

HESSEN SCHIENE

Nr. 104

Juli - September 2016



- Vertragsverlängerung für Kurhessenbahn
- Neues IC-Konzept der DB unter der Lupe
- Rüdesheim: Bahnsteige wie vor 160 Jahren



GUTE FRAGE, NÄCHSTE FRAGE ...

Karikatur: Jürgen Janson

Impressum

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

Druck Druckhaus Gratzfeld, Butzbach
Auflage 1400 Exemplare

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Hermann Hoffmann, Friedrich Lang, Jürgen Lerch, Hans-Peter Günther, Oliver Günther, Michael Kolb, Jürgen Schmied, Stefan Sitzmann, Nordgau, Lars Kühnemund, Horst Lorenz, Franz Grolig, Stefan Grasshoff, Manfred Lotz

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 28.08.2016
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.

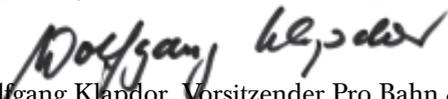
Liebe Leserinnen, liebe Leser,

in der Diskussion um verbesserten Lärmschutz für die Anwohner des Mittelrheintales rückt seit wenigen Jahren der kühn erscheinende Bau einer fast durchweg unterirdisch verlaufenden Güterzugtrasse von bis zu 118 Kilometern Länge in den Fokus der Öffentlichkeit. Die Strecke würde allenfalls im Lahntal ans Tageslicht kommen. Dort wäre eine Verknüpfung mit dem Bestandsnetz schon aus Instandhaltungs- und Rettungsgründen erforderlich. Start und Ziel der Güterzug-U-Bahn wären Bischofsheim im Süden und St. Augustin im Norden. Der ideengebende Ingenieur Rolf Niemeyer aus Bonn schätzt die Kosten auf etwa 10 Milliarden Euro. Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan erteilt dem Projekt eine deutliche Absage. Zu Recht, denn im Korridor Köln – Rhein/Main existieren bereits drei zweigleisige Hauptbahnen, wengleich auch die Schnellfahrstrecke für den Güterverkehr nicht nutzbar ist. Mit dem wieder durchgehend zweigleisigen Ausbau der Siegstrecke käme eine weitere hinzu. Allerdings müssen auch andere Regionen eine Chance bekommen, ihre dringlichsten Verkehrsprobleme zu lösen.

Zu viele Argumente sprechen zudem gegen die gigantische Rollbahn. Der moderne Tunnelbau erschöpft sich nicht darin, ein Gleispaar unter die Erde zu verlegen. Aus guten Gründen fordert der Gesetzgeber ausgefeilte Rettungskonzepte und eine geregelte Brandbekämpfung. Beides mündet in hohen Kosten für den laufenden Betrieb. Und das für eine Radikallösung, für die es in der vorgeschlagenen Form keinen Bedarf gibt. Denn obwohl viele Städte am Mittelrhein unter Bahnlärm leiden, so gibt es auch im engen Rheintal dutzende von Streckenkilometern, an denen kaum jemand wohnt.

Eine intelligente Lösung sieht anders aus: Jeder Ort im Mittelrheintal hat andere Anforderungen an den Lärmschutz. Und jeder Ort benötigt den schnellen Regionalverkehr, gerade auch für die touristische Entwicklung. Wo Lärmschutzwände in Kombination mit leiserem Rollmaterial nicht ausreichen, da sollte die Trasse in der Tat unter die Erde verlegt werden. Dazu reichen aber ortsumgehende Tunnel von typischerweise drei oder vier Kilometern Länge völlig aus. Der Regionalverkehr kann auf den verbleibenden Gleisen der alten Trasse abgewickelt werden. Oder man senkt die Trasse in den Ortslagen ab, was abseits klassischer Hochwassergebiete realisierbar sein sollte.

Ein solches Konzept ist Schritt für Schritt umsetzbar, wohingegen die Güterzug-U-Bahn erst nach ihrer kompletten Fertigstellung an einem Tag sehr fern von heute ihre lärmmindernde Wirkung entfalten könnte. Mit der Umfahrung von Rüdesheim liegt sogar schon ein Baustein der intelligenteren Rheintalbahn baureif in den Schublade – leider ein Baustein in Zweiter Wahl-Qualität, denn die Lage des vorgesehenen Regionalbahnhofs Rüdesheim wäre alles andere als optimal. Vielleicht verhält es sich mit den Rüdesheimer Tunnelplanungen aber wie mit den wichtigsten Trink- und Genussmitteln der Region: Qualität stellt sich erst mit langer Reifezeit ein...


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

	Pinwand	4
	Tipps und Infos	6
	Neuer Tunnel der Kurhessenbahn in Zierenberg durchschlagen	7
	Aus für Güterverkehr nach Battenberg?	8
	Vertragsverlängerung für die Kurhessenbahn	12
	Bahnhof Fulda vor 25 Jahren saniert	13
	Neue Früh- und Spätverbindungen auf der Vogelsbergbahn	16
	Neues Intercitykonzept der DB unter der Lupe	17
	Lumdatalbahn-Verein schickt Sonderzug auf die Reise	20
	Neues von der Lumdatalbahn	22
	Verein Lumdatalbahn e.V. gewinnt Preis der Sparda-Bank	25
	Bahnhof Hungen wird modernisiert	26
	Im Stundentakt mit der Aartalbahn von Limburg nach Hahnstätten	27
	Rheinland-Pfalz: Land fördert und fordert - Kommunalpolitik zögert	28
	Kein Interesse an Engpass-Beseitigung im europäischen Güterverkehr?	32
	Stadtverkehr von Bad Homburg, Oberursel und Friedrichsdorf bleiben bei Transdev	33
	Rüdesheim: Bahnsteige wie vor 160 Jahren	34
	Riedbahn: Ausbau der Nahverkehrsinfrastruktur	37
	Neue Fahrten und Fahrzeuge auf der Odenwaldbahn	38
	Mißglückte Werbefahrt oder: Verirrt im Tarifdschungel	40
	Bundesprogramm barrierefreie Bahnstationen: 24 Stationen in Hessen profitieren ..	41
	WLAN in Zügen noch Zukunftsmusik	43
	Streckentelegramm	45
	Schlusslicht	50

Titelbild: Anlässlich einer Sonderfahrt kreuzten am 26. Juli 2014 im Bahnhof Lich ein VT628 der Kurhessenbahn und ein planmäßiger GTW2/6 der Hessischen Landesbahn

*Rückseite: Ein Triebwagen der Kurhessenbahn fährt am 10.09.2015 an Münchenhausen vorbei. Im Hintergrund sind klein die Kirchtürme des Christenbergs zu sehen.
Alle Fotos ohne Namensnennung: Jürgen Lerch*

Unsere Treffen vor Ort:

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



Datum	Veranstaltung	Ort
04.08.2016	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		
03.11.2016	Rv-Treff Nordhessen	Ristorante Rialto, Sandstraße 3, Melsungen
18:30 Uhr		
07.11.2016	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

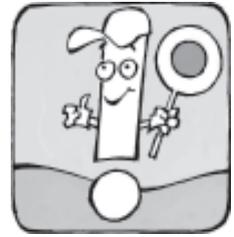
Zentrale, Geschäftsstelle Lauterbach
Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach
Telefon und Telefax (0 66 41) 6 27 27
info@probahn-bus.org

NVV Online-Auskünfte jetzt mit Echtzeitdaten

(fl) Kunden der Deutschen Bahn kennen graphisch aufbereitete Zugauskünfte in „Echtzeit“ von dem Programm „Zugradar“: Auf Karten kann die Fahrt eines Zuges unmittelbar nachvollzogen werden. Auch die Weitergabe von Verspätungen an die Online-Auskünfte im Internet wie auch im mobilen Internet (Smartphone) ist bei der Bahn und bei den meisten privaten Eisenbahn-Verkehrsunternehmen Standard. Wenig verbreitet ist dagegen die Echtzeit-Auskunft bei Bussen und im städtischen Schienenverkehr.

Der Nordhessische Verkehrsverbund NVV hat diese Lücke bei seinen Verkehrsmitteln jetzt weitgehend geschlossen und bietet auf seinen elektronischen Informationsmedien seit Mai 2016 die Echtzeitauskunft unter anderem auch für Busse. Auf einer Grafik kann zudem der aktuelle Standort vieler NVV-Verkehrsmittel nachvollzogen werden. Ferner bietet das System die Möglichkeit, sich im Verspätungsfall oder bei Fahrplanabweichungen per E-Mail Informationen direkt zukommen zu lassen, was der NVV als „push-Nachricht“ offeriert. Die Fahrten der Kasseler Verkehrsgesellschaft KVG sind vorläufig noch nicht in das System integriert.

Der NVV hat 2,7 Millionen Euro in die zusätzliche Informationstechnologie investiert, wofür Zuschüsse von Bund, Land und den Landkreisen bzw. kreisfreien Städten in Anspruch genommen werden konnten. Die neu entstandene „zentrale Datendreh-scheibe“ bietet darüber hinaus auch Vorteile bei der Kommunikation zwischen Fahrzeugführern, Leitstellen und NVV.



S-Bahn Rhein-Main Frankfurter S-Bahn-Tunnels wegen Stellwerkneubau wieder gesperrt

(red) Vom 16. Juli bis 25. August 2016 ist der S-Bahn-Tunnel (Frankfurt Hbf – Taunusanlage – Hauptwache – Konstablerwache – Ostendstraße – Lokalbahnhof – Frankfurt Süd) in Frankfurt gesperrt. Zudem wird die S-Bahn-Station Mühlberg zwischen dem 25. Juli und 7. August gesperrt. Bis 2018 wird es noch zwei weitere Sperrzeiten von zwei bis sechs Wochen Dauer geben.

Grund hierfür ist der Neubau eines elektronischen Stellwerks (EStW), von dem aus ab 2018 der Verkehr gesteuert werden soll. Zum einen wird es schwieriger, für das bisherige Relais-Stellwerk aus dem Jahr 1978 mit einer Erweiterung von 1983 Ersatzteile zu bekommen, zum anderen erhofft sich die DB vom Neubau einen flexibleren Betrieb mit höherer Leistungsfähigkeit.

DB, RMV, VGF und weitere Verkehrsunternehmen arbeiten bei der Umsetzung eines Ersatzverkehrs zusammen. Die Details lassen sich einem eigens eingerichteten Internetauftritt unter sbahnbaustelle.de entnehmen. Zudem wird der Baustellenfahrplan auch in den Internetauftritt von DB und RMV eingearbeitet.

Neuer Tunnel der Kurhessenbahn in Zierenberg durchgeschlagen

(db, hh) Am 20. Mai 2016 wurde der neue Tunnel in Zierenberg durchgeschlagen. Nach 884 Metern und rund sieben Monaten Vortriebsarbeiten ist das Licht am Ende des Tunnels gefeiert worden. Der Vortrieb erfolgte zunächst mit dem Bagger. Nach der Weihnachtspause war das Gestein so fest, dass seit Anfang Januar 2016 insgesamt 206 Sprengungen erforderlich waren.

Der Zierenberger Tunnel an der Bahnstrecke Volkmarsen–Vellmar/Obervellmar wurde in den Jahren 1895 bis 1897 für den eingleisigen Zugverkehr erbaut und hat nach fast 120 Jahren das Ende seiner technischen Nutzungsdauer erreicht. Deshalb wird er durch einen Neubau ersetzt. Nördlich des alten Zierenberger Tunnels entsteht in Parallellage die neue 900 Meter lange, eingleisige Röhre.

„Insgesamt wurden rund 42.300 m³ Gestein im Tunnel gelöst“, schildert Martin Fischer, Projektleiter der Firma BeMo Tunnelling GmbH. „Davon wurden 26.300 m³ auf die Deponien Schachten und Gudensberg abgefahren. Der Rest



Tunnelpatin Monika Schmidt, Mitarbeiter der Baufirmen und geladene Gäste feiern den Durchschlag des neuen Zierenberger Tunnels Foto: Kurhessenbahn





Nach dem Durchbruch werden jetzt mit der Verschalung der Tunnelinnenwand die Arbeiten fortgesetzt Foto: Kurhessenbahn

ist für die Verfüllung des alten Tunnels vorgesehen“. Im Vortrieb waren die Arbeiter rund um die Uhr im Einsatz. Dabei kamen Spezialmaschinen wie Tunnelbagger und -bohrgerät, Mulden und ein Spritzmobil zum Einsatz.

Bauherr Hans-Martin König, Leiter Infrastruktur der Kurhessenbahn, freut sich über den guten Verlauf der Arbeiten: „Wir sind froh, dass die Arbeiten bisher im Zeit- und Kostenrahmen liegen. Besonders freut uns, dass es bis auf kleinere Blessuren zu keinen Unfällen gekommen ist. Das wünschen wir uns natürlich auch für die noch anstehenden Arbeiten bis zur Inbetriebnahme.“

Nach dem Tunneldurchstich folgt nun der Vortrieb der Tunnelsohle, der ebenfalls mit Bagger und - wenn nötig - mit Lockerungssprengungen durchgeführt wird. Diese Arbeiten werden nach derzeitigem Bauverlauf im August 2016 abgeschlossen sein. Danach wird die Innenschale in wasserdichter Betonkonstruktion mit Hilfe eines speziellen Tunnelschalwagens hergestellt. Im Jahr 2018 folgt dann der Gleisbau.

Um die Tunnelbauer vor Unfällen zu schützen, fand am 4. Dezember letzten Jahres die traditionelle Barbarafeier statt, bei der die Schutzpatronin der Tunnelbauer gesegnet und die Arbeiter unter ihren Schutz gestellt wurden. Die Patenschaft – und damit die irdische Stellvertretung für die heilige Barbara – hat Frau Monika Schmidt, Ehefrau des Landrats für den Landkreis Kassel übernommen. Am Tag nach der Barbarafeier hatte die Kurhessenbahn der Bevölkerung beim Tag des offenen Tunnels die Möglichkeit geboten, sich ein Bild von dem Fortschritt der Arbeiten zu machen. Und auch die Fertigstellung beziehungsweise die Inbetriebnahme des Tunnels Ende 2018 wird mit der Öffentlichkeit gefeiert.

Insgesamt investiert die Kurhessenbahn hier in den Erhalt ihrer Infrastruktur mit Baunebenkosten rund 40 Millionen Euro.

Aus für Güterverkehr nach Battenberg?

(js) Bereits vor einigen Jahren wurden im Zuge der Ladestellenbereinigung und der Umstrukturierung „MoraC“ einige Ladestellen in der Region geschlossen. Aufgrund des rückläufigen Güterverkehrs im vergangenen Jahr hat DB-Cargo daher ein neues Programm zur so genannten Rationalisierung im Güterverkehr aufgesetzt.

Auch dieses Programm beinhaltet eine lange Liste von 215 Güterverladestellen, die deutschlandweit geschlossen werden sollen.

Die Entscheidung darüber sollte am 8. Juni getroffen werden. Bei der Umsetzung dieses Programms würde es auch zur Einstel-

Der Anschluss der Firma Balzer in Allendorf (Eder) wird noch von der Bahn bedient

lung des Güterverkehrs in Frankenberg/Eder und Allendorf/Eder bis Ende des Jahres 2017 kommen.

Ob die Schließung der Ladepunkte durch DB-Cargo auch Auswirkungen auf den Ladepunkt in Battenberg hat, der nur durch Privatbahnen bedient wird, ist bis Redaktionsschluss noch nicht bekannt. Allerdings klagt die Firma Ante Holz in einem Artikel in der Hessisch-Niedersächsischen Allgemeinen (HNA) bereits darüber, dass sie künftig ihr Holz in Gießen per Lastwagen selbst abholen müsse. Bisher wurde die Firma mit Ganzzügen nach Battenberg beliefert, sowie mit Güterzügen der DB-Cargo nach Frankenberg. In den Regelzügen von DB-Cargo können bis zu 5 vierachsige Holzwagen befördert werden. Nach Angaben der Geschäftsführerin des Sägewerkes Ante waren bereits in diesem Jahr sechs Ganzzüge mit jeweils rund 1.400 Festmetern Rundholz im Empfang. Ein Lastwagen könne 25 Festmeter Holz transportieren, wodurch pro Ganzzug 56 Lkw-Ladungen von Gießen nach Somplar transportiert werden müssten. Im Zweigwerk in Rottleberode in Sachsen-Anhalt könnten wöchentlich ein bis zwei Ganzzüge im Gleisanschluss des Werksgeländes angeliefert werden.

Auch Martin Pohl, Niederlassungsleiter der Firma Balzer mit Sitz in Allendorf/Eder, bedauert die geplante Schließung der Ladepunkte. Jährlich bezieht die Firma



mehrere tausend Tonnen Gas über die Schiene nach Allendorf/Eder. Allerdings reduzierte sich der Anteil des Schienenverkehrs kontinuierlich zu Gunsten des Lkw von 80 % auf nur noch etwa 20%. Meist werden nicht mehr als ein oder zwei Gaswagen pro Zug nach Allendorf befördert.

Der Güterbahnhof in Frankenberg wurde erst im vergangenen Jahr im Zuge der Streckenreaktivierung der Edertalbahn umgebaut. Die vorhandenen Gleise wurden um einige Meter verkürzt und die Ladestraße neu gebaut. Auch auf der Strecke von Frankenberg nach Battenberg fanden in den letzten Jahren kontinuierlich Unterhaltungsmaßnahmen statt, so dass die Strecke sich in einem guten Zustand befindet.

Bis Redaktionsschluss lagen noch keine Informationen vor, ob durch die geplante Schließung der Ladepunkte auch eine Stilllegung und ein Rückbau der Gütergleise in Frankenberg und der Strecke nach Battenberg droht, oder ob eine Weiternutzung durch Privatbahnen möglich wäre.

Kurhessenbahnnetz: Doppeleinheiten an Mai-Feiertagen, Zusatzzüge an Pfingsten

(js) Aufgrund des hohen erwarteten Verkehrsaufkommens an den Mai-Feiertagen wurden am 1. Mai (Tag der Arbeit), 5. Mai (Himmelfahrt), 15. und 16. Mai (Pfingsten) sowie am 26. Mai (Fronleichnam) alle Triebwagen als Doppeleinheiten eingesetzt. Die Züge pendeln auch an Sonn- und Feiertagen auf der Gesamtstrecke Marburg – Frankenberg – Korbach – Brilon/Wald – Bestwig.

Die Doppeleinheiten wurden an allen Tagen weitestgehend aus 628.2 mit Fahrradwagen + 628.4 gebildet. Somit stand in allen Zügen eine gesteigerte Fahrradkapazität zur Verfügung. Die 628.4 sind mit ihren Doppeltüren in Fahrzeugmitte besser für das Einladen von Rollstühlen mit Hilfe der Schrägrampen geeignet als die ältere Triebwagenbauart.

Während die erhöhten Kapazitäten an den ersten beiden Tagen auf das traditionell hohe Aufkommen von Wanderern abzielten, waren diese am Pfingstwochen-

ende für den alljährlich stattfindenden Pfingstmarkt mit großem Feuerwerk in Frankenberg vorgesehen. Nach Auskunft einiger Triebfahrzeugführer war an den beiden ersten Feiertagen das Fahrgastaufkommen im Bereich Willingen sehr hoch. Durch die vielen Fahrgäste verlängerten sich die Ein- und Ausstiegszeiten erheblich, was zu Verspätungen von bis zu 40 Minuten führte. Es war sogar erforderlich, Zugkreuzungen von Münchhausen nach Frankenberg zu verlegen, obwohl der Streckenblock eine Fahrzeit von 20 Minuten erfordert.

Am 1. Mai 2016 passiert eine Doppeleinheit 628.4 + 628.2 der Kurhessenbahn einen Bauernhof bei Simtshausen. Der Zug verkehrt von Bestwig nach Marburg. Foto: Jürgen Schmied



Normalerweise verkehren an Sonntagen ausschließlich VT628 auf der Linie Bestwig – Marburg. Am 22. Mai hat diese Aufgabe ausnahmsweise ein GTW 2/6 übernommen. Mit 15 Minuten Verspätung durchfährt der 646 den Bedarfshaltepunkt Viermünden ohne Halt.

Foto: Jürgen Schmied



Dagegen blieben die Fahrgastzahlen beim Frankenger Pfingstmarkt eher hinter den Erwartungen zurück, obwohl das Festgelände nur etwa 100 m von der Station Frankenberg-Goßberg entfernt liegt. An diesem Wochenende bot die Kurhessenbahn sogar zusätzliche Spätzüge an, so konnten noch am Freitag, dem 13.05.2016 nach dem Feuerwerk Züge für die Heimfahrt angeboten werden. Um 23.15 Uhr verkehrte ab Frankenberg-Goßberg noch die RB 23061 als Doppereinheit nach

Marburg, das gegen 00:03 Uhr erreicht werden sollte. In der Gegenrichtung sollte die RB 23062 die Station Frankenberg-Goßberg um 23:25 Uhr verlassen, um Korbach um 00:02 Uhr zu erreichen.

Auch am Sonntag, dem 15. Mai verkehrte der Spätzug RB 23061 Korbach (22:20 Uhr) – Frankenberg-Goßberg (22:55/22:56 Uhr) – Frankenberg (Eder) (23:00 Uhr) – Marburg (23:45 Uhr), allerdings mit etwa 20 Minuten Verspätung.

Auch an Fronleichnam verkehrten die VT 628 zwischen Bestwig und Marburg als Doppereinheiten. Die Triebwagen passieren den ehemaligen Steinbruch Heinrich Bauch bei Vöhl-Dorfitter.

Foto: Jürgen Schmied



Vertragsverlängerung für die Kurhessenbahn

(js) Wie bereits in der letzten Ausgabe der Hessenschiene berichtet, hat die Kurhessenbahn erneut die europaweite Ausschreibung des Nordwest-Hessennetzes gewonnen. Dabei handelt es sich um die Strecken, die auch derzeit von der Kurhessenbahn bedient werden, also die Linien R94 Marburg – Bad Laasphe – Erndtebrück, R42 Marburg – Frankenberg – Korbach – Willingen – Brilon/Wald, R4 Korbach – Volkmarsen – Kassel und R39/R38 Bad Wildungen – Wabern – Kassel. Der neue Vertrag beginnt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 und läuft über 15 Jahre.

Am 3. Juni 2016 wurde der neue Vertrag in Kassel unterzeichnet. Bei der Unterzeichnung kamen zusammen: Dr. Rüdiger Grube (Vorstandschef DB AG), Tarek Al-Wazir (Hessischer Verkehrsminister), Dr. Reinhard Kubat (Landrat im Landkreis Waldeck-Frankenberg und NVV-Aufsichtsrat), Wolfgang Rausch (Geschäftsführer NVV), Christian Geselle (NVV-Aufsichtsrat), Dr. Ulrich Conradi (Nahverkehr Westfalen-Lippe) und Joachim Kuhn (Kurhessenbahn). Das Auftragsvolumen des Verkehrsvertrages beläuft sich auf 600 Millionen Euro.

Die Kurhessenbahn beschäftigt derzeit 208 Mitarbeiter und legt mit ihren Triebwagen jährlich ca. 2,5 Millionen Kilometer

auf ihrem Streckennetz zurück, dabei werden täglich etwa 6.500 Fahrgäste befördert. Zum Fahrplanwechsel 2017 werden die Triebwagen der Baureihe 628 abgestellt und durch 16 gebrauchte „Desiro“-Triebwagen der Baureihe 642 ersetzt. Diese bieten neben einer Klimaanlage auch behindertengerechte Einstiege im Niederflurbereich des Fahrzeuges.

Bahnchef Grube brachte auch weitere gute Nachrichten mit nach Korbach. Ebenfalls bis Ende 2017 soll in Korbach eine neue Halle zur Wartung und Instandsetzung der Kurhessenbahn-Triebwagen entstehen. Die Halle ist mit 11 Millionen Euro veranschlagt und wird 35 neue Arbeitsplätze bieten. Die Fahrzeughalle soll in der Nähe von Tor 2 des Continental-Werkes in der Limmerstraße entstehen. Damit würde diese am Standort des früheren Dampflokbahnbetriebswerkes gebaut werden.

Bei dem Streckenfest am 13. September 2015 war bereits der Desiro-Triebwagen 642 698 der Westfrankenbahn zu Gast in Frankenberg. Solche Fahrzeuge sollen ab Dezember 2017 die VT 628 auf dem Kurhessenbahnnetz ersetzen. Foto: Jürgen Schmied



Bahnhof Fulda vor 25 Jahren saniert

Pro Bahn & Bus fordert ein Fitmachen für die Zukunft

(mk) Vor fast genau 25 Jahren, mit der Aufnahme des ICE-Verkehrs in Deutschland und der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Hannover-Würzburg, wurde auch der neu gestaltete Bahnhof Fulda seiner Bestimmung übergeben. Die architektonische Grundkonzeption überzeugt heute noch, aber der Bahnhof ist mittlerweile in die Jahre gekommen und als Visitenkarte einer Stadt, die auf Tourismus setzt und als zentraler Kongressstandort in der Mitte Deutschlands wirbt, nicht mehr wirklich tauglich.

Der Bahnhof hat, obwohl direkt zwischen Innenstadt und Kongresszentrum gelegen, keinen besonders hohen Aufenthaltswert. Die mit grauen Fliesen verkleidete Unterführung wirkt alles andere als einladend und die Bodenbeläge sind so verschmutzt, dass die regelmäßige Reinigung nur noch bedingt ein sauberes Ambiente erzeugen kann. Auch baulich sind die Ver-

kehrflächen in die Jahre gekommen. Bodenplatten sind gebrochen und notdürftig repariert, die ICE-Bahnsteige mit ihrem Pflaster weisen erhebliche Unebenheiten auf, die derzeit zum Schutz der Reisenden farblich markiert sind.



Auf den Hauptbahnsteigen Gleis 3/4 und 6/7 ist die Überdachung so undicht, dass mittlerweile das Wasser zum Teil die Fußgängerrampen hinunterläuft; eine besondere Herausforderung gerade in frostigen Zeiten, da die Gefahr von Eisbildung besteht. Auch auf den Bahnsteigen wird der Sanierungsbedarf deutlich. Die mit der Bahnreform überflüssig gewordenen Aufsichtshäuschen auf den Bahnsteigen wurden zu Aufenthaltsräumen umfunktioniert; hier wird die ganze, dem Rhöner Osthessen nachgesagte „sachliche Lieblosigkeit“ deutlich: „Ausstattung raus, Sitzgelegenheiten rein, gut is“.



Bei Regen läuft das Wasser durch das undichte Bahnsteigdach und fällt auf die Fußgängerrampe zum Bahnsteig
Foto: Stefan Sitzmann



*Auch diese RMV-
Informationsvitrine
hat schon bessere
Tage gesehen*

*Foto:
Stefan Sitzmann*

Auch die technische Instandhaltung des Bahnhofs lässt zu wünschen übrig; Uhren oder Zugzielanzeiger sind manchmal wochenlang defekt; provisorische Abklebungen zeugen dann vom eingetretenen Zeitverzug. Zwar ist mittlerweile die Rolltreppe zu Gleis 1 wieder repariert, aber der Aufzug ist – wie auch in anderen Bahnhöfen – leider kein verlässlicher Partner zur Überwindung des Höhenunterschieds.

Auch das Bahnhofsumfeld wirkt nicht in alle Richtungen besonders einladend. Die in der Bahnhofstraße (Fußgängerzone) abgestellten Taxis vermitteln dem ankommenden Reisenden sofort „Willkommen in der Autostadt Fulda“. Da die Taxis auch über den Bahnhofsvorplatz fahren, ist von einer Fußgängerzone kaum zu sprechen. Auch der Zugang zum zentralen Busbahnhof könnte ein wenig Auffrischung vertragen, bevor man dann auf dem Busbahnsteig erkennt, dass man in einem „ÖPNV-Entwicklungsgebiet“ gelandet ist – zumindest was die Fahrtstinformationen

betrifft. Auch die leerstehenden Ladenflächen im Bahnhof zeugen von dem Verlust der einstigen Strahlkraft des Bahnhofs.

Ebenso zeigt sich heute deutlich, dass die Sanierung vor 25 Jahren nur dem ICE-Verkehr galt. Der 451 Meter lange Bahnsteig Gleis 1 (RE Frankfurt) erfordert aufgrund der inakzeptabel niedrigen Höhe von lediglich 38 Zentimeter jedem Ein- und Aussteigen jeweils eine kleine Klettertour. Das gleiche gilt für die Bahnsteige der Vogelsbergbahn. Hier ist der Bahnhof Fulda in den 50-er Jahren stecken geblieben. Auch auf eine Überdachung oder zumindest einen Witterungsschutz wurde dort seinerzeit vollständig verzichtet (das alte Stellwerk ist ja ausreichend – Rhöner Pragmatismus).

Neues gesamtheitliches Konzept gefordert

Pro Bahn & Bus appelliert an alle Verantwortlichen, die Sanierung und den Umbau des Bahnhofs Fulda als ICE- und Nah-

verkehrsknoten voranzutreiben. Gerade auch die Ideen der Stadt zur Gestaltung und Anbindung eines Fernbus-Bahnhofs bieten hier Anknüpfungspunkte. Folgende Eckpunkte sollten dabei Berücksichtigung finden:

- Nachhaltige Beseitigung der bestehenden baulichen Mängel (z.B. durch Neubau der Überdachungen)
- Modernisierung insbesondere der Bahnsteige 1, 36-38 (Bahnsteighöhen) sowie entsprechende Ausrüstung (Witterungsschutz)
- Freundlichere Gestaltung der Unterführung sowie der Rampenzugänge
- Weitere städtebauliche Öffnung Richtung Osten (Kongresszentrum); ggf. Schaffung eines witterungsgeschützten Zugangs vom Bahnhof zum Kongresszentrum
- Modernisierung des Busbahnhofs inkl. der Schaffung eines Fernbusbereichs; Verbesserung der Umsteigemöglich-

keiten

- Ausbau und Öffnung der zweiten vorhandenen Bahnsteigunterführung (alte Postunterführung)
- Lösung der Taxifrage mit dem Ziel, die Taxis aus der Fußgängerzone zu bekommen
- Verbesserung der Reisendeninformation und der Leitsysteme
- Schaffung von zusätzlichen Fahrradabstellplätzen auf der Innenstadtseite
- Berücksichtigung von Erweiterungsmöglichkeiten im Rahmen des Ausbaus der Strecke Fulda-Frankfurt (zusätzliches „Gleis 0“ ggf. als Stumpfgleis auf der Südseite (früheres Güterschuppen-gleis))

Angesichts der Bedeutung des ICE-Bahnhofs Fulda für die ganze Region Osthessen, Nordfranken und Westthüringen sollten alle Verantwortlichen nun eine zeitgemäße Gestaltung des Bahnhofs angehen.



Eine niedrige Bahnsteighöhe am Hausbahnsteig sowie bei den Abfahrtsgleisen der Vogelsbergbahn, dort auch kein Wetterschutz: Für einen ICE-Bahnhof wie Fulda besteht hier Nachholbedarf

Neue Früh- und Spätverbindungen am Wochenende auf der Vogelsbergbahn Fahrgastverband Pro Bahn & Bus zeigt sich erfreut über plötzliche Umsetzung langgehegter Forderungen

(si) „Ja ist denn schon Weihnachten?“ musste man Anfang Juni feststellen, nachdem der RMV in einer Presseerklärung über kurzfristige Angebotsverbesserungen auf der Vogelsbergbahn Gießen–Fulda informierte, die bereits ab Sonntag, 12. Juni, umgesetzt und somit auch gefahren werden.

„Über Jahre engagiert sich der Verband mit Sitz im Lauterbacher Nordbahnhof für den Ausbau der genannten Bahnstrecke. Die Forderungen nach früheren Zugverbindungen an Sonn- und Feiertagen aus dem Vogelsberg in die Domstadt, spätere durchgängige Abendverbindungen sowie ein ganzjähriger Stundentakt, auch an Sonn- und Feiertagen, werden nunmehr schrittweise umgesetzt“, stellt Stefan Sitzmann von Pro Bahn & Bus Osthessen fest.

Konkret sehen die Veränderungen wie folgt aus: An Sonn- und Feiertagen startet nunmehr bereits um 8.49 Uhr der erste Zug von Alsfeld nach Fulda, also eine Stunde früher als bisher, und zwar um 9.03 Uhr

ab Lauterbach, 9.06 Uhr ab Angersbach, 9.10 Uhr ab Bad Salzschlirf, 9.16 Uhr ab Großlüder, 9.19 Uhr ab Oberbimbach, Fulda Ankunft 9.29 Uhr.

Der bislang nur wochentags verkehrende Zug 19.35 Uhr ab Fulda, 20.05 Uhr ab Lauterbach, 20.19 Uhr ab Alsfeld nach Gießen (Ankunft 21.20 Uhr) fährt nun täglich. Zudem wird an Sonn- und Feiertagen ganzjährig ein Stundentakt gefahren und nicht wie bisher nur in den Sommermonaten.

„Dies sind für die Bahnkunden sehr gute Nachrichten, die darauf hoffen lassen, dass noch fehlende Angebote in Tagesrandlagen baldmöglichst umgesetzt werden,“ so Sitzmann. Seitens des Fahrgastverbandes ver-

missemann z.B. auf der Rhönbahn Fulda-Gersfeld noch ergänzende Angebote samstags sowie in den Abendstunden, ergänzt Michael Kolb, zuständig beim Fahrgastverband für den Bereich Fulda.



Die Vogelsbergbahn verkehrt jetzt am Wochenende schon früher nach Fulda

Foto: Stefan Sitzmann

Neues Intercitykonzept der DB unter der Lupe Ruhr-Sieg-Strecke im Fokus

(sg, jl) Ende des vergangenen Jahres mehrten sich in der lokalen Presse Berichte über das Anliegen der DB AG, auf der Ruhr-Sieg-Strecke Intercity-Züge anzubieten und diese von Westfalen bis Frankfurt/M verkehren zu lassen. Bundesweit hatte der Konzern zuvor von einer neuen IC-Fernverkehrsoffensive in den Medien gesprochen, mit der man auch kleinere Städte wieder an das Fernzugnetz anschließen wolle.

Vorbild sollte offenbar die Vereinbarung des DB-Konzerns mit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) sein, bei der in Ostfriesland die IC zwischen Bremen und Norddeich auch mit Nahverkehrsfahrkarten genutzt werden können. Auch im Südwesten zwischen Stuttgart und Singen ist ein derartiges Abkommen mit dem Aufgabenträger vor Ort ausgehandelt worden. Diese Fernzüge werden gemeinschaftlich finanziert, wobei die Modalitäten und Ausgleichzahlungen dieser nicht ausgeschriebenen Leistungen viele Fragen aufwerfen. Sowohl im Südwesten als auch im Nordwesten gab es dennoch gute Gründe, die für das Konzept sprachen, auf die aber hier nicht weiter eingegangen werden soll.

Die Fernzugoffensive des Konzerns hatte aber auch einen Haken: Da Ausschreibungen im Nahverkehr gesetzlich vorgeschrieben sind, wollte der Konzern mit

*Die neuen Doppelstock-Intercityzüge der Deutschen Bahn sollen nach Vorstellung der DB auch Regional-
expresszüge ersetzen*

seiner IC-Offensive diese Ausschreibungen offenbar umgehen, unkten Kritiker: Ein IC als faktischer RE-Ersatz. Und in der Tat waren die DB-Planungen zum IC so abgestimmt, dass sie mit Terminen korrespondierten, wo Ausschreibungen anstanden. Ein Schelm, der Böses dabei denkt, aber dennoch Grund genug zu prüfen, ob die Vorteile der DB auch die der Fahrgäste sind.

Blicken wir daher zunächst nach NRW: Das Ruhr-Sieg-Netz wird zwischen Siegen und Hagen durch die zuständigen Aufgabenträger Nahverkehr Westfalen-Lippe



(NWL) und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) geplant, wo 2019 ein neuer Verkehrsvertrag mit den Verkehrsunternehmen geschlossen werden muss, der bis 2034 laufen soll. Bereits in diesem Jahr laufen dafür die Vorbereitungen für die Ausschreibung an. Gegenwärtig werden die Leistungen von der Abellio Unternehmensgruppe gefahren, die 2004 den Betrieb von der DB übernommen hatte, und die dafür Flirtzüge einsetzt. Während sich der NWL im Winter wohlwollend zum DB-Konzept äußerte, gab es vom VRR keine zustimmenden Signale. Vom RMV in Hessen waren keine Aussagen zu vernehmen, da der Verkehrsvertrag der HLB für die Züge von Frankfurt nach Siegen noch bis 2023

läuft, womit sich die IC-Planungen in NRW und Hessen zeitlich nicht so einfach miteinander kombinieren lassen können.

Vieles blieb dennoch unklar, die direkte Linienführung eines Zuges aus Westfalen mit Umfahrung von Hagen oder aber die Umfahrung Siegens für die Verlängerung nach Frankfurt und vieles andere mehr. Und auch die Modalitäten der Zuschüsse, also die Finanzierungsfragen, schienen schon auf den ersten Blick noch schwieriger lösbar. Offene Fragen, die zusammen hohe Hürden bedeuten, da mehrere Aufgabenträger überzeugt werden müssen, die jeweils andere Interessen verfolgen. Der Vorwurf einer Kirchturmpolitik ist dennoch weniger gerechtfertigt.

*Von 2009 bis 2011 fuhr von Siegen ein Eurocity pro Tag nach Klagenfurt. Das Angebot in der morgendlichen Hauptverkehrszeit wurde von den Fahrgästen aber nicht angenommen und nach 2 Jahren wieder eingestellt
Foto (zwischen Dutenhofen und Gießen): Stefan Grasshof*



Da seit der Inbetriebnahme der ICE-Neubaustrecke über den Westerwald die Verbindung zwischen Frankfurt und dem Ruhrgebiet über Gießen und Siegen nur noch eine geringe Bedeutung für Fernreisende hat, überwiegen noch stärker die regionalen Verkehrsbedürfnisse als die Jahre zuvor. Die vielen Besteller berücksichtigen es und verfolgen zudem jeweils andere Prioritäten, z.B. wie sie sich die konkrete Finanzierung des Nahverkehrs allein in NRW vorstellen. Zu den umgesetzten Verkehrskonzepten der Gegenwart gehören u. a. die Flügelung der Abelliozüge in Letmathe in die Zugteile nach Iserlohn und Siegen, aber auch direkte Anschlüsse im Knoten Siegen zur Weiterfahrt mit der HLB in Richtung Mittelhessen und Frankfurt, um nur wenige Aspekte zu nennen. Davon will kaum einer abrücken, da die Konzepte als Erfolg gelten.

Im März 2016 war von den Planungen daher kaum noch die Rede, den IC Fernverkehr ohne vorheriges Vergabeverfahren ab 2019 auf der Relation zumindest in NRW verkehren zu lassen. Es fehlte nicht nur am Interesse der anderen Aufgabenträger am IC-Konzept, sondern auch der Altbetreiber Abellio schien auf die gesetzlich verlangte Ausschreibung zu bestehen, womit eine mögliche Klage gegen den NWL in der Luft hing. Die Folge: Die öffentliche Bekanntmachung über die Ausschreibung des Ruhr-Sieg-Netzes erschien dann noch vor Ostern im europäischen Amtsblatt. Damit scheinen alle gemeinschaftlichen Planungen zum IC-Konzept auf der Relation erst einmal beerdigt.

Probleme macht die geplante IC-Linie aber auch im weiteren Verlauf nach Frankfurt. Auf der hoch belasteten Main-Weser-



Der Bahnhof Gießen soll von der neuen IC-Linie nicht angefahren werden

Bahn ist zwischen Gießen und Frankfurt keine schnelle Trasse mehr für den Intercity frei. Die Folge: Heute schnell verkehrende Regionalexpresszüge wie der Mittelhessenexpress bekommen langsamere Trassen zugewiesen, damit der Intercity die dann frei werdende Trasse nutzen kann. Treffen wird es wahrscheinlich den heute noch alle zwei Stunden fahrenden „schnellen“ Mittelhessenexpress, der zwischen Gießen und Frankfurt nur in Butzbach, Bad Nauheim, Friedberg und Frankfurt-West hält. Dadurch ergeben sich in Zukunft nicht nur längere Fahrzeiten im Regionalverkehr, sondern auch schlechte Anschlüsse im Knotenbahnhof Friedberg. Die Umsteigezeiten verlängern sich um rund 15 Minuten für viele Fahrgäste.

Wer nun glaubt, er könne von Gießen aus statt dem langsamen Mittelhessenexpress nun den schnellen Intercity nach Frankfurt nutzen, schaut in die Röhre: Zur Verkürzung der Reisezeit soll die neue Intercitylinie über die Bergwaldkurve geführt werden. Die Züge fahren somit den Gießener Bahnhof gar nicht an, sondern verkehren von Wetzlar direkt nach Friedberg / Frankfurt und verkürzen damit die Fahrzeit um rund 10 Minuten.

Lumdatalbahn-Verein schickt Sonderzug auf die Reise

Gäste aus dem Lumdatal erkunden die erneuerte Edertalbahn

(mlo/fl) Am Samstag, dem 21. Mai 2016 schickte der Verein Lumdatalbahn e.V. einen Sonderzug auf die Reise von Staufenberg-Mainzlar nach Korbach und zurück. An Bord waren rund 100 geladene Fahrgäste, darunter viele Parlamentarier der neu gewählten Stadt- und Gemeindeparlamente aus dem Lumdatal.

Ziel war die im Spätsommer 2015 wieder in Betrieb genommene Edertalbahn von Frankenberg nach Korbach. Die Aktiven des Vereins freuten sich über den regen Zuspruch und die ermunternden Kommentare vieler Gäste.

Zum Einsatz kam ein Triebwagen der Baureihe 646 der Kurhessenbahn. Vereinsmitglied und Mitarbeiter der Kurhessenbahn Jonathan Alt steuerte das Fahrzeug selbst. Die Reise begann am Samstagvormittag in Mainzlar, dem derzeitigen betriebsfähigen Endbahnhof der zur Reaktivierung anstehenden Strecke Lollar – Rabenau.

Christa Becker vom Vorstand des Vereins Lumdatalbahn e.V. (LB e.V.) begrüßte die rund 100 Fahrgäste, darunter auch die Kreisdezernentin des Landkreises Gießen Dr. Christiane Schmahl, Bürgermeisterin Annette Bergen-Krause (Allendorf/Lumda), Stefan Klöppel (Leiter Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe ZOV), Erich Hof (Mitglied Landesvorstand Pro Bahn & Bus Hessen) und Joachim Kuhn (Leiter Kurhessenbahn).

Herr Kuhn konnte zur Reaktivierung der 30 km langen Strecke von Frankenberg nach Korbach konkrete Zahlen nennen und die Vorgehensweise sowie den Zeitplan des Projektes erläutern. Die Edertalbahn wird

in dem dünn besiedelten nordhessischen Raum über die Erwartungen hinaus gut genutzt. Der weitere Ausbau wird eine Taktverdichtung erlauben – wichtig für die touristische Saison und auch für den Hessentag 2018

Kurzer Halt in Herzhausen am Edersee. Von dieser Haltestelle aus ist der Nationalpark Kellerwald zu Fuß zu erreichen





Landrat Reinhard Kubat und Kurhessenbahn-Leiter Joachim Kuhn (links) informierten in Korbach über die erfolgte Reaktivierung. Weiter im Bild: Michael Laux (Verein Lumdatabahn e.V.), Bürgermeisterin Annette Bergen-Krause (Allendorf/Lumda), Karl Wagner (Verein Lumdatabahn e.V.), Stefan Klöppel (Leiter Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe ZOV) sowie Kerstin Lotz und Christa Becker (Verein Lumdatabahn e.V.)

in Korbach. Karl Wagner aus Allertshausen schilderte Verkehrs- und Strukturentwicklungsprobleme aus dem Lumdatal und erläuterte, warum die Reaktivierung der Strecke von Rabenau nach Lollar für die Region Lumdatal so wichtig ist. Das Ergebnis der erweiterten Nutzen-Kostenuntersuchung zur Lumdatabahn steht nach wie vor aus, eine Vorstufenuntersuchung hatte ein positives Ergebnis gebracht.

Kerstin Lotz vom Vorstand des LB e.V. war es kurzfristig gelungen, den Landrat des Landkreises Waldeck-Frankenberg,

Herrn Dr. Kubat, zu einem Gespräch an den Bahnhof Korbach einzuladen. Dieser machte den Aktivisten aus dem Lumdatal Hoffnung und Mut, wenn es ihnen gelingt, die Bevölkerung für ihr Vorhaben zu sensibilisieren. Ein Fragebogen, der auf der Rückfahrt ausgegeben wurde, zeigte dass die Gäste ausnahmslos zufrieden mit der Informationsfahrt waren. Kerstin Lotz, die zahllose Stunden mit der Organisation der Fahrt verbracht hatte, zeigte sich hocherfreut über die vielen zufriedenen Stimmen zum Verlauf der Fahrt.

Neues von der Lumdatalbahn

Stilllegungsverfahren für Lollar – Staufenberg-Mainzlar

(fl) Überraschend schnell und von unerwarteter Seite initiiert, wurde für die Teilstrecke Lollar – Mainzlar (Stadtteil von Staufenberg) das Stilllegungsverfahren nach Paragraph 6 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) beantragt. Antragstellerin ist die Hessische Landesbahn HLB bzw. deren Infrastruktursparte HLB Basis. Die HLB ist derzeit noch von der Stadt Staufenberg mit der Betriebsführung der Strecke beauftragt.

Die Stadt Staufenberg hatte die Strecke von der Deutschen Bahn AG gepachtet, um dem wichtigen Arbeitgeber RHI, einem Produzenten von feuerfesten Steinen im Stadtteil Mainzlar, den Bahnanschluss zu sichern. RHI verlagert jedoch im laufenden Jahr alle Transporte auf die Straße (die Hessenschiene berichtete). Spätestens zum Jahresende 2016 laufen die Verträge für den Schienentransport aus. Ausschlaggebend für die Verlagerung sind Kostengründe sowie der Wunsch, innerhalb des Werkes an verschiedenen Stellen Entladungen vor-

nehmen zu können. Eine Vorratshaltung der Tonerde in einem zentralen Bunker soll es nicht mehr geben.

In der Pflichtausschreibung, die im Rahmen des Stilllegungsverfahrens vorgeschrieben ist, wurden Interessenten bis zum 03.07.2016 aufgefordert, Angebote für den Kauf der Strecke abzugeben. Der Preis lag bei 55.000 Euro zuzüglich Mehrwertsteuer. Die Aktiven des Vereins Lumdatalbahn e.V. (LB e.V.) überrascht das ausgesprochen schnell eingeleitete Stilllegungsverfahren, schließlich laufen derzeit noch die Güter-

In der Pflichtausschreibung wird auf die gelegentlichen Sonderverkehre, wie hier am 21. Mai 2016, überhaupt nicht eingegangen. Bis Jahresende sind noch Fahrten möglich, sollte sich niemand finden, der die Strecke übernimmt



Die Firma RHI in Mainzlar stellt den Empfang von Rohstoffen auf der Schiene spätestens zum Jahresende ein. Die Kosten sind bei einem Transport mit Lkws 2 bis 3 Euro/Tonne günstiger

*Foto:
Hans-Peter Günther*



transporte. Einige Aktive vermuten eine politische Motivation für das Vorgehen mit dem Ziel, die Reaktivierung der Lumdaltalbahn zu erschweren. Schließlich endet das Vertragsverhältnis zwischen Deutscher Bahn als Eigentümerin, der Stadt Staufenberg und der HLB als von der Stadt Staufenberg beauftragter Betriebsführerin ohnehin zum Jahresende. Weder der HLB noch der Stadt wäre ein finanzieller Schaden entstanden, hätte man das Vertragskonstrukt einfach auslaufen lassen. Alle Beteiligten am Stilllegungsverfahren kennen selbstverständlich die Bemühungen um den Erhalt und die Reaktivierung der Lumdaltalbahn.

Auch das Ergebnis der detaillierten Nutzen-Kostenuntersuchung (NKU) über den Personenverkehr auf der Lumdaltalbahn lässt weiter auf sich warten. Eine Vorstufenuntersuchung zur NKU war positiv ausgefallen. Die Chancen für eine ebenfalls positive NKU stehen somit gut. Umso verständlicher, dass die HLB, die Stadt Staufenberg oder beide zusammen so schnell „Nägel mit Köpfen“ machen wol-

len und die Strecke ausschreiben lassen. Zwar macht ein abgeschlossenes Stilllegungsverfahren die Reaktivierung nicht unmöglich, sie erschwert sie aber unnötig. Denn mit der Stilllegung endet die Betriebserlaubnis insbesondere auch für die Bahnübergänge. Und es ist fraglich, ob sie in ähnlicher Form an den gleichen Stellen wieder eingerichtet werden können.

Bei Redaktionsschluss liefen Bemühungen unter anderem von Seiten des Landkreises Gießen und der Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO), das Verfahren zumindest bis zum Abschluss der NKU zu verzögern. Klar ist, dass der Landkreis bei einer negativen NKU nicht weiter an der Strecke festhalten wird. Der lange Untersuchungszeitraum für die NKU wird vom Auftraggeber des Gutachtens, dem Rhein-Main-Verkehrsverbund, unter anderem damit begründet, dass verschiedene Varianten für einen Betrieb auf der Lumdaltalbahn durchzurechnen seien. Ferner beschäftigt man sich intensiv mit den Planungen für den ergänzenden Busverkehr.

Unvergessen und Junggeblieben – die Lumdatabahn feiert Geburtstag

Am 1. August 1896 wurde der östliche Abschnitt der Lumdatabahn von Grünberg nach Londorf eröffnet. Die untere Lumdatabahn zwischen Londorf und Lollar folgte erst im Jahr 1902. Der obere Abschnitt war auch der erste, der seinen Personen- und Gesamtverkehr verlor. Am 25. Mai 1963 war Bedeutung Schluss mit dem Zugverkehr und noch im gleichen Jahr begann der Abbau der Gleise.

Die obere Lumdatabahn hatte nie die Bedeutung des unteren Abschnitts erlangt, auch nicht im Güterverkehr. Bei einer Reaktivierung der Lumdatabahn käme vom oberen Abschnitt allenfalls die Teilstrecke von Londorf (Gemeinde Rabenau) in den unmittelbar anschließenden Ortsteil Kesselbach in Frage, hier hin liegen auch noch einige hundert Meter Gleis.

Ein kleiner Teil der Trasse wird heute

als Radweg genutzt. Ansonsten erinnern noch mehrere der markanten Stationsgebäude an den Eisenbahnverkehr - und das liebevoll hergerichtete Bistro „Gleis 1“ in Rabenau-Odenhausen. Dieses Kleinod bietet auch den Rahmen der 120-Jahrfeier, die vom Verein Lumdatabahn e.V am Wochenende nach dem Streckengeburtstag, am 6. und 7. August 2016 veranstaltet wird.

Es gibt eine kleine Ausstellung zur Geschichte und Zukunft der Lumdatabahn, Leckereien aus Francos italienischer Bistrotküche und jede Menge Unterhaltung für Klein und Groß unter dem Motto „Geburtstagfeiern wie früher“, ergänzt um eine moderne Hüpfburg.

Rabenau-Odenhausen ist perfekt auf dem Lumdatabahn-Radweg erreichbar, die Anschlusspunkte zum Bahnnetz sind Grünberg und Lollar. Busse der Linie 520 fahren den Ort am Wochenende alle zwei bis drei Stunden an.

Verein Lumdatabahn e.V. gewinnt Preis der Sparda-Bank

(fl) Große Freude herrscht bei den Aktiven des Vereins Lumdatabahn e.V (LB e.V.). Die Gruppe aus dem Lumdatabahn gewann einen von dreißig Preisen, mit denen die Sparda-Bank Hessen die Arbeit hessischer Vereine würdigt. „Vereint für Deinen Verein“ war das Motto der Aktion. Die Vereine waren aufgerufen, Projekte einzureichen und darüber im Internet auf den Seiten der Sparda-Bank abstimmen zu lassen. Den 30 erfolgreichsten Vereinen winkte ein Zuschuss von jeweils 2000 Euro für ihr Projekt.

Bei ihren Sonderfahrten erleben die Lumdatabahn-Aktiven immer wieder Kinder, die zum allerersten Mal an Bord eines Zuges sind. Im ländlichen Raum ist die Bahn mangels Angeboten sehr viel weni-

ger präsent als in den städtischen Regionen. Die Themen Kinder und Bahn waren dann auch der Kern des Projektes. Unter dem Motto „Die Lumdatabahn – erfahrbar für Groß und Klein“ wurde um Stimmen



Preisübergabe vor dem Bahnhof in Londorf: Direktor Rüdiger Fritz von der Sparda-Bank überreicht Michael Laux vom Verein Lumdataalbahn (rechts) die Urkunde

für eine Sonderfahrt eigens für die Zielgruppe der jüngsten Fahrgäste geworben. Mit dem Gewinn eines Preises hatte anfangs niemand ernsthaft gerechnet, schließlich warben auch sehr viel größere Vereine für ihre Ideen.

Internet- und pressekundige Mitglieder des Vereins starteten eine bislang einzigartige Medienkampagne. Da die Abstimmung im Internet stattfand, war die Nutzung von „social media“ auf verschiedenen Plattformen eine äußerst hilfreiche Ergänzung zur klassischen Öffentlichkeitsarbeit – eine Erfahrung, die momentan viele Vereine und Initiativen machen dürfen.

Am 21.06.2016 war es soweit. Die Spardabank Hessen übergab den gewonnenen Preis im Rahmen einer vom Verein vorbereiteten kleinen Feierstunde im Bahn-

hof von Rabenau-Londorf. Mit dabei waren unter anderem die Erste Kreisbeigeordnete des Landkreises Gießen, Frau Dr. Christiane Schmahl, Allendorfs Bürgermeisterin Annette Bergen-Krause sowie Rabenaus Bürgermeister Kurt Hillgärtner. Die Lokalpresse berichtete ausführlich, so dass sowohl der Verein als auch die Sparda-Bank auch im Nachgang der Aktion für ihre Ziele werben konnten.

Die Aktiven des Vereins LB e.V. holen derzeit Angebote ein und rechnen sie durch. Der Traum ist, noch in diesem Jahr einer großen Zahl von Kindern aus dem Lumdata eine Triebwagenfahrt in den Taunus einschließlich Eintritt in den Freizeitpark „Lochmühle“ zu spendieren.

Bahnhof Hungen wird modernisiert

(jl) Im Sommer wird mit der Modernisierung und dem mobilitätsgerechten Ausbau des Hungener Bahnhofs begonnen. Neben neuen Bahnsteiganlagen mit 55 Zentimeter Bahnsteighöhe wird die Fußgängerunterführung bis auf die andere Bahnseite verlängert und es werden Aufzüge eingebaut.

Wie Roland Meuschke, Leiter des Bahnhofsmanagements Gießen der DB Station & Service AG erläuterte, werden die Bahnsteige zunächst zurück und auf einer Länge von 90 Metern anschließend neu gebaut. Es ist eine barrierefreie Erschließung des Haus- und Mittelbahnsteiges (Gleise 1 und 3) mittels Personenaufzügen geplant. Ein weiterer Punkt betrifft die Verlängerung der Unterführung zur Straße Am Bahndamm (Durchbruch unter den Gleisen 6, 7 und 8). Dadurch entsteht ein direkter Zugang in nordöstlicher Richtung zum Schwimmbad und den Schulen. Darüber hinaus sind neue Beschilderungen, Wartehäuschen, Wegeleuchtung und Sitzgelegenheiten vorgesehen.

Auffällig ist, dass die Deutsche Bahn den Bahnsteig an Gleis 1 mitbauen lässt, obwohl dort kein Zug fährt. Denn seitdem der re-

guläre Personenverkehrs am 4. April 2003 eingestellt wurde, liegt die Horloffalbahn zwischen Hungen und Wölfersheim im Dormröschenschlaf. Doch man will sich alle Optionen offen halten, um wieder eine Schienenverbindung zwischen Hungen und Wölfersheim und weiter in das Rhein-Main-Gebiet zu etablieren.

Die Gesamtkosten für das Projekt (Planung und Bau) belaufen sich auf rund 3,3 Millionen Euro. Davon hat die Deutsche Bahn mit rund 1,6 Millionen Euro den größten Anteil zu tragen. Eine Förderung in Höhe von 1,1 Millionen Euro kommt vom Land Hessen. RMV und ZOV beteiligen sich an den Planungskosten mit 88.000 beziehungsweise 44.000 Euro. Der städtische Anteil an dem Vorhaben beträgt 375.000 Euro. Dazu kommen weitere 120.000 Euro als Ablösebetrag für die Ver-

längerung der Bahnunterführung, die dem Vorhabenträger für die Erhaltungskosten entstehen. Die Inbetriebnahme ist für Januar 2018 vorgesehen.



Der Bahnhof Hungen erhält neue Bahnsteiganlagen und eine verlängerte Bahnstufenunterführung mit zweitem Ausgang

Im Stundentakt mit der Aartalbahn von Limburg bis Hahnstätten Züge sollen ab Dezember 2018 fahren

(hpg) Die Ergebnisse der seit vielen Monaten erwarteten Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) für eine Reaktivierung des Personenverkehrs auf dem nördlichen Teil der Aartalbahn wurden am 5. Juli 2016 bekanntgegeben. Für die Wiederaufnahme des seit 30 Jahren ruhenden Personenverkehrs kommen die Gutachter der „PTV Planung Transport Verkehr AG“ aus Karlsruhe auf einen förderfähigen Wert von 1,79 für den Ausbau bis nach Hahnstätten.

Mit einem Personenverkehr bis in das knapp zwei Kilometer entfernte Zollhaus wird aufgrund zusätzlicher Kosten für zwei weitere Bahnübergänge und höherer Aufwendungen für den Bau einer Umsteigemöglichkeit zwischen Zug und Bussen nur ein Wert von 1,09 erreicht.

In der 55. Verbandsversammlung des Zweckverbands SPNV Rheinland-Pfalz Nord in Koblenz war die Reaktivierung der Aartalbahn ein mit Spannung erwartetes Thema. Nach den ausführlichen Erläuterungen zu den vier in der NKU verglichenen Varianten durch Verbandsdirektor Dr. Thomas Geyer beschloss die Versammlung einstimmig ohne Gegenstimmen und Enthaltungen die veränderte Konzeption der Reaktivierung zwischen Limburg, Diez und Hahnstätten. Diese Variante erlaubt bessere Anschlussverbindungen in Diez zur Lahntalbahn und wird zu einem stabileren Fahrplan im Stundentakt führen.

Nach Aussagen von Michael Puschel vom Eisenbahn-Referat im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau hat der Landesrechnungshof in Speyer die aktuelle NKU und die komplette Entwurfsplanung zu einer Überprüfung erhalten. Inwieweit der Rechnungshof die Entwurfsplanung nochmals durch ein weiteres Büro prüfen lässt ist unklar. Der Ver-

treter des Rhein-Lahn-Kreises begrüßte das Ergebnis und hob hervor, dass das Ziel der Reaktivierung für den Kreis nach wie vor in der Durchbindung der Strecke nach Wiesbaden und Mainz liege.

Der Verbandsbürgermeister von Hahnstätten, dessen Gemeinde gemeinsam mit der Verbandsgemeinde Diez Eigentümer der Strecke ist, freut sich über das positive Ergebnis und hofft, dass die weiteren Schritte jetzt zügig angegangen werden können, damit das Ziel einer Reaktivierung bis zum Dezember 2018 erreicht werden kann. Sein Dank gilt dem Zweckverband SPNV Nord für die bisherige Begleitung und Unterstützung, auch bei der europaweiten Ausschreibung für das zukünftig die Strecke betreibende Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen (EIU).

Ein Zuschlag konnte aufgrund der ausstehenden Untersuchung bislang nicht erteilt werden. Das EIU soll die erforderlichen Ausschreibungen für die Bauarbeiten an der kommunalen Infrastruktur durchführen und alle für die Betriebsaufnahme des SPNV notwendigen Arbeiten verantwortlich begleiten und kontrollieren. Die Vergabe der Verkehrsleistungen ist bereits an DB Regio Südwest im Rahmen des Loses 1 im Eifel-Westerwald-Sieg-Netz erfolgt.

Rheinland-Pfalz: Land fördert und fordert - Kommunalpolitik zögert

(hpg) Seit 1914 betreibt der Kreis Altenkirchen die Westerwaldbahn (Weba) mit ihrer Stammstrecke von Scheuerfeld auf die Höhen des Westerwaldes. 1994 übernahm die Weba die Infrastruktur und den Verkehr auf der Daadetalbahn (Betzdorf–Daaden). Das Vermögen des früheren Eigenbetriebs des Kreises wurde im August 2000 auf die am 25. Mai 1999 gegründete „Westerwaldbahn des Kreises Altenkirchen GmbH“ übertragen.

Für die jeweilige Dauer der Verkehrsverträge war sie als Gesellschafter an den Betriebsgesellschaften Hellertalbahn GmbH (HTB) und vectus Verkehrsgesellschaft mbH beteiligt. Eine Beteiligung an der Ausschreibung im Eifel-Westerwald-Sieg-Netz war politisch nicht gewollt. Seit Ende 2015 ist der Weba im SPNV nur noch die Daadetalbahn verblieben, die mit zwei modernisierten GTW 2/6 aus dem Bestand der Hellertalbahn bedient wird.

Sorgenkind der Weba ist vor allem der Güterverkehr im Auftrag der DB Cargo auf der im September 2005 von der DB erworbenen Holzbachtalbahn (Altenkirchen–Selters), deren 13,6 km langer Abschnitt von Raubach bis Selters reaktiviert wurde. Auf der insgesamt 33 km langen Strecke mangelt es nicht an entsprechender Tonnage, die Jahresleistungen von rund 250.000 Tonnen aufweist. Allerdings hat sich die Betriebsführung als sehr kostenaufwendig he-

Der Güterverkehr auf der Holzbachtalbahn ist weiterhin nicht gesichert. Im Bild ein Güterzug mit Lok 5 der Westerwaldbahn bei Altenkirchen *Foto: Hans-Peter Günther*



rausgestellt. Die schweren Züge, überwiegend mit Coils, müssen für die Bergfahrt aus dem Siegtal hinauf nach Altenkirchen häufig geteilt werden. An den beiden erworbenen Dieselloks gab es dabei mehrfach größere Schäden und längere Ausfälle, mit Kosten, die nicht oder nur teilweise von Versicherungen abgedeckt waren. Auf zusätzliche Einnahmen, beispielsweise durch den Einsatz der Loks in der Baustellenlogistik, wurde verzichtet.

In Ausgabe 101 der Hessenschiene hatten wir unter der Überschrift: „Westerwaldbahn: Strecke hängt an Kreistagsbeschluss“ über das mögliche Ende des intensiven Güterverkehrs berichtet. Seither hat es trotz des mehrheitlichen Beschlusses im Kreistag, den Vertrag für den Güterverkehr zur Jahresmitte 2016 zu kündigen, zahlreiche weitere Verhandlungen mit allen Beteiligten gegeben. Von Seiten der DB Cargo wurde die Anhebung der Frachttarife für die – bislang für die Weba nicht kosten deckenden – Transporte zugesagt.

Auch konnte über einen höheren Anteil des Westerwaldkreises an den Kosten der Streckensanierung ein Einvernehmen erzielt werden, der sich nun mit einer Million Euro beteiligen wird. Die Landkreise Altenkirchen und Neuwied geben jeweils 350.000 Euro dazu. Erst diese Zusagen ermöglichten es der Weba, dem Eisenbahnbundesamt die notwendigen Unterlagen für eine Förderung nach dem „Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz“ (SGFFG) am 29. Januar, dem letzten Tag vor dem Ende der Antragsfrist für das Jahr 2016, zu übergeben. Ohne die dringend notwendigen Baumaßnahmen zur Instandhaltung wäre eine Stilllegung aus technischen Gründen seitens der Landeseisen-

bahnaufsicht nur eine Frage der Zeit. Für den Westerwaldkreis und die Anwohner hätte die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straßen zu erheblichen Mehrbelastungen geführt.

Land fördert Bahnen

Das Land Rheinland-Pfalz steht weiterhin zu der angekündigten Förderung in Höhe von 35 Prozent. Dazu hatte das Kabinett in seiner Sitzung am 16. Februar 2016 eine „Verwaltungsvorschrift zur Förderung von Bahnstrecken für Tourismus- und Güterverkehre“ offiziell verabschiedet, nach der bereits im vergangenen Jahr gehandelt wurde. In der Mitteilung wurde auch die Holzbachtalbahn von Altenkirchen nach Selters erwähnt, für die sich durch die Förderrichtlinie „neue Perspektiven“ ergeben.

Allerdings scheint den politisch Verantwortlichen im Kreis Altenkirchen bis heute nicht klar zu sein, dass für die im Eigentum der Weba befindliche und langfristig konzessionierte Strecke ein diskriminierungsfreier Zugang zu gewähren ist, der eine betriebsbereite Vorhaltung erfordert und auch Chancen für den Westerwald im Bereich des Tourismus bieten könnte.

In der Kreistagssitzung vom 27. Juni 2016 hat das Gremium mit breiter Mehrheit die Kreisverwaltung und die Geschäftsführung der Westerwaldbahn beauftragt, mit dem Land Rheinland-Pfalz Verhandlungen über die Übernahme der Trasse aufzunehmen. Im Beschluss heißt es dazu: „Der Kreistag ist der Auffassung, dass die Holzbachtalstrecke und die damit verbundenen Verpflichtungen für die Westerwaldbahn GmbH eine auf Dauer unzumutbare Finanz- und Risikobelastung darstellt.“



Ein Großteil der auf der Holzachtalbahn verladenen Güter sind Blechcoils für die Fa. Schütz, die in Selters (Ww) und Siershahn Werke betreibt

Werkfoto Schütz

koll „da so seine Zweifel zu haben“.

Möglicherweise sorgt die bei der Europäischen Kommission von der Wirtschafts-

Konrad Schwan (CDU), Kreisbeigeordneter und Vorsitzender der Gesellschafterversammlung der Weba, verteidigte in der Sitzung den Kündigungsbeschluss gegenüber DB Cargo als eine „rein taktische Maßnahme, die den insgeheim gewünschten Erfolg hatte“. Alle Beteiligten seien aufgeschreckt worden und nur deshalb DB Cargo bereit, der Westerwaldbahn mehr für den Stahltransport zu zahlen. Eine sogenannte „schwarze Null“ erscheint der eingeschalteten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte GmbH seitdem möglich. Allerdings gab Konrad Schwan zu Proto-

kanzlei Gleiss Lutz eingereichte Beschwerde für eine weitere Verzögerung der Streckensanierung. Die WERIT Kunststoffwerke W. Schneider GmbH & Co. KG aus Altenkirchen, ein Mitbewerber der Firma Schütz in Selters, werfen der Bundesrepublik Deutschland, dem Land Rheinland-Pfalz sowie den drei Landkreisen Altenkirchen, Westerwald und Neuwied vor, „rechtswidrige staatliche Beihilfen zugunsten der Firma Schütz zu gewähren“. In der Gewährung von Fördermitteln für die Streckensanierung sieht die Firma einen Verstoß gegen das Wettbewerbsrecht.

Land fördert Schienen-Infrastruktur

Für die Jahre 2016 bis 2018 stehen im rheinland-pfälzischen Landeshaushalt insgesamt 26,1 Millionen Euro an Fördermitteln zur Verfügung. Die an den Strecken liegenden Kommunen müssen sich mit einem Anteil von 15 Prozent an den Projektkosten beteiligen, zu denen das Land bis zu 85 Prozent beiträgt, wenn keine Kofinanzierung aus Bundesmitteln möglich ist. Auf Forderungen der Grünen sollen auch erbrachte Eigenleistungen berücksichtigt werden können, was insbesondere im Brexbachtal von den seit vielen Jahren dort sehr aktiven Ehrenamtlichen mit Interesse aufgenommen wurde. Ebenso soll das Landesprogramm interessierten Kommunen entlang der Eifelquerbahn oder der Zellertalbahn eine Verbesserung in der Umsetzung erbringen.

Problemfall Brexbachtalbahn

Eine hohe Hürde stellen die Bedingungen des Landes für eine Wiederinbetriebnahme der Brexbachtalbahn dar. Da der Westerwaldkreis und die Stadt Ransbach-Baumbach bislang wenig oder kein Interesse an einem touristischen Verkehr gezeigt haben und sich finanziell nicht beteiligen wollen, ruhen die Hoffnungen auf den Kreisen Mayen-Koblenz und Neuwied sowie der Stadt Bendorf. Dort sorgt die Forderung nach der Übernahme der Strecke in einen kommunalen Pachtvertrag nicht für Begeisterung.

Im September wird der Stadtrat von Bendorf endgültig darüber entscheiden, ob es die Brexbachtalbahn als Mobilitätsbaustein und zusätzliche Attraktion des „Kulturparks Sayn“ geben wird. Dazu gehören das einzigartige Industriedenkmal Sayner Hütte von 1830, die Burg und das Schloss mit dem Rheinischen Eisenkunstgussmuseum sowie die Abtei Sayn. Darüber hinaus locken der Schmetterlingspark im Schlosspark, Kletterwald und das Pfadfinderlager jährlich Tausende von Besuchern an. Entgegen den ursprünglichen Planungen, einen Tourismusverkehr von Siershahn nach Bendorf zu betreiben, liegt der Fokus inzwischen auf der Wiederanbindung an die Rechte Rheinstrecke mit den Ausgangspunkten Engers und Neuwied. Die ausstehenden Entscheidungen werden zeigen, ob alle Anstrengungen und bisher erfolgten Investitionen seitens des seit acht Jahren mit hohem Engagement aktiven Brexbachtalbahn e.V. von Erfolg gekrönt sein werden.

Verbandsgemeinde Brohltal nutzt Chance

Die Möglichkeiten der neuen Verwaltungsvorschrift hat bereits Anfang März 2016 die Verbandsgemeinde Brohltal mit der Übergabe eines Förderantrages an den damaligen Innen- und Verkehrsminister Lewentz genutzt. Die Kommune hatte sich bereits im November 2015 zur Übernahme von 15 Prozent der Kosten für Arbeiten an der Brohltalbahn entschieden. Diese leistet sowohl für den Tourismus als auch den Güterverkehr auf Schmal- und Normalspur einen wichtigen Beitrag am Mittelrhein. Mit einer Entscheidung zur längerfristigen Bestellung von Freizeitverkehren (Vulkan-Express) hat der Zweckverband SPNV-Nord Anfang Juli eine weitere Voraussetzung zur Gewährung der Landesmittel getroffen. Auf der meterspurigen Strecke sind jährlich rund 70.000 Fahrgäste unterwegs. Die Attraktivität hat mit der betriebsfähigen Aufarbeitung der Mallet-Lok 11sm weiter zugenommen.

Die aufgearbeitete Lok 11sm ist die neue Attraktion für Fahrgäste im Brohltal

Foto: Pro Bahn & Bus



Kein Interesse an Engpass-Beseitigungen im europäischen Güterkorridor ?

(hpg) Trotz vorliegendem Planfeststellungsbescheid, bestehendem Baurecht, erfolgten Ausschreibungen und bereits in die Baustellen-Jahresfahrpläne eingearbeiteten Umleitungen werden Projekte von DB Netz nicht ausgeführt. In der Hessenschiene 79 berichten wir über den geplanten Bau der sogenannten „Igelstein-Kurve“ in Wiesbaden.

Im Rahmen des Sofortprogramms „Seehafen-Hinterland-Verkehr (SHHV)“ des Bundes sollte ein eingleisiges, elektrifiziertes Verbindungsgleis für Güterzüge aus der Mainzer Güterumgehungsbahn abzweigen und im Bahnhof Wiesbaden Ost in die rechte Rheinstrecke einfädeln.

Dazu hieß es in der Planfeststellung: „Der Abschnitt Wiesbaden Ost – Mainz Kastel – Kostheim (Teilabschnitt der Strecke 3603 Frankfurt – Wiesbaden) zählt innerhalb des Knotenbereiches Wiesbaden zu den am stärksten belegten Streckenabschnitten. Dieser Abschnitt wird von zwei S-Bahnlinien im Halbstundentakt, einer Regionalbahn-Linie (VIAS) im Stundentakt (HVZ halbstündlich) und annähernd 200 Güterzügen befahren, die von der rechten Rheinseite kommen bzw. auf diese übergehen. Diese insgesamt fast 400 Züge pro Tag führen zu einer mangelhaften Betriebsqualität.“

Mit dem Bau der eingleisigen, elektrifizierten Verbindungskurve (Strecke 3519) zwischen den Strecken Mz-Kostheim – Wiesbaden – Kaiserbrücke (Strecke 3525) und Kaiserbrücke – Wiesbaden Ost (Strecke 3506) sowie Gleisanpassungen im Bf Wiesbaden Ost wird dieser Engpass beseitigt.“

Nachdem 2010 alle Genehmigungen vorliegen, erfolgte am 9. April 2010 die europaweite Ausschreibung der Bauleistungen. Sie sah den Neubau eines Gleises



von ca. 1.200 m Länge, den Neubau zweier Rahmenbauwerke (Nord ca. 252 m, Süd ca. 80 m Länge) und die Gleisverschwenkung auf die bestehende Strecke 3506 vor. Dazu wären der Neubau von drei Weichen und Kabelkanälen von ca. 9.000 m Länge erforderlich gewesen. Die umfangreiche Wasserhaltung während der Bauzeit hätte den Bau einer rd. 1.000 Meter langen Entwässerungsleitung erfordert. Als Zeitpunkt der Inbetriebnahme war der 28. Februar 2012 geplant. Allerdings ist das Projekt – bis auf ein paar Spurplananpassungen im Bereich Wiesbaden Ost – bis heute nicht realisiert worden.

Nach Angaben einer Sprecherin von DB Netz habe die vom BMVI in Auftrag gegebene Studie „Mittelrhein-Korridor“ und die darin aufgenommenen Planungen für den Bau der Wallauer Spange für die Aussetzung der Maßnahme „Igelstein-Kurve“ gesorgt. Der prognostizierte Wegfall von Leistungen im Regional- oder S-Bahn-Betrieb könnte Trassen freisetzen, die den Bau der Gütergleis-Verbindung entbehrlich

machen würden. Doch bis dahin werden noch Jahre vergehen und die „mangelhafte Betriebsqualität“ zwischen dem Abzweig

Mainz-Kostheim und Wiesbaden Ost erhalten bleiben.

Stadtverkehre von Bad Homburg, Oberursel und Friedrichsdorf bleiben bei Transdev

(fl) Die Transdev Rhein-Main GmbH soll mit der im Rhein-Main-Gebiet schon länger etablierten Marke „Alpina“ auch in den kommenden acht Jahren alle städtischen Buslinien in den Städten Bad Homburg, Oberursel und Friedrichsdorf betreiben. Bereits seit 1. Januar 2016 betreibt Transdev in einem Übergangsvertrag für ein Jahr die Stadtverkehre in den Nachbarstädten Bad Homburg und Oberursel mit insgesamt 33 Linien und rund 50 Bussen.

Transdev hatte die Verkehre kurzfristig übernommen, nachdem es zu unüberwindbaren Meinungsverschiedenheiten zwischen dem letzten Ausschreibungsgewinner, der Verkehrsgesellschaft Mittelhessen (VM), und den Aufgabenträgern der Taunusstädte gekommen war.

Der Folgeauftrag beginnt am 1. Januar 2017 und endet am 31. Dezember 2024 mit einer Verlängerungsoption von zwei Jahren. Insgesamt umfasst das künftige Verkehrsangebot 38 Linien in den drei Städten. Die Fahrzeuge werden als Dieselfahrzeuge der aktuellen Abgasnorm Euro VI entsprechen. Überlegungen, den Bad

Homburger Stadtverkehr mit alternativen Antriebsformen wie etwa Batteriebetrieb oder Erdgasantrieb auszustatten, dürften damit zumindest für den Ausschreibungszeitraum vom Tisch sein.

Die Transdev GmbH bezeichnet sich mit rund 5.000 Mitarbeitern und einem Umsatz von jährlich knapp 850 Millionen Euro als der größte private Nahverkehrsanbieter in Deutschland. Die Transdev GmbH in Deutschland ist Teil der weltweiten Transdev-Gruppe, einem international agierenden französischen Mobilitätsdienstleister mit aktuell 83.000 Mitarbeitern in 19 Ländern und den Anteilseignern Caisse des Dépôts sowie Veolia Environnement. Die Wurzeln des heute zu Transdev gehörenden Alpina-Verkehrsbetriebes reichen bis in die 1950er Jahre zurück, Keimzelle des Unternehmens waren bereits damals Linienverkehre im Einzugsbereich der Städte Bad Homburg und Oberursel.



Die Stadtbusse in Bad Homburg werden in den kommenden acht Jahren wieder von Alpina betrieben

Rüdesheim: Bahnsteige wie vor 160 Jahren

(hpg) Mit dem angeblich negativen Nutzen-Kosten-Faktor für den Bau des Rüdesheimer Tunnels inklusive einer neuen Verkehrsstation für Rüdesheim besteht nach wie vor der für eine Stadt mit starkem Tourismusaufkommen geradezu groteske Zustand mit Bahnsteighöhen, die seit der Inbetriebnahme vor 160 Jahren (11. August 1856) nahezu unverändert sind.

DB Station & Service gibt für Rüdesheim in Gleis 1 bei 38 cm Höhe eine nutzbare Länge von 357 m und am Mittelbahnsteig 2 lediglich 24 cm auf immerhin 425 m Länge an. Jeder Halt eines Regionalzuges in Richtung Wiesbaden schließt die Durchfahrt von Zügen in Richtung Koblenz aus und verlängert damit auch die Schließzeiten des Bahnübergangs der B 42. Sowohl für einen internationalen Güterkorridor zwischen Rotterdam und Genua, als auch einen modernen Personen-Nahverkehr ist

dieser „Ausbaustand“ inakzeptabel und erfordert eine umgehende Veränderung.

Bund und Land Hessen hatten sich 1998 gemeinsam mit der Stadt Rüdesheim und dem Rheingau-Taunus-Kreis sowie der DB AG vertraglich auf den Bau eines seit Jahrzehnten geplanten 1,6 Kilometer langen Tunnels und der Verlegung der B 42 auf die frei werdende Bahntrasse verständigt. Im September 2012 teilte das Bundesverkehrsministerium der Landesregierung

Seit der Betriebsaufnahme der Nassauischen Rheinbahn vor mehr als 160 Jahren hat sich an den Bahnsteighöhen und dem Betriebsablauf in Rüdesheim kaum etwas verändert. Schienengleiche Überwege behindern den Zugverkehr und die Bahnsteigkanten liegen nur wenige Zentimeter höher als die Schienen. Foto: Hans-Peter Günther





Während sich die Planungen offenbar ausschließlich auf eine Beseitigung des Bahnübergangs der B42 konzentrieren, bleiben Überlegungen zur Schaffung einer barrierefreien Bahnstation für Rüdesheim auf der Strecke. Foto: Hans-Peter Günther

mit, dass das mehr als 250 Millionen Euro teure Projekt „nicht wirtschaftlich“ sei. Möglicherweise kann nur der Neubau von zwei barrierefreien Außenbahnsteigen an einem anderen, stadtnahen Standort die Lösung für den SPNV sein, ohne dass der alte Bahnhof mit seinen für Sonderzüge geeigneten langen Bahnsteigen völlig aufgegeben wird.

Bislang werden in Rüdesheim offenbar nur Planungen für die Aufhebung des Bahnübergangs (BÜ) der B 42 am Bahnhof vorangetrieben. Anfang Dezember 2015 stellte Hessen Mobil den Vertretern der Stadt Rüdesheim, der DB und den Planungsbüros insgesamt vier mögliche Varianten vor, die zu einer Aufhebung des Bahnübergangs führen könnten. Bis zum

kommenden Treffen im Herbst sollen die Kosten für die einzelnen Varianten ermittelt und die verkehrstechnische Machbarkeit geprüft werden.

Obwohl die Rüdesheimer Stadtverordneten beschlossen hatten, dass sie nur eine Unterführung als Ersatz für den BÜ akzeptieren, werden alle vier Varianten untersucht. Im Februar 2016 hat Hessen Mobil nach einer europaweiten Ausschreibung das Büro Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH in Frankfurt beauftragt, die ingenieurtechnische Zuarbeit für die Machbarkeitsstudie zu leisten. Das Büro soll für die Über- und Unterführungen, jeweils mit einer Ampel- oder Kreisellösung für die Anbindung des Fähranlegers (Bingen–Rüdesheim), die Objekt- und Trag-



Für die Aufhebung des Bahnübergangs soll die B42 zwischen den jeweils unter Denkmalschutz stehenden Ensembles von Güterschuppen und Empfangsgebäude (rechts) und dem ehemaligen Betriebsgelände von Asbach durchgeführt werden. Foto: Hans-Peter Günther

werkplanungen (Leistungsphasen 1 und 2) erstellen. Gefordert ist, „mit den an der Machbarkeitsstudie beteiligten Fachplanern eine Vorzugsvariante zu erarbeiten“. Zwar dürfte eine Überführung, auch aufgrund der Hochwasserproblematik, die

einfacher und preiswerter zu erstellende Alternative sein, die allerdings im Stadt- und Landschaftsbild des zum Unesco-Welterbe zählenden Mittelrheins zu einem wesentlich stärker sichtbaren Eingriff führen wird.



Alle Varianten beginnen etwa in Höhe des ehemaligen Casinos der Firma Asbach hinter dem Rüdeshheimer Bahnhof und sollen westlich der Zufahrt zur Fähre wieder auf die B 42 kommen. Mit einem Baubeginn sei vor 2023 nicht zu rechnen.

In Hattenheim ist mit dem Rückbau von Gleis 3 ein barrierefreier Zugang zum ehemaligen Mittelbahnsteig entstanden. Foto: Hans-Peter Günther

Riedbahn: Ausbau der Nahverkehrsinfrastruktur Bauarbeiten mit Spatenstich in Biblis gestartet

(hpg, db) Im Rahmen eines gemeinsamen Spatenstichs am Bahnhof Biblis starteten am 8. Juli 2016 die Bauarbeiten für den Ausbau der Nahverkehrs-Infrastruktur auf der Riedbahn. Stellvertretend für die fünf hessischen Stationen in Biblis, Bürstadt, Bobstadt, Lampertheim und Groß-Rohrheim gaben die Vertreter der Deutschen Bahn, des Landes Hessen, des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar und des Landkreises Bergstraße grünes Licht für den S-Bahn-gerechten Umbau dieser Stationen.

Die Baumaßnahmen auf der Strecke zwischen Biblis und Groß-Rohrheim umfassen u.a. die Anhebung der Bahnsteige, den Bau von Personenaufzügen und die Ausstattung der Bahnsteige mit Sitzgelegenheiten, neuen Beleuchtungs- und Beschallungsanlagen, Wetter- und Windschutz, Wegeleitsystem, Infovitrienen, Uhren und Abfallbehältern.

Insgesamt werden für die Maßnahmen 24,2 Mio. Euro investiert. Geldgeber sind neben dem Land Hessen (5 Mio.) der Bund (11 Mio.) und der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) mit den beteiligten Kommunen (8,2 Mio.).

Die geplanten Maßnahmen ergänzen die bestehenden und die im Zuge der 2. Baustufe der S-Bahn Rhein-Neckar vorgesehe-

nen neuen Linien zu einem S-Bahn-Gesamtnetz auf den elektrifizierten Strecken im Gebiet des VRN.



Bis Ende 2017 soll der hessische Teil des Projekts S-Bahn Rhein-Neckar im Wesentlichen fertiggestellt sein und das Zusammenwachsen der Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar fördern. Zudem sollen ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 auf der Riedbahn stündlich und an allen Tagen der Woche neue Doppelstock-Triebzüge als RE auf dem gesamten Linienweg Frankfurt-Biblis-Mannheim fahren.

*Niedrige Bahnsteige prägen
viele Bahnhöfe der Riedbahn,
wie hier in Biblis*

*Foto: Wikimedia-User Jivee Blau -
Eigenes Werk, CC BY-SA 3.0,
[https://commons.wikimedia.org/w/
index.php?curid=7411328](https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=7411328)*



Neue Fahrten und Fahrzeuge auf der Odenwaldbahn

(fl) Ein „kleiner Fahrplanwechsel“ mit neuen Zügen im Wochenend- und Abendverkehr und geänderten Fahrzeiten tritt am 16.7.2016 auf der RMV-Linie 64/65, der Odenwaldbahn, in Kraft. Mit zusätzlichen Fahrten zwischen Groß-Umstadt Wiebelsbach und Hanau montags bis freitags in den Abendstunden sowie der Ergänzung des heutigen Fahrplans samstags nachmittags führt der RMV auf der Linie 64 (Hanau – Groß-Umstadt Wiebelsbach) zu den genannten Zeiten einen durchgängigen Stundentakt ein.

Täglich verkehrt ab 16. Juli nun zudem noch ein später Zug von Frankfurt (Abfahrt um 22.28 Uhr) über Hanau nach Groß-Umstadt Wiebelsbach, Ankunft dort ist um 23.42 Uhr.

Damit auch die neu verkehrenden Züge Anschluss auf die Fahrten der Linie 65 in Richtung Erbach haben, wird in Groß-Umstadt Wiebelsbach bei zwei Fahrten die Abfahrtszeit um fünf Minuten nach hinten verschoben. Bedingt durch die eingleisige Streckenführung ändern sich Halte in Mainhausen-Zellhausen. Nicht mehr alle Züge, die dort heute halten, können dies künftig auch tun. Dafür wird die Station durch die neuen Fahrten bedient. Samstags

halten in Mainhausen-Zellhausen also genauso viele Züge wie heute. Montags bis freitags hält dort künftig ein Zug mehr.

Die positive Entwicklung der Odenwaldbahn setzt sich mit den Fahrplanverbesserungen fort und auch für die Kapazitätsprobleme ist Linderung in Sicht. Bei der Odenwaldbahn wurde, nicht nur nach Meinung des RMV, vorbildhaft für andere Regionen ein Gesamtkonzept umgesetzt: 2005 war nach dem Bau der Verbindungskurve im Nordosten Darmstadts die Fahrzeit von Reinheim nach Frankfurt von 61 Minuten auf 43 Minuten reduziert worden. Gemeinsam mit den Partnern wurde die Strecke modernisiert, die Stationen ausgebaut und mit der Errichtung eines neuen Stellwerkes die Voraussetzung für eine höhe-



Die heute auf der Odenwaldbahn verkehrenden Triebwagen vom Typ Itino werden nicht mehr hergestellt Zell-Kirchbrombach, 13.08.2008



Ab Ende 2017 werden auf der Odenwaldbahn auch Triebwagen vom Typ LINT 54 zum Einsatz kommen. Das Bahnunternehmen vlexx setzt solche Züge bereits zwischen Frankfurt und Saarbrücken ein, wie hier in Mainz.

re Geschwindigkeit und damit kürzere Fahrzeiten geschaffen. Der Bau der neuen Station an der Lichtwiese verbesserte zudem die Anbindung der Universität in Darmstadt an die Region erheblich.

Neue LINT 54 - Fahrzeuge ab 2017

Die Betreiberin, die VIAS Rail GmbH, wird in den kommenden Jahren vier zusätzliche Fahrzeuge vom Typ LINT 54 beschaffen, die ab Dezember 2017 auf der Strecke zwischen Hanau und Groß-Umstadt-Wiebelsbach eingesetzt werden. Sie ersetzen dann teilweise die heute dort fahrenden Itinos. Die frei werdenden Itinos wiederum können genutzt werden, um in der Hauptverkehrszeit heute sehr stark be-

lastete Züge zu verlängern und damit mehr Platzkapazität zu schaffen.

Die neue Odenwaldbahn litt von Anfang unter einem knapp bemessenen Fahrzeugbestand. Ein (gekuppelter) Mischbetrieb der neuen LINT 54-Triebwagen mit dem bisherigen Typ Itino ist nicht möglich. Für die neuen Fahrzeuge muss die Werkstattkapazität der VIAS angepasst werden, entweder am Standort Michelstadt oder in Frankfurt-Griesheim, wo auch die Triebwagen der Rheingaulinie gewartet werden. Vielen hessischen Fahrgästen sind LINT 54-Triebwagen vom rheinland-pfälzischen „vlexx“ bekannt, die schon heute bis Frankfurt fahren.

Misglückte Werbefahrt oder: Verirrt im Tarifdschungel

(ng) Immer wieder empfinden es Fahrgäste im Bereich des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) als besonders ungerecht, wenn sie für eine kurze Fahrt einen Fahrpreis zahlen müssen, der fast doppelt so hoch ist wie für eine ähnlich lange oder gar längere Strecke an anderer Stelle im Netz. Der Grund liegt darin, dass beim Überschreiten einer Tarifgrenze für beide Tarifgebiete gezahlt werden muss – ohne Rücksicht auf die Entfernung.

Durch eine Pressemitteilung des RMV vom 4. Mai 2016 konnte die Öffentlichkeit erfahren, wie man diesen Kritikpunkt beseitigen will. Mit dem Tarifmodell RMV smart / Nachbarschaftliches Fahren soll die Länge der gefahrenen Strecke ermittelt und anhand der Entfernung der günstigste Tarif ermittelt und mit dem Kunden abgerechnet werden.

Derzeit beginnt eine dreijährige Testphase, die medienwirksam von den RMV-Aufsichtsratsvorsitzenden Oberbürgermeister Feldmann (Frankfurt) und Landrat Krebs (Hochtaunuskreis) sowie RMV-Geschäftsführer Dr. Kawai eingeleitet wurde. Sie benutzten die Stadtbahnlinie U2 von Frankfurt Nieder-Eschbach nach Bad Homburg Ober-Eschbach, welche ohne Zwischenhalt die Stadtgrenze überschreitet, die zugleich Tarifgrenze ist. Mit RMVsmart kostete die Fahrt 2,13 Euro pro

Person. Die Herren stellten fest, dass sie damit 2,52 Euro gegenüber dem derzeit gültigen Tarif gespart hätten.

Das war aber ein Irrtum; denn für Fahrten aus dem Tarifgebiet 50 (Frankfurt) in das Tarifgebiet 51 (Bad Homburg) zahlt man zwar generell 4,65 Euro, jedoch nicht von der U-Bahnstation Nieder-Eschbach, die genau auf der Tarifgrenze liegt. Von dort kann man für 2,15 Euro das gesamte Stadtgebiet Bad Homburgs einschließlich des Römerkastells Saalburg befahren. Die „Ersparnis“ beträgt also tatsächlich nur 0,02 Euro!

Immerhin wurde damit wieder einmal die Undurchschaubarkeit des komplizierten RMV-Tarifs bewiesen; der selbst von den Verantwortlichen samt ihren Experten offenbar nicht beherrscht wird. Die Pressemitteilung des RMV verschweigt allerdings, ob die Anwendung in der Praxis nicht neue Probleme schafft und – vor allem – wie teuer eine Fahrt zum Homburger Kurhaus oder gar zur Saalburg werden wird, wenn der neue Tarif eines Tages eingeführt werden sollte...?

Nieder-Eschbach: Der Bahnhof als Tarifgrenze kann sowohl aus Frankfurt als auch aus Bad Homburg ohne Preissprung angefahren werden

Foto (3.4.1997): Andreas Christopher



Bundesprogramm barrierefreie Bahnstationen – 24 Stationen in Hessen profitieren

(fl) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat Ende Juli 2015 ein Modernisierungsprogramm für Bahnstationen im ländlichen Raum gestartet. Dabei stellt der Bund 80 Millionen Euro zur Verfügung, um kleine Bahnstationen mit weniger als 1.000 Ein- und Aussteigern pro Tag barrierefrei umzubauen.

Vorschläge, welche Stationen die Förderung erhalten sollen, wurden von den Bundesländern gemacht. Auch der Deutsche Behindertenrat war bei der Auswahl der Projekte eingebunden. Insgesamt wird jeweils die Hälfte der Kosten der Umbaumaßnahmen durch den Bund gefördert, die andere Hälfte muss von den Ländern getragen werden.

Nicht nur für Menschen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind oder deren Sehfähigkeit stark eingeschränkt ist, wird die Fahrt mit der Bahn einfacher. Auch der Alltag von Senioren, Fahrradfahrern und Eltern mit Kinderwagen soll vielfach unkomplizierter werden.

235 Bahnstationen wurden für das Programm vorgeschlagen, 108 haben nun den Zuschuss erhalten und werden barrierefrei umgebaut. Mitte Juni 2016 wurden die ausgewählten Stationen vorgestellt. Hessen profitiert im bundesweiten Vergleich erfreulich stark von dem Programm –

und beteiligt sich im Rahmen der Ko-Finanzierung natürlich auch daran.

In einer Pressemitteilung lobt Dirk Flege von der Allianz pro Schiene das Programm – und gibt gleichzeitig zu bedenken: „Was nun fehlt ist ein klares Bekenntnis des Ministeriums, auch über das Jahr 2020 hinaus den barrierefreien Umbau von Bahnhöfen finanziell zu unterstützen. Bei dieser einmaligen Förderung darf es nicht bleiben. Ein barrierefreier Zugang zur Bahn ist die Voraussetzung dafür, dass das öffentliche Verkehrsmittel Bahn wirklich von jedermann genutzt werden kann. Viele Menschen sind auf die Bahn angewiesen, weil sie selbst kein Auto fahren können oder wollen. Auch vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung sollte Deutschland jetzt vorsorgen.“

Auch der Haltepunkt Ostheim (bei Butzbach) soll barrierefrei werden. Der Bahnsteig Richtung Gießen ist nur über Treppenstufen erreichbar



Die Stationen des Bundesprogramms in Hessen:

Auringen-Medenbach, Bad Arolsen, Baunatal-Guntershausen, Bensheim-Auerbach, Biebesheim, Biedenkopf, Borken (Hess), Bruchköbel, Darmstadt Süd, Fuldataal-Ihringshausen, Gernsheim, Gießen Erdkauter Weg, Groß-Rohrheim, Hadamar, Korbach, Korbach-Süd, Lehnheim, Messel, Oestrich-Winkel, Ostheim (bei Butzbach), Stockstadt (Rhein), Weiterstadt, Wiesbaden-Erbenheim, Wölfersheim-Södel

Die Stationen des Bundesprogramms in den Nachbarländern:

- **Baden-Württemberg:** Igersheim, Oberndorf (Neckar), Reicholzheim
- **Bayern:** Bernried, Dettingen, Eisenärzt, Furth i. Wald, Hergatz, Markt, Oberdachstetten, Reuth b. Erbdorf, Saulgrub, Sünching, Untersteinach, Wörth (Isar), Wörth a. Main
- **Niedersachsen:** Barnten, Börßum, Heidkrug, Hoykenkamp, Knesebeck, Langelsheim, Lengede-Broistedt, Meine, Meinersen, Oker, Sagehorn, Schandelah, Schierbrok, Schöppenstedt, Wahrenholz, Weener
- **Nordrhein-Westfalen:** Blankenheim (Wald), Borgeln, Bösensell, Dahlem, Duisburg-Meiderich Ost, Essen-Horst, Gevelsberg-Kipp, Honrath, Hörstmar (Lippe), Maria Veen (Reken), Reken, Sylbach (Ortsteil von Bad Salzuflen/Holzhausen)
- **Rheinland-Pfalz:** Brachbach, Eisenbach-Matzenbach, Hirschhorn (Pfalz), Kamp-Bornhofen, Mayen Ost, Niedermohr, Obernhof (Lahn), Pfalzel, Schweich (DB), Steinwenden, Thaleischweiler-Fröschen, Untersulzbach
- **Thüringen:** Sondershausen, Zella-Mehlis

Hintergrund: Modernisierungsprogramm für Bahnstationen

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG (2015) gibt es in Deutschland rund 5.400 Bahnhöfe, die von der DB Station & Service AG betrieben werden. Davon haben rund 3.500 (65 Prozent) Bahnstationen eine tägliche Frequenz von unter 1.000 Fahrgästen. Die größte Anzahl dieser „Kleinbahnhöfe“ befinden sich in Bayern (594 Stationen). Baden-Württemberg (394), Nordrhein-Westfalen (332), Sachsen (327) und Rheinland-Pfalz (318) belegen die Plätze zwei bis fünf.

WLAN in Zügen noch „Zukunftsmusik“ Betrieb der Funktechnik ist teuer

(faz,lk,jl) Fahrgäste in Hessen müssen sich noch gedulden, bis die Nutzung drahtloser Internetzugänge in Regional- und S-Bahn-Zügen möglich ist. Der RMV rechnete im Frühjahr 2015 damit, dass die ersten Züge in rund fünf Jahren damit ausgestattet sein werden. Wichtigste Voraussetzung sei aber eine gute Netzabdeckung, die gleichzeitig die spezifischen Erfordernisse im Eisenbahnverkehr berücksichtigt, wurde von Seiten des Verkehrsverbundes kommuniziert.

Für ein stabiles WLAN benötige man bei erwartet guter Annahme des Angebotes einen schnellen Wechsel von Funkzelle zu Funkzelle. Der Präsident der Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr, Thomas Geyer, hatte in der Zeitung „Die Welt“ gesagt: „Dass WLAN bei den Fahrgästen ein Bedürfnis ist, haben wir verstanden. Wir diskutieren das gerade.“ Eine Einführung im Nahverkehr sei aber kein Akt von ein, zwei Jahren. „Realistisch ist, dass wir WLAN in circa fünf Jahren in nennenswerterem Umfang im Schienennahverkehr haben.“ Bestellen müssten den Drahtloszugang die Länder, die den Nahverkehr bezahlen.

Für die Technik seien ohnehin Netzbetreiber zuständig. Das hessische Verkehrsministerium in Wiesbaden stellt sich hinter die Pläne für ein flächendeckendes WLAN. Alles, was die Attraktivität des Regional- und Nahverkehrs erhöht, sei zu begrüßen, sagte ein Sprecher in Wiesbaden. Die Finanzierungsfrage ist allerdings ungeklärt. Dafür reichen die bestehenden Mittel des Verkehrsverbundes definitiv nicht aus.

Um eine gute Internetversorgung im Zug zu ermöglichen, sind mehrere Voraussetzungen notwendig. Leider haben es die

Mobilfunk-Netzbetreiber in den vergangenen Jahren versäumt, Bahnstrecken großflächig zu versorgen. Während auf Autobahnen und Bundesstraßen die Mobilfunkversorgung sehr gut ist, leiden selbst viele Hauptstrecken der Bahn unter „Funklöchern“, wo auch im ältesten GSM-Netz keine Versorgung vorhanden ist. Weiterhin schirmen die Eisenbahnwagen das Funksignal sehr gut ab, da die Fahrzeuge aus Metall wie ein Faradayscher Käfig wirken. Im Inneren des Zuges kommt deshalb nur ein schwaches Signal an, während außen der Empfang sehr gut ist.

Die Deutsche Bahn baut zur Empfangsverbesserung in den Fernzügen sogenannte Repeater ein, die über eine Außenantenne das Signal empfangen und über einen kleinen Verstärker im Inneren des Zuges wieder abstrahlen. Damit ist im Zug ein ausreichend guter Empfang gewährleistet, soweit außen überhaupt ein Mobilfunksignal empfangen werden kann.

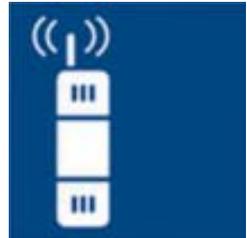
Um im Zug das kostenlose WLAN anbieten zu können, wird zusätzlich noch ein WLAN-Router benötigt. Dieser setzt das Mobilfunksignal in ein WLAN-Signal um und strahlt es über eigene Antennen im Zug ab. Allerdings benötigt jeder WLAN-Router eine SIM-Karte und einen Daten-

tarif, was zusätzliche monatliche Kosten gegenüber einem Repeater verursacht. Hat der Zug nur einen WLAN-Router, aber keinen Repeater, kommt ein zusätzlicher Nachteil hinzu: Da im Inneren kein Mobilfunksignal verfügbar ist, kann auch nicht telefoniert werden. Telefonie über WLAN ist zwar technisch aufwändig möglich, jedoch reißt das Gespräch bei einem Funkzellenwechsel fast immer ab.

Die Forderung nach flächendeckendem WLAN in Zügen verursacht nach Schätzungen einer Studie von AT Kearney aus dem Jahr 2015 allein für die notwendigen Datentarife Mehrkosten in Höhe von 300 bis 400 Millionen Euro. Hinzu kommen die Kosten für die Anschaffung der benötigten Hardware und deren Installation. Woher dieses Geld kommen soll, weiß zur Zeit keiner.

Indes wurde bekannt, dass die Hessische Landesbahn HLB ab Dezember 2018 den Verkehr auf der RB 55 (Frankfurt–Maintal–Hanau–Aschaffenburg–Lafach) und der RB 75 (Wiesbaden–Mainz–Darmstadt–Aschaffenburg) im Teilnetz Südhessen–Untermain für 15 Jahre übernimmt. In den neuen Fahrzeugen des Typs Coradia Continental des Herstellers Alstom wird

Dieses Piktogramm zeigt in den Fernzügen Wagen an, die einen Verstärker (Repeater) für besseren Empfang eingebaut haben

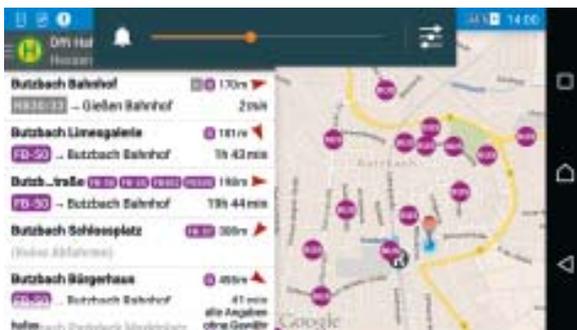


erstmalig im RMV-Netz kostenfreies WLAN angeboten. Seit 21. April gibt es WLAN auch in Hamburg in der Metrobuslinie 5 als Pilotprojekt bis Herbst.

Pro Bahn & Bus zeigt sich erfreut über die ersten Ansätze von WLAN, merkt aber an dass die Entwicklung erst recht spät in Gang kommt. So konnte der Schreiber dieser Zeilen bereits im Sommer 2014 WLAN bei der S-Bahn Kopenhagen entdecken und in den Zügen zwischen Kopenhagen und Malmö. Dieses Frühjahr konnte schnelles WLAN in einem 2.Klasse-EC der polnischen Staatsbahn genutzt werden; auch hier kostenfrei.

Die Deutsche Bahn bietet allerdings auf ausgewählten Bahnhöfen 30 Minuten kostenfreies WLAN an. Kunden sollen auf entsprechende Symbole achten. Wer im ICE 1.Klasse fährt, kann sich auch hier über WLAN freuen. Der Fahrgastverband ist überzeugt, dass sich in Zukunft immer mehr Fahrgäste über freies WLAN freuen können.

Erst ein guter Empfang in Bussen und Bahnen ermöglicht es auch dem Fahrgast, sich über das Angebot und eventuelle Verspätungen selbst zu informieren



Edertalbahn Frankenberg - Korbach NVV-Linie R42

Verkehrsunfall am Bahnübergang

(js) Am 10. Mai 2016 kam es auf dem Bahnübergang in der Röddenauer Straße in Frankenberg gegen 14:30 Uhr zu einem Verkehrsunfall. Der Bahnübergang befindet sich unmittelbar nördlich des Bahnhofs Frankenberg. Obwohl bei dem Unfall ausschließlich PKW's beteiligt waren, keine Schienenfahrzeuge, konnte die Regionalbahn Bestwig – Marburg den Bahnübergang nicht passieren. Das führte zum Ausfall des Zuges auf seinem restlichen Laufweg zwischen Frankenberg und Marburg. Aufgrund des Zugausfalls musste auch die Rückleistung der Regionalbahn um 15:29 Uhr von Marburg nach Frankenberg ersatzlos ausfallen.

Gleisbauarbeiten

Für die Woche nach Pfingsten waren auf der Edertalbahn bereits Gleisbauarbeiten vorgesehen. Diese wurden nachts durchgeführt. Um die Arbeitszeiten ausdehnen zu können wurde am 17. und 18. Mai der letzte Spätzug zwischen Frankenberg und Korbach, sowie am 18. und 19. Mai der Frühzug von Korbach nach Frankenberg als Schienenersatzverkehr bedient.

Das alte Fahrdienstleiter-Stellwerk in Friedberg. Die Anschlusssicherung hat sich nach einigen Monaten mit dem neuen ESTW wieder verbessert
Foto: Hans-Peter Günther

Main-Weser-Bahn Kassel - Gießen - Frankfurt RMV-Linien 30/40, NVV- Linien RE30/RE98, R38/R39

Anschlüsse in Friedberg wieder weitgehend gewährleistet

(fg) In der letzten Hessenschiene hatten wir darüber berichtet, dass nach der Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerks (ESTW) in Friedberg seit Oktober 2015 Anschlussverluste wegen leichter Verspätungen auf der Main-Weser-Bahn die Regel waren - sehr zum Verdruss der vielen Pendler aus Frankfurt und aus Richtung Gießen, die in Friedberg auf die Nebenstrecken umsteigen. Der Frust war umso größer, als es zuvor jahrelang gute Praxis der Fahrdienstleiter vor Ort gewesen war, bei Verspätungen von wenigen Minuten die Ausfahrt erst dann zu stellen, wenn die Fahrgäste ihren Zug erreicht hatten.

Zum Glück verbesserte sich die frustrierende Praxis schon bald nach unserem Bericht, dem Ende April die Veröffentlichung einer umfangreichen Presseerklärung der Ar-



beitsgemeinschaft Horloffthalbahn in allen Regionalzeitungen folgte. Inzwischen können die Fahrgäste - trotz des monatelangen Missstands - wieder zuversichtlich sein, trotz geringfügiger Verspätung in Friedberg den Anschluss in den wohlverdienten Feierabend zu erreichen. Leider wird den betroffenen RMV-Kunden nicht mitgeteilt, welche Absprachen und welche Verbesserungen im Betriebsablauf letztlich zur Behebung des Problems geführt haben.

Vogelsbergbahn Gießen - Alsfeld - Fulda RMV-Linie 35 Neue bzw. ergänzte Bike & Ride Stationen

(hl) Am Dienstag, dem 17. Mai 2016 wurde die vom ADFC im Kreis Gießen angeregte, vom RMV, der DB, ZOV-Verkehr (ZOV u. a. Bauvorhabenträger unter Leitung von Frau Bernshausen) und den Ge-

*Abgesperrte Toilette in einem HLB-Triebwagen auf der Vogelsbergbahn
Foto: Jürgen Müller*



bietskörperschaften unterstützte Initiative in einer kleinen Feierstunde abgeschlossen. Die neuen oder erweiterten Abstellanlagen befinden sich in Gießen Licher Straße, Reiskirchen, Saasen, Göbelnrod, Grünberg, Lehnheim, Mücke, Nieder Ohmen und Angersbach.

Weiterhin viele Defekte an HLB-Triebwagen

(hl) Selbst nach fünf Jahren Betrieb mit der Hessischen Landesbahn (HLB) verstreicht kein Tag, ohne dass bei den Störungsmeldungen die Vogelsbergbahn mit „technische Störung am Zug“ aufgeführt wird. Aus welchen Gründen auch immer will oder kann dieses Unternehmen die ständig auftretenden Mängel an seinen Fahrzeugen nicht umfassend beseitigen. Das nebenstehende Foto vom 27. Juni 2016 von der RB 24847 (Abfahrt 18:20 Uhr) von Gießen nach Mücke ist selbstredend und sagt mehr als tausend Worte. Defekte Toiletten gehören auf dieser langlaufenden Regionalstrecke zur Tagesordnung. Solche Vorkommnisse und erhebliche Verspätungen, hervorgerufen durch andere technische Mängel, sind leider kein Einzelfall und „fördern in besonderer Weise die Kundenzufriedenheit“.

Stadtbus Grünberg: „Kleener Grimmicher“ wird „gerupft“

(hl) Die Linien, die Bedienungshäufigkeit und Haltestellen des „Kleenen Grimmicher“ – so nennt sich der Grünberger Stadtbus – können mit den derzeitigen Zuwendungen von ca. 45.000 Euro nicht mehr in der bekannten Form weiterbetrieben werden. Zur Beibehaltung des aktuellen Fahrplans wäre mehr als das Doppelte an Zu-

*Mehr Züge am Wochenende
verkehren jetzt auf der
Vogelsbergbahn*



wendungen der Stadt erforderlich, was diese nicht leisten kann.

Aus diesem Grunde stellte die Verkehrsgesellschaft Oberhessen (vgo) am 25.Mai 2016 den Grünberger Ausschüssen ein neues Konzept vor. Dieses beinhaltet im Wesentlichen nachstehende Punkte: Entfall der Regellinie in das Industriegebiet „Temperwiesen“ (soll dann nur noch auf spontanen Wunsch angefahren werden), Konzentration der Bedienung auf die Kernstadt, Wohngebiete Ziegelberg und Baumgartenfeld, Reduzierung der Taktfolge von 30 Min. auf 60 Minuten-Takt (ausgenommen ist die morgendliche verdichtete Bahnhofsanbindung für Pendler.) Durch die Reduzierung des Taktes kann sowohl auf ein Fahrzeug als auch Personal verzichtet werden. Auf Grundlage von Zählergebnissen ist geplant, auch wieder kleinere Busse als die derzeitigen einzusetzen. Wenn nach der Sommerpause alle Werte vorliegen, soll darüber schlussendlich entschieden werden.

Ankauf des Grünberger Bahnareals durch die Stadt

(hl) Hier haben sich die Stadt und DB-Immobilien noch nicht geeinigt. Ein wesentlicher Streitpunkt ist hierbei die Altlasten-

frage. So haben Sachverständige in Teilen der Flächen Öl und Schmierstoffe in den Böden nachgewiesen. Die Stadt möchte das Bahnhofsgebäude sowie Teile des Bahnareals kaufen, um die Flächen städtebaulich zu entwickeln.

Fahrplanverdichtung ab dem 12.06.16 (kleiner Fahrplanwechsel)

(hl) Die sonntägliche HLB 24800 von Alsfeld (Alsfeld ab 8:19 Uhr) nach Limburg wurde zum letzten Fahrplanwechsel als Saisonzug von Mai bis Oktober eingelegt und verkehrt jetzt ganzjährig. Gleiches gilt auch für die bisherigen anderen Saisonzüge, die bislang nur an den Wochenenden vom 01.05.-30.10. verkehrten. Außerdem wird die HLB 24858 von Fulda nach Limburg auf dem Abschnitt bis Gießen nunmehr täglich verkehren.

Endlich werden auch die Wünsche der Vogelsbergbahn-Fernpendler berücksichtigt und die Übergangszeiten vom Mittelhessenexpress/ IC aus Richtung Frankfurt bei den wichtigsten Gießener Abfahrten in Richtung Fulda um 3 Minuten auf 15:47, 16:47, 17:47 und 19:47 Uhr verlängert.

Dreieichbahn Dreieich Buchschlag - Ober-Roden - Dieburg RMV-Linie 61 Neues Fahrplankonzept

(rmv, jl) Seit Samstag, dem 16. Juli 2016, besteht auf der Dreieichbahn zwischen Dreieich-Buchschlag, Rödermark Ober-Roden und Dieburg ein neues Fahrplankonzept. Statt wie bislang nur in der Hauptverkehrszeit werden montags bis freitags nun stündlich direkte Verbindungen von und zum Frankfurter Hauptbahnhof angeboten. Neu ist auch, dass bei jeder Fahrt auf der Dreieichbahn ein Zugbegleiter an Bord ist.

Neu werden nun ausschließlich moderne Triebwagen eingesetzt. Diese verfügen über eine Klimaanlage, Fahrgastinformationssystem, eine Toilette, die auch für Rollstuhlfahrer zugänglich ist, einen Mehrzweckbereich und über eine mobile Rampe. Ursprünglich war bereits in diesem Jahr der Einsatz neu produzierter Fahrzeuge vom Typ PESA Link geplant. Aufgrund

von Verzögerungen bei der Zulassung der Fahrzeuge in Deutschland vereinbarten RMV und DB den ersatzweisen Einsatz von Triebwagen der Typen Desiro und GTW.

Erweitertes Fahrtenangebot

Das neue Fahrplankonzept sieht insgesamt ein erweitertes Fahrtenangebot vor. Montags bis freitags fahren stündlich Züge von Dieburg über Rödermark Ober-Roden und Dreieich-Buchschlag nach Frankfurt. Ergänzt werden diese Fahrten ebenfalls stündlich zwischen Rödermark Ober-Roden und Dreieich-Buchschlag, so dass in diesem Streckenabschnitt etwa jede halbe Stunde Fahrten angeboten werden. Wegen geänderter Gleisbelegungen infolge der neuen durchgehenden Fahrten nach Frankfurt erreichen einige Züge Dreieich-Buchschlag montags bis freitags eine Minute später als bislang, wodurch fahrplanmäßig eine längere Aufenthaltsdauer bis zur nächsten S-Bahn nach Frankfurt entsteht. Alternativ bestehen aber bei allen betroffenen Verbindungen eine halbe Stunde vorher und nachher neue, umsteigefreie Verbindungen nach Frankfurt. In den Ab-

endstunden und am Wochenende besteht bei allen Fahrten wie gewohnt innerhalb weniger Minuten eine Anschlussmöglichkeit. Am Wochenende fahren die Züge wie gewohnt stündlich zwischen Dieburg, Rödermark Ober-Roden und Dreieich-Buchschlag.

*Die GTW der Dreieichbahn werden länger eingesetzt
Foto: Andreas Christopher*



Taunusstrecke Frankfurt – Limburg RMV-Linie 20

Pendler-Zug hält in den Ferien nicht in Höchst Farbwerke

(hpg) Für die Mitarbeiter des Industrieparks Höchst ist die Entscheidung des RMV nicht nachvollziehbar, den einzigen zum Feierabend in Farbwerke haltenden Pendlerzug während der Schulferien dort durchfahren zu lassen. Dadurch sind zusätzliche Umstiege notwendig mit dem Ergebnis einer täglich bis zu 20 Minuten längeren Rückfahrt von der Arbeit.

Bereits 2015 fuhr der „Farbwerke-Zug“ (RB 15430) ab dem Beginn der Sommerferien in Höchst Farbwerke ohne Halt durch. Neben den S-Bahnen (S1/S2) ist die Regionalbahn 15430 der einzige Pendlerzug nach Limburg, der dort seit Jahrzehnten einen planmäßigen Halt hat. In diesem Jahr waren die Vorab-Informationen besonders verwirrend. In der Internet-Auskunft von DB und RMV hieß es, dass dieser Zug vom 18. Juli bis 25. August nicht fährt. Auf der Detail-Übersicht der DB wurde diese Meldung ergänzt, dass der in diesem Zeitraum nicht fahrende Zug außerdem auch nicht am Haltepunkt Farbwerke halten wird.

Der Widersinn wird klar, wenn man sich die Auskunft ab dem 18. Juli einholt, denn dann fährt der Zug mit derselben Zugnummer eine Minute später ab Frankfurt Hbf ab, um an der Station Farbwerke vorbeizufahren. Für die RMV-Pressestelle war die aktuelle Anfrage nicht nachvollziehbar, da diese Veränderungen im Jahres-Fahrplan

veröffentlicht wurden. Weshalb es in den Oster- und Sommerferien bei insgesamt drei Zügen überhaupt zu Veränderungen gekommen ist, war nicht in Erfahrung zu bringen.

Wiesbaden - Mainz - Darmstadt - Aschaffenburg RMV-Linie 75

Zusätzliche Fahrten

(fl) Einen weiteren „kleinen Fahrplanwechsel“ hat am 12. Juni 2016 die RMV-Linie 75 Wiesbaden - Mainz – Darmstadt – Aschaffenburg durchlaufen. Montag bis Freitag fährt in beide Richtungen ein Verstärkerzug zwischen Wiesbaden und Darmstadt, so dass der Halbstundentakt für den Berufsverkehr bereits um 14 Uhr beginnt. Samstags werden zwei zusätzliche Züge pro Richtung zwischen Darmstadt und Aschaffenburg eingesetzt, sonn- und feiertags sogar fünf zusätzliche Zugpaare. Samstags bedeutet die Angebotsausweitung stündliche Fahrten und sonn- und feiertags einen Stundentakt ab Mittag bis in den späteren Abend auf der gesamten Strecke.

*Fahren seit 12. Juni öfter: Regionalbahnen
zwischen Wiesbaden und Aschaffenburg*



Tierbuslinie Taunus – Knüll – Rothaargebirge

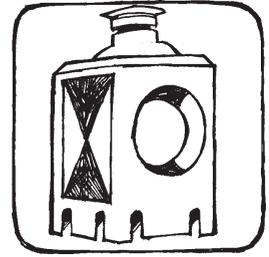
(ac) Kürzlich wurden die Voraussetzungen zur Einrichtung einer Tierbuslinie Taunus – Knüll – Rothaargebirge geschaffen. Bislang besteht das Problem, dass die Naturräume in Hessen nicht zusammen hängen, sondern oftmals durch dicht befahrene Verkehrswege getrennt sind. Viele Tiere verunglücken tödlich, wenn sie versuchen, neue Reviere in anderen Gebieten zu erobern. Eine Wanderbewegung ist aber für den Erhalt vieler Tierarten unabdingbar, da nur so eine Inzucht verhindert werden kann und ein genetischer Austausch zwischen den Standorten stattfindet.

Deshalb will Hessen jetzt als erstes Bundesland testen, ob durch die Einrichtung einer Tierbuslinie diese Probleme zu lösen sind. Die Linie wird die wichtigen hessischen Naturschutzgebiete in Taunus, Knüll und Rothaargebirge miteinander verbinden. Umweltministerin Priska Hinz dazu: „Hessen vorn gilt für uns natürlich auch für den Natur- und Tierschutz“.

Die Bushaltestellen in den drei Gebie-



ten sind bereits eingerichtet: Sie wurden weitab von Siedlungen mitten in den Waldgebieten angelegt, damit sich die Tiere sicher fühlen, wenn sie die



Buslinie benutzen. Auch zwei gebrauchte Niederflur-Busse wurden für den Verkehrsversuch bereits beschafft und werden noch entsprechend tiergerecht umgebaut. Dabei entfallen etwa die Hälfte der Sitzplätze und werden durch so genannte „Wohlfühlinseln“ mit Heu und Stroh ersetzt. Gegen den Hunger während der Fahrt stehen Waldfrüchte zur Verfügung, da die Fahrzeiten doch bis zu knapp zwei Stunden betragen. Die Benutzung der Busse ist für die Tiere bis auf weiteres kostenlos.

Mit dem Verkehrsversuch möchte man Mitte Oktober starten. Dann wird es täglich zwei Tierbus-Fahrten (Früh- und Spätverbindung) zwischen den drei Naturräumen geben. Mit der Spätverbindung sollen auch nachtaktive Tiere wie Wildkatzen oder Luchse angesprochen werden. Sollte das Angebot angenommen werden, kann es später auf andere Regionen erweitert und besser vertaktet werden. Im Landeshaushalt für das Jahr 2017 sind dafür schon Gelder eingeplant.

*Die neue Tierhaltestelle im Wald am Winterstein (Taunus). Das Bild im Warthehäuschen weist die zukünftigen Fahrgäste auf den richtigen Umgang hin. Ein Abfahrtsfahrplan fehlt noch.
Foto: Andreas Christopher*

Broschüren und Schriften

Omnibusse und Straßenbahnen der Stadt Frankfurt am Main Euro 35,00

(Peter F. Linhart) Über 100 Jahre ereignisreiche Straßenbahn- und Omnibusgeschichte mit ausgesuchtem historischen Bildmaterial. 144 Seiten, ca. 29 x 21 cm, gebunden. Eisenbahn-Kurier. 2016. (verlagsneues Buch)

Bei uns noch erhältlich:

Mit Dampf durch Deutschland je Euro 16,00

(Georg Wagner) Bildband mit sehr vielen großformatigen Farbabbildungen. **Deutsche Bundesbahn** 192 Seiten, oder **Deutsche Reichsbahn** 160 Seiten, sehr viele Farbfotos, ca. 27 x 22 cm, gebunden. Franckh-Kosmos Verlag, 1993/94. (jeweils gebrauchtes Buch aus Sammlungsauflösung)

Akkublitz und Zigarre Euro 19,80

(Thomas Feldmann) Die Baureihen 515 und 517. Eisenbahn-Bildarchiv - Band 48. 96 Seiten, sehr viele Farbaufnahmen, ca. 23 x 16 cm, gebunden. EK-Verlag, 2010. (verlagsneues Buch)

Alle Preise zuzüglich Versandkosten. Folgende Listen können gegen Einsendung von 1,45 Euro Rückporto angefordert werden: Hauptliste mit Eisenbahnliteratur, Veröffentlichungen von Pro Bahn & Bus, Streckenlisten und La's, 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 104

Ort

Datum

Unterschrift

Infoanforderung

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

Hessenschienen-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

