

HESSEN SCHIENE

Nr. 103

April - Juni 2016



- Kurhessenbahn gewinnt Ausschreibung
- Kreistag moniert Zugausfälle bei der HLB
- Anschlussverluste durch neues Stellwerk

PROBA H & BUS
Ihr Fahrgastverband

ZKZ 04032 D: 2,80 Euro





Impressum

Karikatur: Jürgen Janson

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

Druck Druckhaus Gratzfeld, Butzbach
Auflage 1400 Exemplare

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

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 28.05.2016
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,

Die Schnellfahrstrecke Würzburg – Fulda – Kassel – Hannover muss an vielen Stellen saniert werden. Die kurzfristig angesetzten Arbeiten sorgten bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe für einigen Wirbel in den Medien und in der öffentlichen Diskussion. Die Notwendigkeit solcher Bauarbeiten ist unbestritten, schließlich geht es gerade im Hochgeschwindigkeitsverkehr ganz besonders um die Sicherheit der Fahrgäste und des Personals. Und dennoch werfen die Ereignisse rund um die Schnellfahrstrecke einige Fragen auf.

Zum einen die Frage, ob nach rund 25 Jahren Betriebszeit nicht noch mehr Aufwand für die präventive Wartung betrieben werden muss, das heißt in die frühzeitige Reparatur vor dem Eintritt von Schäden? Auch die Frage nach langfristig leistungsfähigen Parallelstrecken stellt sich, denn die Reparaturen des Frühjahrs 2016 werden bei weitem nicht die letzten sein.

Gewiss wurden keine der Altstrecken stillgelegt, aber das eine oder andere Überholgleis wurde doch demontiert. Wenn diese Strecken temporär den kompletten Verkehr aufnehmen müssen – die Bahn strebt im Kernnetz des Fernverkehrs einen Halbstundentakt für die nächsten Jahre an – dann wird es eng auf den Strecken aus Kaisers Zeiten. Schließlich kommen der Güterverkehr und auch ein heutzutage vertakteter Regionalverkehr hinzu.

Zu tun gibt es sicher genug in den nächsten Jahrzehnten. Irgendwann benötigen die Tunnel eine Instandsetzung, und von denen gibt es sehr, sehr viele auf den mit dem Lineal entworfenen Strecken der 1980er Jahre. Wie aufwändig sich eine Sanierung der jüngeren Linie Köln – Rhein-Main mit ihrer festen Fahrbahn gestaltet, ist ebenfalls eine interessante Frage.

Diskutiert werden muss auch darüber, wie die Bahn Situationen besser in den Griff bekommt, bei denen bereits ein Schaden eingetreten ist. Der Oberleitungsschaden bei Göttingen an den Ostertagen 2016 hat gravierende Mängel im Bergungskonzept offengelegt. Rund drei Stunden sind nötig, bis ein havariertes ICE mit Dieselkraft abgeschleppt werden kann. Eine Zeit, die auch an anderen Stellen des Netzes bei ähnlichen Ereignissen zu beobachten ist.

Gewiss, auch hier geht die Sicherheit vor. Bei Oberleitungsschäden muss erst die Schadstelle gesichtet und gesichert werden. Anders ist es, wenn am Fahrzeug selbst ein Schaden vorliegt und es recht schnell klar ist, dass abgeschleppt werden muss. Dann sollte es eigentlich schneller gehen...



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



Pinwand 4
 Tipps und Infos 6



Ausschreibung in Nordhessen: Kurhessenbahn gewinnt 7
 Schwalm-Eder-Kreis: Bessere Verknüpfung zwischen Bus und Bahn 9
 Wer kennt die Bus-Endhaltestelle „Fraunhofer Institut“ in Kassel? 9
 Viel Kritik an Kasseler Liniennetzreform 10



Dynamische Fahrgastinformation für das Busnetz in Fulda 13
 Expandierendes Krankenhaus ohne ÖPNV-Anschluss 16
 Über die Verbundgrenze - Neue Angebote zwischen Bad Hersfeld und Eiterfeld 17



Die Bahn- und Bussonderverkehre beim Hessentag in Herborn 20
 Runder Tisch „Pro Ausbau S6“ 23
 Oberwesterwaldbahn: Ohne Schallgutachten kein Planfeststellungsverfahren 26
 Kreistag moniert Zugausfälle bei der HLB und Schließungspläne bei der DB 28



Bad Homburg: Die unendliche Geschichte ist immer noch nicht zu Ende 30
 Infocenter S-Bahn-Anbindung Gateway Gardens öffnet die Türen 32
 Zusätzliches Servicepersonal an den S-Bahnsteigen im Frankfurter Hauptbahnhof .. 34
 Trassenvorschläge für den U-Bahn-Lückenschluss Ginnheim - Bockenheim 35



HLB bestellt 30 „Grinsekatten“ bei Alstom 38
 Anschlussverluste durch neues Stellwerk 40
 SDE-Förderpreis 2015 für Halle des Hessencourrier 42



Buchtipp: Marburg - Die Stadt und ihr Bahnhof 44
 Ausflugstipp: Wetzlar–Stadtrundfahrt für 50 Cent 45
 Streckentelegramm 46
 Schlusslicht 50

Titelbild: Frühling an der Vogelsbergbahn bei Brauerschwend

Rückseite: Zahlreiche Triebwagen-Baureihen der Hessischen Landesbahn sind zur Zeit im Bahnhof Westerburg anzutreffen: Neben zwei LINT 41 und einem GTW2/6 wartet auch VT72 (Baureihe 629) der HLB auf weitere Einsätze.

Foto (27.3.2016): Hans-Peter Günther

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
12.05.2016	Rv-Treff Nordhessen	Ristorante Rialto, Sandstraße 3, Melsungen
18:30 Uhr		
04.07.2016	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
20:00 Uhr		
04.08.2016	Rv-Treff Nordhessen	Ristorante Rialto, Sandstraße 3, Melsungen
18:30 Uhr		
05.09.2016	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
20:00 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

Wieder Bussonderverkehre von Pro Bahn & Bus zu Märkten in Osthessen

(si) Zum 29. Mal organisiert Pro Bahn & Bus zum diesjährigen Lauterbacher Prämienmarkt in Kooperation mit der Kreisstadt Lauterbach den bekannten und bewährten mitternächtlichen Sonderbusverkehr am Hauptmarkttag (25. auf 26. Mai).

Auch auf dem Fuldaer Schützenfest wird Pro Bahn & Bus in Kooperation mit dem dortigen Generalunternehmer Distel (München) an zwei Wochenenden (Ende Juli/Anfang August) zum nunmehr fünften Mal einen Nachtbusverkehr organisieren.

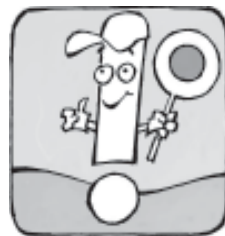
Feiern und anschließend mit dem Bus nach Hause: Die Bussonderverkehre von Pro Bahn & Bus in Kooperation mit verschiedenen Partnern machen es möglich Foto: Stefan Sitzmann



Bilder von der Vogelsbergbahn aus fünf Jahrzehnten

...haben die Autoren Wilfried Kohlmeier und Ernst Bäßler zusammengetragen.

Seit 1967 haben sie dort selbst fotografiert und die Bilder gut archiviert. Die schönsten Motive der Bahnstrecke von Lauterbach über Herbstein und Hartmannshain nach Stockheim wurden ausgewählt und durch



Sammlungen von Freunden und aus dem Archiv der Stadt Gedern ergänzt.

Die Erstauflage des Buchs war Ende 2015 innerhalb weniger Wochen ausverkauft. Mitte April 2016 erscheint die zweite Auflage mit einigen Ergänzungen.

Bilder von der Vogelsbergbahn

Wilfried Kohlmeier und Ernst Bäßler

Paperback DIN A4, 146 Seiten, 20 Euro

Herausgegeben von den Autoren, erhältlich u. a. im Modellbahnhof Stockheim oder per E-Mail bei Kohlmeier.home@t-online.de oder EBaeppler@t-online.de.

Porto und Versandkosten: 6 Euro

Ausschreibung in Nordhessen: Kurhessenbahn gewinnt

Der NVV hatte das Nordwesthessennetz gemeinsam mit den Partnerverbänden Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und dem Zweckverband Westfalen-Lippe (NWL) bereits 2014 ausgeschrieben. Bei der Ausschreibung handelt es sich um die Linien R4 Kassel-Korbach, R 42 Marburg-Frankenberg-Korbach-Willingen-Brilon (Wald) - Brilon Stadt, R 94 Marburg - Bad Laasphe - Erndtebrück und die R 39/R38 Bad Wildungen-Wabern-Kassel inkl. der Zusatzfahrten Treysa-Kassel.

Die Leistungen für den NWH-Betrieb auf den vier bzw. fünf Linien umfassen 2,5 Millionen Zugkilometer/Jahr mit einer Vertragslaufzeit von 15 Jahren. Die vorhandenen älteren Fahrzeuge der Baureihe 628 werden dabei gegen eine neue Generation ausgetauscht, so dass sich die Fahrgäste zukünftig auf einen höhengleichen Ein- und Ausstieg in klimatisierten Fahrzeugen freuen können.

Der neue Verkehrsvertrag sieht ab 10. Dezember 2017 einen flächendeckenden

Einsatz von insgesamt 27 Dieseltriebwagen (13 Stadler Gelenktriebwagen und 14 Siemens Desiros) vor. Die Fahrzeugtypen haben eine Fußbodenhöhe von ca. 58 cm, so dass bei Bahnsteigen von 55cm über Schienenoberkante ein ebenerdiger Einstieg möglich ist. Darüber hinaus umfasst der Vertrag die Tarifbestimmung der DB



Am 20. März 2015 passiert ein GTW 2/6 (VT 646) der Kurhessenbahn bei Winterwetter das ehemalige Stellwerk und den Güterbahnhof in Korbach. Foto: Jürgen Schmied



AG, so dass alle Regelungen zur Tariftreue eingehalten werden.

Die Kurhessenbahn hatte bereits angekündigt, dass sie bei Gewinn der Ausschreibung in Korbach eine zentrale Wartungshalle errichten will. Auf dem weitläufigen Gelände des Bahnhofs Korbach gibt es ausreichend Flächen, um das Vorhaben realisieren zu können. Geplant ist die Nutzung eines Areals im Bereich des Güterbahnhofes.

Der Landkreis Waldeck-Frankenberg unterstützt die Pläne und hat eine Zusage erteilt, sich auch finanziell daran zu beteiligen, da es zur Schaffung neuer Arbeitsplätze in der Region führen würde. Nach Angaben der Kurhessenbahn könnten so etwa

20 – 30 hochwertige Arbeitsplätze geschaffen werden. Über die Höhe der Investitionen gibt es noch keine Aussagen, da das Projekt noch ganz am Anfang der Planungen steht. Das Projekt wird sogar in Berlin diskutiert und von Bahnchef Rüdiger Grube unterstützt. Da es noch Vorbehalte im Finanzvorstand gäbe, könnte das Projekt aber noch abgebrochen werden.

Um das Bauvorhaben zu unterstützen, fordert der Landrat Dr. Reinhard Kubat, dass der Kreis den Aufbau der Werkstatt über eine Strukturförderung mit 250 000 Euro unterstützt. Dagegen gibt es allerdings noch Bedenken aus der CDU und der FWG. Auch die Stadt Korbach hat bereits signalisiert, das Projekt fördern zu wollen.

Positiv entwickeln sich die Fahrgastzahlen auf der wiedereröffneten Strecke Korbach - Frankenberg. Am 29. Dezember 2015 warteten um 14 Uhr im Bahnhof Korbach fast 100 Fahrgäste auf die Züge aus Brilon, Kassel und Marburg



Schwalm-Eder-Kreis: Seit Dezember 2015 günstige Verknüpfungen zwischen Bus und Bahn

(hh) Nach Auskunft des NVV ermöglichen die Linien RE98, RE30 und R38 einen Stundentakt zwischen Kassel und Frankfurt über die Main-Weser-Bahn. Außerdem gibt es alle zwei Stunden eine umsteigefreie Schienenverbindung zwischen Bad Wildungen und Kassel über Wabern.

Bekanntlich ist Homberg/Efze eine der beiden hessischen Kreisstädte ohne Bahnanschluss. Die Zeiten der „Kanonenbahn“ Berlin – Metz über Homberg sind längst Vergangenheit. Interessant ist jetzt die Buslinie 490 Melsungen – Homberg, die im Stundentakt verkehrt. Alle zwei Stunden fährt der Bus weiter über Frielendorf nach Schwalmstadt-Treysa. Ebenso interessant ist ab August 2016 die Linie 470, die Treysa mit Bad Hersfeld verbindet. Bewohner aus der Knüllregion Neukirchen – Oberaula –

Kirchheim bekämen dann täglich alle zwei Stunden Anschlüsse an zwei IC-Linien und auch an günstige Regionalzüge.

Finanzierung

Der NVV gibt sein Budget für den kompletten öffentlichen Verkehr in Nordhessen für 2015 mit 145 Millionen Euro an. Der Kostendeckungsgrad wird mit 32 % angegeben. An der Finanzierung des Nahverkehrs Schwalm-Eder (NSE) ist der Landkreis mit 2,3 Millionen Euro beteiligt.

Kassel: Wer kennt die Bus-Endhaltestelle „Fraunhofer Institut“?

(hh) Jahrzehntlang gab es nördlich vom Kasseler Hauptbahnhof einen Güterbahnhof. Mit Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße wurden immer mehr Gleise abgebaut. Kleinere Firmen und Künstler zogen in die verlassenen Gebäude ein. Mit einer documenta kam das Gütergelände wieder in das Bewusstsein der Bevölkerung.

Seit dem Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2015 wurden für Buslinien, die den Hauptbahnhof als Endpunkt ansteuern, vier Halteplätze mit Wendeschleife in Betrieb genommen. Die Endhaltestelle im ehemaligen Gütergelände erhielt den Namen „Fraunhofer Institut“. Einschließlich zwei neuer Haltestellen am Nordausgang des Hauptbahnhofs kostet das Bauprojekt 1,3 Mio Euro. Da das Fraunhofer Institut für Windenergie und Energiesystemtechnik (IWES) aber erst 2019 fertiggestellt sein

wird, sieht man vorläufig an der Endhaltestelle kaum Fahrgäste. Laut KVG-Sprecherin Heidi Hamdad gibt es für die Fahrer Toilettenanlagen und einen geschützten Fahrgastpavillon mit Sitzgelegenheiten. Hamdad betont außerdem: „Ein weiterer Grund für die Inbetriebnahme schon jetzt ist, dass wir als öffentliches Verkehrsunternehmen vollständig präsent sein wollen, wenn das Fraunhofer Institut seinen Betrieb aufnimmt.“

Viel Kritik an der Kasseler Liniennetzreform

(fl) Im Juli 2015 präsentierte die Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) die Pläne für ein reformiertes und vor allem im Busbereich leider auch deutlich gekürztes Liniennetz. Die Änderungen sollen ab 2017 wirksam werden. Die angekündigten Planungen sorgten und sorgen für einen kommunalpolitischen Wirbel und riefen auch zahlreiche Interessengruppen auf den Plan.

Eine detaillierte Stellungnahme lieferte unter anderen der Bund Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND) Kassel ab. Der BUND lehnt die KVG-Liniennetzreform rundweg ab, unter anderem mit dem Argument, die Änderungen seien allzu umfassend und für die Fahrgäste kaum nachvollziehbar. Das Kasseler Stadtparlament musste sich bereits am 2. Februar 2016 und damit vor dem vorgesehenen Termin nach der Kommunalwahl mit der Netzreform befassen.

Andere Tramlinien für Fasanenhof (Ihringshäuser Straße), die Kliniken und Wolfsanger

Ein bedeutender Linientausch im Tramnetz betrifft den Wechsel der Nordäste der Linien 6 und 7 mit den Zielen Wolfsanger (bisherige Linie 6) und Ihringshäuser Straße (bisherige Linie 7) im Stadtteil Fasanenhof. Die alte Linie 7 nimmt eine wichtige Erschließungsfunktion für die städtischen Kliniken wahr. Diese Aufgabe käme künftig der Linie 6 zu. In der Innenstadt nimmt die bisherige 7 dagegen den Weg über den Scheidemannplatz und damit an der Königstraße vorbei. Diesen Weg am Kern der Innenstadt vorbei soll die künftige Wolfsanger Linie (7) tagsüber beibehalten. Erst ab 20 Uhr nimmt sie den für viele Fahrgäste attraktiveren Weg durch die Königstraße. Dagegen besteht heute durch die Doppelbelegung der Fasanenhofer Strecke eine

Wahlfreiheit für die Fahrgäste bei ihrem Weg in die Innenstadt: Entweder mit der 3 zum Königplatz oder mit der 7 via Kliniken zum Scheidemannplatz in der Nähe des Hauptbahnhofs. Die Kunden aus Wolfsanger erreichen heute mit jeder Fahrt den Königplatz. Den Wechsel der Linien 6 und 7 kritisiert der BUND, der Verband weist zudem auf die entfallende Direktverbindung zwischen dem Fernbahnhof Wilhelmshöhe und den Städtischen Kliniken hin.

Linientausch auch bei den Wilhelmshöher Linien 1 und 3

Weniger Probleme sieht der BUND beim Tausch der Linien 3 und 4 in ihren westlichen Linienabschnitten. Ein Vorteil bestehe u.a. darin, dass die in den 1990er Jahren aufgebaute „Helleböhnstrecke“ künftig durch den Weg der „3“ über die Wilhelmshöher Allee eine schnellere Anbindung an die Innenstadt erhalte als es die bisherige „4“ mit ihrer Fahrt über den Bebel-Platz leisten kann. Für die Touristen sieht der Umweltverband allerdings Nachteile, weil die bisherige Führung der beiden bergparknahen Linien 1 und 3 über die Wilhelmshöher Allee für Touristen klar kommunizierbarer sei. Nach Ansicht von Pro Bahn & Bus hat es jedoch auch Vorteile, wenn der Park aus unterschiedlichen Stadtteilen her umsteigefrei erreicht werden kann.

Das Klinikum Kassel soll ab dem Jahr 2017 von der Linie 6 bedient werden.

Die Direktverbindung zum Bahnhof Wilhelmshöhe entfällt dann.

*Foto:
Friedrich Lang*



Der BUND schlägt für die Straßenbahn außerdem Linienerweiterungen vor, sowohl auf bestehenden Strecken (Linie 8 neu bis Oberkaufungen statt bis Kaufungen Papierfabrik) als auch auf neu zu errichtenden Strecken, etwa in den einwohnerstarken Stadtteil Harleshausen und nach Waldau. Pro Bahn & Bus unterstützt diese Erweiterungen, die selbstverständlich Gegenstand entsprechender politischer Beschlüsse sein müssen und nicht von der KVG alleine veranlasst werden können.

Fahrzeugpolitik der KVG im Fokus

Die BUND-Autoren wünschen sich einen umfangreichen Einsatz von Straßenbahn-Beiwagen, um den Kapazitätsengpässen unter anderem auf der Linie 5 nach Baunatal zu begegnen. Dieser Vorschlag entspricht der offiziellen Einsatzplanung der KVG für die Beiwagen, wenngleich die Inbetriebnahme sich deutlich verzögert. Ferner werden auch die Doppeltraktionen

der Linie 1 für den Ersatz durch Beiwagenzüge vorgeschlagen. Aus Sicht von Pro Bahn & Bus ist es allerdings fraglich, ob der Beiwagenbetrieb eine allzu große Zukunft in Kassel hat. Die aus Rostock beschafften Gebraucht-Beiwagen haben etwa die Hälfte der durchschnittlichen Einsatzzeit von Straßenbahnfahrzeugen hinter sich. Neukonstruktionen sind am Markt kaum erhältlich. Außerdem lassen die Fahrgastzahlen der Linie 1 den Betrieb in Doppeltraktion durchaus sinnvoll erscheinen.

Auch über die Kritik am umfangreichen Neuwagenkauf der KVG, der laut BUND unter anderem für das KVG-Defizit und die daraus resultierende Notwendigkeit zur Liniennetzreform verantwortlich ist, lässt sich streiten. Die KVG hat mit der Baureihe NGT8 eine sehr bewährte Baureihe in größerer Stückzahl beschafft, sicher eine Zukunftsinvestition für etwa drei Jahrzehnte – und ein finanzieller Kraftakt. Die Reihe weist dafür keine konstruktionsbeding-

ten „Eigenarten“ oder gar Fehler auf, wie etwa die in München gescheiterte Typreihe „Variobahn“ oder aber die Kasseler Ur-Niederflurfahrzeuge NGT6C aus den frühen 1990er Jahren. Vielfach geht der Blick nach Polen, wo aus den in Kassel und anderswo überflüssig gewordenen 80er Jahre-Trams der Baureihe N8C als Spenderfahrzeug sehr brauchbare teilniederflurige Wagen gebaut werden. Aus Fahrgastsicht sicher eine zufriedenstellende Lösung, die betriebswirtschaftliche Bewertung eines solchen Umbaus dürfte sich aber als schwierig erweisen.

Wirbel vor allem um das Buskonzept und die Schwachlastzeit

Während die Tram relativ wenige Änderungen erfahren soll und der Leistungsumfang in etwa gleich bleibt, sorgen die Änderungen und Kürzungen beim Bus für Wirbel. Einige Linien sollen durch Anrufsammeltaxen ersetzt werden. Auch gibt es neue Umsteigezwänge, etwa auf die ohnehin stark belasteten Trams in der Frankfurter Straße. Besonders viel Empörung ruft der Entfall der Buslinien 12, 24 und 27 hervor. Einige Buslinien sollen im 20-Minutentakt fahren, was schlecht zum übrigen Kasseler 15-30-Minuten-Takt-schema passt. Die Kritik am Busnetz ist umfassend und sprengt den Rahmen dieser Berichterstattung. Wer sich informieren möchte, findet im Druck- und Internetangebot der Lokalzeitung HNA umfangreiche Artikelserien.

„Schwachlastzeit“ schwächt auch die Tram

Bei der Straßenbahn gilt der Grundsatz, dass ab 22.30 Uhr abends nur noch eine

Linie pro Streckenast zum Einsatz kommt. Sogar Kassels „Starlinie“ 1 muss ihren abendlichen Betrieb auf der traditionsreichen Strecke Wilhelmshöher Allee der ebenfalls dort verkehrenden Linie 4 überlassen, bedient werden soll nur noch der Einser-Ostast nach Vellmar. Das Schwachlastnetz kommt übrigens auch samstags von 6.00 bis 8.00 Uhr und sonntags bis 11.00 Uhr (!) zur Anwendung. Faktisch bedeutet das unter anderem, der Wilhelmshöher Bergpark wird sonntags vor 11 Uhr nicht von der Linie 1 erreicht! Allein auf der Holländischen Straße bis zur gleichnamigen Endstelle im Kasseler Norden ergänzen Regiotrams der Linien RT3 und RT4 das übrige Angebot zum Viertelstunden-takt.

Prinzipiell positiv wird vom BUND ebenso wie von unserem Verband Pro Bahn & Bus der ausgeweitete Nachtverkehr gewertet. Ob der zweifellos weniger gut merkbare 75-Minutentakt ein großes Hindernis darstellt, bleibt abzuwarten. Gerade junge Kunden, und die dürften nachts am meisten unterwegs sein, „merken“ sich bereits keine konkreten Abfahrtszeiten mehr, sondern befragen vor jeder Fahrt das Smartphone.

Die KVG verspricht einen umfassenden Dialog mit ihren Fahrgästen. Sie hält entsprechende Internet-Angebote bereit, spricht aber beispielsweise auch mit Schülervertretern in besonders betroffenen Stadtteilen. Engagierte Pro Bahn & Bus-Mitglieder sollten in den nächsten Monaten ihre Bedenken und Ideen eingeben, denn dem offiziellen Zeitplan nach wird im Oktober über Kassels Netzreform entschieden.

Dynamische Fahrgastinformation für das Busnetz in Fulda

(mk) Um ein attraktives ÖPNV-Angebot gut zu vermarkten, ist eine kundenfreundliche Fahrgastinformation (FGI) unerlässlich. Sie ist ein Baustein eines modernen Stadtbussystems, zu dem auch saubere Haltestellen, Unterstell- und Sitzmöglichkeiten sowie ein dichter Fahrplankontakt gehören.

In der Stadt und im Landkreis Fulda sind diese Anforderungen bezüglich der Haltestellen-Ausstattung überwiegend erfüllt. Bedauerlicherweise fehlt es aber überall an modernen elektronischen Anzeigetafeln, auch dynamische Fahrgastinformation (DFI) genannt. Einzig der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) Fulda ist mit einem „altbackenen“ Anzeigesystem ausgestattet, welches noch mit dem Betriebssystem Windows95 läuft. Die alte Technik informiert nur über den Überlandverkehr und sorgt für regelmäßige Störungen und Komplettausfälle der Anzeigetafeln.

In der heutigen Zeit sollten im städtischen Raum aber zumindest die mit mehreren Linien am stärksten frequentierten Haltestellen mit einer modernen Technik bestückt sein. Die Fuldaer Stadtpolitik hat

dieses Manko nun erkannt und bereits im Jahr 2014 entsprechende Initiativen für die Aufwertung des Fuldaer ÖPNV gestartet. In diesem Jahr wurde das Zentrum für integrierte Verkehrssysteme beauftragt, sich mit diesem Anliegen der Stadt Fulda auseinander zu setzen.



Ausgewählt für die DFI wurden die Standorte ZOB Fulda, Busbahnhof Stadtschloss und die Haltestelle am Bahnhofsgelände in der Nähe des ZOB. Für jeden Standort wurde eine Konzeption erstellt. Die Montage-Punkte sind in Absprache mit der Stadt Fulda und dem Verkehrsbetrieb (RhönEnergie-Bus) ausgewählt.

Am Bahnhofsvorplatz soll eine große 12-zeilige Anzeigetafel im Bereich der dortigen Kinderwippe/Spielpunkt installiert werden. Damit liegt diese elektroni-



Bahnhofsvorplatz Fulda: Beim Heraustreten aus dem Bahnhof soll man direkt auf die 12-zeilige Anzeigetafel blicken. Die Rückseite, vom ZOB kommend (auf der Seite, wo sich die Wippe befindet), könnte später nachgerüstet werden und die Abfahrt der Züge anzeigen

Foto: Michael Kolb



Wirrwarr in Fulda: Am zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) besteht eine Mischung aus statischen und elektronischen Fahrgast-Informationen

4 Fotos: Michael Kolb

sche Tafel unmittelbar am Weg vom Bahnhof zum ZOB. Eine Anzeige der abfahrenden Züge, wie in vielen Orten (Wetzlar, Giessen, Hungen) am ZOB bzw. am Bahnhofsvorplatz üblich, ist vorerst nicht geplant.

Am ZOB Fulda selbst wird die alte Anlage inklusive der „statischen Fahrgastinformation“, also der konventionellen Zielbeschilderung, entfernt. Dort werden

an zwei Punkten unter dem Dach große, beidseitig lesbare, 8-zeilige Anzeigen installiert. Mindestens eines der Displays wird dann von fast jedem Standort an dem langgezogenen ZOB zu erkennen sein.

Am Busbahnhof Stadtschloss wird es unter anderem zwei große 12-zeilige Anzeigetafeln geben. Eine davon zwischen Damen und Herren-WC für die Bussteige A bis E, die zweite neben der Telefonsäule.

Die alten Fahrgastinformationen informieren nur über den Überlandverkehr. Störungen oder Fahrplanänderungen werden nicht angezeigt



Busbahnhof am Stadtschloss. Hier informieren, ausser dem freundlichen Personal der RhönEnergie-Bus, nur die Aushänge und die statischen Tafeln

Des Weiteren soll es für die Bussteige F bis L insgesamt vier vierzeilige Detailanzeigen geben. Für die Anzeigetexte wird die moderne LED-Technik verwendet. Die künftig angezeigten Texte und Informationen werden von der RhönEnergie eingespeist. Hinter den Fahrzielen wird jeweils die planmäßige Abfahrtszeit angezeigt. Sobald die Echtzeitdaten vorliegen, wird die Abfahrtszeit in Minuten angezeigt. Unter drei Minuten erscheint das Wort „sofort“.

Störungen und Ausfälle im ÖPNV werden am Zentral-Computer bei Bedarf eingetragenen. Die Daten werden per Funk übermittelt. Der Förderantrag bei Hessen-Mobil ist gestellt. Die Gesamtinvestition von etwa 250.000 Euro wird zu ungefähr 70% durch Hessen-Mobil gefördert. Eine Um-

Beispiel einer dynamischen FGI am Busbahnhof in Bad Nauheim



setzung dieser Maßnahme ist für Sommer/Herbst 2016 vorgesehen. Ideen für weitere zu bestückende Haltestellen sind vorhanden. Die Realisierung hängt von der finanziellen Lage und dem Willen der politischen Gremien in der Stadt Fulda ab.

Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus hofft, dass noch weitere Haltestellen, auch im Kreisgebiet, in die DFI integriert werden können. Des Weiteren bleibt die Hoffnung, dass der ÖPNV in der Fuldaer Politik und beim innerstädtischen Einzelhandel einen noch höheren Stellenwert erfährt. Insbesondere, da demnächst der neue Nahverkehrsplan (NVP) für Fulda auf den Weg gebracht wird. Laut Informationen der Stadt Fulda soll der NVP mit Beteiligung der Bürger ausgestaltet werden. Ein Teil des NVP beschäftigt sich auch mit der Fahrgastinformation. Pro Bahn & Bus als Fahrgastverband wird diverse Anregungen einbringen. Eine davon beschäftigt sich beispielsweise mit dem Vorschlag, die Fahrgäste besser über den AST-Verkehr zu informieren – unter anderem über die dann installierten dynamischen Fahrgastinformationen.

Lauterbach: Expandierendes Krankenhaus ohne ÖPNV-Anschluss

Mehr PKW-Verkehr durch weniger öffentlichen Nahverkehr

(si) Mit Einführung des Stadtbusverkehrs in Lauterbach im Jahre 1986 war das am Eichberg liegende Eichhof-Krankenhaus über die damalige Haltestelle Waldstraße stündlich angebunden. Mit der Einführung des erweiterten Stadtbuslinienverkehrs wurde sogar unmittelbar vor dem damaligen Haupteingang des Klinikgebäudes eine Haltestelle errichtet. In den Folgejahren wurde jedoch die Bedienungshäufigkeit der Linie VB 20 für diese Haltestelle immer mehr ausgedünnt, die Vorortlinie VB 26 (Wartenberg–Lauterbach) fuhr den Haltpunkt sporadisch an.

Mit Einstellung der innerstädtischen Buslinie VB 20 in der Vogelsbergkreisstadt Lauterbach zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 endete zugleich auch die ÖPNV-Bedienung des größten Krankenhauses der Region. Das Krankenhaus Eichhof, eine seit 1877 bestehende freigemeinnützige Stiftung auf einer Anhöhe am Rande der Stadt gelegen, verfügt über 240 Betten und 12 Fachabteilungen, in denen jährlich ca. 10.000 Menschen stationär und 32.000 ambulant behandelt werden.

Momentan werden erneut ca. 22 Mio. Euro in die Erweiterung der Klinik investiert. Umso unverständlicher erscheint es aus Sicht des Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus, dass eine adäquate ÖPNV-Anbindung nicht mehr existent ist. Die Folge dieser Abkopplung vom öffentlichen Verkehr ist ein seit Monaten spürbar angestiegenes PKW-Aufkommen auf den Zufahrtswegen zu dem Krankenhauskomplex. Krankenhausbesucher, Personen mit ambulanten Behandlungsterminen und Perso-

Das Krankenhaus in Lauterbach am Eichberg wird zur Zeit erweitert

Foto: Stefan Sitzmann



*Volle Parkplätze und
zugeparkte Straßen:
Die Parksituation am
Krankenhaus in
Lauterbach ist zu
manchen Tageszeiten
schwierig*

Foto: Stefan Sitzmann



nal haben schlichtweg keine andere Alternative als mit dem eigenen Fahrzeug dort hinzukommen. Das Resultat ist eine immer häufiger zugeparkte Zugangsstraße (diese ist auch die Zufahrt der Rettungswagen und der Feuerwehr). Besuchern und Patienten, die mit der Bahn anreisen, bleibt nur das private Taxi als Fahrtmöglichkeit, denn wer läuft schon knapp drei Kilometer vom Lauterbacher Nordbahnhof zum Krankenhaus?

Ein vernünftiges Stadtbuskonzept für Lauterbach, welches die Andienung des Krankenhauses und des Freizeitentrums (Eishalle, Hallen-Wellen-Freizeitbad usw.) ermöglicht, ist daher trotz knapper Kassen dringend erforderlich. Eine gerade mal zweistündige Verbindung der Innenstadt mit den wichtigen Wohngebieten (und das auch nur montags bis freitags) als reale Stadtbusalternative – ist schon eine sehr traurige Bilanz für ein Mittelzentrum.

Über die Verbundgrenze hinweg – neue Angebote zwischen Bad Hersfeld und Eiterfeld

(mk) Im Grenzland der großen hessischen Verkehrsverbünde NVV/RMV zwischen Bad Hersfeld und Eiterfeld war vor etwa 10 Jahren ÖPNV-Niemandland. Trotz Bedarf gab es etwa drei Jahre lang keine direkte Busverbindung von Eiterfeld nach Bad Hersfeld. Heute, im Fahrplanjahr 2015/16, ist die Busverbindung besser denn je.

Rückblick

Am 12. Dezember 2004 wurde die Buslinie 100, die Eiterfeld mit Bad Hersfeld verband, auf Weisung der LNG Fulda eingestellt. Es gab zahlreiche Proteste aus der Bevölkerung und Unterschriften wurden gesammelt. Alles half vorerst nichts. Der

7000 Einwohner zählende Ort (Kerngemeinde 1700 Einwohner) wurde vom Hersfelder Land abgetrennt.

Fortan mussten betroffene Kunden, darunter viele Schüler, per Bus zum Bahnhof Hünfeld fahren, um dort in die CANTUS-Bahn nach Bad Hersfeld einzu-



Ein Bus der Linie 360 bei der Anfahrt an die Haltestelle Breitenstraße in Bad Hersfeld

Foto: Michael Kolb

steigen. Die Reisezeit für die 17 Kilometer lange Strecke stieg merklich an.

Obwohl Eiterfeld im Landkreis Fulda liegt (RMV-Gebiet), besteht eine größere Bindung zu Bad Hersfeld im Landkreis Hersfeld-Rotenburg (NVV-Gebiet). Viele Eiterfelder Schüler besuchen dort höhere Schulen und einige Arbeitnehmer sind beruflich in Bad Hersfeld verankert. Im Februar 2007 beschloss die Gemeindevertretung Eiterfeld eine Kooperation mit dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV).

Neue Linie 360 an Werktagen, AST an Sonntagen

Für jährlich 8000 Euro Gemeinde-Eigenanteil wurde eine neue Linie auf die Beine gestellt. Ab dem 10. Dezember 2007 fuhr zwischen Bad Hersfeld und Eiterfeld die Linie 360. Die Buslinie bindet Ortsteile von Hauneck mit an. Ab diesem Zeitpunkt wurden von Montag bis Freitag sechs Hin- und Rückfahrten angeboten. Am Wochenende gab es leider kein ÖPNV-Angebot -

bis zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015.

Montags bis freitags sind es jetzt mittlerweile bis zu acht Verbindungen. Und an Samstagen werden sieben Hin- und Rückfahrten angeboten, ab etwa 7 Uhr morgens im Zwei-Stunden-Takt.

Auch an Sonn- und Feiertagen sollen die Menschen nicht von der gut 28000 Einwohner zählenden Stadt Bad Hersfeld abgeschnitten sein. Ebenfalls neu ist nun ein Anruf-Sammel-Taxi (AST), welches für einen Zuschlag von einem Euro auch an Sonntagen Mobilität ohne eigenes Auto ermöglicht. Das AST fährt von Eiterfeld ab 8.08 Uhr im Zwei-Stunden-Takt bis 18.08 Uhr. Die Kooperation der Gemeinde Eiterfeld mit dem NVV wurde nun bis zum Jahr 2023 verlängert.

Kommentar:

Preis und Leistung müssen stimmen

Wer hätte das noch vor zehn Jahren gedacht? Welch eine grandiose Wendung für die Menschen, die auch ohne Auto mobil sein wollen oder müssen. Viele Menschen treten wegen schlechter Bus- und Bahnverbindungen die Landflucht an. Sie ziehen ihre Konsequenzen und ziehen dorthin, wo Arbeitsplätze, Lebensmittelgeschäfte und andere wichtige Einrichtungen sind.

Aber gute Bus- und Bahnverbindungen sind nicht allein entscheidend. Der Fahrpreis spielt ebenfalls eine Rolle. Beispielhaft ist hier die Buslinie zwischen Hofbieber und Fulda zu erwähnen. Bisher kostete die Hin- und Rückfahrt rund neun Euro (Preisstufe 4). Die Nachfrage in Hofbieber ist, trotz 30-Minuten-Takt(werktags), sehr unbefriedigend.

Die LNG Fulda hat sich daher beim RMV dafür eingesetzt, dass der Fahrpreis auf dieser Relation für ein Jahr um 36 % gesenkt wird (Preisstufe 3). Gute ÖPNV-Angebote und günstige Preise für die Fahrgäste sind somit vom Engagement und Einsatzwillen aus Politik und Nahverkehrsgesellschaften abhängig.

Auch ist sehr zu wünschen, dass mehr Politiker in der Region Fulda die Notwendigkeit eines umfassenden AST-Angebotes für das Fuldaer Land erkennen. Insbesondere für stadtnahe Großgemeinden wie Großenlüder, Eichenzell oder Hofbieber wäre ein AST-Angebot am Abend eine hohe Attraktivitätssteigerung.

Das Beispiel aus der Kegelspiel-Region macht Mut. In Eiterfeld hat man durch eine zumindest nach außen hin unkompliziert wirkende Kooperation mit dem NVV für die Menschen im Ort gehandelt. Die Höhe des Gemeindezuschusses ist mehr als angemessen, er ermöglicht das Mehrangebot über die Verbundgrenze hinweg.

Michael Kolb

HESSENSCHIENE-ABO

für 18 Euro 2 Jahre druckfrisch nach Hause

Bestellungen bitte an die Landesgeschäftsstelle in Lauterbach!

Hessentag 2016 in Herborn Sonderverkehre bei Bahnen und Bussen

(fl) Der Hessentag 2016 findet vom 20.05. bis 29.05.2016 im mittelhessischen Herborn statt. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) rechnet unter der Woche mit einem zusätzlichen Bedarf an Plätzen auf der regionalen Schiene und an Wochenenden sogar mit fast dem doppelten Fahrgastaufkommen.

Zwischen Gießen und Dillenburg sollen doppelstöckige Wagenzüge eingesetzt werden. Von und nach Marburg wird eine umsteigefreie Verbindung angeboten. Ausgeweitet wird das RMV-Angebot auch bis Frankfurt. Nach Siegen fährt der letzte Zug um 1:33 Uhr, nach Frankfurt um 0:33 Uhr. Bis nach Marburg und Friedberg gelangt man noch um 1:22 Uhr und in Richtung Gießen fährt der letzte Zug um 1:40 Uhr.

Tariflich kommt auch in Herborn die von anderen Hessentagen bekannte erweiterte Tageskartenregelung zur Anwendung. RMV-Tageskarten mit Ziel Herborn gelten während des Hessentags für zwei Personen beziehungsweise für einen Erwachsenen und ein Kind ab 7 Jahre. „Besonders at-

traktiv sind die Kombitickets zu den kostenpflichtigen Veranstaltungen. Im Ticketpreis ist bereits ganztägig die Hin- und Rückfahrt enthalten.

In der „Just White Night“ von Samstag, 28. Mai auf Sonntag, 29. Mai fahren die Züge sogar die gesamte Nacht hindurch.

Im Bahnhof wird eine Außenstelle der Mobilitätszentrale der Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH (VLDW) von 10 bis 22 Uhr geöffnet sein. Dort bekommt man Fahrplan- und Tarifauskünfte sowie RMV-Fahrkarten. Der Shuttlebus „Hessentags-Linie“ verkehrt ab 10 Uhr morgens bis kurz



Der Busbahnhof in Herborn wurde bereits im Jahr 2012 fertiggestellt

*Foto:
Friedrich Lang*



Momentan laufen Sanierungsarbeiten am Bahnhofsgebäude, welches der Stadt Herborn gehört. Die Bahnsteigunterführung erhält einen Durchstich nach Osten und am Gleis 1 wird ein Aufzug errichtet. Foto: Friedrich Lang

nach Mitternacht zwischen den Parkplätzen im Süden und dem Bahnhof im 15-Minuten-Takt. Am „Tag der Polizei“ (22. Mai) wird ein gesonderter Shuttleverkehr zum Stadion eingerichtet.

Erweitertes Busnetz im Nahverkehr

Für den Nahverkehr sind die Buslinien der VLDW besonders interessant. Der Linienvkehr wird täglich bis nach Mitternacht ausgeweitet. Die Busse verkehren im Stundentakt nach Herborn und zurück. „Auf den elf Linien sind in den Spitzenzeiten mehr als 40 Fahrzeuge, vorwiegend Gelenkbusse mit großer Kapazität, im Einsatz. Insgesamt werden im ÖPNV-Konzept 53 Stadt- und Ortsteile direkt zum Hestentag angebunden“, sagten Kira Lampe und Dirk Plate, Geschäftsführer der VLDW. So

können Besucherinnen und Besucher auf den Linien aus Richtung Bischoffen, Bad Endbach, Allendorf, Hörbach, Guntersdorf, Seelbach, Burg, Breitscheid, Rennerod, Mengerskirchen und aus Herborn direkt zum Hestentag fahren.

Beispielsweise von Rabenscheid nach Herborn (Buslinie 510 des RMV) und auf der RMV-Buslinie 520 Rennerod - Driedorf - Erdbach - Herborn fahren die Busse zusätzlich Montag bis Freitag ab mittags im Stundentakt, am Wochenende und am Feiertag schon ab vormittags. Die letzte Rückfahrt ist um 00:45 Uhr möglich. Auf der Buslinie von Herborn nach Rennerod können die Orte Rehe und Rennerod mit im Tarifgebiet 5418 gültigen Fahrkarten befahren werden. Rennerod und Rehe liegen außerhalb Hessens und damit auch außer-

Vom Herborner Bahnhofsvorplatz
fahren zahlreiche Buslinien ab
Foto: Friedrich Lang

halb des RMV-Gebietes. Regulär wird kein Linienverkehr auf dieser Verbindung angeboten.

Die „Blaue Linie“, eine auf Ausflügler zugeschnittene Lokalbuslinie, die das Herborner Umland in Ost-West-Richtung durchquert, kann während des Hessentags nicht angeboten werden.

Nachbarn willkommen

Die Verkehrsgemeinschaft Westfalen Süd (VGWS) gab an, dass das gesamte Binnennetz rund um Siegen und Olpe, also beispielsweise bis Drolshagen, Finnentrop, Bad Berleburg, in das Angebot einbezogen werde. Übergangstarifgebiete mit Lage in anderen Verkehrsverbänden sind allerdings ebenso ausgeschlossen wie die Nutzung von IC, ICE und EC und der ersten Klasse. Das Kombiticket der VGWS berechtigt für die Veranstaltungen FFH-Just-White-Party sowie die planet radio party attack zur Rückfahrt am darauf folgenden Tag bis 12 Uhr.

Infrastruktur verbessert

Das Herborner Bahnhofsgebäude gehört der Stadt und wird derzeit grundlegend saniert. Die nach wie vor der Deutschen Bahn gehörende Bahnsteigunterführung wird mittels Treppe und Rampe nach Osten hin geöffnet; dort entsteht auf dem ehemaligen Gleisfeld später eine P+R-Anlage. An Gleis 1 ist ein Aufzug neben dem Bahnhofsgebäude im Bau. Der Bahn-



steig zwischen den Gleisen 2 und 3 kann auch künftig nicht barrierefrei erreicht werden, die Deutsche Bahn hat aber für den Hessentag eine provisorische Lösung in Aussicht gestellt, vermutlich mit einem Weg über das Gleis 3 hinweg. Den Herborner Bahnsteiganlagen mit den düster wirkenden Bahnsteigdächern hätte eine umfassendere Sanierung gutgetan. Bereits im Jahr 2012 hat die Stadt Herborn einen Zentralen Omnibusbahnhof mit sechs Haltepositionen und zwei dynamischen Fahrgastinformationsanlagen (zentrale Displays) nahe am Bahnhofsgebäude errichten lassen. Die vorher verstreut liegenden Bushaltestellen konnten dadurch zusammengefasst werden.

Informationen zum ÖPNV

Unter www.vldw.de stehen die Nahverkehrsfahrpläne zur Verfügung. Sie werden auch ab Ende März im Taschenformat mit Tarifinformationen und Haltestellenlageplan in den Bussen, Kommunen und Mobilitätszentralen erhältlich sein. Außerdem gibt es ab Ende April eine Broschüre, welche die Sonderfahrpläne enthält.

Runder Tisch „Pro Ausbau S6“

(jl) Am 21. März 2016 hatte der Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) zu einem Runden Tisch bezüglich des S-Bahn-Ausbaus von Frankfurt nach Friedberg eingeladen. Ziel war es, den bevorstehenden Ausbau der Main-Weser-Bahn zukünftig mit Argumenten für die Bahn in der Öffentlichkeit besser zu begleiten. Verbandsvorsitzender Karl-Heinz Schneider konnte über 30 Vertreter aus der Regional- und Landespolitik, der Bahn, des RMV und den Fahrgastverbänden begrüßen.

In einem ersten Vortrag erläuterte der Projektbevollmächtigte der Bahn, Gerd-Dietrich Bolte, die Gründe für den Ausbau der Bahnstrecke: Auf der hochbelasteten Main-Weser-Bahn teilen sich Fern-, Güter-, Regional- und S-Bahn-Verkehr zwei Gleise. Wegen der unterschiedlichen Geschwindigkeiten behindern sie sich gegenseitig. Die an jeder Station haltenden S-Bahnen werden derzeit erzwungenermaßen planmäßig von durchfahrenden Zügen überholt, weshalb das Angebot dem Anspruch einer S-Bahn nicht gerecht wird. Die Fahrzeiten sind länger als eigentlich nötig, und die langsameren Züge sind weniger gut nachgefragt als die schnelleren.

ausgebaut und erhalten Bahnsteige, die ein stufenloses Ein- und Aussteigen ermöglichen. Zusätzlich erhält Ginnheim eine S-Bahn-Station, an der auch zu zwei U-Bahnlinien umgestiegen werden kann. Der Lärmschutz wird aufgrund des Streckenneubaus besonders gut ausfallen, sodass die Anwohner nach dem Ausbau wesentlich ruhiger schlafen können.

Die eingereichte Klage gegen den Planänderungsbeschluss des Aktionsbündnisses Bahnane hat nach Aussage von Herrn Bolte keine bauaufschiebende Wirkung. Es besteht Baurecht für den ersten Bauabschnitt Frankfurt-West – Bad Vilbel. Zurzeit ist die

Neben zwei zusätzlichen Gleisen für die S-Bahn werden alle Stationen mobilitätsgerecht



Noch liegen am Haltepunkt Frankfurt-Berkersheim nur zwei Gleise. Ab Ende 2017 soll hier der Ausbau beginnen



Der Projektbevollmächtigte der Bahn, Gerd-Dietrich Bolte, DB-Konzernbevollmächtigter Klaus Vornhusen, der Wetterauer Landrat Joachim Arnold und ZOV-Verbandsvorsitzender Karl-Heinz Schreiber in der Pressekonferenz nach dem Runden Tisch

Bahn dabei, die Ausschreibungen für die einzelnen Bauleistungen vorzubereiten. Ende 2016 erfolgt die Inbetriebnahme des Gleiswechselbetriebs. Dann können signalgesteuert Züge auch auf dem Gegengleis fahren (wichtig für den eingleisigen Baustellenbetrieb). Die Inbetriebnahme des ersten Bauabschnitts ist für Ende 2022 vorgesehen. Der zweite Bauabschnitt Bad Vilbel - Friedberg ist frühestens 2027 fertig.

In einem zweiten Vortrag ging der RMV-Leiter des Geschäftsbereichs Verkehrs- und Mobilitätsplanung, Thomas Busch, auf weitere Einzelheiten des Ausbaus ein. Nach seinen Angaben fahren auf der gesamten S-Bahnlinie S6 pro Tag bis zu 50.000 Fahrgäste. Im Regionalexpressbereich (RE30/RE40) sind es nochmal 50.000 Fahrgäste /Tag. Der Ausbau dient nicht nur dem sauberen 15-Min-Takt und

der Entmischung mit dem schnellen RE-/ Fernverkehr, sondern schafft auch zusätzliche Kapazitäten für weitere Regionalzüge.

So kamen aus der Runde schnell die Wünsche, sowohl das Angebot der Niddertalbahn (Stockheim – Bad Vilbel), der Horlofftalbahn (Nidda / (Hungen) – Friedberg) als auch der Vogelsbergbahn Richtung Frankfurt in Zukunft auszubauen. Problematisch ist dann aber auch die Gleiskapazität im Frankfurter Hauptbahnhof. Deshalb ist es nach Herrn Busch wichtig, nicht nur die Main-Weser-Bahn zu ertüchtigen, sondern auch die im Rahmen des Projekts Rhein-Main^{plus} erarbeiteten Ausbaumaßnahmen in und um den Frankfurter Hauptbahnhof bald umzusetzen.

Pro Bahn & Bus merkte an, dass in den Medien immer nur die Ausbaugegner vertreten sind. Im Internet gibt es neben den

Homepages der Ausbaueegner auch Zeitungsartikel zum Thema. Auf der Bahn-homepage oder beim RMV ist das Projekt nicht oder nur in wenigen Sätzen präsent.

Herr Bolte von der Bahn kündigte an, dass die Bahn mit Baubeginn verstärkt informieren werde. Neben einer Homepage werde es lokale Bürgerveranstaltungen geben, ein Infomobil wird an wichtigen Stellen der Baustelle vor Ort informieren. Die Infos der Bahn werden sich aber im wesentlichen auf die Baudurchführung und den Baufortschritt beschränken.

Verbandsvorsitzender Schneider kündigte die Bildung einer regionalen Arbeitsgruppe an, die bei der ZOV angesiedelt wird. Die genaue Anbindung an noch zu findender Stelle muss geklärt werden. Alle anwesenden Fahrgastverbände haben ihre Unterstützung und Mitarbeit zugesichert.

In der anschließenden Pressekonferenz stellte der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn für Hessen, Klaus Vornhusen, fest: „Es war schön, diese Initiative zu sehen. Aus Sicht der Bahn ist der Ausbau ein wichtiges und gutes Projekt. Die moderne Verkehrsanbindung ist notwendig, damit ohne Stau und Stocken auf der Schiene nach Frankfurt gefahren werden kann. Denn wenn auf der Main-Weser-Bahn ein Zug hustet, hat dies Auswirkungen bis in den Frankfurter S-Bahn-Tunnel.“

Vornhusen betonte, der Ausbau diene nur dem Personenverkehr, für den Güterverkehr stehen noch genügend freie Trassen in der Nacht zur Verfügung. Gütermehrverkehr soll hauptsächlich über die Strecke Gießen – Friedberg – Hanau laufen (Umgehungsstrecke Rheintal).

RMV-Geschäftsführer André Kavai stellte fest, dass es nach dem Ausbau möglich ist, mehr Züge ohne Umsteigen nach Frankfurt zu fahren. Geplant sei unter anderem eine stündliche RE-Linie von Gießen nach Frankfurt, welche zwischen Gießen und Friedberg auf allen Unterwegstationen hält.

Der Wetterauer Landrat Joachim Arnold ist „ohne Wenn und Aber“ für den Ausbau beider Bauabschnitte. Es sei wichtig, mit der Veranstaltung den Fahrgästen eine Stimme zu geben, welche jeden Tag unter der mangelhaften Infrastruktur zu leiden hätten. Die sehr hohe Teilnahme an der Veranstaltung zeige die Wichtigkeit nicht nur für den Wetteraukreis und das ZOV-Gebiet, sondern auch darüber hinaus.

Bernhard Maßberg vom hessischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium gab sich optimistisch, dass die Finanzierungsfrage bald geregelt ist. Aufgrund der neuen Zahlen sowohl zum Finanzbedarf als auch aufgrund der steigenden Fahrgastzahlen wird der Nutzen-Kosten-Indikator neu berechnet. Dazu ist ein externer Gutachter beauftragt worden. Hinzu kommt, dass die Finanzierung nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz jetzt auch nach 2019 gesichert ist. Maßberg: „Das Geld für den Ausbau ist gut angelegt, da es aufgrund der sinkenden Verspätungen dem gesamten Rhein-Main-Gebiet zugute kommt.“



Oberwesterwaldbahn: Ohne Schallgutachten kein Planfeststellungsverfahren

(hpg) In der letzten Ausgabe hatten wir über die deutlichen Verschlechterungen berichtet, die durch den noch fehlenden Streckenausbau und die eher politisch motivierte Teilumsetzung des Konzeptes „RLP-Takt 2015“ für den nördlichen Streckenabschnitt entstanden sind.

Nach den großen Problemen, die der Betreiber HLB seit dem Fahrplanwechsel mit der Umsetzung des neuen Fahrplans hatte, ist bereits heute zu erkennen, dass sich zahlreiche Pendler offenbar von der Oberwesterwaldbahn weg entschieden haben. Die Durchbindung der Linie RB 90 nach Siegen und die verbesserten Anschlüsse in Au (Sieg) zu und von den als RSX bezeichneten RegionalExpress-Zügen scheinen nicht zu den erwarteten Fahrgastzuwächsen zu führen. Stattdessen verzichten Reisende, die bislang die Züge im südlichen Abschnitt von Limburg über Westerbürg hinaus genutzt haben, auf das „neue Angebot“. Nur wenige Züge bedienen die Verbindung durchgehend, mit der Brechung sind unakzeptable Aufenthaltszeiten in Westerbürg entstanden. Für Pend-

ler, die bislang zwischen Westerbürg und Altenkirchen unterwegs waren, dürften die täglich bis zu 20 Minuten längeren Fahrtzeiten in Richtung Süden die Akzeptanz weiter reduziert haben.

Ausbau verzögert sich

Zur Umsetzung des geforderten Betriebskonzeptes mit einem durchgehenden Stundentakt zwischen Limburg und Siegen sind bauliche Maßnahmen zur Erhöhung der Geschwindigkeit durchzuführen. In diesem Zusammenhang sind Anpassungen von Gradienten, der Neubau von Bahnsteigen, die Erneuerung von Brücken und Durchlässen sowie zahlreiche Bahnübergangs-Maßnahmen und die Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik vorgesehen. Dazu hat der Regionalbereich Mitte der DB

Netz AG ein Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) beantragt, das in drei Planfeststellungsabschnitten (PFA) durchgeführt werden soll: In Hessen der PFA



Im Westerwald nehmen die Fahrgastzahlen wegen längerer Reisezeiten ab. Zu vectus-Zeiten waren lange Stationsaufenthalte nicht üblich

1 (Landkreis Limburg-Weilburg), in Rheinland-Pfalz die PFA 2 (Westerwaldkreis) und PFA 3 (Landkreis Altenkirchen).

Als Anhörungsbehörden zuständig sind in Hessen das Regierungspräsidium Gießen und in Rheinland-Pfalz der Landesbetrieb Mobilität (LBM) in Koblenz. Diese sorgen dafür, dass die Planunterlagen in den vom Vorhaben betroffenen Gemeinden ausgelegt werden und jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, die Gelegenheit erhält seine Einwendungen gegen den ausgelegten Plan zu erheben. Das Anhörungsverfahren endet mit einer abschließenden Stellungnahme der Anhörungsbehörde an das Eisenbahn-Bundesamt. „Der Einfluss des EBA auf die

Verfahrensdauer ist eher gering und erstreckt sich auf nur etwas mehr als zehn Prozent des Gesamtprozesses“, erläutert die EBA-Pressesprecherin auf unsere Anfrage.

Nach Angaben der DB AG waren die Pläne 2014 beim EBA eingereicht worden. Dieses hatte die Anträge nach einer Prüfung wegen fehlender bzw. fehlerhafter Unterlagen abgelehnt und Anfang 2016 zurückgegeben. Laut DB-Sprecher fordert das EBA für alle Abschnitte die Erstellung von Schallgutachten und habe in seiner Begründung auf aktuelle Gerichtsurteile verwiesen. Zwischenzeitlich gelten, mit dem Wegfall des sogenannten „Schienenbonus“ ab dem 1.1.2015, auch veränderte gesetzliche Bedingungen.

Kommentar: Fahrplan schnell wieder verbessern!

Inzwischen ist es fraglich, ob die derzeit noch für Dezember 2017 geplante Umsetzung des Fahrplankonzeptes auf der „Westerwald-Sieg-Bahn“ verwirklicht werden kann. Wenn es unabwendbar ist, dass die notwendigen Arbeiten erst Ende 2018 abgeschlossen werden können, sollte sich die DB gut überlegen ob sie die erst für 2023 geplante Umstellung der gesamten Signaltechnik zwischen Hadamar und Altenkirchen nicht bereits jetzt in das Plan- und Genehmigungsverfahren einbringt und damit gleich „Nägel mit Köpfen“ macht.

Der zuständige Zweckverband SPNV-Nord sollte aufgrund der absehbaren Dauer bis zur Umsetzung der Baumaßnahmen jedoch dringend die Reißleine ziehen und das momentan geltende völlig unsinnige Fahrplanangebot wieder abändern. Die Brechung der Zugleistungen in Westerburg (Aufenthalt 24 bis 48 Minuten) und die regelmäßig erforderlichen Kreuzungsaufenthalte in Ingelbach (6 Minuten) und Nistertal-Bad Marienberg (14 bis 22 Minuten) sind für die Nutzer der Verbindung inakzeptabel. Bei einem Fortbestand dieses Fahrplans braucht sich niemand zu wundern, wenn in zwei Jahren aufgrund dieser „Schikanen“ auch der letzte Fahrgast zwischen Westerburg und Altenkirchen vergraut wurde. Dann kann man diesen Abschnitt eigentlich auch stilllegen, wie es bereits zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn in Planung war.

Hans-Peter Günther

Limburg-Weilburg

Kreistag moniert Zugausfälle bei der HLB und Schließungspläne der DB

(hpg) Der Kreistag Limburg-Weilburg hatte in seiner Sitzung im Februar mit den Stimmen aller Fraktionen einen Antrag der SPD-Fraktion angenommen, der Probleme bei der Hessischen Landesbahn (HLB), mangelnde Informationen für die Fahrgäste und den möglichen Verlust der Reisezentren am Stadtbahnhof Limburg und ICE-Bahnhof Limburg Süd thematisierte.

Der Kreisausschuss wurde aufgefordert, seine Kritik gegenüber HLB, RMV und DB klar zu vertreten. Daraufhin ist die Hessische Landesbahn in die Offensive gegangen und lud am 25. Februar zu einem Pressegespräch ins Limburger Dom-Hotel ein.

Peter Runge, Leiter Geschäftsfeldentwicklung bei der HLB in Frankfurt, erläuterte, aus welchen Gründen es seit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2015 zu Zugausfällen gekommen war. Er gestand ein, dass man den Personalbedarf im Zu-

sammenhang mit den neuen Fahrplan-konzepten auf zwei Strecken des Westerwald-Sieg-Netzes falsch eingeschätzt habe. Im Nordteil der Westerwald-Sieg-Bahn (RB 90) zwischen Westerburg und Siegen wurde das Zugangebot fast verdoppelt. Aufgrund des fehlenden Streckenausbaus zwischen Limburg und Westerburg und der Beibehaltung des bestehenden Fahrplans wurden nicht nur die durchgehenden Verbindungen weitgehend aufgegeben, sondern es wird auch Mehrpersonal benötigt.

In Westerburg entstehen für Fahrgäste zur Zeit lange Wartezeiten, weil der Streckenausbau nicht rechtzeitig fertig gestellt werden konnte *Foto: Hans-Peter Günther*



Die HLB habe das Personalproblem nun aber in den Griff bekommen, mit der längerfristigen Einstellung von 13 zusätzlichen Triebfahrzeugführern, die inzwischen ihre Ausbildung auf den Fahrzeugen abgeschlossen und die erforderliche Streckenkunde erworben hätten. Seit dem 13. Februar würden auf den Westerwaldstrecken wieder alle Leistungen erbracht. Eine Ausnahme bildete aber noch die Strecke Finnentrop–Olpe in Nordrhein-Westfalen. Dort wurde der Schienenersatzverkehr zunächst noch komplett beibehalten. Um die im Verkehrsvertrag festgelegte 100-Prozent Zugbegleitung nach 19 Uhr zu gewährleisten hat die HLB Mitte März zunächst sechs neue Zugbegleiter für den Standort Siegen eingestellt, weitere sollen folgen.

Bundesweites Problem

Bislang haben alle nicht zum DB-Konzern gehörenden Eisenbahn-Verkehrsunternehmen das Problem, dass sie keine Echtzeitdaten in das zentrale EDV-System der Deutschen Bahn übertragen können, aus dem eine umfassende Fahrgast-Information möglich ist. Dazu gehören die allgemeine Internet-Auskunft mit den Prognosezeiten für pünktliche, verspätete oder ausfallende Züge, die Anwendungen für Smartphones, aber auch die Schriftdruckanzeigen an den Stationen. Während an Hauptstrecken automatische Meldeeinrichtungen stets aktuelle Daten liefern, ist man auf Zweigstrecken teilweise auf Eingaben der örtlichen Fahrdienstleiter angewiesen.

Abhilfe könnte ein bereits bei vielen Buslinien und Auslieferungsfahrzeugen von Speditionen funktionierendes GPS-System mit Satellitenerfassung bringen. HLB-Geschäftsführer Veit Salzmann deutete an,



*Die 3LänderBahn hatte Anfang des Jahres aufgrund von Personalmangel mit zahlreichen Zugausfällen zu kämpfen
Foto: Hans-Peter Günther*

dass die DB und die HLB in einem Pilotprojekt an einer gemeinsamen Schnittstelle arbeiten.

Den Standort der HLB-Leitstelle in Limburg sieht Salzmann derzeit als gesichert an. Von Büros in der WERKStadt erfolgt die betriebliche und personelle Disposition für den Bereich des vom Standort Siegen betreuten Streckennetzes und der Ländchesbahn nach Wiesbaden.

Positiv ist nach Aussage von Veit Salzmann auch die Zusammenarbeit mit der DB-Regio-Werkstatt in Limburg. Zwar werden die bis zum Dezember 2014 in Limburg erwarteten Vectus-Triebwagen jetzt in der HLB-Werkstatt in Siegen unterhalten, aber die Beseitigung von kurzfristig auftretenden Störungen sei nach wie vor in Limburg möglich. Größere Instandsetzungen könnten vor allem wegen der erforderlichen Dokumentationspflichten dagegen nicht auf zwei Werkstätten unterschiedlicher Betreiber aufgeteilt werden.

U-Bahn-Verlängerung in Bad Homburg Die unendliche Geschichte ist noch nicht zu Ende...

(ws) Seit vielen Jahren beschäftigten sich Magistrat und Stadtverordnetenversammlung in Bad Homburg intensiv mit der Verlängerung der Stadtbahnlinie U2 vom jetzigen Endpunkt im Stadtteil Gonzenheim zum Bahnhof. Es ging vor allem um die Frage, ob eine teilweise unterirdische Teilstrecke notwendig und vertretbar sei.

Nach eingehenden Abwägungen hat sich die Mehrheit der Homburger Kommunalpolitiker auf die Trasse geeinigt, die jetzt vom Regierungspräsidium in Darmstadt dem Planfeststellungsbeschluss vom 25. Januar 2016 zugrunde gelegt worden ist. Von der Verbindung der U-Bahn mit dem Bahnhof wurde auch der geplante Ausbau der S-Bahn nach Usingen abhängig gemacht, weil für Bad Homburg die Kapazität der S5 allein künftig nicht ausreichen werde.

Nun ist bei vielen Bürgern der Eindruck entstanden, es könne alsbald mit dem Bau begonnen werden. Das ist jedoch ein großer Irrtum, denn es gibt noch das Recht, gegen diesen Beschluss Klage beim Verwaltungsgericht einzulegen, und auch wenn

Die verlängerte U-Bahnstrecke zum Bahnhof soll an dieser Stelle unter der Frankfurter Landstraße hindurch geführt werden



das Baurecht unanfechtbar geworden ist, muss noch die Finanzierung geklärt werden. Diese Themen haben die Kommunalpolitik in Bad Homburg auch vor der Kommunalwahl vom 6. März 2016 beschäftigt.



In den Stellungnahmen der Parteien bekannten sich die SPD, die Linke und die Grünen eindeutig zur Verlängerung der Stadtbahn gemäß der vorliegenden Planung. Die CDU, die sich jahrzehntelang ebenfalls für die Weiterführung zur Innenstadt eingesetzt hatte, machte ihre Zustimmung von den Finanzierungsmöglichkeiten abhängig. Der neue Oberbürgermeister Alexander Hetjes (CDU) und die Bürgerliste Bad Homburg (BLB) brachten noch eine Bürgerbefragung ins Gespräch.

Die FDP, die seit jeher den Weiterbau der U-Bahn abgelehnt hat, hielt zu diesem Thema in Gonzenheim eine öffentliche Versammlung ab. Hier finden sich die meisten Gegner der Stadtbahn, weil dieser Stadtteil schon jetzt optimal an diese Schienenverbindung nach Frankfurt angebunden ist, während der größte Teil der Homburger Wohngebiete abseits von S- und U-Bahn liegt. Vermutlich wollen eini-



Heute enden die U-Bahnen aus Frankfurt im Bad Homburger Stadtteil Gonzenheim. Fahrgäste Richtung Bahnhof müssen hier auf Busse umsteigen Foto: Andreas Christopher

ge Bewohner Gonzenheims gegen den Planfeststellungsbeschluss klagen. Daher kann man nicht einschätzen, wann und wie es weitergeht. Das beweist schon der Rückblick auf die wechselvolle Vorgeschichte bis zum heutigen Tage.

Gerade in den letzten Wochen und Monaten wurden im Rhein-Main-Gebiet regelmäßig Forderungen der Kommunalpolitik und der Wirtschaft (IHK) nach einem großzügigen Ausbau des Schienennetzes aufgestellt, weil dieses an den Rand seiner Leistungsfähigkeit gekommen und nicht für das prognostizierte Wachstum der Region vorbereitet ist. Auch in Bad Homburg wünschen Handel und Gewerbe für ihre Betriebe eine optimale Anbindung an den Schienenverkehr und zwar in einem

überschaubaren Zeitraum.

Daher ist zu hoffen, dass diese „unendliche Geschichte“ alsbald zu einem positiven Abschluss geführt wird, denn schon das PROGNOSE-Gutachten zur Stadtentwicklung von 1973 sagt: „Die momentane Endhaltestelle der U-Bahn in Gonzenheim ist sichtbar das Produkt einer nur halb ausgeführten Planung. Sie dient weder in ihrer vollen Leistungsfähigkeit der Stadt Bad Homburg, noch kann sie in ausreichendem Maß der Frankfurter Bevölkerung die Erholungslandschaft des Taunus erschließen. Die Geschichte der ehemaligen Straßenbahnverbindung von Frankfurt bis zur Saalburg ist die Geschichte einer stückweisen Leistungsverminderung herunter bis Gonzenheim.“

S-Bahn-Anbindung Gateway Gardens Infocenter öffnet Türen

(db/lk) Ab sofort können sich Bürger und Interessierte über das DB-Bauprojekt S-Bahn-Anbindung Gateway Gardens informieren. Im Beisein von Projektleiter Uwe Schmidt und Peter Buchholz von der Gateway Gardens Projektentwicklung-GmbH wurde am 11. März 2016 das Info-Center S-Bahn-Anbindung Gateway Gardens in der Jean-Gardner-Batten-Str. 8 eröffnet.

Die Räumlichkeiten befinden sich im Erdgeschoss des DB-Projektbüros. Nach Baubeginn ist von dort der direkte Blick auf die Tunnelbaustelle möglich. Auf 60 Quadratmeter Ausstellungsfläche können sich Besucher des neuen Stadtteils Gateway Gardens jeden Freitag zwischen 9 und 13 Uhr über das Bauprojekt informieren. Fachbesucher und Besuchergruppen können nach Terminvereinbarung auch außerhalb dieser Öffnungszeiten die Ausstellung besichtigen.

Das interaktive Info-Center behandelt alle Themen rund um die Baumaßnahmen

zur S-Bahn-Anbindung Gateway Gardens. Informationstafeln präsentieren Hintergrundwissen sowie Daten und Fakten zu Themen wie Tunnelbau oder Baustellenlogistik. Ein Film zeigt, wie der rund zwei Kilometer lange S-Bahn-Tunnel in offener Bauweise errichtet wird. Und eine Animation zum Thema Naturschutz zeigt, wie durch den Bau der neuen Gleise in den Naturraum eingegriffen wird und welche Umweltmaßnahmen dafür im Bereich der alten Trasse umgesetzt werden.

Die neue Trasse wird das Frankfurter Kreuz unterfahren und anschließend in



In Gateway Gardens sind heute schon zahlreiche Hotels und Luftfahrt-Dienstleister ansässig. Nach Abzug der Amerikaner sind noch Bauplätze für weitere Firmenansiedlungen vorhanden



Hier werden in wenigen Jahren die S-Bahnen und Regionalzüge zum Flughafen fahren. Die Trasse durch den Frankfurter Stadtwald wurde bereits 2015 gerodet. Als Ausgleich wird die bisherige Strecke abgebaut und renaturiert

Richtung Flughafen durch einen 2 Kilometer langen Tunnel führen. Dafür sind die bauvorbereitenden Maßnahmen bereits eingeleitet. Schon Anfang Februar wurden Aufträge für die Tunnelrohbauleitungen und das Kreuzungsbauwerk in Frankfurt Stadion mit einem Investitionsvolumen von 130 Millionen Euro vergeben.

Die S-Bahn-Anbindung Gateway Gardens ist Teil des Infrastrukturentwicklungsprogramms Rhein-Main^{plus}, das gemeinsam vom Land Hessen, der Region, der Stadt Frankfurt, dem Rhein-Main-Verkehrsverbund und der DB AG vorangetrieben wird. Die Finanzierung des rund 223 Millionen Euro teuren Projekts erfolgt auf Basis des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes durch Mittel des Bundes, des Landes und der Stadt Frankfurt.

Gateway Gardens diente bis Ende 2005 als US-amerikanische Militärsiedlung. In der abgeschiedenen Housing Area lebten ca. 2.500 Einwohner: Soldaten und ihre Angehörigen. Das Gebiet verfügte über eine eigene Infrastruktur mit Kirche, Kino, Friseur, Bibliothek sowie Kindergärten und Schulen. Es gab eine direkte Straßenverbindung zur damaligen Rhein-Main Air Base im südlichen Teil des Flughafens mit weiteren Einrichtungen. 1999 erfolgte der Beschluss zur endgültigen Schließung des Standorts. Die Übergabe des Geländes folgte im Jahr 2005.

Nach dem Abzug der amerikanischen Streitkräfte wurden zunächst Gebäude abgerissen, dann in den Jahren 2006/2007 die Gesamtfläche neu erschlossen und mit neuem Straßenraster zugeschnitten.

Zusätzliches Servicepersonal an den S-Bahnsteigen im Frankfurter Hauptbahnhof

(db/lk) Mit dem Ziel einer deutlichen Steigerung der Abfahrtspünktlichkeit wird seit Ende Februar bei der S-Bahn Rhein-Main in den Hauptverkehrszeiten Montag bis Freitag zwischen 6.30 und 9 Uhr sowie zwischen 15.30 und 19 Uhr am Bahnsteig Gleis 103/104 in Frankfurt Hauptbahnhof (tief) zusätzliches Servicepersonal eingesetzt. Bis zu sechs Fahrgasthelfer kümmern sich dabei in einem vierwöchigen Pilotversuch (bis Ende März) ausschließlich um die pünktliche Abfahrt der S-Bahnen.

Mit den Fahrgasthelfern wird eine der zusätzlichen Maßnahmen erprobt, welche die Deutsche Bahn und der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) gemeinsam erarbeitet haben, um die Qualität und Pünktlichkeit der S-Bahn RheinMain zu verbessern.

Eine der Hauptursachen für die Überschreitung der fahrplanmäßigen Haltezeiten ist die ungleichmäßige Verteilung der wartenden Fahrgäste am Bahnsteig. Ein erheblicher Anteil dieser Haltezeitüberschreitungen entfällt dabei auf Frankfurt Hauptbahnhof (tief). Durch den Einsatz von Servicepersonal am Bahnsteig soll die Information der Fahrgäste über die zu erwartende Halteposition der nächsten S-Bahn verbessert werden. Dadurch wird erreicht, dass sich die wartenden Fahrgäste gleichmäßiger über die gesamte Zug-

länge verteilen und alle Türen zum Einsteigen nutzen. Gleichzeitig wird auch Ansammlungen im Bereich der Treppenzugänge entgegengewirkt. Durch die lenkende Mitwirkung der Service-Mitarbeiter bei der Zugabfertigung lassen sich so die vorgesehenen Haltezeiten auch bei hohem Fahrgastaufkommen einhalten.

Während des laufenden Pilotversuches sind die Service-Mitarbeiter für die Kunden an den orangefarbenen Westen mit der Aufschrift „Fahrgastlenker“ erkennbar. Die Wirkung der genannten Maßnahmen auf die Haltezeiten, und damit letztlich auf die Abfahrtspünktlichkeit, wird während des Pilotversuchs in Frankfurt Hauptbahnhof (tief) vier Wochen lang gemessen und ausgewertet.

Der Fahrgastverband zeigt sich erfreut über die Maßnahme. Er schlägt weiterhin vor, wie bis Mitte 2005 praktiziert, wieder Aufsichten in den Tunnelbahnhöfen Frankfurt-Hbf, -Hauptwache und -Konstablerwache einzusetzen. Diese waren damals abgezogen worden. Die Deutsche Bahn begründete dies seiner Zeit mit einem neuen Informations- und Servicekonzept. Allerdings ist Pro Bahn & Bus der Ansicht, dass eine vor Ort anwesende Aufsichtsperson als Ansprechpartner nicht durch Kameras und Notrufsäulen zu ersetzen ist.



Frankfurt: Trassenvorschläge für den Lückenschluss Ginnheim – Bockenheim

(fl) Die Fahrgastzahlen im Frankfurter Nahverkehr wachsen ebenso stetig wie die Einwohnerzahl der Stadt. Einen Großteil des Fahrgastzuwachses haben die Schnellbahnen zu verkraften, zu denen die S-Bahnen und die hier so genannten U-Stadtbahnlinien U1 bis U9 zählen.

Das U-Stadtbahn-System hat jedoch eine gravierende Lücke. Die ab den 1960er Jahren aufgebaute Liniengruppe A mit der Nordweststadtlinie U1, den beiden Taunuslinien U2 und U3 und der Riedberglinie U8 mündet ausnahmslos im A-Tunnel, den sie quer durch den Stadtteil Dornbusch über die hoch belastete Eschersheimer Landstraße erreicht.

Eine hohe Störanfälligkeit zeichnet das System aus, zudem wird die dichte Zugfolge in der Eschersheimer Landstraße als Barriere empfunden. Außerdem erreicht der A-Tunnel nicht den prosperierenden Stadtbereich Bockenheimer Warte – Messe – Hauptbahnhof.

Diese Achse wird von der Linie U4 erschlossen, die bauhistorisch betrachtet zum B- und D-Tunnelsystem gehört. Zwi-

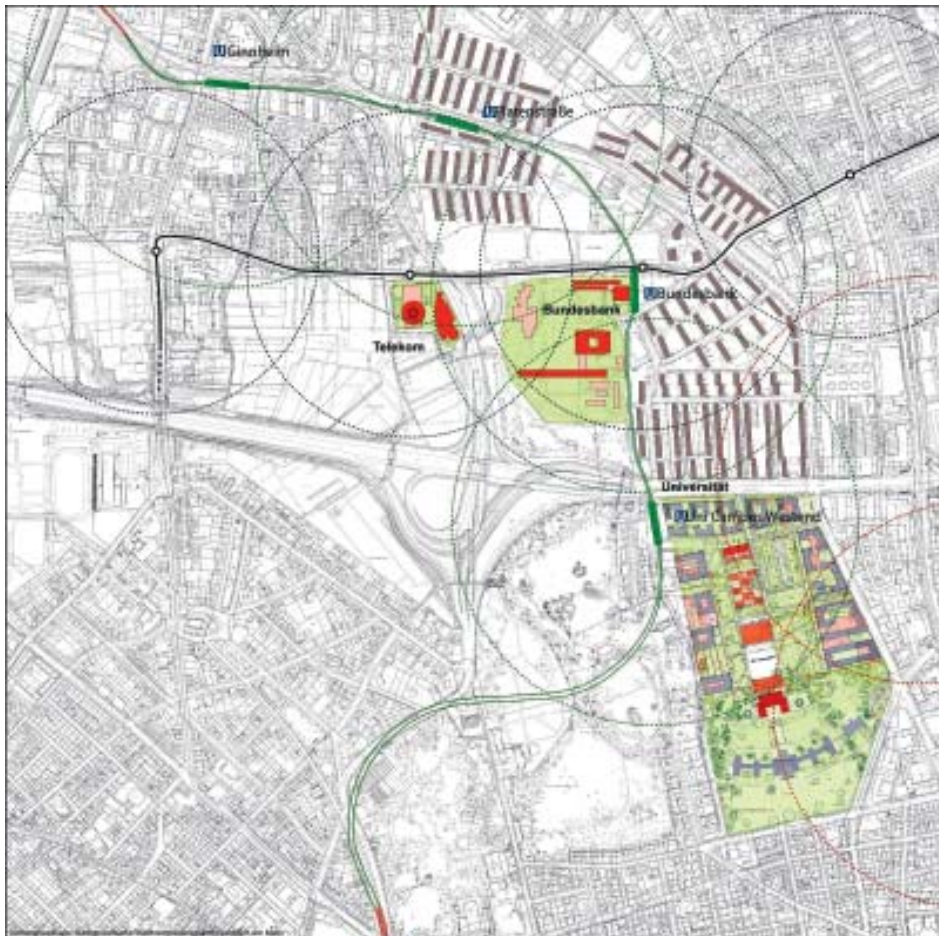
Mit dem Bau einer Verbindungsstrecke könnte die heutige Linie U1 mit der U4 verbunden werden

*Foto:
Friedrich Lang*



schen dem U4-Endpunkt Bockenheimer Warte und der Station Ginnheim des A-Tunnelsystems klafft eine nur etwa zwei Kilometer lange Lücke. Die Strecke wird oberirdisch von der Tram 16 bedient, es besteht ein Umsteigezwang in Ginnheim. Der Lückenschluss war stets Bestandteil der Frankfurter U-Stadtbahnplanungen, wurde aber aus unterschiedlichsten Gründen bislang nicht verwirklicht.

Die naheliegende Lösung, die Fortführung des B/D-Tunnels von der Bockenheimer Warte entlang der 16er-Trasse bis nach Ginnheim – mit oder ohne oberirdische Anteile – wurde 2006 vom Stadtparlament gestoppt. Widerstand regte sich



Die neue Verbindungsstrecke würde die Endhaltestellen der U1 (links oben) und der U4 (Mitte unten) zusammen führen. Neue Haltepunkte wären Grüneburgpark (Universität), Bundesbank und Platenstraße Grafik: Initiative Ginnheimer Kurve,

Kartengrundlage: Stadtgrundkarte Stadtvermessungsamt Frankfurt am Main

unter anderem gegen die als schlechter empfundene Erschließungswirkung der U-Stadtbahn auf Grund des deutlich größeren Haltestellenabstandes.

Dabei gibt es zum Lückenschluss eigentlich keine Alternative und in naher Zukunft

stellt sich eher die Frage nach dem „wie“ als diejenige nach dem „ob“. Denn Frankfurt wächst, besser boomt, gerade in den nördlichen Stadtteilen. Eine Entwicklung, von der selbstverständlich auch Oberursel und Bad Homburg profitieren. Mit der



Bei der Riedberglinie U9 wurde der Lückenschluss zwischen zwei bestehenden Strecken bereits erfolgreich durchgeführt

Foto: Friedrich Lang

Riedbergstrecke und der Verbindungskurve zur Nordweststadt wurden in den letzten Jahren wichtige Voraussetzungen geschaffen, um die Taunuslinien und die Riedberglinie über Ginnheim zur Messe und zum Hauptbahnhof führen zu können.

Folgerichtig ist seit kurzem der Lückenschluss auch wieder Gegenstand der Kommunalpolitik. Auch Verkehrsinitiativen wie die „Initiative Rettet die U5“ mischen sich in die Diskussion ein. Diese Initiative, die sich in der Zeit der Diskussion um die Zuordnung der U5 ins Nieder- oder Hochflurnetz gegründet hatte, favorisiert für den Bockenheimer-Ginnheimer Lückenschluss eine gänzlich andere Streckenführung.

Die „Ginnheimer Kurve“ mit einer Streckenführung von Ginnheim über die Platenstraße östlich der Deutschen Bundesbank und westlich der Goethe-Universität

im Westend bis zur Bockenheimer Warte hat nach Ansicht der Initiative eine deutlich bessere Erschließungsfunktion als die 2006 (vorläufig?) verworfene Trasse. Drei Zwischenstationen könnten entstehen: Platenstraße, Bundesbank und Grüneburgpark (Unicampus Westend). Die Streckenführung wäre ganz überwiegend oberirdisch.

Ein zweiter Vorschlag favorisiert die Route „Neue Rosa-Luxemburg-Straße“ mit einer Trasse über die Platenstraße östlich der Deutschen Telekom und einer Weiterführung über die umgebaute Rosa-Luxemburg-Straße bis zur Bockenheimer Warte.

Bis zum Sommer will der Magistrat der Stadt Frankfurt den Stadtverordneten über einen Kosten- und Zeitplan zu den beiden Trassenvorschlägen berichten.

HLB bestellt 30 „Grinsekatten“ bei Alstom

(hpg) Mit der von der Hessischen Landesbahn gewonnenen Ausschreibung für die beiden RMV-Linien 55 und 75 sollen ab Dezember 2018 erstmals in Hessen Elektrotriebzüge vom Typ Coradia Continental der Firma Alstom zum Einsatz kommen. Der von Eisenbahnfreunden geprägte Spitznamen „Grinsekatte“ ergibt sich durch die markante Frontpartie.

Im Januar 2015 hatte der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) das Vergabeverfahren für das Teilnetz Südhessen-Unterrhein gestartet, das aus zwei Regionalbahnlinien besteht. Die Linie 75 verläuft von Wiesbaden über Mainz und Darmstadt nach Aschaffenburg, die Linie 55 von Frankfurt/M. Hbf über Offenbach bzw. Frankfurt Ost nach Hanau, Aschaffenburg und Laufach. Die Leistungen umfassen im Fahrplanjahr 2019 insgesamt ca. 2,5 Mio. Zugkilometer, davon entfallen ca. 1,9 Mio. Zugkm auf den RMV, ca. 500.000 Zugkm auf die bayerische BEG und ca. 100.000 Zugkm auf den Zweckverband SPNV Süd aus Rheinland-Pfalz. Die Gesamtmenge kann im Rahmen eines Zu- und Abbestell-

kontingents über die Vertragslaufzeit angepasst werden. Der Vertrag beginnt am 9. Dezember 2018 und endet am 10. Dezember 2033.

Anfang Oktober 2015 gab der RMV die Entscheidung bekannt, dass die Hessische Landesbahn GmbH als neuer Betreiber die beiden Linien übernimmt, da sie das qualitativ beste und wirtschaftlichste Angebot abgegeben hatte.

Auf den beiden Strecken werden neue Elektrotriebzüge vom Typ Coradia Continental zum Einsatz kommen. Mitte Dezember bestellte die HLB bei Alstom 13 drei- und 17 vierteilige Triebzüge im Gesamtwert von rund 160 Mio. Euro, die am Standort

Die Grafik zeigt die aktuelle Designstudie des Alstom Coradia Continental für die HLB. Wie bereits bei den Flirt-Triebwagen wird die HLB auf zusätzliche Dachverkleidungen verzichten.

Grafik: Alstom



Salzgitter gebaut werden sollen. Mit der Betriebsaufnahme soll den Kunden erstmals im RMV-Netz ein kostenfreies WLAN angeboten werden. Das Echtzeit-Fahrgast-Informationssystem soll auch Verbindungsdaten anzeigen. Zu den weiteren Annehmlichkeiten der neuen Fahrzeuge zählen Steckdosen an den Plätzen und stufenlose Einstiege in die Fahrzeuge. Vier bzw. fünf Mehrzweckbereiche sollen ausreichend Platz für Rollstühle, Fahrräder und Kinderwagen bieten. Da die Antriebsausrüstung auf dem Dach angeordnet ist, kann der Innenraum großzügig gestaltet werden und ein breiter und stufenfreier Gang wird für einen besseren Fahrgastfluss im Zug sorgen.

Auf eine Kleine Anfrage im Hessischen Landtag benannte der RMV das zukünftige Platzangebot für die RMV-Linie 75 (Wiesbaden-Darmstadt-Aschaffenburg) in der Hauptverkehrszeit (HVZ) mit 400 Sitzplätzen, 30 Radstell- und vier Rollstuhlstellplätzen, in schwächer nachgefragten Fahrplanlagen mit 227 Sitz-, 18 Radstell- und zwei Rollstuhlstellplätzen. Zum Vergleich werden in den aktuell von DB Regio eingesetzten Doppelstock-Wendezügen in der HVZ 342 Sitz-, 20 Radstell- und zwei

Rollstuhl-Stellplätze und außerhalb der HVZ 208 Sitzplätze bei gleicher Zahl von Rad- und Rollstuhlplätzen angeboten.

Veit Salzmann, Geschäftsführer der HLB GmbH, erklärte den Wechsel von den bisher für die HLB eingesetzten Flirt-Triebwagen zu den Coradia Continental mit deren größeren Antriebsleistung und Höchstgeschwindigkeit von 160 Stundenkilometern. Damit soll sich die Pünktlichkeit vor allem zwischen Mainz und Darmstadt auf der Linie 75 verbessern. Darüber hinaus wird es laut RMV an den wichtigen Umsteigebahnhöfen bessere Anschlüsse und Übergangszeiten geben, beispielsweise beim Umstieg in Aschaffenburg aus Richtung Darmstadt nach Würzburg.

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

Erratum

(1k) Beim Artikel über das ESTW Friedberg in Hessenschiene 102 hat sich der Fehlerteufel eingeschlichen. Die Bahnhöfe Friedberg (Hess) mit Bad Nauheim sowie Bad Vilbel (ESTW-Unterszentrale) werden mittlerweile alle

aus der Betriebszentrale Frankfurt (Main) ferngesteuert. Nur der Bahnhof Assenheim (Oberhess) ist weiterhin örtlich besetzt. Wir bitten den Fehler zu entschuldigen.

Anschlussverluste durch neues Stellwerk

(jl) Seit der Umstellung der Signaltechnik des Bahnhofs Friedberg auf ein elektronisches Stellwerk (ESTW) häufen sich die Beschwerden von Fahrgästen über Anschlussverluste. Besonders Reisende, die von leicht verspäteten Zügen der Main-Weser-Bahn auf die anderen Strecken umsteigen möchten, sehen oft nur noch die Rücklichter ihres Zuges, wenn sie den Abfahrtsbahnsteig erreicht haben.

Vor der Zeit des ESTW hatte der Fahrdienstleiter in Friedberg aufgrund des Stellwerkstandorts nahe an den Bahnsteigen alle Gleise im Blick. Bei Verspätungen von wenigen Minuten ließ er die Anschlusszüge warten und stellte die Ausfahrt erst dann, wenn die Fahrgäste ihren Zug erreicht hatten.

Beim neuen Stellwerk sitzt der Fahrdienstleiter in Frankfurt und hat keinen direkten Überblick mehr über das Betriebsgeschehen. Auf zuverlässige Anschlüsse wird scheinbar keine Rücksicht mehr genommen, sodass die Anschlusszüge pünkt-

lich abfahren, obwohl ein Großteil der Fahrgäste sich noch in der Bahnstufenunterführung befinden.

Das Problem ist bei der Bahn, dem RMV und ZOV-Verkehr bekannt; es hat dazu auch schon ein Treffen stattgefunden. Lösungsmöglichkeiten wurden jedoch nicht gefunden. Nach Beobachtungen von Pro Bahn & Bus hilft zur Zeit nur eine Möglichkeit: Beim Zugbegleiter den Anschluss vormelden.

Wenn sich abzeichnet, dass der erste Zug mit mehreren Minuten Verspätung in

Friedberg ankommen wird, sollte sich der Fahrgast an das Zugpersonal wenden und darum bitten, dass der Anschlusszug wartet. Noch höher wird die Wahrscheinlichkeit, dass der Zug wartet, wenn zahlreiche Fahrgäste den gleichen Zug erreichen möchten (Anzahl der Fahr-



Früher hatte der Fahrdienstleiter vom Stellwerk aus einen guten Überblick über die Bahnsteige



Friedberg heute: Der komplette Bahnhof wird von Frankfurt aus gesteuert. Ein Sichtkontakt des Fahrdienstleiters auf die einfahrenden Züge ist nicht mehr möglich Foto: Hans-Peter Günther

gäste nennen!). Das Personal meldet in Frankfurt den Anschlusswunsch und der Fahrdienstleiter lässt den Anschlusszug entsprechend später ausfahren.

Kommentar: Neue Technik, aber der Fahrgast ist der Dumme

Für 77 Millionen Euro wurde in den vergangenen Jahren in und um Friedberg ein neues, leistungsfähiges Stellwerk errichtet. Doch was hat es dem Fahrgast gebracht? Spätestens dann, wenn er zwei oder dreimal innerhalb kurzer Zeit seinen Anschlusszug davon fahren sieht und eine halbe oder sogar ganze Stunde warten muss, wird er sich überlegen, ob die Bahn für ihn noch ein attraktives Verkehrsmittel ist.

Wenn schon neue Technik, warum kann diese dann nicht auch die Anschlusssicherheit gewährleisten, die es früher gegeben hat? Die Verkehrsströme und Umsteigebeziehungen der Fahrgäste sind durch Verkehrszählungen bekannt. Es dürfte programmiertechnisch kein Problem sein, ein Signal bei geringfügiger Verspätung des Zubringerzugs erst dann auf Fahrt zu stellen, wenn die leicht verspäteten Fahrgäste im Zug sind. Weitere Möglichkeit: Mit einer Smartphone-APP könnten Fahrgäste ihren Anschlusswunsch direkt melden, ohne auf das Zugpersonal angewiesen zu sein.

Davon profitieren alle: Die Fahrgäste, denen der Zug nicht vor der Nase wegfährt, die Bahn, weil die Anschlusssicherung automatisch funktioniert und der RMV, weil er keine Fahrgastverluste durch die ungenügende Anschlusssicherung zu befürchten hat. Die neue Technik muss auch dem Fahrgast zugute kommen!

Jürgen Lerch

SDE-Förderpreis 2015 für die Werkstatt- und Bahnsteighalle des Hessencourrier

(fl) Die Stiftung Deutsche Eisenbahnen hat ihren Förderpreis des Jahres 2015 dem nordhessischen Verein Hessencourrier verliehen. Die Stiftung würdigt mit dem Preis vor allem den Aufbau der neuen Hessencourrier-Basis in Kassel.

Der nachstehende Text zitiert die Laudatio von Heimo Echensperger, Vorsitzender des Verbandes Deutscher Museums- und Touristikbahnen:

„Der Hessencourrier hat den Schwerpunkt seiner Arbeit auf den Erhalt und die Demonstration von Fahrzeugen der Kassel-Naumburger-Eisenbahn (KNE) und der hessischen Nebenbahnen gesetzt und kann mit seiner heutigen Sammlung die Fahrzeugentwicklung der ersten 60 Jahre des vergangenen Jahrhunderts in diesem Bereich nachzeichnen. In Verbindung mit der ebenfalls im Besitz des Vereins befindlichen KNE-Dampflok 206 kann ein originaler KNE-Personenzug gebildet werden.

Der technische und betriebliche Mittelpunkt der Vereinsarbeit war stets in Kas-

sel-Wilhelmshöhe. Dort konnten zunächst nicht mehr benötigte Betriebsanlagen der KNE genutzt werden. Mit der Bahnreform kam es erfreulicher Weise wieder zu einer Aufschwung der regionalen Eisenbahnen im Personenverkehr. Für den Hessencourrier hatte dies allerdings zur Folge, dass das bisher benutzte Betriebsgelände wieder von der KNE (bzw. der Cantus-Verkehrsgesellschaft – Anmerkung der Red.) beansprucht wurde.

In dieser Situation gereichte es dem Hessencourrier zum Vorteil, sich mit seiner Arbeit und seinem Fahrtenangebot seit je in das regionale Leben integriert zu haben und so zu einem unverzichtbaren Bestandteil von Kassel und seinem Umland geworden zu sein. Auf dieser Basis erfuhr

Mit der neuen Halle können sowohl die Fahrzeuge wettergeschützt abgestellt und gewartet werden, aber auch die Fahrgäste im Trockenen auf den nächsten Zug warten.

Foto: Philipp Donth



Am alten Standort mussten früher viele der seltenen Wagen im Freien abgestellt werden. Im Bild ein vierachsiger Personenwagen der Bauart Langenschwalbacher (14.9.2006)



der Hessencourrier die nötige Unterstützung, um unweit seines bisherigen Domizils im Bereich eines an die KNE anschließenden, von der Bundeswehr aufgegebenen, Gleisanschlusses einen neuen Standort zu errichten, der 2007 bezogen werden konnte.

Bei der Errichtung der neuen Betriebsanlage widerstand der Hessencourrier der Versuchung, eine historisierende Bahnhofsanlage zu schaffen, die es so für die KNE in Kassel nie gegeben hat. Stattdessen wurden die vorhandenen personellen und finanziellen Mittel darauf konzentriert, eine Infrastruktur zu schaffen, welche das im Fahrzeugsektor Erreichte nachhaltig unterstützt. So wurde eine kombinierte Bahnsteig- und Abstellhalle errichtet, die einerseits den verkehrlichen Bedürfnissen dient und es gleichzeitig erlaubt, zwischen den Betriebstagen fast alle Fahrzeuge witterungsgeschützt abzustellen. Dadurch wird der Erhalt der historischen Fahrzeuge wesentlich unterstützt und gleichzeitig das ehrenamtliche, zur Verfügung stehende Arbeitsvolumen nicht für wiederholte Konservierungsmaßnahmen verbraucht.

Ein in die Halle integriertes Gebäude für die Logistik für den Service im Zug und mit Sozialräumen für den Verein erleichtert die Arbeit zusätzlich. Ein Stück unterhalb des Bahnhofs wurde eine mehrständige Werkstatthalle errichtet, die über eine Kranbahn

über alle Gleise und eine Grube verfügt. Auch hier wurde der Vorzug einer modernen Ausgestaltung gegeben, die eine effiziente ehrenamtliche Arbeit unterstützt. Mit seiner zentralen Lage und der grundsätzlichen Bereitschaft der Unterstützung „durchreisender“ Museumsfahrzeuge geht der potentielle Nutzen noch über den Hessencourrier hinaus.

In Anbetracht der Tatsache, dass ehrenamtliche Arbeit nur beschränkt verfügbar ist, muss es darauf ankommen, diese langfristig bestmöglich für den Hauptzweck – hier im Fall des Hessencourrier der Erhalt der Kleinbahnfahrzeuge und deren Betrieb – zu nutzen und möglichst wenig davon für Arbeiten zu verwenden, die keinen unmittelbaren Beitrag hierzu leisten und eventuell nur im Prinzip veränderlichen Umständen geschuldet sind. Die Stiftung Deutsche Eisenbahn ist der Ansicht, dass dies dem Hessencourrier mit seiner in Kassel-Wilhelmshöhe errichteten Betriebsanlage in beispielhafter Weise gelungen ist, diese Voraussetzung für eine nachhaltige Zukunft zu schaffen, weshalb er mit dem SDE-Förderpreis 2015 ausgezeichnet wird.“

Buchtip: Marburg–Die Stadt und ihr Bahnhof Zur Entwicklung des Schienenverkehrs und des Marburger Bahnhofsviertels

(ac) Die Stadt Marburg ist mit Recht stolz auf ihren Bahnhof, denn er wurde von der Allianz pro Schiene zum Bahnhof des Jahres 2015 gekürt. In einer umfangreichen Veröffentlichung hat die Stadt Marburg sämtliche Aspekte des Bahnhofs Marburg und seines Umfeldes von verschiedenen Autoren beleuchten lassen.

Es handelt sich also um einen Sammelband mit einer Reihe von Ausarbeitungen. Für Eisenbahnfreunde sind dabei vor allen zwei Aufsätze von Dr. Lutz Münzer interessant. Einmal beschreibt er auf 40 Seiten die Entwicklung des Streckennetzes um Marburg. Hier erfährt selbst der Kenner hessischer Eisenbahngeschichte viel Neues über Planungen und schließlich ausgeführte Bahnen rund um die hessische Universitätsstadt, die umfangreiche Recherchen in den Archiven, schwerpunktmäßig im Hauptstaatsarchiv Marburg, zutage förderten.

Ein zweiter, 140 Seiten langer Aufsatz von Lutz Münzer behandelt den Bahnhof Marburg, seinen Verkehr, den Betrieb und die Anlagen. Hier werden die Gebäude, (Gleis-)Anlagen und Funktionen des Bahnhofs und des ehemaligen Bahnbetriebswerkes beschrieben. Die Texte werden durch umfangreiche Illustrationen wie Gleispläne, Fahrplanauszüge und sehr viele Fotos verschiedener Epochen ergänzt.

Weitere Autoren beschreiben die Standortsuche für den Bahnhof Marburg, die Entwicklung des Bahnhofsviertels, die Arbeiten zur Modernisierung und Umgestal-



tung des Bahnhofs und Bahnhofsvorplatzes zu einer modernen Verkehrsdrehscheibe und die heutige Nutzung der von der Bahn nicht mehr benötigten Gebäude.

Insgesamt entstand ein sehr interessantes Werk zur Geschichte und Gegenwart des Bahnhofs Marburg, welches für die Interessenten an hessischer Eisenbahngeschichte sehr zu empfehlen ist, zumal angesichts der guten Wiedergabequalität der Abbildungen und des sehr günstigen Preises.

Die Stadt und ihr Bahnhof

Zur Entwicklung des Schienenverkehrs und des Marburger Bahnhofsviertels

Marburger Schriften zur Geschichte und Kultur, Band 103).

Herausgegeben von der Universitätsstadt Marburg. Marburg 2015. 400 Seiten, Format DIN A5, gebunden. Zahlreiche SW- und Farbfotos sowie Karten, Pläne und Zeichnungen. Rathaus-Verlag, Markt 8, 35037 Marburg. ISBN 978-3-942487-04-7. Preis 18,- Euro

Wetzlar: Stadtrundfahrt für 50 Cent

(fl) Eine sehr preiswerte Stadtrundfahrt durch eine interessante hessische Stadt ermöglicht der Wetzlarer Citybus. Primär dient die Linie zwar der Erschließung und Verbindung der weit auseinander liegenden Innenstadtbereiche „City“ und „Altstadt“, sie lässt sich aber auch bestens zum Erreichen der unterschiedlichsten Sehenswürdigkeiten benutzen.

Start und Ziel ist am Bahnhof Wetzlar, in dessen unmittelbarer Nähe auch das Einkaufszentrum „Forum“ liegt. Die Fahrt geht zunächst durch den Fußgängerbereich Bahnhofstraße, eine Gegend, die stark mit dem Strukturwandel des Einzelhandels zu kämpfen hat. Nach der ersten Lahnquerung und dem Anstieg zur Altstadt wird es richtig interessant. Der Citybus hält direkt neben dem Wetzlarer Dom, an dem samstags auch einer der Wochenmärkte stattfindet.

In der anschließenden Passage durch die Schmiedgasse wird den Fahrern ihr ganzes Können abverlangt, denn der Bus vom Typ Solaris Urbino 8,6 passt gerade so um die Ecken. Entspannter wird die Fahrt wieder am Goldfischteich und entlang der Brühlsbachstraße mit ihrer großbürgerlichen Bebauung. Ein weiterer Schlenker führt in die untere Altstadt mit den Bereichen Schillerplatz und Steighausplatz. Ohne diesen kleinen Umweg kämen die berühmten Leicawerke in Sichtweite, in denen heute unter anderem noch hochwertige Mikroskope gefertigt werden. Die Fahrt über die zweite Lahnbrücke ermöglicht den Blick auf Wetzlars absolute Schokoladenseite mit der alten Lahnbrücke und dem darüber aufsteigenden Altstadtberg, gekrönt vom Dom. Und schon bald ist wieder der Bahnhof erreicht.

Die Wetzlarer Citybuslinie ist ein sogenannter Marktverkehr und kein Linienver-

kehr im Sinne der ÖPNV-Regularen. Es kommt ausschließlich der Haustarif zur Anwendung (50 Cent pro Fahrt, 1 Euro pro Kleingruppe mit drei Personen).

Die Betriebszeit ist werktags von 10 bis 19 Uhr, samstags endet der Betrieb um 14 Uhr. Die Linie wird im 30-Minutentakt betrieben und es werden ganz überwiegend gesondert eingerichtete Haltestellen angefahren, die auch in ihrer Gestaltung deutlich abweichen.

Die Linie wird als Ringlinie im Uhrzeigersinn befahren. Betreiber sind die Wetzlarer Verkehrsbetriebe. Der Verkehr wird auf Grund des niedrigen Tarifs relativ hoch bezuschusst. Es besteht aber offensichtlich politischer Konsens in dem Bestreben, Nachteile der Altstadt, die durch die Entwicklung des Einkaufsbereichs „Forum“ entstanden sind, mit dem Citybus abzumildern. Das Verkehrsmittel wird aktiv beworben, unter anderem mit Hinweisen im „Forum“ und durch eine werbewirksame Gestaltung des Fahrzeugs. Ob die Zielgruppe „Kunden der Altstadt“ ausreichend erreicht wird, sei dahingestellt. Gerne und intensiv genutzt wird der Citybus auf jeden Fall von Bewohnern der Altstadt, darunter viele ältere Menschen.



Edertalbahn Korbach - Frankenberg NVV-Linie R42 Pfeifen stört Anwohner

(js) Aufgrund einiger Beschwerden von Anwohnern und Feriengästen in der Nähe von Herzhausen über die Pfeifsignale der Kurhessenbahnzüge vor Bahnübergängen kommen wieder Diskussionen über die Beseitigung und Sicherung von Überwegen zustande. Der Landkreis Waldeck-Frankenberg verhandelt mit der Kurhessenbahn über eine Lösung des Problems. Durch eine technische Sicherung von Übergängen verstummen nicht nur die Pfeifsignale, weiterhin wird auch die Sicherheit auf der Straße und der Schiene erhöht.

Der Landkreis hat bereits beschlossen, sich auch finanziell zu beteiligen, allerdings

dürften die vorgesehenen Mittel nur für die Sicherung eines Bahnübergangs ausreichen. Gesetzlich werden die Kosten zur Sicherung von Wegübergängen in Drittelteilung geregelt, daran beteiligt sind Bahn, Kreis und der Eigentümer der Straße, also Gemeinde, Kreis oder Bund.

Bahnlogistik-Zentrum Limburg Ganzzug mit Holz beladen

(hpg) Nachdem 2013 und 2014 die Salzburger Eisenbahn TransportLogistik GmbH (SETG) jeweils mindestens einen Ganzzug mit Rundholz von Limburg (Lahn) zu einem Zellstoffwerk nahe Stendal abfuhr, gab es 2015 eine Pause. Mitte März 2016 erfolgte die Beladung eines 520 m langen Leerzuges an der neuen Seitenrampe des Bahnlogistik-Zentrums in Limburg. Der aus 22

Bei dem Streckenfest am 13. September 2015 fährt 212 376-8 mit einem Personenzug durchs Edertal bei Kirchlotheim. Eine Pfeiftafel weist auf einen nahen Bahnübergang ohne technische Sicherungsanlagen hin. Foto: Jürgen Schmied





Der beladene Holzzug im Limburger Bahnhof Foto: Hans-Peter Günther

Transwaggon-Wagen bestehende Zug war von der blauen 145 030 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH (PRESS) nach Limburg überführt und von 295 049 der Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH an die Seitenrampe rangiert worden.

An den Tagen zuvor hatten zahlreiche Holztransporter bereits Rundholz im Bereich des Terminals vorgestapelt. Insgesamt 45 Lkw-Transporte erfolgten aus den Wäldern der Region nach Limburg. Die Beladung des Zuges begann noch in der Nacht und konnte bereits am Mittag des nächsten Tages abgeschlossen werden.

Für die Überstellung des mit 1200 t Nadelholz beladenen Zuges von der Seitenrampe in das Abfahrtsgleis kam erneut die grüne 295 der Brohltalbahn zum Einsatz, bevor die E-Lok der PRESS den Zug nach Sachsen-Anhalt an den Haken nahm.

Main-Weser-Bahn Marburg - Gießen - Frankfurt RMV-Linie 30 Wegfall von RE-Halten

(j1) Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 halten in der morgendlichen Hauptverkehrszeit von 6.40 bis 8.30 Uhr in Großen Linden und Langgöns keine Züge mehr, die direkt nach Frankfurt fahren. Betroffen sind laut Zeitungsangaben 140 bis 180 Fahrgäste. In Großen Linden kam es zu Protesten durch den CDU-Parlamentarier Hendrik Lodde, welcher beim Landkreis Gießen, dem RMV und beim Land Hessen intervenierte.

Früher fuhr gegen 7.15 Uhr ein Doppelstockzug von Marburg kommend in Gießen ab und bediente dann fast alle Unterwegshalte bis Friedberg. Dieser Zug wurde gestrichen; stattdessen verkehrt neu in ähnlicher Zeitlage ein Mittelhessenexpress. Dieser hält zwischen Gießen und Friedberg



Durchfahrender Mittelhessenexpress statt haltendem Doppelstockzug: Das Zugangebot in Langgöns und Großen Linden hat sich verschlechtert

aber nur in Butzbach und Bad Nauheim. Fahrgäste aus den anderen Bahnhöfen müssen zuerst mit einem Nahverkehrszug nach Butzbach oder Friedberg fahren, wo sie auf einen schnellen Regionalexpress nach Frankfurt umsteigen können.

Bei einer Sitzung des Ausschusses für Bau, Planung und Umwelt in Großen Linden Anfang Februar erläuterte RMV-Bereichsleiter Thomas Busch, dass der Wegfall der Halte den fehlenden Trassen im Bereich Friedberg – Frankfurt geschuldet sei. Erst wenn der viergleisige Ausbau dieses Abschnitts vorhanden ist, könnten auch wieder mehr durchgehende Züge an den kleineren Stationen zwischen Gießen und Friedberg halten.

Pro Bahn & Bus kann diese Begründung nicht überzeugen: Sowohl der alte Doppelstockzug wie der neue Mittelhessenexpress nutzen/nutzen von Friedberg bis Frankfurt die gleiche zeitliche Trasse. Dem RMV scheint es hauptsächlich darum zu gehen, auch in der morgendlichen Hauptverkehrszeit auf Biegen und Brechen seinen sauberen Mittelhessenexpress-Studentakt hin zu bekommen. Laut RMV wäre aber auch die

Neuordnung von Zugverkehren nördlich von Gießen die Ursache für den Wegfall der Halte. Schaut man sich den aktuellen Fahrplan genauer an, so muss man feststellen, dass eine Fahrt des ehemali-

gen Doppelstockzugs nördlich von Gießen auch heute noch in gleicher Zeitlage möglich wäre.

Main-Lahn-Bahn Frankfurt - Limburg RMV-Linien S2, R20, R21 Bahnhof Niedernhausen wird bis Mitte 2018 barrierefrei

(hpg) Mitte September 2015 stellte Bernd Moritz von der DB Station & Service AG im Rathaus von Niedernhausen die Baupläne für die Modernisierung des Bahnhofs vor. Im Mittelpunkt der Arbeiten, die in diesem Jahr beginnen und bereits 2017 weitgehend beendet sein sollten, steht vor allem der barrierefreie Umbau des Bahnhofs. Rund 6000 Reisende nutzen die Verkehrsstation, die nicht nur Endpunkt der S-Bahnlinie S2 ist, sondern auch für die meisten Triebwagen der Linie 21 von und nach Wiesbaden. Daher bestehen viele Umsteigebeziehungen zu den Regionalzügen der Linie 20 zwischen Limburg und Frankfurt. Mit dem Bau von drei Aufzügen sollen die Treppenbereiche in der Unterführung wesentlich vergrößert werden.



Die Bahnsteiganlagen in Niedernhausen sollen umfangreich modernisiert werden

Foto: Pro Bahn & Bus

und an ICE-Bahnhöfen geben.

Auch im Bereich Osthessen wurden diese Reduzierungsmaßnahmen vollzogen. An den Bahnhöfen Bebra, Fulda und Lauterbach gibt es jeweils noch einen Briefkasten mit täglicher Leerung, wobei es der am Nordbahnhof in Lauterbach, direkt neben dem Eingang zur Pro Bahn & Bus-Geschäftsstelle, nunmehr der einzige Postkasten mit Sonntagsleerung im gesamten Altkreis Lauterbach ist.

dem Eingang zur Pro Bahn & Bus-Geschäftsstelle, nunmehr der einzige Postkasten mit Sonntagsleerung im gesamten Altkreis Lauterbach ist.

Der einzige Briefkasten mit Sonntagsleerung entlang der Vogelsbergbahn: Direkt neben der Landesgeschäftsstelle von Pro Bahn & Bus

Foto: Stefan Sitzmann

Ein wichtiges Thema für die Aufenthaltsqualität an diesem wichtigen Umsteigebahnhof sind die Bahnsteig-Überdachungen. Diese sollen mit einer Länge von fünfzig Metern den Bereich über den Aufzügen, den Treppenanlagen und noch einen Teil des Bahnsteigs abdecken. Dieser Schutz fehlt bislang am Bahnsteig 3/4, an dem die Züge von Frankfurt nach Limburg und die Triebwagen der „Ländchesbahn“ aus Wiesbaden ankommen bzw. abfahren.

Außerdem sollen das Informationssystem modernisiert und die Beleuchtungsanlagen erneuert werden. Das Vordach am Empfangsgebäude (Gleis 1) soll erhalten bleiben und saniert werden. Es stellt eine wichtige Verbindung zwischen dem Busbahnhof und den Bahnsteigen her.

Briefkästen mit Sonntagsleerung reduziert

(si) Die Deutsche Post AG hat im Frühjahr 2016 die Anzahl der Briefkästen mit Sonntag- und Feiertagsleerung von bislang 11.000 auf nur noch 2.000 reduziert. Bundesweit gibt es insgesamt etwa 112.000 Briefkästen. Nach den Plänen soll es Briefkästen mit Sonntagsleerung nur noch in Kreisstädten



Hessen vorn – im Führerstand

(fl) Auch heute, viele Jahre nach der Schienenbus-Ära, wird mancher Fahrgast unfreiwilliger Zeuge des einen oder anderen Gesprächs im Führerstand hessischer Züge. Hören wir rein, was sich neulich der Triebfahrzeugführer (Tf) und die Zugbegleiterin (Zub) eines expandierenden Verkehrsunternehmens irgendwo im Hessischen zu erzählen hatten:

Tf: „Früher, da war’s besser. Da habbe sich die Mensche gefreut, wenn die Hessebahn eine Strecke übernommen hat.“

Zub: „Die gude alte HLB. Komm – geh fodd...“

Tf: „Wenn ich’s doch sag’. Die erste VT2E in Hundstadt, die war’n so neu unn uffreeschend wie Apollo 11 uff’m Mond.“

Zub: „Heut sieht’s ganz anners aus. Bei jeder Streck’ die dumme Sprüch, von weeche ’erbarme – zu spät – die Hesse komme...“

Tf: „Erbarme – die Hesse komme zu spät’, so rum muss es doch heiße?“

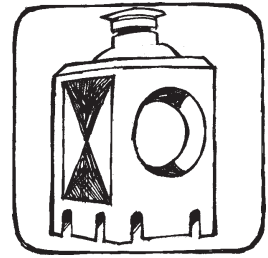
Zub: „Egal, passt so un so. Am Biggensee isses ganz schlimm. Im Kriesch wär’n die Züch regelmäßischer gefahr’n als bei der Hessebahn, sacht da neulich einer.“

Tf: „So ganz unrecht hat der da gewiss net. Es läuft anfach net mehr so rund als wie früher. Aus welchem Grund sin mir noch gleich aus Bayern rausgefloge?“

Zub: „Aus’m Kahlgrund.“

Tf: „Ganz unschuldisch sind die Ufftraggeber aach net. Bei so’em Riesenpaket wie der Dreiländerbahn hat’s wohl jeder am Anfang schwer.“

Zub: „Aber die Fahrplän war’n schon be-



kannt. Selbst die vom hohe Westerwald.“

Tf: „Da peift uns jetzt der Wind ganz kalt midde in’s Gesicht.“

Zub: „Eigentlich bräucht unser Firma mal ne Verschnaufpause.“

Tf: „Die nächste Ausschreibung kommt bestimmt, sagt der Chef.“

Zub: „Bin gespannt, wo wir dann lang fahr’n.“

Tf: „In NRW und Rheinland-Pfalz simmer schon. In Niedersachsen und Thüringen fahr’n die Töchter rum. In Bayern wolle se uns net hawwe. Bleibt Bade-Württebersch.“

Zub: „Ich weiß ach schon, wo wir da hinpasse wie die Faust auf’s Auge.“

Tf: „Wohin?“

Zub: „Uff die Hermann–HESSE–Bahn“

Tf: „Uihh – da soll die Albtalbahn für die Infrastruktur zuständigisch werde.“

Zub: „Die Hessenbahn fährt Hessebahn, der Alptraum für die Albtalbahn!“

Tf: „Bist Du abber heut’ widder bös...“

Damit endet unser Blick in einen Führerstand auf einer kleinen Strecke, irgendwo im Hessischen.

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 103

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

