

HESSEN SCHIENE

Nr. 43 2,70 DM
März - Mai 2001
D4032

Die Infozeitschrift
von Pro Bahn & Bus



- Kurhessenbahn kommt in Fahrt
- Neuer Betreiber auf der Lahn-Kinzig-Bahn
- Frankfurt 21: Tunnel vor dem Aus

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Pro Bahn & Bus Pinwand	4
Tipps und Infos	6
Aktuell	
Kurhessenbahn kommt in Fahrt	7
Nordkurve für Eschwege	8
Regio-Tram: Einigung über Linienführung in Kassel	9
Erfolg mit der Anschlussgarantie	9
Betreiberwechsel auf der Lahn-Kinzig-Bahn: Positives Fahrgastecho - wieder technische Probleme mit neuen Triebwagen	11
Stadtbus Büdingen in der heißen Phase	13
ÜVG kauft Leubecher	14
Mehr Fahrgäste in Burghaun	14
Frankfurt 21: Tunnel beerdigt	15
Frankfurt: U4-Verlängerung zur Bockenheimer Warte	17
Dreieichbahn: Neue Triebwagen jetzt für Juni angekündigt	20
Kinderleicht Bus fahren	20
Rheinland-Pfalz: Das wird teuer für die Bahn	22
Wiesbaden: IHK bringt spurgeführte „Busbahn“ ins Gespräch	23
Einladung zur Baustellenbesichtigung	24
Stadtbusverkehr Idstein	25
Privatbahnnetz Westerwald - Taunus?	26
Darmstadt: Neue Buslinie W	27
Grünes Licht für zweites Gleis nach Darmstadt Ost	28
Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Darmstadt kann beginnen	28
Riedbahn soll im Takt bleiben	29
Schließung von DB-Fahrkartenausgaben: Realistische Pläne?	30
Bahncard und neues Preissystem: Verbände prüfen mit	32
Streckentelegramm	34
Zum Schluss	
Erlebnisbahnhof	46

Titelbild:

Foto (01.04.2000): J. Lerch

Liebe Mitglieder,

liebe Freunde des Schienenverkehrs,

die Übernahme der Lahn-Kinzig-Bahn durch die Hessische Landesbahn hat es wieder einmal deutlich zum Ausdruck gebracht: Dass noch Züge auf einer Strecke fahren, ist nicht Ausschlag gebend. Nein. Der Kunde will Service. Nicht dass Sie jetzt denken, die HLB schenkt morgens in den Zügen Kaffee aus. Es ist viel einfacher: Die modernen Fahrzeuge sind sauber und ganz überwiegend pünktlich. (Ein ausführlicher Bericht zur Übernahme hier im Heft)

Die Hessische Landesbahn scheint damit bestens gerüstet zu sein für kommende Zeiten, in denen der Rhein-Main-Verkehrsverbund solchen Verkehrsunternehmen das Leben schwer machen will, die einiges „schleifen“ lassen. Bonus-Malus-Regelung heißt die Zauberformel. Sie sagt, dass Verkehrsleistungen nur dann in voller Höhe abgegolten werden, wenn die Qualität stimmt.

Kennen Sie schon? Richtig. Und wieder geht der Blick in's ÖPNV-Musterland Rheinland-Pfalz, wo entsprechende Regelungen bereits Wirkung zeigen. Und dennoch dreht der RMV mit seiner „Qualitätsoffensive“ das Rad der Entwicklung voran: Erstmals soll die Kundenzufriedenheit in die qualitative Bewertung der Verkehrsleistung einfließen.

Höchst subjektiv - und genau so ist es gewollt. In der Pressemitteilung des Verbundes wird dazu sehr treffend formuliert: „Maßstab für uns ist also nicht bloß die irgendwo schriftlich fixierte Anzahl der Reinigungen pro Tag. Wichtig ist für uns, für wie sauber unsere Fahrgäste einen Waggon oder einen Bahnhof tatsächlich einstufen, denn der Fahrgast entscheidet, ob er den Schienenverkehr im RMV nutzen wird oder nicht.“

Also: Fahren Sie mit der Bahn und sagen Sie den Verantwortlichen, wie es Ihnen gefallen hat.

Mit freundlichen Grüßen



Petra Becker
Vorsitzende

Regionalverband Nordhessen
Regionalleiter Jens Herrmann
Postfach 10 29 40
34029 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.
Regionalleiter Daniel Junghans
Bahnhofstraße 102
36341 Lauterbach
Telefon und Telefax (0 66 41) 6 27 27

Datum	RV	Veranstaltung	Ort
04.06.01 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
11.06.01 18 Uhr	Rhein- Main	RV-Treff Rhein-Main	Restaurant Stadthalle Oberursel
11.06.01 18:30 Uhr	WRT	JHV Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr.10, Wiesbaden
23.06.01 16:00 Uhr	NH	RV-Treff Nordhessen	Kassel Hauptbahnhof, Gaststätte Gleis 1
02.07.01 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
02.07.01 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, 65510 Idstein
11.07.01 18 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Geschäftsstelle Nordbahnhof, Lauterbach
06.08.01 18:30 Uhr	WRT, SHS	JHV Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr.10, Wiesbaden
06.08.01 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
03.09.01 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
03.09.01 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, 65510 Idstein
12.09.01 18:30 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Gaststätte Waidesgrund, Esperantostr., Fulda

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!



Kurhessenbahn kommt in Fahrt

(hh) Am 7.12.2000 stellten Bahnchef Hartmut Mehdorn, Hessens Verkehrsminister Dieter Posch und die Geschäftsführer von NVV und RMV, Thomas Rabenmüller und Volker Sparmann, im Kasseler Hauptbahnhof das Projekt Kurhessenbahn vor. Im Rahmen des Mittelstandsprojektes Kurhessenbahn ist geplant, das Schienennetz zwischen Marburg, Kassel und Willingen bis 2005 auszubauen.

Taktverkehre und Geschwindigkeiten zwischen 80 und 100 km/h sollen möglich sein. Bis zu 50% mehr Fahrgäste werden erhofft.

Keine Chance auf Wiedereröffnung gibt es wohl für die Strecke Bad Wildungen - Korbach. Sie ist im Modellprojekt bis heute nicht vorgesehen.

Trägerin der Kurhessenbahn ist die DB-Regio. Sie ist ein Unternehmen der Deutschen Bahn AG. Bahnchef Mehdorn legt

großen Wert auf unternehmerische Freiheit vor Ort. Wenn z.B. im Zug Wasser tropft, kann ein lokaler Installateur den Schaden beheben. Ohne Umweg über Genehmigung durch eine zentrale DB-Stelle. Sind Polster im Wagen beschädigt, kann eine heimische Autowerkstatt mit der Reparatur beauftragt werden.

Bundesweit untersucht die DB 37 Netze und 10 Einzelstrecken (ca. 9000 Kilometer). Hierdurch sollen bisher schwach

Schon im Jahr 2002 sollen wieder Züge von Willingen weiter nach Korbach fahren können. Die an der Strecke liegenden großen Viadukte werden mit einem neuen Verfahren renoviert. Unser Bild entstand am Tag des ersten Weltcup-Skispringens im Jahr 1995 in Willingen (Foto: Lerch).

ausgelastete Schienenstrecken durch kostengünstige Infrastrukturmaßnahmen gestärkt werden. Kosteneinsparungen von bis zu 30% können dadurch erreicht werden, dass der Betrieb auf solchen Strecken nach Standards durchgeführt wird, die für vergleichbare Linien nicht bundeseigener Eisenbahnen bereits gelten.

Das Netz der Kurhessenbahn benötigt Investitionen in Höhe von 195 Millionen Mark. Davon entfällt die Hälfte auf Leistungsverbesserungen wie Taktverdichtung, höhere Geschwindigkeiten und die Reaktivierung von Teilstrecken. Der Finanzbedarf soll durch Eigenmittel der DB, durch Mittel des Bundes, des Landes Hessen und der Kommunen gedeckt werden. Die Kurhessenbahn ist das erste Projekt, das im Rahmen der Mittelstandsoffensive auf den Weg gebracht wird.

Zeitplan

2001:	Korbach - Kassel, hauptsächlich Sanierung im Bereich Volkmarshausen - Korbach
2002:	Korbach - Brilon Wald, Sanierung der Viadukte in Usseln und Willingen.
2002/2003	Wabern - Bad Wildungen, Ausbau
2003/2004	Marburg - Wallau, Ausbau
2004/2005	Korbach - Frankenberg, Ausbau und Wiedereröffnung

Nordkurve für Eschwege

(hh) Vor 100 Jahren lag der Stadtbahnhof Eschwege an der Fernverkehrsstrecke Berlin - Leinefelde - Treysa - Wetzlar - Koblenz - Metz, genannt "Kanonenbahn". Seit 15 Jahren können Bahnreisende die Kreisstadt Eschwege nur noch von der vier Kilometer entfernten Station "Eschwege West" an der Regionalexpress-Strecke Bebra - Göttingen aus erreichen.

Nun sind Reaktivierung und Ausbau der Trasse Eschwege West - Eschwege Stadt in Verbindung mit einer neuen Schienentangente in Richtung Norden vereinbart. Am 19.01.2001 haben im Eschweger Rathaus Bürgermeister Jürgen Zick, NVV-Geschäftsführer Thomas Rabenmüller und der zuständige Korridor-Manager von DB-Netz Stefan Zander mit ihrer Unterschrift den Startschuss für Finanzierung und Durchführung gegeben. Mit dem Bau kann nach erfolgter Planfeststellung voraussichtlich 2004 begonnen werden. In einigen

Jahren werden im Werra-Meißner-Kreis dann moderne Triebwagen fahren, die im Stadtbahnhof von Eschwege problemlos wenden können. Durch ein Flügelungskonzept im Bahnhof Eichenberg sollen diese Triebwagen auch Kassel ohne Umsteigen erreichbar machen.

Die Baukosten im Raum Eschwege werden ca. 25 Millionen DM bzw. 12,8 Millionen Euro betragen. Finanziert wird aus Bundes- und Landesmitteln sowie aus Eigenanteilen der DB Netz AG und der Kreisstadt Eschwege.

Regiotram - Einigung über Linienführung in Kassel

(fl) Die Stadt Kassel, die Kasseler Verkehrsgesellschaft und der Nordhessische Verkehrsverbund haben sich auf eine Trassenführung der Regiotram in der Innenstadt geeinigt. Danach wird die Regiotram aus den Gleisen 1, 3 und 4 des Hauptbahnhofes heraus auf den Bahnhofsvorplatz ausgefädelt.

Über Scheidemannplatz, Rudolf-Schwander-Straße und Kölnische Straße geht es zum Königsplatz, dem damit eine noch zentralere Rolle als Schnittpunkt des Öffentlichen Verkehrs zukommt. Im Zusammenhang mit der Führung über den Bahnhofsvorplatz wird Kassels einzige "U-Bahn" - Haltestelle samt 170 Meter langer "U-Bahn" nach rund 35 Jahren wieder zugeschüttet. Sie markierte einen Tiefpunkt in der Verkehrspolitik der Stadt, bestand doch auf dem ausreichend dimensionierten Bahnhofplatz zu keiner Zeit die Not-

wendigkeit, ein Verkehrsmittel in den Untergrund zu verbannen.

Die Planungen sehen auch einen neuen Busbahnhof im Bereich der Hauptbahnhofsgleise vor. Für den DB-Regionalverkehr verbleiben dann nur sehr wenige Gleise, die nach Übergang mehrerer Regionalbahnlinien auf die Regiotram aber völlig ausreichen dürften. Am 5. Februar soll in der Kasseler Stadtverordnetenversammlung über das Thema abgestimmt werden.

Kasseler Verkehrsgesellschaft: Erfolg mit der Anschlussgarantie

(og) Seit gut einem Jahr bietet die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG) an acht Haltestellen den Service der Anschlussgarantie nach 20 Uhr an und 99,9 Prozent der Anschlüsse konnten in dieser Zeit eingehalten werden.

Für den Vorstandsvorsitzenden Andreas Helbig zeigt diese Zahl mehr als die reine Leistung: "In meinen Augen wird mit dieser Form von Qualität und Service deutlich, dass es der KVG gelingt, Kundenwünsche zu realisieren. Unsere Fahrerinnen und Fahrer haben damit unter Beweis gestellt, dass Kundenorientierung auch für sie keine leere Floskel ist. Denn Kundenorientierung wurde am Beispiel der Anschlussicherung mit großem Erfolg praktiziert. Wir werden auch bei der Ausrichtung auf den Wettbewerb neben Effektivität und Wirtschaftlichkeit weiter auf sol-

che wichtigen Qualitätsmerkmale beim ÖPNV achten!"

Die KVG konzentrierte sich bei ihrer Qualitätsoffensive zunächst auf die Anschlussicherheit, da Befragungen ergeben hatten, dass neben der Pünktlichkeit gerade die funktionierende Verknüpfung von Bus und Straßenbahn ein wichtiges Qualitätsmerkmal für die Kunden ist.

Von den über 930.000 Umstiegsbeziehungen in dem betrachteten Zeitraum konnten lediglich 77 Fälle (282 Umstiegsituationen) nicht realisiert werden. Ursachen für die "geplatzen" Anschlüsse wa-

ren Fahrzeugdefekte, Unfälle und Verspätungen. Damit lag die Anschlussquote an den bisherigen Garantiehaltstellen Königsplatz, Weserspitze, Leipziger Platz, Dennhäuser Straße, Druseltal, Ihringshäuser Straße, Ahnatalstraße und Bahnhof Wilhelmshöhe für die Übergänge und Verbindungen zwischen Straßenbahnen und Bussen bei 99,9 Prozent.

Entsprechend gering war auch die Inanspruchnahme der Garantie durch die KVG-Kunden. Lediglich 34 Fälle wurden geltend gemacht. Dafür wurden vier MultiTickets im Wert von 34,- DM ausgeben und Taxiquittungen in einer Höhe von 456,- DM erstattet. Somit wurden den Kunden Leistungen im Wert von knapp 500 DM vergütet.

Die Garantie für einen entsprechenden

Anschluss nach 20 Uhr funktioniert sehr einfach. Ist der Anschluss an einer Garantiehaltstelle nicht zu Stande gekommen, zahlt die KVG die Taxikosten bis 25 DM oder der Fahrgast erhält ein Multiticket als Entschädigung, wenn er auf die nächste Tram oder Bus gewartet hat.

Die gesamte Abwicklung des Garantiefalls erfolgt im Kundenzentrum am Königsplatz per Post oder auch im Internet unter www.kvg.de. Dazu benötigt die KVG die ausgefüllte Taxiquittung, den genutzten Fahrschein und ein kleines Garantiefeld, das eben auch über Internet aufgerufen werden kann. Damit lässt sich dann nachvollziehen, welcher Anschluss möglicherweise nicht geklappt hat und die Kosten werden erstattet.

Die Umsteigehaltstelle Königsplatz mit der inzwischen abgerissenen Holztreppe. Foto: J. Lerch

Betreiberwechsel auf der Lahn-Kinzig-Bahn: Positives Fahrgastecho - wieder technische Probleme mit neuen Triebwagen

(hju) Weitgehend reibungslos ist der Betreiberwechsel auf der Lahn-Kinzig-Bahn verlaufen. Im Auftrag des RMV hat die Butzbach-Licher Eisenbahn (BLE) zum 08. Januar 2001 den Zugverkehr zwischen Gießen und Gelnhausen von der DB Regio AG übernommen. Zwei Regionalbahnen sind aus Umlaufgründen vorerst bei der DB Regio verblieben.

Für den Betrieb der Lahn-Kinzig-Bahn wurde der BLE vom Herstellerkonsortium Adtranz/Bombardier eine neue Serie des Triebwagens "GTW 2/6" geliefert. Sie besteht aus sieben Fahrzeugen, die die Bau-reihen- und Betriebsnummern-bezeichnung "HLB 119 - 126" tragen. Die erste Bauserie, die seit 1999 auf der Horloffthalbahn, der Strecke Friedberg - Friedrichsdorf sowie beim Schwesterunternehmen der BLE, der Kassel-Naumburger

Eisenbahn (Wabern - Bad Wildungen) und der Hellertalbahn GmbH (Betzdorf - Dillenburg) im Einsatz ist, trägt noch die Bezeichnung "508/509 101 - 118". Die beiden Serien unterscheiden sich technisch nur geringfügig. Der wichtigste Unterschied besteht darin, dass die "HLB"-Serie vollständig mit geschlossenen Toiletensystemen ausgestattet ist. Bei der ersten Bauserie sind dies bisher nur die Fahrzeuge 508/509 113 - 118.

Die Hessische Landesbahn fährt mit ihren Zügen jetzt bis nach Gelnhausen. Foto: H.-J. Winter

Auf Grund der Pannenserie, die bei der Übernahme des Betriebs auf der Horloffthalbahn im Jahr 1999 für Negativschlagzeilen gesorgt hatte, ging man bei der BLE dieses Mal offenbar "auf Nummer sicher". So wurden in der ersten Betriebswoche fast ausnahmslos Fahrzeuge der ersten Bauserie (und größtenteils ohne Toilette) auf der Lahn-Kinzig-Bahn eingesetzt. Bei diesen war jedoch noch nicht die neue Software für die Zugzielanzeiger und die automatischen Halt-Ansagen installiert, so dass die Züge teilweise unbeschriftet verkehrten und die Triebwagenführer mittels Bordlautsprecher Durchsagen machen mussten. Die Neufahrzeuge verkehrten in den Umläufen der Horloffthalbahn und der Strecke Friedberg - Friedrichsdorf.

Dass die Vorsicht angebracht war, zeig-

te sich bereits am zweiten Betriebstag, als Fahrzeuge der neuen Serie mit "Kinderkrankheiten" aufwarteten. Beispielsweise funktionierten die Überwachungsmonitore der Videoanlage nicht. Aus diesem Grund mussten insgesamt 4 der neuen Triebwagen zur Nachbesserung. Aber auch Fahrzeuge der ersten Serie zeigten erneut Ausfallerscheinungen, so beispielsweise 508/509 109, der am 9. Januar nach einem Computerabsturz für 25 Minuten im Haltepunkt Trais-Horloff liegenblieb. Ähnliches passierte mit 508/509 103 am 19. Januar, ebenfalls in Trais-Horloff. Infolge dieser erneuten Schwierigkeiten musste die für den 15. Januar angekündigte Überraschungsaktion für die Fahrgäste unbestimmt verschoben werden.

Anfang Februar kam es zu weiteren Problemen mit den Getrieben von mehreren

Fahrplanänderungen zum Betreiberwechsel

Einige Hinweise zum Fahrplan: Dieser wurde zum 8. Januar 2001 geringfügig geändert: Wichtigste Änderung ist der Entfall aller StadtExpress-Züge (SE) zwischen Nidda und Stockheim. Diese von und nach Frankfurt verkehrenden Fahrten beginnen und enden nun in Stockheim. Zwischen Nidda und Stockheim wurden sie durch Regionalbahnen der BLE und der DB ersetzt. Die Änderungen im Einzelnen: Nidda ab 4.45, 5.13, 5.45 und 6.18 Uhr, Stockheim an 4.56, 5.26, 5.56 und 6.30 Uhr. In Stockheim besteht Anschluss mit der Niddertalbahn in Richtung Frankfurt um 5.01, 5.36, 6.01 und 6.36 Uhr. Die abendliche Ankunft der SE in Stockheim erfolgt unverändert um 18.27 und 19.27 Uhr. Es verkehren Anschluss-Regionalbahnen um 18.33 und 19.33 Uhr, Ankunft ist in Nidda um 18.45 und 19.45 Uhr. Die Regionalbahn mit Abfahrt 16.49 in Gießen (DB-Zug) fährt von Nidda aus um 17.35 Uhr ohne Halt weiter nach Stockheim, Ankunft dort um 17.45 Uhr. Die erste morgendliche Regionalbahn von Stockheim nach Gießen verkehrt ab Trais-Horloff 3 Minuten früher, Ankunft dort um 6.22 Uhr. Entfallen sind die Zugfahrten von Hungen nach Gießen um 21.40 Uhr montags bis donnerstags sowie 23.40 Uhr freitags und samstags. Sie waren 1999 durch den Fahrzeugumlauf bedingt (freigegebene Leerfahrten) entstanden.

Triebwagen. Die Fehler waren so schwerwiegend, dass die Triebwagen nicht aus eigener Kraft zum Herstellerwerk überführt werden konnten. Stattdessen wurden sie aufwändig per Schwertransporter über die Straße zu Adtranz gefahren.

Insgesamt hinterließ die BLE in den ersten Tagen nach der Übernahme bei den Fahrgästen jedoch einen positiven Eindruck. Der Fahrkomfort der neuen Fahrzeuge wurde durchweg gelobt. Neben der räumlichen Gestaltung und den Niederflureinstiegen gefiel den Fahrgästen - man höre und staune - insbesondere die Sauberkeit. Ein klarer Beleg, dass die Bahnkunden keine Graffiti beschmierten Züge wollen. Die Züge verkehrten aufgrund ihres guten Beschleunigungsvermögens teilweise überpünktlich, was aber auch daran liegt, dass der Fahrplan noch auf die schwerfälligeren VT 628 der DB Regio abgestimmt ist. Anschlusswartezeiten, die aus den Knotenbahnhöfen Gießen und Gelnhausen "mitgeschleppt" wurden, wa-

ren schnell egalisiert.

Eine besondere Ausnahmesituation musste die BLE gleich am ersten Betriebstag meistern: In Höhe des Haltepunktes Bleichenbach war zur Mittagszeit ein mit 20 Tonnen Flüssiggas beladener Tanklastwagen auf die Gleise gestürzt. Da dessen Sicherung und Bergung sich bis in die frühen Morgenstunden des Dienstagstages hinzog, musste die BLE kurzfristig einen Busersatzverkehr zwischen Stockheim und Büdingen organisieren, der aufgrund der Sperrung der schienenparallelen Bundesstraße einen Umweg über den Altenstädter Ortsteil Lindheim fuhr. Aufgrund der Anschlusssicherung kam es teilweise zu größeren Verspätungen. Auffällig war und ist in dieser sowie weiteren Situationen, beispielsweise Verspätungen, der Service, den die BLE ihren Kunden entgegenbringt: Die Triebwagenführer informieren ihre Fahrgäste über Bordlautsprecher. Ein Service, den man bei der DB Regio auf der Lahn-Kinzig-Bahn zuletzt vergeblich suchte.

Stadtbus Büdingen in der heißen Phase

(og) Ab voraussichtlich 15. Oktober 2001 fährt in Büdingen der Stadtbus. Zwei Linien sollen im 30-Minuten-Takt die Wohngebiete der Kernstadt mit der Innenstadt und den wichtigsten Einrichtungen bedienen. Die Midi-Niederflurbusse sollen montags bis freitags von 5 bis 21 Uhr und samstags von 8 bis 15 Uhr fahren.

Nach Vorgabe der städtischen Gremien wurde bei der Planung besonderer Wert auf die Verknüpfung mit der Lahn-Kinzig-Bahn gelegt. Die zwei Stadtbuslinien werden sich an der Haltestelle "Alte Post" in der Haupteinkaufsstraße treffen, um einen

Umstieg zwischen den beiden Busse zu ermöglichen.

Derzeit läuft eine europaweite Ausschreibung der Stadtwerke, die einen leistungsfähigen Betreiber für den Verkehr suchen.

ÜVG kauft Leubecher

(og) Die ÜWAG Verkehrs-GmbH (ÜVG) der Überlandwerk Fulda AG (ÜWAG) betreibt seit 1. Februar auch lokalen Busverkehr im Kreis Fulda. Zu diesem Zweck wurde die ÜVG Regio-GmbH mit Sitz in Fulda gegründet. Sie übernahm das Busunternehmen Alfred Leubecher in Tann (Rhön). Der Omnibusbetrieb betreibt Linienverkehr auf der Achse Tann - Hilders - Wüstensachsen und fährt im Auftrag von ÜWAG und Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH) im Kreis Fulda.

In Anbetracht der von der EU-Kommission verfolgten Pläne zur Marktöffnung im Öffentlichen Personennahverkehr wurde vor einem Jahr die ÜVG gegründet. Sie betreibt den Stadtlinienverkehr in Fulda und den angrenzenden Gemeinden Künzell und Petersberg. Seither kommt für die ÜVG-Mitarbeiter der Tarifvertrag des

privaten Omnibusgewerbes in Hessen zur Anwendung.

„In Anbetracht der geplanten Ausschreibungslose muss die ÜVG auf ein größeres Angebotsvolumen unter Einbeziehung von Dienstleistungen im Regionalverkehr ausgerichtet werden. Genau dazu dient die Übernahme von Unternehmen mit eigenen Linienkonzessionen bzw. Fahraufträgen im Regionalverkehr“, erläutert ÜWAG-Vorstand Günter Bury.

Nach der Leubecher-Übernahme betreiben neben der ÜWAG noch die RKH (20 Linien), Eduard Schmitt & Co. (Hünfeld, 3 Linien), VBR-GmbH (Neuhof, 1 Linie), Emil Kiel (Eiterfeld, 1 Linie), Steinberger (Hofbieber, 1 Linie) und der Unternehmerzusammenschluss „Verkehrsgesellschaft Region Fulda“ (2 Linien) Omnibuslinienverkehr in dem osthessischen Landkreis.

*Ein ÜVG-Bus am Busbahnhof Fulda
Foto: Pro Bahn & Bus Osthessen*

Mehr Fahrgäste in Burghaun

(og) Eine Steigerung der Fahrgastzahlen verzeichnet der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus am Bahnhof Burghaun. Durch Fahrgastzählungen seit 1996 hat der Regionalverband Osthessen eine deutliche Aufwärtsentwicklung dokumentiert.

In 1996 zählte der Verband rund 100 Ein- und Aussteiger pro Werktag, 1998 waren es etwa 110. Im Januar 2001 wurden rund 170 Reisende gezählt. Während die Entwicklung in Richtung Bebra - Kassel auf niedri-

gem Niveau verharrete, nutzen wesentlich mehr Menschen die Regionalbahnen von und nach Fulda. Das Zugangebot umfasste werktäglich 17 Züge im Jahr 1996 und jeweils 21 Züge in den Jahren 1998 und 2001.

Frankfurt 21: Tunnel beerdigt

(chb) RMV-Geschäftsführer Volker Sparmann sprach am 5. Februar das erlösende Wort. Was Insider und Interessierte längst wussten, viele ahnten und einige noch immer nicht wahrhaben wollten: Tiefbahnhof und City-Tunnel kommen - wenn überhaupt - allenfalls langfristig.

Doch noch länger war es weder fachlich noch politisch vermittelbar, dass mit der Hängepartie um Frankfurt 21 die Verkehrsentwicklung der ganzen Rhein-Main-Region in Schach gehalten wurde.

Schon vor Sparmann hatte daher der Vorsitzende der FDP-Landtagsfraktion, Jörg-Uwe Hahn, öffentlich spekuliert:

“Frankfurt 21 ist tot”. Hessens Verkehrsminister Dieter Posch (FDP) machte am 09.02.2001 Nägel mit Köpfen. Angesichts des absehbaren Endes der Tunnelpläne sei nun so schnell wie möglich die Finanzierung und Realisierung des dritten und vierten S-Bahn-Gleises nach Bad Vilbel sicherzustellen.

Kommentar: Das Wunder von Wiesbaden

Ein italienischstämmiger Fernsehredakteur brachte es beim Anblick von Schutznetzen und herausgefallenen Glasscheiben auf den Punkt: „Unglaublich! Das sieht ja aus wie in Palermo“. So hatte sich Frankfurt am Main seine Rolle in Europa gewiss nicht vorgestellt. Der TÜV erwog gar die Schließung des gesamten Hauptbahnhofs, wenn nicht endlich die Sanierung der Hallendächer eingeleitet würde. Wo traditionsreiche Substanz bröckelt, wächst der Bürgerzorn über weltfremde Lobbyisten, die in abgeschlossenen Zirkeln jahrelang lieber Wolkenkuckucksheim computeranimieren, als sich um die tagtäglich erfahrbaren Sorgen der Bahnkunden zu scheren. Einmal mehr haben sich IHK, frühere Bahnmanager und Baulobbyisten als schlechte Beratercrew erwiesen.

Doch ist es gerecht, die Frankfurter (ex-)Planungsdezernenten Martin

Wentz (SPD) und Edwin Schwarz (CDU) im Nachhinein als Buhmänner hinzustellen? Zu sehr hatten zu viele jahrelang unkritisch eigene Vorurteile und Interessen über Realitäten und Fahrgastbedürfnisse gestellt, hatten Irrwege zum einzig prüfungswerten Zukunftstrip transzendiert. Und so lautet das Motto für die Zeit nach der Kommunalwahl: Jeder kehre vor seiner eigenen Tür - und zwar gründlich.

Das gilt auch und insbesondere für die Bahn. Es waren nicht zuletzt kompetente Eisenbahner (wohlgemerkt: Eisenbahner, nicht entsorgte Fliegerei-Manager), die angesichts des Tunnelprojektes nur noch mit düsterer Miene den Kopf schüttelten oder hilfesuchend die Augen verdrehten... Vielleicht sollte die Bahn-Führung künftig doch etwas genauer auf ihre eigene Fachbasis hören.

Tröstlich zu wissen, dass Politik „wei-

ter oben“ vielleicht doch lernfähiger ist, als gemeinhin gedacht. In der Landeshauptstadt Wiesbaden hat man in bemerkenswerter Kombination aus Bürgernähe, Pragmatismus und Standortförderung das getan hat, was fast schon niemand mehr für möglich hielt: sich von einer letztlich doch nicht so guten Vision geschäftsmäßig zu verabschieden und entschlossen den Weg für Besseres freizumachen. In Berlin hat sich sowohl im Bundesverkehrsministerium als auch in den Chefetagen der Bahn ein weiteres Mal die Erkenntnis durchgesetzt, dass ein funktionsfähiges „Netz 21“ nicht mit punktuellen Prestige-

objekten, sondern ausschließlich mit netzweit wirksamen Maßnahmenpaketen zu bekommen sein wird.

Und schließlich ein dickes Lob zum RMV nach Hofheim, wo man trotz Wahlkampfzeit das Risiko einging, öffentlich die Wahrheit zu sagen. Bravo, weiter so!

Frankfurt 21 ist tot. Es lebe Frankfurt 21 - in anderer, besserer Form. Denn ÖV-Politik besteht nicht im Verhindern, sondern im Durchsetzen sinnvoller Strukturverbesserungen. Übrigens: Die nächsten Etappenziele heißen „RMV-Leitplan Schiene“ und „Bundesverkehrswegeplan 2002“.

Christian Behrendt

*Bleibt oberirdisch, muss aber ausgebaut werden:
Das Gleisvorfeld des Frankfurter Hauptbahnhofs (Foto: J. Lerch)*

Frankfurt:

U4-Verlängerung zur Bockenheimer Warte

(og) Am 10. Februar ist das Frankfurter U-Bahn-Netz um ein wichtiges, aber auch teures Stück gewachsen. Die U-Bahn-Linie 4 fährt nun von der Seckbacher Landstraße über den Hauptbahnhof hinaus bis zur Bockenheimer Warte. Die Frankfurter Oberbürgermeisterin Petra Roth eröffnete gemeinsam mit Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig und dem hessischen Verkehrsminister Dieter Posch die 1.750 Meter lange Strecke in der U-Bahn-Station „Festhalle/Messe“.

Die Fahrzeit vom Hauptbahnhof zur Messe schrumpft von heute fünf auf eine Minute, bis zur Bockenheimer Warte von zehn auf nur noch drei Minuten. Das Taktangebot der Linie U4 wird beibehalten. In der Hauptverkehrszeit bietet sie zwischen Seckbacher Landstraße und Bockenheimer Warte einen Fünf-Minuten-Takt, tagsüber verkehrt die U-Bahn alle sieben bis acht Minuten. Frühmorgens, am frühen Abend sowie sonntags fährt alle zehn Minuten eine Bahn und spät abends ist die U4 im 20-Minuten-Takt unterwegs.

Bis zur Eröffnung der neuen U-Bahn-Strecke war die Straßenbahn-Linie 16 der Fahrgastnachfrage zwischen Hauptbahnhof, Messe und Bockenheimer Warte allein nicht gewachsen. Daher verkehrte zwischen Hauptbahnhof und Messe bzw. Westbahnhof zu den Spitzenzeiten zusätzlich die Linie 19. Sie wurde mit Betriebsaufnahme der U-Bahn eingestellt.

Die Straßenbahnlinie 16 ist hingegen weiterhin auf ihrem vertrauten Linienweg zwischen Ginnheim und Offenbach Stadtgrenze unterwegs. Darüber hinaus wird die Verkehrsgesellschaft mit Beginn des Sommersemesters das Busnetz in Bockenheim verbessern, um den neuen Uni-Standort gut an das ÖPNV-Netz anzuschließen. Ab 1. April 2001 wird daher die Buslinie 36

vom Palmengarten zum Westbahnhof verlängert, die Buslinie 33 findet ihre neue Endhaltestelle nicht mehr am Westbahnhof, sondern an der Festhalle/Messe.

Bewegte Baugeschichte

Die Gesamtkosten für Stadt und Verkehrsgesellschaft belaufen sich auf rund 420 Millionen Mark, von denen gut 243 Millionen durch Zuschüsse von Bund und Land abgedeckt werden.

Die so genannte D I-Strecke folgt dem Verlauf der Friedrich-Ebert-Anlage über den Messekreisel und die Senckenberganlage und endet in Höhe Palmengarten in der Zeppelinallee. Dort besteht eine weitläufige Wende- und Abstellanlage mit der Option einer Verlängerung nach Ginnheim, dem geplanten Teilabschnitt D II. Die Tunneltiefe beträgt zwischen 17 und 20 Meter.

Nachdem im Dezember 1987 das Planfeststellungsverfahren beantragt wurde, konnte im März 1989 der erste Spatenstich ausgeführt werden. Die Tunnelrohbauarbeiten begannen im August 1989, knapp drei Jahre nachdem im Oktober 1986 die Station „Bockenheimer Warte“ mit den Linien U6 und U7 in Betrieb ging.

Zur Einstellung der Bauarbeiten führten im September 1990 die durch eine bis zum Jahre 1906 angrenzende Druckfarbenfabrik verursachten Wasser- und Bodenkontaminationen und geänderte gesetzliche Grundlagen der Bodenentsorgung. Im November 1990 nahm die Stadt die Bauarbeiten wieder auf, musste sie jedoch nach Feststellung weiterer Verunreinigungen im Dezember 1991 erneut einstellen. Die Baustelle wurde kontrolliert geflutet, das belastete Grundwasser bereitete eine eigens erbaute Reinigungsanlage auf. Sie reinigte von August 1994 bis Januar 1998 rund 2,8 Millionen Kubikmeter Grundwasser. Ab November 1993 wurden die Bauarbeiten sukzessive wieder aufgenommen. Nachdem im August 1994 die Grube trocken gelegt war, wurde der Tunnelvortrieb fortgesetzt, bis September 1998 waren die Tunnelrohbauarbeiten abgeschlossen.

Die Gleisbauarbeiten dauerten bis Februar 2000, parallel wurde ab Mitte 1999 mit der Installation von Fahrleitungen, Signal- und Nachrichtentechnik begonnen. Die Steuerung der 16 Weichen an der neuen Strecke erfolgt über ein neues, von der Betriebsleitstelle ferngesteuertes elektronisches Stellwerk in der Station „Bockenheimer Warte“. Über die Betriebsüberwachungs-Anlage (BÜWA) kann die Leitstelle alle technischen Anlagen (Fahrleitungs-Schaltanlagen, Fahrtreppen, Aufzüge, Lüftung, Lautsprecher, Monitore für die Bahnsteigkantenüberwachung und die Beleuchtung) überwachen.

Während das Gleis zwischen Hauptbahnhof und Messe herkömmlich mit Holzschwellen im Schotterbett gebaut

wurde, ist die weitere Strecke bis zur Bockenheimer Warte als „feste Fahrbahn“ ausgeführt. Der Schotteroberbau wird hierbei durch eine Betontragschicht ersetzt. In Verbindung mit hochelastischen Lagern, die zwischen Betontragschicht und Schiene angebracht werden, kann die Körperschallübertragung auf benachbarte Gebäude verhindert oder zumindest verringert werden. Diese Bauweise ist nach Angaben der VGF zwar etwas teurer, ermöglicht aber einen geringeren Unterhaltungsaufwand als bei der herkömmlichen Bauweise mit Schotterbett.

Ein Verbindungsgleis besteht an der Bockenheimer Warte zwischen den Strecken der Linien U4 und U6/U7, das allerdings nur betrieblichen Zwecken dient: Es vereinfacht Zugfahrten vom Depot Eckenheim zur Stadtbahnzentralwerkstatt an der Heerstraße erheblich. Bisher mussten Züge für diese Betriebsfahrten über Eckenheimer Landstraße, Marbachweg, Heddernheim, Ginnheim und Schloßstraße große und komplizierte Umwege fahren.

An der Bockenheimer Warte wird nur vorübergehend „Endstation“ für die Linie U4 sein. Die Planungen laufen bereits bis Ginnheim: Unter Georg-Speyer-Straße, Franz-Rücker-Allee und Ginnheimer Landstraße soll die D II-Strecke unterirdisch bis zu einer Rampe parallel zur Rosa-Luxemburg-Straße führen, wo sie an die Strecke der heutigen Linie U1 anschließt. Zwei unterirdische Stationen, „Franz-Rücker-Allee“ und „Ginnheim“, sind geplant. Im weiteren Verlauf soll im Bereich der heutigen Station „Heddernheimer Landstraße“ die oberirdische D IV-Strecke in

den neu entstehenden Stadtteil Riedberg und weiter nach Kalbach führen, wo sie an die heutige Strecke der Linie U2 anschließt.

Dreieichbahn: Neue Triebwagen jetzt für Juni angekündigt

(og) Spätestens von Mitte Juni 2001 an sollen zwischen Dreieich-Buchschlag und Dieburg neue Triebwagen verkehren. Bis 2002, eventuell auch schon früher, wird der Fahrzeugpark von drei auf vier Triebwagen aufgestockt.

Zur Finanzierung wurde eine Vertragsergänzung abgeschlossen, mit der das Land Hessen seine Zuwendungen für die Dreieichbahn um 700.000 Mark auf insgesamt 30,55 Mio. Mark erhöht. Die eine Hälfte der Beschaffungskosten für alle vier Fahrzeuge in Höhe von 12,8 Mio. Mark übernehmen anteilig die Kreise Offenbach und Darmstadt-Dieburg, die andere das Land.

“Fünf Jahre Verhandlungen nehmen nun ihr Ende”, betonte der Verkehrsstaatssekretär Dr. Herbert Hirschler. Der Einsatz neuer Fahrzeuge war schon im Finanzierungsvertrag zur Dreieichbahn vom 19.12.1995 vorgesehen gewesen. Die technische Weiterentwicklung auf diesem Sektor sowie die notwendigen Abstimmungen zwischen dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und den Anliegerkommunen einerseits und der Deutschen Bahn AG andererseits hatten jedoch deren Beschaffung immer wieder hinausgezögert.

Schließlich setzte sich das von der Hessischen Landesbahn schon seit einiger Zeit erfolgreich eingesetzte Triebwagenmodell GTW 2/6 durch.

Nach Fertigstellung der - ebenfalls im Vertrag von 1995 vereinbarten - Modernisierung der Streckeninfrastruktur im Jahr 1998 waren zunächst erhebliche Verspätungen aufgetreten. Trotzdem stieg der Anspruch zur modernisierten Strecke bereits nach kurzer Zeit stark an. Mit mehr als 70% Zuwachs wurden die Prognosen weit übertroffen. Wegen überfüllten Triebwagen setzen die Verkehrsbetriebe Dreieich zurzeit noch einen Zusatzbus von Offenthal zur Weibelfeld-Schule ein. Die neuen Triebwagen bieten allerdings nicht mehr Platz, als die derzeit eingesetzten vom Typ VT 628. Um das gestiegene Fahrgastaufkommen besser bedienen zu können, soll die Dreierflotte spätestens im Herbst 2002 um ein viertes Fahrzeug aufgestockt werden.

Kinderleicht Bus fahren Busschule als Angebot für die Offenbacher Schulen

(hm) Die Offenbacher Verkehrsbetriebe (OVB) und der RMV starteten im Oktober vorigen Jahres ihr gemeinsames Projekt „Busschule“ in Offenbach. Das gaben OVB-Geschäftsführer Joachim Böger und RMV-Chef Volker Sparmann bekannt. Ein Gelenkbus wurde eigens für die Busschule gestaltet. Das witzige Design vermittelt den Spaß, den die Schüler beim Busfahren haben sollen.

Vorrangiges Ziel der Busschule ist es, den Kindern interessante Inhalte rund um den Öffentlichen Personennahverkehr zu

vermitteln. Ferner lernen die Schüler in der Busschule, wie sich ihr Verhalten im Bus auf die Sicherheit im Verkehr und damit

Anzeige HUK

auch auf ihre eigene Sicherheit auswirkt.

„Wir hatten die Idee zur Busschule nach Gesprächen mit dem Fahrpersonal, Eltern und Lehrkräften“, erzählt Joachim Böger. Das Fahrpersonal beschwerte sich über das auffällige Verhalten zahlreicher Schüler während der Fahrt. Eltern und Lehrkräfte beschwerten sich über unfreundliches Personal oder waren um die Sicherheit der Kinder besorgt. Nun geht es darum, Verständnis füreinander zu entwickeln.

Volker Sparmann zeigte sich erfreut über das Engagement der OVB. Die Mobilitätserziehung sei gerade deswegen ein wichtiges Projekt des Verbundes, da die Kinder nicht nur Fahrgäste von heute, sondern auch potenzielle Kunden von mor-

gen sind.

In einem ersten Schritt richtet sich die Busschule vorwiegend an Schulanfänger. Diese sind es allenfalls gewohnt, den Bus in Begleitung Erwachsener zu benutzen und benötigen daher dringend Orientierungshilfe. Eine Ausweitung der Busschule auf die Sekundarstufe ist geplant. Denn mit Beginn der 5. Klasse kommen die Schüler in der Regel in eine neue Schule, zu der sie oft einen weiteren Weg zurück legen müssen.

Alle Schulen in Offenbach können die Busschule in Anspruch nehmen. Für die Vor- und Nachbereitung im Unterricht können die entsprechenden Schulmedien bei den OVB und beim RMV angefordert werden.

Rheinland-Pfalz: „Das wird teuer für die Bahn“

(og) Die teilweise mangelhaften Dienstleistungen der Deutschen Bahn im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) des Nachbarlandes Rheinland-Pfalz werden weitere finanzielle Konsequenzen haben. Nachdem nach Ablauf des Fahrplanjahres 1998/1999 der SPNV-Zuschuss um rund 6,5 Millionen Mark und des Fahrplanjahres 1999/2000 um weitere rund 13 Millionen Mark gekürzt worden war, wird Verkehrsminister Hans-Artur Bauckhage nun erneut spürbare Abzüge bei den SPNV-Zahlungen veranlassen.

Die Höhe der Abzüge werde vom Gesamtausmaß der Neigetechnik-Ausfälle abhängen. „Auf jeden Fall wird es teuer für die Bahn“, sagte Bauckhage. Er forderte die DB auf, alle Neigetechnik-Züge der Baureihe VT 611 gegen das zuverlässigere Nachfolgemodell VT 612 auszutauschen. „Auf Grund der zahlreichen Pannen in den vergangenen Jahren sehe ich keine Chancen, mit dem VT 611 dauerhaft ein qualitativ hochwertiges Angebot auf den Neigetechnik-Strecken im Rheinland-Pfalz-Takt zu gewährleisten.“ Der Minister erinnerte daran, dass er der Deut-

schen Bahn ein Ultimatum bis Anfang Dezember gesetzt hatte, um die stabile und uneingeschränkte Einsatzfähigkeit der VT 611 nachzuweisen. Das Land werde nun in Abstimmung mit den SPNV-Zweckverbänden alles tun, um den Kunden des Rheinland-Pfalz-Taktes möglichst schnell wieder ein zuverlässiges Verkehrsangebot auf den Neigestrecken zur Verfügung zu stellen. Die Deutsche Bahn sei jetzt aufgefordert, gemeinsam mit dem Hersteller der Fahrzeuge die notwendige Anzahl an VT 612 so rasch wie möglich auf's Gleis zu setzen.

Stadtbahn Wiesbaden: Massive Kritik der FDP - IHK bringt spurgeführte „BusBahn“ wieder ins Gespräch

(gh) Das Projekt Stadtbahn Wiesbaden ist nun in den Kommunalwahlkampf gezogen worden. Die FDP in Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis wettert fast täglich gegen die Stadtbahn und zieht hierbei auch oft mit falschen Zahlen ins Land. In einer Pressemitteilung versuchte der Pro Bahn & Bus Regionalverband Wiesbaden/Rheingau-Taunus die Fakten wieder gerade zu rücken.

„In den letzten Jahren ist zunächst sowohl die Reaktivierung der Aartalbahn als auch der Bau der neuen Strecke intensiv und gründlich untersucht worden“, betont Gernot Hornik von Pro Bahn & Bus.

All das, was die FDP nun als fehlend reklamiert, ist detailliert erarbeitet worden: Es liegt sowohl eine positive Nutzen-Kosten-Untersuchung vor, ebenso gibt es Untersuchungen für ein Gesamtnetz und natürlich ist auch die betriebswirtschaftliche Frage gründlich begutachtet worden. Die Prognose nicht nur in Wiesbaden sondern auch in anderen Städten geht sogar von einer Senkung des Defizits im ÖPNV aus. Es ist ausgesprochen unredlich, wenn die FDP dennoch die hohen Kosten der Stadtbahn moniert.

Die Stadtbahn rechnet sich nach Auffassung von Pro Bahn & Bus allemal und in vielerlei Hinsicht, nicht nur für den Haushalt der Stadt sondern vor allem für die Nutzer des ÖPNV. Die Weiterführung nach Mainz bezeichnet Hornik dabei als zusätzliche Attraktivitätssteigerung. Es drängt sich daher für den Fahrgastverband bei der FDP-Kampagne der Eindruck auf, dass es lediglich um platten Wahlkampfstimmenfang gehe, nicht aber um eine Verbesserung des ÖPNV.

Die Industrie- und Handelskammer Wiesbaden lehnt ebenfalls massiv die Stadtbahn Wiesbaden ab und hat nun wieder eine neue (alte) Idee ins Spiel gebracht: den Spurbus, jetzt „BusBahn“ genannt.

In einer Veranstaltung der IHK wurden die Systeme des Daimler-Chrysler-Konzerns und der Irisbus, einer Tochter von Iveco und Renault, vorgestellt und (natürlich) in den höchsten Tönen gelobt. IHK-Präsident Gerd Eckelmann, der mit dieser Veranstaltung Anstöße geben wollte, über attraktive und kostengünstigere Alternativen nachzudenken, betonte allerdings in seiner Begrüßung, dass die Präsentation deshalb nach den Vorentscheidungen im Magistrat erfolge, weil diese Technologie bis jetzt im Erprobungsstadium gewesen sei.

ESWE-Chef Gerd Heunemann gab zu bedenken, dass bereits in den 70er Jahren der Einsatz von spurgeführten Bussen verworfen worden sei. Das Angebot der „BusBahn“ lehnte er deshalb als „nicht diskussionswürdig“ ab. Seine Bedenken gegen die vorgestellte „BusBahn“-Variante betrafen die Trassenführung auf der Aartalbahnstrecke über den Taunuskamm, für die es nach seinen Erfahrungen aus früheren Planungen unter anderem Einwände wegen des Wasserschutzes gebe.

DB Neubaustrecke Köln-Rhein/Main Einladung zur Baustellenbesichtigung im Abschnitt Mitte

Genau 365 Tage nach unserem ersten Besuch können wir Sie zu einem weiteren Besichtigungstermin einladen:

Samstag, 31. März 2001, 9.45 Uhr
Treffpunkt: Bhf. Limburg, Südseite (am Stellwerk)

Anschlüsse von Frankfurt / Wiesbaden (SE) und von Gießen (RB)

Mit einem Bus fahren wir zum zukünftigen Bahnhof Limburg-Süd und besuchen die bereits „in Ansätzen“ zu erkennenden Hochbauten. Anschließend begehen wir die 438 m lange Lahntalbrücke. Danach fahren wir weiter über die A3 nach Montabaur und erhalten vom Pressesprecher der DB BauProjekt GmbH, Herrn Kampschulte Informationen zum zukünftigen ICE-Bahnhof (dessen Regionalteil bereits im Juli 2000 in Betrieb genommen wurde) und seinen Nebenanlagen (Stellwerk, Unterwerk). Weiterfahrt über die Autobahn zur Raststätte Bad Camberg (kurze Kaffeepause). Besichtigung der festen Fahrbahn und weiter parallel der Trasse wie im vergangenen Jahr, damit ein guter Vergleich der Arbeitsfortschritte möglich ist. Ausstiegsmöglichkeiten in Wörsdorf oder Idstein und Rückfahrt nach Limburg.

Anmeldung ausschließlich beim Fahrgastverband Pro Bahn & Bus, Regionalverband Wiesbaden/Rheingau-Taunus durch Mitteilung an

**Gernot Hornik, Postfach 1864, 65008 Wiesbaden,
Tel./Fax: (0 61 26) 5 76 60, E-Mail: Gernot.Hornik@t-online.de**

und Überweisung des Teilnehmerbeitrages von 20,- DM auf das Konto des Regionalverbandes:

Nassauische Sparkasse (BLZ: 510 500 15), Konto-Nr.: 132 007 152

Da die Teilnehmerzahl auf 40 Personen begrenzt ist, empfiehlt sich die umgehende Anmeldung! Wichtiger Hinweis: Für die Besichtigung der Baustellen ist das Tragen von unempfindlicher Bekleidung und geeignetem festen Schuhwerk unbedingt erforderlich!

Stadtbusverkehr Idstein

(gh) Nach jahrelangen Diskussionen, Planungen und Verwerfungen dieser Planungen hat am 1. Dezember 2000 der „neue“ Stadtverkehr Idstein, „de Idstaaner“, den Betrieb aufgenommen. Zwei Busse sind Montag bis Samstag von 6 bis 20 Uhr im Einsatz und fahren jeweils im 30 Minutentakt einen Rundkurs im Stadtgebiet.

Der Rundkurs wird im Gegenrichtungsverkehr befahren und ist (und das ist gewöhnungsbedürftig) mit zwei Liniennummern versehen:

Die Linie 401 fährt in Richtung A:

Busbahnhof Schulgasse - Friedensstraße - Bahnhof - Eisenbach - Taubenberg - Füllenschlag - Gänsberg - Busbahnhof Schulgasse

Die Linie 402 fährt in Richtung B:

Busbahnhof Schulgasse - Gänsberg - Füllenschlag - Taubenberg - Eisenbach - Bahnhof - Friedensstraße - Busbahnhof Schulgasse

Die direkte Verbindung vom Bahnhof zur Innenstadt (Busbahnhof Schulgasse) sowie zu den Einkaufsmärkten (Limburger Straße) und in das Industriegebiet (Am Wörtzgarten) wird nur noch von den Regionalbussen befahren. Das bedeutet für

die Bewohner des Stadtgebietes ein zusätzliches Umsteigen bei nicht aufeinander abgestimmten Fahrplänen.

Nicht ganz zufrieden ist der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus mit der Lage einiger Haltestellen auf der Stadtbushlinie. Die Haltestellenabstände sind zum Teil übermäßig weit, teilweise aber auch zu dicht aufeinander gelegt. So wäre es wünschenswert, wenn zwischen den Haltestellen Rauenthal/Kirmsseeweg und Taubenberg/Schöne Aussicht eine Haltestelle für die Bewohner des südlichen Teils der Siedlung Taubenberg eingerichtet werden

könnte. Ebenso fehlt eine Haltestelle zwischen Himmelsbornweg und Füllenschlag. Die frühere Endhaltestelle Kolpingweg sollte in die Konrad-Adenauer-Straße / Ecke Heftricher Straße verlegt werden. Da alle neu eingerichteten Haltestellen noch mit Ersatz-Haltestellenschildern versehen sind, kann die Lage der Haltestellen noch einmal überdacht werden.

Einige Zusatzbusse verstärken zu Schulbeginn und -ende die „normalen“ Linienbusse. Diese Busse sind zur Zeit nicht an den Haltestellenfahrplänen aufgeführt und im Fahrplanfaltblatt nur im Anhang enthalten. Auch dieser Mangel sollte möglichst bald behoben werden.

Privatbahnnetz Westerwald - Taunus ?

(gh) Im Westerwald und Taunus könnte in den nächsten Jahren eine Reihe jetziger DB-Strecken in einem privaten Bahnnetz aufgehen. Nach den Vorstellungen einer gemeinsamen Arbeitsgruppe des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) und des rheinland-pfälzischen Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Nord soll rund um Limburg mit der Privatisierung des schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrs begonnen werden. Die Unterlagen für eine europaweite Ausschreibung für sechs Bahnlinien werden inzwischen vorbereitet.

Unter den Strecken des Limburger Teilnetzes befinden sich in Kombination mit weniger frequentierten Westerwaldstrecken auch attraktive Pendlerverbindungen wie die Strecke von Limburg über Niedernhausen nach Wiesbaden. Das Netz, auf dem zur Zeit fünf Prozent aller RMV-Zugleistungen erbracht werden, wurde so geknüpft, damit ein so genanntes Rosinenpicken verhindert wird. Würden nur einzelne Strecken ausgeschrieben, blieben womöglich die weniger attraktiven ohne einen Anbieter.

Für das Teilnetz Westerwald - Wiesbaden werden nach Expertenschätzungen etwa 30 Triebwagen benötigt. Die Investi-

tionen für das rollende Material liegen damit bei über hundert Millionen Mark. Beteiligten können sich an der Ausschreibung alle in Deutschland zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Hessische Landesbahn zählt zu den möglichen Kandidaten ebenso wie das französische Unternehmen Vivendi oder Privatbahnen aus anderen Bundesländern.

Denkbar ist auch, dass die DB Regio mit anderen Partnern kooperiert. Dabei macht der RMV keinen Hehl daraus, dass Veränderungen in den Lohntarifen kaum zu vermeiden sein werden, um ein wirtschaftlich akzeptables Angebot abgeben zu können.

Darmstadt: Neue Buslinie W

(og) Als neue Linie W fährt die HEAG Verkehrs-GmbH im Halbstundentakt die knapp drei Kilometer lange Strecke zwischen dem Hauptbahnhof und Pupinweg südlich der Rheinstraße.

Für die Fahrgäste bedeutet das eine bessere Anbindung des Industriegebietes West an das übrige Darmstädter Nahverkehrsnetz. Aber auch die Waldkolonie und das Wohngebiet Pupinweg im äußersten Südwesten der Stadt sind jetzt mit dem W-Bus erreichbar.

Zum Einsatz kommt ein niederfluriger Midibus. Die Linie stoppt an acht Haltestellen und fährt montags bis freitags von 5.30 bis 9.00 Uhr und von 15 bis 19 Uhr sowie an den Wochenenden zwischen 10 und 16 Uhr, jeweils im 30-Minuten-Takt.

*Die neue
Buslinie W
verbindet den
Hauptbahnhof
mit dem
Industriegebiet
West*

Grünes Licht für zweites Gleis nach Darmstadt Ost

(gh) Die Deutschen Bahn hat der Modernisierung der Odenwaldbahn und den Mehrkosten für die Fertigstellung des zweiten Gleises zwischen den Bahnhöfen Darmstadt Nord und Darmstadt Ost bis zum Jahresende 2001 zugestimmt. Diese Mitteilung haben die Unterzeichner des „Eckpunktepapiers Odenwaldbahn“ bei einer Zusammenkunft im Darmstädter Landratsamt Mitte Dezember des vergangenen Jahres erfreut zur Kenntnis genommen.

Einigkeit wurde in dem Spitzengespräch auch über den Ausbau des Ostbahnhofes zu einer Verkehrsdrehscheibe in Richtung Frankfurt erzielt. Die Deutsche Bahn und der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) unterstützen ebenso wie das Land Hessen die Forderung der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg, Regionalbahnen aus dem Odenwald im 2-Stunden-Takt, während der Hauptverkehrszeit sogar stündlich, direkt vom Ostbahnhof nach Frankfurt zu führen.

Dies hätte jedoch zur Folge, dass der

Darmstädter Hauptbahnhof von diesen Zügen abgehängt wird. Nach Auffassung des Pro Bahn & Bus Rv Südhessen darf es nicht eintreten, dass die Region Odenwald von der neu aufgewerteten Verkehrsdrehscheibe Darmstadt Hbf abgekoppelt wird. Als Alternativen sieht der Fahrgastverband eine Verlängerung der heute in Langen endenden S-Bahnlinie S 4 bis Darmstadt Ost oder einer Zuglaufflügelung der Odenwald-Züge in Darmstadt Ost nach Darmstadt Hbf und Frankfurt Hbf.

Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Darmstadt kann beginnen

(gh) So soll in naher Zukunft der Bahnhofsvorplatz in Darmstadt aussehen: Rote Pflastersteine als Platzbelag, ein Straßencafé vor dem Fürstenbahnhof, in den ein Fahrradparkhaus eingezogen ist, ein zentraler Busbahnhof, eine Mobilitätszentrale und eine nach historischen Vorlagen wiederhergestellte

Grünanlage.

Vor vier Jahren begann das Projekt „Neuordnung Hauptbahnhof“ mit dem Ausbau der Goebelstraße als einem von insgesamt 18 Bauabschnitten. Dazu zählte auch ein kürzlich entschiedener Wettbewerb zur Gestaltung der Mobilitätszentrale und der Haltestellen und das angekündig-

te Parkhaus mit seinen 410 Stellplätzen auf der Westseite des Bahnhofes. Den Bau eines zentralen Omnibusbahnhofes innerhalb der nächsten zwei Jahre ist das Kernprojekt der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes. Damit der Bus- und Straßenbahnverkehr während der Bauzeit gewährleistet bleibt, wird ab Februar 2001 ein provisorischer Busbahnhof auf der jetzigen

Grünanlage errichtet.

Wenn der neue Omnibusbahnhof mit seinen 13 Haltepositionen für Busse und 14 für Taxen wie geplant im Mai 2002 fer-

tig gestellt sein wird, soll die Grünfläche nach historischen Vorlagen wieder aufgebaut werden. An den insgesamt knapp vier Millionen Mark Baukosten beteiligen sich Land und Bund mit 80 Prozent.

Riedbahn soll im Takt bleiben

(og) Ab Dezember 2002 sollen schnellere Fahrzeuge auf der Riedbahnstrecke zwischen Frankfurt und Goddelau-Erfelden eingesetzt werden. Damit wird es möglich, auf diesem Streckenabschnitt das bisherige Nahverkehrsangebot aufrecht zu erhalten. Und dies, obwohl auf der Riedbahn ab Ende nächsten Jahres als Folge der Inbetriebnahme der Neubahnstrecke Köln-Frankfurt vermehrt ICE-Züge verkehren werden.

Dies war das positive Ergebnis einer Besprechung, zu der auf Einladung des Ersten Kreisbeigeordneten Baldur Schmitt Vertreter von Kreis und betroffenen Kommunen, des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) und der Deutsche Bahn AG (DB) im Groß-Gerauer Landratsamt zusammen gekommen waren.

Es wird vor allem an den Einsatz renovierter Triebzüge der Münchner S-Bahn gedacht. Ab 2004 könnte der Betrieb dann auf neu konstruierte Fahrzeuge der Baureihe ET 423 umgestellt werden.

Sowohl beim Einsatz der Münchner

Züge als auch beim Betrieb der Neufahrzeuge ist jedoch eine Erhöhung der Bahnsteige auf einheitlich 76 cm Höhe erforderlich. Hierzu soll vom RMV möglichst bald ein entsprechender Planungsauftrag vergeben werden. An den Planungskosten wollen sich RMV, DB sowie Kreis und Kommunen beteiligen.

Der Erste Kreisbeigeordnete geht davon aus, dass der Nahverkehr auf der Riedbahnstrecke trotz der dort steigenden Fernverkehrsbelastung auch nach 2002 auf seinem derzeitigen Stand erhalten bleibt.

Weschnitztalbahn: Landrat will Verbesserungen

(og) Der Landrat des Kreises Bergstraße, Norbert Hofmann, lässt prüfen, ob kurzfristig das Zugangebot der Weschnitztalbahn Fürth - Mörlenbach - Weinheim in den Nachmittagsstunden auf einen verbesserten 30-Minuten-Takt erweitert werden kann. In diesem Zusammenhang soll die Kreisverwaltung prüfen, inwieweit ein Umsteigen am Knotenpunkt Weinheim vermeidbar ist. "Denn gerade

die fehlenden Direktverbindungen halten viele Pendler davon ab, vom Auto auf die Bahn umzusteigen.", so Landrat Hofmann. Damit wäre eine Direktverbindung von Fürth bis Mannheim möglich.

Schließung von DB-Fahrkartenausgaben: Realistische Pläne?

(og) Die DB Reise & Touristik AG will in rund 300 deutschen Städten die Fahrkartenschalter schließen. Dadurch sollen die Personalkosten sinken. Bislang galt als Maßstab ein Umsatz von 1 Mio. Mark im Jahr pro Verkäufer. Zukünftig sollen es 1,4 Mio Mark sein. Diese Zahlen bedeuten rein rechnerisch das "Aus" für fast alle Fahrkartenausgaben in Hessen.

Bei Betrachtung des Jahresumsatzes je Verkäufer gab es nach dieser Zeitschrift vorliegenden Informationen im Jahr 1999 in Nord- und Mittelhessen gerade einmal drei Fahrkartenausgaben (Kassel-Wilhelmshöhe, Hanau Hbf und Fulda), die

das geforderte Kriterium von 1,4 Mio Mark erfüllten. Über 1 Mio Mark Umsatz je Verkäufer erzielten die DB-Reisezentren in Friedberg, Gießen, Marburg und Butzbach.

Alle anderen Fahrkartenausgaben

Karikatur: Jürgen Janson

müssten nach diesen Plänen schließen. Auch große Städte wären betroffen: Beispielsweise Bad Nauheim, Bad Soden-Salmünster, Bad Vilbel, Dillenburg, Gelnhausen, Kassel Hbf, Korbach, Limburg, Melsungen, Schwalmstadt-Treysa, Wabern, Wächtersbach und Wetzlar. Also Verkaufsstellen bei denen mindestens mehrere Mio. Mark Gesamtumsatz im Jahr getätigt werden.

Die Unternehmensplanung zielt darauf ab, den direkten Kontakt zum Kunden quasi einzustellen. Als Alternative sollen die telefonische Beratung und Automaten dienen. Alternativ könnten andere Geschäfte den Fahrkartenverkauf als Agentur gegen Zahlung von Umsatzprovision (etwa 7 %) betreiben. In der *Süddeutschen*

Zeitung vom 16. Januar 2001 sagte DB-Mitarbeiter Jürgen Büchy, dass nach vernünftigen Alternativen für den Ticketvertrieb gesucht würde. Das könnten der Kiosk und der Bäcker im Bahnhof sein oder ein Reisebüro.

Doch selbst im Reisebüro findet man nicht immer Mitarbeiter, die sich mit den komplexen Bahntarifen auskennen. Teilweise findet der Fahrgast nur noch das Grundsortiment (Hin- und Rückfahrkarten, Zeitkarten, evtl. noch Sonderangebote wie Schönes-Wochenende-Ticket) vor, weil das Angebot zu komplex ist. Wer eine Auslands- oder Gruppenreise mit der Bahn machen möchte, muss heute schon teilweise lange suchen, bis er einen kompetenten Ansprechpartner findet.

Kommentar: Alternativen?

Das DB-Fahrschein-“System” wird entgegen den Beteuerungen der Marketingstrategen immer komplizierter. Die neuen DB-Gruppentarife sind besonders im ICE-Verkehr wesentlich günstiger als bislang. Sie verursachen aber einen nicht unerheblichen Verkaufs- und Verwaltungsaufwand. Der Kunde blickt da ohne den persönlichen Verkäufer schon lange nicht mehr durch.

Die überall im Land installierten Fernverkehrsautomaten funktionieren nur mit Geld-, EC- oder Kreditkarte und bieten nur ein begrenztes Fahrkartensortiment. Da fragt sich der potenzielle Kunde, wo er seine Fahrkarte kaufen soll.

Ob die Konsequenzen der Schalterschließungen genau durchdacht sind, bleibt abzuwarten. Wenn die Fahrgäste allerdings keine Chance haben, ein Ticket vor Reiseantritt zu erwerben, könnten neue Probleme auf die DB zukommen. Das Zugpersonal müsste verstärkt Fahrkarten verkaufen: Also mehr Zugbegleiter und mehr Kosten oder mehr Schwarzfahrer?

Oliver Günter

Bahncard und neues Preissystem: Verbände prüfen mit

(og) Der Deutsche Bahnkunden-Verband (DBV), die Vertretung von Pro Bahn & Bus auf Bundesebene befindet sich seit über einem Jahr gemeinsam mit anderen Fahrgast- und Umweltverbände in einem intensiven Dialog mit der Deutsche Bahn AG (DB) zum neuen Preissystem. Dazu haben Arbeitsgespräche stattgefunden, in denen die Verbände ihre Anregungen und Bedenken zur künftigen Preisgestaltung der DB vorgetragen haben.

Das Unternehmen hat versprochen, diese im Rahmen der Entwicklung des neuen Preissystems zu überprüfen und bei Machbarkeit zu berücksichtigen. Die Arbeitsgespräche sollen weitergeführt werden und die Verbände wollen sich in diesem Rahmen weiterhin für ein kundenfreundliches Tarifsystem einsetzen.

Die DB plant ihr Preissystem wesentlich zu vereinfachen, um mehr Transparenz und Kundenfreundlichkeit herzustellen. Gleichzeitig soll das Bahnfahren günstiger und damit für die Kunden attraktiver werden. Die Verbände unterstützen diese Zielsetzung grundsätzlich. Das heutige Preissystem ist viel zu undurchsichtig (über 500 Ermäßigungen, Sonderregelungen und Ausnahmen) und auch die Bahncard hat aus Verbandssicht nicht den gewünschten Erfolg.

Messlatte aller Verbände für das neue Preissystem sind:

- Ein leichter Zugang zum System Bahn, durch ein einfaches und verständliches Tarifsystem
- Attraktivere Preise, um mehr Kunden für die Bahn zu gewinnen (Bahnfahren muss auch für Autofahrer ohne Bahncard preislich attraktiv sein)
- Die Beibehaltung der freien Zugwahl, d.h. keine Einführung einer umfassenden Vorbuchungs- oder Reservierungspflicht
- Keine Benachteiligung bzw. Verschlechterung für einzelne Kundengruppen sowie
- mehr Familienfreundlichkeit, keine sy-

Das Tarifsystem muss für den Fahrgast einfacher und durchschaubarer werden. Selbst viele Fahrkartenverkäufer blicken bei der Vielzahl der Angebote nicht mehr durch.

stematischen Härten.

Weitere Punkte sind die Fahrradmitnahme sowie Familien- und Kleingruppenvergünstigungen. Es darf auch keine Grenze zwischen Nah- und Fernverkehr aufgebaut werden.

Die in der Presse diskutierte Reduzierung des Bahncard-Rabattes auf 25 Prozent ist nur ein Element des gesamten Preissystems und kann daher nur im Zusammenhang des Gesamtpreissystems sinnvoll diskutiert werden. Die genauen Details zur Beurteilung des Gesamtsystems liegen voraussichtlich im Frühjahr vor. Sie bedürfen dann noch der Zustimmung des Aufsichtsrates der DB, in dem die Vertreter des Bundes als Eigentümer sitzen.

So ist beispielsweise geplant, die Bahncard-Ermäßigung auch auf Sondertarife auszuweiten, was möglicherweise ein günstigeres Bahnfahren als mit der bisherigen 50 Prozent Rabattierung ermöglicht. Die Verbände prüfen derzeit diese und andere Auswirkungen des neuen Gesamtsystems anhand von Beispielrechnungen.

Die Verbände wollen sich weiterhin bei der DB für die Beibehaltung einer attraktiven Bahncard einsetzen, die für alle Kunden attraktiv und jedes Angebot gültig wird. Ziel der Verbände ist es, Bahnfahren billiger und einfacher zu machen und die Bahncard als wichtigstes Kundenbindungsinstrument noch auszubauen.

**„Ohne Auto mobil“-Wanderung
Frühling im Rheingau
(ca. 18 km, steigungsreich !)**

**Treffpunkt 22. April 2001, 9.20 Uhr, Wiesbaden Hbf,
Service-Point im Hauptbahnhof.**

Mit dem Bus geht es um 9.35 Uhr zur Frühlingstour durch den zart grün gefärbten Wald nach Espenschied, von wo aus wir in ständigem Auf und Ab über einen Sauerbrunnen und die Taunusorte Ransel, Sauerthal und die Sauerburg auf die großartige Hochfläche oberhalb von Lorchhausen gelangen. Hier stehen mit etwas Glück große Mengen von Schlüsselblumen in voller Blüte. Dann erreichen wir den Rheinhöhenweg mit Blick auf Bacharach und den Hunsrück und laufen weiter nach Lorch. Dort können wir eine Schlußrast einlegen und erreichen schließlich mit der Bahn in rascher Fahrt Wiesbaden.

**Kosten: DM 10,00 - zahlbar direkt vor Ort an den Tourenleiter.
Anmeldung bis 18. April erforderlich (Kleinbus ab Wambach) bei
Claus-Peter Große, Tel. 06127-62413 (Anrufbeantworter).**

Vogelsbergbahn Gießen - Fulda RMV-Linie 35

Langsamfahrstelle bleibt mindestens drei Jahre

(og) Die Fuldabrücke in Fulda-Horas ist seit Mitte Januar für Personenzüge nur noch mit 20 km/h befahrbar. Die Streckeneigentümerin, DB Netz AG, will nach den jetzigen Planungen das marode Bauwerk im Jahr 2004 ersetzen. Eine ebenfalls sanierungsbedürftige Brücke in Großenlüder-Bimbach soll bis zum Jahr 2005 erneuert werden. (Siehe auch Hessenschiene Nr. 42)

Gemeinde Mücke kauft Bahnhofsgebäude

(hl) Die Gemeindevertretung Mücke hat in ihrer Sitzung am 30.01.2001 gegen die Stimmen der FWG und eine Stimme der CDU mehrheitlich den Ankauf des Empfangsgebäudes beschlossen. Wie auch bei dem Beschluß zum Bau der P+R Anlage

sahen auch hier die Vertreter der FWG keine Notwendigkeit für ein Engagement.

Nach Vorstellung der Gemeindevertreter soll das Gebäude nach einer gründlichen Sanierung einer Nutzung durch Dienstleistungen zugeführt werden. Die Sanierung des von Hausschwamm befallenen Gebäudes wird mit ca. 500 Tsd. DM beziffert. Entsprechende Haushaltsmittel, aufgeteilt über mehrere Jahre, wurden bereitgestellt.

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

Butzbach-Licher Eisenbahn richtet Stützpunkt in Nidda ein

(hgw) Im Zusammenhang mit der Betriebsübernahme der Lahn-Kinzig-Bahn hat die Butzbach-Licher Eisenbahn (BLE) in Nidda einen neuen Stützpunkt eingerichtet. Dazu wurden im ehemaligen Gasthof "Hanauer Hof", unweit vom Niddaer

Das Foto zeigt das Mücker Empfangsgebäude im Jahr 1997. Zwischenzeitlich wurde der Bahnhofsvorplatz mustergültig renoviert, während sich das Bahnhofsgebäude immer noch in schlechtem Zustand zeigt.

Foto: J. Lerch

Bahnhof gelegen, Räume mit einer Gesamtfläche von 200 Quadratmetern angemietet. Die Räumlichkeiten sind als Aufenthalts- und Ruheräume für die BLE-Triebwagenführer bestimmt. Ein an der Straßenseite des Gebäudes angebrachtes Schild weist auf die Außenstelle hin.

Auch für die GTW-Triebwagen wurden entsprechende Kapazitäten geschaffen: Im Bahnhof Nidda wurden die Gleise 6, 7 und 8 als Abstellanlage ertüchtigt. An neu aufgestellten Lampenmasten sind Ladestationen angebracht. Gespeist werden diese von einem Diesellaggregat, das sich in einem Container befindet. Die Abstellplätze für insgesamt 8 Triebwagen sind mit Schildern beschriftet, die sich auf den Schwellen befinden. Zu Zeiten der Betriebsruhe sind in Nidda 8 GTW abgestellt. In Hungen, wo die BLE bereits seit 1999 Abstellplätze unterhält, stehen 6 GTW, während in Stockheim keine BLE-Triebwagen abgestellt werden. Die Fahrzeuge für die in Stockheim beginnenden Zugfahrten müssen per Leerfahrt dorthin überführt werden.

Umgekehrt ist es mit den beiden Wagenzug-Garnituren der DB Regio für die SE-Züge Nidda - Friedberg - Frankfurt: Diese sind nun in Stockheim abgestellt.

Lahntalbahn

Gießen - Limburg - Koblenz

RMV-Linie 25

Neigetechnik-Züge: wieder pendelt das Damoklesschwert

(fl) Im Dezember 2000 kündigte die Deut-

sche Bahn AG an, ab Januar 2001 die Neigetechnik Baureihe 611 aus Rheinland-Pfalz und damit auch vom hessischen Abschnitt der Lahntalbahn abziehen zu wollen. Ersatz solle entweder in Form von Triebwagen der Nachfolge-Baureihe 612 oder Fahrzeugen ohne Neigetechnik geschaffen werden. Gegen die zweite Variante hatte Pro Bahn & Bus energisch protestiert. Mit Erfolg? Bis Ende Januar fuhr die Baureihe 611, vereinzelt pendelte auch die neue Baureihe 612.

Main-Weser-Bahn

Abschnitt Gießen - Frankfurt

RMV-Linie 30

Interregio unpünktlich

(cw) Unabhängig vom Wetter kommt es auf der Main-Weser Bahn seit Januar wieder häufig zu Verspätungen mit Anschlußverlusten. Insbesondere Interregio 17.03h ab Frankfurt nach Köln ist permanent verspätet, wobei den Anschlüsse in Bad Nauheim und Gießen teils um wenige Minuten verpaßt werden. Die Betriebsleitung läßt die Züge nur noch in Ausnahmefällen warten. Ab Juni entfällt der zwischen Frankfurt und Gießen permanent völlig *Düster ist es mit der Pünktlichkeit einiger IR-Züge auf der Main-Weser-Bahn*

überfüllte Zug mangels Rentabilität!

S-Bahn Frankfurt

(cw) Verspätungen von 5 bis 10 Minuten sind in der Hauptverkehrszeit auf den Linien S8 und S9 nach wie vor an der Tagesordnung. Immer öfter bricht der Verkehr im S-Bahn Tunnel unter der Innenstadt komplett zusammen. So gab es in nur acht Tagen ab dem 15. Januar gleich 4 Betriebsstörungen, in denen mehr als 30 Minuten kein Zug durch den Tunnel fuhr. Die Gründe sind vielfältig: Funde von Bombenatrappen, Selbstmorde, Signalstörungen, Weichenstörungen, Defekte an den altersschwachen Fahrzeugen.

Riedbahn

Frankfurt - Groß-Gerau-Dornberg - Goddelau-Erfelden RMV-Linie 70

Riedbahn erhält schnellere Triebfahrzeuge

(gh) Die Deutsche Bahn AG will Ende 2002 auf der Riedbahn Frankfurt - Goddelau-Erfelden erstmals spurtstarke und schnellere Triebfahrzeuge einsetzen. Damit ist zumindest auf diesem Streckenabschnitt gewährleistet, dass sich die Situation im Nahverkehr nicht verschlechtert, wenn die neue Schnellbahnstrecke Frankfurt - Köln in Betrieb geht und dann auch auf der Riedbahn, als südlicher Fortsetzung dieser Trasse, der Fernverkehr zunimmt.

Mit schnelleren Fahrzeugen kann das vorhandene Angebot auch bei der absehbar stärkeren Streckenbelastung aufrecht erhalten werden. Unbefriedigend ist aber,

dass vorerst nur bis Goddelau-Erfelden und nicht bis Gernsheim gefahren werden soll.

Voraussetzung für den Einsatz der neuen Züge ist außerdem der Ausbau und die Erhöhung der Bahnsteige. Solche Verbesserungen sind aber kein Ersatz für eine Neubaustrecke der Bahn im Ried. Erst die Entzerrung von Nah- und Fernverkehr auf verschiedene Strecken wird dauerhaft zu Qualitätsverbesserungen führen.

Kinzigtal-/Sinngrundbahn RMV-Linien 50/53

(og) Für die umfassende Sanierung und den Bau zusätzlicher Röhren von Schlüchtern Tunnel und Ramholtztunnel stellt der Bund 169 Mio DM aus UMTS-Mitteln bereit.

Nibelungenbahn

Worms - Lorsch - Bensheim KBS 653

Häufige Fahrzeugausfälle auf der Nibelungenbahn

(gh) Ganz und gar nicht zufrieden sind die Kunden auf der Nibelungenbahn mit dem Zugangebot zwischen Worms und Bensheim. Besonders im Dezember 2000 kam es häufig vor, dass die Fahrgäste des 7 Uhr-Zuges keine Sitzplätze mehr bekommen und auch die Stehplätze knapp wurden. Ursache war laut Angaben der Bahn ein hoher Schadbestand an Triebwagen der Baureihe 628, so dass der Zug nicht wie vorgesehen in Doppeltraktion gefahren werden konnte.

Busverkehr

Vulkanexpress wird ausgeweitet

(hl) Der Bahnhof Mücke ist mit seiner gut genutzten neuen P+R-Anlage ein wichtiger Verknüpfungspunkt des ÖPNV des westlichen Vogelsbergkreises und einer der Ausgangspunkte und wichtiger Bestandteil des Freizeit- und Tourismuskonzeptes "Vulkanexpress", welches im vergangenen Jahr vom Vogelsbergkreis mit großem Erfolg gestartet wurde. Hier beginnt eine der drei Freizeitbuslinien (VB 91) mit kostenlosem Fahrradtransport zum Hoherodskopf.

Für das Jahr 2001 ist vorgesehen, die Linie VB 91 bis nach Homberg/Ohm zu verlängern, um auch das reizvolle Ohmtal auf bequeme, ungefährliche Anfahrt für Radwanderer zu erschließen. Weiterhin ist geplant, die von der AG Vogelsbergbahn ausgearbeitete Route "Radwandern mit der Vogelsbergbahn, von Mücke nach Gießen mit dem Fahrrad" als "Ohm-Wieseck-Tour" in die Broschüre der Tourenvorschläge aufzunehmen.

Neue Wartehäuschen an den Bushaltestellen in der Großgemeinde Hungen

(ja) Im Oktober hat die Stadt Hungen an den Bushaltestellen in der Kernstadt und in den Dörfern, die zur Großgemeinde Hungen gehören, neue Wartehäuschen aufstellen lassen. Damit ist gewährleistet, dass alle Fahrgäste im Trockenen auf den Bus warten können, da an den meisten Haltestellen in der Großgemeinde bisher keine bzw. hölzerne Wartehäuschen standen, die zum Teil marode waren. Die neu-

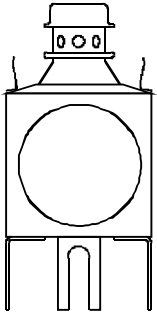
en Wartehäuschen aus Metall und Glas haben ferner den großen Vorteil, dass sie gut einsehbar sind.

Busverkehr Hochtaunuskreis

(hm) Die zwischen dem Bahnhof Königstein und Oberursel-Hohemark (Endhaltestelle der U 3) verkehrenden Busse der Linie 511 werden ab Frühjahr einen Fahrradanhänger mitführen. Damit wird es möglich, mühelos mit dem Fahrrad auf den Großen Feldberg zu gelangen und sich von dort auf Talfahrt zu begeben. Auf dem Gipfel wurde mit dessen Umgestaltung im vorigen Jahr eine neue Bushaltestelle mit Wendeschleife angelegt.

Rödermark: Anrufsammeltaxi fährt auch samstags

(og) Seit 6. Januar fährt das Anrufsammeltaxi (AST) in Rödermark auch samstags. Wird dieses Angebot gut angenommen, sollen die AST-Fahrten auf Sonn- und Feiertage ausgedehnt werden. Das AST fährt samstags von 5.40 bis 19 Uhr alle 20 Minuten und von 19 bis 2 Uhr alle 30 Minuten. Von 19 Uhr an ist - nach Absprache bei Fahrtanmeldung - auch eine Anbindung an das Rodgauer AST gewährleistet. Im Gegensatz zu anderen flexiblen Bedienungsformen im Kreis Offenbach fährt das AST Rödermark nicht im RMV-Tarif.



Erlebnishnhof

(og) "Wir haben viel zu bieten. In unseren Bahnhöfen können Sie nicht nur ankommen und abfahren. Sie können auch bummeln, einkaufen, essen gehen. Die Bahnhöfe der Zukunft sind - zumindest zum Teil - bereits Gegenwart. Die

Umbauarbeiten sind in vollem Gange. Im Jahr 2000 wird fast alle zwei Monate ein kleiner oder großer Bahnhof eröffnet.

Welche Innovationen es gibt, möchten wir Ihnen gerne in unserem Internet-Auftritt zeigen. Wir öffnen Ihnen die Welt der Bahnhöfe im weltweiten Netz. Sie werden sehen, wieviele verschiedene Services es gibt und was Sie erleben können. Hier finden Sie alles vom Gepäckträger bis zum guten Restaurant und natürlich alle Informationen zum Reisen. Und wer wissen möchte, wie er am Bahnhof ein Rad mieten kann, findet die Antwort im Internet und natürlich auch an unseren Bahnhöfen", wirbt die DB Station & Service AG im Internet (www.bahn.de).

In Frankfurt am Main gibt es jetzt eine neue Attraktion. Es schneit im Hauptbahnhof. Ganz ohne Aufpreis können sich alle Kunden an einer Schneeberieselung erfreuen. Wenn's draußen schneit, dann jetzt auch in der Bahnhofshalle - einfach wunderbar. Erleben Sie den Frankfurter Hauptbahnhof im Winter!

Dieses einzigartige Ambiente gibt's auch im nächsten Jahr wieder, denn die

DB hat einen Sanierungstermin für das marode Hallendach noch nicht in Aussicht.

Hessenschiene

Herausgeber:
Pro Bahn & Bus e.V., Bahnhofstraße 102
36341 Lauterbach
<http://www.probahn-bus.org>

Redaktion und v.i.S.d.P.: Friedrich Lang;
Email: red.hs@gmx.de
Layout: Jürgen Lerch

Druck: Druckhaus Gratzfeld, Butzbach
Auflage: 1400 Exemplare, Gedruckt auf Recyclingpapier, Erscheinungsweise: 4 x jährlich, Einzelpreis: 2,70 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, 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, Hermann Hoffmann, Oliver Günter, Horst Lorenz, Petra Becker, Christian Wallbott, Hans-Jörg Winter, Christian Behrendt, Jonathan Alt, Horst Mader, Hans-Peter Günther

Redaktionsschluß für die nächste Ausgabe:
29.04.2001

Broschüren und Schriften

Neu im Angebot:

Das Bw Ulm

DM 39,90

(Wolfgang Stoffels) 150 Jahre Betriebswerkstätten, Schienenfahrzeuge und technische Anlagen. 136 Seiten, ca. 120 Aufnahmen, 16 x 23,5 cm. EK-Verlag, 2000.

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. 160 Seiten, zahlreiche s/w und Farbfotos, 17 x 24 cm. GeraMond, 2000.

Die Hauptbahn Erfurt - Sangerhausen

DM 39,80

(Paul Lauerwald) 104 Seiten, zahlreiche s/w und Farbfotos, 17 x 24 cm. Wolfgang Herdam Fotoverlag, 1996.

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 43

Ort

Datum

Unterschrift

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

Einzugsermächtigung

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Konto-Nr.:

BLZ:

bei (Kreditinstitut):

in:

Bin ich - bis auf Widerruf - einverstanden.

Ort

Datum

Unterschrift