

HESSEN SCHIENE

Nr. 44 2,70 DM
Juni - August 2001
H 4032

Die Infozeitschrift
von Pro Bahn & Bus



- Kaum noch Güterverkehr in der Fläche?
- Erfolgsstory Rhönbahn
- Main-Weser-Bahn wird Großbaustelle

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Pro Bahn & Bus Pinwand	4
Tipps und Infos	6
Aktuell	
Güterverkehr in Nordhessen	7
Sonderverkehr zum Edersee	8
Bad Arolsen erneuert seinen Bahnhof	9
KVG-Kosten sinken bei steigendem Angebot	10
Kommt die Herkulesbahn wieder?	11
HLB-Triebwagen müssen zur Rollkur	12
Aar-Salzböde-Bahn: Verein möchte Strecke kaufen	13
Main-Weser-Bahn wird Großbaustelle	14
Bahnhofstest Wetteraukreis vorgestellt	16
„Erfolgsstory Rhönbahn“	18
Mitternachtsbusse am Prämienmarkt-Haupttag	19
Frankfurt 2010: Wirksame Zukunftsbausteine gegen den Stillstand	22
U-Bahn mit vandalismusresistenten Sitzen im Test	26
8 Mio DM für die Beseitigung von Bahnübergängen	27
Stadtbahn Wiesbaden vor dem Aus?	28
Umbau des Wiesbadener Hauptbahnhofs erneut verschoben	29
Neubaustrecke: Probefahrten ab Oktober 2001	30
Darmstadt Hauptbahnhof: „ICE-Halt oder Provinzbahnhof“	33
Sanierungskonzept für den Güterverkehr der Deutschen Bahn	35
MORA C in Hessen	38
Reisetipp: Mit dem „Feurigen Elias“ an die Bergstraße“	43
Streckentelegramm	40
Zum Schluss	50

Titelbild: Bald Geschichte: Personenverkehr auf der Aar-Salzböde-Bahn. Am 9. und 10. Juni besteht zum letzten Mal die Gelegenheit, die Strecke zu befahren (Siehe Info unter Mittelhessen aktuell). Foto (bei Übernthal): J. Lerch

Liebe Mitglieder, verehrte Freunde des Schienenverkehrs,

in vielen Städten und Kommunen hat in den vergangenen Jahren zum Thema Zustand des Bahnhofs ein Umdenken eingesetzt. Während man früher die Verantwortung allein der Bahn zuschob, finden sich heute immer mehr Kommunalpolitiker, die „ihren“ Bahnhof und besonders das Umfeld modernisieren und zeitgemäß herrichten möchten. Das Hessische Wirtschaftsministerium will da nicht zurück stehen und stellt pro Jahr rund 25 Millionen DM für insgesamt 155 Bahnhöfe zur Verfügung.

Als Fahrgastvertreter ist man von solchen Nachrichten zunächst begeistert. Doch die Realität der vergangenen Jahre zeigt, dass das geplante Programm nur zu einem kleinen Teil verwirklicht werden wird. Größtes Problem ist hier die Bahn selbst. Deren Tochter DBImm(obilien) hat oft recht unrealistische Preisvorstellungen für nicht mehr benötigte Bahngelände und Schotterwüsten. Kommunen wie Mücke, Butzbach oder Gießen können ein Lied davon singen, was es bedeutet, von der Bahn den Bahnhofsvorplatz oder eine alte Ladestraße erwerben zu wollen. Jahrelange Verhandlungen mit immer wieder wechselnden Ansprechpartnern bei DBImm scheinen die Regel zu sein.

So berichtete Friedbergs Erster Stadtrat Keller auf einer Sitzung des Wetterauer Fahrgastbeirats, dass es nach langwierigen Verhandlungen endlich gelungen sei, am Friedberger Bahnhof eine zeitgemäße Fahrradabstellanlage errichten zu dürfen. Dagegen hat es der zuständige Sachbearbeiter der Stadt mittlerweile aufgegeben, von der Bahn am Haltepunkt Bruchengraben ein paar Quadratmeter Land für einen Fahrradständer zu erwerben. Er findet bei DBImm niemanden, der bereit ist, der Stadt Friedberg ein kleines Stück Grund zu verkaufen. Auch die seit Jahren leerstehende Bahnhofsgaststätte im Friedberger Bahnhof wird wohl weiterhin leer bleiben, da DBImm überzogene Pachtvorstellungen hat. Über 10.000 DM pro Monat sei bei einer Stadt mit über 60.000 Einwohnern realistisch, meinte der DBImm-Mitarbeiter. Dabei hat Friedberg nur rund 26.700 Einwohner...

Aber auch das Stationsentwicklungsprogramm STEP des RMV kommt außer wenigen Vorzeigeprojekten wie Hofheim nicht so recht ins Rollen. Schon vor Jahren sollte der Bahnhof Kirchhain als einer der ersten modernisiert werden. Wie es heute dort aussieht und auch riecht, will ich nicht weiter beschreiben.

Im Interesse der Fahrgäste sollte DBImm ihre Geschäftspraktiken überdenken. Was nutzt es, überhöhten Mieten und Kaufpreise zu fordern, wenn dann die Gebäude leer stehen und die Bahnhofsumgebung verkommt. Und zu einem modernen Dienstleistungsunternehmen muss es auch gehören, dass der potentielle Kunde schnell einen kompetenten Ansprechpartner erhält, der auch nach drei Monaten unter der selben Telefonnummer zu erreichen ist. Vielleicht erleben wir es dann doch, dass in wenigen Jahren viele Bahnhöfe modernisiert sind.

Mit freundlichen Grüßen



Regionalverband Nordhessen
 Regionalleiter Jens Herrmann
 Postfach 10 29 40
 34029 Kassel
 Telefon und Telefax (05 61) 51 62 44

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

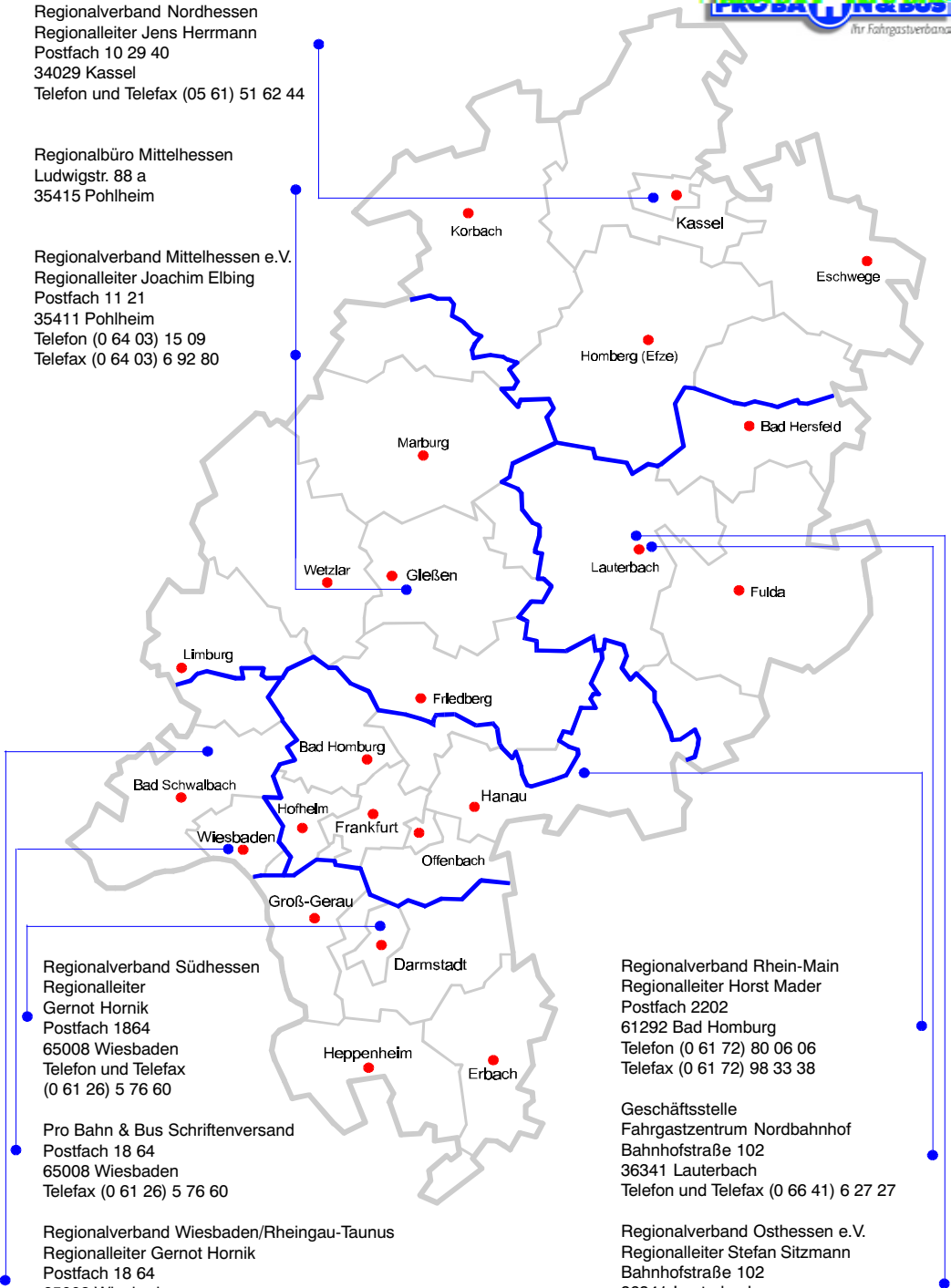
Pro Bahn & Bus Schriftenversand
 Postfach 18 64
 65008 Wiesbaden
 Telefax (0 61 26) 5 76 60

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 Stefan Sitzmann
 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!



Hochrhönbus gestartet

(og) Seit 1. Mai bis zum 3. Oktober 2001 fährt der Hochrhönbus der Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF) zwischen den Bahnhöfen Bad Neustadt, Gersfeld und Fladungen. Mit günstigen Tages- und Familienkarten sowie Fahrradmitnahme lohnt sich ein Besuch der Hohen Rhön. Ausführliche Infos zum Hochrhönbus sowie eine Broschüre mit Wandervorschlägen zu Fuß oder mit dem Rad incl. Bus- und Zugfahrplan kann bei der OVF-Geschäftsstelle, Siemensstraße 12, 97616 Bad Neustadt mit 3 Mark frankiertem und adressierten C5-Freiumschlag angefordert werden. OVF-Telefon (09771) 62 62 - 0, Fax - 99, Internet: www.hochrhoenbus.de

Mit dem NaTourBus in den Odenwald

(gh) Vom 31. März bis zum 28. Oktober 2001 können Sie bequem mit der Bahn nach Michelstadt oder Erbach fahren und dort in den NaTourBus der OREG umsteigen. Dieser Bus bringt Sie zu zahlreichen Punkten, von denen Wander- und Radwandertouren in den Odenwald führen. Sie steigen an der entsprechenden Haltestelle aus und gehen oder radeln Ihrer Wege. Für die Rückfahrt nimmt Sie der NaTourBus wieder mit.

Der NaTourBus ist samstags, sonntags und an Feiertagen auf zwei verschiedenen Routen unterwegs und nimmt auch Fahrräder auf einem Träger kostenlos mit. Die Fahrpläne des NaTourBus können im Internet als PDF-Dateien unter www.rmv.de in der Kategorie „Bus und Bahn - Aktuelle Fahrplanangebote“ heruntergeladen werden.

OEF

OBERRHESSISCHE EISENBAHNFREUNDE E.V.

Die nächsten Fahrten der Oberhessischen Eisenbahnfreunde:

26.05.2001: Nach Kranichstein zum Dampfloktfest

Fahrtstrecke: Gießen - Friedberg - Hanau - Babenhausen - Darmstadt-Kranichstein - Frankfurt-West - Friedberg - Gießen

10.06.2001: Trinken und Schlemmen in Winingen (Achtung: geänderter Termin!)

Besuch des Winingener Wein- und Schlemmertreffs. Fahrtstrecke: Gießen - Wetzlar - Weilburg - Koblenz - Winingen und zurück.

14.07.2001: Zum Parkfest nach Bad Brückenau

Besuch des Parkfestes in Bad Brückenau
Fahrtstrecke: Gießen - Frankfurt - Hanau - Schlüchtern - Jossa - Bad Brückenau - Wildflecken - Kloster Kreuzberg und zurück.

25.08.2001: Nach Heidelberg

Zur Schloßbesichtigung oder Neckarschiffahrt nach Heidelberg. Fahrtstrecke: Gießen - Friedberg - Frankfurt-West - Darmstadt - Heidelberg und zurück.

Weitere Informationen zu den Fahrten erhalten Sie ca. sechs Wochen vorher per Fax oder Freiumschlag bei:

Oberhessische Eisenbahnfreunde e.V.
Karlsbader Straße 1, 35457 Lollar
Tel: 06406 6506, Fax: 06406 77419

Güterverkehr in Nordhessen

Schadet Mora C dem Schienen-Güterverkehr im oberen Edertal?

(hh) Das DB-Konzept Mora C (Marktorientiertes Angebot Cargo) sieht vor, von bundesweit ca. 2100 Güterverkehrsstellen etwa 700 nicht mehr zu bedienen. Im Landkreis Waldeck-Frankenberg gibt es nach Bahn-Angaben für Battenberg und Frankenberg Schließungspläne, während Allendorf/Eder und Korbach als gesichert gelten.

DB Cargo will sich auf das Geschäft mit Großkunden konzentrieren. Nach Angaben des Unternehmens sorgen 320 von ihnen für 85 Prozent der Umsätze. Die übrigen 7000 Kunden steuerten lediglich 15 Prozent zum Geschäft bei. Nach Auskunft von Bahnsprecher Gerd Felser ist in Battenberg der Umsatz „sehr bescheiden“. Sechs Firmen haben dort Transportverträge mit der Bahn, brachten im vergangenen Jahr aber weniger als 10.000 DM Umsatz.

Am Bundeswehr-Standort Frankenberg liegt der Umsatz bei etwa 100.000 DM. Nach Einschätzung der Bahn ist auch das zu wenig. Mit den Kunden, die künftig

vom Bahnverkehr abgekoppelt werden, sollen nun Alternativen gesucht werden. Für Battenberger Kunden käme nach Ansicht der Bahn beispielsweise die Nutzung der Verladestelle in Allendorf/Eder in Betracht.

Das Unternehmen verspricht sich von dem neuen Konzept eine Verbesserung seines Angebotes. Es werde mehr Direktverbindungen, weniger Umstellungen und Standzeiten geben. Die Transporte würden pünktlicher und zuverlässiger. Allerdings wickeln auch die großen Kunden einen Teil ihrer Transporte über die „kleinen“ Ladestellen ab. Fallen diese weg, kann sich dies empfindlich auf die Logistik der Großkun-

*Bleibt bestehen:
Güterzug in einem
Anschlußgleis bei
Fritzlar*

*Foto (23.05.95):
J. Lerch*

den auswirken.

Beispiel Viessmann

Der Heiztechnik-Hersteller Viessmann sorgt für viel Verkehr in Allendorf/Eder. Das Unternehmen ist seit den 60er Jahren Bahnkunde. Rund 3400 Waggon mit 35700 Tonnen Fracht rollen jährlich über die Schienen, so Ulrich Krass, bei Viessmann zuständig für Vertriebslogistik. Bis zum Jahr 2020 hat die Bahn die Bedienung der Gleise vertraglich garantiert. Doch die Firma unterhält weitere Regionallager im ganzen Bundesgebiet, die von Allendorf

aus per Bahn beliefert werden. Ob diese durch Mora C bedroht sind, ist noch nicht klar. Es sind Gespräche zwischen Bahn und Viessmann anberaumt.

Im Schwalm-Eder-Kreis soll die Güterverladung nur noch in Beiseförth (Umschlagbahnhof des kombinierten Ladungsverkehres), Fritzlar und Wabern regelmäßig stattfinden. Borken, Gensungen-Felsberg und Körle sollen nach DB Cargo-Plänen nur noch nach Bedarf bedient werden. (Quellen: Waldeckische Landeszeitung vom 06.03.2001, Melsunger Allgemeine vom 29.03.01)

Seit 1. Mai wieder Sonderverkehre zum Edersee!

Vom 1. Mai bis 3. Oktober verkehren wieder jeden Sonn- und Feiertag Sonderzüge von Kassel bzw. Wabern nach Hemfurth am Edersee. Hierzu hat der NVV ein Serviceheft erstellt, welches neben dem Fahrplan auch alle Busfahrpläne, Wander- und Radwege (kostenlose Fahrradmitnahme) rund um den Edersee beinhaltet, sowie Anregungen zur Freizeitgestaltung bereithält. Servicekräfte des NVV sorgen in den modernen GTW 2/6 der KNE für die Versorgung der Fahrgäste mit Verpflegung und Informationen.

Bedauerlicherweise steht dieser seit fünf Jahren bestehende Sonderverkehr derzeit auf dem Prüfstein, da neben der allgemeinen Wirtschaftlichkeit hohe Infrastrukturkosten auf die Träger zukommen. In den vergangenen Jahren hatten etwa 5000 Fahrgäste dieses Angebot wahrgenommen und positiv bewertet: So würden 98% der Befragten das Angebot weiter empfehlen, 95% unbedingt wieder nutzen.

Besonders reizvoll ist der letzte Teil der Fahrt: Er führt ab Wega auf der in den 90er Jahren von der Bahn stillgelegten Trasse Bad Wildungen - Korbach bis Lieschenruh, ab dort bis Hemfurth auf dem Kraftwerksanschluss der Preussen-Elektra. Insbeson-

dere auf dem Anschlussgleis überschreitet die Geschwindigkeit selten 20 km/h und versetzt den Reisenden in die Anfänge der Bahn zurück, im krassen Gegensatz zu dem modernen Fahrzeugmaterial. Außerdem müssen alle Überwege vom Begleitpersonal abgesichert werden, da die Signalelektronik von der Bahn außer Betrieb gesetzt wurde. Das Anschlussgleis ist jedoch reparaturbedürftig. Viele Schwellen müssten ersetzt werden, weshalb das Eisenbahnbundesamt beinahe auch die Sonderverkehre in diesem Jahr nicht genehmigt hätte!

Am 29. April wurde mit geladenen Gästen die erste Fahrt unternommen und mit

einem ausgedehnten Freizeitprogramm inklusive einer Weinprobe der Kasseler Weinhandlung Schlickspecht und einem 4-Gang Menue auf Schloß Waldeck abgeschlossen. Diese „Wein-Kultur-Schiene“ soll, je nach

Interesse, im Laufe des Jahres auch zu anderen lukullisch interessanten Orten Nordhessens führen. Es bleibt zu hoffen, dass es gelingt, diesen Sonderverkehr auch in Zukunft zu erhalten und weiter auszubauen!

*Seit 1. Mai wieder
möglich: Die Fahrt zum
Edersee*

*Foto:
Hermann Hoffmann*

Bad Arolsen erneuert seinen Bahnhof

(hh) In dem Projekt Kurhessenbahn wurde zwischen Bahnchef Hartmut Mehdorn, Hessens Verkehrsminister Posch und dem NVV im Dezember 2000 unter anderem vereinbart, im Jahr 2001 die Strecke Kassel - Bad Arolsen - Korbach zu sanieren. Im Hinblick auf den Hessentag 2003 legt die Stadt Bad Arolsen auf die Ausgestaltung des Bahnhofsgebäudes und des Vorplatzes besonderen Wert.

Einem Bericht der Waldeckischen Landeszeitung vom 07.03.2001 zu Folge will ein Bad Arolsener Geschäftsmann das Gebäude sowie einen Teil des Vorplatzes kaufen. Auf dem Platz sollen Bushaltestellen und P+R-Plätze entstehen. Durch die Gesellschaft "Planungsgruppe Nord" fand im März eine Reisendenbefragung statt, um den Bedarf an P+R-Plätzen und sonstigen Einrichtungen zu ermitteln.

Von den Baukosten in Höhe von DM

90.000 zahlt die Stadt nach Angaben von Bürgermeister Schaller einen Anteil von DM 22.000. Am Umbau des Bahnhofs sind außer der Kommune und dem privaten Investor noch der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) und das Amt für Straßen- und Verkehrswesen in Kassel beteiligt. Im Bahnhofsgebäude soll die Wartehalle wieder nutzbar werden. Ferner wird es einen Kiosk, ein Reisebüro und eine Informationsstelle des NVV beherbergen.

Kassel: KVG-Kosten sinken bei steigendem Angebot

(og) Die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) hat eine Bilanz der letzten fünf Jahre gezogen. In dieser Zeit haben Umstrukturierungen, Kostenreduzierungen und Angebotserweiterung zu einer positiven Entwicklung des Verkehrsunternehmens beigetragen. Für den Wettbewerb im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) rüstet sich das Unternehmen seit 1995.

So konnte das Defizit in den letzten Jahren von knapp 50 Mio. DM auf 40 Mio. DM reduziert und der Kostendeckungsgrad von 62,4 auf 70,4 Prozent gesteigert werden. Dabei wurde das Angebot um 11 Prozent auf über eine Milliarde Platzkilometer (Platzangebot mal gefahrene Kilometer) erhöht. Die Fahrgastzahlen verbesserten sich um 13 Prozent von 34,8 Mio. auf 39,4 Mio. pro Jahr.

Im Jahr 2000 waren für das zunehmende Angebot 9 Straßenbahnen und 27 Buslinien unterwegs, die täglich eine Linienlänge von mehr als 537 Kilometern bedienen. Vor fünf Jahren waren es noch 360 Kilometer.

In der Summe entlastete die KVG in den letzten fünf Jahren damit den städtischen Haushalt um 32 Mio. DM und stärkte gleichzeitig ihr Eigenkapital um 11 Prozent auf ca. 50 Mio. DM. Während die Stadt 1995 pro Fahrt noch 1,28 DM Zuschuss leisten musste, sind in 2000 nur

noch 1,11 DM notwendig.

Diese positive Entwicklung wurde vor allem dadurch erreicht, dass die Kosten pro Fahrt im gleichen Zeitraum um 13 Prozent von 3,57 DM auf 3,10 DM gesenkt werden konnten ohne die Qualität zu vernachlässigen. Das Kasseler Niederflurkonzept mit den entsprechenden Fahrzeugen, das Beschwerde- und Qualitätsmanagement sowie die Anschlußsicherung gehören zu diesen wichtigen Qualitätsstandards.

Mit dem seit zwei Jahren laufenden Projekt "KVG 2005" will die KVG zur Zeit alle Voraussetzungen schaffen, um weitere Kosten zu senken. Dazu gehört auch die eine Woche Mehrarbeit der KVG-Beschäftigten auf freiwilliger Basis und die Gründung der "Nordhessenbus GmbH", bei der mit einem anderen Tarifgefüge gearbeitet werden kann.

*Eine KVG-Straßenbahn der
Linie 1 im Endbahnhof
Wilhelmshöhe
Foto: O. Günther*

Phoenix aus der Asche: Kommt die Herkulesbahn wieder?

(jh) In den letzten Wochen hat der Vorsitzende des Kasseler SPD-Ortsvereins West, Michael Schwab-Wenz, eine Diskussion ins Rollen gebracht, welche Kassel eine 1966 stillgelegte Attraktion zurückgeben könnte. In diesem Jahr wurde nach 63jährigem Betrieb die meterspurige Herkulesbahn stillgelegt, welche zwischen ihren Endstationen Kirchweg und Herkules 400Meter Höhenunterschied als reine Adhäsionsbahn bewältigte - um die Jahrhundertwende eine Sensation.

Damals fiel sie dem Ausbau der Druselstraße und dem Rotstift der KVG zum Opfer, welche davor zurückschreckte, zwei unterschiedliche Spurweiten zu unterhalten. Nunmehr stehen besonders an den Wochenenden die übervollen Busse vielfach auch im Stau der zu Kassels Wahrzeichen drängenden Ausflügler. Ein Bild welches nicht zum künftigen Bad Wilhelmshöhe passen will, welches sich zudem darum be-

müht, den Bergpark zum Weltkulturerbe erklären zu lassen. Bei der KVG steht man einer Wiederbelebung der Herkulesbahn positiv gegenüber, wenngleich man betont, dass es kein reiner Wochenendbetrieb werden darf sowie Bund und Land dieses Projekt fördern müssten. KVG-Sprecherin Sabine Herms erklärte aber: "Wenn wir einen Auftrag von der Stadt bekommen, werden wir sofort alles Notwendige prüfen!"

Regiotram Probetrieb startet am 10. Juni

(jh) Nachdem es noch Anfang November 2000 nicht geklappt hatte, soll der Vorlaufbetrieb der Regiotram nun zum Fahrplanwechsel beginnen. Die ersten beiden geleaste Fahrzeuge der Stadtbahn Saar AG aus Saarbrücken sind bereits in Kassel eingetroffen, vier weitere werden noch folgen. Ein Fahrlehrer der Saarbahn schult bereits Ausbilder der Bahn AG auf den Fahrzeugen, damit ein problemloser Betrieb gewährleistet ist.

Im Halbstundentakt soll es ab 10. Juni von Kassel-Hauptbahnhof nach Hofgeismar, im Stundentakt sogar bis Warburg/Westfalen gehen. Neue Haltepunkte sowie der niederflurgerechte Umbau bestehender Bahnhöfe und Haltepunkte sollen in dem auf vier Jahre befristeten Probetrieb zusätzlich zur höheren Taktfrequenz und der beschleunigten Fahrzeit zum Erfolg führen. Die entsprechenden Verträge hierfür wurden am 30. März in Kassel von Wirtschaftsminister Posch, Kassels OB Lewandowsky,

Landrat Schlitzberger sowie NVV-Geschäftsführer Rabenmüller unterzeichnet. Für den Vorlaufbetrieb beläuft sich das Finanzierungsvolumen auf ca. 35 Mio. DM, als Managerin tritt die Regionalbahn Kassel GmbH auf (bestehend aus KVG und KNE). Allerdings enden die Fahrten nach wie vor am Kasseler Hauptbahnhof, da eine endgültige Lösung der Verbindung der beiden Schienennetze im Bereich Hauptbahnhof-Innenstadt noch ihrer Entscheidung harret.

HLB-Triebwagen müssen zur Rollkur Probleme mit Getriebegehäusen machen Neukonstruktion erforderlich

(mhs). Die Nachbesserungsarbeiten an der im vergangenen Jahr neu abgelieferten Serie des Triebwagens "GTW 2/6" der Hessischen Landesbahn (HLB) halten an. Sie werden sich bis voraussichtlich Juni des Jahres 2002 hinziehen.

Probleme hatte es vor allem mit den Getrieben gegeben. Hier wurden Lager verwendet, die im Vergleich zur ersten Bauserie Abweichungen in den Abmessungen im Bereich von einem (!) Millimeter aufweisen und von einem anderen Zulieferer stammen. Die Konstruktionsmodifikation führte in der Folge dazu, dass Lager nicht mehr mit ausreichend Schmieröl versorgt wurden, heiß liefen und ein Getriebeschaden entstand, der so schwer wiegend war, dass die Fahrzeuge nicht einmal mehr geschleppt werden konnten. Ein Triebwagen erlitt bereits auf der Überführungsfahrt vom ADtranz-Herstellerwerk zur HLB einen solchen Getriebeschaden. Bei weiteren Fahrzeugen der zweiten Bauserie traten die Schäden nach wenigen Tagen Betriebseinsatz auf dem von der HLB befahrenen Netz auf. Kurz nacheinander mussten fast alle Fahrzeuge der neuen Serie aus dem Einsatz gezogen, zerlegt und per Tieflader zurück zum Hersteller gebracht werden. Ende April waren noch die HLB-Triebwagen 120, 121, 122, 124, 125 und 130 bei ADtranz.

Der fast komplette kurzfristige Ausfall der zweiten Bauserie führte bei der HLB zu einem Fahrzeugengpass. Der der Frankfurt-Königsteiner-Eisenbahn (FKE) zugeordnete Triebwagen 508/509 108 musste in der Wetterau aushelfen, ebenso Fahrzeuge der Kassel-Naumburger-Eisenbahn (KNE) aus Nordhessen. Teilweise

mussten Leistungen von Zweifach- auf Einfachtraktion reduziert werden. Weiter verschärft wurde die Situation durch einen Unfall auf der Lahn-Kinzig-Bahn am 26. Februar 2001, bei dem 508/509 111 beträchtlichen Schaden nahm. Es grenzt an

HLB-Triebwagen 122 wird mit zwei Autokränen auf einen Tieflader verladen, um zur Überprüfung ins Herstellerwerk zu gelangen. Foto: J. Alt

ein Wunder, dass die HLB während dieser Zeit überhaupt noch einen geordneten Fahrplanbetrieb aufrecht erhalten konnte. Infolge der Ausfallserie konnte auch die geplante Nachrüstung der ersten Bauserie mit Toilettenanlagen bisher nicht stattfinden, da die Fahrzeuge nicht entbehrlich waren.

Zum Fahrplanwechsel am 10. Juni 2002 müssen alle GTWs wieder einsatzbereit sein, da die HLB zu diesem Stichtag den Zugbetrieb auf der Strecke Hanau - Friedberg (KBS 633) übernimmt. Um dies kurzfristig zu erreichen, bedient man sich

beim Hersteller einer „Hilfskrücke“. Die Getriebe werden mit Zusatzteilen versehen, die für eine ausreichende Versorgung der betreffenden Lager mit Öl sorgen sollen. Bei der Beschaffenheit der Getriebe der ersten Bauserie hat sich herausgestellt, dass die Konstruktion „gerade so“ funktioniert. Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, für die GTW 2/6 der Hessischen Landesbahn neue Getriebegehäuse zu konstruieren (!) und einzubauen. Dies wird sich voraussichtlich bis Juni 2002 hinziehen. Weiterhin nicht abschließend gelöst sind die Probleme der hohen Schallemissionen von Antriebseinheit und Klimaanlage.

Aar-Salzböde-Bahn: Verein möchte Strecke kaufen

(cr) Der Verein Aar-Salzböde-Bahn e.V. beabsichtigt zwecks Aufbau einer Museumsbahn und Erhalt der Aar-Salzböde-Bahn Niederwalgern-Herborn einen Teil der Grundstücke von der Deutschen Bahn Immobilien Gesellschaft mbH käuflich zu erwerben bzw. zu pachten. Grundvoraussetzung dafür ist ein zusammenhängendes Streckenband mit sämtlichen Gleisanlagen, die zu einem unterbrechungsfreien Befahren notwendig sind.

Der Rückbau z.B. von Gleisanlagen würde die Kosten der Inbetriebnahme derart in die Höhe steigen lassen, dass das gesamte Vorhaben daran scheitern könnte. Etwaige Ausweichgleise oder Abstellgleise gehören ebenfalls dazu. Nicht erwerben möchte der Verein Bahnhofsgebäude, Güterschuppen sowie größere Grundstücke mit ehemaligen Gütergleisen, da dem Erwerb des Streckenbandes die höhere Priorität zukommt und die DB Immobilien Gesellschaft die Bahnhofsgebäude oder größere Grundstücke auch andersweitig veräußern kann.

Dem Verein können beliebige Geldsummen gespendet werden. Mit diesen

Spenden werden nach und nach die Grundstücke von der DB Immobilien Gesellschaft käuflich erworben. Spenden kann jeder, egal ob Vereinsmitglied, Freunde und Unterstützer der Aar-Salzböde-Bahn, Vereine und Verbände sowie auch anliegende Städte, Gemeinden und Landkreise. Für jede Geldspende wird eine Spendenbescheinigung ausgestellt, die beim Lohnsteuerjahresausgleich bzw. der Einkommensteuererklärung im Folgejahr geltend gemacht werden kann. Jede Spende trägt dazu bei, einige Quadratmeter der Trasse zu erwerben. Es ist möglich, einen einmaligen Betrag bzw. einen monatlichen oder jährlichen Betrag zu spenden. Sollte

es nicht zu einer Übernahme von Abschnitten der Aar-Salzböde-Bahn von der Deutschen Bahn AG kommen, so werden die dazu zweckgebundenen Spenden einem anderen wohltätigen Zweck zugeführt. Eine Rückforderung von Spenden ist nicht möglich.

Kontonummer: 164 000 630
Bankleitzahl: 533 500 00
Sparkasse Marburg-Biedenkopf
Amtsgericht Biedenkopf,
Vereinsregister Nr. 734

Info: Aar-Salzböde-Bahn e.V.
Schlierbacherstr. 47 35080 Bad
Endbach Tel. 02776-913819
E-Mail: info@aar-salzboede-bahn.de

Abschiedsfahrten mit Dampfzug

(jl) Am 9. Juni fährt auf der Aar-Salzböde - Bahn zum letzten Mal ein planmäßiger Personenzug. Aus Anlass der Einstellung des Personenverkehrs führt der Verein „Bw Dillenburg“ am 9. und 10. Juni Abschiedsfahrten mit einem Dampfzug durch. Eingesetzt wird eine Dampflok der Baureihe 52 der Betzdorfer Eisenbahnfreunde. Die Fahrt am 9. Juni ist für Fotofreunde gedacht

(Scheinfahrten usw). Zu dieser Fahrt ist eine Anmeldung erforderlich (Kosten: 35 DM). Am Sonntag verkehrt der Dampfzug mehrmals über die ganze Strecke mit Zustiegsmöglichkeiten auf allen Stationen.

Kontaktadresse: „Verein Bw Dillenburg“, Peter Stolz, im Hohl 6, 35683 Dillenburg, Telefon 02771-22534

Main-Weser-Bahn wird Großbaustelle

Erster Bauabschnitt zwischen Friedberg und Gießen / Weniger Züge

(jl) Ab dem Fahrplanwechsel Mitte Juni wird die Deutsche Bahn AG den Streckenabschnitt Gießen - Friedberg der Main-Weser-Bahn in eine Großbaustelle verwandeln. Mit Geld, dass aufgrund der UMTS-Auktion zur Verfügung steht, werden bis Mitte Dezember rund 50 km Gleis komplett erneuert. Zudem sind Arbeiten an den Fahrleitungsanlagen sowie an der Sicherungstechnik vorgesehen.

Erstmals wird während der gesamten Bauzeit eingleisig gefahren. Dadurch kann nicht nur am Wochenende, sondern auch unter der Woche im Mehrschichtbetrieb gearbeitet werden. Die Bahn spart dadurch rund 42 Millionen Mark und verkürzt die Bauzeit erheblich.

Für die Fahrgäste wird es dabei zu Ein-

schränkungen kommen. Da sich die Züge auf der eingleisigen Strecke nicht begegnen können, kann nur in den Bahnhöfen gekreuzt werden. Dadurch ergeben sich verlängerte Fahrzeiten und geänderte Fahrpläne. Im Bahnhof Friedberg gehen in mehrere Richtungen Anschlüsse verloren. Fahrgäste, die in Friedberg in die S-Bahn umsteigen, müssen mit längeren Umsteige-

zeiten rechnen, da die S-Bahn jetzt zur vollen und halben Stunde ankommt bzw. abfährt (Vorher ca. Minute 15 bzw. 45).

Die Anzahl der Regionalbahnen zwischen Butzbach und Gießen werden fast halbiert. Pro Stunde wird in der Regel ein Regionalexpress Frankfurt - Gießen eingesetzt, der zwischen Friedberg und Gießen an allen Stationen hält und auch am Wochenende verkehrt. Einige Regionalbahnen werden auch durch Busse ersetzt. Die meisten Zugstreichungen erfolgen außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Doch auch in der morgendlichen Hauptreisezeit wird von Gießen nach Frankfurt ein Interregio (10 Wagen-Zug!) ersatzlos gestrichen. Da die Bauarbeiten in der Schulferien beginnen, kann der Fahrgast hoffen, zum Baustellen-

start nicht mit überfüllten Zügen fahren zu müssen.

Ob die vorhandenen Züge von der Länge her ausreichen werden, um das Fahrgastaufkommen zu bewältigen, wird sich noch zeigen müssen. Nach Pro Bahn & Bus - Informationen beabsichtigt die DB AG nicht, die weiterhin fahrenden Züge mit zusätzlichen Wagen zu verstärken.

Eine gewisse Entlastung bringt die großräumige Umleitung des Güterverkehrs, der dann über die Rheinstrecke oder Kassel - Fulda verkehrt. Jedem Fahrgast, der nach dem Fahrplanwechsel die Main-Weser-Bahn benutzt, sei schon jetzt empfohlen, sich nach den geänderten Fahrplänen umzuschauen. Im Internet unter www.bahn.de ist der Baustellenfahrplan bereits verfügbar.

Karikatur: Jürgen Janson

Bahnfest Wetteraukreis vorgestellt

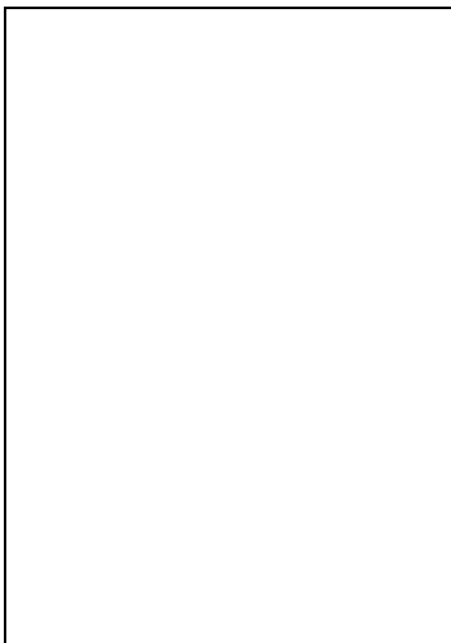
(pdw, jl) Rund ein Jahr haben der Fahrgastbeirat bei der Wetterauer Verkehrsgesellschaft mbH, der Fahrgastverband Pro Bahn und Bus Mittelhessen e.V. und der Verkehrsclub Deutschland - Landesverband Hessen, Bahnhöfe und Haltestationen zwischen Kirch-Göns und Bad Vilbel-Süd sowie zwischen Rodheim v.H. und Büdingen getestet. Mit der höchsten Punktzahl wurde der Bahnhof Ranstadt bewertet, gefolgt von Altenstadt/Höchst, Niddatal/Assenheim, Wölfersheim/Södel und Friedberg/Beienheim die die Hitliste der 40 Wetterauer Bahnhöfe anführen.

In dem sehr differenzierten Test wurden bis zu 55 Aspekte eines Bahnhofes mit in die Betrachtung einbezogen. Für jeden Aspekt konnten bis zu 4 Punkte erreicht werden. Diese 4 Punkte gab es etwa bei dem Aspekt ÖPNV-Anbindung, wenn die Entfernung vom ÖPNV-Zubringer Tram, U-Bahn oder Bus bis zum Bahnhofseingang im Mittel weniger als 20 m waren. Waren es weniger als 50 m gab es noch 3

Punkte, waren es weniger als 100 m gab es 2 Punkte. Für weniger als 200 m einen Punkt, und wenn die Entfernung mehr als 200 m betrug, gab es keine Punkte. Mit in die Beurteilung flossen Kriterien wie Eignung und Hilfe für motorisch Behinderte, die Ausschilderung für Pkw- und Radfahrer, die Qualität der Fahrradabstellplätze, das Vorhandensein von Wartemöglichkeiten auf den Bahnsteigen, von Toiletten und Schließfächern, die Öffnungszeiten, die Sauberkeit und die personelle Besetzung der Bahnhöfe, das äußere Erscheinungsbild wie architektonische Einbindung in das Bahnhofsumfeld, die Ausstattung mit Mülleimern oder evtl. Beschmierungen mit Graffiti.

Als beste Bahnhöfe im Wetteraukreis wurden die Stationen Ranstadt und Höchst ermittelt. „Dabei kann der Bahnhof Ranstadt durch eine exzellente Einbindung in die Umgebung überzeugen, während bei dem Bahnhof Höchst vorwiegend der hervorragende Zustand zur positiven Bewertung beigetragen hat“ stellten die Tester fest.

Positiv vermerkt wurden bei den Bahnhöfen Assenheim, Wölfersheim, Södel, Beienheim und Rodheim die personelle Besetzung während der gesamten Betriebszeit. Die Anwesenheit von Personal sei aus Fahrgastsicht vorteilhaft und könne eine



Der Testsieger Ranstadt: Links der Bahnsteig mit DB-PlusPunkt und Wartehäuschen, davor der stufenlose Zugang zum Bahnsteig. In Bildmitte die Bushaltestelle mit großem Wartehäuschen, P&R-Anlage mit Behindertenparkplatz und Fahrradabstellanlage

Vielzahl von Mängeln ausgleichen. Einen Wermutstropfen müssen die Testerinnen und Tester allerdings in den süßen Wein träufeln: die notwendigen Rationalisierungsmaßnahmen bei der Bahn werden dazu führen, dass diese Bahnhöfe in einiger Zeit kein Personal mehr aufweisen. Ohne eine gleichzeitige Sanierung würde die Bewertung dieser Bahnhöfe dann wesentlich schlechter ausfallen.

Positiv werden in dem Bericht auch die Anstrengungen der Kommunen Bad Vilbel, Karben und Glauburg bewertet, die bei ihren Bahnhöfen Dortelweil, Groß-Karben und Glauburg deutliche Anstrengungen zur Attraktivitätssteigerung unternommen haben. Solche Anstrengungen bedürfen noch besonders die Bahnhöfe in Gettenau-Bingenheim, Häuserhof, Borsdorf, Bleichenbach und Rosbach vor der Höhe. Die fünf Bahnhöfe bzw. Haltestationen stellen die Schlusslichter der Hitliste für den Bahnhofstest dar.

Bestellung

Der Bahnhofstest Wetterau umfasst 104 Seiten. Alle 40 Bahnhöfe werden mit jeweils mehreren Bildern und erläutern dem Text dargestellt. Zum Vergleich der Bahnhöfe sind die Einzelbewertungen in Tabellen zusammengefasst.

Der Bahnhofstest Wetteraukreis kostet 10 DM und ist erhältlich per Post bei der

Wetterauer Verkehrsgesellschaft mbH
Europaplatz, 61169 Friedberg

oder direkt zum Abholen in der
Geschäftsstelle Bismarckstraße 7
in Friedberg.

Mitglieder von Pro Bahn und Bus sowie vom VCD erhalten 3 DM Ermässigung. Es genügt, der Postbestellung einen 10 DM Schein (7 DM Bahnhofstest + 3 DM Porto) beizulegen. Bitte vermerken Sie bei der Bestellung, dass Sie Mitglied bei einem der genannten Vereine sind!

“Erfolgsstory Rhönbahn”

(si) Für den Fahrgastverband Pro Bahn & Bus hat sich die Rhönbahn zu einer “Erfolgsstory” entwickelt. Nach Auffassung des Regionalverbandes Osthessen lässt sich diese wie folgt kurz beschreiben.

Von 1988, wenige Monate vor Einleitung des Stilllegungsverfahrens, bis heute hat sich die Transportleistung auf der Strecke nahezu verdoppelt. „Die letzte Fahrgastzählung des Verbandes im November 2000 hat mit über 1700 Reisenden sogar fast 1000 Reisende pro Werktag mehr ergeben als 1988 angegeben wurden“, sagt Stefan Sitzmann von Pro Bahn & Bus Osthessen.

Trotz dieser unglaublich positiven Ent-

wicklung sieht der Verband die Zukunft der Rhönbahn nicht als gesichert an. „Die gewählten Kommunalparlamente werden über die Zukunft der Rhönbahn zu entscheiden haben“. Der Fahrgastverband rüstet sich bereits für die zu führende Diskussion um den Weiterbestand der Strecke. „Angesichts weiter steigender Energiekosten bestimmt gerade ein gut ausgebauten Nahverkehrssystem die Attraktivität einer Region. Dies gilt um so mehr im

Rhönbahn Fulda - Gersfeld: Entwicklung der Fahrgastzahlen

Rhönbahn Fulda - Gersfeld: Entwicklung der Transportleistung

ländlichen Raum, wo die Abhängigkeit zum Pkw noch stärker gegeben ist als im Ballungsgebiet. Die Attraktivität einer

Gemeinde wird in Zukunft viel stärker vom ÖPNV-Angebot abhängen als in der Vergangenheit”.

Lauterbach: Mitternachtsbusse am Prämienmarkt-Haupttag

(si) Auch in diesem Jahr bietet der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus im Auftrag der Kreisstadt Lauterbach anlässlich des größten Volksfestes in Oberhessen einen mitternächtlichen Sonderbusverkehr an. Zum 231. Lauterbacher Prämienmarkt wird das bewährte Angebot beibehalten.

Unter dem Motto „Sicher nach Hause!“ werden in der Nacht von Mittwoch (13. Juni) auf Donnerstag (14. Juni) 17 Fahrten angeboten. Insgesamt 85 Orte werden von Mitternacht bis ca. 3 Uhr in der Frühe ab dem Lauterbacher Busbahnhof in alle Himmelsrichtungen angefahren. Es gilt ein

Sondertarif.

Über Fahrtmöglichkeiten des regulär verkehrenden Bus- und Bahnangebotes zum Prämienmarkt informiert das Kundenzentrum von Deutscher Bahn AG und Vogelsberger Verkehrsgesellschaft im Lauterbacher Nordbahnhof.

„Frankfurt 2010“: Wirksame Zukunftsbausteine gegen den Stillstand

(be) Am 10. April stellte Dieter Posch (F.D.P.), Hessischer Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, mit seinem 10 Punkte-Programm „Frankfurt 2010“ klar, dass für ihn der Ausbau des Frankfurter Hauptbahnhofes integraler Bestandteil eines ausgewogenen Gesamtkonzeptes regionaler Strecken und Knoten sein muss. Für den Minister spielt die Zeitschiene bei der Lösung der Verkehrsprobleme in Rhein-Main eine zentrale Rolle - nicht jedoch, ob die verkehrlichen Verbesserungen mit einem unterirdischen Durchgangstiefbahnhof oder auf andere Art erzielt werden. „Der Tunnel ist kein Selbstzweck“, so ein Ministeriumssprecher.

Pro Bahn&Bus, der VCD und die Initiative Frankfurt 22 haben Poschs Pläne einhellig begrüsst und ihre Unterstützung zugesagt.

Der streitbare Landrat des Wetteraukreises, Rolf Gnadt (SPD), kündigte auf einer Versammlung der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft an, dass im Rahmen der Regionalkonferenz von Bürgermeistern und Landräten am 11. Mai in Dortelweil das Thema „Frankfurt 21“ zu einem Prüfstein für die Kooperationsfähigkeit zwischen der Stadt Frankfurt und der übrigen Region werde. Doch der Kämpfer für die Zusatzgleise entlang der S6 fand zugleich versöhnliche Worte in Richtung Bankenmetropole und betonte, mit „Frankfurt 2010“ werde die Tunneloption keineswegs verbaut, falls sich diese in Zukunft tatsächlich als verkehrlich notwendig und finanzierbar erweisen sollte. Gnadt denkt in Stufen - und akzeptiert die Konsequenzen auch im eigenen Bereich. So sei der weitergehende Gleisusbau der Main-Weser-Bahn über Bad Vilbel hinaus nach Friedberg und Giessen zwar sinnvoll und wünschenswert, jedoch angesichts der Fülle der regionalen Bauprojekte im ersten

Schritt noch nicht realisierbar.

Auch der Landrat des Main-Kinzig-Kreises, Karl Eyerkauf (SPD), begrüsst nachdrücklich Poschs Vorstoss und bot seine Unterstützung bei der Umsetzung an. Gerade im bevölkerungsreichsten Landkreis Hessens brauche man wegen der starken Verkehrsströme Richtung Hanau und Frankfurt dringend Verbesserungen und keine weiteren Verzögerungen beim Ausbau der lange vernachlässigten Schieneninfrastruktur im Osten der Rhein-Main-Region. Die Herstellung der Viergleisigkeit der Kinzigtalbahn zwischen Hanau und Gelnhausen sowie neuer Direktverbindungen „nach Frankfurt, zum Flughafen und nach Wiesbaden“ hätten aus Sicht des Kreises hohe Priorität. Beim nordmainischen Bahnkorridor werde eine Verbesserung des Schienenangebotes „nach modernsten Gesichtspunkten und mit dem größten Erschließungsgrad für die Bevölkerung, insbesondere der Stadt Maintal, angestrebt“.

Das Meinungsbild in Frankfurt selbst bleibt gespalten. Als giftiges Abschiedsgeschenk bescheinigte der scheidende Ex-Planungsdezernent und Tunnelprotagonist

Dr. Martin Wentz (SPD) ausgerechnet dem pragmatischen RMV-Visionär Sparmann, nur fünf Jahre weit zu denken. Dabei hatte Wentz noch im September 1999 im Gespräch mit Pro Bahn&Bus beteuert, Frankfurt 21 vorrangig aus verkehrlichen Gründen voranzutreiben. Nun jedoch, wo diese Karte erkennbar nicht mehr sticht, wird die wahre Motivation für das Freiräumen von Gleisfeldern deutlich: Stadtentwicklung auf Kosten der Fahrgäste und der Umlandfinanzen unter Zuhilfenahme vorgeschobener Verkehrsargumente. Der Wentz'sche Vorbildverweis auf Stuttgart, wo Land und Stadt „für ihren Tunnel 5 Milliarden DM locker gemacht“ hätten, macht deutlich, wieviel öffentliche Gelder Poschs Initiative für weit Sinnvolleres gerettet hat.

Die Industrie- und Handelskammer Frankfurt verfolgt neuerdings eine sowohl-als-auch-Strategie und fordert, die Beseitigung der Engpässe im Schienennetz rund um Frankfurt in das 3,1-Mrd-Projekt Frankfurt 21 zu integrieren. Woraus man messerscharf schluss-

folgen kann, dass genau das bislang offenbar gar nicht vorgesehen war...

Doch die nachdenklichen Stimmen gewinnen auch in Frankfurt zusehends an Einfluss. Der SPD-Unterbezirksvorsitzende Franz Frey kündigte Ende April auf einem Parteitag an, sich künftig sehr eingehend mit dem Fernbahntunnel beschäftigen und externen Sachverständigen hinzuzuziehen zu wollen. Nicht nur die Sozialdemokraten beabsichtigen, nach Klärung der neuen Mehrheitsverhältnisse im Stadtparlament möglichst zügig einen breiten Dialog um Nutzen und Konsequenzen der verschiedenen Ausbaulösungen für den Frankfurter Hauptbahnhof zu führen.

Derweil ist über das Ergebnis des Vorprojektes zu „Frankfurt 21“ offiziell noch wenig bekannt. Herbert Wildhardt, ehemaliger Projektleiter von „Frankfurt 21“ und inzwischen zum bundesweit obersten Knoten-Planer aufgestiegen, weist auf die noch bevorstehenden und alles andere als leichten Finanzierungsverhandlungen hin. Die offizielle Marschrichtung der DB dürfte unter dem politisch erkaufte Realisierungsdruck für Stuttgart 21 sowie dem jahrelangen DB-eigenen Tunnelwerben zu sehen sein. Anders ausgedrückt: Ökonomischer Vernunft folgend, würde Mehdorn Poschs „Frankfurt 2010“ lieber heute als morgen umgesetzt sehen, aber das offen zu sagen kann er sich derzeit wohl kaum leisten.

Überschlägige Nutzen-Kosten-Betrachtungen zu Frankfurt 21 sollen wenig berauschende Ergebnisse erbracht haben. Und selbst wenn man unterstellt, dass der volkswirtschaftliche Nutzen die Kosten knapp übersteigt: Um wieviel freundlicher könnte dieses Verhältnis aussehen, wenn im Zuge von Frankfurt 2010 mit deutlich geringe-

rem Finanz- und Verwaltungsaufwand ähnlicher Verkehrsnutzen erzielt würde?

Dies umso mehr, als fundierte Aussagen über die Förderfähigkeit der einzelnen Komponenten einer Tunnellösung noch völlig fehlen - schliesslich ist Städtebau aus ÖV-Fördertöpfen nicht alimentierbar. Und auch eine andere Finanzierungssäule wackelt. Das aktuelle Debakel um das „Urban Entertainment Center“ auf dem flugs freigeräumten Frankfurter Hauptgüterbahnhofsgelände stellt die städtebauliche Kahlschlagstrategie 'Erstmal weg mit den Gleisen - was danach kommt, wird sich schon finden' vehement in Frage. Selbst Wentz warnt: „Die Sogkräfte, die Berlin ausübt, haben ihren Höhepunkt noch lange nicht erreicht“. Ob Frankfurt die vier Hochhausstandorte ausgerechnet auf dem künftigen Gleisvorfeld-Kern (anstatt einige Meter daneben auf ohnedies überflüssigen Nebengleisflächen) *um jeden Preis* benötigt, steht mehr denn je in den Sternen. Doch durch eben diese vier Hochhäuser erreichen sich - irgendwann in 20 Jahren - jene Fahrgastzuwächse, die die Tunnelbefürworter gern exklusiv auf ihrer Haben-Seite verbucht sähen.

Zur Soll-Seite merkte RMV-Chef Sparmann kritisch an: „Während der Bauzeit werden wir mehr Fahrgäste verlieren, als wir wieder dazugewinnen können“. Hinter dem 'wir' verbirgt sich die gern übersehene Tatsache, dass diese Einnahmeverluste einer ganzen Dekade solidarisch von der *gesamten* Verbundregion beglichen werden müssten, sei es in Form zusätzlicher Finanzmittel oder gar als Streichung vorhandener ÖV-Leistungen. So mancher Landrat wird da zu Recht hellhörig.

Minister Posch hat sich also keineswegs leichtfertig oder gar populistisch, sondern vielmehr nach reiflicher Prüfung in seinem Hause hinter jene Position gestellt, die zuvor öffentlich bereits die Fahrgastverbände, einzelne Politiker sowie RMV-Chef Sparmann bezogen hatten. Die Vernunft setzt sich durch - eine gute Nachricht, auch über Hessens Grenzen hinaus. Diese positive Entwicklung wäre ohne die gemeinsame Kraftanstrengung von Pro Bahn&Bus, dem VCD und der Initiative Frankfurt 22 wohl kaum möglich gewesen. Der Alternativvorschlag „Kopfbahnhof mit Köpfchen“ hat seine Wirkung getan, er hat in sachlicher Form die richtigen Fragen gestellt und den Boden für die nun anstehenden Diskussionen und Abwägungen geebnet.

Minister Posch traf mit „Frankfurt 2010“ zweifellos voll ins Schwarze. Er traf zugleich

auch die frisch wiedergewählte Frankfurter OB Petra Roth (CDU), ihren Planungsdezernenten Edwin Schwarz (CDU) sowie Micheal Boddenberg, den neuen Generalsekretär der Landes-CDU aus Frankfurt, allesamt fleissig bekennende Tunnelanhänger. Doch letztlich in die Röhre gucken lediglich jene, die tatsächlich noch immer an die Verheissungen des verschlankten Tiefbahnhofs glauben, ohne dessen mannigfache Konsequenzen verstanden zu haben. Allzuviele sind das gar nicht mehr. So mancher, der in Frankfurt, Wiesbaden oder Berlin die Tunnelpläne noch pflichtschuldigst verteidigt, hat innerlich längst begriffen, dass der Zug zwar wieder rollt - jedoch während des zwischenzeitlichen Stillstandes seine Fahrtrichtung gewechselt hat. Wie das eben so ist bei einer echten Lösung mit Köpfchen. Man könnte es auch 'Lernfähigkeit' nennen.

Ein Engpass im Frankfurter Schienennetz: der Bahnhof Sportfeld. Niveaugleich kreuzen hier Bahnstrecken aus verschiedenen Richtungen und behindern sich damit gegenseitig

Foto: Ch. Behrendt

U-Bahn mit vandalismusresistenter Ausstattung im Test

(og) Ein neues Sitzgefühl für Fahrgäste: Seit Mitte April setzt die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) auf den Linien U1, U2 und U3 einen U-Bahn-Wagen ein, der mit einer neuen Form vandalismusresistenter Sitze ausgerüstet ist. Der blau-grün gemusterte Stoff ist direkt auf die Kunststoffschalen aufgezogen.

Wenn er mit einem Messer aufgeschlitzt wird, quillt, anders als bei den bisherigen Bänken, kein Schaumstoff mehr hervor. Da angeblich gerade dieses Phänomen für die Täter besonders reizvoll sein soll, ist das Interesse des Verkehrsunternehmens groß, diesen „den Spaß zu verderben“. Denn allein durch den Austausch aufgeschlitzter Sitz- und Rückenpolster entsteht der VGF ein jährlicher Schaden von rund 1,7 Millionen Mark.

Im Zuge der Umgestaltung wird der Innenraum der Züge darüber hinaus farblich heller und freundlicher gestaltet. Die VGF befragt ihre Fahrgäste derzeit zu der Beurteilung der Sitze. Da es sich zunächst um einen Versuch handelt, können die Sitze je nach Fahrgastvotum gegebenenfalls noch verändert werden. Bei einer positiven Bewertung will das Verkehrsunternehmen langfristig alle U-Bahn- und Straßenbahnwagen mit ähnlichen Sitzen ausrüsten.

Die umgestalteten Sitze haben ein freundlicheres Design als die alten Kunstledersitze. Foto: VGF

Rodgau-S-Bahn: Acht Millionen Mark für die Beseitigung von Bahnübergängen

(hm) Mit gut acht Millionen DM unterstützt das Land die Stadt Rodgau bei der Beseitigung von drei Bahnübergängen der künftigen Rodgau-S-Bahn. Wie Wirtschafts- und Verkehrsminister Dieter Posch (F.D.P.) sagte, ist die Rodgau-S-Bahn von herausragender Bedeutung für die Entwicklung des Nahverkehrs im Ballungsraum Rhein-Main.

“Sie erschließt mit ihren beiden Strecken nach Dietzenbach und nach Ober-Roden zwei breite Siedlungsbänder und macht den Öffentlichen Personennahverkehr zu einer echten Alternative für die Pendler nach Frankfurt und Umgebung”, hob Posch hervor.

Die Zuwendungen werden für die kommunalen Investitionsanteile der Bahnübergänge “Alter Weg” in Jügesheim, “Dellweg” in Dudenhofen und “Offenbacher Landstraße” in Hainhausen erteilt. “Das Geld ist gut angelegt, denn die Beseitigung der Bahnübergänge ist eine der wesentlichen Voraussetzungen dafür, dass die S-Bahn einen attraktiven Takt anbieten kann”, sagte Posch.

Den Planungen zufolge soll die S-Bahn von Dezember 2003 an alle 15 Minuten in den Hauptverkehrszeiten, alle 30 Minuten zu den übrigen Tageszeiten und samstags nach 18 Uhr sowie sonn- und feiertags stündlich fahren.

Der Minister erläuterte, dass für den Verkehr, der in Hainhausen auf der Offenbacher Landstraße über die dortige Bahnstrecke führt, eine Südumfahrung zwischen der Wilhelm-Leuschner-Straße und der Rodgau-Ring-Straße gebaut werde. Im 2. Bauabschnitt soll eine Fußgängerunterführung einschließlich Rampen errichtet werden. In Jügesheim und Dudenhofen erstrecken sich die Zuwendungen auf den Bau je einer Fußgängerunterführung mit Rampe, wobei die Unterführung in Dudenhofen über eine Treppe mit dem vorhandenen Bahnpfad auf der Westseite der Gleise verbunden werden soll.

*Obertshausen: Neuer Bahnsteig und Straßenunterführung sind bereits in Betrieb. Die Fußgängerzugänge zum Bahnhof werden zurzeit gebaut.
Foto: O. Günther*

Stadtbahn Wiesbaden vor dem Aus?

(gh) Das Ergebnis der Kommunalwahl in Wiesbaden bringt vermutlich das Aus für die geplante Stadtbahn in Wiesbaden. Wie mehrfach berichtet, sollte durch Mitbenutzung der Aartalbahn eine Stadtbahnverbindung von Bad Schwalbach über Taunusstein nach Wiesbaden und durch die Wiesbadener Innenstadt zum Hauptbahnhof und zunächst bis zur Hasengartenstraße gebaut werden.

Die FDP hat in Wiesbaden im Wahlkampf massiv gegen das Stadtbahnprojekt Stellung bezogen und mit teilweise sachlich falschen Aussagen Stimmung gemacht. Dabei ist die Rechnung der FDP aufgegangen, denn rund 12 Prozent der abgegebenen Stimmen entfielen auf die in der letzten Legislaturperiode nicht in der Stadtverordnetenversammlung vertretene Partei. Die CDU, die eine Koalition mit der FDP eingehen will und im vergangenen Jahr noch als vehemente Stadtbahnbefürworterin auftrat, lässt jetzt das Projekt zugunsten der politischen Macht fallen.

Zur Zeit ist nach Abschluss der Grundlagenermittlung im Zuge der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen die Vorplanung in Arbeit. Im Sommer hätte die (konkretere) Entwurfsplanung beginnen sollen. Dieser Auftrag ist noch nicht vergeben, das Projekt Stadtbahn kann also mit Abschluss der Vorplanung gestoppt werden, sagt Jörg Gerhard, Prokurist der Stadtbahngesellschaft. Empfehlenswert sei dies aber nicht. Besser wäre es, das Planfeststellungsverfahren abzuwarten, das Ende 2002/Anfang 2003 abgeschlossen wäre. Dann nämlich hätte man die gesamten bis in jedes Detail gehenden Informationen über die Stadtbahn, könnte genau sagen, wie viele Bäume weichen müssten, wie weit der Abstand der Gleise zu den einzelnen Häusern sei und welche Betriebskosten wirklich entstehen. Dann sei

immer noch Zeit, über den Bau zu entscheiden, eventuell einen Bürgerentscheid durchzuführen - wie ihn jetzt übrigens auch die SPD befürwortet -, ohne dass Fehlinformationen die letztliche Entscheidung beeinflussen, so Gerhard.

Im Rheingau-Taunus-Kreis ist nach Aussage von Landrat Bernd Röttger (CDU) die Stadtbahn eine wichtige Strukturentscheidung für Jahrzehnte und für die Entwicklung des Untertaunus rund um die Kreisstadt Bad Schwalbach bis Taunusstein und Aarbergen unverzichtbar. Für ein Scheitern hat Röttger kein Verständnis. Der Landrat befürchtet, dass die in Aussicht gestellten Finanzmittel des Landes und des Bundes auf Nimmerwiedersehen in Richtung Frankfurt abfließen, wenn hier nicht die Stadtbahn gebaut werde. Röttger: „Dann gucken wir in die Röhre und können uns bei der FDP bedanken“.

Aus Sicht des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) wäre das Aus für die Stadtbahn ein großer Fehler. Man wolle sich aber nicht einmischen, sagt Pressesprecher Peter Vollmer, denn in Verkehrsfragen habe jede Kommune für sich alleine zu entscheiden. Eine Entscheidung gegen die Stadtbahn bedeute aber, dass Wiesbaden „auf viele verkehrspolitische Vorteile verzichtet“. Die Zukunftslösung für den Verkehr sei nun mal die Vernetzung mit der Region. Ein Binnenkonzept nur für eine

Kommune sei nicht geeignet, die Probleme zu lösen und entspreche nicht den verkehrspolitischen Konzeptionen der Zukunft.

Es sei dem RMV völlig unklar, wie Wiesbaden ohne Stadtbahn in Zukunft mit seinem Verkehr fertig werden wolle. Auch

aus finanziellen Erwägungen heraus ist aus Vollmers Sicht der Verzicht auf die Stadtbahn unklug. Wiesbaden sei mit der Aufnahme in die Förderprogramme schon sehr weit gekommen. Bei einem Aus für die Stadtbahn werde das Land die Fördermittel für die anstehenden Großprojekte im Raum Frankfurt verwenden.

Umbau des Wiesbadener Hauptbahnhof erneut verschoben

(gh) Der Wiesbadener Hauptbahnhof wird umgebaut. Und wann ? Diese Frage kann wohl niemand beantworten. Bereits Ende der 80er Jahre wurde das Restaurant im Hauptbahnhof wegen des anstehenden Umbaus geschlossen. Inzwischen wurde viel geplant - und ebenso viel wieder verworfen.

Nachdem Mitte der 90er Jahre vom damaligen Bahnchef Ludewig die Sanierung von 26 wichtigen Bahnhöfen, darunter auch Wiesbaden, angekündigt wurde, dachte man, dass einem Beginn der Bauarbeiten nichts mehr im Wege stünde. Der Bahnhof gehöre zu den architektonischen Höhepunkten in Deutschland. Das komplette Gebäude würde saniert, Bahnsteigausstattung, Informations- und Wegeleitsysteme sowie die Fahrgastinformationen komplett erneuert und die Bahnsteigdächer auf den Fernbahnsteigen verlängert. All das solle 45 Mio. DM kosten. Weiter 15 Mio. DM seien für den Einbau eines 117 Zimmer umfassenden IC-Hotels mit angegliederter Gastronomie vorgesehen.

Im Jahr 1999 wurde dann vom Vorstandsmitglied der DB Station & Service AG Martin Lepper vor Ort der offizielle Startschuss der Sanierung gegeben. Ein großes Transparent an der Fassade warb für die neu einzurichtenden Ladenflächen. Mitte des vergangenen Jahres bewilligte das

Land Hessen einen Zuschuss von 6,6 Mio. DM für die Sanierung des Gebäudes. Mit der Stadt Wiesbaden gab es einen Gesprächstermin zur Baustelleneinrichtung. Und dann ... geschah nichts mehr!

Nach Aussagen der Bahn verzögert sich das Projekt wegen Finanzierungsproblemen auf unbestimmte Zeit. So werden also die neuen ICE-Züge, die ab Dezember 2002 über die Neubaustrecke Köln - Rhein/Main Wiesbaden anfahren, in einen heruntergekommenen Bahnhof einlaufen. Die Reisenden werden keine Gastronomie und eine Toilettenanlage der Vorkriegszeit vorfinden und sich über die Absperrungen am Querbahnsteig wundern, die wegen der Gefährdung durch herabstürzende Deckenteile aufgestellt wurden.

Auch der Bahnhofsvorplatz, den die Stadt Wiesbaden nach erfolgtem Bahnhofsumbau umgestalten möchte, wird sich unverändert zeigen. Aber das hängt auch noch mit dem geplanten Abriss der Haupt-

post und eines Neubaus auf dem Gelände zusammen. Und dies ist eine weitere endlose Geschichte in Wiesbaden.

Lärmsanierung an den Bahnstrecken im Rheintal beginnt

(gh) Nach den nun vorliegenden Gutachten über Lärmschutzmaßnahmen im mittleren Rheintal werden sich die Sanierungskosten auf rund 316 Millionen Mark summieren. Hiervon entfallen 273 Millionen Mark auf Rheinland-Pfalz und 43 Millionen Mark auf Hessen.

Dies entspricht in etwa den Anteilen der Länder am Lärmsanierungsgebiet auf beiden Rheinseiten zwischen Rolandswerth (Landkreis Ahrweiler) und Mainz sowie zwischen Rheinbreitenbach (Landkreis Neuwied) und Wiesbaden.

Vorrangige Maßnahmen der Lärmsanierung sind regelmäßiges Schienenschleifen und passive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzfenster und Lärmschutzwände, wobei besonderer Wert auf eine möglichst geringe Beeinträchtigung des

Landschaftsbildes gelegt werden soll. Für den Einbau von Lärmschutzfenstern können die betroffenen Hauseigentümer Zuwendungen in Höhe von 75 Prozent der Kosten erhalten. Ingenieurbüros haben jetzt mit den Detailmessungen begonnen. Mit den ersten Investitionen in Lärmschutzwände ist nach Angaben der Minister erst Ende 2001 zu rechnen, zuvor seien Planfeststellungsverfahren und die Abstimmung mit den Betroffenen und den Trägern öffentlicher Belange abzuschließen.

Pro Bahn & Bus an der ICE-Strecke: Probefahrten ab Oktober 2001

(hpg) Die Teilnehmer des Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus erhielten anlässlich einer Tagesfahrt zur ICE-Strecke Köln-Rhein/ Main viele neue Informationen aus erster Hand: Bereits Anfang Juli 2001 sollen auf der gesamten Strecke die Gleise verlegt sein. Danach beginnt die Installation von Oberleitung und Sicherungstechnik. Ab Oktober sind die ersten Probefahrten zwischen Frankfurt und Idstein/Taunus geplant.

Bei diesen sogenannten „Hochstastfahrten“ werden die Geschwindigkeiten stufenweise bis auf 300 Stundenkilometer gesteigert, um Oberbau, Fahrleitung und Witterungseinflüsse zu testen. Zum 1. Dezember 2001 soll der Fahrdraht komplett fertiggestellt sein. Ab Juni 2002 ist

ein zweimonatiger Probetrieb unter fahrplanmäßigen Bedingungen, jedoch noch ohne Reisende geplant. Nach der angestrebten offiziellen Betriebsaufnahme zum 1. August 2002 findet zunächst ein „Pendelverkehr“ zwischen dem Rhein-Ruhr- und dem Rhein-Main-Gebiet statt. Erst mit der

Umstellung des Jahresfahrplanes am 14. Dezember 2002 erfolgt die Einbindung der Strecke in das deutsche und internationale Streckennetz.

Am Bahnhof Limburg wurde den Teilnehmern zunächst der geplante Umbau für den Bus-Shuttle und die behindertengerechten Zugänge zu den Bahnsteigen erläutert. Im ICE-Gebiet begrüßte Hans-Georg Zimmermann, Pressesprecher der DB BauProjekt die Gruppe, bevor Dipl.-Ing. Gunnemann die baulichen Besonderheiten der Lahntalbrücke und das System der festen Fahrbahn vorstellte. In Montabaur gab Dipl.-Ing. Jürgen Pfeiffer von DB Netz einen Einblick in die elektronische Stellwerkstechnik und Udo Kampschulte,

stellvertretender Pressesprecher der DB BauProjekt erklärte die technischen Details an den erst wenige Tage zuvor verlegten Hochgeschwindigkeitsweichen. Abschließend besuchte die rund fünfzig Personen umfassende Gruppe die Überleitstelle Frauwald bei Idstein. Dort werden über ein Baugleis zur Strecke Limburg-Niedernhausen seit Ende März die jeweils 120m langen Schienen angeliefert. Als Lokomotiven der Arbeitszüge sind bis zu drei ehemalige Werkslokomotiven der Buna-Werke (V180) im Einsatz, die mit ihren jeweils 2000 PS in der Lage sind, die über 500t schweren Züge über das steile Baugleis (52 Promille) zur Neubaustrecke zu ziehen.

Bahnhof Limburg: rechts sieht man einen Teil der Bahnsteigkante, die bereits gesetzt ist. Im Häuschen links ist Stellwerkstechnik untergebracht

Blick von der Lahntalbrücke Richtung Limburger Tunnel. Während rechts der Trog für die feste Fahrbahn bereits gegossen ist, werden links noch die Gießformen gebaut

*Elegant spannt
sich die
Lahntalbrücke
über das Tal*

Gegenüber dem Bahnhof Limburg sind die Bauarbeiten in Montabaur schon viel weiter: Im Vordergrund die Trasse der Neubaustrecke. Im Bahnhof sind die Bahnsteige bereits fertig. Der rechte Regionalteil des Bahnhofs ist schon seit Mitte letzten Jahres in Betrieb. Neben dem umfangreichen Tonerdeverkehr wird hier auch der Regionalverkehr der Strecke Limburg - Siershahn abgewickelt.

Das Stellwerk im neuen Bahnhof Montabaur. Es dient nur dem Regional- und Güterverkehr. Die Neubaustrecke selbst wird bei Betriebsaufnahme fast komplett von Frankfurt aus gesteuert.

Alle Fotos: J. Lerch

Darmstadt Hauptbahnhof: „ICE-Halt oder Provinzbahnhof“

(gh) Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus ist gegen einen ICE-Bahnhof fernab der Darmstädter Innenstadt am Autobahnkreuz. Zur Verknüpfung mit dem regionalen Schienenverkehr und den Straßenbahn- und Buslinien ist ein ICE-Halt am Hauptbahnhof zwingend erforderlich.

Pro Bahn & Bus warnt vor „Limburger Verhältnissen“. An der in einem Jahr in Betrieb gehenden Neubaustrecke Köln - Rhein/Main wird gerade fernab jeglicher Siedlungsstrukturen ein Bahnhof auf der grünen Wiese gebaut. ICE-Kunden die per Bus oder Schiene nach Limburg reisen, müssen dann vom Limburger Bahnhof per Shuttle-Bus 10 Minuten lang zum ICE-Bahnhof chauffiert werden. Inklusive Umsteigezeit ergibt sich damit für den Weg zwischen Stadtbahnhof und ICE-Bahnhof in Limburg eine Reisezeit von etwa 20 Minuten. Würde der ICE direkt in der Domstadt halten, ergäben sich dagegen nur Umsteigezeiten von maximal 10 Minuten.

In Darmstadt kommt verschärfend hin-

zu, dass es nicht nur einen zentralen Umsteigepunkt gibt. Neben dem Hauptbahnhof ist auch der Luisenplatz ein wichtiger Verknüpfungspunkt mit vielfältigen Anschlussbeziehungen zwischen den einzelnen Straßenbahn- und Buslinien.

„Der ICE-Halt Darmstadt wird nicht nur von der Stadt, sondern in erheblichem Maße auch vom Umland leben. Eine optimale, schnelle Umsteigesituation zum ICE kann es daher nur am Hauptbahnhof geben, weil dort alle Linien zusammenlaufen“, betont Verbandsvorsitzende Petra Becker in einer Pressemeldung. „Nicht die finanziell günstigste Bahnhofsvariante, sondern die für ein integriertes Verkehrskonzept beste Lösung muss zum Zuge kommen.“

Neues Nachtfahrtenkonzept in Darmstadt

(gh) Drehscheibe für den Nahverkehr in der Region ist der Luisenplatz in Darmstadt. Bisher endete das Angebot der HEAG-Verkehrs-GmbH mit der sogenannten Sternabfahrt um 0.15 Uhr. Das neue Nachtfahrtenkonzept der Dadina für Wochenenden sieht ab Juni auf den Linien 7, 9 und H Freitag und Samstag nachts um 1.19 Uhr und 2.19 Uhr zusätzliche Fahrten vor. Ab dem Sommerfahrplan bietet die Linie H zudem Anschlüsse an die S-Bahn aus Frankfurt um 0.54 Uhr und 1.54 Uhr im Hauptbahnhof.

An der Wartehalle in Eberstadt bestehen dann jeweils zwei neue Anschlüsse zur Linie P nach Pfungstadt und den neuen Nachtbus nach Seeheim-Jugenheim,

Bickenbach und Alsbach. Zum Konzept gehört auch, dass es bei den Linien der Verkehrsgesellschaft Untermain 5502 (Richtung Groß-Zimmern), 5503 (Richtung

tung Reinheim) und 5512 (Richtung Groß-Umstadt) ab Juni am Abend Umsteigemöglichkeiten mit HEAG-Bussen und -Bahnen gibt.

Die Linie 5503 wird abends über Roßdorf fahren und die Linie 5502 ergänzen. Die letzte Fahrt der Linie 5512 ab dem Darmstädter Hauptbahnhof um 2.15 Uhr soll ab Mitte des Jahres über Reinheim hinaus nach Groß-Umstadt verlängert werden. Die Fahrten der Linie 5513 werden ab Juni so starten, dass Anschlüsse an die S-Bahn sichergestellt sind. Für die Expresslinie 5515 sind in dem Konzept an Wochenenden Fahrten von Gräfenhausen

um 23.01 Uhr über Weiterstadt und Riedbahn nach Darmstadt geplant. Zurück geht es ab Luisenplatz um 23.48 Uhr über Riedbahn und Weiterstadt nach Gräfenhausen. Danach schließt sich freitags und samstags der Nachtverkehr mit dem Bus nach Gräfenhausen 0.46 Uhr über Weiterstadt nach Darmstadt an. Um 1.20 Uhr und 2.20 Uhr geht's ab Luisenplatz zurück.

Weiter bestehen über die Linie 5507 am Dieburger Bahnhof freitags und samstags um 1 Uhr Anschlussverbindungen nach Ober-Roden, Groß-Umstadt, Groß-Zimmern und Reinheim.

Förderung des ÖPNV im Kreis Bergstraße

(gh) Der Kreis Bergstraße erhält auch im Jahr 2001 Landesmittel zur Verbesserung der Infrastruktur. Die Mittel in Höhe von 1,2 Millionen Mark sind vom Kreis als Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zur Verbesserung des lokalen ÖPNV einzusetzen.

Damit werden nicht nur kreiseigene Vorhaben gefördert, sondern auch Planungen der Kommunen. In Zeiten knapper Kassen herrschte hier oft Zurückhaltung seitens der Kommunen. Wie bereits im Vorjahr liegen auch in diesem Jahr mehr Mittelanmeldungen der Kommunen vor, als Finanzmittel zur Verfügung stehen.

Der Kreisausschuss hat beschlossen, die Fördermittel nach unterschiedlichen

Förderquoten für lokale Busleistungen, regionale Busleistungen und Linientaxiverkehre zur Verfügung zu stellen. Der Kreisverwaltung liegen Anträge der Kommunen Bensheim, Biblis, Bürstadt, Groß-Rohrheim, Heppenheim, Lampertheim, Lautertal, Lorsch, Neckarsteinach und Rimbach vor. Des weiteren wurden Fördermittel von den Stadtwerken Viernheim und einem Busunternehmen aus Bensheim beantragt.

Die Hessenschiene: Für Mitglieder kostenlos!

Eine Mitgliederanmeldung finden Sie am Ende der Hessenschiene

Sanierungskonzept für den Güterverkehr der Deutschen Bahn Konzentration auf 1.400 Güterverkehrsstellen

(og) Die DB Cargo, der Güterverkehr der Deutschen Bahn, will den Verkehr mit Einzelwagen bis 2004 aus der Verlustzone herausführen. Rund 40 % der 75 Milliarden Tonnenkilometer des DB-Güterverkehrs werden im Einzelwagenverkehr befördert. Die übrigen Leistungen werden durch Transporte im geschlossenen Zugverband (Ganzzugverkehre) und im Kombinierten Ladungsverkehr (Container) erbracht. Das Unternehmen wickelt heute mit rund 320 Großkunden 85% der Umsätze ab. Die übrigen 7.000 Einzelkunden tragen lediglich 15% zum Umsatz bei.

Für den Verkehr mit Einzelwagen liegt nun mit MORA C (Marktorientiertes Angebot Cargo) ein Sanierungsprogramm vor, das sukzessive bis 2004 umgesetzt werden soll. Zahlreiche der bundesweit 2.100 Güterverkehrsstellen und die dazu gehörigen Gleisanschlüsse werden ungenügend genutzt - der Betrieb deckt in vielen Fällen nicht einmal die Kosten für Lokomotiven und Lokführer. Unregelmäßiges Aufkommen und der oft lange Weg der Waggons vom Versender zum Rangierbahnhof, verbunden mit häufigem Rangieren, verursachen Kosten, die nicht durch die Einnahmen gedeckt werden. Dies führt jährlich zu Verlusten in dreistelliger Millionenhöhe. Jede einzelne Güterverkehrsstelle wurde deshalb seit April 2000 auf ihre Wirtschaftlichkeit und ihr Potenzial untersucht. Berücksichtigt wurde auch die zu erwartende Marktentwicklung.

Das Ergebnis der Analyse lautet: DB Cargo wird rund 1.400 Güterverkehrsstellen weiterhin bedienen - dies entspricht mehr als 50% der heutigen Güterverkehrsstellen. Die Bedienung der übrigen Stellen wird bis zum 31.12.2001 eingestellt.

Hiervon sind lediglich ca. 10% des Umsatzes im Einzelwagenverkehr betroffen. Das entspricht maximal 5% des Umsatzes von DB Cargo und knapp 1% des gesamten Marktes im Güterfernverkehr.

Mit dem Konzept MORA C hat das Unternehmen für Hessen eine sogenannte „Positivliste“ vorgelegt. Darin sind lediglich noch 75 Verladestellen vorgesehen, wovon nur 34 ohne Einschränkung bedient werden sollen.

Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus bezweifelt, dass die getroffenen Maßnahmen mehr Güter auf die Schiene bringen. „Die wirtschaftlichen Verluste in diesem Marktsegment sind nur sehr kurzfristig betrachtet worden. Es fehlt der Blick fürs Ganze“, sagt die Pro Bahn & Bus - Vorsitzende Petra Becker.

Der Verband fordert von der Deutschen Bahn, dass sie die gekündigten Gleisanschlüsse nicht abbaut, sondern anderen Eisenbahnunternehmen den Marktzugang ermöglicht. Für überfällig hält Pro Bahn & Bus ein Marketingkonzept der DB Cargo, um Neukunden zu gewinnen. „Der einseitige Abbau von Leistungen ist kein zukunftsorientierter Weg“.

Von der Rosskur zur Rostspur (und der Hauch einer Morgenröte) **MORA C in Hessen**

(fl) MORA C, das "Marktorientierte Angebot" für den Güterverkehr der Deutschen Bahn AG, lenkt momentan die Aufmerksamkeit auf diesen Bereich des Schienenverkehrs. Dabei kann die wohlüberlegt-positive Formulierung "marktorientiertes Angebot" kaum darüber hinweg täuschen, dass es sich um einen weiteren Akt des Kahlschlags handelt. In Verlautbarungen der Bahn wird immer wieder betont, es drehe sich bei den betroffenen Güterverkehrsstellen nur um jene, mit denen in der Summe weniger als 10 Prozent des Umsatzes getätigt würden.

Das dürfte stimmen, wirft aber die in der Diskussion um den Schienenverkehr immer wieder zu hörende Frage auf, ob nach Jahrzehnten des Niedergangs allein die verbleibenden Fahrgast- bzw. Tonnagezahlen als Planungsgrundlage dienen dürfen, oder ob ein Personenverkehrshalt, ein Gütertarifpunkt oder eine Strecke nicht vielmehr nach dem Potenzial des lokalen Einzugsgebietes zu beurteilen ist.

Einem nach Vereinigung beider Staatsbahnen, Umwandlung in privatrechtliche Strukturen, häufigen Wechseln an der Spitze, Regionalisierung des Nahverkehrs und weiteren Unruhefaktoren sich momentan sehr, sehr langsam erholenden Image des Schienen-Personenverkehrs in Deutschland steht eine Wahrnehmung in Sachen Güterverkehr gegenüber, die nur eine Bezeichnung verdient: katastrophal. Aus den zahlreichen Gründen, die zum fast vollständigen Niedergang des Güterverkehrs außerhalb der Ballungsgebiete geführt haben (und keineswegs ausschließlich der Deutschen Bahn AG bzw. deren Vorgängerinnen anzulasten sind), seien hier drei Beispiele kurz herausgearbeitet:

Verlust von Expressgut, Stückgut und Reisegepäck auf der Schiene

Die als Ersatz konzipierten Dienstlei-

stungen erinnern größtenteils nur noch dem Namen nach an Schienentransport ("Bahntrans"); unter anderem auch deshalb, weil der Aufbau geeigneter Schnittstellen zwischen Straßen- und Schienentransport in einem frühen Stadium steckengeblieben ist. Eines von bundesweit insgesamt 41 als Schnittstelle konzipierten "Güterverkehrszentren" hätte in Wetzlar gebaut werden sollen. Stattdessen verfügt "Bahntrans" heute über eine Speditionshalle im benachbarten Solms-Oberbiel. Das Unternehmen ist zumindest für Mittelhessen ein reiner Straßentransporteur; die zum Bau des Güterverkehrszentrums vorgesehene Fläche in Wetzlar wird mittlerweile andersweitig verplant.

Das (vorläufige ?) Scheitern des Hoffnungsträgers "Cargosprinter"

Wer sich in der Vergangenheit oder auch heute - wo noch möglich - die "Produktionsweise" des Einzelladungsverkehres einmal anschaut, wird mehr über die miserable Konkurrenzsituation zwischen Schiene und Straße erfahren, als aus mancherlei Statistik zu lesen ist. Zeit- und personalaufwändiges Rangieren gehört zum Alltag der "Cargo-Bedienung" ebenso wie das

Warten auf freie Fahrplantrassen an den teilweise im Personenverkehr wieder gut frequentierten Schienenstrecken. Manchmal dauert es eine halbe Stunde oder länger, bis ein wenige Meter entfernt liegender Gleisanschluss seine Waren erhält oder abgeholt bekommt, weil erst eine Zugfahrt aus der Gegenrichtung abgewartet werden muss. Der nahezu vollständige Rückbau aller nicht regelmäßig genutzten Kreuzungs- und Überholgleise sowie der Blockstellen hat die Situation teilweise drastisch verschärft. Nicht selten treten Waggons ihren Weg erst einmal in die Gegenrichtung an, um dann - am Ausgangsbahnhof vorbei - dem nächsten Knotenbahnhof zuzustellen zu werden. Bis die Ladung "ihren" überregionalen Güterzug in Richtung des Zielortes erreicht hat, vergehen nicht selten 12 oder mehr Stunden. Innovationen wie die funkferngesteuerte Lokomotive, die einen Teil des Rangierpersonals einspart, wurden nur sehr zögerlich umgesetzt, von der automatischen Kupplung ganz zu schweigen.

Der Cargosprinter hätte den aufwändigen Vor- und Nachlauf zwischen Gleisanschluss und Knotenbahnhof auf den

Aufwand reduziert, den auch eine einzelne Zugfahrt ohne Rangiermanöver verursacht, vergleichbar beispielsweise mit der Fahrt eines Nahverkehrstriebwagens. Die Einheiten benötigten dank automatischer Kupplung auch in den Knotenbahnhöfen kein weiteres Personal. Nach einer Erprobungsphase Ende der 90er Jahre, in die u.a. die in Hessen gelegene "Cargocity Süd" am Frankfurter Flughafen eingebunden war, wird das Projekt momentan nicht erkennbar weiter verfolgt.

Die Stilllegung fast aller "Güterstrecken"

Ein besonders fatales Signal in der Öffentlichkeit wurde dort gesetzt, wo verladewilligen oder sogar auf den Schienentransport angewiesenen Unternehmen die Bedienung gekündigt wurde. Ein Unternehmen, welches seinen Kunden eine Ware oder Dienstleistung verweigert, hat in unserem auf Angebot, Nachfrage und Wettbewerb ausgerichteten Wirtschaftssystem nun einmal mit einem ganz besonders ausgeprägten Argwohn der Öffentlichkeit zu rechnen. Dabei gehören zur "Öffentlichkeit" selbstverständlich auch die

*So hätte es die Bahn am liebsten: Ein Ganzzug, der ohne Rangieren vom Start zum Ziel fährt
Foto: J.Lerch*

verbleibenden Kunden sowie die potenziellen Partner, in diesem Fall beispielsweise Speditionen, aber auch die Unternehmerverbände etc..

Als besondere Verlierer haben sich in den letzten Jahren die Strecken erwiesen, die ausschließlich dem Güterverkehr dienen und wo keine Mischkalkulation mit dem Personenverkehr mehr möglich war. Selbst dann, wenn noch zufriedenstellende Umsätze getätigt wurden und die Trassierung der Strecke eigentlich komplikationslos war, so dass auch langfristig ein kostengünstiger Unterhalt für die ohnehin abgespeckten Belange des reinen Güternahverkehrs möglich gewesen wäre, wurden Anschlüsse gekündigt und Strecken stillgelegt. Aktuelle hessische Beispiele für solche Linien sind die Strecken Hungen-Laubach sowie Dillenburg-Ewersbach. Eine Betrachtung der Wechselwirkung zwischen der Geschäftspolitik von DB Netz und DB Cargo bietet sich im Fall der "Güterstrecken" an, sprengt aber den Rahmen dieses Beitrages. Daher an dieser Stelle nur der Hinweis, dass für den Weiterbetrieb der 16 km langen sehr einfach trassierten Strecke Dillenburg-Ewersbach eine Zahlung in Höhe von 12 Millionen DM von DB Cargo an DB Netz fällig geworden wäre. Wohlgemerkt: Unabhängig von den laufenden Kosten im Rahmen des Trassenpreis-Systems.

Potenziale erkennen...

Es ist kaum vorstellbar, dass der in Hessen an zahlreichen Standorten produzierende Buderus-Konzern auch nur über einen einzigen Zweigbetrieb verfügen soll, der nicht in Schiene-würdigem Umfang Güter empfängt oder versendet. Tatsächlich wickelt Buderus aber nur in Breidenbach bei

Biedenkopf und Wetzlar Verkehr über die vorhandenen Gleisanschlüsse ab. In Staffel bei Limburg und Lollar bei Gießen rosten die Gleisanschlüsse seit Jahren vor sich hin. In Hirzenhain im Vogelsberg wurde die gesamte Bahnlinie demontiert. Die Gründe, die zu einer weitgehenden Abwendung Buderus' von der Schiene geführt haben, mögen unterschiedlichster Natur gewesen sein. Wichtig wäre es dagegen, die Gleisanschlüsse gemeinsam mit der Firma zu erhalten, um beim Vorliegen günstiger Angebote - die auch von Privatbahnen kommen können - den Verkehr wieder aufnehmen zu können. Eine besondere Verantwortung kommt hier DB Netz zu.

... und die Regionalisierung fördern

Nach ca. 5 Jahren Erfahrung mit der Regionalisierung des Schienenverkehrs in Deutschland kann - einzelnen Enttäuschungen zum Trotz - von einem Erfolg dieses Unternehmens gesprochen werden. (Die speziellen hessischen Unzulänglichkeiten, die aktuell mit der Aar-Salzböde-Bahn ein weiteres Opfern fordern, waren bereits wiederholt Gegenstand von Betrachtungen in der Hessenschiene.)

Nun verfügt Hessen leider über keine erhalten gebliebene Tradition der kommunalen Förderung von Güterverkehr. Anders als beispielsweise in Norddeutschland, wo Privatbahnen - also Kommunalbahnen - seit jeher die Nahversorgung ganzer Flächenkreise übernehmen. Dort ist das Bewusstsein ausgeprägter, dass regionale Güterverkehrspolitik im Kreistag zu beginnen hat und im Landtag ihre Fortsetzung findet. Fast alle der norddeutschen Privatbahnen haben seit Beginn der Bahnreform ihren Verkehrsbereich ausweiten können, auch und gera-

Karikatur: Jürgen Janson

de auf DB-Strecken, sowie in Einzelfällen den Personenverkehr wieder aufgenommen. Im hessischen Lahn-Dill-Kreis dagegen war die Ablehnung des Übernahmeangebotes für die Güterstrecke Dillenburg-Ewersbach reine Formsache, obwohl mittlerweile zwei Privatbahnen im Kreisgebiet aktiv sind, deren nördliche - die Hellertalbahn - sogar Dillenburg bedient. Das Beispiel Lahn-Dill-Kreis zeigt: Die Freiheit, über den Personen-Regionalverkehr entscheiden zu können, ist mittlerweile in den Köpfen der Kommunalpolitiker angekommen. Sie hat zur der Fehlentscheidung geführt, die Aar-Salzböde-Bahn stillzulegen, hat aber auch den Anschluss der südlich-

sten Kreisgemeinde an die Taunusbahn forciert. Der Weg zu einem kommunalen Engagement in Sachen Güterverkehr scheint dagegen noch weit und steinig. Hier gibt es noch "die Bundesbahn" in den Köpfen, die angeblich für alles zuständig ist und doch selten etwas macht. In der Tat fehlen ausreichende Förderinstrumentarien, deren sich eine Gemeinde oder ein Kreis bedienen könnte, um in "ihre" Güterstrecke oder Zugangsstelle zu investieren.

Der Hauch einer Morgenröte

Die Entwicklung des Privatsektors im Schienengüterverkehr schreitet voran. Die

Fachpresse konnte in den vergangenen Jahren fast monatlich die Gründung neuer Eisenbahn-Verkehrsunternehmen vermelden, auch wenn sich der Trend momentan ein wenig abschwächt. Daneben sind fast alle etablierten Privatbahnen auf Expansionskurs gegangen und bedienen - wenn sie denn Güterverkehr durchführen - häufig Güterverkehrsstellen, die für DB-Cargo uninteressant geworden sind. Von offiziellen Stellen im Hause DB wird diese Entwicklung seit kurzem sogar verhalten positiv kommentiert, wenn die Geschäftspolitik einzelner Tochterunternehmen auch noch in die andere Richtung weist - vergleiche die Diskussion um die Abgabe altbrauchbarer Loks an Dritte.

Die Teilbereiche des Güterverkehrs, die zuletzt durch ihre hoffnungslos veraltete Produktionsweise auffielen, sind mittlerweile nahezu vollständig aufgegeben. Gedacht sei hier an die Bedienung öffentlicher Ladegleise ohne Verladetechnik oder an das Herankarren von Expressgut mit dem Schubkarren an den Regionalzug mit anschließender Handverladung - übrigens eine Spezialität Deutschlands und anderer verkehrspolitisch schlecht entwickelter Länder, denn beispielsweise in der Schweiz geschieht die Verladung kleiner Güter in Reisezüge palettiert und per Gabelstapler.

Die Aufgabe dieser und vieler weiterer Geschäftsfelder ermöglicht den unverstellten Blick auf die Teilbereiche, die sich in

Zukunft wieder lohnen werden - mehr Optimismus ist in der derzeitigen Situation nicht machbar!

Kombinierter Ladungsverkehr

Der Bau der Umschlag-Anlage in Beiseförth bei Melsungen ist eher als glücklicher Zufall denn als Ergebnis verkehrspolitischen Interesses zu werten. Denn die stark expandierende und ebenso stark auf den Export ausgerichtete Firma Braun Melsungen benötigte einen langfristig gesicherten Zugang zum Netz des kombinierten Ladungsverkehres.

Für Mittelhessen wurde bis Ende der neunziger Jahre seitens der Wirtschaft bei Veröffentlichungen zu Fragen des Güterverkehrs mit einiger Regelmäßigkeit die Einrichtung eines KLV-Terminals gefordert. Momentan ist es in dieser Frage ruhiger geworden, was sicher auch mit dem weiteren Rückzug von DB-Cargo aus der Region zusammenhängt.

Dritte

Dem traditionell in Hessen schwach ausgeprägten Güterverkehr privater Bahngesellschaften - hier ragt eigentlich nur die Bedienung des Baunataler VW-Werks heraus - gesellen sich sehr, sehr langsam weitere Aktivitäten Dritter hinzu. So fährt beispielsweise eine Ostdeutsche Bahngesellschaft Holztransporte ab Lauterbach.

Die Hessenschiene: Günstiger im Abonnement!

Für 20 DM 2 Jahre lang immer druckfrisch direkt nach Hause

Bestellungen bitte an die Geschäftsstelle in Lauterbach

Mit dem „Feurigen Elias“ zur Ausflugstour an die Bergstraße

(gh) Am 19. Mai ist es wieder soweit: Nach gründlichem Frühjahrsputz und mit einem „neuen“ alten Dampfkessel wieder flott gemacht, kann der „Feurige Elias“ der ARGE Historische HEAG-Fahrzeuge wieder zur nostalgischen Ausflugstour an die Bergstraße. Nicht nur Straßenbahnfreunde kommen dabei voll auf ihre Kosten, die Fahrt mit der historischen Dampflok aus dem Jahr 1919 bietet ein amüsantes und preisgünstiges Ausflugsvergnügen für die ganze Familie.

Bereits 1886 gab es ein kleines Straßennetz in Darmstadt. Die Dampflokomotive, mit vier bis fünf Personenwagen behängt, fuhr von der Residenzstadt zum damaligen Truppenübungsplatz in Griesheim und zum beliebten Ausflugsziel nach Eberstadt. Im Jahr 1922 verschwand der „Feurige Elias“ aus dem Straßensbild der Stadt.

An den beiden letzten Maiwochenenden und an den Wochenenden im Juni führt die

Fahrt an die schöne Bergstraße und bietet Gelegenheit, die Vergangenheit und auch ein Stück Darmstädter Geschichte zu erleben. Die Tour beginnt in Darmstadt-Eberstadt an der Haltestelle „Eberstadt/Frankenstein“ und führt bis nach Alsbach. Ausgangspunkt für herrliche Wanderungen. Fahrttermine sind der 19., 20., 24., 26. und 27. Mai sowie der 2., 3., 4., 9., 10., 14., 16. und 17. Juni.

Der Dampfzug-Fahrplan für Mai und Juni 2001

Samstag		Sonn- und Feiertag	
ab Eberstadt/ Frankenstein	ab Alsbach/ Beuneweg	ab Eberstadt/ Frankenstein	ab Alsbach/ Beuneweg
Sa 11.40 Uhr	12.15 Uhr	So 10.10 Uhr	10.45 Uhr
Sa 13.40 Uhr	14.15 Uhr	So 12.10 Uhr	12.45 Uhr
Sa 15.40 Uhr	16.15 Uhr	So 14.10 Uhr	14.45 Uhr
Sa 17.40 Uhr	18.15 Uhr	So 16.10 Uhr	16.45 Uhr
		So 17.45 Uhr	18.15 Uhr

Die Fahrtzeit beträgt jeweils zirka 30 Minuten. Wer lange Wartezeiten vermeiden will, nutzt die Samstagstermine oder die Frühfahrten am Sonntag. Der Fahrpreis (einfache Fahrt) beträgt für Erwachsene 5 DM und für Kinder (4-14 Jahre) 2,50 DM. Familien (zwei Erwachsene mit bis zu drei

Kindern) zahlen 10 DM. Der Zug verkehrt auf der genannten Strecke ohne Zwischenhalt. Fahrkarten gibt's direkt beim Schaffner. Gruppen ab zehn Personen werden gebeten, ihre Fahrtwünsche unter der Telefonnummer 0172/ 692 3991 rechtzeitig anzumelden.

Korbach-Brilon Wald NVV-Linie R4

Wiedereröffnung rückt näher!

(jh) Gingen Bahn AG und NVV ursprünglich noch von Kosten in Höhe von 80 Mio. DM zur Sanierung der Viadukte bei Willingen und Usseln aus, soll eine neue Technik diese Summe nun auf 20 Mio. DM drücken. Hierbei wird Zement in den porösen Betonkern der Pfeiler eingespritzt, ohne dass die ursprünglich tragende Kalksteinverschalung von außen repariert und erneuert werden muss. Am Usselner Viadukt hatte eine sogenannte Probeverpressung ergeben, dass mit dieser Methode die Stand- und Tragfestigkeit wieder herstellbar ist. Grundsätzlich könnte diese Methode viele Nebenstrecken mit ähnlichen Problemen retten. Bahn AG und das Land Hessen arbeiten nun an einem Baufinanzierungsvertrag. Der NVV lässt eine Kosten-Nutzen-Rechnung erstellen.

Ende 2002 soll die Strecke wieder durchgängig befahrbar sein und voraussichtlich sogar vom Zwei- auf Einstundentakt umgestellt werden. Außerdem sollen die Züge über Brilon-Wald hinaus wieder nach Brilon

fahren und so Korbach und Brilon direkt verbinden, was eine deutliche Verbesserung des Angebotes darstellen würde. Vielleicht würde es anders um die Strecke bestellt sein, würde sie nicht zum Vorzeigemodell „Kurhessenbahn“ der Deutschen Bahn AG gehören.

Am Willinger Viadukt wurden bereits in den 90.er Jahren Schutzbrücken angebracht, damit Passanten keine lockeren Steine auf den Kopf fallen (Foto: J. Lerch)

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

Tödlicher Unfall auf der Lahn-Kinzig-Bahn - 2 Tote, Triebwagen schwer

Der Willinger Viadukt ist ebenfalls renovierungsbedürftig (Foto: J. Lerch)

beschädigt

(mhs). Am Nachmittag des 26. Februar 2001 (Rosenmontag) kam es zu einem folgenschweren Unfall an einem Bahnübergang der Lahn-Kinzig-Bahn in der Gemarkung Gießen.

Ein mit zwei Personen besetzter PKW hatte in Höhe der Firma Baustoffe Bieber trotz eingeschaltetem Blinklicht versucht, die Gleise zu überqueren. Dabei wurde der PKW vom herannahenden BLE-Triebwagen 508/509 111 aus Richtung Nidda erfasst und mitgeschleift. Beide PKW-Insassen kamen dabei ums Leben, der Triebwagen sprang mit dem vorderen Drehgestell aus dem Gleis und wurde so schwer beschädigt, dass er aus dem Einsatz gezogen und aufwändig repariert werden musste. Er ist seit Anfang Mai wieder einsatzbereit.

Bis zum Beginn des Wölfersheimer Bahnhofes reicht der erneuerte Gleisabschnitt

Horloffthalbahn Friedberg - Beienheim - Hungen RMV-Linie 31

Gleisbauarbeiten auf der Horloffthalbahn

(ja) Vom 9. - 20. April wurden auf der Horloffthalbahn im Abschnitt Beienheim - Wölfersheim-Södel umfangreiche Gleisbauarbeiten durchgeführt. Dabei erhielt das Gleis einen komplett neues Schotterbett sowie neue Schienen und Schwellen. Es fuhr ein Bus der Butzbach-Licher-Eisenbahn im Schienenersatzverkehr, der wegen der in Berstadt-Wohnbach endenden Züge bis Hungen gefahren wurde. Der Busfahrplan entsprach den Fahrzeiten der Züge. So war

*Leider wurden die sichtbar maroden Weichen des Wölfersheimer Bahnhofes während der Streckensperrung nicht ausgewechselt
(Fotos: J. Lerch)*

gewährleistet, dass die Anschlüsse in Beienheim bzw. Friedberg erreicht wurden. Allerdings war dem Bus der Butzbach-Licher-Eisenbahn das gleiche Schicksal beschieden, wie den Zügen: Sie fuhren bei fünf Fahrten nur bis Berstadt, wo die Fahrgäste ein weiteres Mal in den Bus des Regionalverkehrs Kurhessen umsteigen mussten.

Friedberg - Friedrichsdorf RMV-Linie 15

Modernisierung hat begonnen

(j1) An der Bahnstrecke Friedberg - Friedrichsdorf wurde jetzt an mehreren Stellen mit der lange geplanten Modernisierung begonnen. Die Maßnahmen sehen im einzelnen den Neubau des Haltepunktes Friedberg-Süd (Industriegebiet) sowie die Modernisierung von Bahnsteig-, Gleis- und Signalanlagen vor. Der Kreuzungsbahnhof Rodheim vor der Höhe wird zum Haltepunkt zurück gebaut. Stattdessen werden die Züge zukünftig in Rosbach vor der Höhe kreuzen. Damit verbunden ist auch der Abzug des Fahrdienstleiters in Rodheim, der bis jetzt auch Fahrkarten verkauf-

te. Das Stellen der Weichen und Signale soll zukünftig vom Bad Homburger Stellwerk gesteuert werden.

In den Stationen Burgholzhausen, Rodheim v.d.H. und Friedberg-Süd ist bereits der Bau der neuen Bahnsteige im Gange. Die Bahnsteige werden in einer Höhe von 55 cm erstellt, sodass bei den dort verkehrenden Triebwagen vom Typ GTW2/6 ein höhengleicher Ein- und Ausstieg möglich wird.

Ob der Fahrplan durch den Ausbau besser einzuhalten ist, darf bezweifelt werden. Zwar soll die Streckenhöchstgeschwindigkeit durch den Ausbau angehoben werden. Der zusätzliche Halt führt aber zu einer längeren Fahrzeit, was bei den heute schon engen Anschlüssen in Friedberg und

*Im Bahnhof Rodheim v.d.H. wurde mit dem Bau des neuen Bahnsteigs begonnen.
Der Bahnhof wird später zum Haltepunkt zurückgebaut. Foto: J. Lerch*

Friedrichsdorf zu vermehrten Anschlussverlusten führen dürfte. Da die Strecke nur eine Kreuzungsmöglichkeit besitzt, muss bei Verspätung des einen Zuges immer auch der Gegenzug warten.

Nach Ansicht von Pro Bahn und Bus sollte deshalb überlegt werden, ob der Abschnitt Rosbach - Rodheim nicht zweigleisig ausgebaut werden könnte. Die Trasse dazu ist vorhanden, denn die Strecke war früher schon einmal durchgehend zweigleisig ausgebaut. Die Züge könnten sich dann auf freier Strecke begegnen und auch geringe Verspätungen von 2 bis 3 Minuten würden sich nicht auf die Gegenrichtung auswirken.

Kinzigtalbahn Fulda - Hanau - Frankfurt RMV-Linie 50

Mehr IR am Wochenende

(og) Die DB Reise & Touristik verbessert das Interregio-Angebot am Wochenende. Die Züge 8.53 Uhr von Fulda nach Frankfurt und 18.23 Uhr sowie 20.23 Uhr von Frankfurt nach Fulda fahren ab 10. Juni täglich. Bislang fuhren die Züge an den Wochenenden nur eingeschränkt.

Sinngrundbahn Fulda - Jossa - Gemünden (Main) RMV-Linie 53 Neuer Zug am Morgen

(og) Die Züge der Sinngrundbahn fahren in beiden Richtungen ab Fahrplanwechsel

Bei drei der vier Brücken zwischen Rosbach und Rodheim liegt das vorhandene Gleis in Seitenlage, so dass ein zweites Gleis ohne Probleme daneben gelegt werden kann

Foto: J. Lerch

rund eine Stunde früher. Der erste Zug aus Gemünden erreicht Fulda bereits um 7.02 Uhr. Auf der Strecke fehlt allerdings gänzlich ein Abendverkehr. Der letzte Zug verlässt Fulda bereits um 18.59 Uhr.

Rodgaubahn Offenbach - Ober-Roden RMV-Linie 62

Kein Zugverkehr an Wochenenden

(og) Wegen der Bauarbeiten für die Rodgau-S-Bahn fahren ab dem Fahrplanwechsel am 10. Juni am Wochenende keine Züge auf der Strecke. Als Ersatz wird das Angebot auf der Buslinie 950 verstärkt.

Stadt Wiesbaden: S1, S9

Bahnübergang in Mainz-Kostheim wird beseitigt

(gh) Gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG beabsichtigt die Stadt Wiesbaden den

Bahnübergang im „Steinern-Kreuz-Weg“ in Kostheim zu beseitigen und durch eine neue Straßenführung und eine Fußgängerüberführung zu ersetzen. Die Zuwendung des Landes Hessen hierfür beträgt 2,7 Millionen Mark. Die Maßnahme schließt Investitionskosten von rund 14,6 Millionen Mark ein.

Die Stadtstraße „Steinern-Kreuz-Weg“ kreuzt die Bahnstrecke Wiesbaden - Frankfurt im Südosten von Kostheim und hat eine Hauptverbindungsfunktion zwischen der Bundesstraße 43, die von Gustavsburg kommt, und der Bundesstraße 40 aus Richtung Hochheim. Im weiteren Verlauf stellt die B 40 über die Theodor-Heuss-Brücke die Verbindung zur Mainzer Innenstadt her. Infolge der zahlreichen Zugbewegungen kommt es am Bahnübergang zu erheblichen Wartezeiten. Aus diesem Anlass wird der Bahnübergang durch eine Straßenüberführung und eine neue Fußgängerüberführung ersetzt. Die Straßenüberführung wird in Verlängerung der Zufahrt zur nahe gelegenen Papierfabrik über die Bahnstrecke geführt und bindet außerhalb der Ortslage wieder an die B 40 an. Parallel zur neuen Straße wird ein Radweg angelegt. Die geplante Fußgängerüberführung wird auf Höhe des jetzigen Bahnüberganges errichtet.

Mit dieser Baumaßnahme werde der Verkehrsfluss verbessert und die Belastungen der Anlieger durch Lärm und Abgase deutlich reduziert.

S8, S9

Bahnhof Bischofsheim

Modernisierung des Bahnhofs Mainz-Bischofsheim

(gh) Schon seit Jahren nimmt die Modernisierung des Bahnhofes Mainz-Bischofsheim im Programm des Rhein-Main-Verkehrsverbundes einen vorderen Platz ein. Im anstehenden 3. Bauabschnitt wird nun der Schwerpunkt des Gesamtvorhabens, ein verbesserter und sicherer Zugang für die Fahrgäste zu den Bahnsteigen, in Angriff genommen. Hierfür wurde ein Zuwendungsbescheid des Landes Hessen in Höhe von 2.884.000 DM der Gemeinde Bischofsheim übergeben.

Der vorhandene Fußgängersteg aus den Dreißiger Jahren wird durch eine neue Fußgängerüberführung ersetzt, die als räumliches Stahlfachwerk mit seitlicher Verglasung und Tonnendach ausgebildet wird. Durch eine Verlängerung der Überführung ist die Park-and-Ride-Anlage jenseits der Bundesstraße 43 künftig besser zu erreichen. Zwei Personenaufzüge werden Behinderten und Personen mit Kinderwagen einen bequemen und sicheren Zugang zu den S-Bahnen ermöglichen. Während der Bauzeit ist der Bahnsteig über Treppengänge an der Straßenbrücke zugänglich.

Im Rahmen des 1. und 2. Bauabschnitts hatte das Land bereits Zuwendungen in Höhe von rund 750.000 Mark für eine moderne Bahnsteigausstattung und einer Park-and-Ride-Anlage mit 183 PKW-Stellplätzen bewilligt. Weitere Bauabschnitte, wie die Umgestaltung des Empfangsgebäudes und des Bahnhofsvorplatzes, die Errichtung von Fahrradabstellanlagen so-

wie die Einrichtung einer Bushaltestelle, sind geplant und in das Bahnhofsmodernisierungsprogramm aufgenommen.

Straßenbahn

Kassel: Straßenbahn bleibt in der Königsstraße!

(jh) Die vom Vorsitzenden der „City-Kaufleute“, Jochinger, und von Stadtbaurat Bernd Streitberger aufgegriffene Variante, die Straßenbahn bis 2010 vom Zentrum an den Rand der Innenstadt zu verlagern, ist vom Tisch! Diese Diskussion hatte auch das Projekt der Regiotram immer wieder verzögert, da versucht wurde, die gesamte innerstädtische Trassenführung auf den Kopf zu stellen.

Nachdem unzählige Leserbriefe, Diskussionen an den Wahlständen der Parteien und der Erfolg der Grünen bei der letzten Kommunalwahl (diese Partei war als einzige offensiv für den Verbleib der Tram eingetreten) gezeigt hatten, dass die Kasseler ihre Straßenbahn in der Königsstraße behalten wollen, fielen nun SPD und CDU um und sprachen sich für den Verbleib aus. In einer von der Hessisch-Niedersächsischen Allgemeinen in Auftrag gegebenen Umfrage sprachen sich mehr als 60% der Befragten für einen Verbleib aus, bei den Anhängern der SPD sogar über 85,5%!

Kassel: Lossetalbahn wird bis Helsa verlängert

(hh) Mit dem Sommerfahrplan 2001 fährt die KVG von Kassel nach Helsa im 15- bzw. 30-Minutentakt. Bisher endet die Bahn in Kaufungen-Papierfabrik, wo in den Bus umgestiegen werden muss. Die neue Tras-

se berührt die Gesamtschule Kaufungen sowie eine touristisch interessante Strecke auf ehemaligem DB-Gleis. So wird z.B. die tausend Jahre alte Stiftskirche von Oberkaufungen in einem weiten Bogen umfahren. Das am 8. Juni bei der Wendeschleife Helsa geplante Bahnhofsfest könnte auch für Südhessen interessant sein, da das DB-Wochenendticket in allen NVV-Fahrzeugen anerkannt wird. In zwei bis drei Jahren soll der Straßenbahnverkehr auf der Lossetalbahn bis Hessisch Lichtenau verlängert sein.

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

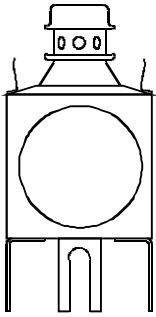
Druck: Druckhaus Gratzfeld, Butzbach
Auflage: 1400 Exemplare, Gedruckt auf Recyclingpapier, Erscheinungsweise: 4 x jährlich, Einzelpreis: 2,70 DM

Erhältlich bei den Bahnhofsbuchhandlungen Bad Nauheim, Darmstadt Hbf, Dillenburg, Frankfurt (M) Hbf, Frankfurt (M) Süd, Friedberg, Gießen, Göttingen, Hanau Hbf, Kassel Hbf, Kassel-Wilhelmshöhe, 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, Hermann Hoffmann, Jens Herrmann, Oliver Günter, Petra Becker, Christian Wallbott, Christian Behrendt, Jonathan Alt, Horst Mader, Hans-Peter Günther, Stefan Sitzmann, Gernot Hornik, Christoph Rink, Friedrich Lang

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:
05. August 2001



Warum der Nikolaus nicht nach Wissenbach kam

Eine Weihnachtsgeschichte zur falschen Jahreszeit

(fl) Dass der Nikolaus seine Reisen gewöhnlich im roten Schienenbus unternimmt, dürfte allgemein bekannt sein. Spannender

ist da sicher die Geschichte vom Ausbleiben des weihnachtlichen Boten im Dillkreis-Dörfchen Wissenbach Anno 2000 und den Gründen, die dazu führten.

"Sonderfahrt des Vereins Aar-Salzböde-Bahn" war in den Sky-News (dem früheren Himmels-Tageblatt) zu lesen, und Knecht Ruprecht sagte: "Da müssen wir hin, da fahren viele Kinder mit, und außerdem kommen wir so am bequemsten von Herborn nach Wissenbach". Eigentlich, so ergab eine Nachfrage beim Zugschaffner, hätte der Zug sogar nach Ewersbach fahren sollen, dem Endpunkt der Dietzhölzalbahn. Doch habe die DB-Netz-Aktiengesellschaft nur eine Fahrt bis Wissenbach genehmigt. "Macht nichts," sagt der Nikolaus zu Knecht Ruprecht, "es ist die letzte Fahrt vor der Stilllegung, da fahren wir mit".

Gesagt getan - schnell die Kinder in Herborn, Dillenburg und Fronhausen beschert und dann - und dann stehen Nikolaus, Knecht Ruprecht, die übrigen Fahrgäste, die Schaffner und der Triebwagenführer vor der wahren Bescherung: Ein Baum, ein kapitaales Exemplar von 15 Metern Länge, versperrt das Gleis. "Der liegt schon ein paar Wochen" sagt der Meister zu seinem Knecht und deutet auf die nicht

mehr ganz frischen Bruchspuren an den Ästen und am Stamm. Von den Herren mit den langen Gesichtern, die sich zuvor als die Initiatoren der Fahrt vorgestellt haben, sind Wortfetzen zu vernehmen, die auf eine tiefe Enttäuschung schließen lassen: "Aber DB-Netz hat doch genehmigt...die müssen doch wissen, ob ihre Strecke befahrbar...das nächste mal nur mit Motorsäge...und mit Dynamit" hört man aus dem Chor der eifrig Diskutierenden heraus.

Der Schienenbus kehrt um, einige hundert Meter zwar nur von Wissenbach entfernt, aber eben doch zu weit, um die Geschenke zu den Kindern von Wissenbach zu schleppen. "Da werden wir wohl mal mit der Rute einen Besuch bei DB-Netz vornehmen!" meint der alte Herr mit dem roten Mantel zu seinem Knecht.

Ob der Nikolaus seine Beschwerde tatsächlich persönlich vorbringen durfte oder ob ein Mitarbeiter der Pressestelle die Prügel einstecken musste - wir wissen es nicht. Wir wissen nur - eine Geschichte wie aus einem falschen Film darf auch mal zur falschen Jahreszeit erzählt werden.

Broschüren und Schriften

Neu im Angebot:

Die Geschichte der Kanonenbahn

DM 29,80

(Günter Fromm) Leinefelde - Eschwege 1880-1945, Leinefelde - Geismar 1880-1992, 3. Auflage. 96 Seiten, ca. 64 s/w Fotos, zahlreiche Gleispläne und Skizzen, 15,5 x 21,5 cm. Verlag Rockstuhl, 2000.

Die Geschichte der Wenigentaft - Oechsener Eisenbahn

DM 29,80

(Harald Rockstuhl) 1912 - 1952. 96 Seiten, ca. 83 s/w Fotos, zahlreiche Gleispläne und Skizzen, 15,5 x 21,5 cm. Verlag Rockstuhl, 2000.

Rückkehr aus dem Morgenland Best-Nr. 01162;

DM 18,00

(Uwe Breitmeier) Die Reise einer deutschen Dampflok von der Türkei nach Darmstadt, 70 Jahre nach ihrer „Abreise“. 194 Seiten, einige s/w Fotos, 14 x 20 cm, gebunden mit Schutzumschlag. Transpress Verlag, 1997.

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 44

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

Gewinnspiel: Ein neues Mitglied für uns - eine Bahncard für Sie

Gewinnen Sie eine Bahncard und fahren Sie ein Jahr zum halben Preis mit den Zügen der Deutschen Bahn AG! Wie? Ganz einfach! Wenn Sie als Pro Bahn & Bus - Mitglied bis zum 31. Oktober 2001 ein neues Mitglied für unseren Verband werben, nehmen Sie automatisch an der Verlosung einer Bahncard 2. Klasse teil. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Ich habe die in der Beitrittserklärung aufgeführte Person als Mitglied geworben. Falls ich die Bahncard gewinne, erhalte ich Nachricht von Pro Bahn & Bus und kann den Gültigkeitszeitraum sowie den Namen der zur Nutzung berechtigten Person frei wählen.

Name: _____

Vorname: _____

Straße: _____

Ort: _____

Tel.: (nur für Gewinnbenachrichtigung): _____