

# HESSEN SCHIENE

Nr. 42 2,50 DM  
Dez. 2000 - Feb. 2001  
D4032

Die Infozeitschrift  
von Pro Bahn & Bus



- Kein Silberstreif im Aartal
- „Die kleinen Strolche“ in Lauterbach
- Gutachten zum Trassenpreissystem

## Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b> .....	3
<b>Pro Bahn &amp; Bus Pinwand</b> .....	4
Tipps und Infos: Einladung zur Winterfahrt .....	6
<b>Aktuell</b>	
Eschweger Stadtbahnhof verzögert sich .....	7
Regiotram-Probebetrieb verzögert sich .....	7
Kein Silberstreif im Aartal .....	9
Stadtbus Grünberg: Spitze bei Fahrgastzahlen .....	13
Karbener Umweltschutzpreis an Pro Bahn & Bus Mittelhessen.....	13
Stadt Hungen für Modernisierung der Horloffalbahn .....	15
Neues von der Lumdatalbahn AG .....	16
Hessischer Schiene-Preis 2000 an Bgm Wolfgang Braun aus Burghaun ....	17
Studentischer Wettbewerb zum Bahnhof Bebra .....	18
Vogelsbergbahn: Kaputte Brücken und Langsamfahrstellen .....	19
„Die Kleinen Strolche“ machen Lauterbach mobil .....	20
Bahn gibt 1,8 Mio. DM für Bauarbeiten auf der Rhönbahn aus .....	22
Pro Bahn & Bus begrüßt integrierte Planung Main - Kinzig - Fulda .....	23
Umgebauter Bahnhof Hattersheim eröffnet .....	26
Zentrale Umsteigeanlage in Dreieich .....	28
58. IAA Nutzfahrzeuge in Frankfurt .....	30
Neubaustreckenabschnitt in Betrieb genommen .....	31
20 Jahre Haltepunkt Wörsdorf .....	32
Zwei Tote sind zwei zuviel! .....	33
Erster Spatenstich für Kranichsteiner Straßenbahn .....	35
Gutachten zum Trassenpreissystem .....	37
Graffiti auf Zügen: Hessen vorn! .....	43
<b>Streckentelegramm</b> .....	44
<b>Zum Schluss</b>	
Schmalspurloks in Bad Orb eingetroffen .....	54

Titelbild: Da freut sich der Fahrgast: Individuelle Beratung statt Automaten.  
Foto (11/97): J. Lerch

Liebe Mitglieder, liebe Freunde des Schienenverkehrs,

es ist doch immer wieder erstaunlich, wie sich die Verantwortlichen der Deutschen Bahn AG den schwarzen Peter zuschieben. Erst kürzlich konnte das wunderbar in der Sendung „Vorsicht Friedmann“ beobachtet werden. Der Verkehrsexperte der Bundesregierung, immerhin der Eigentümer des Unternehmens, fordert von der Bahn ein schlüssiges Konzept mit der genauen Auflistung der Strecken, die laut Wirtschaftsexperten der Bahn erhaltenswert bzw. wirtschaftlich sind.

Die Deutsche Bahn AG hingegen möchte von der Bundesregierung eine Vorgabe in Bezug auf das zu erhaltende Trassennetz. Schließlich will man bei der Bahn wissen, in welche Strecken investiert werden muss, auch wenn die Wirtschaftlichkeit, nach deren Berechnungen, nicht gegeben ist. Und hier taucht das nächste, aber auch schon altbekannte Problem auf.

Der Bund kann nicht wegdiskutieren, daß er der Bahn keine Wettbewerbsmöglichkeiten im Bereich Verkehr geschaffen hat. Im Gegenteil. Kein Flugzeug muss eine Ökosteuer zahlen, eine Benzinsteuern und den maximalen Satz an Mehrwertsteuer. Alles Dinge, die sich zu einem großen Posten in der Gesamtbilanz aufaddieren. Und das Straßennetz wird schließlich auch nicht auf Grund der Wirtschaftlichkeit gebaut und vorgehalten. Jetzt kann man damit argumentieren, dass bei der Straße sich die Lasten auf Bund, Länder und Kommunen verteilen. Aber durch die verstärkte Bildung von Verkehrsverbänden ist dies in großen Teilen der Bundesrepublik schon gegeben.

Aber sollten diese Wettbewerbsnachteile wirklich beseitigt werden und der Eigentümer und seine Manager gemeinsam ein schlüssiges Konzept erstellt haben, heißt das noch lange nicht, dass die Probleme des Unternehmens damit beseitigt sind. Dann wäre man endlich so weit, wie man zu Beginn der Privatisierung hätte sein sollen. Angesichts der Milliardenverluste sieht es für Investitionen auf der Fläche nach wie vor schlecht aus. Und mit den vorhandenen Geldern können die wichtigsten Projekte nur nach und nach umgesetzt werden. Wichtige Projekte wie der Ausbau des Frankfurter Hauptbahnhofs (aber nicht als Tiefbahnhof) und der Kinzigtalbahn. Maßnahmen, die schon allein für mehr Pünktlichkeit und mehr Verkehr, auch Güterverkehr, auf der Schiene sorgen. Wenn dann noch die Trassenpreise transparenter und ohne Nachteile für den Öffentlichen Schienennahverkehr gestaltet werden, sind wir einen Schritt weiter.

Ich wünsche Ihnen ein schönes Weihnachtsfest, einen guten Rutsch ins neue Jahr und verbleibe mit freundlichen Grüßen



Petra Becker

Regionalverband Nordhessen  
Regionalleiter Jens Herrmann  
Am Juliusstein 18  
34130 Kassel  
Telefon und Telefax (05 61) 6 71 79

Regionalbüro Mittelhessen  
Ludwigstr. 88 a  
35415 Pohlheim

Regionalverband Mittelhessen e.V.  
Regionalleiter Joachim Elbing  
Postfach 11 21  
35411 Pohlheim  
Telefon (0 64 03) 15 09  
Telefax (0 64 03) 6 92 80

Regionalverband Südhessen  
Regionalleiter  
Gernot Hornik  
Postfach 1864  
65008 Wiesbaden  
Telefon und Telefax  
(0 61 26) 5 76 60

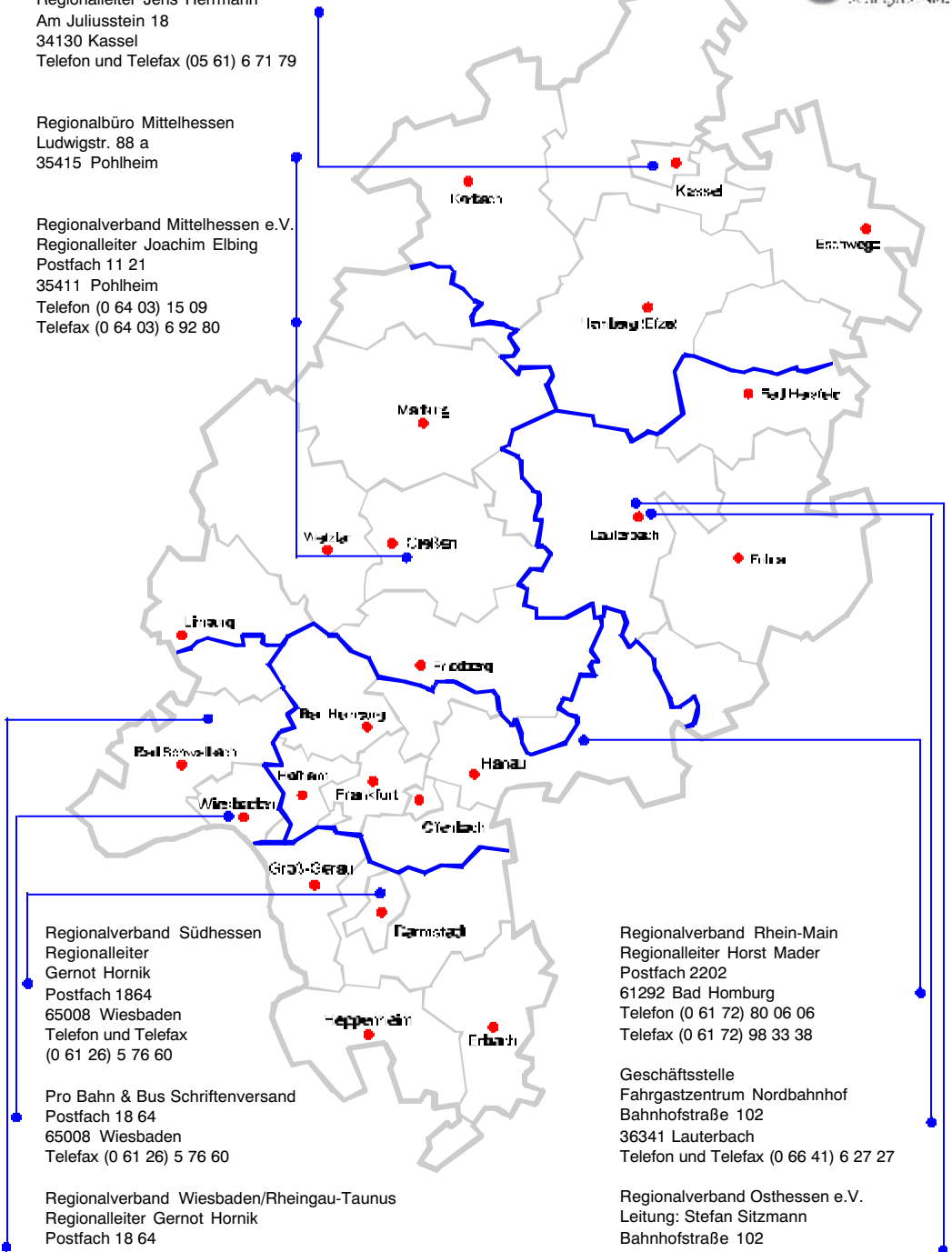
Pro Bahn & Bus Schriftenversand  
Postfach 18 64  
65008 Wiesbaden  
Telefax (0 61 26) 5 76 60

Regionalverband Wiesbaden/Rheingau-Taunus  
Regionalleiter Gernot Hornik  
Postfach 18 64  
65008 Wiesbaden  
Telefon und Telefax (0 61 26) 5 76 60

Regionalverband Rhein-Main  
Regionalleiter Horst Mader  
Postfach 2202  
61292 Bad Homburg  
Telefon (0 61 72) 80 06 06  
Telefax (0 61 72) 98 33 38

Geschäftsstelle  
Fahrgastzentrum Nordbahnhof  
Bahnhofstraße 102  
36341 Lauterbach  
Telefon und Telefax (0 66 41) 6 27 27

Regionalverband Osthessen e.V.  
Leitung: Stefan Sitzmann  
Bahnhofstraße 102  
36341 Lauterbach  
Telefon und Telefax (0 66 41) 6 27 27



Datum	RV	Veranstaltung	Ort
08.01.01 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
08.01.01 20 Uhr	WRT, SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, 65510 Idstein
10.01.01 18:30 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Gaststätte Waidesgrund, Esperantostr., Fulda
20.01.01	-	Winterfahrt nach Heidelberg	Siehe nächste Seite
27.01.01 15:30 Uhr	NH	JHV Nordhessen	Rothenburg / Fulda, Gaststätte Goldener Löwe
05.02.01 18:30 Uhr	WRT, SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr.10, Wiesbaden
05.02.01 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
17.02.01 15:00 Uhr	MHS	JHV-Mittelhessen	Gaststätte "Zum Otto", Obertorstr.13, Hungen
05.03.01 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
05.03.01 20 Uhr	WRT, SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, 65510 Idstein
14.03.01 18 Uhr	OHS	JHV Osthessen	Geschäftsstelle Nordbahnhof, Lauterbach
24.03.01 16:00 Uhr	NH	RV-Treff Nordhessen	Kasselhauptbahnhof, Gaststätte Gleis 1

## Unsere Treffen vor Ort

## Kontaktadressen

Haben Sie Fragen zu Ihrer Bahnstrecke, Verbesserungsvorschläge, oder möchten Sie einfach das nächste Arbeitskreistreffen besuchen? Links finden Sie Ansprechadressen. Die genannten ProBahn & Bus-Mitglieder helfen Ihnen gerne weiter!



**Lumdatalbahn AG**  
Postfach 6  
35467 Allendorf

## Winterfahrt nach Heidelberg

am Samstag, den 20.01.2001

Das Ziel unserer traditionellen Winterfahrt erreichen wir dieses Mal auf einer besonders schönen Route: Von Hanau aus geht es quer durch den Odenwald nach Eberbach am Neckar. Von dort folgen wir dem unteren Neckarlauf bis Heidelberg. Heidelberg zu beschreiben dürfte kaum nötig sein. Und dennoch: Bei einem geführten Stadtrundgang (im Fahrpreis inbegriffen) werden wir viele neue Eindrücke der alten Universitätsstadt gewinnen. Auf eigene Faust kann das Schloss besucht oder die nostalgische Königstuhlbahn erkundet werden. Heidelberg bietet auch für Nahverkehrsfreunde einiges: Neben der Städtischen Straßenbahn fährt die meterspurige Oberrheinische Eisenbahngesellschaft auf ihrem Rundkurs Mannheim - Weinheim - Heidelberg - Mannheim über die zentralen Plätze der Stadt.

Mitfahren kann jedes Pro Bahn & Bus - Mitglied! Auch Gäste und Angehörige sind willkommen. Um den Stadtrundgang buchen zu können, wird um kurze Voranmeldung bis zum 5. Januar 2001 unter Tel/Fax 06441 449741 oder per E-mail unter FLang2809@t-online.de gebeten.

Treffpunkte sind in Gießen (für Mitglieder aus Mittel-/ Nordhessen), Fulda (Osthessen), Wiesbaden (Rheingau-Taunus) und Hanau (Rhein-Main). Der Fahrplan:

Hinfahrt		Rückfahrt	
Gießen ab	8.37	Heidelberg Hbf ab	17.17
Fulda ab	9.11	Mannheim F*Feld an	17.26
Wiesbaden ab	8.35	Mannheim F*Feld ab	17.29
		Frankfurt (M) Hbf an	18.45
Hanau ab	10.33		
Wiebelsb. Heubach an	11.17	Gießen an	20.03
Wiebelsb. Heubach ab	11.20	Fulda an	20.49
Eberbach an	12.19	Wiesbaden an	19.26
Eberbach ab	12.32		
Heidelberg Karlstor	12.58		

Nach Ankunft in Heidelberg besteht die Möglichkeit zum gemeinsamen Mittagessen. Der Stadtrundgang findet um 14.30 Uhr statt und dauert ca. 90 Minuten. Das Schloss ist von der Altstadt aus mit der Schlossbergbahn in wenigen Minuten zu erreichen.

## **Eschweger Stadtbahnhof verzögert sich Baubeginn erst 2004**

**(jh) Der Baubeginn des geplanten Eschweger Stadtbahnhofes wird voraussichtlich erst 2004 sein. Bei einem Gespräch mit dem Eschweger Bürgermeister Zick informierten sich Vertreter von Pro Bahn & Bus am 16.11. ausgiebig über dieses Vorhaben.**

Für 25,5 Mio. Mark soll die Kreisstadt wieder direkt an das nordhessische Schienennetz angebunden werden, an welches sie nach Stilllegung des alten Stadtbahnhofes in den 80. Jahren nur noch im Ortsteil Niederhohne (Bhf Eschwege-West) angebunden ist. Rechnet man noch die Arbeiten im Bahnhofsumfeld hinzu, besteht ein Finanzbedarf von ca. 40 Mio. Mark. Im Moment ist erst einmal die Planungsvereinbarung zwischen NVV, DB AG und der Stadt Eschwege unterschriftsreif.

Die Finanzierung ist durch die Landesregierung zugesichert und sowohl der Bürgermeister als auch der NVV erwartet voll

Ungeduld das Voranschreiten der Planungen, welche die Bahn ausschließlich für sich ausbedungen hat. Neben der Absicht, die Gleise wieder so nahe wie möglich an die Kernstadt heranzuführen, müssen in Niederhohne eine Nordkurve errichtet und die noch vorhandenen eisenbahntechnischen Anlagen vollständig erneuert werden. Der ortsferne Bahnhof Niederhohne wird dann aufgegeben werden und neben dem Stadtbahnhof der ehemalige Haltepunkt „Ober-Niederhohne“ wieder entstehen. Ein Gleisdreieck in Niederhohne wird dafür sorgen, dass die Ein- und Ausfahrt nach Bebra bzw. Eichenberg ohne zeitlichen Verzug möglich ist.

## **Regiotram-Probetrieb verzögert sich Streckenführung in Kassel festgelegt**

**(jh) Der noch in der letzten Hessenschiene für den 5. November angekündigte Probetrieb der Regiotram zwischen Kassel und Hofgeismar (-Warburg) hat sich derweil vorerst zerschlagen. Die Gründe hierfür sind bei der Bahn zu suchen, welche die Leit- und Sicherungstechnik an der Strecke nicht fristgerecht verändern konnte. Die Bahn sah sich außerdem nicht in der Lage, die entsprechenden Bahnsteigkanten im Kasseler Hauptbahnhof für die Niederflurfahrzeuge abzusenken.**

Die Bahnsteige sind zwischen 65 und 76cm hoch, die zu mietenden Fahrzeuge aus Saarbrücken jedoch nur für eine Bahnsteighöhe von maximal 55cm zugelassen. Zwei Millionen Mark wären nötig, um die Bahnsteigkanten abzusenken. Frü-

hestens im April/Mai 2001 wäre nun der Vorlaufbetrieb möglich, aber auch nur, wenn NVV und DB sich einigen. Die Fahrzeuge sind jedenfalls bereits für zwei Jahre geleast.

Nach über zweijähriger und bisweilen emotional und kontrovers geführter Debatte hat die Stadt Kassel nun endlich die Streckenführung für die Regiotram in der Innenstadt beschlossen: Die Regiotram wird den Hauptbahnhof in dessen südlichem Bereich oberirdisch verlassen (der Straßenbahntunnel wird verfüllt) und über die Kurfürstenstr. - Scheidemannplatz - Kölnische Straße direkt auf dem Königsplatz in der Königsstraße enden. So werden die Fahrgäste direkt in das Herz der City gebracht. Der alte Außenring über den

Hbf. wird aufgegeben und eine neue Trasse vom Lutherplatz zum Scheidemannplatz geführt werden, um so die Attraktivität einer Innenstadtumfahrung zu erhöhen. Im Hauptbahnhof sollen die Gleise 9-11 stillgelegt werden und einem neuen Busbahnhof weichen, während vom Königsplatz die Busse komplett in die Mauerstraße verlegt werden. Aus Sicht von Pro Bahn & Bus eine weitestgehend optimale Lösung, die bei ihrer Umsetzung den ÖPNV in Nordhessen einen großen Schritt weiterbringen dürfte.

## **Ausbau der Lossetalbahn**

(jh) Der Ausbau der Lossetalbahn nach Helsa geht derweil zügig voran. Die Vollendung des dritten und letzten Bauabschnitts nach Hessisch-Lichtenau wird jedoch keinesfalls vor dem Frühjahr 2003 erfolgen. Neben der bereits vollendeten Straßenbahn nach Baunatal sowie der im Bau befindlichen Lossetalbahn konkretisieren sich im Moment auch die Absichten,

Vellmar und Ihringshausen durch die Verlängerung bereits bestehender Straßenbahnlinien an das Kasseler Straßennetz anzuschließen. Hingegen scheint der Widerstand der Lohfeldener Bürger gegen die vom NVV geplante partielle Reaktivierung der Söhrebahntrasse nach Lohfelden ungebrochen, so dass es still um diesen Plan geworden ist.

## **Kasseler Verkehrsgesellschaft wird nicht an Deutsche Bahn verkauft**

(jh) In den vergangenen Wochen war in Kassel die Idee aufgekommen, die Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) an die Deutsche Bahn AG (DB) zu verkaufen. Die DB hatte erkennen lassen, dass sie sich mehr im städtischen Nahverkehr engagieren wolle. Nach vehementen Protesten diverser Verbände und Organisationen wurde von den Plänen nun Abstand genommen.

Der wegen des Abrisses der Treppe auf dem Königsplatz im öffentlichen Kreuzfeu-

er stehende Kasseler OB Georg Lewandowsky stellte mittlerweile klar, dass es keine konkreten Verkaufsverhandlungen gebe. Ihm sei die Wettbewerbsfähigkeit der KVG wichtig, so Lewandowsky. Sollte die Zusammenarbeit mit der Bahn oder einem anderen Partner dabei helfen, so sei dies im Interesse aller. Besonders im Hinblick darauf, die KVG für den härteren Wettbewerb in der EU fit zu machen, dürfe mit Blick auf die Zukunft derlei nicht ausgeschlossen werden.



## Kein Silberstreif im Aartal

(fl) Der Lahn-Dill-Kreis hält an seiner Absicht fest, den verbliebenen Abschnitt der Aar-Salzböde-Bahn von Herborn nach Hartenrod auf Busverkehr umzustellen. Proteste aus der besonders betroffenen Schülerschaft werden mit dem üblichen „Es tut uns ja leid - aber...“ seitens der Kommunalpolitik abgetan. Ernsthafte Versuche, die Deutsche Bahn AG von ihren überhöhten Forderungen abzubringen oder per Ausschreibung einen günstigeren Bereiber zu finden, waren aus diesen Kreisen heraus nicht erkennbar (die HESSEN-SCHIENE berichtet). Völlig unverhohlen wurde sogar die Absicht verkündet, die Trasse für verschiedene Straßenbauprojekte verwenden zu wollen.

### Öffentlicher Bankrott und privater Idealismus

Wie steht es nun um den Versuch, der verkehrspolitischen Bankrotterklärung von Kreis, Kommunen, Land und Bund privates Engagement entgegen zu setzen? Zu diesem Zweck hat sich 1999 der Verein Aar-Salzböde-Bahn gegründet. Und zwar mit dem erklärten Ziel, die Strecke käuflich zu erwerben, als Verkehrsweg zu erhalten und den Betrieb zunächst für den Freizeitverkehr am Leben zu erhalten. Dabei war von Anfang an klar, dass der von der Deutschen Bahn AG genannte Kaufpreis nicht aufgebracht werden kann.

Die Chance, die Strecke dennoch zu erhalten, liegt im Nachweis der maßlosen Überteuerung des DB-Angebotes. Denn will die DB die Strecke demontieren und die Grundstücke an einzelne Interessenten veräußern, so entstehen ihr nicht unerhebliche Rückbaukosten. Ganz überwiegend verläuft die Strecke außerhalb der Bebauung, wo allenfalls die Preise für Ackerland zu erzielen sind. Und da wo Häuser stehen, hat auch nicht jeder Grundbesitzer Interesse daran, sein Gärtchen um einen wenige Meter breiten Schotterstreifen zu

erweitern. Im vergleichbaren Fall der Strecke Treysa-Oberaula hat eine Schätzung durch eine unabhängige Schiedsstelle der Trasse einen Wert von DM 1,- bescheinigt.

Auf Basis dieser Schätzung führen die an der Übernahme der Strecke Treysa-Oberaula interessierten Eisenbahnfreunde Schwalm-Knüll zur Zeit einen viel beachteten Prozess gegen die Deutsche Bahn AG. Der sich aus der überhöhten Forderung ergebende Verdacht der Bilanzfälschung als Folge einer maßlosen Überbewertung von Anlagevermögen seitens der DB wurde vom Gericht in erster Instanz bestätigt.

Das Beispiel zeigt: Die Idee des Vereins Aar-Salzböde-Bahn ist realistisch. Die Aufgabe, eine 43 Kilometer lange Bahnlinie in Eigenregie zu übernehmen, bleibt dennoch groß, fast zu groß, wenn man bedenkt, dass den zwei dutzend Aktiven bis dato wenig Unterstützung aus der Region zukommt. Und bei allem Idealismus (der Verfasser des Artikels ist selbst aktives Mitglied im Verein Aar-Salzböde-Bahn) bleibt die Erkenntnis, dass die Reduzierung der Aar-Salzböde-Bahn auf einen reinen Freizeitverkehr nur die zweitbeste Lösung darstellt. Wie aber sähe die beste Lösung aus?

## Schienenbus-Spaß im Aartal

**An drei Wochenenden hat der Verein Aar-Salzböde-Bahn dieses Jahr die sonntags sonst ruhende Linie zum Leben erweckt. Höhepunkt war das letzte Juli-Wochenende, wo am Samstag Abend bereits rund 200 Gäste aus dem Aartal zum Herborner Sommerfest und wieder zurück transportiert werden konnten. Am Sonntag wurde in Hartenrod gefeiert: Führerstandsmitfahrten auf der Baureihe 294 kamen ebenso an wie Draisinenfahrten, historische Straßenfahrzeuge, Kaffee, Kuchen, Würstchen und Bier. An allen Tagen pendelten die Schienenbusse der Oberhessischen Eisenbahnfreunde rund drei mal zwischen Herborn und Hartenrod. Am 10. Dezember finden Nikolausfahrten auf der Aar-Salzböde-Bahn statt. Höhepunkt wird auch Befahrung der benachbarten Dietzhöhlalbahn sein. Beachten Sie die Anzeige auf der folgenden Seite!**

## Beispiel Rhönbahn

Um die Rhönbahn Fulda - Gersfeld wurde ein lange Zeit fast aussichtslos erscheinender Kampf geführt. Die Strecken ähneln sich, auch wenn die Wirtschaftskraft und Zentralfunktion des Raumes Herborn/Dillenburg nicht mit der von Fulda verglichen werden kann. Beide Strecken verfügen über einen nicht nur schienewürdigen, sondern unter dem Aspekt der Sicherheit gesehen geradezu schienepflichtigen Schülerverkehr. Mit Gersfeld bzw. Bad Endbach liegen an beiden Linien Orte von mittlerer touristischer Bedeutung, wobei in Bad Endbach (noch) der Kurbetrieb im Vordergrund steht. Und beide Regionen sind dabei, ihre Identität als Ausflugsziele

des Tagestourismus und hochwertige weil landschaftlich ungemein reizvolle Wohn- und Lebensräume zu finden, nachdem klassische Erwerbsquellen wie Landwirtschaft und Kleinindustrie (Dillgebiet) bedeutungslos geworden sind. Was die Identitätsfindung angeht, ist die Rhön (Stichworte Biosphärenreservat, Regionalmarketing) allerdings deutlich weiter als das Lahn-Dill-Bergland.

Die Größe der Wohngemeinden und damit das Fahrgastpotenzial entlang beider Linien ist vergleichbar. Was begründet nun den Vorsprung der Rhönbahn gegenüber der Aar-Salzböde-Bahn? Es ist die frühzei-

tige und konsequente...

### **...Integration des Freizeitverkehrs!**

Wenn heute etwa jede zweite PKW-Fahrt dem Freizeitverkehr zuzuordnen ist, dann lässt sich dieser Trend auch auf öffentliche Verkehrsmittel übertragen, selbst wenn die Fahrpläne überwiegend den Berufsverkehr berücksichtigen und Freizeitverkehr generell als weniger „massenverkehrstauglich“ gilt. Die „Massenverkehrstauglichkeit“ des Freizeitverkehrs gilt es z.B. dann zu hinterfragen, wenn sich die Freizeitaktivitäten überwiegend auf einen Flusslauf konzentrieren. Klassisches Beispiel in Hessen ist das Lahntal mit mittlerweile 220.000 Radlern und 100.000 Paddlern pro Saison. Im Aartal hat sich seit Eröffnung von Stausee und Radweg eine regionale „Freizeitachse“ Herborn - Bischoffen entwickelt, von der die Bahn bei entsprechender Angebotsplanung grundsätzlich profitieren kann.

Freizeitverkehr ist aber auch, wenn Jugendliche mit der Bahn in´s Kino und wieder zurück ins Dorf fahren. Oder wenn am Sonntag Oma und Opa per Bahn kommen. Im Aartal mangels Spät- und Wochenendverkehr seit einer Generation undenkbar, in der Rhön seit der Modernisierung zumindest ansatzweise möglich. Diese Form des Freizeitverkehrs kann natürlich eine ehrenamtlich betriebene „Freizeitbahn“ nicht leisten. Diese Form des volkswirtschaftlichen Nutzens kann nur eine „öffentliche“ Bahn bieten. Bezahlbar wird das alles, wenn Synergieeffekte zwischen Freizeit-, Schüler-, Berufs- und sonstigem Verkehr aufgespürt und alle Rationalisierungspotenziale ausgeschöpft werden.

Nur der Integrale Taktfahrplan mit Verkehr von ca. 5.00 bis 23.00 an allen Tagen stellt ein Angebot für alle Nutzergruppen dar. Ob einzelne Fahrten mit dem Bus stattfinden, ist völlig egal, wenn Anschlusssicherheit und Fahrzeit stimmen.

Stichwort Rationalisierung:

Die Rhönbahn wurde modernisiert. Die einzige Kreuzungsstelle in Lütter wird fernbedient, was einmalig Geld gekostet hat, heute aber die Personalkosten (unter Annahme ähnlicher Tarife) auf die eines Busbetriebes senkt. Im Aartal fährt ständig ein Zugbegleiter mit, dem die Aufgabe obliegt, bei jeder Fahrt zwei Weichen umzustellen. Technischer Stand des vorletzten, nicht des letzten, Jahrhunderts! In Hartenrod „sitzt“ ein Bediensteter zwecks Bedienung einer Handkurbelschranke und eines Flügel-signalen. Technischer Stand: Siehe oben. Und die Deutsche Bahn AG besitzt den Optimismus, für das Aufholen ihrer Rationalisierungsrückstände die Gebietskörperschaften zur Kasse zu bitten.

Gründe genug, die Entscheidung contra Aar-Salzböde-Bahn noch einmal zu überdenken. Gründe genug auch, als Pro Bahn & Bus - Mitglied noch engagierter für die Bahn und gegen deren Stilllegung einzutreten. Denn die verbliebene Aar-Salzböde-Bahn ist keineswegs der Präzedenzfall einer kommunal forcierten Stilllegung in Hessen seit der Bahnreform. Sie ist vielmehr das momentan vierte Opfer einer Serie, bestehend aus der östlichen Aar-Salzböde-Bahn, der Wächersbacher Kleinbahn und der Frankfurt-Offenbacher Tramlinie 16!

# Nikolausfahrt

**Mit dem roten Schienenbus auf der Aar-Salzböde-Bahn Herborn -  
Hartenrod und der Dietzhöhlzalbahn Dillenburg – Ewersbach**

**am 10. Dezember 2000**

**Der Nikolaus fährt bei allen Fahrten mit und hält für die  
jüngeren Fahrgäste kleine Geschenke bereit.**

**Die Fahrt nach Ewersbach ist die letzte Gelegenheit, noch ein-  
mal die Dietzhöhlzalbahn zu erleben. Voraussichtlich Ende 2000  
wird der Güterverkehr eingestellt und die Strecke stillgelegt. Im  
Zug sind kleine Speisen und Getränke erhältlich. Alle Fahrkar-  
ten sind im Zug erhältlich.**

**Herborn ab Richtung Hartenrod: 10:33 Uhr  
Herborn ab Richtung Ewersbach: 12:33 Uhr  
Herborn ab Richtung Hartenrod: 14:33 Uhr**

**Die Züge halten auf allen Unterwegsbahnhöfen. Den komplet-  
ten Fahrplan erhalten Sie bei untenstehender Adresse oder im  
Internet.**

Aar-Salzböde-Bahn e.V.,  
Schlierbacherstr. 47, 35080 Bad Endbach,  
Info-Hotline: 02776/913819, Fax: 02776/8432,  
Email: [info@aar-salzboede-bahn.de](mailto:info@aar-salzboede-bahn.de),  
Internet: [www.aar-salzboede-bahn.de](http://www.aar-salzboede-bahn.de)

## Stadtbus Grünberg: Spitze bei den Fahrgastzahlen

(og) Anlässlich der offiziellen Übergabe der neu gestalteten Bushaltestellen am Grünberger Schloss berichtete der Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Gießen (V.V.G.), Wilfrid Venerius, über die weiterhin steigenden Fahrgastzahlen. Pro Werktag waren 897 Fahrgäste in den zwei Grünberger Stadtbussen unterwegs. Ein neuer Rekord angesichts der gerade einmal 6.000 Einwohner und der gesonderten Schülerbeförderung zur Gesamtschule.

Bürgermeister Siegbert Damaschke dankte allen Beteiligten für die zügige Umsetzung und dem Land Hessen für die bereitgestellten Fördermittel. Optisch wurde der Bereich Schloss/Höfetränke neu gestaltet. Kraftfahrzeuge und Fußgänger können sich durch entsprechende Pflasterungen sicherer bewegen. Die zwei Busabfahrstellen wurden mit Wartehallen ausgestattet. Außerdem zielt ein neuer Brunnen den Platz gegenüber dem Schloss.

*Wartehalle und erhöhte Bordsteinkante am Grünberger Schloss (Die Pizzeria gehört allerdings nicht zur täglichen Ausstattung) Bild: D.Junghans*

## Karbener Umweltschutzpreis an Pro Bahn & Bus Mittelhessen

(og) Der Arbeitskreis Umwelt Karben e.V. (AUK) hat am 22. Oktober den Karbener Umweltschutzpreis 2000 verliehen. Er wird seit 1988 alle zwei Jahre verliehen und ist mit 1000 Mark dotiert. In diesem Jahr gab es zwei Preisträger.

Der Landwirt Günter Weis aus Karben wurde für seine Aktivitäten zum Schutz der Kiebitze geehrt. Für seine Arbeit im Wetteraukreis, die zur Ressourcenschonung

beiträgt, bekam der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus Mittelhessen den Preis. Überreicht wurde er an Jürgen Lerch. Er ist im Verband für den Main-Weser-Bahn-Ab-

schnitt Gießen - Friedberg - Frankfurt zu- ständig, an dem auch die Stadt Karben liegt. Außerdem vertritt er Pro Bahn & Bus Mittelhessen im Wetterauer Fahrgastbeirat und in der "Interessengemeinschaft S6", die sich für den Ausbau der S-Bahnlinie Friedberg - Frankfurt einsetzt.

Grüße und Glückwünsche überbrachten Bürgermeister Detlev Engel für die Stadt Karben, die Butzbacher Stadträtin Sigrid Megerlin, der Vorsitzende des Naturschutzbeirates des Wetteraukreises Alfred Leiß und Wolfhard Bornscheid von der Arbeitsgemeinschaft Kultur Karben.

*Die Butzbacher Stadträtin Sigrid Megerlin überreichte Jürgen Lerch einen Blumenstrauß und eine Ehrenurkunde der Stadt Butzbach*

## **Einladung zur Jahreshauptversammlung**

von Pro Bahn & Bus Mittelhessen e.V.

**Samstag, 17. Februar 2001, 15.00 Uhr**

Hungen, Gaststätte „Zum Otto“, Obertorstraße 13

### Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Bericht des Vorstandes
3. Bericht des Kassenwartes
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Entlastung des Vorstandes
6. Neuwahl der Kassenprüfer
7. Neuwahl Vorstand
8. Anträge
9. Mitteilungen und Anfragen

Wegebeschreibung: Nach Verlassen des Bahnhofes geradeaus auf die Hauptstraße, dort links abbiegen Richtung Innenstadt / Bahnschranken. Nach den Bahnschranken befindet sich die Gaststätte nach ca. 200 m auf der rechten Seite.

Mit freundlichem Gruß  
Der Vorstand

## Zielplanung in der „lokalen Agenda 21“ : Stadt Hungen für Modernisierung der Horlofftbahn

(hju) Die Stadt Hungen ist bestrebt, die Horlofftbahn zu erhalten und zu modernisieren. Ihre in diesem Zusammenhang bestehenden Vorstellungen finden sich in den „Leitbildern“ bzw. dem „Ziel- und Maßnahmenkatalog“ zur „lokalen Agenda 21 Hungen“ des Arbeitskreises „Schutz der Erdatmosphäre“ wieder.

Als „Unterziel 1 (Schiene)“ zum Ziel „ÖPNV“ wird der Ausbau des schienengebundenen Nahverkehrs zu einem „modernen Verkehrsmittel nach heutigem technischen Stand“ gefordert, um „Hungen an die Achsen Frankfurt/ Giessen/Nidda effizient anzubinden und die Schrankenschliesszeiten an der B 457 in der Kernstadt zu reduzieren.“ Die Modernisierung der Horlofftbahn soll nach den Vorgaben des aktuell vorliegenden Gutachtens erfolgen. Eckpunkte sind die technische Sicherung von Bahnübergängen, die Umsetzung eines Flügelzugkonzeptes in Beienheim und Hungen (!) und eine Schaffung von Eckanschlüssen von und nach Giessen durch Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit. Ein besonderes Augenmerk wird auf gleichzeitige Ein- und Ausfahrten der Züge im Bahnhof Hungen und die dadurch zu erwartende Halbierung der Schrankenschliessungen an der B 457 gerichtet. Ferner wird eine Einführung von Sonntagsverkehr auf der Lahn-Kinzig-Bahn gefordert.

„Unterziel 2“ hat den Bahnhof und dessen Infrastruktur zum Inhalt. Dieser soll modernisiert und als „optimaler Verknüpfungspunkt zwischen Bahn- und Busverkehr“ neugestaltet werden. Voraussetzung hierzu ist der Ankauf des Bahnhofsgebäudes sowie -geländes durch die Stadt. Das Konzept sieht insbesondere die Wie-

dereröffnung der Fahrkartenverkaufsstelle als Einrichtung des V.V.G. und die Einrichtung einer Fussgängerverbindung zwischen der Raiffeisenstrasse und der Strasse „Am Bahndamm“ vor. Die Verbindung zum Bahnhof soll entweder als Durchbruch der Bahnsteigunterführung oder als schienen gleicher Überweg hergestellt werden. Mit der Überplanung des Bahnhofsareals wurde ein Consultingunternehmen beauftragt.

Auch die Vorstellungen zur künftigen Busanbindung verdienen eine besondere Erwähnung: Für die Kernstadt und den Stadtteil Inheiden stellt man sich die Einrichtung eines im 30-Minuten-Takt verkehrenden Stadtbusverkehrs nach „Grünberger Modell“ vor. Die Ortsteile Langd, Rabertshausen, Rodheim und Steinheim sollen ein Anruf-Sammel-Taxi-System erhalten.

Kritisch ist dagegen die Vorstellung des Agenda-Arbeitskreises „Umwelt, Politik und Soziales“ zu bewerten: Diese sieht unter „Verbesserung der Infrastruktur“ die Errichtung eines Freizeitradweges auf der Bahnstrecke Hungen - Laubach als Verbesserung der Voraussetzungen zur Entwicklung von Tourismus und Erholung vor. Hier ist aus Sicht von Pro Bahn & Bus dem Erhalt und der Sicherung der Trasse für eine spätere Wiederinbetriebnahme der Vorzug zu geben.

## Wechsel im Vorstand der Lumdatal AG

**(Ibag) Mit Wirkung zum 24.11.2000 trat Mikael Labib, langjähriger Vorstandsvorsitzender der LB AG, zurück. Sein Rücktrittswunsch war bereits seit einigen Wochen bekannt. Eine neue berufliche Herausforderung hat leider diesen Schritt unumgänglich gemacht. Auch zeigte sich Labib, trotz seiner außerordentlichen Bemühungen, Unterstützung bei den Kommunen für die Aktivitäten der LB AG zu erhalten, zusehends resigniert über deren mangelndes Engagement.**

Bisher ist immer noch keine Zusage von den Kommunen zur Beteiligung an den Kosten für die Untersuchung des Zustandes von Oberbau und Brücken feststellbar gewesen. Ohne das Gutachten ist die Sonderfahrt am geplanten autofreien Sonntag am 05.08.2001 im Lumdatal jedoch nicht möglich. Aus diesem Grund konnte auch kein Angebot zur Übernahme der Infrastrukturverantwortung bei der DB-Netz fristgerecht zum 24.11.00 abgegeben werden.

Am 24. Juli hatte die LB AG den Kommunen ein Angebot unterbreitet, wonach die Kommunen das Gutachten von ca. 25000.-DM bezahlen und die LB AG die inzwischen stark zugewachsene Strecke freischneidet sowie Nebenarbeiten, wie Einweisung und Betreuung der Gutachter, übernimmt. Auch hatte der Landkreis Gießen unter Federführung von Landrat Marx die Zusage gemacht, bei einer Beteiligung der Kommunen ein Viertel der Gutachterkosten zu tragen. Später erklärte sich die LB AG bereit, einen Eigenanteil von 4000 DM an den Gutachterkosten zu tragen. Leider ist es bis jetzt nicht gelungen, bei den Kommunen einen Sinneswandel herbeizuführen. Teilweise fehlt es an Einsicht über die Notwendigkeit des Gutachtens und dessen Kostenhöhe.

Sollte es jetzt nicht gelingen, auch im

Hinblick auf die Kommunalwahlen, durch nochmalige Gespräche und Informationen aller in den Parlamenten vertretenen Parteien einen Meinungsumschwung in den Kommunen herbeizuführen, müssen grundsätzliche andere Weichenstellungen für die Zukunft der LB AG erfolgen.

Nach dem jetzt doch recht plötzlich erfolgten Rücktritt von Mikael Labib hat sich erfreulicherweise Marion Förster, 38 Jahre, Agraringenieurin, bereit erklärt, die Tätigkeit als Vorstandsvorsitzende ab dem 25.11.00 vorerst befristet zum 31.03.01 zu übernehmen. In dieser Zeit will Marion Förster noch einmal alle Anstrengungen übernehmen, mit den Fraktionen in den Städten und Gemeinden zu sprechen, um vielleicht doch noch eine neue Perspektive für die Zukunft der Lumdatalbahn zu erreichen. Marion Förster ist bereits seit 5 Jahren Aktionärin der LB AG und bringt langjährige kommunalpolitische Erfahrung aus dem Nachbarkreis mit. Die LB AG dankt Mikael Labib sehr herzlich für sein langjähriges, herausragendes Engagement und wünscht ihm für die Zukunft alles Gute.





## **Hessischer SCHIENE-Preis 2000 an Bürgermeister Wolfgang Braun aus Burghaun**

(og) Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus hat am 7. September im Rahmen einer Sitzung der Gemeindevertretung den Hessischen SCHIENE-Preis 2000 verliehen. Bürgermeister Wolfgang Braun wurde mit dem Preis für sein jahrelanges Engagement gewürdigt, das zum Erhalt des Bahnhofs und dem Ausbau der Bahnsteiganlagen geführt hat.

sich für den Erhalt der Station und zu einer finanziellen Beteiligung an den Kosten für einen zeitgemäßen Zugang zu den Bahnanlagen. Die Planung beinhaltete die Verlegung der Bahnsteige um rund 300 Meter zur Ortsmitte.

Die baureifen Pläne wurden durch die Umwandlung der Bundesbahn in die Deutsche Bahn AG und die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) gestoppt. "In jahrelangen Verhandlungen mit den verschiedenen Unternehmen der Deutsche Bahn - Gruppe und mit dem Land Hessen hat Bürgermeister Braun sich immer wieder für die Fortführung des Projektes stark gemacht. Nur durch seinen per-

*Über 7 Kilo schwer: Der Hessische  
SCHIENE-Preis ging an Bürgermeister  
Wolfgang Braun Bild: St. Sitzmann*

Anfang der neunziger Jahre hielten nur noch sieben Züge pro Tag in dem 2.600 Einwohner zählenden Ort. Wegen des veralteten Bahnsteigzuganges wollte die damalige Bundesbahn nicht mehr in Burghaun halten. Die Gemeindegremien entschlossen

sönlichen Einsatz und die Unterstützung der gemeindlichen Gremien können wir heute eine moderne Bahnsteiganlage in der Ortsmitte nutzen”, sagt die Verbandsvorsitzende Petra Becker.

Für die allergrößte Zahl der jetzigen und zukünftigen Fahrgäste verkürzt sich der Fußweg durch die Verlegung der Bahnsteige spürbar um bis zu 10 Gehminuten. Insgesamt 21 Züge halten heute pro Tag in Burghaun. Nur 16 Minuten beträgt die Fahrzeit nach Fulda. In rund einer Stunde kann Kassel ohne Umsteigen erreicht werden. Die Initiative des Bürgermeisters, den

Einwohnern den Fahrplan in Form von handlichen “Fahrplankarten” alljährlich in die Haushalte zu liefern, hat sich bereits in deutlich gestiegenen Fahrgastzahlen bemerkbar gemacht.

Ausschlaggebend für Preisverleihung an Bürgermeister Braun war für den Fahrgastverband die Würdigung des beispielhaften ausdauernden Engagements von über einem Jahrzehnt für den Erhalt und Ausbau der Schienenanbindung der insgesamt 7.300 Einwohner zählenden Großgemeinde Burghaun.

## **Studentischer Wettbewerb zum Bahnhof Bebra**

(og) Drei Preise vergab die Stadt Bebra an die Teilnehmer eines Wettbewerbes an der Universität Gesamthochschule Kassel zur städtebaulichen Aufwertung und verkehrlichen Umgestaltung des Bahnhofs Bebra. Außerdem wurden zwei weitere Entwürfe eingekauft. Neben der Nutzung brachliegender Flächen und des Betriebswerkes zeigen die Entwürfe Möglichkeiten einer besseren Verknüpfung der durch den Bahnhof getrennten Stadtteile. Den ersten Preis erhielten Andrea Kurth und Martin

Weidauer. Den zweiten Platz belegten Stephan Hajak und Wolfgang Schmelzer. Den dritten Preis konnten Vera Eing, Jana Groß und Cornelia Roppel in Empfang nehmen. In der Eisenbahnerstadt muss nun über das weitere Vorgehen entschieden werden.

*Die Gewinner des städtebaulichen Wettbewerbs  
Bild: O. Günter*

## **Sanierungsfall Vogelsbergbahn: Kaputte Brücken und Langsamfahrstellen**

(si) Nachdem Mitte der neunziger Jahre das Zugangebot auf der Vogelsbergbahn durch Zusatzbestellungen erheblich aufgewertet wurde und ein Streckenausbau (Pendolino-Einsatz) in greifbarer Nähe schien, fehlt der DB Netz AG scheinbar seit einiger Zeit das zur normalen Instandhaltung der Strecke benötigte Geld. Den teilweise maroden Zustand der 106 Kilometer langen eingleisigen Hauptbahn Gießen - Fulda belegen zahlreiche Langsamfahrstellen.

Bereits am 24. und 25. Juni zeichnete sich ab, dass mit der Belastbarkeit einiger Brücken etwas nicht in Ordnung ist. Dampfloksonderzüge von Gießen nach Fulda mussten damals in Lauterbach auf Diesel umgespannt werden.

Wegen des desolaten Zustandes zweier Brücken (eine bei Fulda-Horas sowie eine über die Lüder bei Großenlüder- Bimbach) plante die DB Netz die ab August 2000 die Streckenklasse von D (Belastung bis 60 to) auf B2 (Belastung bis 50 to) herunterzusetzen. Vorsorglich kündigte DB Cargo einem Steinmetzbetrieb bei Großenlüder. Dieser hätte innerhalb von 14 Tagen sämtliche Fracht auf den Lkw umlegen müssen. Bis zum nächsten Frühjahr besteht allerdings kein Transportbedarf.

Für den verbliebenen Güterverkehr hätte die Umsetzung dieser Planungen fatale Auswirkungen, nämlich de facto dessen Einstellung bedeutet. Allein die Waldgesellschaft der Riedesel Freiherren zu Eisenbach und die Junckers Holzwerk GmbH (beide Lauterbach) transportieren jährlich zusammen rund 25.000 to Rund-

*Langsamfahrstelle  
Fuldabrücke in Fulda-  
Horas*

*Bild: O. Günter*

holz auf der Schiene und versenden diese an verschiedenste Adressaten der Parkett-, Profilerspaner-, Holzwerkstoff- und Papierindustrie im In- und Ausland. Aufgrund der differenzierten Längenvorgaben der Abnehmer konnten diese Transporte bis dato sinnvoll nur mit speziellen Waggons in der Klasse von 60 to transportiert werden. Eine Herabstufung der Bahnstrecke hätte in der Konsequenz eine Verlagerung der Transporte auf Straßenfrachten per LKW bedeutet. Konkret wären alleine bei den genannten Verladern jährlich ca. 1.150 Lkw zusätzlich auf den Straßen des Vogelsberges unterwegs gewesen, vorrangig in den Monaten Dezember bis März. Eine Umorganisation der Transporte auf Waggons mit niedrigerer Gewichtsklasse kommt für die Verloader nicht in Frage, da sich dabei eine wesentliche Erhöhung der Transportkosten ergeben hätte.

Der schnellstmöglichen Bündelung der regionalen Kräfte ist es zu verdanken, dass die Herabstufung nicht wie geplant erfolgte und stattdessen die maroden Brückenbauwerke bis zu einer Sanierung, von Güterzügen mit 10 km/h befahren werden dürfen. Zusätzlich kommt auf Kosten von DB Cargo eine Art "Schutzwagen" zwischen Lokomotive und den eigentlichen Waggons zum Einsatz, um eine bessere Lastenverteilung zu erreichen. Für Personenzüge wurde an besagten Bauwerken die Streckenhöchstgeschwindigkeit von 90 km/h auf 50 km/h herabgesetzt. Die mittelfristige Sanierung der beiden Brücken soll zwischen 13 und 17 Millionen Mark kosten.

## **Stadtbussystem stark verbessert: "Die Kleinen Strolche" machen Lauterbach mobil**

(si) Am 21. Oktober wurde mit einem großen Fest in der Lauterbacher Innenstadt ein neues Zeitalter im öffentlichen Personennahverkehr in der 15.000 Einwohner zählenden Vogelsberg-Kreisstadt eingeweiht. "Die Kleinen Strolche" haben an diesem Tag den am 6. Dezember 1986 eingeführten und in die Jahre gekommenen Stadtverkehr abgelöst.

Dieser drehte bis dato werktags im Stundentakt eine rund 15 Kilometer lange Runde durch die Kernstadt. Frühmorgens, mittags, am frühen Abend und sonntags fuhr er nicht. Die Nachfrage war so gering, dass einige städtische Gremien vor einigen Jahren gänzlich auf ihn verzichten wollte. Angesichts der gespannten Haushaltslage sollte das jährliche Defizit von etwa 120.000 DM eingespart werden. Dem intensiven

Engagement des Pro Bahn & Bus Regionalverbandes Osthessen ist es zu verdanken, dass aus dem Grabgesang nichts wurde. Intensive Verhandlungen mit der lokalen Nahverkehrsgesellschaft und Überzeugungsarbeit auf verschiedensten Ebenen sorgten letztendlich dafür, dass auch seitens der Stadt die Chance eines Neuanfangs gesehen wurde. Nicht zuletzt das hohe finanzielle Engagement der Vogelsberger

*Traditionell mit Lauterbacher Bier wurde von Bürgermeister Rainer-Hans Vollmöller, Bierkönigin Veronique, VBV-Geschäftsführer Armin Klein, RMV-Vertreter Herbert Jack und dem Fahrgastbeiratsvorsitzenden Reinhold Schütz die Taufe vollzogen. (von links)*

Verkehrsgesellschaft (VBV) überzeugte, schließlich hat das Projekt ein jährliches Volumen von über 500.000 Mark, das VBV und Stadt gemeinsam tragen.

Ein werktäglicher Halbstundentakt, wochentags von 5.30-19.30 Uhr und samstags von 7.30-14.30 Uhr, verbindet die wichtigsten Fahrtziele mit der Innenstadt. Am Eisenbacher Tor treffen sich die drei modernen Niederflurbusse jeweils zur Minute 15 und 45. Hier kann zum Krankenhaus, in Richtung Blitzenrod, zum Bahnhof oder nach Maar umgestiegen werden. Auch der städtebaulichen Entwicklung wurde Rechnung getragen. Die peripher gelegenen Einkaufszentren "An der Gall" und "Umgehungsstraße" wurden angebunden.

Selbst an Sonn- und Feiertagen verkehrt die Linie 20 von 13 bis 19 Uhr und verbindet den Nordbahnhof mit der Innenstadt, dem Krankenhaus, dem Sport- und Freizeitzentrum sowie Blitzenrod. Im Rahmen der Neukonzeption wurde auch der Busverkehr in die Stadtteile umstrukturiert und vertaktet.

Eine pfiffige Werbekampagne und eine Woche Schnupperfahrten zum Nulltarif sorgten für großes Interesse der Bevölkerung an dem neuen ÖV-Angebot. Leider haben diverse interne Schlampereien beim beauftragten Busunternehmen in der Anfangsphase einigen Unmut hervorgerufen. Da fuhren Busfahrer nach falschen Fahrplänen oder Routen, die Fahrtzielanzeigen

waren unkorrekt, die Fahrerwechsel sorgten für erhebliche Verspätungen usw. Auch seitens der Stadt wurden einige Hausaufgaben nicht gemacht (Anteerungen wurden vergessen; die Abkürzungsrouten über die Feuerwache wurde kurzfristig untersagt).

Bleibt zu hoffen, dass sich diese Anfangsschwierigkeiten bald gelegt haben, damit auch die Stadtbusse in Lauterbach zu einer ähnlichen Erfolgsstory werden wie in Gelnhausen oder Grünberg.

## **Bahn gibt 1,8 Mio. DM für Baurbeiten auf der Rhönbahn aus**

**(oh) Im Jahre 1998 wurden die Sanierungsarbeiten auf der Rhönbahn seitens der Bahn abgeschlossen. Von den ursprünglich veranschlagten und bereits an die DB bezahlten 21,5 Mio. DM wurden jedoch nur 19,5 Mio. DM ausgegeben. Für die restlichen 2 Mio. DM fordern die Anliegerkommunen seither Nachbesserungen bei der Sicherung von Bahnübergängen.**

Dass die Sanierung nur halbherzig erfolgte, zeigte sich im vergangenen Frühjahr: zwischen Lütter und Welkers wurde eine ca. 2 km lange Langsamfahrstelle eingerichtet, die für z.T. erhebliche Verspätungen sorgte. Wegen schlechten Oberbaus mußten die Züge ihre Geschwindigkeit von 60 auf 30 km/h reduzieren.

Für die Beseitigung der Langsamfahrstelle musste DB Netz nun 1,8 Mio. DM aus eigenen Mitteln aufbringen. Im Oktober wurde der komplette Oberbau auf dem betroffenen Abschnitt erneuert. Um den Aufwand im Schienersatzverkehr (SEV) möglichst gering zu halten, sollten die Baurbeiten während der Herbstferien stattfinden. Doch das regnerische Wetter durchkreuzte die Zeitplanung der DB. Die Sperrung musste über den 13. Oktober hinaus um vier Tage verlängert werden, so dass schließlich auch der Schülerverkehr im SEV durchgeführt werden mußte.

Hätte die Bahn die restlichen 2 Mio. DM 1998 in die Streckensanierung gesteckt, wären die jetzt benötigten Eigenmittel wohl kaum notwendig gewesen. Stattdessen bleibt die Verwendung der restlichen Fördergelder weiterhin strittig und die Bahn ist um 1,8 Mio. DM ärmer. Doch den Fahrgast freut's; schließlich fährt die Rhönbahn jetzt wieder pünktlich !!

*Am Haltepunkt Rönshausen wurde der alte Oberbau komplett entfernt und als Untergrund eine Schutzfolie verlegt.*

*Foto: PB& B Osthessen*

## **Einladung zur Jahreshauptversammlung**

von Pro Bahn & Bus Regionalverband Osthessen e.V.

**Mittwoch, 14. März 2001, 18.00 Uhr**

36341 Lauterbach, Geschäftsstelle Nordbahnhof

### Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Bericht des Vorstandes
3. Bericht des Kassenwartes
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Entlastung des Vorstandes
6. Neuwahl der Kassenprüfer
7. Anträge
8. Mitteilungen und Anfragen

Anträge müssen bis spätestens zwei Wochen vor dem Termin zur Jahreshauptversammlung beim Vorstand eingegangen sein.

Mit freundlichem Gruß  
Der Vorstand

## **Pro Bahn & Bus begrüßt integrierte Bahnplanung Main - Kinzig - Fulda**

(chb) Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus begrüßt nachdrücklich eine integrierte Planung zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe im hessisch-bayerischen Bahndreieck Hanau - Fulda - Würzburg. Endlich beginnt das Zusammentragen und Auswerten von Daten, auf deren Basis fundierte Entscheidungen überhaupt erst möglich werden. Der Untersuchungsraum deckt alle realistischen Ausbauvarianten ab, also nicht nur die vieldiskutierte „Mottgers-Spange“ sondern auch Alternativtrassen.

20 % der in Deutschland verkehrenden Personenfernzüge befahren das Bahndreieck Spessart. Ein integriertes Ausbauprojekt dort verspricht weit höhere Effizienz und Netzwirkung als andere, zu Recht in die Kritik geratene Großprojekte der Bahn. So hätte die inzwischen gestoppte ICE-Strecke Nürnberg - Erfurt durch den

Thüringer Wald, einst von Politikern als Prestigeprojekt aus der Taufe gehoben, trotz Kosten von weit über 8 Mrd. DM nur für ganze 2,6 % der deutschen Fernzüge einen Nutzen gebracht. Demgegenüber ist der von den Eisenbahnern selbst festgestellte, verkehrlich begründete Handlungsbedarf im Bahndreieck Spessart offenkundig, be-

*Stellten sich eine Stunde lang den Fragen von Politik und Presse (von links): Manfred Wölbing (DB Netz AG), Roland Heinisch (Vorstandsvorsitzender DB Netz AG), Dr. Rudolf Göbertshahn (Moderation, Beauftragter der DB-Konzernleitung für Hessen), Dieter Posch (Hessischer Verkehrsminister) und Ingmar Gorissen (Landschaftsplanungsbüro Team 4).*

*Bild: Daniel Junghans*

sonders auf der Pendlerachse im Kinzigtal. Verspätungen, Überholungsaufenthalte und der angestaute Modernisierungsbedarfs wichtiger Bahnhöfe prägen seit Jahren den Fahrgastalltag im Main-Kinzig-Kreis mit seinen über 400.000 Einwohnern.

Der Ausbaubedarf besteht völlig unabhängig von den aktuellen Finanzquerelen rund um die Deutsche Bahn AG, weil die empfindlichen Investitionsrückstände schon in den Bundesverkehrswegeplänen von 1985 und 1992 festgestellt, wegen anderer politischer Prioritäten jedoch nicht abgearbeitet wurden. Nur die Beseitigung der Kapazitätsengpässe wird die Pünktlichkeit durchgreifend verbessern und den benachteiligten Schienengüterverkehr nach-

haltig beleben. Nur die gezielte Verkürzung der Fahrzeiten zwischen wichtigen Bahnknoten lässt Fahrpläne anschlussfreundlicher werden. Nicht das Ob, sondern allein das Wie eines Ausbaus steht zur Diskussion.

Die Vorsitzende von Pro Bahn & Bus, Petra Becker, erwartet vom designierten Bundesverkehrsminister Bodewig, dass im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung die nötigen Finanzmittel für ein raumverträgliches Ausbaupaket für Kinzigtalbahn (Hanau-Fulda), Main-Spessart-Bahn (Hanau-Gemünden-Würzburg) und Sinnthalbahn (Fliesen-Gemünden) eingestellt werden. Die Belange eines anschlussfreundlichen und innovativen Regional-



zugverkehrs sind dabei ebenso zu berücksichtigen wie die des Güterverkehrs oder schallgeplagter Bahnanlieger.

Christian Behrendt, Vorstandsmitglied bei Pro Bahn & Bus betont: „Der Ausbau ist kein Prestigeobjekt, sondern verkehrliche Notwendigkeit an zentraler Stelle im europäischen Netz. Mit perspektivlosen Halbheiten verbaut man sich die Zukunft. Sie werden weder den Menschen, noch der Natur, noch der Börse gerecht - und die an ganz anderer Stelle entstandenen Finanzprobleme lösen sie ebensowe-

nig. Schließlich plant man auch eine A66 nicht als „Billig-Autobahn“ ohne Überholspuren, Standstreifen, Anschlussstellen und Schallschutz. Zwischen Main, Kinzig und Fulda wird eines der letzten großen Bahnneubauprojekte in Deutschland geplant. Die Deutsche Bahn ist aufgefordert, durch intelligente Kombination gezielter Aus- und Neubaumaßnahmen den Eigenheiten des Raumes Rechnung zu tragen. Nur so kann eine konsensfähige Paketlösung mit einem wirklich zukunfts-gerechten Ausbaustandard entstehen und stufenweise realisiert werden.“

## Umgebauter Bahnhof Hattersheim eröffnet

### Weitere Projekte im Rhein-Main-Gebiet begonnen; Kritik in Hofheim

(hm) Am 9. September 2000 war es soweit: Der im Rahmen des Stationsentwicklungsplanes umgebaute Bahnhof Hattersheim wurde mit einem Bürgerfest eröffnet. Die Modernisierung des Bahnhofes umfasst nicht zuletzt die Einrichtung eines Bürgerbüros, den sogenannten Stadtpunkt, mit einem breiten Angebot an Dienstleistungen. Ziel ist zudem eine barrierefreie Anbindung, damit mobilitätseingeschränkte Personen ohne Schwierigkeiten die Bahnsteige erreichen können.

Durch den Stationsentwicklungsplan sei es möglich, Bahnhöfe aufzuwerten und ihnen ihre ursprüngliche Bestimmung - Entree für eine Stadt zu sein - wieder zu geben. Neben dem bereits umgebauten Hofheimer Bahnhof und dem Bahnhof in Hattersheim seien derzeit noch für vierzehn weitere Stationen Gesamtkonzepte für den Umbau vereinbart, so die zuständige Bereichsleiterin beim RMV, Dr. Karin Arndt. Als Beispiele nannte sie Schwalbach, wo bereits gebaut werde und Bischofsheim, wo Ende 2000/Anfang 2001 mit den größeren Baumaßnahmen begonnen werde.

Die Planungskosten für den Bahnhofsumbau in Hattersheim betragen rund 200.000 DM, von denen der RMV die Hälfte übernommen hat. Die Gesamtkosten der Maßnahme in Höhe von 2,3 Millionen DM wurden maßgeblich von der Stadt Hattersheim getragen und vom Land Hessen mit 1,3 Millionen DM bezuschusst.

Die Bauarbeiten in Flörsheim, so verlautete unterdessen, können wahrscheinlich erst im Frühjahr 2001 abgeschlossen werden. Auch hier soll der Bahnhof künftig ein Bürgerbüro beherbergen. Die ebenfalls geplante Einrichtung einer Bäckerei wird nicht zuletzt viele Pendler erfreuen, die sich

dann morgens vor Fahrtantritt noch mit frischen Brötchen versorgen können.

In Eppstein hingegen sind Stadt und Bahn noch in einer offenbar schwierigen Verhandlungsphase. Hier hat man seitens der Stadt die Initiative ergriffen und strebt den Kauf des Bahnhofsgebäudes an, in dem die städtische Bücherei untergebracht werden soll.

Nicht nur Lob, sondern auch eine ganze Reihe von Beschwerden hat die Modernisierung des Bahnhofs in Hofheim nach sich gezogen. Zudem stagnierten die Sanierungsarbeiten am Treppenaufgang zum dortigen Gleis 3. Die Verhandlungen mit der Bahn über den Fortgang der Arbeiten bezeichnete man bei der Stadt Hofheim als schwierig, nicht zuletzt wegen wechselnder Ansprechpartner. Bahnsprecher Nikolaus Jöckel hielt entgegen, die Stadt sei über den Fortgang der Arbeiten genau informiert.

Im Internet:

[www.probahn-bus.org](http://www.probahn-bus.org)

# Anzeige HUK

## Zentrale Umsteiganlage in Dreieich

**(og) Nach dreizehnwöchiger Bauzeit haben der scheidende Bürgermeister Bernd Abeln (heute Staatssekretär im Hessischen Finanzministerium) und Erster Stadtrat Berthold Olschewsky Ende September eine zentrale Umsteiganlage am Bürgerhaus im Stadtteil Sprendlingen in Betrieb genommen.**

Der neue kleine Busbahnhof wurde gebaut, um die Verknüpfung der Stadtbuslinien 64 und 67 sowie der Anrufsammeltaxi-Linie (AST) 68 zu erreichen. Nach Inbetriebnahme der S-Bahn-Strecke von Darmstadt nach Frankfurt-Stresemannallee und der modernisierten Dreieichbahn Dieburg - Dreieich-Buchsschlag war der innerstädtische Busverkehr neu geordnet worden. Da das neue Netz aus zwei Bus- und drei AST-Linien von den Kunden gut angenommen wird, haben die Verkehrsbetriebe Dreieich die Umsteigesituation verbessert. Das bisherige Halten der Busse führte zu der Konstellation, dass die Fahrgäste teilweise die Straße überque-

ren und damit wegen der kurzen Umsteigezeiten sehr aufmerksam sein mussten.

Die Anlage ist so konzipiert, dass an den insgesamt vier Bussteigen fünf Busse gleichzeitig halten können. Die Bussteige wurden mit Hochbordsteinen ausgestattet. Der Einstieg in die Stadtbusse, die ausschließlich mit moderner Niederflurtechnik ausgestattet sind, wird dadurch erleichtert. Die Busse können die Abfahrtsstellen unabhängig von einander in beiden Fahrtrichtungen bedienen. Für die Einfädelung in den fließenden Verkehr wurde eine zweite Lichtsignalanlage gebaut, die von den Bussen mittels Vorrangschaltung gesteuert werden kann.

*Komfortables einfaches Umsteigen am Bürgerhaus Sprendlingen Bild: O. Günter*



## 58. IAA Nutzfahrzeuge in Frankfurt

**(og) Wegen der in Hannover stattfindenden Weltausstellung EXPO 2000 fand Ende September die Internationale Automobil-Ausstellung (IAA) Nutzfahrzeuge ausnahmsweise in Frankfurt am Main statt. Der Verband der Automobilindustrie, Veranstalter der IAA, zog eine positive Bilanz. Etwa 240.000 Menschen besuchten die Messe. Jeder fünfte war aus dem Ausland angereist.**

Die Omnibushersteller zeigten neue Variationen bestehender Modelle, bei denen Wirtschaftlichkeit, höhere Umweltnormen und Fahrzeug-Design im Mittelpunkt standen. Völlig neue Modelle wurden dagegen nicht gesichtet. Breiten Raum nahmen neue 15-Meter-Wagen mit zwei Hinterachsen ein, die alle großen Hersteller mittlerweile im Angebot haben.

Eine Bündelung ihrer Omnibusaktivitäten gaben die Hersteller MAN Nutzfahrzeuge AG (München) und Gottlieb

Auwärter GmbH & Co. KG (Stuttgart), Markenname NEOPLAN, bekannt. Beide Unternehmen wollen ihre eigene Identität, die Markennamen sowie die jeweiligen Verkaufs- und Serviceeinheiten beibehalten. Beide Bushersteller werden zusammen einen Marktanteil von rund 35 % in Deutschland erreichen. Die neue Holdinggesellschaft an der MAN alle Anteile hält, steht unter dem Vorbehalt der Genehmigung der zuständigen Gremien und Behörden.

*Niederflur und 3 Achsen. Fast alle Hersteller bieten mittlerweile 15-m-Wagen an.  
Bild: O. Günter*

## **Neubaustreckenabschnitt in Betrieb genommen Änderungen auf der Ländchesbahn**

(gh) Am 5. November 2000 wurde der Abschnitt Wiesbaden Hbf - Abzweig Kinzenberg der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main zweigleisig in Betrieb genommen. Dieser Streckenabschnitt wird auch von den Zügen der Ländchesbahn Wiesbaden - Niedernhausen benutzt, die bisher hier nur eingleisig verkehren konnten. Der Abschnitt wird nun im Gleiswechselbetrieb befahren.

Gleichzeitig wurden durch eine Änderung des Fahrplans die beiden in Wiesbaden-Erbenheim bisher statt findenden Kreuzungen auf den oben genannten Abschnitt der Neubaustrecke verlegt. Die Regionalbahn, die um 6.33 Uhr in Niedernhausen startet, fährt jetzt vier Minuten früher als bisher, also bereits um 6.48 Uhr in Wiesbaden-Erbenheim ab und kommt ebenfalls vier Minuten früher, um 6.54 Uhr in Wiesbaden Hbf an. Des Weiteren fährt die Regionalbahn nach Niedernhausen, bisherige Abfahrt um 7.30 Uhr in Wiesbaden Hbf, jetzt erst um 7.35 Uhr dort ab. Durch diese zeitliche Verschiebung verbessern sich bei beiden Zügen die Anschlüsse in Wiesbaden Hbf. Bei einigen weiteren Zügen der Ländchesbahn verschieben sich die Abfahrts- bzw. Ankunfts-

zeiten um ein bis zwei Minuten.

Es ist nun vorgesehen, die defekte Weiche in Wiesbaden-Erbenheim, die dort zu einer Langsamfahrstelle mit einer Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h führt, auszubauen und durch ein durchgehendes Gleis zu ersetzen, so dass Wiesbaden-Erbenheim auf Dauer des Status eines Kreuzungsbahnhofs verlieren würde.

Ebenfalls zum 5. November wurde der Haltepunkt Rhein-Main Theater geschlossen. Dieser Haltepunkt wurde während des Betriebes des angrenzenden Theaters regenutzt, hatte aber nach dessen Schließung an Bedeutung verloren. Leider waren die noch verbliebenen wenigen Halte nicht im Kursbuch der DB AG verzeichnet.

*Am 12. Mai 1997 herrschte noch Gedränge am Haltepunkt Rhein-Main Theater bei Niedernhausen.*

*(Foto: Gernot Hornik)*

## Stadtbahn Wiesbaden

(gh) Inzwischen wurde die Ausschreibung zur Projektsteuerung abgeschlossen und das Frankfurter Ingenieurbüro Schüßler Plan hat den Zuschlag erhalten. Dieses Büro soll die Planung und den Bau der Stadtbahnstrecke koordinieren und die Öffentlichkeitsarbeit übernehmen. Noch in diesem Jahr soll die erste Informationsbroschüre über die Stadtbahn erstellt werden.

Die Projektplanung wurde ebenfalls europaweit ausgeschrieben. Die Vergabe dieser Leistungen ist für Dezember 2000 vorgesehen. Die Planung wird zunächst nur für den 1. Bauabschnitt, der von Bad Schwalbach über Wiesbaden Hbf hinaus bis zur Hasengartenstraße verlaufen wird,

vorgenommen. Die vorgesehene Weiterführung über Mainz-Kastel nach Mainz hängt von der Entscheidung der Stadt Mainz ab, die sich bisher noch sehr zurückhaltend äußert.

Folgender Zeitplan zur Realisierung des 1. Bauabschnittes ist vorgesehen:

bis Ende 2001	Erstellung der Planfeststellungsunterlagen
2002/Anfang 2003	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens
Anfang 2003	Planfeststellungsbeschluß
2003 - 2005	Bauphase
Dezember 2005	Inbetriebnahme der ersten Betriebsstufe Bad Schwalbach Bf. - Wiesbaden Hasengartenstraße

## 20 Jahre Haltepunkt Wörsdorf

(gh) Am 20. Oktober wurde in einer kleinen privaten Feierstunde dem 20-jährigen Bestehen des ortsnahen Haltepunkts im Idsteiner Stadtteil Wörsdorf gedacht. Der alte Wörsdorfer Bahnhof war beim Bau der Eisenbahnstrecke Limburg - Frankfurt aus topographischen Gründen etwa zwei Kilometer abseits der Wohnbebauung angelegt worden. Im Laufe der Jahrzehnte wurde die Akzeptanz des Bahnhofs immer schlechter. Es hielten nur noch wenige Züge und die Wörsdorfer fuhrten lieber mit Bus oder Pkw zum Bahnhof Idstein, wo ein wesentlich besseres Zugangebot bestand.

Bereits im Jahre 1973, als die Schließung des Bahnhofs Wörsdorf befürchtet wurde, entwickelte der Wörsdorfer Bürger und Bahningenieur Horst Schmidt die Idee, den Bahnhof an den Ort zu verlegen. Die Lokomotiven waren inzwischen so leistungs-

fähig geworden, dass das Anfahren in der Steigung keine Probleme mehr bereiten sollte. Schmidt erstellte einen Entwurf für die Verlegung und sprach mit Vertretern der Stadt Idstein und der Deutschen Bundesbahn. Nach vielen Diskussionen und gegen-



sätzlichen Meinungen kam erst im Jahr 1980 Bewegung in das Projekt.

Innerhalb von zwei Monaten wurde der 440.000 Mark teure ortsnahe Haltepunkt gebaut. Etwa die Hälfte der Kosten wurden von der Stadt Idstein getragen. Am 20. Oktober 1980 hielt der erste Zug am neuen Haltepunkt Wörsdorf.

Horst Schmidt, inzwischen Pensionär, lud zum 20. Jahrestag der Eröffnung einige Beteiligte von damals an den Ort des Geschehens ein. In zwei Vitrinen, die einige Wochen am Haltepunkt aufgestellt waren, wurde die Entstehung des Haltepunktes dokumentiert. Nach dem „offiziellen“ Teil wurde bei Speis und Trank kräftig auf die Zukunft des Haltepunktes angestoßen.

## **Zwei Tote sind zwei zuviel !**

### **Fahrgastverband Pro Bahn & Bus fordert bessere Sicherung am Bahnübergang Lindenholzhausen**

**(hpg) Am Haltepunkt Lindenholzhausen zwischen Eschhofen und Niederbrechen (KBS 627) kommt es fast täglich zu gefährlichen Situationen, wenn die zahlreichen Schüler und andere Fahrgäste den mit Blinklichtanlage und Halbschranken gesicherten Bahnübergang überqueren. Für Reisende, die ihre Fahrkarte erwerben wollen, steht ein Automat auf der Ortsseite (Gleis 2) zur Verfügung.**

Wer etwas spät dran ist oder mit der Technik zu kämpfen hat, wird versuchen den Zug nach Limburg, nachdem dieser den Bahnübergang passiert hat, noch zu er-

reichen. Stehen Lok oder letzter Wagen aber auf den Ausschaltkontakten, was häufig der Fall ist, bleiben die Schranken geschlossen. Jetzt stellt sich auch den ausstei-

*Blick von der Ortsseite auf den  
Bahnübergang am Haltepunkt  
Lindenholzhausen.*

*Rechts der Bahnsteig Richtung  
Frankfurt. Hinter dem Bahnübergang  
liegt nach  
links der Bahnsteig Richtung Limburg*

*(Foto: Hans-Peter Günther)*

genden Reisenden die Frage, ob die Überquerung der Gleise gefahrlos möglich ist? Denn ob sich aus Richtung Eschhofen ein Zug nähert, ist nicht erkennbar. Weder optische noch akustische Signale warnen bislang vor einer Zugbegegnung.

Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus fordert die umgehende Beseitigung dieses Sicherheitsmangels: „Zwei tödliche und zahlreiche Beinahe-Unfälle in den letzten drei Jahren machen mehr als deutlich, daß hier dringender Handlungsbedarf besteht.“

Einen Plan zum Umbau der Sicherungsanlagen hat der Regionalverband dem Ortsbeirat Lindenhofshausen und der Ver-

tretung der DB Netz AG in Limburg vorgelegt. Dabei wird der Austausch von zwei Blinklichtanlagen mit dem Zusatz »2 Züge« auf der Ortsseite und eine zusätzliche Anlage mit optischer Anzeige und Läutewerk am Bahnsteig 1 vorgeschlagen.

Nach Aussage von Gernot Hornik, Vorsitzender des Regionalverbandes warnen solche Sicherungsanlagen zwischen Nieder- und Oberbrechen schon seit Jahrzehnten Landwirte und Fußgänger, wenn sich zwei Züge dem Überweg nähern. „Die Technik ist bewährt und der Umbau erfordert lediglich eine Anpassung der Steuerungstechnik.“

## Stadtbusverkehr Idstein

**(gh) Am 1. Dezember 2000 wird der Stadtbusverkehr in Idstein grundlegend verändert. Bisher gab es im Stadtgebiet von Idstein von Montag bis Freitag zwei Linien, die zum Teil als Rundkurs im Einrichtungsverkehr gefahren wurden. An Samstagen wurde eine Linie gefahren, die aus Teilen der beiden erst genannten Linien bestand. Durch häufige Ausnahmen vom eigentlichen Linienweg und unterschiedliche Endpunkte konnte kein fester Takt gefahren werden.**

Nun soll ab Dezember nur noch eine Linie im festen 30 Minutentakt im Gegenrichtungsverkehr gefahren werden. Die Bedienung soll Montag bis Samstag bis etwa 20 Uhr erfolgen. Durch die Zusammenfassung zu einer Linie werden allerdings eine Reihe von Haltestellen künftig nicht mehr angefahren, was bereits zu kritischen Stimmen bei der Idsteiner Bevölkerung geführt hat.

So entfällt der gesamte Linienweg durch die Friedrich-Ebert-Straße. Das Gewerbegebiet Idstein wird künftig von Stadtbus ebenfalls nicht mehr bedient. Statt dessen

werden die Busse der ORN-Linie 5461, die über Eschenhahn nach bzw. von Wiesbaden verkehren, die Haltestelle Am Wörtgarten im Idsteiner Gewerbegebiet anfahren. Auch die Haltestellen Wiesbadener Straße, Normaluhr und Limburger Straße werden nicht mehr vom Stadtbus bedient. Auch hier halten künftig nur noch die Regionalbusse.

Da bei Redaktionsschluss der Linien sowie der Fahrplan des Idsteiner Stadtverkehrs noch nicht veröffentlicht waren, wird in der nächsten Ausgabe der Hessen-Schiene hierauf nochmals eingegangen.

## **Erster Spatenstich der Kranichsteiner Straßenbahn**

(gh) Dreieinhalb Monate nach der Übergabe des Bewilligungsbescheides vom Land Hessen an die Stadt Darmstadt fand am 13. November bei strömenden Regen der erste Spatenstich für die Straßenbahn vom Darmstädter Stadtzentrum nach Kranichstein statt.

Gleich nach dem offiziellen Teil traten die Baumaschinen am Nordbad in Aktion, um mit der Verlegung der Kanalisation zu beginnen. Es müssen an verschiedenen Stellen Kanalstücke neu verlegt werden, um auch künftige Reparaturen und Wartungsarbeiten gewährleisten zu können. Diese Arbeiten sollen spätestens im Juni nächsten Jahres abgeschlossen sein.

Die eigentlichen Gleisbaumaßnahmen beginnen im neuen Jahr. Im Januar werden alle wesentlichen technischen Bauarbeiten europaweit ausgeschrieben. Nächster Meilenstein wird voraussichtlich der Brückenbau über die Odenwaldbahn und den Martin-Luther-Ring sein, mit dessen Baubeginn im Frühjahr gerechnet wird. Im Herbst 2002 soll dann die Jungfernfahrt auf der 4,12 km langen Strecke sein.

*Ansprache von Staatssekretär Dr. Herbert Hirschler (F.D.P.) anlässlich des 1. Spatenstichs am 13. November 2000 Foto: Claus Röhrich*

## Deutsche Bahn will Trassenpreise wettbewerbsgerecht umgestalten

**(og) Nachdem das Bundeskartellamt festgestellt hat, dass das bestehende Trassenpreissystem (TPS 98) der Deutschen Bahn AG (DB) zu einer sachlich nicht gerechtfertigten Behinderung des Wettbewerbs führt, hat die DB eine wettbewerbsgerechte Neugestaltung des Trassenpreissystems angekündigt.**

Aufgrund von Beschwerden mehrerer privater Eisenbahnunternehmen und Gebietskörperschaften als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr hat das Bundeskartellamt das TPS 98 geprüft. Das geltende Trassenpreissystem ist zweistufig ausgestaltet und besteht aus einem nutzungsunabhängigen fixen Preisbestandteil (sog. Infracard) und einer relativ niedrigen variablen Preiskomponente. Das System führt dazu, dass mit steigender Nutzung des Schienennetzes der durchschnittliche Trassenpreis pro gefahrenem Kilometer sinkt. Daneben steht den Unternehmen, für die sich der Erwerb einer Infracard nicht lohnt, ein linearer („Vario“-)Tarif zur Verfügung.

Anhand von acht Projekten, die im Schienenpersonen-Nahverkehr (SPNV) vergeben worden sind, hat das Bundeskartellamt die Auswirkungen des TPS' 98 auf den Wettbewerb untersucht. Die Ermittlungen haben ergeben, dass das DB-eigene Verkehrsunternehmen DB Regio im Durchschnitt 25 % und in der Spitze über 40 % niedrigere Trassenkosten hat als seine privaten Konkurrenten. Nach Auffassung des Bundeskartellamtes verstößt die DB als marktbeherrschendes Unternehmen für das Angebot von Schieneninfrastruktur gegen das Missbrauchsverbot des § 20 Abs. 1 GWB, weil private Eisen-

bahnen auf dem Markt für SPNV unbillig behindert werden. Der Personenfernverkehr und der Güterverkehr waren nicht Gegenstand des Verfahrens.

Die nunmehr von der DB angekündigte Einführung eines einstufigen Trassenpreissystems mit einheitlichen Preisen pro Trassenkilometer für alle Wettbewerber ist nach vorläufiger Einschätzung des Bundeskartellamtes grundsätzlich geeignet, die unzulässige Behinderung von Wettbewerbern zu beseitigen. Kartellamtspräsident Dr. Ulf Böge sagte: „Ich begrüße es, dass Herr Mehdorn den Forderungen des Bundeskartellamtes nach einem diskriminierungsfreien Trassenpreissystem nunmehr Rechnung trägt. Ich gehe davon aus, dass die konkrete Ausgestaltung, der Zusage entsprechend, bis zum 31.12.2000 umgesetzt ist. Das Amt wird deshalb das anhängige Mißbrauchsverfahren so lange aussetzen“. Böge betonte, dass das Amt selbst nach dem Kartellrecht kein bestimmtes Trassenpreissystem vorgeben könne. Die Umstellung auf ein lineares System beruhe auf der unternehmenspolitischen Entscheidung der DB. Nach Auffassung des Amtes wäre bei entsprechender Ausgestaltung auch ein degressives Preissystem mit dem Kartellrecht zu vereinbaren, das die Anreizwirkung für Mehrverkehr auf der Schiene erhalten hätte.

## Gutachten zum Trassenpreissystem

(og) Im Auftrag der Hessischen Landesbahn GmbH und der DEG-Verkehrs-GmbH untersuchten Prof. Dr. Hans-Jürgen Ewers (TU Berlin) und Dr. Gottfried Ilgmann (Hamburg) das Trassenpreissystem (TPS 98) unter kartellrechtlichen Gesichtspunkten. Das Gutachten „Trassenpreissystem der Deutschen Bahn AG“ besteht aus 40 Seiten und einem Anhang mit umfangreichen Berechnungen und Grafiken zur Wirkungsweise des Trassenpreissystems. Es ist im Internet unter <http://wip.wtu-berlin.de/> oder <http://www.deg-verkehr.de> zu finden. Da das Gutachten ohne ausufernde Fachbegriffe auskommt, stellt die Hessenschiene einige Auszüge vor und empfiehlt dem Leser das gesamte Gutachten zur Lektüre.

“Die Kritik an TPS 98 ließe sich zu fast beliebiger Länge auswalzen. Stattdessen werden drei Schwerpunkte gesetzt. Die vielen Ausgestaltungsdetails, die darüber hinaus zu monieren sind, werden unter dem Kapitel >Diverses< nur angerissen“, ist in der Übersicht zu lesen. Nach einer Kurzbeschreibung des Systems wird eine theoretische Einordnung in verschiedene Preissysteme gegeben. Im Kapitel “Kritik” wer-

den ausführlich die überhöhten Trassenpreise im Schienenpersonen-Nahverkehr (SPNV) zugunsten von Schienengüterverkehr (SGV) und Schienenpersonen-Fernverkehr (SPFV), das zweistufige Preissystem mit Infracard und die Intransparenz des TPS 98 behandelt. In weiteren Kapiteln werden kurz- und mittelfristige Korrekturen vorgeschlagen.

*Ermittlungen des Bundeskartellamtes haben ergeben, dass das DB-eigene Verkehrsunternehmen DB Regio im Durchschnitt 25 % und in der Spitze über 40 % niedrigere Trassenkosten hat als seine privaten Konkurrenten. Foto: O. Günter*

## Trassenpreis

Eine Kurzbeschreibung des TPS 98 enthält der vorstehende Artikel (Thema: Kartellamtsentscheidung). Den Trassenpreis bestimmen vorrangig: Streckenkategorie (Regelgeschwindigkeit), Verkehrszweck (SPNV, SPFV oder SGV) und Zugfrequenz. "Der Erwerb der Infracard ist an Mindestlängen zusammenhängender Streckenabschnitte gekoppelt: 100 km im SPNV, 500 km im SGV und 1.000 km im SPFV. Bei Unterschreitung der Mindestlängen entfällt die Mengendegression voll-

ständig. Fällig wird der hohe Variopreis - auch bei großer Zugfrequenz. Aufgrund von Protesten sind diese Mindestgrenzen inzwischen herabgesetzt worden, und zwar auf 25 (SPNV), 250 (SGV) und 800 km (SPFV)...

Der Verkehrszweck "SPNV" kann - gleiche Streckenkategorie, Zugfrequenz etc. vorausgesetzt - eine Trasse bis zu 100% im Vergleich zum Verkehrszweck "SGV" verteuern. Die Gesamtspreizung des Trassenpreises reicht von 15,50 bis unter 3 DM/Zugkm. Bis zu 10% Rabatt gibt es bei zehnjähriger Bindung, aber nur auf die Infra-

*Karikatur: Jürgen Janson*

card, nicht auf den variablen Preis. Beim Variopreis gibt es einen solchen Rabatt nicht. Im ersten Trassenpreissystem der DB AG war die Spreizung aus zeitlicher Bindung noch so groß, dass sie zum Verbot des Preissystems führte.

### **Kritikpunkt: Hoher SPNV-Preis**

“Der SPNV wird zugunsten von SGV und SPFV “zur Kasse gebeten”. Liegt deshalb eine Diskriminierung des SPNV vor?” Die Gutachter kommen nach einer Betrachtung von verschiedenen Preisregeln zu dem Schluss, dass dies nicht der Fall ist.

### **Kritikpunkt: Zweistufiges Preissystem mit Infracard**

“Zweistufige Systeme sind von ihrer Anreizwirkung auch den meisten Bahnkunden geläufig.” Mit 260 (2. Kl.) bzw. 520 DM (1. Kl.) für eine Bahncard “erwirbt jeder das Recht, beliebig viel zum halben Tarifpreis zu fahren. Wer zehn Fahrten im Jahr absolviert, wird sich nicht beschweren, dass ein Vielfahrer mit 100 Fahrten pro Jahr bessergestellt wäre. Ursache: Die Anschaffung einer Bahncard kann schon bei zwei Fernreisen lohnen. Die Durchschnittskosten fallen bei zehn Fernfahrten pro Jahr nur noch wenige Prozent höher aus als bei 100 Fernfahrten. Der Unterschied im Durchschnittspreis für Trassen fällt hingegen sehr viel krasser aus, wenn die Nutzungsintensität differiert. Mit den resultierenden großen Preisunterschieden treten die Betroffenen noch dazu in einen direkten Wettbewerb zueinander ein. Dieser kann dazu führen, dass Newcomern faktisch der Marktzutritt verbaut wird, wenn der Unterschied im Durchschnittspreis zu

hoch ausfällt. Insofern ist eine Bahncard - trotz analoger Wirkungsweise - nur eingeschränkt mit einer Infracard zu vergleichen.

Wäre DB Netz ein Unternehmen, das - unabhängig vom DB-Konzern - seine Trassenpreise festlegen könnte, dann würde es wahrscheinlich das Ziel verfolgen, möglichst viele >kleine Tiger< auf das Netz zu holen. DB Netz würde sogar - wie ein Regulierer im Verständnis eines Wettbewerbsveranstalters - sich viel einfallen lassen, um Newcomer zu ermutigen, in den Schienenverkehr zu investieren.

Da nämlich die Grenzkosten des Netzes sehr gering sind, bedeutet jeder zusätzliche Umsatz durch Newcomer überwiegend Deckungsbeitrag (=zusätzlicher Gewinn). Das gilt, sofern der Kunde von anderen Verkehrsträgern abgeworben wird oder wenn Neuverkehr, z. B. durch spezielle oder originelle Angebote, generiert wird. Aber auch wenn der Newcomer “nur” im Wettbewerb den Transportgesellschaften der DB einen Kunden abspenstig gemacht haben sollte, so verspricht dies letztlich Wachstum des Schienenverkehrs, denn mit dem Wettbewerb setzt ein Innovations- und Kostensenkungswettbewerb ein. ... Vor diesem Hintergrund verstößt DB Netz gegen seine unmittelbaren Interessen, wenn es mit dem zweistufigen TPS 98 eine hohe Marktzutrittsbarriere gegenüber Newcomern aufbaut.”

Die Gutachter ziehen das Fazit: “Es spricht sehr viel für das zweistufige Trassenpreissystem bzw. die Kombination aus einstufigem System (Variopreis) und zweistufigem System (Infracard plus variabler Preis), aber DB Netz hat es unterlassen, die aus diesem System resultierenden Wettbewerbshindernisse wenigstens zu min-

dern. Es ist nicht einmal ein Ansatz zu erkennen, Wettbewerbern beim Einstieg zu helfen. Stattdessen werden sogar völlig unnötige Hindernisse aufgebaut (Mindestlängen zusammenhängender Streckenabschnitte). DB Netz ist vorzuwerfen, dass es primär den Konzerninteressen gefolgt ist, mit der Ausgestaltung von TPS 98, die Transportschwestern im Konzern vor Wettbewerb zu schützen.”

### **Kritikpunkt: Intransparenz**

“Trassenkunden wird die Tabelle vorenthalten, aus der hervorgeht, welche Streckenkategorie (K1 - ... - K6) jedem Streckenabschnitt des Netzes zugeordnet wird. Es bedarf immer einer Anfrage, um den Preis eines Trassenwunsches zu erfahren. Erst dann “outet” sich DB Netz, welchen Kategorien die betreffende Streckenabschnitte der Wunschtrasse zugeordnet sind. Kein Kunde kann also von sich aus seine Wünsche voroptimieren. Das ist so kunden-

freundlich, als würde DB Reise & Touristik seinen Fahrgästen den Tarif in Deutsche Pfennige pro Pkm mit allen Ermäßigungen sowie Zu- und Abschlägen offerieren, aber nicht mitteilen, welche Tarifentfernungen zwischen den Bahnhöfen zugrunde gelegt werden. Den Preis für eine Fahrt würde ein Fahrgast erst am Schalter erfahren, so dass er sich durch Rückwärtsrechnung die zugrunde gelegte Tarifentfernung ausrechnen könnte.

Was sind die Gründe für diese Geheimniskrämerei? Soll den Trassenkunden verwehrt werden, dass sie günstige Trassenlagen im Tarifwerk selbst herausfinden können? Das wäre kundenfeindlich. Ist dies auch diskriminierend? Ja, weil davon auszugehen ist, daß die Transportschwestern im DB-Konzern über das Tabellenwerk der Streckenkategorisierung verfügen. Sie können mit geringem Zeit- und Arbeitsaufwand Trassenlagen durchspielen und nach optimalen Lösungen suchen. Auch das Eisen-

*Trassenkunden werden Preistabellen über Strecken vorenthalten. So können potentielle Kunden nicht selbst ausrechnen, was eine Fahrt über eine bestimmte Strecke kostet. Der Preis muss bei der DB Netz erfragt werden.*

*Foto: O. Günter*



*Private Güterverkehrsanbieter hegen den Verdacht, dass ihre Anfragen im Güterverkehr von DB Netz an den DB Cargo weitergeleitet werden. Foto: PB&B Osthessen*

bahn Bundesamt verneint auf Anfrage, dass es über die Tabelle der Streckenkategorisierung verfüge (Auskunft vom 18. 11. 1999). Die Datei umfaßt 2218 Datensätze und füllt mit 361 Kilobyte eine handelsübliche Diskette zu einem Drittel. Hinzu kommen 41 Kilobyte für die Preisangaben. Die "üblicherweise sehr gut informierten Kreise" der Bahnszene verfügen über das Tabellenwerk. Nur wer sehr naiv ist, kann glauben, dass den Transportschwestern im Konzern die Datei nicht zur Verfügung steht.

Sollen durch die Geheimniskrämerei möglichst viele Anfragen an DB Netz gerichtet werden, damit DB Netz einen exzellenten Überblick darüber erhält, auf welchen Relationen und in welcher Zugfrequenz Newcomer bereits erwägen, in den Wettbewerb auf der Schiene einzutreten? Führt dies zur Diskriminierung? "Nicht

immer, aber immer öfter." Die Liste der Klagen der (potentiellen) Newcomer ist lang, dass ihre Anfragen im Güterverkehr von DB Netz an DB Cargo durchgeleitet würden. Warum hat dies noch nicht dazu geführt, daß die Newcomer in der Öffentlichkeit auf die Barrikaden gegangen sind? Der Grund ist simpel. Die meisten Unternehmen, die Schienengüterverkehr in Deutschland betreiben, sind darauf angewiesen, ihre Wagen oder Teilzüge in die langlaufenden Güterzüge von DB Cargo einzustellen. Diese Abhängigkeit macht Newcomer erpressbar durch DB Cargo - neben einer Fülle weiterer nicht-preislicher Diskriminierungsmöglichkeiten. Diese Erpressbarkeit strahlt auch auf den SPNV aus, denn die meisten Newcomer im SPNV fahren auch Schienengüterverkehr. Da nützt es wenig, wenn die Länder schon mal "nachhelfen" (d.h. ihrerseits unfaire Wettbewerbspraktiken gegenüber DB Regio

praktizieren), damit Newcomer die hohen Marktzutrittsbarrieren überspringen können.

...

Für Sonderangebote (räumlich und zeitlich begrenzt) gibt es Preisermäßigungen. Gibt es überhaupt Sonderangebote? Sie müssten - wie sonst üblich - mit Werbeaktionen an alle potentiellen Kunden herangetragen worden sein. Bislang hat jedoch noch keines der befragten Unternehmen ein Sonderangebot erhalten. Bislang ist es ein Geheimnis von DB Netz, ob es je Sonderangebote gegeben hat, wann sie ggf. zur Kenntnis gegeben worden sind bzw. wer sie ggf. in Anspruch genommen hat.

Sind Sonderangebote diskriminierend? Grundsätzlich nein. Sie wären es aber dann, wenn sie einseitig einen Wettbewerber begünstigen würden, weil nur dieser auf absehbare Zeit das Sonderangebot nutzen kann. Diskriminierend wäre es auch, wenn Sonderangebote nur den Transportschwestern im DB-Konzern, nicht aber den Wettbewerbern bekannt gemacht werden.”

Das Fazit lautet: “Gegen das Gebot zur Transparenz wird bis hin zur Verhöhnung der Newcomer auf der Schiene verstoßen. Nur die Erpressbarkeit der Newcomer - vorrangig durch DB Cargo - hat bislang Proteste verhindert.”

### Zusammenfassung der Kritik

“Wilhelm Pällmann, langjähriger Vorstand der Deutschen Bundesbahn, konstatiert: >Das Diskriminierungspotential (von DB Netz) ... ist nicht beherrschbar.< Pällmann meint damit nicht nur die preisliche Diskriminierung, sondern auch die technischer und organisatorischer Art. Bereits das preisliche Diskriminierungspotential von DB Netz ist offenkundig nicht beherrschbar.

Aus ökonomischer Sicht wäre es töricht, Bestandteile von TPS 98 zu verbieten, die durchaus zielführend sind, Infrastruktur erfolgreich zu vermarkten (Sonderangebote, Angebotstrassen, Zu- und Abschläge, die nur im konkreten Einzelfall zu bemessen sind). Solange jedoch DB Netz im DB-Konzern eingebunden ist und das Konzernergebnis (zumindest kurzfristig) durch Trassenpreisdiskriminierung verbessert werden kann, wird es systematische Diskriminierung geben. Van Miert, Ex-Wettbewerbskommissar der EU: >Wenn ein Unternehmen die Möglichkeit bekommt, den Wettbewerb auszuschalten, dann wird es das tun.<

...

Ein effizientes, nicht diskriminierendes Trassenpreissystem ist überhaupt nur denkbar, wenn DB Netz institutionell getrennt ist, um den Interessenkonflikt zwischen Spielern (Transportschwestern) und Schiedsrichter (DB Netz) aufzuheben. Selbst wenn dieser Schritt erfolgt ist, wird es noch eines Regulierers bedürfen, der im Konfliktfall kurzfristig wirksam eingreifen kann,” und der darüber hinaus vorwegnehmend gestaltend eingreift, “um fairen Wettbewerb zu veranstalten.”

## Graffiti auf Zügen: Hessen vorn!

**(fl) Warum eigentlich sind die Nahverkehrstriebwagen der Baureihe 628 von DB-Regio in Hessen so besonders von Graffiti betroffen? Kaum ein Fahrzeug der Flotte verkehrt ohne Schmierereien größeren Ausmaßes. Ist das ein Naturgesetz in Zeiten, wo der jugendliche Drang nach Verletzung etablierter Normen sich hauptsächlich über die Düse von Spraydosen entleert?**

Wohl kaum. Schließlich schaffen es nahezu alle Berliner Verkehrsunternehmen, wozu auch die DB-Ableger S-Bahn Berlin und DB Regio Berlin-Brandenburg gehören, ihre eigenen Vorstellungen bezüglich der Oberflächengestaltung von Fahrzeugen durchzusetzen. Sprich ihre Fahrzeugflotten frei von Schmierereien zu halten. Und dies im Angesicht einer kaum weniger aggressiven Graffiti-Szene, die ohnehin bundesweit operiert.

Ist den Verantwortlichen von DB-Regio in Hessen eigentlich klar, welches Image ihre Gesellschaft bei den Einwohnern und Fahrgästen entlang von Strecken genießt, die überwiegend mit zugekleisterten Triebwagen der Baureihe 628 betrieben werden? Ein solches Fahrzeug signalisiert doch: „Wir haben unseren Laden nicht im Griff. Mit uns kann man alles machen.“

Die Zeit des Bedauerns ist vorbei. Das

Problem Graffiti ist mittlerweile fast 15 Jahre bekannt. Viele Strategien sind erdacht und erprobt. Sie reichen von der sofortigen Reinigung, um den Tätern das Erfolgserlebnis zu nehmen, über spezielle Schutzlackierungen bis hin zur der simplen Einsicht, dass millionenteure Fahrzeuge nachts nicht in die hinterste Ecke von Landbahnhöfen wie Frankenberg, Westerbürg oder Weilburg gehören.

Ich möchte den Verantwortlichen von DB Regio in Hessen nicht unterstellen, dass ihnen die Problematik unbekannt oder egal ist. Ich vermisse aber sämtliche Anzeichen einer wirksamen Prävention. Oder sollte DB-Regio ihren Betrieb auf Diesel-Zweigstrecken wie der Lahn-Kinzig-Bahn, der Lahntalbahn oder der Vogelsbergbahn intern bereits als Auslaufmodell betrachten? Dann gilt natürlich „Saubermachen lohnt nicht mehr...“.

## **Kassel - Korbach - (Frankenberg)**

### **NVV-Linie 4**

#### **Bahn will in Korbacher Netz investieren**

(jh) Im Rahmen der Ausgliederung des Regionalverkehrs soll in Nordhessen die „Kurahessenbahn“ als Tochter der DB tätig werden. In diesem Rahmen ist geplant, die Strecke Marburg - Frankenberg - Korbach - Volkmarsen - Kassel mit einem Aufwand von 176 Mio. Mark zu sanieren und wieder durchgängig zu befahren. Die DB-Praxis einer Aufteilung in diverse Tätigkeitsbereiche soll im Rahmen der ausgegliederten Firma der Vergangenheit angehören, alle Arbeiten in einem Guß erfolgen. Sollte die Erprobung eines neuen, in brüchige Brückenpfeiler einzuführenden Betonleims erfolgreich sein, würde nach entsprechender Sanierung der Viadukte bei Willingen und Usseln auch die Uplandbahn Brilon Wald- Korbach in dieses Projekt mit einbezogen. Die Umsetzung des Projektes ist bis 2004/05 beabsichtigt.

## **Dietzhöhlztalbahn**

### **Dillenburg - Ewersbach ex KBS 366**

#### **Dietzhöhlztalbahn vor dem Aus**

(fl) Für die im Güterverkehr betriebene 16 Kilometer lange Dietzhöhlztalbahn von Dillenburg nach Ewersbach hat die Deutsche Bahn AG das Stilllegungsverfahren eingeleitet. Eine Übernahme durch den Lahn-Dill-Kreis bzw. die Anliegerkommunen wird nicht zu Stande kommen, was

u.a. an den hohen von der DB prognostizierten Sanierungskosten liegt. Diese sollen angeblich 12 Millionen betragen. Allerdings liegen weder Tunnels noch größere Brücken an der Strecke, so dass die Summe überhöht erscheint.

Weiter bedient werden soll das Stahlwerk Südwestfalen am ehemaligen Haltepunkt Dillenburg Nord. Die Strecke war bis 1987 im Personenverkehr bedient worden mit einem Fahrplan, der faktisch nur noch Schülerverkehr zuließ. Die häufig überlastete Bundesstraße sowie die Siedlungsdichte im Dietzhöhlztal lassen auch heute auf einen Bedarf für ein attraktives Nahverkehrsmittel schließen.

## **Horlofftbahn**

### **Friedberg - Beienheim - Hungen / Nidda RMV-Linien 31/32**

#### **Langsamfahrstelle beseitigt**

(hju) Die seit dem letzten Fahrplanwechsel bestehende Langsamfahrstelle zwischen den Haltepunkten Häuserhof und Bad Salzhausen wurde zwischenzeitlich beseitigt. Sie lies auf 2,9 km Streckenlänge nur noch eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zu.

Nachdem die Thematisierung des Missstandes seitens Pro Bahn & Bus in der Presse zum Teil sehr heftige Reaktionen ausgelöst hatte (siehe HS Nr. 42), wurde die Instandsetzung in den Herbstferien in Angriff genommen. Hierzu erfolgte von Freitag, 6. Oktober bis Freitag, 13. Oktober 2000 für die Erneuerung der Gleise und Bahnübergänge eine Streckensperrung zwischen

Echzell und Nidda. Die Bedienung des Abschnittes im Schienenersatzverkehr wurde von der Butzbach-Licher-Eisenbahn (BLE) durchgeführt. Die über die Kreisstrasse 184 verkehrende Buslinie FB-34 der Stadtwerke Nidda wurde für die Dauer der Bahnübergangssperrungen über den Gemeindeverbindungsweg zwischen Borsdorf und Ober-Widdersheim umgeleitet.

Beim Oberbau kam erstmals eine bisher auf der Strecke nicht vorhandene Bauart zur Anwendung: „Y-Schwellen“. Diese Schwellen verlaufen nicht rechtwinklig zu den beiden Schienensträngen, sondern in Form des genannten Buchstabens.

*Die neu eingebauten Y-Schwellen  
Foto: H.-J. Winter*

## **Vegetationsarbeiten radikal**

(ja) Am 11. November wurden in Hungen an der Ausfahrt in Richtung Gelnhausen / Friedberg die diesjährigen Vegetationsarbeiten durchgeführt. Diese fielen jedoch etwas radikaler als in den vergangenen Jahren aus. So wurden Bäume in bis zu einem Meter Höhe abgesägt, Stangenholz in willkürlicher Höhe eingekürzt und armdickes Gehölz nicht abgesägt, sondern geschlegelt. Nun hängen die nackten Äste an den Sträuchern bizarr in der Landschaft, was nicht sehr schön aussieht. Die Breite der freigeschnittenen Flächen ist unterschiedlich.

Besondere Kritik hagelte es von den Anliegern entlang der Bahntrasse. Auf einem Grundstück wurden (ohne vorher den Besitzer zu informieren) einige Äste einer alten Eiche abgesägt, obwohl der Baum etwa drei bis vier Meter von der Grundstücksgrenze entfernt auf dem Grund des Besitzers steht. Die Anlieger zeigt sich nicht erfreut über den Radikalrückschnitt: „Die haben wohl nicht das richtige Werkzeug dabei gehabt“, so eine der Anmerkungen. In den letzten Jahren wurden die Büsche und Sträucher nur sehr begrenzt geschnitten.

## **Main-Weser-Bahn Abschnitt Gießen - Friedberg - Frankfurt, RMV-Linie 30**

### **Bahnhofsunterführung Gießen wird nicht renoviert**

(cw) Die mit Abstand scheußlichste Bahnunterführung in ganz Deutschland wird aufgrund der akuten Finanznot der DB Station & Service AG nun doch nicht

renoviert. Dank immer zahlreicheren Abstützungen mit Holzbalken und Stahlprofilen soll die Unterführung aber „noch sicher“ sein. Auf einem der Streckengleise wurde eine Langsamfahrstelle eingerichtet.

Während für den neuen Berliner Zentralbahnhof, dessen Notwendigkeit umstritten ist, viele Milliarden DM verschwendet werden, sind für einen der bedeutendsten Knotenbahnhöfe in Hessen nicht einmal 40 Millionen für eine ansprechende und sichere Unterführung vorhanden. Trotz des großen Engagements des Gießener Bahnhofsmanagements sind diesem bei viel zu knapp bemessenen Finanzmitteln leider enge Grenzen gesetzt. So reichen die Finanzmittel gerade mal zur Beseitigung von Vandalismusschäden. Dieser Schandfleck wird regelmäßig - teilweise in Farbe - in den Gießener Zeitungen angeprangert. Leider hat der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus e.V. nicht die Mittel, um die Bahn finanziell in der notwendigen Größenordnung zu unterstützen.

### **Bahnhofshalle Friedberg neu gestrichen**

(cw)Kürzlich wurde die Bahnhofshalle und ein großer Teil der Fassade des Bahnhofs Friedberg neu gestrichen. Das Gebäude sieht nun wieder sehr ansprechend aus.

Einige Regionalexpresszüge fahren jetzt mit sieben statt sechs Doppelstockwagen. Daher müssen jeweils ca. 130 Fahrgäste weniger schon ab Gießen stehen. Nach wie vor sind in der Hauptverkehrszeit die Gepäckablagen und Treppenstufen oft die einzige mögliche Sitzgelegenheit. Mittelfristig ist eine weitere Verlängerung der Züge notwendig.

## **Friedberg - Nidderau - Hanau RMV-Linie 33**

### **Pro Bahn & Bus fordert Wochenendverkehr**

(fa) Die Hessische Landesbahn (HLB) wird im kommenden Jahr den Zugbetrieb auf der Strecke Friedberg - Nidderau - Hanau übernehmen. Derzeit bedient die Deutsche Bahn - Tochter DB Regio AG diese Linie. Nach dem Willen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) soll die HLB ab Juni 2001 fahren. An den Fahrplänen soll sich nichts ändern. Die Züge verkehren zurzeit nur werktags.

Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus begrüßt die Übergabe an den neuen Betreiber. Kein Verständnis hat der Verband allerdings für die Haltung des RMV, das Fahrtenangebot auf dem derzeitigen Stand zu belassen. "Die HLB fährt rund 20 Prozent günstiger als das Bundesunternehmen", sagt Frank Adam von Pro Bahn & Bus Rhein-Main. "Diese Kosteneinsparung muss für die Realisierung zusätzlicher Zugleistungen genutzt werden". Pro Bahn & Bus fordert, dass am Wochenende auf der Strecke Züge fahren. Derzeit verkehren die Bahnen samstags nur bis 14 Uhr. Sonntags fahren überhaupt keine Züge.

Einsetzen will die HLB eine neue Bauserie ihres bereits in der Wetterau verkehrenden Niederflurtriebwegens vom Typ "GTW 2/6". Insbesondere bei der Übernahme der Horloffthalbahn hatte es erhebliche technische Schwierigkeiten mit den nagelneuen Fahrzeugen gegeben. Dennoch sieht Pro Bahn & Bus der Übernahme optimistisch entgegen: "Wir haben die HLB als sehr kundennahes Unternehmen ken-

nengelernt und gehen davon aus, dass sich diese Pannen nicht wiederholen werden."

## **Lahn-Kinzig-Bahn Gießen - Hungen - Nidda - Stockheim - Gelnhausen RMV-Linie 36**

### **Betreiberwechsel auf der Lahn- Kinzig-Bahn: Mit Kosteneinsparung Wochenendverkehr wieder aufnehmen**

(hjjw) Die Hessische Landesbahn (HLB) wird im kommenden Jahr den Zugbetrieb auf der Lahn-Kinzig-Bahn Gießen - Nidda - Gelnhausen übernehmen. Zur Zeit liegt er noch in den Händen der Deutschen Bahn-Tochter DB Regio AG. Nach dem Willen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) soll die HLB bereits ab 08. Januar 2001 die Strecke befahren.

RMV-Sprecher Peter Vollmer begründe-

te die Entscheidung gegenüber der Frankfurter Rundschau damit, das Angebot auf der Strecke durch komfortableres „rollendes Material“ verbessern zu wollen. An den Fahrplänen soll sich nichts ändern. Die Züge verkehren zur Zeit nur werktags.

Pro Bahn & Bus begrüßt wie bei der Strecke Friedberg - Hanau die Übergabe an den neuen Betreiber. Die DB Regio hatte in den vergangenen Monaten in erster Linie durch Fehlleistungen geblüht: Massive Verspätungen, Zugausfälle und permanent Graffiti-beschierte Triebwagen (u.a. auch die Zugfenster).

Kein Verständnis ist dagegen für die Haltung des RMV aufzubringen, das Fahrtenangebot auf dem derzeitigen Stand zu belassen. Durch die Übertragung der Verkehrsleistung auf die HLB ergibt sich für den Verbund eine nicht unbedeutende Kosteneinsparung: Die HLB fährt rund 20 Prozent günstiger als das Bundesunternehmen DB Regio. Vor diesem Hinter-

*Nur noch bis  
Anfang Januar  
werden im  
Bahnhof Ranstadt  
an der Lahn-  
Kinzig-Bahn  
Triebwagen der  
Deutschen Bahn  
AG halten.*

*Foto: J. Lerch*

grund fordert Pro Bahn & Bus, die Kosteneinsparung den Fahrgästen und kommunalen Aufgabenträgern in Form von zusätzlichen Zugleistungen zugute kommen zu lassen: Am Wochenende müssen auf der gesamten Strecke die Züge im 2-Stunden-Takt fahren! Derzeit verkehren die Bahnen bekanntermaßen samstags nur zwischen Hungen und Gießen. Sonntags fahren überhaupt keine Züge.

Gerade der Wetteraukreis ist durch die derzeit geltenden Finanzierungsregularien überproportional benachteiligt: Von den sieben über Wetterauer Kreisgebiet verlaufenden Bahnstrecken verfügt nur die Main-Weser-Bahn über ein Zugangebot an allen Wochentagen. Auf den Linien Friedberg - Friedrichsdorf und Friedberg - Hanau endet der Betrieb an Samstagnachmittagen. Die Kosteneinsparung durch den Betreiberwechsel auf der Lahn-Kinzig-Bahn und ab Juni 2001 auch auf der Strecke Friedberg - Hanau, muss in der Wetterau verbleiben. Sie darf nicht für Leistungen in anderen Verbundgebieten abgezogen werden!

Es ist als verkehrspolitischer Skandal zu bewerten, daß bedeutende Fremdenverkehrsorte vor den Toren Frankfurts, wie Lich oder Büdingen, am Wochenende nicht per Bahn zu erreichen sind - im Gegensatz zu anderen Regionen wie Odenwald oder Lahntal. Gerade vor dem Hintergrund der politischen Bemühungen, die Wetterau touristisch weiter aufzuwerten (Stichwort „Vulkan-Radweg“ vom Hohen Vogelsberg bis zum Keltenmuseum Glauberg) ist eine attraktive Bahnanbindung notwendig.

### **Neue Langsamfahrstelle**

(ja) Seit 18. Oktober hat die Lahn-Kinzig-Bahn eine neue Langsamfahrstelle (La).

Grund für die Einrichtung der La sind Brückenschäden an der Fußgängerunterführung einer Ortsstraße in Ober-Widdersheim. O-Ton eines Triebwagenführers dazu: „Die Brücke ist kurz vorm Zusammenfallen“. Nun dürfen die Züge auf einer Länge von ca. 50 m nur 60 km/h fahren. Diese La hat aber nur sehr geringe Auswirkungen auf den Zugverkehr, da diese direkt vor dem Einfahrhauptsignal von Ober-Widdersheim liegt und die Einfahrtsgeschwindigkeit für die Züge in den Bahnhof auch nur 60 km/h beträgt. Wann die Brücke repariert wird, ist noch unklar.

### **Neuer Fahrplan fehlerhaft**

(cw) Das Faltprospekt des RMV mit den Fahrplanänderungen zum 5.11.2000 weist für den ersten Zug von Stockheim nach Gießen eine um 4 Minuten vorverlegte Abfahrtszeit aus. Auf den Aushangfahrplänen und im Internet unter [www.bahn.de](http://www.bahn.de) und [www.rmv.de](http://www.rmv.de) ist der Fahrplan aber unverändert. Nach Auskunft des RMV ist das Falblatt falsch, die Internet-Auskunft korrekt.

## **Limburg - Niedernhausen RMV-Linie 20**

### **Bahnhof Niederbrechen: Gleis 3 seit über einem Jahr gesperrt**

Bahnhof Niederbrechen: zwei Bahnsteige, drei Gleise, Unterführung mit behindertengerechten Rampen. Seit über einem Jahr ist das Überholgleis jedoch gesperrt, da zwei Weichen defekt sind. Der Abbau der nicht mehr benutzten Anschlußgleise zum Landhandel Möhn und zum Raiffeisenlager war ohnehin geplant, die Schienen, die an Stelle der beiden Weichen ein-



gesetzt werden sollen, liegen seit rund ein- einhalb Jahren bereit, doch Umbau und Wiederinbetriebnahme von Gleis 3 steht in Frage, da niemand die Kosten tragen will. DB Cargo hat keinerlei Interesse an dem Gleis, das lediglich in einem Störfall benötigt wird. DB Regio hält es zwar weiterhin für notwendig, ist aber zu einer schriftlichen Bestellung der Leistung nicht bereit.

Diese Haltung wird vom Fahrgastverband Pro Bahn & Bus kritisiert: „Bereits heute fehlen zwischen Niederbrechen und Bad Camberg auf 10 km jegliche Weichenverbindungen. Bei betrieblichen Problemen oder Instandhaltungsmaßnahmen führt dies zu erheblichen Verspätungen, da jeder Zug den dann nur eingleisig befahrbaren Abschnitt eine Viertelstunde lang blockiert. Selbst für die Baufahrzeuge der DB Netz AG gibt es keine Abstellmöglichkeiten mehr.“

Gernot Hornik, Regionalvorsitzender von Pro Bahn & Bus Wiesbaden/Rheingau-Taunus stellt fest: „Kein Nahverkehrsbetrieb einer Großstadt würde in seinem Schienennetz wichtige Gleisverbindungen abbauen lassen, wenn sie im Störfall dringend benötigt werden.“

Doch anders ist die Situation zwischen Limburg und Niedernhausen: Zahlreiche Gleisverbindungen wurden bereits bei der Elektrifizierung in den achtziger Jahren abgebaut. In Niederbrechen hielt die DB ein Ausweichgleis weiterhin für erforderlich und mit Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) entstand zwischen Gleis 2 und 3 ein neuer Inselbahnsteig sowie der aufwändige Ausgang mit Treppen und Rampen zur West-

seite des Bahnhofs. 1995/96 wurden die drei Bahnsteiggleise und die Gleisverbindungen an jedem Ende des Bahnhofs mit modernen Betonschwellen-Weichen erneuert. Diese Investitionen wären unnötig gewesen, wenn dem Bahnhof die Ausweichfunktion genommen wird. Zur Zeit ist im Störfall noch nicht einmal eine Ausfahrt auf dem Gegengleis in Richtung Eschhofen möglich, da das dazu erforderliche Signal im gesperrten Gleis 3 steht.

## **Taunusbahn Bad Homburg - Usingen Brandoberndorf RMV-Linie 15**

### **Aus für den planmäßigen Güterverkehr**

(hm) Mit der Begründung einer unzureichenden Wirtschaftlichkeit hat DB Cargo die Bedienung der für den Güterverkehr verbliebenen Bahnhöfe Saalburg, Wehrheim, Usingen und Grävenwiesbach eingestellt. Tatsächlich hatte sich das Frachtaufkommen nahezu ausschließlich auf den Abtransport von Holz reduziert. Andererseits ist ein im Aufbau befindliches Grävenwiesbacher Recyclingunternehmen an der Nutzung eines vorhandenen Bahnan schlusses interessiert. Landrat Jürgen Banzer betonte, dass auch nach dem Wegfall des regelmäßigen Güterzuges ein Gelegenheitsverkehr möglich bleibe.

### **Dampfsonderzüge lockten Gäste in den Taunus**

(hm) Im Oktober pendelten an drei

*Die Wandergruppe des RV-  
Rhein-Main bei einem  
Unterwegshalt am  
ehemaligen Haltepunkt  
Jägerhaus an der  
Taunusbahn*

*Foto: J. Lerch*

Sonntagen wieder die Dampfbahnfreunde Kahlgrund mit ihrem Sonderzug zwischen Friedrichsdorf und Usingen. Da neben ausgesprochenen Eisenbahnfreunden auch viele Familien das Angebot nutzten, war die Aktion so nebenbei auch eine geeignete Werbung für die Nutzung der Bahn zu Freizeit Zwecken. Schade, dass der Dampfzug nicht wenigstens einmal den landschaftlich nicht minder interessanten Streckenabschnitt nördlich von Usingen befuhr.

### **Mit dem RV Rhein-Main auf Schuster's Rappen**

(hm) Eine kleine, doch durchaus gemischte Gruppe war es, die auf Einladung des RV Rhein-Main am 28. Oktober bei trockenem Wetter durch die herbstlich gefärbten Wälder zwischen Brandoberndorf und Grävenwiesbach streifte.

Treffpunkt war um 13 Uhr am Bahnhof Brandoberndorf. Einige Teilnehmer trafen dort mit der Taunusbahn aus Richtung Bad Homburg, planmäßige Ankunft um 12.49 Uhr, ein. Die jeweils weiteste Anreise hatten die beiden Mitwanderer aus Offenbach und Bad Soden. Aber auch aus dem nahen Kröffelbach hatten sich vier Leute am Bahnhof eingefunden, zu Fuß - versteht

sich! Mit dabei auch die beiden mit sieben und acht Jahren jüngsten Teilnehmer, die problemlos ihre Rucksäcke mit Verpflegung über die steigungsreiche Strecke schleppten.

So machten sich insgesamt elf Personen und zwei Hunde auf den Weg zum Kuhschwanzweiher und weiter zum Bahnhof Hasselborn, den rund ein Jahr zuvor wieder eröffneten Streckenabschnitt der Taunusbahn stets im Blick. Von dort ging es, vorbei am 1.300 Meter langen Hasselborner Tunnel, zunächst zur ehemaligen Station Jägerhaus. Ein Abstecher erfolgte zum Gedenkstein für die Zwangsarbeiter, die vor dem Ende des Zweiten Weltkrieges im Tunnel für die Rüstungsproduktion arbeiten mussten.

Gegen 16 Uhr erreichte die Gruppe das Gasthaus zur Eisenbahn in Grävenwiesbach zum gemütlichen Abschluss der rund acht Kilometer langen Nachmittagstour.

### **Landrat zieht Reaktivierung der Weiltalbahn in Erwägung**

(hm) Da er aus der Arbeit von Jugendlichen aus Weilmünster einiges zu diesem Thema erfahren habe, wolle er sich jetzt um die Reaktivierung der Eisenbahn im Weital kümmern. Dies erklärte der Landrat des Kreises Limburg-Weilburg, Dr. Manfred Fluck, während einer Preisverleihung an die Jugendfeuerwehr Weilmünster, die sich in einem Projekt „auf die Spuren der Weital-Eisenbahn“ begeben hatte. Eine Verlängerung der Taunusbahn vom zwölf Kilometer entfernten Grävenwiesbach sei erwägens- und wünschenswert, so der Landrat.

### **Brandoberndorf: Zwei Züge entfallen**

(hm) Bis auf weiteres werden die Züge montags bis freitags 5.31 und 6.31 Uhr erst in Grävenwiesbach, Abfahrt um 5.41 und 6.41 Uhr, beginnen. Da sich noch kein Ausfahrtsignal in Brandoberndorf befindet, war es im Zusammenhang mit diesen beiden Zügen immer wieder zu Verspätungen gekommen. Es darf erst dann losgefahren werden, sobald vom Stellwerk in Usingen die Bestätigung kommt, dass die Strecke bis Grävenwiesbach frei ist. Wenn auch die angegebenen Gründe plausibel sind, bedauert Pro Bahn & Bus die vorübergehende Streichung der beiden Züge und kritisiert vor allem die zunächst unzureichende Information vor Ort.

## **Frankfurt - Friedrichsdorf S-Bahn-Linie S 5**

### **Neue Brücke in Bad Homburg**

(hm) Nach dem Einbau einer neuen Brücke, wenngleich als Behelfsbrücke aus-

geführt, auf dem Streckenabschnitt zwischen Seulberg und Bad Homburg konnte nun eine monatelang erforderliche Langsamfahrstelle im Stadtgebiet von Bad Homburg wegfallen. Zur Verbesserung der Pünktlichkeit hat diese Maßnahme leider nur wenig beigetragen.

### **Vorschlag zur Sicherung der Anschlüsse**

(hm) Eine Hinweisleuchte, die an das Einfahrtsignal gekoppelt ist und die Stadtbushalter zum Warten auf verspätete S-Bahnen veranlasst, fordern die Bad Homburger Sozialdemokraten. Dies sei erforderlich, solange noch kein rechnergesteuertes Betriebsleitsystem installiert sei. Damit soll gewährleistet werden, dass die Busse in den Abendstunden, wenn sie nicht so oft verkehren, eine festzulegende Zeit auf die S-Bahnen warten.

## **Darmstadt - Aschaffenburg RMV-Linie 63**

### **Neuer Bahnsteig für den Haltepunkt Altheim**

(gh) Der Haltepunkt Altheim liegt an der Bahnstrecke zwischen Darmstadt und Aschaffenburg. Neben dem in Fahrtrichtung Aschaffenburg gelegenen Hausbahnsteig gibt es zur Zeit noch einen Zwischenbahnsteig, der für Fahrgäste, die in Richtung Darmstadt fahren wollen, nur über einen schienengleichen Zugang vom Hausbahnsteig zu erreichen ist. Dieser Weg ist zur Zeit nur unzureichend gesichert. Zudem erschwert die geringe Höhe des Zwischenbahnsteigs das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste.

Durch eine finanzielle Unterstützung in Höhe von 549.400 DM des Landes Hessen kann nun anstelle des Zwischenbahnsteigs ein neuer Außenbahnsteig in Altheim gebaut werden. Eine verglaste Wartehalle, Sitzbänke, Abfallbehälter, eine Informationsvitrine, eine Uhr und Lautsprecher werden die Ausstattung kompletieren.

## **Odenwaldbahn Hanau / Darmstadt - Eberbach RMV-Linie 64/65**

### **Umbau des Bahnhofs Michelstadt kann beginnen**

(gh) Die Stadt Michelstadt im Odenwald rechnet damit, dass in etwa einem halben Jahr die angeforderten Landeszuschüsse zum Umbau des Bahnhofs vorliegen. Dann könne nach Aussage von Bürgermeister Reinhold Ruhr unverzüglich mit den ersten Maßnahmen begonnen werden. Die Kommune hat den Bahnhof mit samt Nebengebäuden und -flächen für 1,45 Mio. Mark gekauft, um das Eingangstor zur Stadt anscheinlicher zu gestalten und dort auch einen Busbahnhof mit Parkplätzen anzulegen. Bei dem Vorhaben mit Gesamtbaukosten von etwa 3,3 Mio. Mark rechnet die Kommune mit Zuschüssen in Höhe von 2,8 Mio. Mark. Das Empfangsgebäude soll umgestaltet werden. Möglicherweise wird dort auch eine Außenstelle der Stadtverwaltung untergebracht.

### **Stadtverkehr Frankfurt Endhaltestelle „Schießhüttenstraße“ wird modernisiert**

(hm) Mit einer Landeszuwendung und Mitteln der Stadt Frankfurt wird derzeit die Endhaltestelle der Straßenbahnlinien 11 und 12 in Fechenheim umgebaut und damit kundenfreundlicher gestaltet. Verschwinden wird dabei das aus der Eröffnungszeit der Tram nach Fechenheim (1937) stammende Gleisdreieck, das aufgrund der nun eingesetzten Zweirichtungsfahrzeuge nicht mehr benötigt wird. Wegen den engen Gleisradien war es zu Beschwerden wegen Lärmbelästigung gekommen, so dass der erst für später geplante Umbau vorgezogen wurde.

### **Kompromiß in der Frankfurter Verkehrspolitik: Straßenbahn nach Preungesheim und U-Bahn für das Europaviertel**

(hm) Die Frankfurter SPD lenkt ein und will nun dem Bau einer U-Bahn in das geplante Europaviertel zustimmen. Im Gegenzug kann sich die CDU mit einer Straßenbahn statt der Verlängerung der U 5 nach Preungesheim anfreunden.

Die Tram könne zugleich das Neubaugebiet auf dem ehemaligen Kasernengelände an der Friedberger Warte erschließen und den Nibelungenplatz mit der Fachhochschule an das Schienennetz anbinden. Damit würden auf der hoch belasteten Friedberger Landstraße pro Tag rund 300 Busfahrten entfallen. Dies erklärte Bürgermeister Achim Vandreike, auf dessen Anregung der nun gefundene Kompromiß basiert. Ähnlich argumentierte der verkehrspolitische Sprecher der CDU, Helmut Heuser, begründete den Sinneswandel seiner Partei aber vor allem mit den geringeren Kosten gegenüber der U-Bahn-Lösung.

Für die Weiterführung der U 5 vom Hauptbahnhof in das geplante Europaviertel sprach sich der Verkehrsexperte der SPD-Fraktion, Klaus Oesterling, aus. „Wenn schon eine U-Bahn gebaut wird, dann durch das gesamte Europaviertel“, erteilte Oesterling einem U-Bahn-Tunnel, der bereits an der Emser Brücke wieder an die Oberfläche führt, eine Absage.

## **Mäßige Note für den Frankfurter Nahverkehr**

(hm) Nur eine mäßige Note erhielten die Frankfurter Bahnen und Busse in einem Vergleich der Stiftung Warentest. Die Note „gut“ (1,9) wurde nur für den Öffentlichen Personennahverkehr in München und Stuttgart vergeben. Karlsruhe kam auf Platz drei (2,1). Auch Hamburg, Bremen, Erfurt und Potsdam (alle 2,5) schnitten besser ab als die Mainmetropole, die mit 2,8 bewertet wurde.

Die Tester hatten den Nahverkehr in zwanzig Großstädten auf Ausschilderung, Wegweisung, Aushänge, Infosäulen, Anzeigen, Fahrscheinverkauf sowie Komfort und Sauberkeit untersucht.

## **Beratung steigert die Fahrgastzahlen**

(hm) Wer die Mobilitätsberatung der Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) in Anspruch nimmt, benutzt häufiger den öffentlichen Personennahverkehr als jene Bürger, die diesen Service nicht nutzen. Dies berichtete im September die Leiterin des Geschäftsbereiches Strategisches Marketing, Verkehrsforschung und Einnahmesteuerung der Verkehrsgesellschaft, Luik-Pani.

Zusammen mit dem Institut für empiri-

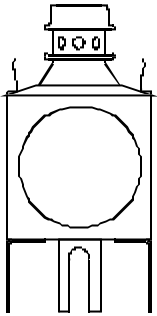
sche Sozialforschung der Universität Gießen untersucht die Verkehrsgesellschaft das Mobilitätsverhalten von 225 Frankfurter Bürgern aus 130 Haushalten. Diese sind in eine Experimental- und eine Kontrollgruppe aufgeteilt. Die Mitglieder der Experimentalgruppe wurden individuell und ausführlich beraten. Statt bisher 12,9 Prozent benutzten nach sechs Wochen 18,2 Prozent der Bürger die Bahnen und Busse. Bei der Kontrollgruppe, die nicht beraten wurde, war keine signifikante Veränderung festzustellen.

Das Fazit von Frau Luik-Pani: „Die Zahlen beweisen, dass unsere Dienstleistungen von den Bürgern nicht nur angenommen werden, sondern tatsächlich Auswirkungen auf ihr Mobilitätsverhalten haben.“ Insofern will man den Service ausweiten, etwa durch intensivere Beratung in der „Verkehrinsel“ oder ein erweitertes Angebot im Internet. Mit einem Abschluss der Studie ist im Januar 2001 zu rechnen.

## **Busverkehr: Einmal in der Woche fährt der Bus**

(hm) Wenigstens einmal in der Woche soll es möglich sein, alle Ortsteile von Brachtal ohne eigenes Kraftfahrzeug zu erreichen. Diesen Willen der Gemeindevertretung setzte die Verwaltung mit der Einrichtung einer neuen Buslinie um.

Einmal pro Woche geht nun ein Bus der Kreiswerke Gelnhausen innerhalb der Gemeinde Brachtal auf Rundkurs. Das Angebot ist befristet bis zum 31. März 2001 und während dieser Probezeit kostenlos - freilich nur für die Benutzer, denn die Gemeinde lässt sich das rund 5.000 Mark kosten.



## Schmalspurloks in Bad Orb eingetroffen

(chb) Am Mittag des 30.9.2000 begrüßten viele Orber und Gäste die beiden 600mm-Schmalspurlokomotiven, die der Schlüchterner Rolf Jirowetz von Bad Brückenu nach Bad Orb geholt hat.

Jirowetz und sein Birsteiner Mäzen Theimer wollen zum 100-jährigen Jubiläum der Bad Orber Bahn im Mai 2001 Dampfsonderzüge auf einem Dreischieneabschnitt der seit 1995 stillliegenden Normalspurstrecke fahren lassen. Das Projekt ist Teil des „Bahnparks“, der im Rahmen des Gesamtkonzeptes „Park Orb“ die vorhandenen Attraktionen der Spessartstadt besser vermarkten soll. Historischer Anknüpfungspunkt ist die heute fast vergessene und in dieser Form einmalige Schienenkombination, die einst die umfangreichen Militäranlagen auf der Wegscheide erschlossen: Das Gleis der Bad Orber Bahn war dazu bis in die Haselstrasse verlängert. Von dort führte eine Standseilbahn den Wintersberg hinauf, deren Trassenreste noch heute sichtbar sind - und von deren Bergstation bis zur Wegscheide fuhr eine 600 mm Schmalspurbahn.

*Viele Schaulustige waren gekommen, um beim Abladen der beiden Lokomotiven dabei zu sein. Fotos: Ch. Behrendt*

### Hessenschiene

Herausgeber:

Pro Bahn & Bus e.V., Bahnhofstraße 102

36341 Lauterbach

Tel./Fax: 06641 62727

<http://www.probahn-bus.org>

Redaktion und v.i.S.d.P.: Friedrich Lang;

Layout: Jürgen Lerch

Druck: Druckhaus Gratzfeld, Butzbach

Auflage: 1400 Exemplare, Gedruckt auf Recyclingpapier, Erscheinungsweise: 4 x jährlich, Einzelpreis: 2,50 DM

Erhältlich bei den Bahnhofsbuchhandlungen Bad Nauheim, Darmstadt Hbf, Dillenburg, Frankfurt (M)

Hbf, Frankfurt (M) Süd, Friedberg, Gießen, Göttingen, Hanau Hbf, Kassel Hbf, Kassel-Wilhelmshöhe, Mainz Hbf, Offenbach Hbf, Wetzlar, Wiesbaden oder im Abonnement (8 Ausgaben: 20 DM Inland, 32 DM Ausland) bei obiger Anschrift.

Der Bezugspreis ist für Mitglieder von Pro Bahn & Bus im Mitgliedsbeitrag enthalten. Nachdruck mit Quellenangabe gestattet.

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Jürgen Lerch, Jens Herrmann, Hermann Hoffmann, Oliver Günter, Petra Becker, Christoph Rink, Christian Wallbott, Hans-Jörg Winter, Christian Behrendt, Jonathan Alt, Horst Mader, Gernot Hornik, Stefan Sitzmann, Hans-Peter Günter, Claus Röhrig

Redaktionsschluß für die nächste Ausgabe:  
27. Januar 2001

# Broschüren und Schriften

## Die Frankfurter Lokalbahn

**DM 39,80**

(Walter Söhnlein / Jürgen Leindecker) ... und ihre Elektrischen Taunus-Bahnen. Vor über 100 Jahren entstanden in Bad Homburg und Oberursel zwei lokale Nahverkehrsbetriebe, die zu den Keimzellen zweier heute unverzichtbarer U-Bahn-Linien werden sollten. Das Buch behandelt die Geschichte der einzelnen Verkehrsbetriebe, ihrer Strecken und ihres vielfältigen Fahrzeugparks. 160 Seiten, zahlreiche s/w und Farbfotos, 17 x 24 cm. GeraMond, 2000.

## Kerkerbachbahn Ausstellung 2000

**DM 12,00**

Katalog der vom 28.05. bis 01.10.2000 in Mengerskirchen gezeigten Ausstellung. 58 Seiten, sehr viele s/w Fotos, 21x30 cm.

## schepp Kohle droff ...

**DM 19,80**

Auf den Spuren der Kerkerbachbahn. Historische Filmaufnahmen aus der Betriebszeit der Bahn. Video VHS, Laufzeit ca. 25 Minuten.

Eine „Verkaufsliste für Eisenbahnliteratur“ und das Verzeichnis „Veröffentlichungen von Pro Bahn & Bus“ können gegen Einsendung von DM 3,00 Rückporto angefordert werden.

**Pro Bahn & Bus Schriftenversand, Postfach 18 64, 65008 Wiesbaden**

Absender

\_\_\_\_\_  
*Name, Vorname*

\_\_\_\_\_  
*Straße, Hausnummer*

\_\_\_\_\_  
*PLZ, Ort*

\_\_\_\_\_  
*Telefon (für 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

- 48 DM Einzelmitglied
- 36 DM Schülerinnen, Studenten/innen, Auszubildende, Wehrdienstleistende, Zivildienstleistende - Nachweis für Ermäßigung liegt bei
- 200 DM Kommunen, Verbände, Firmen - Ermäßigung in begründeten Fällen

HS 42

Ort \_\_\_\_\_ Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

## Einzugsermächtigung

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Konto-Nr.: \_\_\_\_\_ BLZ: \_\_\_\_\_

bei (Kreditinstitut): \_\_\_\_\_ in: \_\_\_\_\_  
Bin ich - bis auf Widerruf - einverstanden.

Ort \_\_\_\_\_ Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

