilon/Wald, Korbach – Kassel/Wilhelmshöhe und Frankenberg – Allendorf/Eder befahren werden konnten. Zu jeder Fahrkarte, die als Armband getragen wurde, gehörte eine weitere Fahrkarte, die zu einer weiteren Fahrt zwischen Frankenberg und Korbach an einem beliebigen Tag diesen Jahres berechtigt. Nach Angaben der Kurhessenbahn wurden an beiden Festtagen jeweils über 5.000 Fahrkarten verkauft.

Damit das Streckenfest gelingen konnte, waren zahlreiche Helfer nötig. Neben auftretenden Künstlern, Ausstellern, Mitarbeitern der Kurhessenbahn und Mitgliedern der Vereine der historischen Züge waren auch wieder Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs (AFS) im Einsatz. Einige AFS-Mit-

glieder hatten Familienangehörige und Freunde mitgebracht, so dass der Verein insgesamt 14 Helfer stellen konnte, die zur Sicherung der Türen eingesetzt waren. Die Helfer der AFS betreuten an beiden Tagen einen 212-bespannten Zug, der aus einem Silberling und drei vierachsigen Umbauwagen bestand. Da die Umbauwagen weder über eine Türschließeinrichtung noch über eine Türverriegelung während der Fahrt verfügen, mussten alle Türen mit Helfern besetzt werden. Aufgrund der Bauart der Wagen mit zurückversetzten Einstiegstüren kann der Zugbegleiter nicht erkennen, ob eine Tür nicht vollständig geschlossen ist. Dazu kommt, dass die Fahrgäste in den modernen Fahrzeugen die Zugtüren nicht mehr selbst schließen sollen, da diese zentral geschlossen und verriegelt werden. Zusätzlich standen die Helfer den Fahrgästen natürlich auch für Auskünfte und fachkundige Gespräche zur Verfügung.

Am Samstag wurden von vielen Fahrgästen etliche Beschwerden an die Helfer herangetragen. Zu beklagen waren Verspätungen von teilweise 30 Minuten, Zugausfälle einiger Sonderzüge auf Teilstrecken und schlechte Informationen über die Betriebsabläufe bei den anfallenden Verspätungen. Ein Fahrgast klagte über einen abendlichen Eilzug, der seine Ausstiegshaltestelle ohne Halt durchfuhr. Ihm war zuvor nicht bekannt, dass der Zug nicht überall halten würde. Dagegen erreichten die Helfer am Sonntag viele positive Rückmeldungen. Am Abend bedankten sich viele Fahrgäste trotz des Regens für den wunderschönen Tag, den sie auf dem Streckenfest verbringen konnten. Der Dank dieser glücklichen Fahrgäste soll an dieser Stelle

natürlich an alle dafür verantwortlichen Bahn-Mitarbeiter, Organisatoren und Helfer weitergegeben werden.

Zahlreiche Bahnhofsfeste

An dem Festwochenende fanden in den Bahnhöfen Frankenberg, Herzhausen und Korbach große Bahnhofsfeste statt, die ein buntes Rahmen-Programm für jung und alt boten. Musikgruppen traten auf, viele Sportvereine und -gruppen zeigten ihr Können auf den Bühnen in Frankenberg und Korbach. An vielen Ständen wurden die Besucher informiert oder Waren zum Kauf angeboten. Die Städte und Gemeinden entlang der Strecke beteiligten sich ebenfalls mit einem attraktiven Programm und touristischen Angeboten. In Frankenberg fand eine Eisenbahn-Fahrzeugausstellung statt, Führerstandsbesichtigungen und -mitfahrten wurden angeboten. Das Technische Hilfswerk (THW) führte sein Aufgleisgerät für entgleiste Schienenfahrzeuge vor, ein Gleisbautruppp demonstrierte ebenfalls seine Aufgaben und Geräte. Ein Speisewagen stand bereit, auf dem Bahnhofsvorplatz drehte eine Parkeisenbahn ihre Runden.

Im Empfangsgebäude war eine Fotoausstellung aufgebaut, die die Eisenbahn in der Region über viele Jahrzehnte in Szene setzte. Die Eisenbahnfreunde aus Treysa waren mangels einer betriebsfähigen Dampflok mit einer Pferdekutsche angereist und boten mit dieser Stadtrundfahrten an. Mit fünf historischen Bussen, darunter auch ein Gelenkbus, wurden ebenfalls Stadtrundfahrten angeboten und zusätzliche Fahrten zwischen Frankenberg und Korbach eingerichtet.

Am Samstagabend fand am Bahnhof in Frankenberg eine lange Partynacht mit einer Musikband, den Goodfellas, bis nach Mitternacht statt. Nach dem Event konnten die Partygäste noch mit der Kurhessenbahn in Richtung Marburg oder Korbach den Heimweg antreten. Die letzten Züge verließen Frankenberg um Mitternacht in beide Richtungen. In der Korbacher Fußgängerzone, die gegenüber dem Bahnhof beginnt, fand am Samstag ein Gesundheitstag mit vielen Ständen statt. In Korbach konnte das alte Hebelstellwerk besichtigt werden, dass nicht mehr in Betrieb ist. Auch am Sonntag fanden entlang der Strecken zahlreiche Feiern, Veranstaltungen und Besichtigungen statt, deren Auflistung den Rahmen hier sprengen würde.

Planbetrieb

Bereits in der Woche vor dem Streckenfest ab Montag, dem 7. September, fand die Betriebsaufnahme mit Probefahrten auf der Strecke zwischen Frankenberg und Korbach statt. Die Kurhessenbahn hatte durch Flyer und Zeitungsberichte bereits im Vorfeld die Anwohner der Strecke darauf aufmerksam gemacht und über die allgemeinen Verhaltensregeln im Bahnverkehr und an Bahnübergängen informiert. Am Montag wurden alle technischen Anlagen wie Bahnübergänge, Signalanlagen und Streckenblock getestet. Dazu kam ein Messzug zum Einsatz, mit Triebwagen wurden zusätzlich Personalschulungsfahrten durchgeführt.

Am Montag, dem 14. September begann in aller Frühe der Planverkehr auf der neuen Strecke. Bereits um 4:37 Uhr startete der erste planmäßige Zug im Bf. Korbach. Trotz der frühen Stunde hatten sich einige Reisende im ersten Zug auf den Weg



Am Montag nach dem Kurhessenbahnfest ist einer der ersten Planzüge im Edertal bei Schmittlotheim unterwegs

gemacht, in Schmittlotheim stiegen nochmals Reisende ein. Den ersten Betriebstag nutzte ebenfalls eine Schülergruppe aus Kassel, um einen Ausflug mit der Bahn zum Edersee zu machen. Die Schüler waren sehr glücklich, endlich mit der Bahn zum Edersee fahren zu können.

Auf der Strecke verkehren hauptsächlich Triebwagen der Baureihe 628 zwischen Marburg und Brilon/Wald. Einige Züge verkehren darüber hinaus bis Brilon/Stadt oder Bestwig. Einige Fahrten werden auch von Triebwagen der Baureihe 646 abgewickelt. Dabei handelt es sich meist um Fahrten zwischen Wolfhagen und Marburg, die im Fahrplan entsprechend angezeigt sind.

Mobilität hatte in Lauterbach mal einen Namen Teueres „BürgerTaxi“ soll den Stadtbus ersetzen

(mk/si) Als am 6. Dezember 1986 feierlich der Stadtbuslinienverkehr in der Kreisstadt Lauterbach gestartet wurde, sollte dieses neue innerstädtische ÖPNV-Angebot die Lebensqualität und den Wohnwert für die Bürger stärken, sowie eine Entlastung der Innenstadt vom Automobilverkehr bewirken. Im Stundentakt verkehrte seitdem ein Linienbus auf einem ca. 14,3 Kilometer langen Rundkurs und bediente dabei etwa 20 Haltestellen.

Das anfänglich auf ein Jahr versuchsweise gestartete Projekt wurde vom Land Hessen mit 45.000 DM bezuschusst, weitere 45.000 DM steuerte die Kommune bei. Nunmehr endet nach fast dreißig Jahren im Dezember die seit Jahren als „Kleine Strolche“ halbstündlich verkehrende Linie VB 20.

Binnen kurzer Zeit nach Betriebsaufnahme 1986 hatte der Lauterbacher Stadtbus sein Stammpublikum. So saßen anfangs im Schnitt 7 bis 12 Fahrgäste pro Umlauf im Stadtbus. 1987 waren es genau 17.269 Fahrgäste, 1990 schon 27.906 Fahrgäste pro Betriebsjahr. Aus der anfänglichen Probephase hatte sich damit ein dauerhaftes ÖPNV-Angebot etabliert. Bis zur planerischen Komplettumgestaltung im Jahre 2000 blieb das Fahrgastaufkommen in etwa auf dem genannten Niveau, regelmäßige Zählungen unseres Verbandes dokumentierten dies.

Seit Start des Stadtbusses engagierte sich unser Regionalverband Osthessen vor Ort für die Aufrechterhaltung und den Ausbau dieses wichtigen innerstädtischen ÖPNV-Angebotes. Neben Fahrplanergänzungen zeichnete Pro Bahn & Bus in der Anfangsphase mitverantwortlich für die Fahrplangestaltung, Aushänge, Linienplan usw..

Auch war es unser Verband, der Anfang der 1990er Jahre den Stadtbus Gelnhausen zu einer Probefahrt nach Lauterbach holte und der Politik vor Ort zeigte, wie ein moderner Stadtbusverkehr in einer Kleinstadt aussehen könnte.

Der damalige Bürgermeister Otto Falk (SPD), der dem ÖPNV zugewandt war, richtete einen Arbeitskreis „Lauterbacher Verkehrskonzept“ ein, an dem neben den Parteien auch alle Verbände und Organisationen mit am Tisch saßen. Erstmals tagte dieses Gremium am 4. November 1993. Diese Bündelung von verkehrspolitisch interessierten Kräften führte dazu, dass ein Verkehrsgutachten an eine renommierte Fachfirma in Auftrag gegeben wurde, die mit Haushaltsbefragungen und Linienverlaufs- und Angebotsplanung einen völlig neuen Stadtbusverkehr in Lauterbach konzipierte. Zwischenzeitlich gab es dann einen Wechsel auf dem Chefsessel im Rathaus und die Zeichen in Sachen Stadtbus sahen plötzlich eher nach Grabgesang aus. Denn eines war zu dem damaligen Zeitpunkt klar: In der bis dahin existierenden Form war der Stadtbus Lauterbach nicht zukunftsfähig, eine völlig neue Ausrichtung, Vertaktung und Angebotsdichte musste her, ansonsten drohte das Aus.

Intensivste Bemühungen unseres Ver-



Das Aus für den Lauterbacher Stadtbus kommt zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember

Foto: Stefan Sitzmann

bandes mit der damaligen Vogelsberger Verkehrsgesellschaft (VBV) und Überzeugungsarbeit führten letztendlich dazu, dass man auch seitens der Stadt die einmalige Chance eines Neuanfangs erkannte. Insbesondere das hohe finanzielle Engagement der VBV überzeugte letztendlich. Und so starteten „Die Kleinen Strolche“, wie fortan die drei Midi-Busse des Lauterbacher Stadtbusverkehrs genannt wurden (eine Namensidee, welche ebenfalls von Pro Bahn & Bus stammt), werktäglich zwischen 5.30-19.30 Uhr im Halbstundentakt, samstags von 7.30-14.30 Uhr und sonntags von 13 bis 19 Uhr im Stundentakt. Binnen kurzer Zeit wurden werktags nun um die 400 Fahrgäste gezählt, pro Jahr also eine Vervierfachung der Fahrgastzahlen. Das Angebot wurde zum Fahrplan 2007 nochmals in den Tagesrandlagen und am Wo-

chenende ausgeweitet, gleichzeitig aber die Andienung des Krankenhauses erheblich reduziert.

Pro Jahr zahlte die Stadt Lauterbach 120.000 DM Zuschuss für dieses hervorragende ÖPNV-Angebot. Lauterbach als hochverschuldete Schutzschirmkommune hat dann von sich aus den jährlichen Zuschuss von 60.000 Euro ab 2015 auf 30.000 Euro reduziert, um die Zahlung ab 2016 komplett einzustellen. Zwingend nötig war das nicht – ein entsprechender Passus in den Schutzschirmkriterien ist nicht bekannt, wonach Zahlungskürzungen bei laufenden vertraglichen Vereinbarungen gefordert werden. Über diese einseitig getroffene Entscheidung unterrichtete der Bürgermeister im Herbst 2014 die Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO) bzw. den



Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) und bat gleichzeitig um Stellungnahme, inwieweit der ZOV sich in der Lage sieht, das Stadtbus-Angebot auch ohne Zuschuss aufrechtzuerhalten. Die Antwort war und ist denkbar einfach: So funktioniert das nicht.

Überlegungen, den Stadtbusverkehr auf einen Einstundentakt zu kürzen, scheiterten deswegen auch und so verkündete die VGO schon relativ zeitig das Ende der Stadtbuslinie VB 20 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015. Ein Alternativangebot präsentierte die VGO auch: Angebotserweiterungen der bestehenden Linien VB 21 (Lauterbach-Maar) und VB 26 (Lauterbach-Landenhausen), was jedoch einen Zuschussbedarf von knapp 70.000 Euro pro Jahr seitens der Stadt erforderlich mache. Mehr als das, was die Stadt bislang beisteuerte, bei einem stark reduzierten Angebot.

Anstatt rechtzeitig und vor der Umsetzung von Zahlungskürzungen mit all denen in Kontakt zu treten, die sich in den vergangenen 30 Jahren an der Aufrechterhaltung des Stadtverkehrs beteiligt hatten, um nach Alternativlösungen zu suchen, scheint es jetzt zu den Gepflogenheiten der Stadt zu gehören, dies hausintern bzw. von

selbst ausgesuchten Beiräten erledigen zu lassen. Und so präsentierte der Seniorenbeirat der Stadt Lauterbach Ende August 2015 die Alternative zum Lauterbacher Stadtbus: das „Bürger Taxi“. Ein im österreichischen Burgenland eher aus der Not heraus geborenes Minimalangebot, um der Bevölkerung im äußerst dünn besiedelten Gebiet eine Fahralternative zum Einkauf oder zum Arzt anzubieten, wird ernsthaft als Stadtbusersatz in der Kreisstadt des Vogelsbergkreises vorgestellt.

Die Betriebszeit des dann ausserhalb des RMV-Tarifes fahrenden Lauterbacher „Bürger Taxis“ soll demnach (Montag bis Sonntag) von 8 bis 20 Uhr sein, die Tour muss aber vorab über eine 0800-Nummer bestellt werden, das Ticket im Vorverkauf beim Bürgerbüro der Stadt erworben werden. Sollte dieses Verfahren anderenorts Schule machen, wird damit die Idee eines flächendeckenden Verkehrs- und Tarifverbundes langsam aber sicher zu Grabe getragen.

Es sind vier Zonen vorgesehen: Zone 1 soll 5 Euro kosten (engere Kernstadt), Zone 2 soll 6 Euro kosten und ist für die aufliegenden Bereiche der Kernstadt vorgesehen, Zone 3 für 8 Euro ist für die räum-

lich näheren Stadtteile Frischborn, Maar, Heblös und Eisenbach gedacht, während alle anderen Nutzer der entfernteren Stadtteile 10 Euro pro Fahrt zahlen sollen (Sickendorf, Allmenrod, Rudlos, Wernges, Wallenrod und Reuters).

Zum Vergleich: Die RMV-Einzelfahrt im Stadtbus kostet derzeit 1,95 Euro, die Tageskarte (mit beliebigen Fahrtmöglichkeiten) 3,80 Euro, die Wochenkarte 12,40 Euro und die Monatskarte 42,20 Euro. Da wird jedem schnell klar, dass dieses propagierte „BürgerTaxi“ wohl eher was für wohlbetuchte Bürger zu sein scheint, während sozialschwächere Mitbürger sich eine solche Fahrtmöglichkeit kaum leisten können.

So ist einem entsprechenden Artikel des Lauterbacher Anzeigers vom 28. August folgende Einstellung der Verantwortlichen

des beauftragten Seniorenbeirates zu entnehmen:

„Dem sehr teuren und ineffektiven Buskonzept“ stehe ein privatrechtliches Tarifkonzept entgegen, heißt es. Zu moderaten Preisen werde allen Bürgern eine deutlich bessere Qualität des ÖPNV angeboten, und auch die Stadtteile seien nicht mehr „abgehängt“ von der öffentlichen Mobilität. Und ergänzend: „Die Einsparungen gegenüber dem Buskonzept sind im hohen fünfstelligen Bereich zu sehen, also statt der projektierten 68 000 Euro stünde allenfalls die Hälfte gegenüber (inklusive Subventionen).“ Als weiterer Pluspunkt wird das Einbinden der Verwaltung gesehen. Damit werde den Bürgern verdeutlicht, „dass sich die Verwaltung und der Magistrat um ihre Mobilität kümmern, auch wenn es keinen teuren Linienbusverkehr mehr gibt.“

Ein Lauterbacher Stadtbus hält an der Haltestelle Eisenbacher Tor. Bis jetzt hat sich die Lokalpolitik noch für kein Ersatzangebot entscheiden können Foto: Stefan Sitzmann



Eine öffentliche Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses zum „BürgerTaxi“ gab es dann am 8. September, dort konnten sich interessierte Bürger über das Projekt informieren. Bereits am 16. September, also gut zweieinhalb Wochen nach dem ersten Bekanntwerden dieses Projektes, wurde im Rahmen der Stadtverordnetenversamm-

lung über die probeweise Einführung des „BürgerTaxis“ entschieden und diesbezüglich ein Arbeitsauftrag an die Verwaltung erteilt. Das Finanzierungsangebot der VGO (Ergänzungsverkehr VB 21 und VB 26) wurde abgelehnt, die innerstädtische ÖPNV-Andienung zum Verbundtarif damit de facto beerdigt.

Kommentar zum Wegfall des Stadtbusses Lauterbach

Aus Sicht des Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus stellt sich die Frage: Was hat ein solches „BürgerTaxi“-Konzept noch mit ÖPNV zu tun? Nichts bzw. sehr wenig, allenfalls handelt es sich hierbei um einen Mietwagenverkehr. Eltern mit Kinderwagen oder gehbehinderte Personen mit Rollatoren kamen mit dem Stadtbus bislang bestens voran. Ein Anruf Linien Taxi (ALT) oder ein Rufbus wäre aus tariflicher Sicht hingegen eine akzeptable Alternative, da diese innerhalb des RMV-Tarifs verkehren und damit Nutzer das Angebot verkehrsmittelübergreifend mit nur einem Ticket nutzen können und z.B. für den Zug nach Fulda nicht noch einmal extra zahlen müssen. Aber ein AST- oder ALT-Angebot zum RMV-Tarif gibt es ohne finanzielle Bezuschussung der Kommune wohl eher nicht. Und wie soll das funktionieren, wenn man erst ein Ticket für das „BürgerTaxi“ im Bürgerbüro (zu dessen Öffnungszeiten) im Vorverkauf erstehen muss, bevor man dieses nutzen kann?

Kritisch ist auch zu bewerten, wie man seitens der Stadt Parallelangebote zu bestehenden gut funktionierenden und vertakteten ÖPNV-Linien in die Stadtteile wie Frischborn, Maar oder Wallenrod installieren möchte. Die bestehende ÖPNV-Angebote als „sehr teuer und ineffektiv“ abzuwerten oder festzustellen „dass Stadtteile abgehängt seien“, verkennt die Realitäten und zeugt von geringer Sachkenntnis. Normalerweise werden ÖPNV-Angebote von sach- und fachkompetenten Planern gestaltet - man renoviert schließlich z.B. ein Rathaus ja auch nicht ohne Architekt. Bedauerlich ist auch, dass jegliche Anregung und Kritik von außen mit Vehemenz abgewehrt wird.

Es bleibt festzustellen, dass man seitens der Kreisstadt Lauterbach das finanzielle Engagement für die Bürger in Sachen ÖPNV offenbar gegen Null fährt. Selbst beim touristisch höchstwertigen Freizeitbus „Vulkan-Express“ liebäugelte die Stadt mit Einstellung der überschaubaren Bezuschussung, obgleich man großen Nutzen daraus zieht. Erst nachdem die Verkehrsgesellschaft mit der Abkopplung der Kreisstadt drohte, einigte man sich auf eine etwas geringere Bezuschussung. Auch die Renovierung des Lauterbacher Nordbahnhofs, einer äußerst wichtigen

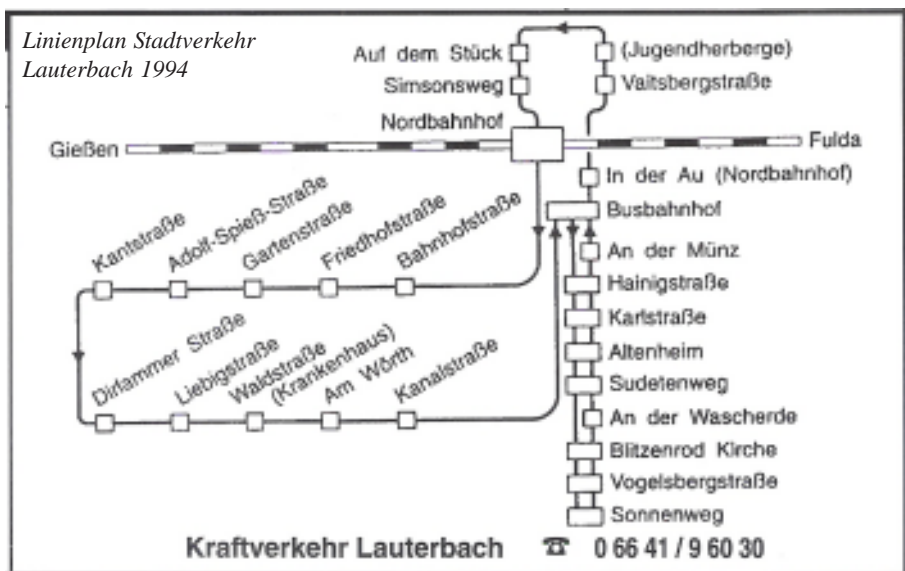
Verkehrsstation an der Vogelsbergbahn mit hoher Fahrgastfrequenz, überlässt die Stadt bislang alleinig den neuen Besitzern, anstatt ein umfassendes Gesamtkonzept aktiv mitzuplanen und mitzugestalten.

Dem gegenüber wurde die kommunale Grundsteuer zwar von 400 auf 630 % erhöht. Gleichzeitig ist z.B. kein Geld mehr vorhanden, um eine städtische Veranstaltungshalle weiter zu betreiben. Bei diesen Rahmenbedingungen (es sei nur an die Stilllegung des Bahnhaltepunktes im Stadtteil Wallenrod erinnert) verwundert es kaum, dass man in Lauterbach nicht nur den sprichwörtlichen Strumpf verlieren kann, sondern die Stadt auch immer mehr an Einwohnern verlustig wird. Laut Hessischem Statistischem Landesamt waren es am 30. September 2009 noch 14.080, am 31.12. 2014 nur noch 13.226 Einwohner (-6,07 % = -855 Einwohner). Angesichts dieser Entwicklung wäre es sinnvoll, die Attraktivität der Stadt für die vorhandenen und potenziell neuen Einwohner zu erhöhen. Die Einstellung des Stadtbusverkehrs wird den negativen Prozess eher noch beschleunigen.

Man beachte abschließend: die Stadt Lauterbach erhält ab 2016 aus dem Topf des „Kommunalinvestitionsförderungsgesetzes“ jährlich 1,44 Mio. Euro.

„Mobilität hatte in Lauterbach mal einen Namen“...

Michael Kolb



Reaktivierung der Horlofftbahn - Chance für die Region oder verkehrspolitisch abwegig?

(sk, fg, jl) Die seit 2002 als Bürgerinitiative aktive Arbeitsgemeinschaft (AG) Horlofftbahn hat mit einer öffentlichen Präsentation in Hungen am 3. September 2015 vor rund 90 interessierten Bürgerinnen und Bürger über die mögliche Reaktivierung der Horlofftbahn informiert. Themen waren die verkehrliche Sinnhaftigkeit, die technische Machbarkeit, die Investitions- und Betriebskosten, die Hintergründe für ein Reaktivierungsverfahren sowie die regionalpolitische Bedeutung der Bahnstrecke Hungen - Wölfersheim.

Unterstützt wurde die Veranstaltung vom Gewerbeverein Hungen e.V. und dem Stadtmarketing Hungen e.V.. An die von den Mitarbeitern der AG Horlofftbahn Jürgen Lerch (Butzbach) und Dr. Franz Grolig (Wölfersheim) ausgearbeitete Präsentation schloss sich eine rege und intensive Diskussion an.

Das Projekt der Reaktivierung steht seit dem Kauf der Strecke 2011 immer wieder auf der Tagesordnung der politisch Verantwortlichen. Die Ausführungen von Jürgen Lerch widmeten sich dem baulichen Zustand der Strecke und des Kreuzungsbahnhofes Beienheim. Der Oberbau (Schotter, Gleise) muss erneuert bzw. überarbeitet werden. Selbiges ist 2000/2001 bereits im Abschnitt Beienheim-Wölfers-

heim/Södel durchgeführt worden.

Die Kosten werden sich nach vielen Jahren Investitions- und Unterhaltungsrückstand auf 5-10 Mio.

Euro belaufen, um die Strecke damit zukunftsfähig zu machen. Die Investitionskosten in die Infrastruktur werden über das Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz (GVFG) durch Bund und Land zu meist über 80 % getragen. Die kommunale Beteiligung vor Ort bewegt sich in der Regel um die 20 %. Die direkte Durchbindung von Hungen nach Frankfurt/Main durch Zugkopplung in Beienheim bedarf umfassender Umbaumaßnahmen an Gleisan-

lagen sowie der Signaltechnik. Das Stellwerk im Bahnhof Beienheim befindet sich insgesamt in einem baulich und technisch veralteten Zustand. Hierbei müsse die Deutsche Bahn AG als Infrastruktur-Eigentümer und -betreiber besonders in die Pflicht genommen werden.

v.l.n.r.: Stefan Kannwischer (AG Horlofftbahn), Jürgen Lerch (Pro Bahn & Bus), Bürgermeister Rainer Wengorsch und Dr. Franz Grolig



Die zahlreichen Fragen aus dem Publikum umfassten alle relevanten Bereiche, wobei die Finanzierung des Projektes und die Kosten für die Anliegerkommunen von besonderem Interesse waren. Stephan Kannwischer, der als Organisator der Veranstaltung und Sprecher der AG Horlofftalbahn verantwortlich zeichnete, begrüßte ausdrücklich jedes Engagement, welches die Wiederaufnahme des regulären Schienenpersonennahverkehrs in Richtung Friedberg/Frankfurt näherbringt. Die Sicherstellung regionaler Mobilität im ÖPNV sei ein Beitrag zur staatlich-gesellschaftlichen Daseinsfürsorge und ein wesentlicher Baustein zur Erhaltung und Steigerung der Lebensqualität gerade in ländlichen Räumen (Stichwort: Angleichung der jeweiligen Lebensbedingungen in Stadt und Land).

Angesichts der fortwährend zunehmenden wirtschaftlichen und realpolitischen Bedeutung des Ballungsraumes Frankfurt/Rhein-Main und tiefgreifender Beeinflussung des Lebens in ländlichen Räumen just durch dieses Ballungszentrum sei es von entscheidender infrastruktureller Bedeutung, direkte ÖPNV-Verbindungen dorthin zu schaffen bzw. zu erhalten. Regionen ohne leistungsfähigen ÖPNV-Anschluss werden gerade auch angesichts des „Demographischen Wandels“ langfristig das Nachsehen haben. Gemeinschaftliches Engagement von politischer (Stadt) und Bürgergemeinde (Vereine & Gruppen) sei die Voraussetzung für eine prosperierende Kommune.

Gerhard Born (Lollar) vom Verkehrsclub Deutschland Gießen (VCD) mahnte an, dass die Streckenreaktivierung auch im Hinblick auf Verkehrsverlagerung von der



Die Veranstaltung stieß auf großes Interesse, sodass noch zusätzliche Sitzgelegenheiten organisiert werden mussten

Straße auf die Schiene in einem überlasteten Verkehrskorridor (BAB 3/5/7 & 66) von Bedeutung sei und der Beitrag zum Klimaschutz nicht zu unterschätzen sei. Thomas Kraft (Lahnau) als Landesvorsitzender von Pro Bahn Hessen e.V. bekräftigte diese Position, verwies aber zusätzlich auf die positive Netzwirkung des projektierten Lückenschlusses bis Hungen und die dadurch gesteigerte ÖPNV-Qualität und -Frequenz. Die Stabilisierung kommunaler Strukturen durch das Vorhandensein bzw. die Einrichtung von Bahnanschlüssen sei durchaus ein Ergebnis einschlägiger verkehrswissenschaftlicher Untersuchungen.

Stephan Kannwischer wies in seinem Schlusswort darauf hin, dass die Landesregierung in ihrer aktuellen Koalitionsvereinbarung verbindlich niedergeschrieben habe, dass „Reaktivierungen von Eisenbahnstrecken vom Land unterstützt werden, sofern vor Ort Interesse besteht“. Er mahnte Einigkeit und Engagement zur Erreichung des gemeinsamen Ziels an und ermunterte die Anwesenden (darunter zahlreiche Kommunalpolitiker) dazu, sich Verbündete in der Landespolitik zu suchen.

Fahrgastbeiräte testen Busse in Wetzlar

(fl) Pro Bahn & Bus ist in zahlreichen hessischen Fahrgastbeiräten vertreten. Eine typische Aufgabe ehrenamtlicher Fahrgäste in Fahrgastbeiräten ist die Überprüfung von Fahrzeugen auf ihre Praxistauglichkeit, ihre Attraktivität und ihre Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen. Gemeinsam haben die beiden Fahrgastbeiräte aus dem Landkreis Limburg-Weilburg und aus Lahn-Dill / Wetzlar am 29.09.2015 vier unterschiedliche Fahrzeuge unter die Lupe genommen.

Eingeladen zur Fahrzeugpräsentation am neu gestalteten Bahnhof und Busbahnhof in Wetzlar hatten die Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH (VLDW) und die Stadt Wetzlar. Bei der Auswahl an Fahrzeugen verschiedener Hersteller wurde der grundlegende Unterschied zwischen Niederflurfahrzeugen und so genannten Low-Entry-Fahrzeugen deutlich. „Low Entry“ bedeutet für die Fahrgäste, dass sie beim Vorhandensein entsprechender Bordsteinkanten zwar barrierefrei ein- und aussteigen können, ihre Sitze aber ausschließlich über Stufen erreichen. Ein in Sachen Barrierefreiheit



Wetzlars noch bis Ende 2015 amtierender Oberbürgermeister Wolfram Dette begrüßt die Fahrgäste am neu gebauten Busbahnhof



Die Fahrgastbeiräte aus Limburg-Weilburg waren mit der Lahntalbahn angereist

3 Fotos: Friedrich Lang

fragwürdiges Konzept, auch wenn einige Verantwortliche betonen, dass manche ältere oder gehbehinderte Kunden die höher angebrachten Sitze durchaus schätzten, weil sie ein leichteres Hinsetzen und Wiederaufstehen ermöglichten, ähnlich wie bei einer seniorengerecht erhöhten Toilette. Aber auch bei den Niederflerbussen ist stets nur ein Teil der Sitze stufenlos erreichbar, im Solofahrzeug meist eine Gruppe von 8 bis höchstens 12 Sitzen.

Die Gestaltung und Funktion von Halteschleifen, Haltestangen und Informationseinrichtungen war ein weiteres wichtiges Thema. Es zeigte sich leider auch bei der Präsentation in Wetzlar, dass manche Hersteller die Kombination aus rotem Druckknopf und dunkelgrauer Umrandung noch immer für das Optimum in Sachen Erkennbarkeit halten. Auch die kontrastreiche Gestaltung von Griffstangen ist im Jahr 2015 keineswegs allgemeinverbindlicher Standard.

Ein Bild machen konnten sich die Fahrgastvertreterinnen und Vertreter auch von einem Bus, der komplett mit Werbeblättern beklebt war. Das Thema polarisiert. Vertreter der Verkehrsbetriebe und der lokalen Nahverkehrsgesellschaften betonen die hohen Werbeeinnahmen, die sich mit keiner anderen Form der Werbung erzielen ließen. Viele Fahrgäste lehnen diese Art



Die Halteschleife ist vorhanden und gut erreichbar, aber die Griffstangen sind leider grau. Vier aktuelle Busmodelle wurden auf Herz und Nieren geprüft

der Werbung aber ab, weil der Blick nach draußen deutlich behindert wird, vor allem an trüben Tagen und abends. Die VLDW sammelte Anregungen und Kritik auf Fragebögen und sicherte deren Auswertung zu.

HESSENSCHIENE-ABO

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

Nördliches Rheinland-Pfalz: Neue Wege im Busverkehr

(og) Im Rahmen der in Zusammenarbeit von Rhein-Lahn-Kreis, Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) und Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) durchgeführten europaweiten Ausschreibung für die Linienbündel Einrich und Blaues Ländchen-Loreley wird das Busnetz zwischen Limburg an der Lahn, St. Goarshausen und Braubach am Rhein zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 neu geordnet.

Erstmals im nördlichen Rheinland-Pfalz wurden in einem Vergabeverfahren lokale Busverkehre, die im Auftrag des Rhein-Lahn-Kreises erbracht werden, mit den im Zuständigkeitsbereich des SPNV-Nord liegenden sogenannten Regiolinien gebündelt in einem Verfahren ausgeschrieben. Die Konzeption der Busangebote wurde auf Basis des „ÖPNV-Konzeptes Rheinland-Pfalz Nord“ vorgenommen.

Im Jahr 2011 war für den Norden des Landes festgestellt worden, dass die Nahverkehrsplanungen fortzuschreiben sind - aus planerischen und ökonomischen Gründen:

- Starke Rückgänge bei den Schülerzahlen, teilweise bis zu 40 % in einigen Regionen
- Erforderlichkeit einer Bündelung von Buslinien zu Ausschreibungspaketen mit entsprechender Harmonisierung der Laufzeiten von Liniengenehmigungen
- Erweiterung von regionalen Busverkehren auf den Hauptachsen abseits des Schienenverkehrs
- Notwendige Anpassung der Busverkehre auf den Rheinland-Pfalz-Takt im Schienenverkehr
- Einführung von flexiblen, bedarfs-gesteuerten Bedienungsvarianten im Busverkehr als Ergänzung bzw. als Ersatz von Linienverkehren



*Das Busunternehmen Martin Becker wird in Zukunft Buslinien im Westerwald / Lahn / Taunus betreiben
Foto: VRM*

Vor diesem Hintergrund haben die Landkreise und kreisfreien Städte, die beiden Verkehrsverbände VRT und VRM, der SPNV-Nord sowie das Land Rheinland-Pfalz im Jahr 2012 eine grundlegende Überplanung für die rund 600 Buslinien zwischen Altenkirchener Land im Norden und dem Saargau im Süden bei einem Planungsbüro in Auftrag gegeben.

Die Ergebnisse der Planungen werden nun erstmals im südlichen Rhein-Lahn-Kreis im Dezember 2015 umgesetzt. Sie beinhalten einen Taktfahrplan auf den beiden Hauptstrecken Limburg – Diez – Nastätten – St. Goarshausen und Nastätten – Braubach, auch abends und am Wochenende. Außerdem wird von April bis Oktober ein neuer Busverkehr ab dem Bahnhof St. Goarshausen zum Loreley-Plateau eingerichtet. Im Gegensatz zum bisherigen Busangebot bestehen deutlich bessere Anschlüsse zwischen Bus und Bahn sowie innerhalb des Busnetzes. Der demographische Wandel zeigt sich in der Umstellung

von Bus- auf Anruffahrten auf den Nebenlinien abseits des Schülerverkehrs.

Die Ausschreibungen für die 21 Linien (in zwei Linienbündeln mit rund 1,5 Mio. Nutzwagenkilometern jährlich) erfolgte für zehn Jahre nach den Vorgaben des EU-Rechts. Den Zuschlag erhielt das zur Rhenus-Veniro-Gruppe gehörende Busunternehmen Martin Becker aus Altenkirchen (Westerwald), welches die qualitativ besten und wirtschaftlichsten Angebote abgegeben hatte. Es löst damit die bisherigen Betreiber Rhein-Mosel-Bus (DB Regio), Nassauische Verkehrs-Gesellschaft (Transdev-Gruppe) und Hohlwein-Reisen ab.

Der Anteil der Niederflurbusse, die auch über eine Klimaanlage verfügen, steigt in den beiden Linienbündeln bis zum Jahr 2021 auf 100 %. Ab dem Jahr 2017 wird die Fahrzeit aller Busfahrten außerdem minutengenau in Echtzeit in der Fahrplanauskunft des VRM bereitgestellt.

Brückenerneuerungen bei Eschhofen und Guntersau mit Vollsperrungen und SEV

(hpg) Für Pendler und Touristen im Lahntal, die auf die Bahn angewiesen sind, wird das Jahr 2015 in schlechter Erinnerung bleiben. Nach den wochenlangen Sperrungen mit Bus-Ersatzverkehr während der Oster- und Sommerferien im unteren Lahntal, stehen während der zweiwöchigen Herbstferien in Hessen und Rheinland-Pfalz jetzt Sperrungen im hessischen Abschnitt an.

Wegen Brückenbauarbeiten sperrt die DB Netz AG vom Freitag, 16. Oktober, 22 Uhr bis zum Betriebsbeginn am ersten Schultag, Montag, 2. November, den Streckenabschnitt zwischen Eschhofen und Weilburg.

Saniert wird die unter Denkmalschutz stehende zweibogige Brücke über den Emsbach zwischen Eschhofen und Ennerich. Die 1862 aus großen Lahnmarmor-Blöcken erbauten Pfeiler und Widerlager sowie die nicht mehr ausreichend tragfähi-



Nach über 150 Jahren muss die gemauerte Brücke der Lahntalbahn über den Emsbach saniert werden. Statt Abriss und Neubau erfolgt eine Instandsetzung der Pfeiler aus Lahnmarmor sowie der Gewölbe und Mauern. Für den Bau einer neuen Tragplatte wird die Strecke im Oktober gesperrt. Foto: HPG

gen Gewölbe und Futtermauern werden instandgesetzt. Schon seit Jahren entlasten vier Hilfsbrücken die Gewölbe. Mit einer neuen Tragplatte und ausreichend breiten Seitenwegen soll das Bauwerk für die Zukunft ertüchtigt werden.

Die zweite Baustelle ist ein Durchlass am ehemaligen Güterbahnhof Guntersau bei Weilburg. Auch dort entlastet seit etlichen Jahren ein Hilfsträger das Gewölbe. Der Fußgängertunnel verläuft unter den Gleisen der Lahntalbahn sowie der Zufahrt zum ehemaligen Güterbahnhof hindurch. Der Tunnel ist Ende bzw. Beginn des Weiltal-Radwanderweges, der in den auf dem Leinpfad verlaufenden Lahntal-Fernradweg (R7) einmündet. Diese Passage wird für Fußgänger und Radler bis Ende November gesperrt sein.

Ersatzverkehr mit Bussen

DB Regio ersetzt die Fahrten des RE 25 (Koblenz–Gießen) vom 17. Oktober bis ein-

schließlich Sonntag, 1. November auf dem Abschnitt zwischen Limburg und Gießen durch Busse im Schienen-Ersatzverkehr (SEV).

Die Regionalzüge der Hessischen Landesbahn (HLB) verkehren fahrplanmäßig zwischen Fulda, Gießen und Weilburg. Problematisch ist ein SEV zwischen Weilburg und Limburg, da sich nicht alle Stationen bedienen lassen. Die Busse benötigen zwischen Weilburg und Limburg in beiden Richtungen eine jeweils 30 Minuten längere Fahrzeit. Dabei werden wechselweise entweder Arfurt oder Villmar bedient. Die Busse fahren in Limburg rund 30 Minuten früher ab und erreichen in Weilburg die fahrplanmäßig verkehrenden Züge in Richtung Wetzlar und Gießen. Die meisten SEV-Haltestellen befinden sich nicht an den Stationen, sondern oft in der jeweiligen Ortsmitte.

Westerwaldbahn: Strecke hängt an Kreistagsbeschluss

(hpg) Der Vorsitzende der Gesellschafterversammlung der Westerwaldbahn des Kreises Altenkirchen GmbH (Weba), 1. Kreisbeigeordneter Konrad Schwan, hat in einer Pressekampagne das Ende des Güterverkehrs auf dem Streckenabschnitt Altenkirchen– Selters (Holzbachtalbahnhof) in Aussicht gestellt.

Auf der von der DB am 03.08.2005 erworbenen rund 32 km langen Strecke betreibt die Weba als Frachtführer für DB Schenker Rail Deutschland seit dem 6. März 2006 einen umfangreichen Güterverkehr, der allerdings seit Jahren defizitär ist. Für den Hauptkunden werden derzeit über 200.000 Jahres tonnen, in der Hauptsache Stahlcoils, zwischen Betzdorf und Selters (Ww) befördert.

Im kommenden Jahr sind verschiedene Arbeiten notwendig, damit die für die regionalen Unternehmen bedeutende Strecke auch zukünftig für den Güterverkehr genutzt werden kann.

Dazu sind insgesamt rund 7,7 Mio. EUR erforderlich, umgerechnet rund 241 000 EUR pro Kilometer. Die Hälfte der Kosten würde aus Bundesmitteln über das 2013 erlassene „Schienengüterfernverkehrsnetz-förderungsgesetz“ (SGFFG) finanziert. Neben dem Bund hat auch das Land Rheinland-Pfalz zu erkennen gegeben, dass es bis zu 35 % der Kosten tragen würde. Damit verbleibt eine Restfinanzierung von 15 %, die von den drei, an der Strecke liegenden Landkreisen (Wester-

wald, Neuwied, Altenkirchen) aufgebracht werden müsste. Hinzu kommen nochmals etwa 4 Mio. EUR für eine zeitgemäße Absicherung der zahlreichen Bahnübergänge. Diese sind bislang entweder nur mit Andreaskreuzen oder manuell zu schaltenden Lichtzeichenanlagen ausgestattet. Dazu müssen die bis zu 1500 t schweren Güterzüge mehrfach bis zum Halt abgebremst und wieder beschleunigt werden. Neben der Gefahr für das Personal, das die Überwege absichern muss, bedeuten die zahlreichen Anfahrten einen hohen Verschleiß und Energieverbrauch.

Für die nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz zu finanzierenden Anlagen liegen teilweise bereits die Genehmigungen und Verträge vor, so dass nach einer vom Kreistag des Landkreises Altenkirchen abhängigen Entscheidung zur Instandsetzung der Strecke und Weiterführung des Betriebes die Aufträge sofort erteilt werden könnten.

Viele Bahnübergänge besitzen keine Ampeln und müssen mit Posten gesichert werden, wie bei der Sonderfahrt von Pro Bahn & Bus am 9. September 2006



Die nächste bitte...! Lumdatabahn vor der Reaktivierung?

(sk) Mit verdienter großer öffentlicher Aufmerksamkeit eröffnete am 11. September Hessens Wirtschaftsminister Tarek Al-Wazir die reaktivierte Eisenbahnstrecke zwischen Frankenberg und Korbach (siehe Bericht in dieser Hesseschiene). Etwas weniger öffentlichkeitswirksam geht die Durchführung der aktuellen Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) zur Lumdatabahn vonstatten.

Zur jüngsten Historie: Die Lumdatabahn AG beauftragte 2012/2013 zusammen mit dem Landkreis Gießen und den Lumdatagemeinden Allendorf, Lollar, Rabenau und Staufenberg das Verkehrsplanungsbüro IG Dreieichbahn (Spremlingen) mit der Erstellung einer Vorstudie, die das Reaktivierungspotenzial der Schienenstrecke im SPNV untersuchen sollte. Das Ergebnis mit einem volkswirtschaftlich

relevanten Faktor von 1,04 machte den Protagonisten Mut, auf eine umfassende NKU hinzuarbeiten.

Die Gelegenheit bot sich 2014/2015 mit dem Wegfall einiger Zughalte auf der Main-Weser-Bahn im Zusammenhang mit der stärkeren Vertaktung der Oberzentren Gießen und Marburg. Die Landrätin und Verkehrsdezernentin des Landkreises Gießen, Anita Schneider, nahm "die Gelegen-

Anlässlich einer Sonderfahrt kam am 15.02.2014 ein Schienenbus auf die Lumdatabahn. Für die Zukunft wird weiter eine Reaktivierung der Strecke bis Londorf im ÖPNV angestrebt



heit beim Schopf", in Verhandlungen mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) quasi "als Kompensation" zu erreichen, dass dieser Mitte 2015 bei einem bekannten Verkehrsplanungsbüro eine etwas abgespeckte NKU zur Beauftragung freigab. Mit im Boot sitzt auch der Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV), der die ÖPNV-Aufgabenträgerschaft von den mittelhessischen Landkreisen Gießen, Wetterau und Vogelsberg seit langer Zeit innehat. Die verkehrswissenschaftlichen Gutachter haben neben der theoretischen Ausarbeitung auch praktisch vor Ort die ingenieurtechnische Bewertung und Beurteilung der vorhandenen verkehrlichen Infrastruktur vorzunehmen. Sie haben somit alle Hände voll zu tun, bis das Ergebnis in den nächsten Monaten erarbeitet ist und im Anschluss öffentlich vorgestellt und bewertet werden kann.

Die Einbindung und Beteiligung des Vereins Lumdatalbahn e.V. in einem

Begleitgremium zur NKU bedurfte der Ausübung sanften politischen Drucks und ist kein Ruhmesblatt der Verantwortlichen in Sachen "Anerkennung und Würdigung ehrenamtlichen bürgerschaftlichen Engagements" gewesen!

Die Lumdatalbahn ist in eine liebevolle Landschaft eingebettet, bietet einiges touristisches Potenzial auf und hat neben einer weitgehend unproblematischen Streckenführung und zwei Brücken über die Lumda wenig Spektakuläres anzubieten. Eine besondere Bedeutung käme der schienenverkehrlichen Wiederanbindung des Lumdats an das Oberzentrum Gießen zu, womit auch klimapolitische Ziele einer Großstadt positiv beeinflusst werden könnten. Inwieweit die Aspekte Klimaschutz und Umweltentlastung in der aktuellen NKU berücksichtigt werden, ist nicht bekannt. Dem Lauf der Zeit entsprechend wäre eine stärkere Gewichtung mehr als angemessen!

SPENDENAUFTRUF FÜR DIE LUMDATALBAHN

Einer möglichen Reaktivierung der Lumdatalbahn fühlen sich die ehrenamtlichen Akteure nach einigen erlittenen Schiffbrüchen in der Vergangenheit so nah wie nie zuvor!

Deshalb werden für die ehrenamtliche Lobbyarbeit zur Unterstützung der Reaktivierung der Lumdatalbahn noch einige Finanzmittel benötigt. Konkret sollen Spenden für folgende Bereiche eingeworben und eingesetzt werden:

1. Öffentlichkeitsarbeit und Veranstaltungs-Durchführung
2. Beauftragung ingenieurtechnischer Dienstleistungen (Bestandsaufnahme der vorhandenen Infrastruktur) zur Begleitung des NKU-Verfahrens

Wenn Sie die Reaktivierung der Lumdatalbahn unterstützen möchten, bitten wir Sie um eine Spende auf das Vereinskonto von Pro Bahn & Bus e.V., IBAN: DE42 5308 0030 0772 2606 00 bei der Commerzbank Fulda, Kennwort: Lumdatalbahn.

Untere Lahntalbahn: Rundum-Erneuerung für ESTW-Inbetriebnahme

(hpg) Mit einem Generationen-Wechsel vergleichbar sind die umfangreichen Umbauten an der unteren Lahntalbahn zwischen Diez und Niederlahnstein. Für die Inbetriebnahme des Elektronischen Stellwerks (ESTW) „Untere Lahn“ zum 24. August 2015 waren umfangreiche Baumaßnahmen erforderlich.

Für die Einsparung von örtlichen Mitarbeitern der DB Netz in den Stationen und Stellwerken mussten neue Bahnsteige und Zugänge geschaffen werden. Bei vorerst sechs Verkehrsstationen sind während der Sperrungen in den Oster- und Sommerferien jeweils 140 Meter lange und 55cm hohe Bahnsteige entweder in konventioneller Bauweise oder mit vorgefertigten Bahnsteigsegmenten entstanden. Dabei sind die Stationen jeweils komplett erneuert worden. Während bislang die Überwege zu den meist schmalen und niedrigen Mittelbahnsteigen von örtlichem Personal mit Ketten gesichert wurden, kommen an bislang drei Stationen schienengleiche „Reisenden-Sicherungsanlagen“ (ReSi) mit Lichtzeichen und Schranken zum Einsatz. Diese sollen vor allem auch für die barrierefreie Erreichbarkeit sorgen, die neu an elf Bahnsteigen in sechs Stationen auch er-

reicht werden konnte.

Eine negative Ausnahme bildet die Zugangssituation zum neuen Außenbahnsteig in der Weinbau- und Wallfahrtsgemeinde Obernhof. In den 2011 von der DB vorgelegten Plänen war eine Kombination aus Treppe und 120,5m langer Rampe enthalten. Dieser Plan war Grundlage der Entscheidung seitens der politischen Gremien in Nassau und Obernhof. Anlässlich der Projektvorstellung im September 2013 war jedoch die Rampe nur noch eine Option. Letztlich gebaut wurde nur eine 36 Stufen umfassende Treppe.

Am Dienstag, 29.09.2015 waren Vertreter des Mainzer Innen- und Infrastrukturministeriums, des Zweckverbands SPNV-Nord, der DB und des Landkreises zu einer Feier aus Anlass der Inbetriebnahme



In Obernhof kann der neue Außenbahnsteig in Richtung Koblenz nur über eine aus 36 Stufen bestehende Treppe erreicht bzw. verlassen werden. Mit den abschließend installierten doppelten Handläufen ist die Nutzbarkeit der einseitig montierten Rampe für das Schieben von Fahrrädern erheblich eingeschränkt worden. Nur mit Mühe passt ein Rad unter den weit ausladenden Befestigungen hindurch. Foto: H.-P. Günther

des ESTW Untere Lahn in Nassau zusammengekommen. Zwar war man dort von beiden ESTW-Standorten in Diez und Nievern weit entfernt, doch befinden sich die beiden Verkehrsstationen nicht in einem Zustand, der einer Feier angemessen wäre.

Die Anwesenheit der zahlreichen Ehrengäste nutzten der 1. Beigeordnete aus Obernhof und ein weiteres Ratsmitglied, um über 1500 in den letzten Wochen gesammelte Unterschriften an Thomas Linnertz, Ministerialdirektor im Infrastrukturministerium von Rheinland-Pfalz zu übergeben. Damit bekräftigten die Vertreter der Ortsgemeinde die Forderung, in Obernhof einen barrierefreien Zugang

auch zum Bahnsteig in Fahrtrichtung Koblenz zu schaffen. Eigentlich wollten die Festgäste das Augenmerk auf die 36 Millionen Euro umfassende Investition in die Infrastruktur der Lahntalbahn lenken. Aber auch Thomas Linnertz musste einräumen, dass es mit Obernhof „ein Haar in der Suppe“ gebe. Das Land werde die Station für das vom Bundesverkehrsministerium aufgelegte Förderprogramm anmelden, sagte er. Sollte das Projekt vom Bund gefördert werden, stehe auch Rheinland-Pfalz finanziell zur Seite. Linnertz zufolge müsse dann aber auch die Ortsgemeinde einen Anteil leisten. Bis Ende 2018 sollen alle erfolgreich angemeldeten Objekte barrierefrei gestaltet werden.

Österreichische Waggons nutzen hessische Hydraulik

(fl) Unter anderem für den Einsatz bei der österreichischen Bahn fertigt Bolenz & Schäfer aus Biedenkopf-Eckelshausen die Waggonhydraulik. Aktuell liefert das Tochterunternehmen der Roth Industries die ersten zehn Hydraulikanlagen für das mobile Containersystem namens RockTainer zur Gleisschotterung.

In Zusammenarbeit mit dem Kunden Innofreight in Bruck an der Mur in Österreich entwickelte Bolenz & Schäfer ein neues Hydrauliksystem. Es ermöglicht, die Klappen und Rutschen von Containern auf Bahntragwagen zur Schotterverteilung einfach zu bedienen. Über eine Bedienbühne kann der Bahnmitarbeiter je zwei auf dem Doppel-Tragwagen positionierte Container steuern. Deren Öffnungen erlauben die Gleisen. Diese Verstellmöglichkeit kann man ebenfalls von der Bedienbühne aus hydraulisch steuern.

Während der Fahrt von der Beladestelle

der Container bis zur Entladestelle werden die Hydraulikspeicher von einer am Waggon angebrachten Radsatzpumpe geladen. Die Klappen und Rutschen können dann mit Hilfe der gespeicherten Energie sicher und ergonomisch bedient werden.“ Der Hydraulikspeicher ist mit einer Elektro-batterie vergleichbar, wobei der Hydraulikspeicher nach Unternehmensangaben wesentlich robuster ist und sich durch eine kompaktere Bauweise auszeichnet.

Die Hessenschiene wird in loser Reihenfolge über Bahn- und Busprodukte aus Hessen berichten.

Mainzelbahn nimmt Gestalt an

(fl) Seit dem Mai 2014 entsteht in der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt Mainz eine völlig neue Straßenbahnlinie. Die Strecke zum Lerchenberg misst 9.2 Kilometer und verfügt über 16 Haltestellen. Wegen der Affinität des Stadtteils Lerchenberg zum Zweiten Deutschen Fernsehen hat die Strecke den Namen „Mainzelbahn“ erhalten, wenngleich die Endhaltestelle in einiger Entfernung zur Sendeanstalt liegt.

Dafür werden durch eine geschickte Trassenführung gleich mehrere aufkommensstarke Ziele erreicht: Wesentliche Teile der Johannes von Gutenberg-Universität, das Max Planck Institut, die Coface Arena als Heimstätte des FSV Mainz 05, die Fachhochschule Mainz sowie die teilweise expandierenden Stadtteile Bretzenheim, Marienborn und Lerchenberg. Die Betriebsaufnahme ist für das erste Halbjahr 2017 vorgesehen, dieser Termin dürfte bei dem zu beobachtenden Baufortschritt auch zu halten sein.

Die Strecke wird, wie heutzutage üblich und zur Erlangung von Zuschüssen auch gesetzlich gefordert, ganz überwiegend als Eigentrasse erstellt, das heißt unabhängig vom übrigen Straßenverkehr. Dafür sind auch einige Großbauwerke zu erstellen, beispielsweise die Unterführung unter den Bahngleisen am Bahnhof Marienborn, vier Straßenbrücken und ein längerer Spundwand-Abschnitt. Knapp die Hälfte der Strecke erhält ein Rasengleis zur optimalen Einbindung der Trasse ins Stadtbild.

Außer am Lerchenberg können die Züge der Mainzelbahn an zwei weiteren Stellen wenden. Eine Wendeschleife entsteht in der Nähe des Bahnhofs Marienborn. 2 Fotos: Friedrich Lang



An drei Stellen können die Straßenbahnzüge der Mainzer Verkehrsgesellschaft MVG künftig wenden: an der Coface Arena, am Bahnhof Mainz-Marienborn sowie an der Endstelle Hindemithstraße. Die ursprüngliche Planung sah eine weitere Verlängerung über die jetzt realisierte Endstelle Hindemithstraße hinaus bis zum Bürgerhaus Lerchenberg vor. Diese Verlängerung stieß jedoch auf erheblichen Widerstand und wird nicht realisiert. Die Fahrzeit für die Gesamtstrecke wird bei 23 Minuten liegen.

Mainzelbahn schafft Verbindungen in viele Stadtteile

Die neue Mainzelbahn soll zunächst von zwei Linien befahren werden. Linie 51 verbindet den Lerchenberg (Endhaltestelle Hindemithstraße) mit dem Mainzer Stadtteil Finthen (Poststraße). Linie 53 startet ebenfalls am Lerchenberg und nimmt den Weg durch die Mainzer Altstadt nach Hechtsheim (Bürgerhaus). Durch dieses Konzept erhalten gleich mehrere einwohnerstarke Stadtteile direkte Verbindungen zu den Zielen entlang der Mainzelbahn. Wird auch die geplante Straßenbahnstrecke zum Zollhafen realisiert, dann wird eine weitere Straßenbahnlinie von der Zwischenschleife Coface-Arena an der Mainzelbahn über den Hauptbahnhof in den Zollhafen verkehren.

Im Übrigen bleiben die schwächer frequentierten Linienäste nach Bretzenheim und Hechtsheim, Am Schinnergraben auch künftig mit der Linie 52 verbunden. Und die wichtige Mainzer Durchmesserlinie Linie 50 Finthen, Römerquelle - Hechtsheim, Bürgerhaus bleibt ebenfalls in der gewohnten Form bestehen. Für das Busnetz



Unter anderem mit solchen Schildern wirbt die Mainzer Verkehrsgesellschaft um Verständnis für die Unannehmlichkeiten während der Bauzeit. Die Ampel signalisiert grünes Licht für die Mainzelbahn.

gilt die Aussage, dass keine Haltestelle entfallen soll. Mit Linienkürzungen und Anpassungen ist aber zu rechnen. Diese Änderungen werden auch die Buslinie 6 betreffen, welche heute den Lerchenberg mit dem Mainzer Hauptbahnhof, der Innenstadt und der Stadt Wiesbaden verbindet.

Schafft die Mainzer Straßenbahn den Sprung nach Hessen?

An dieser Stelle lohnt sich die Frage, ob die Linie 6 östlich des Rheins auf alle Ewigkeit als Buslinie verkehren wird, oder ob auch Wiesbaden seine am stärksten belas-



*Ein größeres
Kreuzungsbauwerk
entsteht am
Schnittpunkt mit der
Bahnlinie Mainz -
Alzey an der Station
Mainz-Marienborn*

*Foto:
Friedrich Lang*

teten Buslinien irgendwann auf den leistungsstarken und umweltfreundlichen Schienenverkehr umstellen kann. Gerade im Zusammenhang mit dem Bau der Mainzelbahn war als bislang jüngster Beitrag zur jahrzehntelangen Diskussion um ein städtisches Schienenverkehrsmittel für Wiesbaden die Idee eines rheinüberschreitenden Meterspurnetzes aufgegriffen worden.

Durch neuere genehmigungsrechtliche Rahmenbedingungen ist die einst favorisierte Verknüpfung der Aartalbahn und anderer Schienenstrecken rund um Wiesbaden mit einem noch zu bauenden normalspurigen Innenstadtnetz ohnehin schwieriger geworden – Stichwort Unfallfestigkeit neuer Schienenfahrzeuge im Eisenbahnverkehr.

Dagegen wird die von den Wiesbadener Stadtbahngegnern stets verteufelte Oberleitung im städtischen Raum mehr und mehr entbehrlich. Im westeuropäi-

schen Ausland, vor allem in Frankreich, steht die unterflurige Stromzufuhr längst im täglichen Betrieb. Für die gegenüber demjenigen in Wiesbaden gewiss nicht weniger schützenswerten Stadtbilder von Bordeaux oder Nizza wurden praxistaugliche und allseits akzeptierte – da nahezu unsichtbare – Lösungen der Stromzufuhr gefunden. Und auch in Mainz bewegt sich die Straßenbahn entlang historisch bedeutsamer Bauten, etwa am Schillerplatz oder am Gautor. Mit Oberleitung, wohlgerneht, und zwar in der bewährte stadtbildtauglichen Variante als sogenannte Einfach-Fahrleitung.

Vielleicht bringt der Blick gen Mainz nach Inbetriebnahme der Mainzelbahn den Verantwortlichen im Wiesbadener Rathaus neue Anregungen für die Bewältigung ihrer offensichtlichen Verkehrsprobleme. Gen Frankreich schaut die Stadt, die ihre Repräsentationsstraße schon vor mehr als 100 Jahren in frankophiler Manier „Rue“ getauft hat, ohnehin gerne...

Planungen im Omnibusverkehr des Hochtaunuskreises

(ws) In der Stadt Bad Homburg und im Hochtaunuskreis wird derzeit die Ausschreibung der Leistungen im Stadtverkehr und im Usinger Land vorbereitet, die ab 1. Januar 2017 für acht Jahre in Auftrag gegeben werden sollen. Der Vertrag mit der Verkehrsgesellschaft Mittelhessen (VM) in Usingen für die Stadtbusse in Bad Homburg und Oberursel läuft zum Jahresende 2015 aus; es bestand jedoch eine Option für die Verlängerung um ein bis zwei Jahre.

Von dieser Möglichkeit wollen die beiden Städte allerdings keinen Gebrauch machen, die auch eine gemeinsame Linie 7/41 betreiben. In der Presse wurde mitgeteilt, dass daher nach einer Zwischenlösung gesucht wird. In den letzten Monaten haben sich die Beschwerden über Mängel in der Bedienung der Buslinien derart gehäuft, dass man entschlossen sei, sich von der VM zu trennen. Immer wieder sei es zu Ausfällen von Busfahrten gekommen, obwohl das Unternehmen in jedem Fall eine Vertragsstrafe zahlen musste.

Der neue Betreiber für das Jahr 2016 kann sich dann auch für die Ausschreibung 2017 qualifizieren und dort seine Chancen verbessern. In die Ausschreibung der Stadtlinien für 2017 wird auch die Stadt Friedrichsdorf einbezogen, die durch die Linie 54 mit der Innenstadt von Bad Homburg verbunden ist, übrigens schon seit dem Jahr 1927! Und das trotz des dichten Schienen-

verkehrs zwischen beiden Städten.

Ab Anfang 2017 sollen nur neue Fahrzeuge zum Einsatz kommen; allerdings aus finanziellen Gründen keine elektrischen Omnibusse. Doch sollen auch die neuen Dieselbusse der Euro-Norm VI erheblich umweltfreundlicher sein als die bisherigen Busse. Änderungen im Liniennetz sind in Oberursel und auf der Linie 54 Bad Homburg - Friedrichsdorf - Köppern vorgesehen.

Für die Linien im Altkreis Usingen will der Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) von einem vorzeitigen Betreiberwechsel abgesehen. Dort kam es nicht zu ähnlich schwerwiegenden Beschwerden wie im Stadtverkehr.

Einige Zahlen zum Stadtverkehr:

Jahresleistung in Bad Homburg 1,9 Millionen km, in Oberursel 550.000 km, in Friedrichsdorf 250.000 km und im Usinger Land 2 Millionen km.

Bad Homburg: 80 Fahrer für 36 Omnibusse (davon sieben Gelenkbusse).

Oberursel: 32 Fahrer für 11 Omnibusse (davon 1 Gelenkbus)

Usinger Land (Hochtaunus Mitte und Nord): 52 Busse und Sammeltaxis.



Bahn muss über Verspätungen an allen Stationen informieren

Verbesserung der Fahrgastinformationen gewünscht

(Ik) Das Eisenbahn-Bundesamt hat die DB Station & Service AG zu Recht verpflichtet, ihre Bahnhöfe und Haltepunkte mit Dynamischen Schriftanzeigern auszustatten. Dies hat das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig am 9. September 2015 entschieden.

Die Klägerin, die DB Station & Service AG, betreibt etwa 5500 Bahnhöfe und Haltepunkte in Deutschland. Das beklagte Eisenbahn-Bundesamt stellte im Jahr 2010 fest, dass nicht alle Bahnhöfe und Haltepunkte mit Einrichtungen versehen waren, durch welche Fahrgäste über Verspätungen oder Ausfälle von Zügen informiert werden können. Es verpflichtete die Klägerin, alle Bahnhöfe und Haltepunkte mit Dynamischen Schriftanzeigern auszustatten, und zwar zeitlich gestaffelt nach der Größe der Stationen gemessen an der Zahl der Reisenden.

Dynamische Schriftanzeiger werden über einen Großrechner gesteuert und zeigen Informationen über Abweichungen vom Fahrplan, insbesondere Zugverspätungen und Zugausfälle, an. Die Verpflichtung gilt nicht, wenn die Klägerin durch andere gleich geeignete technische Mittel, beispielsweise eine funktionstüchtige Lautsprecheranlage, oder andere organisatorische Maßnahmen, beispielsweise örtliches Personal, sicherstellt, dass Reisende



aktiv über Verspätungen oder den Ausfall von Zügen unterrichtet werden können, sobald diese Informationen zur Verfügung stehen.



*Müssen bald an jedem Bahnhof und Haltepunkt hängen: Dynamische Schriftanzeiger, wie hier in Frankfurt-Berkersheim
Foto:
Carmen Treulieb*

Die gegen diese Verpflichtung erhobene Klage hat das Verwaltungsgericht Köln abgewiesen; das Oberverwaltungsgericht Münster hat die Berufung der Klägerin zurückgewiesen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat auch die Revision der Klägerin zurückgewiesen. Nach der Verordnung der Europäischen Union über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Fahrgastrechte-Verordnung) sind die Fahrgäste bei einer Verspätung bei der Abfahrt oder der Ankunft durch das Eisenbahnunternehmen oder durch den Bahnhofsbetreiber über die Situation und die geschätzte Abfahrts- und Ankunftszeit zu unterrichten, sobald diese Informationen zur Verfügung stehen.

Die Fahrgastrechte-Verordnung verlangt eine „aktive“ Unterrichtung der Fahrgäste durch den Betreiber des Bahnhofs. Er muss die Fahrgäste unaufgefordert über Verspätungen informieren, sobald ihm die Informationen vorliegen. Es genügt hingegen nicht, wie die Klägerin meint, wenn er die Informationen auf Nachfrage des Fahrgastes weitergibt und eine solche Nachfrage dadurch ermöglicht, dass er an dem Bahnhof oder Haltepunkt auf eine Telefonnummer hinweist, unter der Informationen abgefragt werden können. Entgegen der Auffassung der Klägerin besteht die Pflicht zur aktiven Unterrichtung der Fahrgäste nicht nur dort, wo die technischen oder organisatorischen/personellen Voraussetzungen hierfür bereits vorliegen.

Die Pflicht zur aktiven Information der Fahrgäste verlangt vielmehr auch, dass der Betreiber des Bahnhofs die Voraussetzungen für eine alsbaldige Weitergabe der ihm vorliegenden Informationen an die Fahrgäste schafft. Von dieser durch die Fahrgast-



Mit den dynamischen Schriftanzeigern (im Bild rechts) können schnell viele Fahrgäste informiert werden

rechte-Verordnung begründeten Pflicht kann ein Mitgliedstaat zeitlich begrenzte Ausnahmen gewähren. Der Bundesgesetzgeber hat von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch gemacht und die Verpflichtung etwa auch nicht für wenig frequentierte Haltepunkte ausgesetzt, bei denen die Ausstattung mit Dynamischen Schriftanzeigern aufgrund der örtlichen Verhältnisse mit höheren als den gewöhnlichen Kosten verbunden ist.

Zur Information:

*BVerwG 6 C 28.14 - Urteil vom 9.9.2015
Vorinstanzen: OVG Münster 16 A 494/13 -
Urteil vom 16. Mai 2014 & VG Köln 18 K
4907/11 - Urteil vom 18. Januar 2013*

Kommentar: Fahrgastinformationen müssen noch besser werden

Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus begrüßt das Urteil ausdrücklich und hat festgestellt, dass mittlerweile auch die kleineren Bahnhöfe in Hessen zumeist einen dynamischen Schriftanzeiger haben. Dieser zeigt im Normalfall die Uhrzeit an; bei Verspätungen in Laufschrift eine Information über die Verspätung. Zusätzlich kann dies noch durch eine akustische Ansage ergänzt werden.

Pro Bahn & Bus zeigt sich mit der Fahrgastinformation aber nach wie vor nicht zufrieden. Viele größere Bahnhöfe im Gebiet der Hessenschiene wurden mittlerweile auf ein digitales System aufgeschaltet, das im allgemeinen Sprachgebrauch „Blech-Else“ genannt wird. Diese sagt z.B. einfallende Züge an oder gibt die Verspätungen aus, an Knotenbahnhöfen wie Frankfurt Hbf. oder Köln auch in Englisch. Während ein zentrales System zur Fahrgastunterrichtung durchaus sehr begrüßenswert ist, kann das „logische“ Denken vom Faktor Mensch nach Erfahrungen des Autors bisher nicht ersetzt werden.

So werden einige in der Reisekette bei Ankunft „logische“ Anschlüsse nicht durchgesagt. So hört man z.B. bei Ankunft in Gießen mit einem Intercity Richtung Norden eine Anschlussmöglichkeit zum RE (RMV) Richtung Frankfurt, dessen nächster Halt der letzte Bahnhof vom Intercity ist: Friedberg. Beispiel 2: In Hanau, ankommend mit dem SE Richtung Wächtersbach (Start Frankfurt Hbf!), wird der RE Richtung Frankfurt Hbf als ein Anschluss ausgegeben, nicht aber der vorgesehene Anschluss laut RMV-Fahrplanbuch nach Friedberg/Gießen.

Bei einigen Fahrten gibt es überhaupt keine Ansagen mit Anschlüssen oder die Relevanz der Information für den Kunden ist schlicht null. Einfacher als eine vier/fünfstellige Zugnummer im Regionalverkehr ist wie beim Vorbild Nordrhein-Westfalen eine Streckennummer (z.B. RE 50 Richtung Fulda). Der Fahrgast möchte schließlich wissen, ob sein Anschluss gesichert ist, die vier/fünfstellige Zugnummer ist zweitrangig. Hier kann nach Ansicht des Fahrgastverbandes noch nachgebessert werden!

Dass die digitale Ansage auch hilfreich sein kann, zeigt ein Beispiel aus dem Jahr 2012 im Bahnhof Weimar, wo der Autor gen Osten unterwegs war. Zunächst wurde ein Zugausfall angekündigt und dann eine Information über die alternative Reisemöglichkeit. Diese ist dann wirklich hilfreich!

Lars Kühnemund

Einigung im Streit über Regionalisierungsmittel

(fl) Im Streit um die Bereitstellung der so genannten Regionalisierungsmittel wurde Ende September 2015 zwischen den Bundesländern und der Bundesregierung ein Kompromiss gefunden. Damit endet ein Zustand, in dem zuletzt nur noch eine Zusage für das laufende Jahr 2015 gültig war. Die Einigung war somit überfällig.

Die Bundesländer hatten eine aktuelle Summe von 8,5 Milliarden Euro pro Jahr gefordert sowie eine jährliche Erhöhung um 2 Prozent. Die Forderung stützte sich auf ein Gutachten der Länder, welches den Finanzbedarf der kommenden Jahre ermitteln sollte. Argumentiert wurde unter anderem mit dem deutlichen Anstieg der Trassen- und Stationspreise.

Der Bund stellt mit den Regionalisierungsmitteln den Bundesländern Geld zur Verfügung, mit denen die Zugleistungen des Regionalverkehrs bei den Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) bestellt werden. Einige Bundesländer haben eige-

ne Landesgesellschaften, welche die Gelder an die EVUs weiter leiten. Andere Länder wie Hessen reichen die Mittel an die Verkehrsverbünde weiter, welche dann bei den EVU die Bahnleistungen bestellen. Die Trassen- und Stationsgebühren müssen die Verkehrsunternehmen in ihre Angebote einkalkulieren. Zwischen 2002 und 2013 sind die Trassen- und Stationsgebühren nach Angaben des Landes Hessen um 28 Prozent gestiegen.

Der Kompromiss sieht einen Festbetrag von 8 Milliarden Euro statt der geforderten 8,5 Milliarden Euro und eine jährliche Erhöhung von 1,8 Prozent statt 2 Prozent

Mit der Einigung um die Erhöhung der Regionalisierungsmittel sollte der Schienenpersonen-Nahverkehr in den nächsten Jahren im bisherigen Umfang gesichert sein



vor. Die Laufzeit der Vereinbarung geht bis 2030. Zuletzt lag die Höhe der Regionalisierungsmittel bei 7,3 Milliarden Euro pro Jahr, die jährliche Steigerung betrug 1,5 Prozent. Aber auch Rückschläge waren in der Vergangenheit zu verzeichnen, etwa im Jahr 2004 auf Betreiben der damaligen Ministerpräsidenten Roland Koch und Peer Steinbrück.

Bereits im Oktober 2014 hatten sich die Verkehrsminister der Länder auf der Verkehrsministerkonferenz in Kiel darauf geeinigt, die Regionalisierungsmittel des Bundes künftig nach dem so genannten „Kieler Schlüssel“ zu verteilen. In den Schlüsseln gehen die für das Jahr 2015 in den einzelnen Bundesländern abgegebenen Zugleistungs-Bestellungen ebenso ein wie die Einwohnerzahlen der Länder.

Hessen erhält im laufenden Jahr 541 Millionen Euro und erwartet nach dem Kompromiss und unter Anwendung des Kieler Schlüssels ein Plus von knapp 90 Millionen Euro. In Hessen maßgeblich für die ÖPNV-Finanzierung zuständige Personen wie Verkehrsminister Tarek Al Wazir, der RMV-Geschäftsführer Professor Knut Ringat und der RMV-Aufsichtsratsvorsitzende und Frankfurter Oberbürgermeister Peter Feldmann zeigen sich im wesentlichen zufrieden mit dem erzielten Ergebnis. Nach eigenen Angaben stockt Hessen die Mittel jährlich um 121 Millionen Euro auf, diese Aufstockung wird auch in anderen Bundesländern praktiziert.

Mit dem gefundenen Kompromiss dürfte sich das Regionalverkehrsangebot auf dem heutigen Niveau erhalten lassen, sofern keine überproportionalen Teuerungen eintreten. Ein Ausbau der Fahrplänen-

gebote ist dagegen nicht zu erwarten. Diese zu finanzieren wird also auch künftig Sache der Länder sein, welche die Aufgabenstellung natürlich unter ihren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und verkehrspolitischen Zielsetzungen betrachten.

Eisenbahn-Infrastrukturkosten senken

Pro Bahn & Bus vertritt die Ansicht, dass sich Investitionen Dritter in die Eisenbahn-Infrastruktur leichter und zielgerichteter tätigen lassen müssen. Während es bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen einen gut funktionierenden Wettbewerb gibt, besitzt die Deutsche Bahn beim Betrieb der Schienenwege noch immer ein Quasi-Monopol. Faktisch bestimmt die Deutsche Bahn über den hohen Anteil der Trassen- und Stationsentgelte das Preisniveau des Regionalverkehrs in Deutschland.

Was bei der privaten Finanzierung des Staßenbaus und -unterhalts langsam in Gang kommt, muss auch für die Schienenwege denkbar werden. In mehreren Ländern stehen Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen in kommunalem oder Landes-eigentum bereit. In Hessen beispielsweise die Hessische Landesbahn. Haben diese Bahnen bessere und kostengünstigere Konzepte für den Betrieb von Bahnstrecken sowie das nötige Kapital für sinnvolle Rationalisierung, dann müssen sie auch zum Zuge kommen dürfen.

Die Wege dahin können vielfältig sein und nicht immer muss eine Strecke komplett in das Eigentum der Nichtbundes-eigenen Eisenbahn (NE) übergehen. Langfristige Pachtmodelle oder freiwillige Koo-

perationen zwischen Deutscher Bahn und NE-Bahnen beim Ausbau und Erhalt von Bahnstrecken sind prinzipiell heute schon möglich, werden aber viel zu selten angewendet.

Kosten senken durch kommunale Kooperation

Diese Kooperationen können in kleinem Rahmen beginnen, zum Beispiel beim Betrieb und der Unterhaltung einzelner Bahnstationen. Manchmal liegt der städtische Bauhof gleich neben dem Bahnhof. Die Unterhaltung der Verkehrsstation, also der Bahnsteige, der Beleuchtung und der übrigen Einrichtungen für die Fahrgäste, lässt sich häufig unkomplizierter und kostensparender regeln, selbst unter den speziellen Erfordernissen des Eisenbahnbetriebs.

Gerade dort, wo ein vergleichsweise geringes Fahrgastaufkommen herrscht, könnten sich Landkreise und Kommunen mit günstigen weil ohnehin vorhandenen Ressourcen an der Pflege und dem Betrieb von Bahnstrecken beteiligen. Die Standards sind bei den kleinen Stationen auf dem Lande ohnehin niedriger angesetzt (Bahnhofs-kategorien 6 oder 7) und die Aufgaben sind überschaubar. Mit gutem Willen ließe sich einiges sparen, damit der hohe Anteil der Infrastrukturkosten nicht mehr limitierend auf das Zugangebot wirkt.

Auch das GVFG wird verlängert

Ebenfalls am 25. September wurde über die Zukunft des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) beschlossen. Die bisherigen Regeln über die Bezuschussung kommunaler Bauprojekte für den öffentlichen Verkehr laufen im Jahr 2019 aus. Hier



Investitionen in die Bahninfrastruktur, besonders bei Zweigstrecken, müssten nicht immer über die Deutsche Bahn laufen

sieht die Einigung eine Fortführung der Projektfinanzierung für weitere 15 Jahre zu den bisherigen Konditionen vor. Das bedeutet, es fließen seitens des Bundes pro Jahr auch künftig etwas mehr als 330 Millionen Euro in Bauvorhaben des öffentlichen Nahverkehrs.

Allerdings steigt die Höhe der Mittel nicht an. Weitere Zuwendungen des Bundes, die aus dem so genannten Entflechtungsgesetz resultieren, sind dagegen nicht mehr zweckgebunden für den öffentlichen Verkehr, sondern stehen als allgemeine Investitionsgelder den Bundesländern zur Verfügung.

Mitte-Deutschland- Verbindung Ruhrgebiet - Kassel - Thüringen

Fernverkehr-Doppelstockzüge ab März 2016 im Einsatz

(hh, jl) Laut Hessisch-Niedersächsischer Allgemeinen (HNA) sollen ab kommenden Jahr erstmals Doppelstockzüge im Fernverkehr fahren. Nach Angaben der Bahn ist 2016 auf der Mitte-Deutschland-Verbindung der Start in die Umstellung auf lokbespannte Intercity-2-Züge geplant. Laut HNA sollen täglich zwei Doppelstock-Zugpaare zwischen Düsseldorf und Weimar über Kassel und Bebra ab März 2016 verkehren.

Ab Weimar fahren die Züge nach Halle oder Jena weiter. Ob die Züge zwischen Gotha und Gera auch mit Nahverkehrstickets genutzt werden können, wie es 2013

Blick in einen der neuen Fernverkehrs-Doppelstockwagen, welche ab 2016 eingesetzt werden sollen



zwischen Deutscher Bahn und dem Land Thüringen vereinbart worden war, stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest.

Bahnhof Fulda

DB Reisezentrum Fulda wieder länger offen

(si) Mehrfach hatten wir in den letzten zwei Jahren darüber berichtet und zugleich kritisiert, dass die Öffnungszeiten des DB Reisezentrums im Bahnhof Fulda immer weiter gekürzt wurden. Zuletzt schloss die Verkaufsstelle bereits um 17.45 Uhr, samstags gar um 14.30 Uhr. Seit Juli ist das Reisezentrum zur Freude der Bahnkunden wöchentlich nun wieder 5 ½ Stunden länger geöffnet als bisher. Montags bis freitags nunmehr von 7.15 bis 18.30 Uhr, samstags von 9 bis 15.30 Uhr, an Sonn- und Feiertagen von 10 bis 18.30 Uhr.

Main-Weser-Bahn

Kassel - Gießen - Frankfurt NVV- und RMV-Linie 30

Regiotram verschwindet zwischen

Kassel und Treysa, HLB fährt alle 2 Stunden bis Kassel als RE98

(hh, nvv) Mit dem Fahrplanwechsel zum 13. Dezember 2015 wird die Regiotram-Linie RT9 entfallen. Dafür wird die Linie RE 98 der Hessischen Landesbahn eingesetzt, mit der umsteigefrei auch Marburg, Gießen und Frankfurt erreicht werden. "Die Strecke Kassel-Treysa sollte nur

Die Triebwagen der Hessischen Landesbahn werden ab Fahrplanwechsel alle zwei Stunden bis nach Kassel fahren



übergangsweise von der Regiotram befahren werden", erklärt HLB-Pressesprecherin Susanne von Weyhe auf Nachfrage des Extra Tip Kassel. Die Umstellung soll die Attraktivität für Pendler und Studierende nach Mittelhessen und Frankfurt erhöhen, da der bisherige Umstieg in Treysa mit über 20 Minuten Aufenthalt somit entfällt, heißt es in einer Presseerklärung des Nordhessischen Verkehrsverbundes.

Die neue Linie RE 98 fährt im Zweistundentakt zwischen Kassel und Frankfurt und ergänzt sich mit der Linie RE 30 (Doppelstockwagen der Deutschen Bahn) zum Stundentakt für die Halte in Wabern, Borken und Treysa während der Hauptverkehrszeiten. Kleine Orte wie Singlis, Zimmersrode und Schlierbach haben alle 2 Stunden direkte Verbindungen nach Marburg, Gießen und Frankfurt. Auch Kassel wird von den kleinen Halten alle 2 Stunden angefahren (Die RT9 fuhr stündlich).

Im Vorgriff auf den Fahrplanwechsel nimmt die Hessische Landesbahn am 19.10. einen Vorlaufbetrieb zwischen Treysa und Kassel zur Personenschulung auf. Zu diesem Zwecke werden einzelne Züge der Linie RT9 von der HLB übernommen. Die HLB setzt eigene Fahrzeuge (Stadler FLIRT) und

eigenes Personal ein und ist für die Durchführung der Zugfahrten verantwortlich.

Die ab 13. Dezember 2015 gültigen Fahrpläne der Linien RE 98 und RE 30 können auf der Internetseite <http://www.nvv.de/fahrplan-netz/fahrplanvorschau-2016/> abgerufen werden.

Bahnhof Marburg ist Bahnhof des Jahres 2015

(j1) Der Bahnhof von Marburg wurde von der Allianz pro Schiene zum Bahnhof des Jahres gewählt. „Wer Marburg mit dem Zug bereist, erlebt ein kleines Wunder: der dunkle, vom Autoverkehr umbraute Bahnhof ist verschwunden. Unter den Planen der Baugerüste hat sich der Bahnhof in eine helle, stille Alltagsschönheit verwandelt“, lobte die Jury. „Zur Krönung dieser Wandlung hat die Stadt dieser neuen Heimstätte intelligenter Mobilität einen großzügigen Bahnhofsvorplatz vor die Füße gezaubert“, urteilten die incognito reisenden Bahnhofstester. Auf Marburgs neuem Vorplatz kommen seit Fertigstellung des Umbaus im Jahre 2014 alle gleichberechtigt zum Zug: Fuß-



Der Bahnhof Marburg ist Bahnhof des Jahres 2015. Die Jury urteilte: „Marburg ist freundlich, sehr sauber und wunderbar hell. Aber vor allem ist dieser Bahnhof eines: zu hundert Prozent alltagstauglich.“

gänger, Radfahrer, Busreisende, Autofahrer. Nur der Durchgangsverkehr muss draußen bleiben. Die Jury sah darin in Marburg ein „erstes Zeichen einer Abkehr vom Primat der autogerechten Stadt: Wenn alle Bahnhöfe in Deutschland solche Entwicklungen zu Wege brächten, hätte der öffentliche Verkehr gewonnen.“

Ländchesbahn Wiesbaden - Niedernhausen RMV-Linie 21 HLB-Desiro zur Personalschulung in Limburg

(hpg) Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 endet der Verkehrsvertrag der HLB Hessenbahn GmbH auf der Kahlgrundbahn Hanau – Schöllkrippen. Die dort eingesetzten sechs Siemens Desiro der HLB sollen zukünftig vor allem auf der Ländches- und Main-Lahn-Bahn (Wiesbaden – Niedernhausen – Limburg) zum Einsatz kommen. Seit Ende September ist der VT 301 unter anderem auf der Unterwestere Waldbahn zur Personalschulung im Einsatz.

Aschaffenburg - Darmstadt - Mainz, Frankfurt - Hanau - Aschaffenburg RMV-Linien 75 und 55 Hessische Landesbahn gewinnt zwei Bahnlinien in Südhessen / Ausweitung des Fahrplans

(rmv, jl) Ab Dezember 2018 müssen sich Fahrgäste auf den RMV-Linien 75 (Wiesbaden – Mainz – Darmstadt – Aschaffenburg) und 55 (Frankfurt – Maintal – Hanau – Aschaffenburg – Laufach) umstellen: Die Hessische Landesbahn GmbH wird als neuer Betreiber die Linien übernehmen. Nach einer europaweiten Ausschreibung, die der RMV gemeinsam mit den Partnern Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) und Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd durchgeführt hatte, hatte sie das qualitativ beste und wirtschaftlichste Angebot abgegeben.

Erstmalig kommen im RMV Fahrzeuge des Herstellers Alstom vom Typ Coradia Continental zum Einsatz. Sie können stär-

*Noch bis Dezember 2018
verkehren Doppelstockzüge der
Deutschen Bahn zwischen
Aschaffenburg, Darmstadt und
Wiesbaden. Im Bild eine
Regionalbahn in Mainz
Bischofsheim*



ker beschleunigen und haben eine Höchstgeschwindigkeit von 160 Stundenkilometern. So kann beispielsweise dank der höheren Geschwindigkeit zwischen Mainz und Darmstadt die Pünktlichkeit auf der Linie 75 verbessert werden. Darüber hinaus wird es an den wichtigen Umsteigebahnhöfen bessere Anschlüsse und Übergangszeiten geben, beispielsweise beim Umstieg in Aschaffenburg aus Richtung Darmstadt nach Würzburg. In den Hauptverkehrszeiten wird die Kapazität auf 400 Sitzplätze pro Zug ausgeweitet. Die Fahrzeuge besitzen einen kostenfreien WLAN-Zugang, Steckdosen und sollen genügend Platz für Fahrräder haben.

Um der erwarteten Nachfrage gerecht zu werden, gibt es auf der RMV-Linie 75 Ausweitungen im Fahrplan: Künftig wird der Halbstundentakt von etwa 6 Uhr bis 9 Uhr und von zirka 14 Uhr bis zirka 19 Uhr gefahren. Zudem verkehren die Züge dann auch samstags und sonntags durchgehend auf der gesamten Linie stündlich. Auf der RMV-Linie 55, die heute in Aschaffenburg endet, wird ein Großteil der Fahrten bis Laufach durchgebunden.

Frankfurter Hauptbahnhof Land finanziert Modernisierung mit

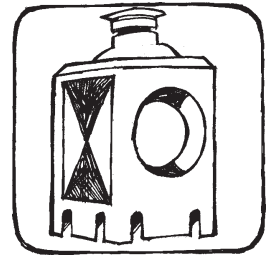
(j1) Mit einem Landeszuschuss von rund 8,7 Millionen Euro kann die Deutsche Bahn Tochter DB Station & Service AG die Bahnsteige im Frankfurter Hauptbahnhof erneuern. Die entsprechenden Förderbescheide übergab Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir am 15. Oktober in Frankfurt an Dr. Klaus Vornhusen, den Konzernbevollmächtigten der DB AG für das Land Hessen, und Susanne Kosinsky, Leiterin für den Regionalbereich Mitte der DB Station & Service AG. Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich auf 28 Millionen Euro. Der Großteil der Bahnsteige erhält einen neuen Plattenbelag einschließlich Blindenleitstreifen und neuen Bahnsteigkanten. Soweit noch nicht vorhanden werden im Bereich außerhalb der Halle neue Überdachungen errichtet und die Beleuchtung sowie die Lautsprecheranlagen ausgetauscht. Die Treppenabgänge zur Personenunterführung werden komplett erneuert. Eine neue Lautsprecheranlage innerhalb der Bahnhofshalle soll in einem gesonderten Projekt realisiert werden.

Der Wald ruft

(fl) Der Vorgang klingt äußerst merkwürdig. Eine E-Mail aus dem Jahr 2012 mit dem Titel „Neuausrichtung des ÖPNV-Angebotes im Stadtteil Lauterbach-Wallenrod zum Winterfahrplan 2011/2012 bzw. Schließung der Bahnhaltestelle Wallenrod und Einführung des Anruf-Linien-Taxi (ALT)“ nervte im Spätsommer 2015 als offensichtlicher Computervirus die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter diverser Organisationen und Verwaltungseinrichtungen rund um den ÖPNV im Vogelsbergkreis. Dutzendfach am Tag kam das digitale Schriftstück als Wiedervorlage herein.

Geschrieben hatte die Mail ursprünglich ein Mitarbeiter bei der Stadt Lauterbach. Völlig unklar ist, wer hinter der täglich wiederholten Erinnerung an den unrühmlichen Vorgang aus dem Jahr 2012 steckt. Klar ist dagegen: Die Bahnstation bleibt geschlossen, Wallenrod sieht in Sachen ÖPNV „ALT“ aus und nähert sich ein Stück weit seinem ursprünglichen Zustand. Denn die Endung „rod“ im Ortsnamen lässt ja bekanntlich auf ein einstmals geschlossenes Waldstück schließen, welches unsere Vorfahren mit einfachen Werkzeugen und viel Pioniergeist zur urbanen Fläche umgestalteten.

Die Trendwende hin zum geschlossenen Waldstück einleiten oder neudeutsch „back to the roots“ gehen will offensichtlich auch die Kasseler Fraktion von „Demokratie erneuern / Freie Wähler“. Per Bürgerentscheid soll die Tram aus der Königstraße herauskatapultiert werden. Zerstören wollen die Damen und Herren, was in Frankreich und anderswo unter Beachtung der Fachwelt neu aufgebaut wird: Die Vitali-



sierung der Innenstadt durch ein leistungsfähiges Schienenverkehrsmittel.

Die Einkaufsmeile soll auf das Niveau von, sagen wir, Offenbach auf-, ab- oder umgewertet werden, je nach Sichtweise. Dabei müssten die sonst so wirtschaftsaffinen Freien Wähler eigentlich wissen, was große Handelshäuser wünschen. Erfolgreiche Unternehmen wie beispielsweise Tegut oder auch IKEA suchen ganz gezielt nach Standorten mit bester ÖPNV-Erschließung. Wenn Kassel sich diesem Trend entziehen will – bitte. Joseph Beuys hat mit seinem Kunstprojekt „Stadtverwaltung“ ja schon einmal eine mögliche Zielrichtung ausgegeben...



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 101

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

