

HESSEN SCHIENE

Nr. 102

Januar - März 2016



- Edertalbahn: Erste Fahrgastzahlen
- Verbesserungen zum Fahrplanwechsel
- RMV will neuen Entfernungstarif einführen

PROBA H & BUS
Ihr Fahrgastverband

ZKZ 04032 D: 2,80 Euro



4 195713 802808



Karikatur: Jürgen Janson

Impressum

Herausgeber Pro Bahn & Bus e.V.
Redaktionell Friedrich Lang
verantwortlich 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: Frank Adam, Hermann Hoffmann, Friedrich Lang, Jürgen Lerch, Hans-Peter Günther, Oliver Günther, Stefan Kannwischer, Michael Kolb, Jürgen Schmied, Stefan Sitzmann, Walter Söhnlein, Lars Kühnemund,

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 28.02.2016
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,

Der Fahrplanwechsel hat Hessens Bahnverkehr ein gutes Stück voran gebracht. Die beiden großen Verbände haben punktuelle, aber dennoch entscheidende Verbesserungen auf den Weg gebracht. In Nordhessen hat der NVV ein neues Fahrplankonzept für die Strecke Bad Wildungen – Wabern verwirklicht. Die Verlängerung fast aller Züge bis Kassel-Wilhelmshöhe wird für einen Fahrgastzuwachs sorgen, denn im bisherigen Zustand war die Strecke äußerst unattraktiv. Fast niemand hat Wabern zum Ziel, fast alle Fahrgäste mussten umsteigen. Dieser Zwang entfällt jetzt zumindest in der mit Abstand am wichtigsten Fahrtrichtung.

Die verlängerten Züge aus Bad Wildungen teilen sich ihren Weg mit den ebenfalls nach Kassel verlängerten HLB-Regionalexpresszügen von Frankfurt. Auch hier dürften die neuen umsteigefreien Verbindungen über den Gesamtweg der Main-Weser-Bahn für neue Fahrgäste sorgen. Der Wermutstropfen hierbei ist leider der Entfall der bis in die Kasseler Innenstadt führenden Fahrten der RegioTram-Linie 9. Allerdings war die RT 9 immer nur als Übergangslösung gedacht. Die Fahrzeuge werden künftig an anderer Stelle benötigt.

Noch eine wichtige Entwicklung: Der RMV weitet die Betriebszeit auf einigen Regionalstrecken aus, auf denen bislang der Bahnsteig äußerst früh hochgeklappt wurde. Das ist gut und richtig, denn die Einkaufszeiten verschieben sich seit Jahren in den Abend hinein, und damit auch die Arbeitszeiten vieler Beschäftigten. Der Freizeitverkehr entwickelt sich ganz ähnlich.

Leider bringt nicht nur der aktuelle Fahrplan auch die Infrastruktur, also die Schienenwege und hier insbesondere die großen Verzweigungsbahnhöfe, an ihre Grenzen. Gebetsmühlartig weist Pro Bahn & Bus zusammen mit anderen Verkehrs- und Umweltverbänden seit vielen Jahren auf die bestehenden Engpässe hin.

Passiert ist wenig und insbesondere in und um Hanau herum, am Schnittpunkt der Kinzigtalbahn und der Richtung Bayern führenden Magistrale, hakt es allenthalben. Ausstehende Beschlüsse über mehrere Aus- und Neubauprojekte blockieren jede Investition in diesen hoch belasteten Knoten und seine Anschlussstrecken. Gerade dürften Techniker dabei sein, Ersatzteile aus den aufgelassenen Friedberger Stellwerken zu gewinnen, um ebenfalls abgängige Hanauer Signalanlagen mit ihrem technischen Niveau der 1930er Jahre auf unbestimmte Zeit am Leben zu halten. Reisende auf der Kinzigtalbahn müssen verlängerte Fahrzeiten und zusätzliche Umsteigevorgänge in Kauf nehmen. Auch das ist Realität im Fahrplanjahr 2016, leider...



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



Pinwand 4
Tipps und Infos 6



Viel Ärger um die Kasseler Liniennetzreform 10
Neubau Zierenberger Tunnel 12
Bad Wildungen - Kassel: neues Bedienkonzept 13
Bahnhof Eichenberg wird modernisiert 14



Aus Stadtbus Lauterbach wird doch kein „Bürger-Taxi“ 15
Vorerst kein Radweg auf stillgelegter Strecke Jossa - Bad Brückenau - Wildflecken . 17
Ehemaliger Bahndamm wird versetzt 18



Verbesserungen und Änderungen zum Fahrplanwechsel in Mittelhessen 19
Horlofftbahn: Die Kuh muss vom Gleis! 24
Neues elektronisches Stellwerk in Friedberg in Betrieb 26



Neues von der Vogelsbergbahn 28
Lumdata: Die Schienen werden blank, nicht die Kassen 32
Lumdatabahn verliert den Güterverkehr 34
Quo vadis Oberwesterwaldbahn? 35
Bahnlogistikzentrum Limburg in Betrieb 37



Neuer Stadtbusbetreiber in Bad Homburg und Oberursel 39
RMV startet Test für einen entfernungsabhängigen Tarif 41
E-Ticket bei Zeitkarten aus dem DB-Automaten wird obligatorisch 43



Streckentelegramm 44
Schlusslicht 50

Titelbild: Am 25. Oktober 2015 konnte infolge der Umstellung auf das neue elektronische Stellwerk im Bahnhof Bad Nauheim nur Gleis 1 genutzt werden. Ohne Halt durchfährt der Regionalexpress nach Kassel den Bahnhof auf dem Streckengleis, wo normalerweise nur die Züge Richtung Frankfurt abfahren

Rückseite: Weihnachtsstimmung in der Kasseler Fußgängerzone an der Haltestelle Rathaus Foto: Friedrich Lang

Alle Fotos ohne Namensnennung: Jürgen Lerch

Unsere Treffen vor Ort:

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



Datum	Veranstaltung	Ort
04.01.2016	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
20:00 Uhr		
04.02.2016	Rv-Treff Nordhessen	Ristorante Rialto, Sandstraße 3, Melsungen
18:30 Uhr		
07.03.2016	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
20:00 Uhr		
12.05.2016	Rv-Treff Nordhessen	Ristorante Rialto, Sandstraße 3, Melsungen
18:30 Uhr		

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 Stefan Sitzmann
Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach
Telefon und Telefax (0 66 41) 6 27 27
osthessen@probahn-bus.org

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

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

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

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

Bessere Bedingungen beim Kauf von Fahrkarten am Schalter

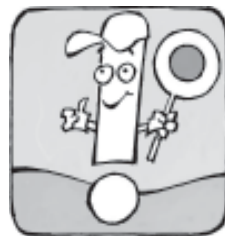
(j1) Viele Jahre hat die Deutsche Bahn die Einkaufsmöglichkeiten am Schalter verschlechtert. Kürzere Öffnungszeiten, Zusatzgebühren für Sparpreise und Länder-tickets sollten die Bahnfahrer bewegen, ihre Tickets am Automat oder im Internet zu kaufen.

Im Zuge der Konkurrenz des Fernbus scheint man nun gegen zu steuern: Seit einiger Zeit ist der Aufpreis beim Schalterkauf für Sparpreise bereits entfallen. Jetzt neu ist die Möglichkeit, Bahnreisen am Schalter bereits sechs Monate vor Reisebeginn buchen zu können. Im Internet kann man weiterhin erst 91 Tage vor Reisestart ein Ticket kaufen.

Bahntickets bei l'tur

(j1) Der Reiseveranstalter l'tur bietet seit einiger Zeit auf seiner Hoempage günstige Bahnfahrkarten an. Sie stammen aus Überkontingenten und werden teilweise sehr günstig angeboten. Auch Fahrkarten in andere europäische Länder werden angeboten, teilweise auch in Kombination mit Hotelübernachtungen.

www.ltur.com/de/bahn.html



Weihnachtsgrüße

Die Redaktion der Hessenschiene wünscht allen Leserinnen und Lesern eine frohe Weihnachtszeit und einen guten Rutsch ins neue Jahr!



Edertalbahn: Erfolgversprechende Fahrgastzahlen

(js) In der Hessenschiene 101 haben wir sehr ausführlich über die Festlichkeiten zur Streckeneröffnung der Edertalbahn Frankenberg – Korbach berichtet. Während im Vorfeld viele Skeptiker der Reaktivierung Zweifel am Nutzen der Strecke hervorbrachten und meinten, dass niemand die Strecke nutzen würde, platzten die Züge am Eröffnungswochenende aus allen Nähten. An allen drei Tagen des Streckenfestes fuhrn überfüllte Züge, die häufiger Fahrgäste zurücklassen mussten, die gern mitgefahren wären.

Natürlich ist es jetzt äußerst interessant zu erfahren, wie sich die Entwicklung der Fahrgastzahlen im planmäßigen Betrieb entwickelt. Nach ersten Veröffentlichungen von Kurhessenbahn und Nordhessischem Verkehrsverbund (NVV) liegt die Fahrgastzahl bei ungefähr 400 Fahrgästen pro Tag.

Manchen regelmäßigen Fahrgästen der Burgwaldbahn Marburg – Frankenberg erscheinen viele Züge deutlich stärker ausgelastet, als sie vor der Streckeneröffnung waren. Das zeigt sich daran, dass bei einigen Zugverbindungen regelmäßig Fahrgäste keine Sitzplätze erhalten, weil die verfügbaren Plätze der Triebwagen VT 628 bis auf den letzten Platz belegt sind. Nach Auskunft der Zugbegleiter der Kurhessenbahn befahren viele Fahrgäste mit Ziel Herzhausen/Nationalpark und Willingen die neu eröffnete Strecke.

Einige Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft zur Förde-

*Heute nur eine Blockstelle,
soll Viermünden nächstes Jahr
zum Kreuzungsbahnhof
ausgebaut werden.*

*Verspätungen würden sich
dann nicht mehr so stark auf
die Gegenrichtung auswirken*

rung des Schienenverkehrs (AFS) haben bei privaten Fahrten auf der Strecke die Fahrgäste gezählt. Diese nicht repräsentativen Zählungen haben erstaunliche Zahlen ergeben: zwischen 50 Personen (an einem Werktag) und 100 Personen (am Wochenende) konnten jeweils in einem Zug auf der Edertalbahn gezählt werden. Sicherlich waren in den ersten Wochen noch viele Reisende mit den kostenlosen Sonderfahrkarten unterwegs, die am Streckenfest zusammen mit den Tageskarten ausgegeben wurden. Erfahrungsgemäß dauert es aber ein bis zwei Jahre nach ei-





Bei einigen Edertal-Zügen kommt es wegen fehlender Kreuzungsmöglichkeiten zu Verspätungen

ner Eröffnung, bis sich die Fahrgastzahlen einpendeln und sich das neue Angebot herumspricht. Sollten sich die Fahrgastzahlen doch in dieser Höhe einpendeln, wäre das mehr, als selbst die Optimisten sich erhofft hatten.

Ein Manko bleibt jedoch vorläufig auf der Edertalbahn bestehen. Aufgrund der überlangen Streckenblocks ist es fast unmöglich, auf Zugverspätungen zu reagieren. Derzeit ist die Strecke in die folgenden Blockabschnitte eingeteilt: Korbach – Viermünden (30 Minuten Fahrzeit), Viermünden – Frankenberg (8 min.), Frankenberg – Münchhausen (20 Minuten), Münchhausen – Wetter (10 min.), Wetter – Sarnau Bbf. (7 min). Viermünden verfügt zwar über einen Streckenblock, nicht jedoch über eine Kreuzungsmöglichkeit. Der Kreuzungsbahnhof soll erst zum Dezember 2016 in Betrieb gehen. Aufgrund der langen Blockabschnitte ist eine Verlegung von Zugkreuzungen bei Verspätungen ei-

gentlich nicht möglich. Daher werden die entstehenden Verspätungen direkt an den Gegenzug weitergegeben. Dieser hat kaum eine Möglichkeit, auf seinem Laufweg diese Verspätungen wieder aufzuholen. Als besonders auffällig hat sich bisher der morgendliche Schülerzug RB 23203 nach Marburg erwiesen. Dieser beginnt bereits in Wolfhagen und wird in Korbach durch eine zweite Einheit verstärkt. Aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens im Schülerverkehr erreicht der Zug sein Fahrtziel regelmäßig mit 15 Minuten Verspätung, manchmal auch mehr.

Der Kurhessenbahn ist das Problem bereits bekannt. Man möchte darauf gern mit dem Ausbau weiterer Teilabschnitte auf 80 km/h reagieren, wozu die Beseitigung bzw. technische Sicherung einiger Bahnübergänge notwendig wäre. Dass dieses Ziel nur mit großer Mühe erreichbar sein wird, ist hinlänglich bekannt.

Dampf-Sonderfahrt

Bereits am 24. Oktober 2015 fuhr der erste Dampfsonderzug über die einen Monat zuvor eröffnete Edertalbahn. Die Eisenbahnfreunde Schwalm-Knüll (EFSK) hatten die Dampflokomotive 03 1010 angemietet und luden mit einem eigenen Wagenpark, der aus vier Wagen inklusive Speisewagen bestand, zu einer Rundfahrt durch das Ederbergland ein. Der Zug startete am Morgen in Treysa in Richtung Marburg. Dort setzte die Lok um und zog den Zug über Frankenberg und Korbach nach Willingen. Während die Dampflokomotive den kurzen Zug problemlos über die steigungsreichen Strecken der Burgwaldbahn und der Edertalbahn nach Korbach schleifte,

gestaltete sich der folgende Streckenabschnitt schwieriger. In der Steigung zwischen Lelbach-Rhena und Usseln blieb der Zug liegen. Kurzerhand setzte das Lokpersonal etwas zurück, und mit neuem Schwung konnte die Steigung im zweiten Versuch doch noch bezwungen werden. So traf der Sonderzug mit ca. 15 Minuten Verspätung in Willingen ein. Dort blieb den Fahrgästen fast vier Stunden Aufenthaltszeit, um die Stadt und das Umland mit seinen Skigebieten zu erkunden. Währenddessen versorgte die Feuerwehr die Dampflokomotive mit frischem Wasser. Am Nachmittag verließ der Sonderzug das Upland, um seine Rückreise über Brilon-Wald, Warburg und Kassel nach Treysa anzutreten.

Bei einem kurzen Halt am 24. Oktober 2015 verschnauft 03 1010 mit ihrem Sonderzug DPE 79.424 im Bahnhof Frankenberg/Eder, bevor der Zug die Fahrt über die Edertalbahn nach Korbach antritt. Foto: Jürgen Schmied



Viel Ärger um die Kasseler Liniennetzreform Ab 2017 große Einschränkungen vor allem im Busangebot

(hh) In der Hessenschiene Nr. 100 wurden die Pläne der Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) vorgestellt, das Liniennetz von Bus und Tram umzugestalten. Das Rathaus hatte den KVG-Planern bestimmte Sparauflagen verordnet. Inzwischen sind die Einschränkungen im Tram- und Busverkehr in den Stadtteilen, Schulen (Elternbeiräten) und Seniorenbeiräten weitgehend bekannt. Die Hessische Allgemeine (HNA) berichtet fast täglich hierüber. Auch die im Umwelthaus zusammengeschlossenen Verbände (ADFC, BUND und VCD) haben kritische Stellungnahmen veröffentlicht.

Die Fahrgastverbände kritisieren die Taktausdünnung frühmorgens, abends und am Wochenende, den Ersatz von Busverkehr durch Anrufsammeltaxen sowie die Streichung kompletter Buslinien. Bisher fahren Straßenbahnen im 15-Minuten-Takt, an Abenden und am Wochenende im 30-Minuten-Takt. Auch in Schwachverkehrszeiten sind Umsteigeverbindungen, z.B. am Königsplatz, möglich. Der

neue Plan lässt manche Buslinien im 10-Minuten-Takt, manche im 20-Minuten-Takt fahren. Wenn Straßenbahnen weiterhin im alten Takt fahren, ist kaum ein verlässliches Umsteigen möglich.

Der Abendverkehr wird so stark eingeschränkt, dass man aus den Außenbezirken Theater oder Kino mit dem ÖPNV erreichen kann, aber nicht mehr zurückkommt. Wenn Zeitkarteninhaber manche

Bei der Liniennetzreform der KVG befürchten die Umweltverbände den Wegfall von Buslinien und eine schlechtere Verknüpfung von Tram und Bus Foto: Friedrich Lang



Ziele nur noch mit dem Auto erreichen, werden sie ernsthaft über eine Abbestellung ihrer Zeitkarte nachdenken.

Auch der Verkauf von Einzelfahrkarten wird schwinden, der Autoverkehr im Innenstadtbereich zunehmen. Fahrschülern kann das Umsteigen auf das Fahrrad kaum zugemutet werden, wegen zunehmendem Autoverkehr und schlecht ausgebauter Radwege. Verbände im Umweltschutz sprechen vom "Kaputtsparen der KVG" auf Kosten der Umwelt.

Der VCD Kassel hat auf 16 Seiten genaue Linienpläne vorgestellt. Für Leser aus Mittel- und Südhessen mag die Wiedergabe zu umfangreich sein. Interessenten könnten aber unter kassel@vcd.org die Ausarbeitung anfordern.

Zwei Buslinien, die zerschlagen werden sollen, obwohl sie sich über viele Jahre bewährt haben, sollen vorgestellt werden:

- 1) bisherige Buslinie 24 von Niederröhren über Helleböhn - Westfriedhof - Freibad Wilhelmshöhe - Bahnhof Wilhelmshöhe - Kirchditmold - Harleshausen

Besucher können den Westfriedhof nur noch mit Anruf-Sammel-Taxi erreichen, ebenso Bewohner der documenta urbana den IC-Bahnhof Wilhelmshöhe. Viele Schüler einer Niederröhrener Gesamtschule müssen zukünftig durch die verstopfte Innenstadt fahren. Auch Wilhelmsgymnasium und Heinrich-Schütz-Schule sind für viele Schüler bei Wegfall der Linie 24 nur noch auf Straßenbahn-Umwegen erreichbar. Mehrere Elternbeiräte sind bereits aktiv. Vor einigen Monaten haben Bewoh-



ner von Wilhelmshöhe, Helleböhn und Niederröhren eine Initiative zur Beibehaltung der Linie 24 gegründet. Der Erfolg ist ungewiss.

- 2) Die bisherige Buslinie 27, die Rothenditmold mit dem Vorderen Westen verbindet, soll gestrichen werden.

Mitte November 2015 wurden 1600 Unterschriften an Sven Möller (KVG) übergeben. Reaktion von Sven Möller (nach HNA vom 14.11.2015): "Wenn alle, die unterschrieben haben, auch regelmäßig mit der Linie 27 fahren würden, wäre die Verbindung auch ausgelastet." Hieraus schließen Fahrgäste, dass die KVG an den Sparplänen wenig ändern wird. Zu einzelnen Vorschlägen in vielen anderen Stadtteilen schweigt die KVG. Bis März 2016 werden Vorschläge gesammelt. Wahrscheinlich tritt der neue Plan im Sommer 2017 in Kraft.

Fazit der Umweltverbände: Da viele Stadtverordnete und Ortsbeiräte nur autoorientiert denken und an Liniennetzen wenig interessiert sind, wird die KVG ihre Sparpläne durchsetzen und damit Einnahmen verlieren - auf Kosten vieler Bürger und der Umwelt.

Kassel – Korbach RE4 / RT4 Neubau Zierenberger Tunnel

(js) Der Zierenberger Tunnel wurde im Zuge des Baus der Eisenbahnstrecke Volkmarsen – Obervellmar in den Jahren 1895 – 1897 gebaut und führt durch den 579 Meter hohen Dörnberg. Die eingleisige Bahnlinie verbindet die Strecke Korbach – Volkmarsen (– Warburg) mit der Stadt Kassel. Der alte Tunnel ist mittlerweile derart marode, dass sich die Kurhessenbahn dazu entschlossen hat, diesen durch einen knapp 900 Meter langen Neubau zu ersetzen, der parallel zum bestehenden Tunnel vorgetrieben wird.

Bereits im Jahr 2014 wurde mit den Vorbereitungsmaßnahmen für den Tunnelbau begonnen. Am 5. Dezember 2015 begann bei einem Festakt der offizielle Anstich des neuen Tunnels. Der Vortrieb wird bei einem Ausbruchquerschnitt von 65 Quadratmetern eine Länge von 884 Meter aufweisen und durch Ton- und Mergelgestein führen. Die Überdeckung oberhalb der Tunnelröhre beträgt maximal 60 Meter. Der Tunnel wird in konventioneller, bergmännischer Bauweise vorgetrieben, das heißt durch Bagger und Sprengungen. Pro

Tag soll ein Vortrieb von ca. 5 Metern erreicht werden, dabei fallen insgesamt ca. 114.000 Kubikmeter Abraum an, mit dem später der alte Tunnel teilweise verfüllt werden wird. Die Arbeiten sollen rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche stattfinden. Die Baukosten sind mit ca. 30 Millionen Euro veranschlagt und die Inbetriebnahme soll im Jahr 2018 erfolgen. Allerdings werden noch Restarbeiten bis ins Jahr 2019 andauern. Der eingleisige Tunnel erhält eine 40 cm dicke, wasserundurchlässige Beton-Innenschale. Um die Strecke

durch den neuen Tunnel zu führen, sind ca. 1.600 m Gleisneubau nötig, davon ca. 950 m als feste Fahrbahn im Tunnel.



Tunnelportal des baufälligen alten Zierenberger Tunnels, der durch einen Neubau ersetzt wird

*Foto (Wikipedia):
Johann H. Addicks*

Bad Wildungen – Wabern (–Kassel) RB39 Neues Bedienkonzept

(js) Bereits seit einigen Jahren ist die Strecke Wabern – Bad Wildungen das Sorgenkind im Kurhessenbahnnetz. Die Züge endeten weitestgehend in Wabern, wodurch die Reisenden zum ICE-Knotenbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe dort in Züge der Main-Weser-Bahn umsteigen mussten.

Aufgrund der niedrigen Fahrgastzahlen wollte der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) spätestens ab dem Fahrplanwechsel 2017 keine Züge mehr bestellen und die Zugverbindungen ersatzlos streichen. Stattdessen sollte eine Busverbindung direkt zum Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe eingerichtet werden. Deutschlands zweitgrößte Kurstadt hätte dadurch ihre gesamte Schienenanbindung verloren.

Dagegen intervenierten der Landkreis Waldeck-Frankenberg und die Stadt Bad Wildungen erfolgreich. Anstelle der Einstellung wird der Zugbetrieb sogar ausgewei-

tet. Nun werden seit 13. Dezember sogar wieder durchlaufende Züge von Bad Wildungen über Wabern bis Kassel-Wilhelmshöhe angeboten. Täglich acht durchgehende Verbindungen im Zwei-Stunden-Takt werden durch zwei werktägliche Zugpaare am frühen Morgen ergänzt, die zwischen Bad Wildungen und Wabern verkehren.

Das deutlich verbesserte Angebot hat seinen Preis: Der Kreis beteiligt sich mit 100.000 Euro jährlich, die Stadt Bad Wildungen mit weiteren 50.000 Euro, um das Angebot sicherzustellen.

*In Zukunft
enden viele
Züge von
Bad
Wildungen
nicht mehr
in Wabern,
sondern
fahren bis
nach
Kassel
durch*

*Foto
(26.9.1996):
Andreas
Christopher*



Bahnhof Eichenberg wird modernisiert

(fl) Im Juni 2015 wurde ein Abkommen über die Modernisierung des Bahnhofs Eichenberg getroffen. An den Verhandlungen und Vorbereitungen beteiligt waren der Nordhessische Verkehrsverbund NVV, der Werra-Meißner-Kreis, DB Station& Service, die Gemeinde Neu-Eichenberg sowie die Landtagsabgeordneten Sigrid Erfurth, Bündnis 90/DIE GRÜNEN und Lothar Quanz, SPD.

Der Einigung über die finanzielle Beteiligung der jeweiligen Partner war ein zähes Ringen um die Belastungen der Einzelnen vorausgegangen. Die Arbeiten sollen 2017 beginnen.

Die voraussichtlichen Bau- und Planungskosten betragen 8,8 Mio. Euro, davon sind 7,2 Mio. Euro reine Baukosten. Von den Kosten entfallen auf die DB 7,9 Mio. Euro, auf das Land Hessen 570.000 Euro, auf den NNV 225.000 Euro, auf die Gemeinde Neu-Eichenberg 60.000 Euro und auf den Landkreis Werra-Meißner 50.000 Euro.

„Für den Werra-Meißner-Kreis ist es sehr wichtig, dass der Bahnknotenpunkt Eichenberg nach dem Umbau und der Sa-

nierung den Anforderungen an einen modernen Umsteigebahnhof gerecht wird. Für viele Reisende ist er der erste Haltepunkt in unserem Kreis, deshalb legen wir großen Wert darauf, dass er - genauso wie die bereits sanierten Bahnhöfe in unserem Kreis - einen guten Standard in Bezug auf schnelles barrierefreies Umsteigen, gute Fahrgastinformationen und gepflegtem Gesamteindruck hat.

DB-Station&Service hat hierzu eine Planung entwickelt, die dem gerecht wird und dabei auch die Kosten im Auge behalten hat. Dies, wie auch die finanzielle Kompromissbereitschaft aller Beteiligten, hat zu einer fairen Lastenverteilung geführt, hierbei hat der NVV eine tragende Rolle gespielt“, bilanziert Landrat Stefan Reuß die gefundene Lösung.



Im Bahnhof Eichenberg sollen die Bahnsteiganlagen modernisiert werden

*Foto (1.7.2006):
Andreas Christopher*

Aus Stadtbus Lauterbach wird nun doch kein „Bürger-Taxi“

Linienenerweiterungen sollen innerörtliche Anbindung ersetzen

(mk/si) Nach 29 Jahren endete am 12. Dezember 2015 der seither als eigene Linie betriebene Stadtbus Lauterbach (VB 20). Über die Ursachen und Gründe haben wir ausführlich in der Hessenschiene 101 berichtet. Nunmehr verkehren die Linien VB 21 (Lauterbach-Maar) und VB 26 (Lauterbach-Wartenberg) in teilweise verändertem Linienlauf als Ersatz und bedienen eine Mehrzahl der Haltestellen, die bisher vom Stadtbus täglich, wochentags auf einigen Abschnitten im 30 Minuten-Takt, bedient wurden.



Von der gewohnten Takt-dichte sind jedoch nur noch Fragmente übriggeblieben. Anders kann man eine zwei-stündige Bedienung wohl kaum bezeichnen, die im Bereich des Wohngebietes entlang der Karl-straße nunmehr gefahren wird. Zwischen Innenstadt (Eisen-bacher Tor) und Nordbahnhof besteht weiterhin wochentags eine dichtere Frequenz.

Samstags sowie an Sonn- & Feiertagen fährt nunmehr ein Anruf-LinienTaxi (ALT), welches 60 Minuten vor Abfahrt telefonisch bestellt werden muss. Für innerstädtische Relationen können diese ALT-Fahrten überhaupt nicht genutzt werden können, da eine inner-örtliche ALT-Bedienung ausge-

Das neue Busliniennetz in Lauterbach

Grafik: Verkehrsgesellschaft Oberhessen, Lauterbacher Anzeiger



Der Stadtbusverkehr Lauterbach wurde eingestellt Foto: Stefan Sitzmann

schlossen ist. Dies bedeutet, dass am Wochenende der Stadtbus-Ersatz innerstädtisch nicht existiert und nur von Fahrgästen angefordert werden können, deren Fahrziel ausserhalb des Innenstadtbereiches liegt.

Positiv ist zu bewerten, dass eine befürchtete Bedienung ausserhalb des Verbundtarifs nunmehr doch nicht stattfindet, sondern die Fahrten mit dem normalen RMV-Ticket genutzt werden können. Damit endet allerdings leider auch schon die positive Betrachtungsweise.

Ein Stundentakt sowie eine Wochenendbedienung wären das Mindeste, was man aus Fahrgastsicht hätte erwarten können. Mit einem von der Stadt selbst reduzierten jährlichen Budget von gerade mal 30.000 Euro ist nicht mehr zu machen – die VGO hat das Beste heraus geholt, was finanziell möglich scheint. Und selbst dieses Minimalangebot wollte die Stadt nur für ein Jahr festschreiben lassen, worauf sich die VGO jedoch nicht eingelassen hat und auf eine Mindestlaufzeit von 5 Jahren mit einer Preisanpassung von jährlich 2,5 Prozent bestand.

Schade, dass nunmehr weder das Lauterbacher Krankenhaus noch das Wohngebiet „Am Stück“ angefahren werden. Umso mehr verwundert es, dass die Entscheidungsträger der Stadt dies als „jetzt die für Lauterbach sicherlich optimale Lösung gefunden zu haben“ bezeichnen.

Dieses Rumpfangebot als „optimiertes Angebot“ zu verkaufen, lässt den Buskunden aus Fahrgastsicht nur ungläubig den Kopf schütteln. Der Lobgesang des Lauterbacher Stadtverordnetenvorstehers gegenüber dem Lauterbacher Anzeiger wird noch mit der Bemerkung gekrönt: „ist mehr, als wir uns in den kühnsten Träumen nicht haben vorstellen können...“. Dabei durfte natürlich nicht vergessen werden, den Ideengebern des vorgeschlagenen und kläglich gescheiterten „Bürger Taxi-Projektes“ höchstes Lob und Anerkennung zu zollen, obgleich die Nichtumsetzbarkeit von vornherein dem halbwegs fachkundigen Betrachter klar war. Richtig erkannt hat hingegen der Seniorenbeirat der Stadt, dass die Erweiterungen der Buslinien VB 21 und VB 26 lediglich eine „Minimallösung“ darstellen.

An folgender Überlegung kann man abschließend den geringen Stellenwert des ÖPNV in der Vogelsberg-Kreisstadt erahnen: Die gut 1,44 Mio. aus dem Investitionsförderungsprogramm von Bund und Land sollen nach den Vorstellungen der städtischen Mehrheitsfraktionen ausschließlich in die Sanierung der Adolf-Spieß-Halle (Stadt- bzw. Veranstaltungshalle) fließen. Da scheint für den Kauf von Parkraumbereitungen am Nordbahnhof und Verbesserungen in das Bahnhofsumfeld kein Geld übrig zu sein.

Vorerst kein Radweg auf der stillgelegten Strecke Jossa - Bad Brückenau - Wildflecken

(si) Im Rahmen einer Sitzung der Gemeindevertretung von Sinnatal Anfang November wurde die Öffentlichkeit über den aktuellen Stand der Dinge informiert. Demnach bearbeitet derzeit das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) das 2014 gestellte Entwidmungsverfahren.



Bislang seien Stellungnahmen seitens der Sinnatal-Kreuzbergbahn, der Betriebsgesellschaft Stauden und von Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement eingegangen. Darin wird unter anderem angeführt, dass für den hessischen Teil eine Trassensicherung im Regionalplan Südhessen vorgenommen wurde, um Chancen auf eine mögliche Reaktivierung zu wahren.

2011 hat sich das Eisenbahn-Bundesamt gegen einen Rückbau des hessischen Streckenteils ausgesprochen. Begründet wird dies unter anderem damit, dass man seitens des Landes Hessen Potential für eine Reaktivierung der Gesamtstrecke aus touristischen Gründen sieht.

Der Niedergang der Strecke begann in den 1960er Jahren: neben der Umstellung des Wochenendverkehrs auf den Bahnbus wurden nach und nach alle Güterverkehrsstellen entlang der Strecke aufgelöst. Die Einstellung des Personenverkehrs erfolgte zum 27. Mai 1988, der Güterverkehr wurde noch bis zum 4. Februar 2002 aufrechterhalten. Demzufolge hatte DB Netz die Strecke bereits 2001 zur Übernahme durch andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausgeschrieben, wobei nur die Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) Inte-



*Ein Schienenbus im Bahnhof Bad Brückenau
Foto: Stefan Sitzmann*

resse zeigte.[1] Nach jahrelangen Verhandlungen sprachen sich die meisten Kommunen entlang der Strecke schließlich für deren Umwidmung in einen Radweg aus, so dass keine Unterstützung für eine Wiederaufnahme des Schienenverkehrs mehr bestand und sich die DRE zurückzog.



Ehemaliger Bahndamm wird versetzt

(si) Seit etwa 20 Jahren ist der Streckenabschnitt Lauterbach-Süd in Richtung Herbstein im Gesamtverkehr stillgelegt. Nun wird im Rahmen eines industriellen Erweiterungsbaus am Rande Lauterbachs der ehemalige Bahndamm verlegt.

Aus Gründen des Hochwasserschutzes kann der Bahndamm nicht abgetragen werden. Er muss vielmehr mit großem Auf-

wand versetzt werden, um den künftigen Erweiterungsbau der Firma Stabernack STI zu schützen.



Links der Zustand von 1988, als der Anschluss Stabernack noch bestand. Rechts: Die Gleise sind längst abgebaut, aber der Laternenmast steht immer



Fotos: Stefan Sitzmann

Verbesserungen und Änderungen zum Fahrplanwechsel in Mittelhessen

Zweite RE-Linie Frankfurt-Kassel mit Zügen der HLB

(fl) Deutliche Veränderungen gibt es im Regionalverkehr der nördlichen Main-Weser-Bahn. Ab dem 13. Dezember 2015 fahren die Züge der Hessischen Landesbahn von Frankfurt kommend über Marburg bzw. Stadtallendorf hinaus weiter nach Kassel. Die Regelfahrzeit beträgt beispielsweise in Süd-Nord-Richtung zwei Stunden und 25 Minuten bis Kassel-Wilhelmshöhe.

Zum Vergleich: Der weiterhin verkehrende RE 30 der Deutschen Bahn benötigt für die Strecke 2 Stunden und fünf Minuten. Die längere Fahrzeit ist auf die größere Zahl an Verkehrsverhalten zurückzuführen.

Der HLB-Regionalexpress übernimmt zwischen Treysa und Kassel die Funktion der Regionalbahn bzw. der provisorisch eingerichteten Regiotram (RT) 9. Die gegenüber dem DB-RE mit den charakteris-

tischen Doppelstockwagen zusätzlich eingeführten Halte der HLB-Züge zwischen Marburg und Kassel lauten Cölbe, Schwalmstadt-Wiera, Zimmersrode, Singlis, Felsberg-Gensungen, Felsberg-Altenbrunlar, Felsberg-Wolfershausen, Edermünde-Grifte, Baunatal-Gunthershausen, Baunatal-Rengershausen und Kassel-Oberzwehren. Die Aufzählung zeigt übrigens, dass man im Gebiet des Nordhessischen Verkehrsverbundes NVV mit der Benennung der Stationen nach den

Bisher endeten die meisten HLB-Züge in Marburg; drei weitere in Stadtallendorf. Ab dem Fahrplanwechsel fahren die Züge bis Kassel weiter



Städten und Gemeinden gemäß der Jahrzehnte alten Gebietsreform mittlerweile gut voran kommt.

Spannend wird die Frage, wie viele Fahrgäste die in Sachen Fahrzeit doch recht attraktive HLB-RE-Linie im Verkehr der Groß- und Mittelstädte Frankfurt, Gießen, Marburg und Kassel untereinander anzieht und ob die Kapazitäten ausreichen. Schließlich sind auch die DB-RE-Züge mit ihren sitzplatzstarken Doppelstockwagen manchmal am Ende ihres Fassungsvermögens, wenngleich der Schwerpunkt der Nachfrage südlich von Marburg liegt.

Zwischen Frankfurt und Marburg ergänzen sich DB- und HLB-Züge zu einem reinen Stundentakt, wie bisher. Von und nach Kassel differieren die Fahrzeiten gemäß den zusätzlich bedienten Stationen. Die neue HLB-RE-Linie wird als RE 98 bezeichnet, wohl in Anlehnung an die ebenfalls neu benannte RE-Linie Frankfurt – Gießen – Siegen (RE 99).

Wochenend-Nachtverkehr und mehr Regionalbahnen bis Marburg

Wegen der Ausweitung der HLB-RE-Linie endet der Mittelhessen-Express künftig werktags alle zwei Stunden in Stadtallendorf statt in Treysa. Neu können sich Nachtschwärmer in den Wochenendnächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag sowie in der Nacht zu Feiertagen über zwei Nachtzüge freuen. Der letzte Zug fährt in Marburg um 0.42 Uhr los, in Frankfurt sogar erst um 2.22 Uhr. Auch bei diesen Fahrten werden Zugbegleiter eingesetzt, die für Service und Sicherheit sorgen, so wie generell beim Mittelhessen-Express.

Auf anhaltende Kritik reagiert der Rhein-Main-Verkehrsverbund RMV außerdem mit der Wiederaufnahme des Halbstundentaktes mit Regionalbahnen an Werktagen morgens und nachmittags zwischen Gießen und Marburg. In mehreren Orten zwischen den beiden Städten war es zu Protesten gekommen, als im vergan-

genen Jahr die Zahl schnellfahrender Züge zuungunsten der Bedienung aller Zwischenhalte erhöht wurde. Statt zweistünd-

Mehr Regionalbahnen fahren ab dem Fahrplanwechsel zwischen Marburg und Gießen



lich fährt außerdem sonntags zwischen 9 Uhr morgens und dem späteren Abend stündlich eine Regionalbahn mit Halt an allen Stationen. Diese Regionalbahnen resultieren aus einer Neuordnung des Mittelhessen-Express am Wochenende, von der auch der Dillenburger Ast profitiert.

Die Änderungen auf der Main-Weser-Bahn im Überblick:

- Durchbindung von Zügen über Marburg/Stadtallendorf hinaus bis Kassel als neue Linie RE98. In Kombination mit bestehenden Zügen ergibt sich nun jede Stunde eine Verbindung Frankfurt – Gießen – Kassel.
- Fahrten des Mittelhessen-Express enden daher teilweise bereits in Stadtallendorf, wo Umsteigemöglichkeit zum RE98 besteht und fahren nicht weiter nach Treysa.
- Zusätzliche RegionalBahn-Züge zwischen Gießen und Marburg an Sonn- und Feiertagen um 9.39 Uhr, 11.39 Uhr, 13.39 Uhr, 15.39 Uhr, 17.39 Uhr, 19.39 Uhr, 21.39 Uhr und 23.36 Uhr

Auch auf der Dillstrecke kommen mehr Züge des Mittelhessen-Express zum Einsatz



und in der Gegenrichtung ab Marburg um 9.49 Uhr, 11.49 Uhr, 14.49 Uhr, 15.49 Uhr, 17.49 Uhr, 19.49 Uhr und 21.49 Uhr

- Zusätzliche RegionalBahn-Züge zwischen Gießen und Marburg Montag bis Freitag um 14.09 Uhr, 15.09 Uhr, 18.09 Uhr und in der Gegenrichtung ab Marburg um 6.16 Uhr, 15.19 Uhr, 16.19 Uhr, 17.19 Uhr und 18.19 Uhr. Die Fahrt um 6.34 Uhr fährt beschleunigt, der Zug um 6.49 Uhr hält hingegen häufiger.
- Zusätzliche „Nachtzüge“ von Marburg (ab 0.42 Uhr) über Gießen nach Frankfurt Hbf und zurück (Frankfurt Hbf ab 2.22 Uhr) in den Nächten Freitag/Samstag, Samstag/Sonntag und vor Feiertagen.

Neue Züge und neue Namen für die Dillstrecke

Auch der Dillenburger Ast des Mittelhessen-Express wird am Wochenende aufgewertet. Die Regionalzüge fahren sonn-

tags ab der Mittagszeit bis zum Abend im Stundentakt. Ferner ändern sich auf der Dillstrecke die Linienbezeichnungen. In Anlehnung an das nordrhein-westfälische Liniennummernsystem wird der bisherige RE 40 zum RE 99, die Regionalbahn Dillenburg – Siegen erhält die Nummer RB 95 und die Hellertalbahn Dillenburg – Betzdorf nennt sich künftig RB 96.

Auch im laufenden Jahr ungelöst bleibt das Problem der äußerst knappen Anschlüsse in Siegen zwischen den RE-Linien Frankfurt – Gießen – Siegen (Main-Lahn-Sieg-Express, RE 99) und der wichtigen Anschlussstrecke nach Köln.

Die Änderungen der Dillstrecke im Überblick:

- Die Regionalbahnen zwischen Siegen und Dillenburg (RB95) fahren 30 Minuten zeitlich versetzt, so dass eine Umsteigemöglichkeit zum RE99 nach/von Gießen bzw. Frankfurt entsteht.
- RegionalExpress-Züge „Main-Lahn-Sieg-Express“ von/nach Siegen fahren nun als Linie 99 in Anpassung an Linienbezeichnungen in Nordrhein-Westfalen
- An Sonn- und Feiertagen nun ab mittags stündliches RegionalBahn-Angebot durch zusätzliche Fahrten ab Gießen um 12.40 Uhr, 14.40 Uhr, 16:40 Uhr, 18.40 Uhr, 20.40 und 22.40 Uhr sowie in der Gegenrichtung ab Dillenburg um 12.33 Uhr, 14.33 Uhr, 16.33 Uhr und 18.33 Uhr.

Neue Züge auch an der Lahn und im Vogelsberg

Im Folgenden eine kurze Übersicht der Fahrplanveränderungen im Lahntal und

auf der Vogelsbergbahn. Auf diese Strecken wird zum Teil an anderer Stelle in dieser Hessenschiene näher eingegangen.

RMV-Linie 25 Gießen – Wetzlar – Limburg (– Koblenz)

- Montag bis Freitag zusätzliche Regional-Bahn von Limburg (ab 21.23 Uhr) nach Gießen (an 22.36 Uhr)
- Montag bis Freitag zusätzliche Regional-Bahn von Gießen (ab 21.21 Uhr) nach Limburg (an 22.35 Uhr)
- Samstag, sonn- und feiertags zusätzliche RegionalBahn von Limburg (ab 22.23 Uhr) nach Gießen (an 23.36 Uhr)
- Samstag, sonn- und feiertags zusätzliche RegionalBahn von Gießen (ab 22.21 Uhr) nach Limburg (an 23.35 Uhr)
- RegionalExpress von Koblenz (ab 18.58 Uhr) über Limburg nach Gießen fährt nun täglich statt nur sonn- und feiertags
- RegionalExpress von Gießen (ab 21.16 Uhr) nach Koblenz fährt nun täglich statt nur sonn- und feiertags.

RMV-Linie 35 Gießen – Alsfeld – Fulda

- RegionalBahn von Fulda (ab 19.35 Uhr) fährt Montag bis Freitag von Alsfeld weiter nach Gießen, womit in diesem Streckenabschnitt eine Stunde später als bislang ein Zug fährt.
- RegionalBahn Montag bis Freitag um 7.47 Uhr ab Gießen hält wie bereits in den vergangenen Monaten nicht mehr in Nieder-Ohmen, um auf der eingleisigen

Strecke den Gegenzug nicht zu blockieren.

- RegionalBahn Montag bis Freitag um 18.20 Uhr ab Gießen hält zusätzlich in Lehnheim

RMV-Linie 43/94 Marburg – Bad Laasphe (– Erndtebrück)

- Neue Liniennummer 94 in Anpassung an Linienbezeichnung in Nordrhein-Westfalen
- Zusätzliche Fahrten Montag bis Freitag Marburg ab 9.24 Uhr nach Bad Laasphe und zurück ab Bad Laasphe um 11.32 Uhr nach Marburg verdichten Fahrplanangebot Montag bis Freitag auf einen Zug pro Stunde.

RMV-Linie 15 Frankfurt – Friedrichsdorf – Usingen – Brandoberndorf

- Fahrt von Brandoberndorf um 22.05 Uhr jetzt im Takt um 22.13 Uhr
- Fahrt von Brandoberndorf um 23.01 Uhr jetzt bereits um 22.51 Uhr
- Fahrt von Grävenwiesbach um 6.37 Uhr nach Bad Homburg hält nun auch in Seulberg
- Fahrt von Bad Homburg nach Brandoberndorf um 21.58 Uhr jetzt im Takt um 21.49 Uhr, wodurch sich die Fahrzeit ab Frankfurt um rund zehn Minuten verkürzt.

RMV-Linie 16 Friedberg – Friedrichsdorf

- Zusätzliche Fahrt an Sonn- und Feiertagen von Friedberg nach Friedrichsdorf

um 21.47 Uhr und zurück um 22.24 Uhr

RMV-Linie 33 Friedberg – Hanau

- Montag bis Freitag fährt eine zusätzliche RegionalBahn ab Friedberg um 21.20 Uhr und eine weitere täglich um 22.20 Uhr Richtung Hanau.
- In der Gegenrichtung startet die zusätzliche Fahrt montags bis freitags um 22.07 Uhr in Hanau Hbf und täglich um 23.07 Uhr.

Fazit: Erfreulicher Fahrplanwechsel

Insgesamt ist es ein erfreulicher Fahrplanwechsel für Mittelhessen, der wegen der kurzfristigen Einigung auf die Fortführung der Regionalisierungsmittel auch sehr kurzfristig angekündigt worden war. Der RMV scheint verstanden zu haben, dass das Wachstum außerhalb der klassischen Berufsverkehrszeiten stattfindet und wertet den Wochenend- und den Abendverkehr auf mehreren Strecken auf.

Dabei liegt der Betriebsschluss auf den Zweigstrecken allerdings auch künftig noch vielfach unter dem Niveau anderer vergleichbarer Regionen. Größtes Ärgernis bleibt die Anschluss-Unsicherheit in Siegen zwischen dem Main-Lahn-Sieg-Express und dem Siegstrecken-RE. Und die größte Spannung erzeugt die Frage nach der Bewährung des Betriebskonzeptes für die nördliche Main-Weser-Bahn.

Friedrich Lang

Die Kuh muss vom Gleis! Neues zur Reaktivierung der Horlofftbahn

(j1) Unter dem oben genannten Titel hatte die Arbeitsgemeinschaft (AG) Horlofftbahn am 16. November in die Mehrzweckhalle Berstadt eingeladen. Die AG vereint Bürger und unterstützende Vereine, die sich seit über 20 Jahren zunächst für den Erhalt, seit 2003 für die Reaktivierung und den Ausbau der Horlofftbahn zu einer leistungsfähigen Bahnstrecke einsetzen.

Organisator Stephan Kannwischer begrüßte neben dem Wölfersheimer Bürgermeister Rouven Kötter auch den Geschäftsführer von ZOV Verkehr, Stephan Klöppel. Etwa 70 Besucher folgten aufmerksam den Ausführungen von Jürgen Lerch und Franz Grolig von der AG, die einen Dreistufenplan zur Wiederaufnahme des Bahnbetriebs auf dem Streckenabschnitt Wölfersheim-Hungen vorschlugen.

In einem ersten Schritt soll der Bahnhof Beienheim, in dem die Linien 31 (Nidda - Friedberg) und 32 (Wölfersheim-Friedberg) zusammen treffen, grundlegend modernisiert werden. Dazu wurde ein Vorschlag der AG zum Umbau der Gleisanlagen erläu-

tert, der das umsteigefreie Koppeln von Zügen aus beiden Ästen ermöglicht, damit diese gemeinsam Richtung Friedberg und Frankfurt fahren können.



Die Reaktivierung des derzeit stillgelegten Streckenabschnitts Wölfersheim-Hungen sichert in einem zweiten Schritt den Bestand der Strecke durch Zuführung bereits bestehender Fahrgastpotenziale in Berstadt, Inheiden und Hungen. Die Fahrgastzahlen dieser Bahnhöfe betragen vor der Stilllegung rund 40 % der Gesamtfahrgastzahlen. Der dritte Schritt, eine direkte Durchbindung von Hungen bis nach Frankfurt, setzt den viergleisigen Ausbau der Main-Weser-Bahn zwischen Friedberg und Frankfurt voraus. Die Horlofftbahn selbst soll dafür für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ertüchtigt werden.

In einem zweiten Vortrag stellte Dipl.-Ing. Frank Sachs aus dem Hessischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium die verschiede-



Veranstaltungspakat Berstadt
Layout: Zet-Design, Willy Zimmer

*Noch steht das Einfahrtsignal am Bahnhof Hungen für die Strecke von Wölfersheim auf „Halt erwarten“. Rechts die in Betrieb stehende Strecke von Nidda nach Gießen
Foto: Stefan Sitzmann*

nen Regelungen und Finanzierungsmöglichkeiten bei einer Streckenreaktivierung dar. Wenn es volkswirtschaftlich sinnvoll sei, die Bahnstrecke wieder in Betrieb zu nehmen, übernehme das Land bis zu 80% der entstehenden Baukosten. Voraussetzung dafür ist eine erfolgreiche Nutzen-Kosten-Untersuchung, so Sachs.

Diese sei auch die Voraussetzung, dass ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen (wie die Deutsche Bahn oder die Hessische Landesbahn) dann den Betrieb auf der Strecke wieder aufnehme. In Auftrag gegeben und finanziert wird eine solche Untersuchung von den an einer Reaktivierung interessierten Institutionen, also den betroffenen Landkreisen, Kommunen und dem RMV.

Der Referent aus Wiesbaden hatte noch eine weitere positive Nachricht mitgebracht, die den ersten Schritt im oben genannten 3-Stufenplan in greifbare Nähe



rückt: Das Land Hessen wird den Bau eines elektronischen Stellwerks im Bahnhof Beienheim mit 3,9 Mio Euro fördern.

Das neue Stellwerk ist Voraussetzung, damit im Bahnhof Züge aus Richtung Nidda und Wölfersheim zusammengekuppelt werden können und dann gemeinsam nach Friedberg fahren. Das Verfahren erspart Wölfersheimer Fahrgästen das Umsteigen in Beienheim und verringert im Betrieb Kosten für die Zugfahrten zwischen Beienheim und Friedberg.



*Streckenband von Frankfurt bis Hungen bei einer möglichen Reaktivierung
Layout: Zet-Design, Willy Zimmer*

Neues Elektronisches Stellwerk in Friedberg (Hess) in Betrieb

(Ik/db) Vom 17. bis 26. Oktober diesen Jahres wurde das neue Elektronische Stellwerk (ESTW) Friedberg bzw. Butzbach-Strecke nach insgesamt 30 Monaten Bauzeit in Betrieb genommen. Es handelt sich dabei um Außenstellen (ESTW-A) der ESTW-Unterzentrale Bad Vilbel. Diese war bereits 2007 in Betrieb genommen worden.

Zwei Fahrdienstleiter steuern nun elektronisch alle Weichen und Signale zwischen den Bahnhöfen Butzbach und Nieder-Wöllstadt (jeweils ausschließlich) und den Streckenabschnitt bis Assenheim (Oberhess). Ersetzt wurden drei elektromechanische Stellwerke in Friedberg sowie das Relaisstellwerk in Bad Nauheim. Eine Besonderheit stellt der Bahnhof Assenheim dar. Auch dort wurde neue Stellwerks-technik in Betrieb genommen. Der Bahnhof bleibt zur Reisendensicherung aber weiterhin örtlich besetzt. Dort findet sich der lokale Bedienplatz Assenheim der

ESTW Unterzentrale Bad Vilbel, durch welchen der Bahnhof und der Streckenabschnitt bis Nidderau überwacht wird.

Zusammengefasst gingen neue Kombinationsignale im gesamten Streckenbereich, ein ständig eingerichteter Gleiswechselbetrieb zwischen Bad Nauheim und Friedberg, Friedberg und Görbelheim (Abzweigstelle zum Güterbahnhof Friedberg), Friedberg – Assenheim und Assenheim – Nidderau jeweils beidseitig, neue Selbstblocksignale, ein zusätzlich neues Selbstblocksignal im Richtungsgleis Friedberg –

Am Sonntag, 25. Oktober 2015, waren in Friedberg alle Formsignale abgebaut und die neuen Lichtsignale in Betrieb. Das Stellwerk rechts wird jetzt nicht mehr benötigt



Für die ausgefallenen Züge während der Umstellung fuhren zahlreiche Busse im Schienenersatzverkehr, welcher ohne größere Probleme funktionierte



Assenheim sowie zwei zusätzliche Weichenverbindungen im Südkopf des Bahnhofs Friedberg in Betrieb. Hieran erkennt man die nun vorhandene große betriebliche Flexibilität, auch im Hinblick auf Umleitungen wenn es eine Störung auf der Main-Weser-Bahn zwischen Friedberg und Frankfurt gibt.

Rund 200 Mitarbeiter waren an zwei Wochenenden im Einsatz, um eine reibungslose Umschaltung von der alten auf die neue Signaltechnik zu gewährleisten. Ein umfangreiches Konzept mit Fahrplanänderungen und Busersatzverkehren wurde eingerichtet und ist nach Ansicht des Fahrgastverbandes gut gelaufen. Insgesamt wurden 89 Weichenantriebe getauscht und 16 Weichen zurückgebaut. Entlang der Strecke wurden rund 400 Kilometer Kabel verlegt, vier neue Signalausleger errichtet und 221 neue Signale montiert. Im Zusammenhang mit dem Bau des elektronischen Stellwerks wurden auch viele Weichen in den Bahnhöfen Friedberg und Bad Nauheim mit modernsten Weichenheizungsanlagen ausgerüstet. Seit Baubeginn im April 2013 wurden rund 77 Millionen Euro in die neue Leit- und Sicherungstechnik des ESTW Friedberg investiert.

Trotz modernster Technik zeigte sich in

den ersten Wochen nach der Umstellung ein Nachteil: Auf leicht verspätete Züge wird nicht mehr gewartet. Alle in Friedberg beginnenden Zügen fahren pünktlichst ab. Da der Fahrdienstleiter nicht mehr vor Ort, sondern in Bad Vilbel sitzt, hat er scheinbar nicht mehr den Überblick, ob Reisende ihren Anschlusszug noch erreichen. Hier ist DB Netz gefordert, die Anschlusssicherung für leicht verspätete Züge aus Richtung Frankfurt oder Gießen wie früher zu gewährleisten.

Pro Bahn & Bus zeigt sich erfreut über die Investitionen in die neue Technik. Gleichzeitig geht durch den Abzug des Fahrdienstleiters in Friedberg die letzte soziale Kontrolle über die großräumigen Bahnsteiganlagen verloren, auch wenn sie nicht die bevorzugte Aufgabe der Mitarbeiter war. An den nun digitalen Ansagen in Friedberg sollte noch nachgebessert werden, um sinnvolle Anschlüsse und Informationen für die Kunden auszugeben. Der Fahrgastverband erhofft sich zeitnah eine Modernisierung der Bahnsteiganlagen in Friedberg sowie auch einen Neubau des Busbahnhofes am Bahnhofsvorplatz.

Neues von der Vogelsbergbahn

Bauarbeiten, Umbau Bahnhof Grünberg, viele Verspätungen

(h1) Während der hessischen Sommerferien im Zeitraum vom 1. bis 9. August 2015 wurde auf dem Streckenabschnitt Nieder Ohmen – Reiskirchen eine Baustelle mit Schienenersatzverkehr (SEV) eingerichtet. Neben anderen anstehenden Arbeiten wurden im Bahnhof Grünberg am Hausbahnsteig das Gleis 1 auf einer Länge von ca. 700 m sowie die Ausfahrtweiche in Richtung Alsfeld komplett erneuert.

Weitere Bauarbeiten mit SEV fanden in den Herbstferien statt. So konnte der Streckenabschnitt Ehringshausen – Gießen vom 17.-21. Oktober 2015 auch nur mit Bussen bedient werden, da neben anderen anstehenden Arbeiten die Gleise zwischen der Haltestelle Gießen-Licher Straße und der Anschlussweiche des Industriestammgleises zum Europaviertel (Grünberger Str.) sowie zwischen den Bahnhöfen Mücke und Nieder-Ohmen erneuert wurden.

Spätzug bis Gießen

Nach dem Fahrplanwechsel zum 13. Dezember 2015 wurde endlich wieder eine „Spätverbindung“ – wenn auch nur Mo-Fr – auf der Vogelsbergbahn eingerichtet. Die HLB 24858, die bislang nur bis Alsfeld ver-

kehrte, wird nun bis Gießen durchgebunden (mit ausreichender Übergangszeit Richtung Frankfurt). Diese Verbindung ersetzt das bisher eingesetzte mangelhafte „Busprovisorium“, welches man bisher bei Nutzung dieser Relation in Alsfeld umsteigen musste.

Neue Bahnsteiganlagen für Grünberg

Am 19.11.2015 hatte die Stadt Grünberg zu einer Bürgerinformation zur Umgestaltung des Bahnhofs eingeladen. Bei dieser Veranstaltung wurden Entwurfsplanungen vorgestellt, die – wenn das Baurecht rechtzeitig erteilt wird - ab 2018 umgesetzt werden sollen. Die Planungen sehen den Neubau von zwei neuen 140 m langen, 2,50 m breiten und 55 cm hohen Außenbahnsteigen vor, welche ein barrierefreies Einsteigen in die Züge erlauben sollen. Allerdings sollen die Bahnsteige um ca. 20 Meter zur Londerfer Straße hin verschoben werden. Die Bahnsteige sollen über die sanierte Un-



Ein Zug der Vogelsbergbahn bei Bad Salzschlirf

Foto: Stefan Sitzmann



Die Züge auf der Vogelsbergbahn sind oft verspätet

terführung mit ebenfalls sanierter Treppe und zwei Aufzügen erschlossen werden. Für die Aufzüge wurden ca. 1.2 Mio. Euro angesetzt.

Für vorgenanntes Maßnahmenpaket wurden 3-4 Monate Bauzeit und etwas mehr als 2 Mio. Euro veranschlagt. Die Maßnahme fällt unter die von Bund, Ländern und Verbänden finanzierte Modernisierungsoffensive aus dem Jahre 2011. Die Stadt Grünberg muss sich lediglich mit ca. 10% an den auflaufenden Kosten beteiligen. Die geplante Erweiterung der P+R-Anlage an der Straße „Stangenröder Weg“ ist allerdings ausschließlich Sache der Stadt. Die Stadt hofft hier auf Förderzusagen aus dem Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ (Sanierungsgebiet Innenstadt II).

Verspätungen und Zugausfälle

In den Monaten August, September und Oktober nahmen die Unregelmäßigkeiten der Hessischen Landesbahn (HLB) uner-

trägliche Ausmaße an. Erhebliche Zugverspätungen mit Anschlussverlusten, Zugausfälle, defekte Heizungen und natürlich auch immer noch die altbekannten defekten Toiletten. Die berechtigten schriftlichen Beschwerden von Reisenden werden lediglich oberflächlich beantwortet und es wird auf die „vielen Unfälle“ hingewiesen.

Die daraus resultierende Unzufriedenheit führt zu Beschwerdebriefen an die Geschäftsleitung, z.B. an Herrn Salzmann, die dann überhaupt nicht beantwortet werden. Pro Bahn & Bus liegen Informationen vor, dass einige dieser betroffenen Fahrgäste derzeit prüfen, in welcher Form sie den Rechtsweg gegen die HLB beschreiten können. Ebenso ist Pro Bahn & Bus bekannt, dass zahlreiche Vogelsbergbahn-Fahrgäste bei der Aktion dem Verbrauchermagazin MEX des Hessischen Rundfunks ihre negativen Erfahrungen mit der HLB geschildert haben.

Kommentar:

Drei Jahre Hessische Landesbahn auf der Vogelsbergbahn

Die Hessische Landesbahn (HLB) hat mit dem Fahrplanwechsel 2011/ 2012 über eine Ausschreibung den Verkehr auf der Vogelsbergbahn gewonnen. Schon bereits nach 100 Tagen konnten die Reisenden feststellen, dass der Slogan „FLEXIBEL UND ZUVERLÄSSIG“ von der HLB in der Form gelebt wird, dass der veröffentlichte Fahrplan und die Anzahl der Verbindungen „FLEXIBEL“ unverbindliche Information sind, die man „ZUVERLÄSSIG“ auch so anwendet.

Da der Monopolist HLB auf der Vogelsbergbahn ein Alleinstellungsmerkmal hat, ist bisher die Kritik immer ins Leere gelaufen. Aus diesem Grunde sehen die meisten Reisenden auch keinen Sinn mehr darin, Zeit für Beschwerdebriefe zu investieren. Mit der Konsequenz, dass man - wenn sich andere Möglichkeiten ergeben- mit den Füßen abstimmt.

Ich bin seit mehr als zehn Jahren ÖPNV-Pendler in der Relation Mücke – Frankfurt und kann berichten, dass aus meiner Sicht - im Vergleich zur DB AG - die HLB als Eisenbahnverkehrsunternehmen völlig unfähig ist, den Bahnbetrieb auf der Vogelsbergbahn auszuführen. Tägliche Verspätungen mit daraus resultierenden Antianschlüssen in Gießen, ständig ausfallende Züge, an Stationen durchfahrende Züge, defekte Züge, defekte Toiletten, defekte Heizungen, fehlende oder mangelhafte Reisendeninformation sind ständig an der Tagesordnung.

Da viele Reisende nicht nur im Binnenverkehr unterwegs, sondern auch auf weiterführende Anschlüsse angewiesen sind, wird durch die vorgenannten mehr oder weniger alltäglichen Unregelmäßigkeiten die Transportkette unterbrochen. Die Anschlussverbindungen werden dann im Verlauf des gesamten Reiseweges nicht mehr erreicht, der damit verbundene Ärger nimmt kein Ende. Mit Fug und Recht kann man sagen, dass seit der HLB-Verkehrsübernahme die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Vogelsbergbahn der eines Entwicklungslandes entspricht - die HLB fährt die Vogelsbergbahn sprichwörtlich an die Wand. Von diesen Verspätungen, Zugausfällen, Antianschlüssen, defekten Toiletten, usw. sind die Reisenden der Vogelsbergbahn schon seit mehr als drei Jahren betroffen (siehe Hessenschiene 89, Seite 19).

Immer und immer wieder wurden diese Mängel an unterschiedlichen Stellen angezeigt, eine Verbesserung der Situation ist bisher trotz dieser unzähligen Interventionen nicht eingetreten. Die Argumentation von verantwortlicher Seite zur Ursachenanalyse, dass im früheren DB-Fahrplan nur vereinzelte, der als störungsanfällig geltenden Verdichterleistungen gefahren wurden, konnte widerlegt

werden. Man sollte sich einmal vor Augen halten, dass für den Betrieb der HLB mit Millionenaufwand die Strecke ausgebaut und spurtstarke Triebwagen beschafft wurden: Was wurde im Ergebnis erreicht?

Obwohl es auch bei der DB hin und wieder Ärger gab, war man damals zufriedener unterwegs als heute. Das einzige spürbare Ergebnis für die Fahrgäste sind die jährlich durchgeführten Fahrpreiserhöhungen, welche für diese mangelhaften Leistungen verlangt werden. So ist z. B. der Preis für eine Einzelfahrt in der gängigsten Preisstufe 4 von 2010 zu 2015 von 3,80 Euro auf inzwischen 4,55 Euro angestiegen (ca. 20 %) und im Januar gibt wieder einen Preisaufschlag!

Das eingesetzte HLB-Personal steht immer im Fokus des Kunden und repräsentiert das Unternehmen, ist also sozusagen die Visitenkarte. Meine vorgenannten Ausführungen lassen dazu durchaus Rückschlüsse zu. Aus meinen bisherigen Erfahrungen kann ich berichten, dass ca. 50% der Triebfahrzeugführer vermutlich stumm sind, denn außerplanmäßige Wartezeiten durch Verspätungen des Gegenverkehrs werden nur hin und wieder mitgeteilt (trotz Funkkommunikation der betroffenen Züge).

Aus meinem Berufsleben kann ich berichten, dass bei Ausschreibungen nur dann der günstigere Bieter den Zuschlag erhält, wenn die Leistungen deckungsgleich mit der Anforderung sind. Gleichzeitig werden verbindliche Kontrollmechanismen in den Verträgen festgehalten. Im Falle der Vogelsbergbahn zeigt sich einmal mehr, dass vermutlich der Billigste den Zuschlag erhalten hat und der RMV als Besteller kein Interesse an einer Leistungskontrolle hat. Von der HLB muss seitens des RMV endlich einmal die vertraglich zugesicherte Leistung eingefordert und gegenüber dem Kunden die Außenwirkung der Zuständigkeit und Sanktionierung erlebbar gezeigt werden.

Sollten noch einmal drei Jahre mit dieser gelebten Gleichgültigkeit ins Land gehen, ohne diese Probleme zufriedenstellend zu lösen, dann wird vermutlich die Umgehungsstraße Lindenstruth/ Reiskirchen fertig gestellt sein, dann bleiben bis zum Ortsschild Gießen für viele Vogelsberger nur zwei ampelgeregelte Ortsdurchfahrten, nämlich Flensungen und Grünberg. Dann ist es sicherlich nicht abwegig, für die dann wenigen, verbliebenen Nutzer der Vogelsbergbahn – die 3 A's - alternativ über eine Buslinie nach Gießen nachzudenken. Die Investitionen in die derzeit geplanten weiteren verkehrswichtigen Umsteiganlagen (z. B. Zell- Romrod) würden sich dann eigentlich auch als überflüssig erweisen.

Horst Lorenz

Lumdatabahn weiter in der Diskussion „Die Schienen werden blank. Nicht die Kassen“ Infoveranstaltung zur Finanzierung mit Experten des Landes Hessen

(fl) Zu einer weiteren Infoveranstaltung luden die Gemeinde Rabenau und der Verein Lumdatabahn e.V. am 24.11.2015 in den Bürgersaal am Bahnhof Londorf. Rund 80 Interessierte waren der Einladung gefolgt.

Gast des Abends war Diplom-Ingenieur Frank Sachs, Referent im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, Abteilung ÖPNV, Eisenbahnwesen, Verkehrsinfrastrukturförderung. Als Referent im Verkehrsministerium konnte Frank Sachs Auskunft darüber geben, wie die Finanzierung einer Regionalbahn gelingen kann. Erfreulicherweise hat das Land Hessen mit der im September 2015 wieder in Betrieb gegangenen Edertalbahn ein ganz aktuelles Beispiel aus dem ländlichen Raum parat.

Über ihre Erwartungen an den Nutzen der reaktivierten Lumdatabahn sprachen unter anderem Rabenaus Bürgermeister

Kurt Hillgärtner, seine Allendorfer Amtskollegin Annette Bergen-Krause sowie Karl Wagner und Michael Laux vom Verein Lumdatabahn e.V.. Die Moderation des Abends lag in den bewährten Händen von Stadtverordnetenvorsteher Karlheinz Erbach aus Allendorf/Lumda.

Frank Sachs betonte die grundsätzliche Förderfähigkeit des Projektes und empfahl den Handelnden im Lumdata, ihren Willen klar zu äußern. Solche Projekte benötigten immer einen Zeitraum von bis zu einem Jahrzehnt von der Idee bis zur Realisierung, manchmal auch länger. Er empfahl, die Infrastruktur und das Betriebskonzept der Bahn einfach zu halten, damit

sich die Aufwendungen in einem realistischen Rahmen bewegen. Nur so könne ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor erzielt werden.

*Die Veranstaltung stieß auf großes Interesse, sodass alle Sitzplätze belegt waren
Foto: Stefan Sitzmann*



V.l.n.r.:
 Michael
 Laux (Verein
 Lumdatalbahn
 e.V.), Kurt
 Hillgärtner
 (Bgm. Rabe-
 nau), Dipl.-
 Ing. Frank
 Sachs (Hes-
 sisches Ver-
 kehrsmi-
 nisterium) und
 Diskussions-
 leiter Karl-
 heinz Erbach
 stellen sich
 den Fragen
 des Publikums



Die Wortbeiträge der Bürgerinnen und Bürger signalisierten eine große Zustimmung für die Wiederinbetriebnahme der Lumdatalbahn. Gewünscht wurden unter anderem weniger bürokratische Hindernisse und die Gleichbehandlung des ländlichen Raumes mit dem Rhein-Main-Gebiet. Denn dort erfolgten die allermeisten Investitionen. Auch der Wille, dem demografischen Wandel mit der schon spürbaren Abwanderungstendenz etwas entgegenzusetzen, spielte in vielen Wortbeiträgen eine Rolle. Rabenau etwa, am Streckenendpunkt der Lumdatalbahn gelegen, habe bereits rund 600 Einwohner verloren.

Für die Vereinsaktiven steht fest, dass die Regionalbahn im Takt und mit kurzen Fahrzeiten nach Gießen die Region voranbringt: Junge Familien wissen ihre Kinder in den Zügen sicher aufgehoben und bevorzugen Wohnorte mit Bahnstation. Auf ein Zweit- oder Drittauto können viele verzichten. Als

glühender Verfechter der Lumdatalbahn erwies sich der Vereinsaktive Karl Wagner: „Wir möchten nicht die Lumdatalbahn, wir wollen sie“ sagte er mit Blick auf die Landesregierung – und erntete viel Applaus für seine deutlichen Worte.

Der Verein sieht die Bahn auch als Beitrag zum Umweltschutz, denn weniger PKW-Fahrten bedeuten weniger Schadstoffausstoß und weniger Lärm. „Die Lumdatalbahn ist kein Biotop, sondern ein in ehrenamtlicher Tätigkeit seit 25 Jahren erhaltener Verkehrsweg. Wenn die Bahn wieder fährt, leistet sie ihren Beitrag zum Umweltschutz wie kein anderes motorisiertes Verkehrsmittel“, sagte Vereinsvorsitzender Laux im Vorfeld der Veranstaltung. Dort war es zu Kritik am angeblich zu hohen Spritzmitteleinsatz bei den Arbeiten zur Freihaltung der Trasse gekommen. Diese Vorwürfe konnten mittlerweile entkräftet werden.

Lumdatabahn verliert den Güterverkehr

(fl) Das RHI-Werk „Didier“ in Staufenberg-Mainzlar stellt den Bezug von Rohmaterial auf der Schiene spätestens zum Jahresende 2016 ein. Grund dafür sind Änderungen im Transportablauf. Künftig werden die aus Übersee angelieferten Spezial-Tonerden auf ihrem gesamten Transportweg in Containern befördert.

Diese können aber am bestehenden Gleisanschluss nicht ohne weiteres entladen und werksintern weitertransportiert werden. Dem Vernehmen nach würde ein erneuter Umladevorgang den Preis pro Tonne um etwa 10 Euro anheben – zu viel für das unter Kostendruck stehende Werk für feuerfeste Steine. Die Lumdatabahn verliert damit jeglichen planmäßigen Verkehr, von den sporadisch stattfindenden Sonderfahrten abgesehen.

Unklar ist, wie es mit dem Status der Strecke als öffentliche Eisenbahn-Infrastruktur weitergeht. Die bislang im Güterverkehr bediente Strecke führt von Lollar auf vier Kilometern Länge bis Staufenberg-Mainzlar. Sie gehört nach wie vor zur Deutschen Bahn, wurde aber von der Stadt Staufenberg gepachtet, um dem Werk den Transport auf der Schiene zu ermöglichen.

Mit der Betriebsführung ist die Hessische Landesbahn HLB beauftragt. Aktive der Lumdatabahn AG bzw. des heutigen Vereins Lumdatabahn e.V. haben zwei Bahnsteige in Mainzlar und Daubringen für Sonderverkehre errichtet.

Fraglich sind auch die Auswirkungen auf das aktuelle Kosten- Nutzen-Gutachten für einen Personenverkehr auf der Gesamtstrecke der noch existierenden Lumdatabahn. Einerseits sind negative Auswirkungen nicht auszuschließen, wenn die Strecke nicht mehr im Sinne einer „Mischkalkulation“ für Güter- und Personenverkehr genutzt werden kann. Denn je nachdem welches Unternehmen künftig die Strecke betreibt, könnten Einnahmen aus dem Güterverkehr direkt zur Kostenersparnis beim Personenverkehr führen. Andererseits könnte bei ausschließlicher Betrachtung des Personenverkehrs eine Kostenersparnis beim Aufbau einer Signaltechnik und beim Streckenunterhalt erzielt werden. Aus ökologischer und volkswirtschaftlicher Sicht ist der Weggang des Kunden RHI auf jeden Fall zu bedauern.



Die Bedienung des RHI-Werks in Mainzlar über die Schiene soll zum Jahresende 2016 eingestellt werden

Quo vadis Oberwesterwaldbahn?

Nach Norden „Hui“, nach Süden „Pfui“

(hpg) Mit dem Wechsel von der vectus Verkehrsgesellschaft zur Hessischen Landesbahn und dem Konzept „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ waren auch für die Regionalstrecke über den Westerwald positive Veränderungen geplant. Auf der Oberwesterwaldbahn, die seit fast 130 Jahren das Lahntal mit dem Siegtal verbindet, sollte durch abschnittsweise Anhebung der Streckengeschwindigkeit und dem Umbau des Bahnhofs Hadamar ein durchgehender Stundentakt ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 realisiert werden.

Doch zwischen Limburg und Westerburg sowie zwischen Hachenburg und Altenkirchen werden die erforderlichen Baumaßnahmen von Seiten der DB Netz AG wohl erst im Dezember 2017 zum Abschluss kommen. Als Grund werden zusätzliche Auflagen im Lärmschutz angegeben, durch die es zu Verzögerungen in der Planung käme.

Bis dahin soll sich im südlichen Abschnitt nichts am aktuellen Angebot ändern. Da jedoch das Zugangebot auf dem

nördlichen Abschnitt – von Westerburg über Hachenburg, Altenkirchen nach Au (Sieg) – ab dem 13. Dezember besser auf die Anschlusszüge des RSX nach Köln und Aachen abgestimmt und verdichtet wurde, ist es zu einer Brechung der Linie in Westerburg gekommen. Nur noch wenige Züge befahren ohne Aufenthalt die Gesamtstrecke. Reisende in Nord-Süd-Richtung müssen nach dem neuen Fahrplan in Westerburg zwischen 24 und 48 Minuten, in der Gegenrichtung bis zu 39 Minuten auf die Weiterfahrt warten.

Die neue „Westerwald-Sieg-Bahn“ hat im aktuellen Fahrplan mit längeren Standzeiten bei Zugkreuzungen und der Brechung in Westerburg zu kämpfen. Im Bild ein ehem. vectus-Triebwagen bei Rotenhain. (24.2.2008)



Der RMV veröffentlicht in seinen Fahrplanmedien nur noch den überwiegend hessischen Abschnitt der RB 90 von Limburg bis Westerburg. Von Seiten des rheinland-pfälzischen Zweckverbands SPNV-Nord wurde auf Anfrage zugesichert, dass der anschließende Abschnitt im Rahmen einer Anzeige veröffentlicht werden soll, doch diese sucht man vergebens.

Im Nordabschnitt der Westerwald-Sieg-Bahn werden die meisten Regionalzüge über den bisherigen Endpunkt Au (Sieg) weitergeführt nach Betzdorf und Siegen Hbf. Darüber hinaus fahren am Morgen drei Züge weiter bis nach Kreuztal, dem Standort der Fachhochschule Südwestfalen.

Während die Züge in Richtung Norden auf der Westerwald-Sieg-Bahn nur geringe Unterwegaufenthalte haben, kommt es in der Gegenrichtung zu Fahrzeitverlängerungen aufgrund von Kreuzungsaufenthalten. Der Bahnhof Ingelbach erfüllt für Pendler eine wichtige Funktion, denn bis dort reicht das Übergangs-Tarifgebiet des VRS.

Obwohl diese Station bislang nur in Ausnahmefällen für Zugkreuzungen genutzt wurde, weil beispielsweise die beiden Weichen keine Heizung für den Winterbetrieb haben, kommt es seit Fahrplanwechsel zu stündlichen Kreuzungen. Züge in Richtung Hachenburg und Westerburg haben in der Regel sechs Minuten Aufenthalt. Da sich DB Station & Service außerstande sieht, den aufgeschütteten Mittelbahnsteig mit der schienengleichen Gleisquerung ausreichend zu beleuchten, darf während des Winterhalbjahres bei zwei Zügen kein Fahrgastwechsel in Ingelbach erfolgen.

Im weiteren Verlauf sind fahrplanmäßige Aufenthalte für fast alle Regionalzüge im Bahnhof Nistertal-Bad Marienberg mit 14 Minuten Wartezeit, bei drei Verbindungen sogar über 20 Minuten eingeplant. Ob Pendler eine täglich um 20 Minuten längere Fahrzeit zwischen Au und Westerburg akzeptieren werden, ist fraglich.

Gerade der Mittelabschnitt zwischen Westerburg und Nistertal weist einen sehr geringen Ausnutzungsgrad auf. Mit der jetzt erfolgten Brechung der Linie in Westerburg und den verlängerten Fahrzeiten werden weitere Fahrgäste verloren gehen. Inwieweit diese nach dem Abschluss der Infrastruktur-Arbeiten mit einem optimierten und durchgängigen Zugangebot wieder für den SPNV zu gewinnen sind, muss vorerst offen bleiben.

Kein Halt wegen fehlender Beleuchtung

Seit dem Fahrplanwechsel halten keine Regionalbahnen während der Dämmerung und Nacht mehr am Haltepunkt Kloster Marienthal. Begründet wird dies mit der fehlenden Beleuchtung am Bahnsteig und dem Zugang. Obwohl unmittelbar neben der kleinen Station ein GSM-R-Funkmast von DB-Systel betrieben wird und 94 Lampen Tag und Nacht den rund 1000m langen Marienthaler Tunnel für DB Netz beleuchten, gibt DB Station & Service gegenüber dem Landkreis Altenkirchen und dem Zweckverband SPNV-Nord exorbitant hohe Kosten für eine Ausrüstung der nur schwach genutzten Station mit Beleuchtungsmitteln an. Daraufhin hat man sich entschieden, die Zughalte zu streichen.

Bahnlogistikzentrum Limburg in Betrieb

(hpg) Nach Jahren der Planung und zahlreichen Verzögerungen während der Bauzeit konnte der erste Teil des neuen „Bahn-Logistikzentrums“ am Limburger Güterbahnhof in diesem Sommer in Betrieb genommen werden. Die Firma „Obel Internationale Logistik GmbH“ betreibt das vom Land Hessen mit einem Zuschuss geförderte Logistikzentrum im Verbund mit der Rail & Sea-Gruppe, die ihren Hauptsitz in Seekirchen bei Salzburg hat.

Mit einer Festveranstaltung konnte die Inbetriebnahme jetzt gefeiert werden. Beide Speditionen setzen auf Schienen-Gütertransporte und organisieren unter anderem aus dem Bereich Südosteuropa und Polen bis zu 18 Züge pro Woche, die für Ziele in Österreich, Deutschland und Belgien bestimmt sind.

Verdreifachung des Umschlags

Bereits heute werden pro Jahr rund 100.000 t in Limburg zwischen Schiene und

Straße umgeschlagen. Mit Fertigstellung der Anlage soll sich die Jahresleistung auf rund 300.000 t erhöhen. Als Teil des zweiten Bauabschnitts kommt noch eine Logistikhalle mit rund 2500 m² Fläche hinzu. Die Lage der Anlage sowohl auf hessischem als auch auf rheinland-pfälzischem Gebiet machte die Planung und Genehmigung zum schwierigen Unterfangen. Robert Greisberger, Geschäftsführer von Rail & Sea sowie der Spedition Obel, lobte bei der Eröffnung allerdings die gute

Das neue Bahn-Logistikzentrum von Obel am Limburger Güterbahnhof

Foto: Hans-Peter Günther



und konstruktive Zusammenarbeit mit allen zuständigen Behörden.

Zur 32.000 m² großen Betriebsfläche gehören auch rund 1000 Meter Gleise, vier Weichen und eine 520 m lange, komplett neu gebaute Seitenrampe mit neuer Kopframpe. Vier LKW, ein 45 t Reach-Stacker sowie diverse Kräne und Bagger werden für Umladung sowie Vor- bzw. Nachlauf am Standort bereitgehalten. Erstmals seit vielen Jahren kommt es zum Umschlag von Containern zwischen Straße und Schiene. Zur Ergänzung der Rolldachwagen im Ton- und Fliesenverkehr haben DB Schenker und Obel rund fünfzig Container beschafft, die zwischen Limburg und Italien pendeln.

Für die Spedition Rail & Sea wird das Bahnlogistikzentrum Limburg zum wichtigsten Knoten- und Umschlagpunkt in der Bundesrepublik, der sowohl über die Lahnstrecke als auch die Main-Lahn-Bahn gut zu erreichen ist.

Ausnutzung von Leerfahrten

Als große Aufgabe sieht Ralf Laux, der neue Geschäftsführer von Obel Logistik, den Ausbau der Paarigkeit der Verkehrsströme. Tonzüge nach Italien kamen früher generell leer von dort zurück. Aufgrund der jahrelangen Bemühungen von Reinhard Obel sind heutzutage rund 40 Prozent der Wagen mit Fliesen oder Schüttgütern nach Deutschland beladen. Für die Ausweitung solcher Transporte ist Limburg ein idealer Standort, denn das Limburger Werk von Tetra Pak und weitere Druckereien beziehen Papier in großen Mengen aus Skandinavien auf der Schiene. Die Schiebewand-Waggons laufen bislang leer in den Norden zurück. Hier sieht Ralf Laux noch große Möglichkeiten, die freien Kapazitäten für Waren aus Italien in die skandinavischen Länder besser zu nutzen. Dies würde keine zusätzlichen Lkw-Transporte für die Region erzeugen, sondern insgesamt zu deren Reduzierung beitragen.

Unternehmensnachfolge geregelt

Während der Planungen für das Bahn-Logistikzentrum kam es aufgrund der Vermittlung des Ingenieurbüros „AnschlussBahnProfis GmbH“ aus dem bayerischen Pfaffenhofen zu einem ersten Treffen zwischen den Geschäftsführern der beiden Speditionen. Am Flughafen München lernten sich Reinhard Obel (64) und der Gründer und geschäftsführende Gesellschafter der Rail & Sea Spedition-GmbH aus Seekirchen bei Salzburg, Robert Greisberger (45), kennen. Beide Unternehmen verbindet ein ähnlicher expeditioneller Ansatz. Rail & Sea stieg zunächst als Alleingesellschafter bei der Obel Invest GmbH ein, die das Bahnlogistikzentrum in Limburg errichtet, und erwarb 51 % der OBEL Internationale Logistik GmbH.

Mitte 2015 verkaufte Reinhard Obel auch seine verbliebenen Anteile an Greisbergers Unternehmen und übergab zum 1. Oktober 2015 seinen Geschäftsführerposten an den seit zwei Jahren im Unternehmen tätigen Ralf Laux. Reinhard Obel wird dem Unternehmen auch weiterhin treu bleiben und sich ganz auf den Vertrieb konzentrieren.

Neuer Stadtbusbetreiber in Bad Homburg und Oberursel ab 2016 Busverkehr Ende November kurz vor der Einstellung

(ws,fa) Die Stadtbuslinien in den Städten Bad Homburg und Oberursel im Hochtaunuskreis werden derzeit durch die VM Verkehrsgesellschaft Mittelhessen GmbH in Usingen betrieben. Vom Busdepot in Bad Homburg werden an Werktagen etwa 40 Omnibusse auf 12 regulären Stadtlinien – in der Regel im Halbstundentakt – eingesetzt, davon 10 in Bad Homburg und 2 in Oberursel (eine Linie verbindet beide Städte). Dazu kommen noch 10 Schulbuslinien und die beiden Nachtlinien n31 und n32 nach Frankfurt.

Am 1. Januar 2009 hatte die VM die Betriebsführung gemäß der Ausschreibung bis zum Jahresende 2015 übernommen. Sie war im Dezember 2003 als GmbH von fünf mittelständischen Busunternehmern aus dem mittelhessischen Lahn-Dill-Gebiet gegründet worden. Im Jahr 2006 hatte die Verkehrsgesellschaft ABELLIO in Essen, die in Nordrhein-Westfalen mehrere Eisenbahnstrecken bedient, durch ihre Tochter Abellio Bus GmbH die Mehrheit der Anteile erworben. Als sich die Firma Abellio generell aus dem Omnibusgeschäft zurückzog, veräußerte sie am 1. November 2013 ihre Anteile an die Schweizerische Transport Capital AG.

Im Jahre 2015 kam es mehrfach zu Beschwerden der Fahrgäste wegen ausfallender oder stark verspäteter Fahrten. Die VM begründete diese Vorfälle mit dem hohen Krankenstand ihres Personals. Sie behob diese Mängel nicht, obwohl sie für jeden Ausfall eine Vertragsstrafe zahlen musste.

Da keine Besserung der Verhältnisse abzusehen war, verzichteten die Städte Bad Homburg und Oberursel auf ihre Optionsmöglichkeit, der VM auch für das Jahr 2016 die Betriebsführung zu überlassen. Im September 2015 erklärten sie, ab 1. Januar 2016



*Die Stadtbusse in
Bad Homburg und
Oberursel werden
ab Januar 2016 von
einem neuen
Betreiber gefahren*

einen anderen Busunternehmer zu beauftragen. Und zwar die Alpina Rhein-Main GmbH in Frankfurt, die jetzt zur Transdev-Gruppe (früher CONNEX, dann Veolia) gehört. Das ursprüngliche Frankfurter Unternehmen Heinz & Peters/Alpina hatte schon von 1972 bis 2009 den Stadtbus in Bad Homburg (später auch in Oberursel) betrieben.

Als im Oktober 2015 die Ausfälle im Stadtbusverkehr wegen Personalmangels zunahmen, erarbeiteten die Auftraggeber mit der VM einen "Notfallfahrplan", der ab 12. November den Viertelstundenverkehr auf den Homburger Linien 1/11, 2/12 und 7/17, aber auch den 30-Minuten-Takt der Oberurseler Linien reduzierte, jedoch die Ausfälle für die Fahrgäste vorhersehbarer machen sollte.

Unterdessen hatte sich für die ausgefallenen Fahrten eine Vertragsstrafe von einer Viertelmillion Euro aufsummiert. Die VM war nicht bereit, diese Vertragsstrafe zu tragen und reagierte schließlich am 19. November mit einer kurzfristigen Gegenkündigung und drohte an, den Betrieb im Laufe des kommenden Samstags komplett einzustellen. Das geschah an jenem Samstag gegen 15.30 Uhr, und auch am folgenden Sonntag blieben alle Stadtbusse im Depot.

Um wenigstens zum Wochenanfang einen Notverkehr anbieten zu können, verhandelten die Städte Bad Homburg und Oberursel unverzüglich mit möglichen Ersatzanbietern; für den Sonntagnachmittag war die Bekanntgabe eines Fahrplans angekündigt worden, um wenigstens den Schüler- und Berufsverkehr ab Montag, den 23. November bedienen zu können. Doch

am frühen Abend wurden die Fahrgäste im Internet auf den kommenden Morgen vertröstet.

Am Ende blieb die Katastrophe für die Bad Homburger und Oberurseler Fahrgäste glücklicherweise aus. In weiteren intensiven Verhandlungen konnte erreicht werden, dass der Stadtbus in beiden Städten seit Montag, 23. November bis Monatsende – und aller Voraussicht nach auch noch bis Jahresende – wenigstens nach Notfahrplan durch die VM betrieben wird. Allem Anschein nach wird dieser inzwischen „bewährte“ Notfahrplan auch weitestgehend eingehalten. Die Situation wurde damit für die Fahrgäste wieder überschaubar und erträglich. Welche Eingeständnisse der beiden Städte die VM schließlich zum Einlenken und zur Rücknahme der kurzfristigen Gegenkündigung bewogen haben, darüber kann an dieser Stelle allerdings nur spekuliert werden.

Immerhin gibt es in Oberursel relativ viele Ausweichmöglichkeiten auf die Stadtbahnlinie U3 und einige regionale Buslinien; in Bad Homburg ist lediglich die Strecke Bahnhof–Kurhaus–Untertor–Urseler Straße durch die Linien 50/57 und 261 ziemlich dicht befahren (2-3mal stündlich); außerdem können die Linien 54 Kurhaus – Waldfriedhof (– Friedrichsdorf) und 260 (Karben –) Obererlenbach – Gonzenheim U-Bahn – Rathaus – Bahnhof – Landratsamt (– Oberursel) benutzt werden.

Für die Zeit nach dem 1. Januar 2017 wird der Stadtverkehr in beiden Städten und zusätzlich auch in der Stadt Friedrichsdorf für acht Jahre ausgeschrieben (mit einer Option auf weitere zwei Jahre). Dann wird der gesamte Buspark erneuert.

RMV startet Test für einen entfernungsabhängigen Tarif

(fl) Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) plant einen neuen Tarif, der sich sehr viel stärker als der bisherige Wabentarif an den tatsächlich zurückgelegten Kilometern orientieren soll. Beim Wabentarif kommt es immer wieder zu Härtefällen an den Tarifgrenzen, bei denen kurze Strecken unverhältnismäßig teuer sind.

Hinzu kommt die Tatsache, dass die Größe der Tarifwaben mehr oder weniger willkürlich festgelegt ist und allenfalls den Grenzen der Gebietskörperschaften folgt. So kommt es zu Situationen wie an der Grenze zwischen Frankfurt und Offenbach, wo eine wenige Kilometer lange Fahrt von einem Frankfurter Stadtteil zum unmittelbar angrenzenden Offenbacher Stadtteil mit 4,55 Euro zu Buche schlägt.

Dagegen kostet eine sehr viel längere Fahrt innerhalb der Stadt Frankfurt, etwa vom Stadtteil Fechenheim im äußersten Osten nach Höchst im Westen, gerade einmal 2,75 Euro. Ähnlich krasse Beispiele lassen sich an vielen Orten innerhalb des RMV-Gebietes finden. Prinzipiell bietet die Unterteilung der Tarifgebiete in Teil-Tarifgebiete zwar die Möglichkeit, allzu starke Preissprünge an den Wabengrenzen abzufedern. Im Frankfurt-Offenbacher Musterbeispiel wurde davon nicht Gebrauch gemacht und die Preisgestaltung gerade für diese Strecke geriet mehr und mehr zum öffentlichen Ärgernis – und zum drohenden Imageschaden für den RMV.

Der RMV hat sich dieser Kritik jetzt angenommen und plant ein paralleles Tarifsystem, allerdings zunächst testweise, zeitlich begrenzt und limitiert auf 20.000 Nutzer, die zudem im Besitz eines Smartphones sein müssen. Der Verbund verspricht eine

faire und transparente Preisgestaltung. Dazu soll es als wichtigstes Element einen rein entfernungsabhängigen Preis für die schnellen Verkehrsmittel Regionalzug, S-Bahn und U-Bahn geben. Für jede Fahrt wird außerdem ein Grundpreis von 1.69 Euro fällig.

Der Kilometerpreis unterscheidet sich zwischen dem gut ausgebauten Ballungsraumnetz und dem grobmaschigeren und seltener befahrenen Regionalnetz außerhalb. Die Rede ist von 10 Cent pro Kilometer im Regionalnetz und 20 Cent pro Kilometer im Ballungsraumnetz.

Für Busse und Straßenbahnen soll es Pauschalpreise geben, bestehend aus einem Grundpreis und einer Pauschale. Diese Pauschale orientiert sich daran, wie groß die Stadt beziehungsweise der Ort ist. Die Testzeit des „RMVsmart“ genannten Tarifs ist auf drei Jahre begrenzt. Der Verbund verspricht, in dieser Zeit einen intensiven

Bald keine Tarifwaben mehr beim RMV-Tarif?



Dialog mit den Testnutzern, Experten, Verbands- und Politikvertreter zu führen. Der

Start des neuen Tarifs ist für das Frühjahr 2016 zu erwarten.

Kommentar: Viele Unwägbarkeiten

Der RMV reagiert auf die anhaltende Kritik an seinem Tarifsystem. Verkehrs-, Umwelt- und Sozialverbänden waren die teilweise extremen Preissprünge an vielen Wabengrenzen von Beginn an ein Dorn im Auge. Bloß verhalte die Kritik bislang nahezu ungehört. Das könnte sich jetzt deutlich ändern. Das Merkmal „Gerechtigkeit“ steht ganz oben auf der Liste der Argumente, mit denen der Verbund und seine Repräsentanten wie Frankfurts Oberbürgermeister Peter Feldmann den Tarifversuch an die Öffentlichkeit bringen.

In der Tat bietet ein rein entfernungsabhängiger Tarif die besten Voraussetzungen für mehr Gerechtigkeit. Elemente wie der Grundpreis oder die Differenzierung nach Stadt und Land sind dabei sicher legitim. Über die Höhe des künftigen Stadt-Land-Gefälles kann man sicher streiten. An diesem Punkt werden auch Diskussionen zu führen sein, welche Strecken in welche Kategorien gehören. Der Ruf nach günstigeren Tarifen auf dem Land ging unter anderem auch von unserem Verband Pro Bahn & Bus aus. Klar ist aber auch, dass der Verbund unter dem Strich kein Minusgeschäft machen darf und möchte.

Eine ganz wichtige Frage ist, ob sich der neue Tarif auch auf Kunden ohne Smartphone übertragen lässt. Bei den größeren Entfernungen, im Regionalverkehr auf der Schiene, lässt sich ein annähernd kilometerabhängiger Tarif recht gut auf Einzel- oder Zeitkarten übertragen, egal ob sie als Papierticket oder als elektronische Fahrkarte vorliegen. Innerhalb kleinerer Räume stößt das System an seine Grenzen.

Keinem Kunden wird abzuverlangen sein, dass er sich in Frankfurt Höchst darauf festlegt, ob seine Fahrt am Hauptbahnhof der Stadt, am Zoo oder in Bergen-Enkheim endet. Und ob er auf dem Weg dorthin ausschließlich die vorgesehenen schnellen Verkehrsmittel nutzt oder – aus welchen Gründen auch immer – auf Straßenbahn oder Bus ausweicht. Beim entfernungsabhängigen Tarif macht diese Unterscheidung aber einen deutlichen Unterschied, Busse und Straßenbahnen haben auf der gleichen Strecke schließlich einen anderen Preis.

Man darf also die Prognose wagen, dass „RMVsmart“ künftig an eine Form der elektronischen Fahrwegerfassung gebunden sein wird, sei es mit Hilfe des Smartphones oder als Registrierung beim Ein- und Ausstieg. Die vorzeitige Festlegung auf Fahrwege und Fahrzeiten, die bei der „großen Bahn“ leidlich gut funktioniert, ist im Stadtverkehr nicht praktikabel. Dichte Netze und dichte Takte bieten den

Kunden die Freiheit, bei Nutzung von Zeitkarten unterwegs noch eine kurze Besorgung zu tätigen, an einem Ort einfach ein wenig länger zu verweilen oder mit der Wahl eines alternativen Verkehrsmittels auf Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf zu reagieren. Ein Tarifsystem darf diese Vorteile nicht vereiteln.

Auch stellt sich die Frage, ob der entfernungsabhängige Tarif sich besser vermarkten lässt als diverse Formen der eher pauschalen Abrechnung. Das gute Gefühl, ein „Schnäppchen“ geschlagen zu haben, stellt sich mit einem rein verbrauchsabhängigen Tarif selten bis gar nicht ein. Nicht umsonst kam der Boom in der Telefonie und bei Internet-Dienstleistungen mit dem Begriff „flat rate“ erst so richtig ins Rollen.

Wer Bahnen und Busse offensiv bewerben will, kommt am Grundmuster „erst zahlen und dann –gefühl - richtig viel nutzen“ nicht vorbei. Man erinnere sich an das „Schönes Wochenende-Ticket“ in seiner ursprünglichen Form, ohne allzu rigide Nutzungsbeschränkungen. Es hat den Regionalverkehr in den 1990er Jahren mehr beflügelt als manch gut gemeinte Fahrplanverbesserung.

Man darf dem RMV beim Abwägen der Argumente zwischen „Marketing“, „Gerechtigkeit“, „Technischer Machbarkeit“ und „Kundenfreundlichkeit“ eine glückliche Hand wünschen. Der Feldversuch - oder sollte man von einem Feldmann-Versuch sprechen, denn der Frankfurter OB hat sich den gerechteren Tarif ganz deutlich auf seine Fahnen geschrieben – wird mit Spannung beobachtet.

Friedrich Lang

E-Ticket bei Zeitkarten aus dem Automaten wird obligatorisch

Zum 1. Januar 2016 kündigte RMV-Geschäftsführer Prof. Ringat einen weiteren „Meilenstein“ bei der Etablierung des eTicket RheinMain im gesamten Verbundgebiet an. Ab Anfang des Jahres werden über alle Touchdisplay-Automaten der Deutschen Bahn und der Verkehrsgesellschaft Frankfurt Wochen- und Monatskarten ausschließlich als eTicket ausgegeben.

Für die Kunden ist es daher wichtig, sich jetzt rechtzeitig die Chipkarte für das eTicket Rhein-Main zu besorgen, die sie dann für ihre Käufe von RMV-Zeitkarten immer wieder verwenden können. Die

Chipkarten selbst gibt es nicht am Automaten, diese geben der RMV und seine Partner in den RMV-Mobilitätszentralen und vielen weiteren Verkaufsstellen aus, ohne Gebühr oder Pfand.

Bebra - Göttingen

NVV-Linie R7

Alter Bebenrothtunnel auf der Strecke Bebra–Göttingen wiedereröffnet

(ac) Im Beisein der Tunnelpatin für den "Neuen Bebenrothtunnel", der Witzenhausener Bürgermeisterin Angela Fischer, fand Mitte November 2015 die feierliche Inbetriebnahme des erneuerten "Alten Bebenrothtunnel" bei Witzenhausen (Werra-Meißner-Kreis) statt.

"Dank der hervorragenden Arbeit aller Beteiligten konnte der sanierte und modernisierte ‚Alte Bebenrothtunnel‘ pünktlich wieder in Betrieb gehen", sagte Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für das Land Hessen. "Ein wichtiges Projekt an einer der wichtigsten Eisenbahnstrecken Deutschland hat damit seinen erfolgreichen Abschluss gefunden."

In einer Bauzeit von zwei Jahren wurde parallel zu dem im Jahr 2012 in Betrieb

genommenen "Neuen Bebenrothtunnel" die 930 Meter lange alte Tunnelröhre zwischen Eichenberg und Oberrieden erneuert. Ab sofort verkehren die Züge durch zwei eingleisige Tunnelröhren, den neuen und den erneuerten Bebenrothtunnel. Beide Tunnelröhren sind mit einem Flucht- und Rettungsstollen miteinander verbunden. Das Gesamtinvestitionsvolumen beträgt rund 88 Millionen Euro.

Kassel - Gießen - Frankfurt

NVV- und RMV-Linie 30, 98

HLB statt Regiotram - Tickets beim Schaffner

(hh) Mit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 wird die Regiotramlinie RT9 zwischen Kassel und Treysa durch Züge der Hessischen Landesbahn (HLB) ersetzt. An Bord dieser Züge wird es keinen Fahrkartenautomaten geben. Das teilte der stellvertretende NVV-Sprecher Steffen Müller im Oktober mit. Trotzdem können Fahrgäste auch in den neuen Zügen ihr Ticket kaufen. In jedem Zug befindet sich ein Zug-

begleiter mit Fahrkartenangebot. Für die an Bord gekauften Tickets werde kein Aufpreis fällig.



*Südportal des neuen (links) und alten (rechts) Bebenrothtunnel
Foto (Wikipedia): Trimberg*

Bahnhof Wabern - Umbau für 11 Millionen Euro

(hh) Der für die Kurstadt Bad Wildungen wichtige Umsteigealt - auch weiterhin für IC-Züge - soll in den nächsten zwei Jahren barrierefrei umgebaut werden. Drei Aufzüge - einer am Eingang, zwei weitere an den Bahnsteigen - sollen ab Ende 2017 für einen behindertengerechten Zugang sorgen, kündigt ein Sprecher der DB in Frankfurt an. Die Bahnsteige erhalten neue Dächer. Die Bahnsteighöhe wird behindertengerecht verändert. Der vielleicht wichtigste Schritt für viele Fahrgäste ist der neue unterirdische Zugang zu den Bahnsteigen. Die seit Jahren kritisierte alte marode Unterführung wird nach Fertigstellung des neuen Tunnels zugeschüttet.

Die Gemeinde hatte das Bahnhofsgebäude 2007 für 285 000 Euro gekauft und für eine

Million Euro saniert. Bürgermeister Claus Steinmetz weist auf die Veranstaltungs- und Kulturräume hin, insbesondere auf die Waberner Kulturwoche.

Die Umbaukosten betragen fast 11 Millionen Euro, wovon die Deutsche Bahn 8,5 Mio Euro, das Land Hessen 1,2 Mio Euro, die Gemeinde Wabern rund 600.000 Euro und der NVV 400.000 Euro übernehmen.

Burgwaldbahn Marburg- Frankenberg RMV/NVV-Linie 42 Bahnhof Frankenberg

(js) Im Bahnhof Frankenberg wurde im November 2015 noch ein Bahnsteigdach auf dem Hausbahnsteig für Gleis 1 errichtet. Der Inselbahnsteig der Gleise 2 und 3 verfügt seit dem Bahnhofsumbau auch nur über einen kleinen gläsernen Unterstand.

*Das Fahrplanangebot auf der Burgwaldbahn wird zum Fahrplanwechsel besser vertaktet
Im Bild ein Zug vor Münchhausen und dem Christenberg*



Änderungen zum Fahrplanwechsel

Die Abfahrtszeiten der Burgwaldbahn werden weitestgehend vertaktet. Während im alten Fahrplan die Abfahrtszeiten in Marburg stündlich zwischen der Minute 29 und der Minute 43 wechselten, werden die Abfahrtszeiten nun weitestgehend zur Minute 29 stattfinden. Einzige Ausnahmen sind die Verbindungen um 13:43 Uhr und 17:43 Uhr. Dadurch gehen leider auch die Anschlüsse aus Kassel verloren, die bisher zweistündlich mit dem Regionalexpress möglich waren.

Durch die Verschiebung der allermeisten Züge in die gleichmäßige Taktlage werden die entsprechenden Zugkreuzungen ebenfalls von Wetter nach Münchhausen verlegt. Aufgrund dieser Anpassungen verschieben sich auch die Abfahrtszeiten der kreuzenden Züge in der Gegenrichtung ebenfalls um wenige Minuten. Die Abfahrtszeiten in Frankenberg verschieben sich dadurch von der Minute 31 auf die Minute 39. Einzige Ausnahmen bleiben die Züge um 13:31 Uhr und 17:31 Uhr. Diese Änderungen betreffen ausschließlich die Züge, die bis Frankenberg verkehren. Die durchgehenden Verbindungen Marburg – Brilon/Wald sind davon nicht betroffen.

Der werktägliche Regional-Express, der Frankenberg um 9:20 Uhr in Richtung Marburg verlässt und nur in Wetter und Münchhausen hält, wird zur Regionalbahn mit Halt auf allen Stationen. An Samstagen verkehrte dieser Zug als Regionalbahn mit Halt auf allen Stationen um 9:31 Uhr ab Frankenberg. Seit dem Fahrplanwechsel verkehrt dieser Zug als Regionalbahn in Taktlage und beginnt Montag bis Samstag um 9:39 Uhr in Frankenberg. Dadurch

entsteht nun ein weitestgehend gleichmäßiger Stundentakt mit einem Verstärkungszug am Vormittag zwischen Münchhausen und Marburg. Dessen Abfahrtszeit ist um 8.03 Uhr in Münchhausen, wie sie bereits seit dem 14. September eingeführt wurde.

Obere Lahntalbahn Marburg - Biedenkopf - Erndtebrück RMV-Linie 43 / 94 zusätzlicher Zug zum Fahrplanwechsel

(js) Zum Fahrplanwechsel werden die letzten Lücken zum Stundentakt geschlossen. Auf der Oberen Lahntalbahn wird werktags ein zusätzliches Zugpaar eingesetzt. Die Abfahrt in Marburg ist um 9:24 Uhr, in der Gegenrichtung beginnt der Zug in Bad Laasphe um 11:32 Uhr.

Vogelbergbahn Gießen - Alsfeld - Fulda RMV-Linie 35 Neuer Abendzug von Fulda nach Gießen

(si) Seit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 gibt es auf der 106 Kilometer langen Vogelbergbahn Fulda - Lauterbach - Alsfeld - Gießen eine weitere Angebotsverbesserung in Tagesrandlage. Nachdem der RMV erst im vergangenen Dezember eine seitdem täglich verkehrende abendliche Zugverbindung (21.35 Uhr von Fulda über Lauterbach nach Alsfeld) eingerichtet hat, wird ab Fahrplanwechsel der montags bis freitags fahrende HLB-Zug um 19.35 Uhr ab Fulda nicht mehr um 20.18

*Die neue
Fahrradabstellanlage
im Bahnhof Mücke*

Foto: Horst Lorenz



Uhr in Alsfeld enden, sondern weiter über Mücke und Grünberg bis Gießen fahren.

Diese erneute Angebotsverbesserung wird vom Fahrgastverband Pro Bahn & Bus begrüßt, da man das bisherige Fehlen dieser Verbindung (leider fehlt ein entsprechender Zug in der Gegenrichtung noch) schon seit geraumer Zeit kritisiert hatte. Schließlich ist die Strecke ohnehin besetzt. Somit gibt es jetzt wochentags z.B. noch um 20.05 Uhr eine Zugverbindung von Lauterbach nach Gießen. Bisher endete der Takt eine Stunde früher.

Seitens des Fahrgastverbandes wünscht man sich im Interesse der Bahnkunden endlich noch eine sonntägliche Frühverbindung von Alsfeld über Mücke und Grünberg nach Gießen sowie von Alsfeld über Lauterbach und Bad Salzschlirf nach Fulda (jeweilige Ankunft in den Endbahnhöfen gegen 8.30 Uhr). Es ist erfreulich, dass zumindest vom 1. Mai bis Ende Oktober die Forderung nach einer sonntäglichen Frühverbindung von Alsfeld nach Gießen vom RMV realisiert wird.

Neue Fahrradabstellanlagen

(hl) Seit Ende Oktober erfolgt der Aufbau

von (weiteren) Fahrradabstellanlagen an ausgewählten Bahnhöfen entlang der Vogelsbergbahn, so auch in Mücke.

Lahntalbahn Gießen - Limburg - Koblenz RMV-Linie 25 Verbesserte Angebote

(hpg) Im Bereich der Lahn-Eifel-Bahn von DB Regio (RB 23 Mayen – Andernach – Koblenz – Limburg) wurden zum Fahrplanwechsel zusätzliche Zugleistungen bzw. Verstärkerzüge bestellt, die an Werktagen (außer samstags) verkehren. Es gibt wieder die Frühleistung ab Koblenz Hbf. um 4:40 Uhr nach Limburg (Lahn), die dort den Anschluss zum RE nach Frankfurt um 5.55 Uhr erreicht.

Mit dem Umbau der Weichenanlagen in Bad Ems während der Sperrung in den Sommerferien ist aus dem Haltepunkt wieder ein Bahnhof geworden. Zwei Zugpaare verkehren als Verstärker ab Koblenz



Die instandgesetzte Bahnsteigüberdachung im Bahnhof Kerkerbach Foto: H.-P. Günther

Hbf um 12:36 und 15:36 Uhr, die ab Bad Ems um 13:08 und 16:08 Uhr die Rückfahrt in die Rhein-Mosel-Stadt antreten.

Eine wesentliche Verbesserung ist die täglich bestellte abendliche Leistung eines RE-Zugpaars zwischen Koblenz, Limburg und Gießen. Dieser verlässt Koblenz Hbf um 18:58 Uhr nach Gießen und tritt dort um 21:16 Uhr die Rückleistung nach Koblenz Hbf an mit Ankunft um 22:59 Uhr.

Der RMV hat im Bereich des Lahn-Vogelsberg-Rhön-Netzes im Abschnitt Gießen – Limburg von Mo–Fr in jede Richtung eine zusätzliche Regionalbahn ab Limburg um 21.23 Uhr bzw. ab Gießen um 21.21 Uhr bei der HLB bestellt. An Sams-

tagen, Sonn- und Feiertagen verkehren zusätzliche Regional-Bahnen von Limburg ab 22.23 Uhr (Gießen an 23.36 Uhr) sowie in der Gegenrichtung ab Gießen um 22.21 Uhr mit Ankunft in Limburg um 23.35 Uhr.

Kerkerbach: Altes Dach wie Neu

(hpg) Die kleine Station Kerkerbach bei Runkel ist einer der wenigen noch betrieblich komplett nutzbaren Bahnhöfe an der Lahntalbahn. Hier können Züge kreuzen und überholen, beginnen und enden. Die historische Bahnsteigüberdachung aus gebrauchten Krupp-Schienen der Walzjahre 1887-1894 hat im Sommer 2015 eine umfassende Instandsetzung erfahren: Nach dem Sandstrahlen sind alle Stützen hellgrau lackiert worden und die Well-Eternitbedachung wurde fachgerecht entsorgt und durch eine Trapezblech-Eindeckung ersetzt.

Frankfurt - Hanau - Aschaffenburg RMV-Linie 55

Verbesserungen zum Fahrplanwechsel

(jl) Auf der Main-Spessartbahn startete zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember ein verbessertes Angebotskonzept. Neu werden die spurtarken Fahrzeuge der Baureihen ET 425/426 auf dieser Linie eingesetzt, was ein wesentlich verbessertes Fahrplanangebot ermöglicht. So entfällt die bisherige Standzeit im Hanauer Hauptbahnhof von bis zu 20 Minuten, was zu deutlich kürzeren Reisezeiten zwischen Aschaffenburg und Frankfurt führt.

*Die Züge aus
modernisierten
Silberlingen im
Frankfurter
Hauptbahnhof aus Hanau
sind Vergangenheit*



Mit ihrer nordmainischen Linienführung zwischen Frankfurt und Hanau hat die RB 55 eine wichtige Erschließungsfunktion für die dortigen Städte und Stadtteile und wird deshalb von Pendlern stark frequentiert. Mit ihrer Einbindung in verschiedene Knotenbahnhöfe ist sie gut an weiterführende Linien angebunden. Das Grundgerüst des Fahrplans bilden stündliche Fahrten zwischen Frankfurt Süd und Aschaffenburg. Hinzu kommen Züge zwischen den Hauptbahnhöfen von Frankfurt und Hanau, die montags bis freitags im Zweistundentakt fahren. Ergänzend und auf den Bedarf der Berufspendler abgestimmt finden weitere Fahrten statt, von denen die Züge zwischen Hanau Hbf und Frankfurt Flughafen Regionalbahnhof hervorzuheben sind. Diese bieten umsteigefreie Verbindungen zwischen dem Flughafen Frankfurt und Frankfurt (Main) Ost, dem Standort der Europäischen Zentralbank.

Des Weiteren verkehren zwischen Frankfurt, Aschaffenburg, Würzburg und Bamberg die RE-Züge von DB Regio Fran-

ken im Stundentakt. Neben zusätzlichen Zügen im Früh- und Spätverkehr werden bestehende Fahrten, die bisher nur montags bis freitags fuhren, nun auch am Wochenende angeboten.

Stadtbus Bad König wird ersatzlos eingestellt

(j1) Auch in der Kurstadt Bad König wurde wie in Lauterbach zum Fahrplanwechsel der Stadtbusverkehr eingestellt. Die Kommune sieht sich zu diesem Schritt aufgrund ihrer angespannten Finanzlage gezwungen. Gegen eine entsprechende Entscheidung der Stadtverordnetenversammlung hatte sich unter anderem der Odenwälder Fahrgastbeirat gewandt, auch eine Unterschriftensammlung zum Erhalt des Angebots hatte letztlich keinen Erfolg.

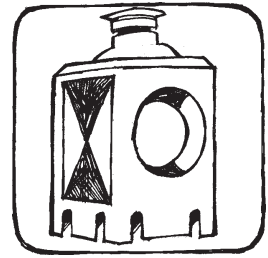


Stationen auf der Flucht

(fl) Die Aufnahme von Flüchtlingen beschäftigt die Menschen wie kein anderes Thema in diesen Monaten. Das hat wenig mit Bahn und Bus zu tun. Oder etwa doch? Die Themen begegnen und kreuzen sich wie die Schienenstränge im Vorfeld eines Großstadtbahnhofs. Es sind Bahnschienen, an denen sich unzählige Menschen auf der Suche nach einem sicheren Leben orientieren. Sie begleiten ihren Weg durch Mazedonien, Serbien und Ungarn. Schienen gelten wohl auch heute noch als sichere Wegweiser.

Wie sinnlos mutet es da an, den Bahnverkehr zwischen mitteleuropäischen Staaten einzuschränken oder ganz einzustellen, wie etwa in den Septembertagen des Jahres 2015 an den Grenzen von Österreich, Deutschland und Dänemark. Wer hunderte von Kilometern durch den Balkan zu Fuß oder mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt hat, den wird ein zusammengestricherener Fahrplan an Deutschlands Grenze nicht aufhalten können. Ohne Sinn und Verstand wurden hier alle Kunden um ihre Verbindungen gebracht, denn Pendeln zwischen Salzburg und Traunstein ist heute so selbstverständlich wie zwischen Fulda und Kassel.

Vielfach sind es die Bahnhöfe, auf denen zugereiste Menschen den ersten Kontakt mit dem Gastland haben. Oder bleibt es für die meisten von ihnen doch ein Durchgangsland? Eine einzelne Station im viel zitierten Zug ihres Lebens? Umgekehrt treffen auch viele Deutsche an Bahnhöfen auf Menschen auf der Flucht. Die Konfrontation wühlt auf und geht nicht spurlos an allen vorbei. Vorurteile über die Zugereis-



ten werden bestätigt oder lösen sich auf, das kommt auf den einzelnen und seine Sichtweise an. Aber natürlich auch auf das Verhalten derjenigen, die hier Asyl suchen.

Der Bahnhof ist der Ort, an dem unzählige Helfer ihre Arbeit verrichten und neue, elementare Erfahrungen machen. Er ist nicht irgendein Ort, sondern eine ganz besondere Station an unzähligen sich kreuzenden Lebenswegen. Am Bahnhof findet vieles offen statt, was auf Flughäfen hinter Sperren und Trennwänden passiert. Ganz abgesehen davon, dass die Flughäfen im ganzen Flüchtlingsverkehr ausschließlich Orte des Abschieds und nicht der Ankunft sind. Wovon Calden bei den Passagierzahlen übrigens recht ordentlich profitiert...

Irgendwie muss übrigens auch die große Politik einen Zusammenhang zwischen Flucht und Bahnverkehr erkannt haben. Wie sonst ist es zu erklären, dass die sehr wichtige Entscheidung über die Fortführung der Regionalisierungsmittel für den Schienenverkehr am Rande einer Konferenz über Flüchtlingsfragen bekannt gegeben wurde? Auf den Schreiber dieser Zeilen wirkte dieses Vorgehen allerdings ähnlich kopflos wie das Kappen aller Züge zwischen Österreich und Deutschland an der ohnehin offenen Grenze.

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 102

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

