



DIE IM REGEN STEHEN

Karikatur: Jürgen Janson

Impressum

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

Druck Druckhaus Gratzfeld, Butzbach
Auflage 1400 Exemplare

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Hermann Hoffmann, Horst Lorenz, Friedrich Lang, Jürgen Lerch, Hans-Peter Günther, Jürgen Schmied, Stefan Sitzmann, Dr. Heribert Menzel, Andrea Stave, Christian Behrendt, Andreas Christopher, Marc Lerch, Walter Söhnlein, Christian Behrendt

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 04.06.2012

Erscheinungsweise: vierteljährlich
Erhältlich bei den Bahnhofsbuchhandlungen
Bad Kreuznach, Bad Nauheim, Darmstadt Hbf,
Frankfurt (M) Hbf, Frankfurt (M) Süd, Frankfurt (M)
Höchst, Friedberg (Hessen), Gießen, Göttingen,
Hanau Hbf, Kassel Hbf, Kassel-Wilhelmshöhe,
Limburg, Koblenz Hbf, Mainz Hbf, Marburg,
Offenbach (M) Hbf, Rüsselsheim, Wiesbaden Hbf

Abonnement: Acht Ausgaben 18,00 Euro
(Deutschland); 26,00 Euro (Ausland / Luftpost). Der
Bezug ist für Mitglieder von Pro Bahn & Bus
kostenfrei.

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 8 vom 1. Dez. 2010

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit
Genehmigung des Herausgebers. Der Herausgeber ist
berechtigt, veröffentlichte Beiträge in eigenen
gedruckten und elektronischen Produkten zu
verwenden und eine Nutzung Dritten zu gestatten.
Eine Verwertung urheberrechtlich geschützter
Beiträge, Abbildungen etc. ist unzulässig, soweit sich
aus dem Urheberrechtsgesetz nichts anderes ergibt.

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

das Rhein-Main-Gebiet ist Modellregion für Elektromobilität. Das ist gut so, denn die individuelle Mobilität mit Verbrennungsmotoren stößt immer mehr an ihre Grenzen. Öffentliche Verkehrsmittel fahren schon seit weit mehr als einem Jahrhundert elektrisch.

Wussten Sie, dass die erste im Regelbetrieb brauchbare elektrische Straßenbahn vor 128 Jahren zwischen Frankfurt und Offenbach verkehrte? Genau, in jenem Offenbach, wo jetzt mit großem (Bus-)Bahnhof die Linie 103 als Modelllinie für zunächst einen (!) Batteriebus ausgewählt wurde. In den vielen Jahren dazwischen hat Offenbach nicht nur den eigenen Straßenbahnbetrieb eingestellt (1967), sondern auch die traditionsreiche Frankfurter Linie 16 vor die Tore ihrer Stadt verwiesen – im Jahre 1996 und damit zu einer Zeit, als elektrische Nahverkehrsmittel längst wieder zum Synonym für eine lebenswerte Stadt geworden waren. Nicht unerwähnt bleiben soll, dass die Stadt Offenbach 1972 auch noch ihren Oberleitungsbussen den Strom abstellte...

Elektromobilität an Rhein und Main leben am ehesten die Städte Frankfurt und Darmstadt vor. Und auch Mainz vergrößert seinen Elektroanteil deutlich, wenn die „Mainzelbahn“ auf den Lerchenberg fährt. Spannend ist die Frage, wie lange sich ausgerechnet die hessische Kur- und Landeshauptstadt Wiesbaden dem Trend noch verschließen wird und stur am Diesibus festhält. Dank hoher Benzinpreise steigt auch dort die Nachfrage nach bezahlbarem Nahverkehr, Taktzeiten unter 10 Minuten lassen sich aber kaum noch ökonomisch sinnvoll mit Dieselbussen abwickeln.

Elektromobilität zu fördern heißt auch, vorhandene Ressourcen zu nutzen. Wenn zwischen Frankfurt-Höchst und Bad Soden der Fahrdraht hängt, dann sollte er auch benutzt werden. Die Strecke einem Dieselnetz zuzuordnen ist ökologischer Nonsens. Und es heißt beispielsweise auch, das Netz der Fahrradstationen an Bahnhöfen auszubauen, damit Bahnkunden ihre E-Bikes sicher abstellen und – falls erforderlich – aufladen können. Die Fahrradindustrie hat die E-Mobilität in den vergangenen 10 Jahren vorbildlich voran gebracht. Ganz so wie Offenbachs Stadtväter vor 128 Jahren!



Wolfgang Klapdor
Vorsitzender Pro Bahn & Bus e.V.



Pinwand 4
 Tipps und Infos 6



RegioTram im Raum Melsungen 7
 Herkulesbahn in Kassel - Plakat und Pin 8
 KVG bestellt vier weitere Straßenbahnen 9
 Anruf-Sammel-Taxi-Verkehr im Raum Frankenberg 10



HLB: Heute leider Bus 11
 Wallenroder kämpfen um ihren Bahnhof 13
 Münztelefon im Bhf. Lauterbach: Nach 21 Jahren kam das Aus 15



Reaktivierung der Edertalbahn 16
 RMV und HLB werden den Anforderungen noch nicht gerecht 19
 Die Erklärungen der HLB zu den Problemen in Vogelsberg und Rhön 23
 Messe „Wir in Wittgenstein“: Extrahalt an der Oberen Lahntalbahn 25
 Bahnsteigsanierung in Ostheim 27
 Abstimmungsprozess um RE-Studentakt Gießen-Marburg gestartet ... 28



Regionaltangente West wackelt 31
 Fahrgastlobby kritisiert Umbaupläne am Bahnhof Friedrichsdorf 32
 Bürgerinitiative erreicht Mobilitätsdienst am Bahnhof Ffm-Höchst 34



Holt Hessen bei den Bahnhofssanierungen auf? 34
 Hessen: Investitionsrahmenprogramm 2011 - 2015 36



Bahngeschichte: Bald „Aus“ für die Spessartrampe Laufach - Heigenbr. 40
 Streckentelegramm 44
 Schlusslicht 50

Titelbild: Frühling an der Main-Weser-Bahn: Eine Regionalbahn aus Friedberg verlässt den Griedeler Wald und fährt gleich in den Haltepunkt Kirch-Göns ein.

Rückseite: Viel investiert wurde in den vergangenen Jahren in die Straßenbahnstrecke durch den Darmstädter Stadtteil Arheilgen. Die Bestandsstrecke durch die Frankfurter Landstraße wurde saniert und zweigleisig ausgebaut. Außerdem ging eine Verlängerung an den Nordrand Arheilgens in Betrieb. Foto: Friedrich Lang

Nicht bezeichnete Fotos in dieser Hessenschiene: Jürgen Lerch



Unsere Treffen vor Ort:

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

Datum	Veranstaltung	Ort
26.04.12 18:30 Uhr	RV-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen
09.05.12 18:00 Uhr	Rv-Treff Osthessen	Gaststätte Mainzer Rad (Phulkari) Kurfürstenstraße 2, Fulda
27.06.12 19:30 Uhr	RV-Treff Nordhessen	Umwelthaus Wilhelmsstraße 2 Kassel
02.07.12 20:00 Uhr	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte Am Bahnhof 6, Idstein

Unsere Aktiven vor Ort:

Regionalverband Nordhessen
Regionalleiter Hermann Hoffmann
Postfach 10 29 40, 34029 Kassel
Telefon und Telefax (05 61) 67 17 9

Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des
Schienenverkehrs im Raum Marburg e.V. (AFS)
1. Vorsitzender Michael Marinc
Stadtgasse 27, 35216 Biedenkopf
Telefon: (0 64 61) 51 01, Fax: (0 64 61) - 92 39 71
m.marinc@t-online.de

Regionalverband Osthessen e.V.
Regionalleiter Marc Lerch
Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach
Telefon und Telefax (0 66 41) 6 27 27
osthessen@probahn-bus.org

Regionalverband Mittelhessen
Regionalleiter Jürgen Lerch
Bismarckstraße 3, 35510 Butzbach
Telefon (0 60 33) 1 60 47
mittelhessen@probahn-bus.org

Regionalverband Rhein-Main
Regionalleiter Gernot Hornik
Feldgasse 5, 65510 Hünstetten
Telefon und Telefax (0 61 26) 5 76 60
rheinmain@probahn-bus.org

Regionalverband Südhessen
Ansprechpartner: Wolfgang Klapdor
Zeppelinstraße 16, 67578 Gimsheim
Telefon 0177 788 118 2
suedhessen@probahn-bus.org

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

5. Streckenfest der Kurhessenbahn

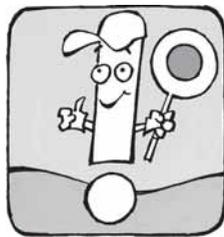
Über Pfingsten feiert die Kurhessenbahn rund um Korbach ihr 5. Streckenfest. Nach den erfolgreichen Veranstaltungen in 2004, 2005 und 2006 in Korbach und dem Burgwaldbahnfest 2010, sollen am 27. und 28. Mai 2012 wieder historische und moderne Züge auf den Strecken von Korbach nach Brilon Stadt sowie von Korbach in Richtung Wolfhagen verkehren. Zum Einsatz sollen Fahrzeuge der Baureihen 03, 23, 52, 212, 218, 220 und 798 kommen. Außerdem sollen historische Wagen eingesetzt werden. In Korbach wird es außerdem noch eine Fahrzeugschau geben, zu welcher moderne Fahrzeuge der Deutschen Bahn AG erwartet werden.

Für die Veranstaltung bietet die Kurhessenbahn eine Sonderfahrkarte an. Für 10 EUR können Erwachsene einen Tag lang auf den Strecken von Korbach nach Brilon Stadt und von Korbach nach Kassel die Züge der Kurhessenbahn benutzen. Kinder von 6 – 14 Jahren zahlen die Hälfte. Zusätzlich wird es eine Familienkarte geben. Informationen zu der Veranstaltung gibt es unter www.streckenfest-kurhessenbahn.de.

Regionalverband Osthessen hat neuen Vorsitzenden

(fl, jl, ml) Der Pro Bahn & Bus Regionalverband Osthessen wird seit März 2012 von Marc Lerch geleitet. Marc Lerch wohnt und arbeitet in Alsfeld und vertritt Pro Bahn & Bus unter anderem auch im RMV-Fahrgastbeirat. Ziele seiner Ar-

beit bei Pro Bahn & Bus sind die Verbesserung der Fahrpläne sowie mehr Fahrgäste für Bahn und Bus zu gewinnen. Dazu soll der Dialog mit den Verkehrsunternehmen, den Verbänden und der Politik weiter ausgebaut werden.



150 Jahre Eisenbahn an Lahn, Dill und Heller

(fl) Das Jubiläum „150 Jahre Eisenbahn an Lahn, Dill und Heller“ wird am 06. Mai mit mehreren Sonderfahrten auf der Lahntalbahn, der Dillstrecke und der Hellertalbahn gefeiert. Vier Dampfzugpendelfahrten befahren die Dillstrecke und die Hellertalbahn, zwei Pendel erreichen Nassau an der Lahn (die Hessenschiene berichtete). Auf allen größeren Stationen finden Bahnhofsfeste statt. Darüber hinaus gibt es Ausstellungen, Vorträge, Vorführungen u.v.m. – auch noch nach dem 6. Mai. Ein besonderer Tipp ist ein Besuch am Bahnhof Aumenau an der Lahn. Dieser wurde für 10.000 Euro durch ein Ehepaar gekauft und wird derzeit Stück für Stück saniert, wobei die Investitionssumme den Kaufpreis weit überschreiten wird.

www.bahnhof-aumenau.de – Informationen zum Bahnhofsfest Aumenau

www.jubiläum-150-jahre-eisenbahn.de Informationen zum umfangreichen Programm an Lahn, Dill und Heller. Auch über die aktualisierten Fahrzeiten und die Vorverkaufsstellen.

Regiotram im Raum Melsungen

NVV meldet Plus bei Fahrgästen – „Bartenwetterbrücke“ hat sich bewährt

(hh) Neben den stündlich verkehrenden Cantus-Zügen zwischen Kassel und Fulda (R5) verbindet die Regiotram RT5 zwei Melsunger Stationen mit der Kasseler Innenstadt über den Tunnel in Kassel Hbf. Nach feierlicher Eröffnung im Mai 2011 (s. Hessenschiene Nr. 84) hält die RT5 auch an der Bartenwetterbrücke. Nach Auskunft des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) sind die Fahrgastzahlen innerhalb eines Jahres um 20 % gestiegen.



„Die neue Regiotramstation bewährt sich“, sagt Wolfgang Dippel, Geschäftsführer des NVV. Laut Zählungen steigen allein an der neuen

Station täglich 450 Fahrgäste ein und aus. Ursprünglich hatte der NVV nur mit 300 bis 350 Fahrgästen gerechnet. An beiden Melsunger Bahnhöfen stieg die Zahl von Anfang 2011 bis November überdurchschnittlich stark um 20% von 837 auf 1004 pro Tag an. Dagegen habe die Steigerungsrate in den Vorjahren nur 6 bis 7 % betragen.

Viele Neukunden

Der NVV geht aufgrund dieser Zahlen davon aus, dass bereits seit sechs Monaten eine große Zahl von Neukunden gewonnen wurde. Seit 2007 sind die Nutzerzahlen der Regiotram in Melsungen um fast 47 % von 682 auf 1004 gestiegen. Der „alte“ Bahnhof Melsungen wird nach einem Umbau mit Information und Café ausgestattet. Auch ein zentraler Omnibusbahnhof ist hier im Werden. Schon jetzt gehört Melsungen mit den beiden Bahnhöfen und mehr als 2200 ein- und aus-

steigenden Fahrgästen (RegioTram und Cantus) zu den am stärksten frequentierten Bahnhöfen in Nordhessen neben Kassel, Bad Hersfeld, Bebra, Schwalmstadt-Treysa und Wabern. Auch in der kommenden Zeit wird der NVV Fahrgastzählungen durchführen.

Regiotram auch in Schwarzenberg?

Der nördlich angrenzende Stadtteil Schwarzenberg bemüht sich schon seit Jahren um einen Regiotramhalt. In Schwarzenberg wird viel gebaut. Die Kosten für Bahnsteige, Bahnübergang mit Schranken u.a. betragen etwa 2 Millionen Euro. Damit bekäme Melsungen mit dem Stadtteil Röhrenfurth vier Regiotramhalte.

Dank der neuen Haltestelle Melsungen-Bartenwetterbrücke steigen die Fahrgastzahlen Foto: NVV



Herkulesbahn in Kassel – Plakat und Pin

(hh) Vor 10 Jahren wurde der Förderverein Neue Herkulesbahn gegründet. Sein Ziel: Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 von der jetzigen Endhaltestelle Druseltal über 4 km bis zum Herkulesgebäude in 500 m Höhe. Bekanntlich wurden aber in den letzten Jahren ÖPNV-Gelder oft gestrichen. Die Politik denkt nur an den jetzigen Linienbus bzw. an zusätzliche Parkplätze.

Für einen nachhaltigen Schutz des künftigen Welterbes will jetzt der Förderverein für die Straßenbahn werben angesichts der Parkplatznot an Ausflugstagen. „Stadt und Land müssen an die verkehrliche Erschließung des Welterbes ebenso hohe Anforderungen stellen wie an das Welterbe selbst“, fordert Michael Schwab, Vorsitzender des Fördervereins. Dies bedeute vor allem, zum Schutz des Bergparks umweltfreundliche Mobilität zu planen.

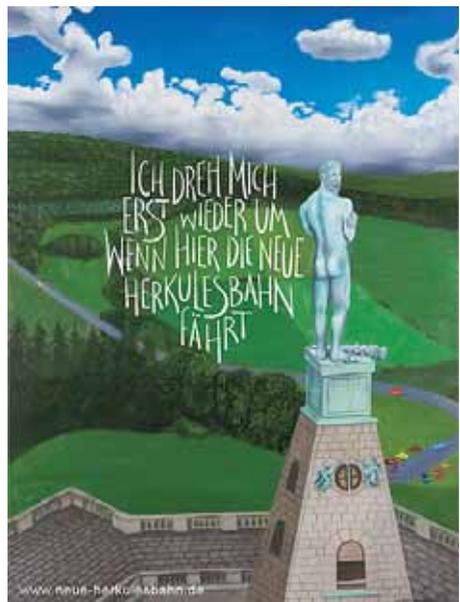
Das Plakat zeigt den Herkules, der der Stadt den Rücken zuwendet und sich erst wieder umdrehen will, wenn die Straßenbahnverbindung verwirklicht worden ist. Schwabs Idee wurde von dem Kasseler Künstler Julian Rossmeisl in ein Ölgemälde umgesetzt

Der Silberpin zum Anstecken, der eine Straßenbahn vor der Silhouette des Herkules zeigt, stammt aus der Werkstatt des Kasseler Goldschmieds Markus Heitkamp. Für Heitkamp und Schwab sind die steigenden Besucherzahlen im Bergpark ein wichtiger Faktor für die Straßenbahn. Das documenta-Jahr 2012, der Hessentag 2013 und im gleichen Jahr das Stadtjubiläum „1100 Jahre Kassel“ bringen sicher über 1 Million Besucher auch in den Bergpark.

Schwab erklärt, es sei fahrlässig, dieses Potenzial für den öffentlichen

Personennahverkehr nicht zu nutzen. Schwab hofft, dass Pin und Plakat die Sympathie für die Herkulesbahn verstärken. Die Initiative ist als eines der Jubiläumsprojekte für die 1100-Jahr-Feier im kommenden Jahr ausgezeichnet worden. Der Förderverein plant am 27. April 2013 – genau 110 Jahre nach der Jungfernfahrt der ersten elektrischen Straßenbahn zum Herkules (Schmalspurbahn ab 27. April 1903) – eine zweiwöchige Jubiläumsausstellung im Kasseler Rathaus.

Näheres: www.neue-herkulesbahn.de



KVG bestellt vier weitere Straßenbahnen im Wert von 10 Mio. Euro

(hh) Die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) AG hat vier weitere Niederflurstraßenbahnen bei dem Herstellerkonsortium Bombardier/Vossloh Kiepe bestellt. Damit erhöht sich die Gesamtzahl der neuen Trams vom Typ Flexity Classic der KVG auf 22 und der Bestellwert auf insgesamt rund 55 Millionen Euro. 18 Bahnen hatte das Kasseler Nahverkehrsunternehmen bereits im Februar 2010 beauftragt.

Die erste neue Tram hatte Bombardier aus seinem Werk im sächsischen Bautzen Ende November 2011 nach Kassel ausgeliefert. Vier weitere sind mittlerweile geliefert. Sie werden derzeit von der KVG im Probetrieb getestet und sollen voraussichtlich im März im regulären Linienetz fahren. Im Laufe des Jahres 2013 werden alle 22 neuen Bahnen bei der KVG eingetroffen sein.

„Eine moderne Tramflotte bedeutet mehr Komfort für unsere Fahrgäste und einen niedrigeren Aufwand für Reparaturen und Instandhaltung für unser Unternehmen, zumal die 25 Bahnen der ersten Niederflur-Generation aus den Baujahren 1991 und 1994 ab 2016 die Grenze ihrer Nutzungsdauer erreichen werden“, begründet KVG-Vorstandsvorsitzender Andreas Helbig die Ausweitung der Order um vier Fahrzeuge. Zudem sei der Zeitpunkt für die Bestellung jetzt relativ günstig, weil die KVG dadurch den Beschaffungspreis je Tram bei etwa 2,5 Millionen Euro halten konnte. Diesen Wert hatte sich das Unternehmen bei der Erstbestellung im Februar 2010 von Bombardier zusichern lassen.

Die ersten neuen Straßenbahnen von Bombardier sind seit Ende März im Planeinsatz

Foto: Dr. Heribert Menzel

Bei den 22 Straßenbahnen handelt es sich um ein dreiteiliges achtschichtiges Zweirichtungsfahrzeug mit 70 Prozent Niederfluranteil. Die 30 Meter langen und 2,40 Meter breiten Bahnen sind jeweils mit zwei Multifunktionsbereichen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder sowie mit einer Klimaanlage (Fahrer- und Fahrgastraumklimatisierung) ausgestattet. Für das Fahrpersonal steht eine abgeschlossene Kabine mit einer Klimaanlage und eigener Einstiegstür zur Verfügung.

Die Bahnen sind für den Tunnelbetrieb geeignet und werden mit einer Zusatzausrüstung für den Verkehr auf Strecken mit vereinfachtem Betrieb nach EBO (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung) ausgestattet. Dies erlaubt ihren Einsatz auf den Linien nach Baunatal und durch das Lossetal.



AnrufSammelTaxi-Verkehr im Raum Frankenberg

(js) Seit Dezember beschäftigt ein Thema sehr stark die Diskussionen um den Öffentlichen Nahverkehr zwischen Frankenberg und Korbach: Die Zukunft des Anruf-Sammel-Taxis (AST).

Nachdem die Edertalbahn Frankenberg – Korbach im Mai 1987 ihren Betrieb einstellte, wurde der Verkehr auf Busse verlagert. Im Wesentlichen handelte es sich um die Buslinie Frankenberg-Viermüden-Ederbringhausen-Herzhausen-Itter-Korbach über die Bundesstraße 252. Da die Bundesstraße an den meisten Orten vorbeiführt, bzw. diese über Ortsumgehungen verfügen, ist für jeden Halt ein Abstecher in den Ort und wieder zurück zur Straße nötig, was die Fahrzeiten erheblich verlängert.

Im Laufe der Jahre nahm der Verkehr weiter ab, weil die Berufspendler weitestgehend auf den Pkw umgestiegen waren und die Schülerzahlen sich weiter reduzierten. Darauf reagierte man mit der Umstellung der Buslinie auf einen Rufbus an Sonntagen, der die Bundesstraße nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung verlässt. Eine Zeit lang war in den Abendstunden das Fifty-Fifty-Taxi unterwegs, das zu 50 % vom Landkreis finanziert wurde. Nach der Einstellung dieses Systems wurde flächendeckend ein Anruf-Sammel-Taxi eingeführt, das mittlerweile fast alle Orte des Landkreises abseits der Bahnstrecken und Hauptbuslinien miteinander verbindet. Die Fahrten werden gut angenommen. So konnten in Jahresfrist ca. 150.000 Fahrgäste bei 124.000 Fahrten zusammen 1,5 Millionen Kilometer weit befördert werden.

Doch Anfang Dezember 2011 zogen dunkle Wolken auf. Zum 31. Januar 2012 endeten die meisten Verträge der AST-Linien im Raum Frankenberg und mussten

neu ausgeschrieben werden. Die Laufzeiten im Raum Korbach liefen noch bis Ende März. Anfang Dezember musste Alfred Protzek, Sachbereichsleiter für den öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Waldeck-Frankenberg verkünden, dass für zwei Linienbündel keine Angebote abgegeben wurden und der bisherige Betreiber die Verträge nicht mehr verlängern möchte. Dabei handelte es sich um die Linien im oberen Edertal und im Raum Frankenberg sowie für die AST-Linien der Kreisstadt Korbach.

Da sich auch bis Ende Januar 2012 kein Anbieter fand, mussten die AST-Linien von Frankenberg nach Hatzfeld, Battenberg, Bromskirchen, Allendorf (Eder), Lichtenfels und Vöhl ab dem 1. Februar eingestellt werden. Allendorf konnte noch durch den AST-Anschluss von Burgwald erreicht werden, Lichtenfels und Vöhl von Korbach. Für die Korbacher Linien konnten dagegen noch rechtzeitig neue Betreiber gefunden werden, wie auch für die Linie nach Haina/Gemünden. Burgwald und Rosenthal bleiben bei dem bisherigen Betreiber.

Erst nach einer Unterbrechung von vier Wochen konnte ein neuer Betreiber für die eingestellten Linien gefunden werden. Seit dem 1. März sorgt er wieder für Mobilität. Es handelt sich dabei um die Bad Wildunger Verkehrsunternehmen-Gesellschaft BWV, die auch die AST-Linien nach Haina und Gemünden übernommen hat.

HLB: Heute Leider Busverkehr

Ein Erlebnisbericht aus den Hessischen Highlands

(ml) Misstrauisch fragt der junge Mann: „Wer sind sie, haben sie einen Ausweis?“ Was war passiert am 25. Februar 2012? Die Hessische Landesbahn (HLB) setzte statt der normal verkehrenden Züge auf der Rhönbahn Busse als kurzfristig „notwendigen Schienen-Ersatz-Verkehr“ (SEV) ein. „Die Busse halten in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe (Bahnhofsvorplatz) und bedienen alle Zwischenhalte auf der Strecke“ steht auf dem Aushang an jeder Haltestelle.

Nähe? In Lütter, Rönshausen und Hettenhausen hält der Bus an einer Haltestelle weit weg vom Bahnhof. In Ried sogar vor einem Kreisverkehr, also mitten auf der Straße, am Ortsrand. Zugegeben, früher stand mal da ein Haltestellenschild, aber wer soll das heute errahnen? Und bei den Bahnhöfen findet sich kein Hinweis, wo der Bus tatsächlich abfährt.

Zur Pro Bahn & Bus - Jahreshauptversammlung am gleichen Tag in Fulda sind Stefan Sitzmann, Michael Kolb und Marc Lerch gekommen, hatten mittags die Gäste vom Bahnhof abgeholt und den Ersatzverkehr der Rhönbahn zufällig mit-

bekommen. Was wäre gewesen, wenn wir, der Regionalverband Osthessen, die Versammlung in Gersfeld geplant hätten? Man mag gar nicht daran denken. Die Sache ist unglaublich, und am ZOB in Fulda steht nirgends ein Schild für den SEV.



Den SEV-Bus Fulda ab 13:19 Uhr haben Stefan und Marc gar nicht wahrgenommen, er muss gekommen und gleich wieder abgefahren sein. Ob es anderen Fahrgästen auch so ging? Der Service-



Im Bahnhof Fulda informierte die Deutsche Bahn die Fahrgäste über die elektronische Anzeigetafel über den Ausfall der Rhönbahnzüge

Foto: Stefan Sitzmann

point teilt mit, dass die Busfahrer vor dem Bus stehen würden um zu informieren und dass der 13:19-Uhr Bus erst um 13:22 Uhr abgefahren wäre, wegen Anschlussreisender. Diese Kommunikation scheint optimal gewesen zu sein – was anderswo beim Umstieg Bahn/Bus schon im normalen Betriebsablauf immer wieder vermisst wird.

„Ob der Bus wirklich an jedem Bahnhof hält?“ Stefan Sitzmann ist schon mehr als skeptisch, er hat die besten Ortskenntnisse. Spontan fährt man nach der Versammlung gegen 17:15 Uhr per Auto in Richtung Gersfeld, um zu sehen, wo der Bus hält und was auf der Strecke so los ist. Noch ist es nicht dunkel und man kann gut sehen. In Hettenhausen treffen die Fahrgastvertreter auf das erste „Opfer“ des SEV. Der Mann hat den Aushang nicht gelesen und sich schon gewundert, warum der Zug nicht kommt oder wenigstens das übliche Pfeifen zu hören ist. Ansaugen oder dynamische Zuglaufanzeigen gibt es entlang der Strecke leider nicht.

„Kein Zug ? Mmmh, das war schon Dienstag so. Und nachher fährt dann auch kein Zug zurück?“ Im Auto lässt er sich die Lage erklären. Er muss nach Gersfeld, dort wollen wir auch den Busfahrer fragen, welche Route er fahren soll und an welchen Punkten er Fahrgäste mitnimmt. „Fahren sie alle Bahnhöfe an?“ wird er von Marc Lerch gefragt. „Nein, nicht alle, ich fahre die Haltestellen an“ antwortet der nicht mehr ganz so junge Busfahrer. Er tippt auf den uns bekannten Aushang mit den Ortsnamen und Abfahrtszeiten. Nächste Frage: „Wo halten sie nicht an den Bahnhöfen?“ Ant-

wort: „Rönshausen, Lütter, Ried, Hettenhausen. Aber ich kenne die Strecke nicht, fahre sie zum ersten Mal“.

Der Busfahrer kann natürlich nichts dafür, er macht seinen Job, fährt nach seinem Plan pünktlich die Punkte ab. „Wir haben in Hettenhausen einen Fahrgast mitgenommen, der wartete am Bahnhof“. Für die Rückfahrt spricht sich der Fahrgast mit dem Busfahrer ab.

Wir fahren zurück Richtung Fulda, Stefan weiß genau wie er fahren muss, er kennt die Haltestellen wie seine Westentasche. Mittlerweile ist es dunkel geworden.

Zurück zum misstrauischen jungen Mann: Mitten in Ried steht der Bahnhof, auf dem Weg dahin ist eine Haltestelle in Dorfmitte, bei ihr steht der junge Mann. Der Bus ist schon weg, hatte vorher am Ortsrand kurz gehalten, mitten auf der Straße, vor einem Kreisel, da wo früher mal eine Haltestelle war.

„Wollten sie auch mit dem SEV fahren?“ fragt Michael Kolb. So spät, ein Fahrgast und drei in einem Auto fragen seltsame Sachen - das Misstrauen ist nachvollziehbar. Nachdem wir sagen, was wir machen und wer wir sind, kommt die Frage: „haben sie einen Ausweis oder so was?“. Michael zeigt ihm unsere Pro Bahn & Bus - Visitenkarte. Er steigt nach kurzem Zögern ein. Er muss sogar den Bus kriegen, weil seine Freundin darin sitzt, beide wollen nach Fulda. Er hat es plötzlich eilig.

Am Bahnhof Lütter der nächste – und damit letzte – Fahrgast, den wir aufneh-

men, unser „Privat-Taxi“ ist jetzt voll. Auch dieser Fahrgast muss nach Fulda. Er hat sogar kürzlich nachgeschaut im Internet, aber bei der DB AG waren keine Fahrplanänderungen bekannt. Der Versuch des jungen Mannes, seine Freundin per Handy von Marc Lerch anzurufen, schlägt fehl, nur die Mailbox geht dran.

Den SEV vom Dienstag sprechen sie auch an, es sind die Vielfahrer, die wir transportieren, die wichtigen Stammkunden. Unsere Nähe zum Kunden ist jedenfalls tausendmal näher als die vom SEV-Bus zu den meisten Bahnhöfen.

In Welkers steht auch noch jemand, aber den können wir leider nicht mitnehmen. Fulda ZOB erreichen wir, der Bus vom SEV steht noch da, die beiden Fahrgäste steigen glücklich aus und bedan-

ken sich. Sie sind froh nach Fulda gekommen zu sein.

Zum dritten Mal gehen wir zum Servicepoint des Fuldaer Bahnhofs. Wieder anderes Personal. Die nette Frau schüttelt den Kopf, als sie hört was wir erlebt haben. „Hätte mir vor zwei Jahren jemand gesagt, dass das so kommen könnte, ich hätte es nicht geglaubt“. Das Problem mit dem Einpflegen der Daten kennt sie vom SEV am Dienstag. Die Zugansagerin brauchte zwei Stunden, um die Informationen sicher zu haben und um dann das Richtige über Lautsprecher an die Fahrgäste weiter geben zu können. „Beschweren sie sich ruhig bei HLB und RMV“. „Das machen wir“. Für uns organisierte Fahrgäste ist das mittlerweile auch trauriger Alltag, allein schon wegen der Probleme auf der Vogelsbergbahn...

Wallenroder kämpfen um ihren Bahnhalt

(si) Nachdem am 10. Dezember 2011 letztmalig planmäßig Züge der Vogelsbergbahn zum Ein- und Aussteigen am Bahnhof Wallenrod gehalten haben, geschieht dies nun nur noch im Kreuzungsverkehr. Kurioserweise morgens zur Schülerzeit kreuzen gegen 7.30 Uhr planmäßig Züge in Wallenrod – Ein- und Ausstieg jedoch nicht möglich.

Nachdem über 200 Bürger von Wallenrod am letzten Betriebstag die Züge verabschiedeten, formierte sich binnen weniger Wochen eine Initiativgruppe mit dem Ziel der Wiederinbetriebnahme des Bahnhaltes Wallenrod. Derweil stellte sich nämlich heraus, dass einerseits der angeblich so knapp bemessene Fahrplan auf der Schiene, der die Auffassung der Halte Renzendorf und Wallenrod als unabdingbar darstellte, im Realbetrieb einen Zeitpuffer beinhaltet,

der einen Halt in Wallenrod sehr wohl möglich machen würde. Andererseits stellte sich bei den Bürgern nunmehr Ernüchterung ein, nachdem sie erfahren mussten, was es heißt, anstatt den Zug den Rufbus oder das AnrufLinienTaxi (ALT) zu nutzen: Deutlich verlängerte Fahrzeiten und Einschränkungen am Abend.

Daraus formierte sich die Gruppe „HALT statt ALT“, die unter Führung von Heike Günther in enormem Tempo



Der Bahnhof Wallenrod ist weiterhin wegen der Signaltechnik und der Schranke mit Personal besetzt. Züge zum Ein- und Aussteigen halten aber nicht mehr

zahlreiche Aktivitäten entwickelte. Einerseits wurde zu Beginn des Jahres ein umfangreiches Forderungsschreiben in Form eines „offenen Briefes“ an alle politisch Verantwortlichen versandt sowie eine Unterschriftenaktion „pro Bahnhalt Wallenrod“ initiiert. Andererseits wurden binnen weniger Wochen fast 2.100 Unterschriften gesammelt. Sie dokumentieren eindrucksvoll, wie wichtig das The-

ma ÖPNV auch in einer ländlichen Region ist. Die Listen wurden medienwirksam dem Lauterbacher Bürgermeister Vollmöller überreicht, Wallenrod ist ein Stadtteil von Lauterbach.

Besonders eindrucksvoll war die Aktion „Wallenrod pfeift auf die Durchfahrt und zeigt die rote Karte“, als am 17. März fast 200 Wallenroder Bürger im Bereich des Bahnhofs zwei durchfahrenden HLB-Zügen, begleitet von einem Pfeifkonzert, die „Roten Karten“ zeigten. Über diese Aktion wurde auch in Rundfunk und Fernsehen umfangreich berichtet, selbst die Hessenschau berichtete wenige Stunden später am Samstagabend mit einem über dreiminütigen Bericht über das Anliegen.

Nummehr steht ein Gespräch mit den Verkehrsunternehmen und den politischen Gremien an, um baldmöglichst ein positives Ergebnis für Wallenrod zu erzielen.

Rote Karten gegen die Zugdurchfahrt: Die Wallenröder demonstrierten am 17. März gegen die weggefallenen Zughalte in ihrem Heimatort Foto: Lauterbacher Anzeiger



Münztelefon in Lauterbach Nach 21 Jahren kam das Aus

(si) Als im Jahre 1991 der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus zusammen mit der Kreisstadt Lauterbach in der Lauterbacher Bahnhofshalle einen Münzfernsprecher (sogenanntes Clubtelefon Typ 1) installierte, war dies für die Bahnkunden eine sinnvolle Ergänzung der Bahninfrastruktur. Die Telekom hatte zuvor die Telefonzelle am Bahnhofsvorplatz auf Kartentelefon umgestellt.

Bereits nach etwa drei Jahren übernahmen wir das Telefon in Eigenverantwortung und erzielten sogar für unsere gemeinnützige Arbeit ein nettes Zubrot durch den Münzfernsprecher.

Nach diesem Pilotprojekt wurden in Großen-Buseck, Reiskirchen und Hünfeld in den kommenden Jahren ebenfalls Münzfernsprecher in den Bahnhofshallen installiert, nachdem hierfür die notwendigen Genehmigungen bei der DB eingeholt wurden. Während die beiden mittelhessischen Standorte keinen langen Bestand hatten (die Frequenz stellte sich als zu gering heraus), hielten sich die

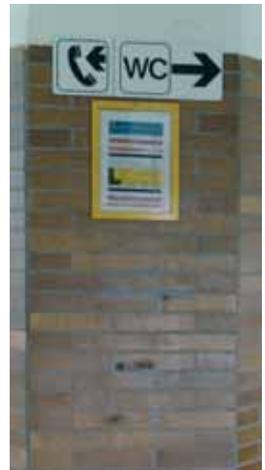
Standorte Hünfeld und Lauterbach sehr gut.

Nachdem sich das Zeitalter der Kartentelefone bei der Telekom

überholt hatte und in Hünfeld und Lauterbach die jeweiligen Telefonzellen der Telekom wieder auf Münzannahme umgerüstet wurden, sank der Umsatz unseres Telefonservices zusehends. Da half auch nicht die Umrüstung auf moderne Clubtelefone des Typs 5, hatte das Handyzeitalter doch auch hier deutlich seinen Tribut gezollt.

Mitte 2011 wurde das Clubtelefon in Hünfeld abgebaut, Anfang April 2012 entfiel nach über 21 Jahren auch unser Clubtelefon im Lauterbacher Nordbahnhof, nachdem seit über einem Jahr, auch wegen diverser Vandalismusschäden, nur noch rote Zahlen geschrieben wurden. Damit endet bei Pro Bahn & Bus der „Unternehmensbereich Telekommunikation“.

*Links das letzte Clubtelefon von Pro Bahn & Bus in der Lauterbacher Schalterhalle, rechts der nach dem Abbau verwaiste Platz mit angepasstem Telefon-Piktogramm
2 Fotos: Stefan Sitzmann*



Reaktivierung der Edertalbahn

(js/mb) Beim Dauerthema „Reaktivierung der Edertalbahn“ gibt es zwar keine besonderen Neuigkeiten, trotzdem beschäftigt das Thema weiterhin die Schlagzeilen der Presse.

Nach einer Umfrage der Industrie- und Handelskammer (IHK) Kassel bei über 300 Unternehmen entlang der Strecke zwischen Korbach und Frankenberg befürworten nur 24 % die Wiedereröffnung der Strecke, die große Mehrheit ist dagegen. Der Grund hierfür ist sicherlich darin zu finden, dass in der hiesigen Region meist relativ kleine Unternehmen existieren, für die der Transport ihrer Waren mit der Bahn nicht zweckmäßig ist. Es gibt nur wenige Firmen, die zur Anlieferung bzw. zum Abtransport einzelne Wagenladungen bzw. ganze Güterzüge füllen können. Diese Umfrage dürfte auch ein Grund für die IHK zu sein, die Streckenreaktivierung abzulehnen. Die Investitionen von 14 Millionen Euro erscheint zu hoch gegenüber dem erwarteten Nutzen zu sein.

Ebenso suchen Junge Union und Piratenpartei ständig händeringend nach Gründen, die Strecke abzulehnen. Hier sollen Bürgerbegehren initiiert werden, bei der wohl die Autofahrer der Region über die Bahnstrecke abstimmen sollen. Hinzu kommen noch so glorreiche Vorschläge, anstelle einer Reaktivierung doch besser einen Nostalgiezug einzusetzen. Leider bleiben die Ideengeber eine Erklärung schuldig, wie ein Nostalgiezug auf einer nicht reaktivierten Strecke verkehren soll und wer diesen dann auch noch betreiben sollte? Es scheint wohl kaum ratsam, eine Strecke zu reaktivie-

ren, um dann nur alle paar Monate mal einen Sonderzug verkehren zu lassen.



Dagegen lässt der Verkehrsclub Deutschland VCD verlauten, dass das Verhältnis von 31 Bahnkilometern für 14 Millionen Euro als sehr positiv anzusehen ist, schließlich bekäme man für diesen Betrag im Gegenzug gerade einmal 500 Meter Autobahn. Ebenso kann die Fahrzeit zwischen Korbach und Frankenberg mit der Bahn um ca. 15 Minuten gegenüber dem Busverkehr gekürzt werden.

Der am 26. Februar neu gewählte Bürgermeister von Frankenberg ist ein alter Bekannter: Der parteilose Rüdiger Heß hatte das Amt bereits von 1998 bis 2004 inne. Er hält die Aufwertung des Umfeldes um den Bahnhof für wichtig und sieht in der Reaktivierung der Edertalbahn Vorteile für den Tourismus. Die drohenden Verkehrsbehinderungen durch die drei Bahnübergänge in der Stadt sieht Heß weniger dramatisch als sein Vorgänger Christian Engelhardt.

Mitte Dezember 2011 fand eine Aufsichtsratssitzung des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) statt. Der Landrat des Landkreises Waldeck-Frankenberg, Dr. Reinhard Kubat, hoffte für die-

se Sitzung auf eine positive Entscheidung für die Edertalbahn, jedoch vertagte der NVV ein abschließendes Votum zur so genannten Südschiene. An der Sitzung nahm neben den fünf nordhessischen Landräten und dem Oberbürgermeister der Stadt Kassel noch ein Staatssekretär des hessischen Wirtschaftsministeriums teil. Man verständigte sich darauf, zunächst die alte Kosten-Nutzen-Analyse aus dem Jahr 2007 zu aktualisieren. Sollte dieses Ergebnis dann zugunsten der Strecke ausfallen, womit wohl durchaus zu rechnen ist, will der Aufsichtsrat des NVV der Reaktivierung positiv gegenüberstehen. NVV-Geschäftsführer Klaus-Peter Güttler schätzt die Chancen für eine positive Kosten-Nutzen-Analyse sehr hoch ein. Nach den neuesten Zahlen hat sich die Lücke der jährlichen Betriebs-

kosten von anfangs 800.000 Euro auf nur noch etwa 430.000 Euro reduziert. Für die nächste Aufsichtsratssitzung am 14. März 2012 wurde eine endgültige Entscheidung angekündigt.

Jedoch blieb diese lange angekündigte „endgültige Entscheidung“ auch auf dieser Aufsichtsratssitzung aus. Immerhin lag inzwischen die überarbeitete Kosten-Nutzen-Analyse für die Bahnstrecke vor: Im Gegensatz zum Wert vor vier Jahren bewertet die neue Analyse die Strecke nun positiv mit einem Faktor über „1“. Nun möchte das Land Hessen, das sich mit 80 % an den Baukosten beteiligen soll, zunächst genauere Vertragsvorlagen und Finanzierungspläne vorgelegt bekommen, bevor eine Entscheidung gefällt werden kann.

Noch immer kann sich die Politik nicht entscheiden, ob die Strecke zwischen Frankenberg und Korbach wieder in Betrieb genommen wird oder weiterhin im Dornröschenschlaf schlummert

Foto: Martin Böhm





Während die Bahnstrecken aus Kassel und Brilon Wald nach Korbach in den letzten Jahren kontinuierlich modernisiert wurden, fehlt die Anbindung Richtung Frankenberg noch immer

Korbach. In Korbach besteht Anschluss an die Züge der Linie R4 Richtung Kassel.

Erneut wurde die „endgültige Entscheidung“ für Juni angekündigt. Sollte es dann zu einer positiven Entscheidung kommen, könnten die Züge schon ab Dezember 2014 verkehren. Allerdings laufen die Verträge zwischen NVV und Kurhessenbahn nur noch bis zum Jahr 2016. Für die Zeit danach muss dann wieder neu verhandelt werden.

Auch in diesem Jahr bedient die Kurhessenbahn vom 1. April bis 28. Oktober an allen Sonn- und Feiertagen den befahrbaren Abschnitt der Edertalbahn zwischen Frankenberg und Herzhausen am Edersee. Dabei werden die von Marburg her in Frankenberg endenden Züge der Burgwaldbahn nach Herzhausen weiterfahren. Der Fahrplan ändert sich nur geringfügig, es gibt lediglich einige Verschiebungen im Minutenbereich. Somit wird wieder der Verkehr der Buslinie 555 Frankenberg - Korbach zwischen Frankenberg und Herzhausen eingestellt und durch die Züge ersetzt. Die Busse verkehren nur zwischen Herzhausen und

Auch die Linie 556 zum Nationalparkzentrum und entlang des Edersees zur Sperrmauer und weiter bis zum Aquapark in Hemfurth-Edersee wird wieder angeboten.

Allerdings hat die Kurhessenbahn es auch nach so vielen Jahren noch nicht geschafft, flächendeckende Werbung aufzustellen, um den Ausflugszug der Bevölkerung näher zu bringen. Zum Redaktionsschluss waren lediglich Infos über die Homepage des NVV erhältlich. Ebenso wenig wirbt die Tourismus-Branche mit der umweltfreundlichen Anreise. Hier sei allen Beteiligten noch mal eindringlich ans Herz gelegt, weitreichende Werbekampagnen zu starten. Dazu gehört nicht nur Werbung in der Region, sondern auch in Marburg, Gießen und bis ins Rhein-Main-Gebiet. Denn für weitere Anreisen ist die Bahn interessanter als für die Besucher aus Frankenberg und Umgebung. Ohne eine gute Werbestrategie ist leider auch das beste Angebot zum Scheitern verdammt.

100 Tage „Neue Vogelsbergbahn“

RMV und Hessische Landesbahn werden den Anforderungen noch nicht gerecht

(hl) Zu Beginn der neuen Fahrplanperiode am 11.12.2011 wurde der Fahrbetrieb der Vogelsbergbahn der Hessischen Landesbahn (HLB) als Ausschreibungsgewinnerin übertragen. Mit der Übernahme der Verkehrsleistung wurde eine durch HLB und RMV gestaltete Broschüre mit dem Titel: „In neuen Zügen quer durchs Land! Schnell, bequem und umweltfreundlich unterwegs auf der Lahntal-, Vogelsberg- und Rhönbahn“ in den Zügen verteilt.

Diese Broschüre hatte die Zielsetzung, die Kunden über die HLB und die vom RMV gesteckten, neu formulierten Qualitätsmerkmale zu informieren. Der aufmerksame Leser hatte dabei das Gefühl, dass im Vergleich zum bisherigen Verkehrsunternehmen DB Regio AG alles nur besser werden würde.

Schnelligkeit?

Die im Jahr 2011 erfolgte Streckenmodernisierung spiegelt sich leider nicht in deutlich verkürzten Reisezeiten wieder. Obwohl die Streckenhöchstgeschwin-

digkeit auf bis zu 120 km/h angehoben wurde, ermöglichen lange Kreuzungsaufenthalte sowie zusätzliche Halte keinen schnelleren Betrieb. Durch die kurze Wendezeit von nur 6 Minuten in Fulda vergeht kaum ein Tag ohne wesentliche nachmittägliche Verspätungen im Verkehrsablauf. Für den Streckenabschnitt Gießen – Alsfeld bedeutet dies zuzüglich zu den planmäßigen fünfminütigen Kreuzungsaufhalten in Reiskirchen oder Grünberg noch eine zusätzliche Wartezeit von mindestens 5 Minuten und mehr. Damit summiert sich an manchen

Tagen die Wartezeit auf den einzelnen Kreuzungsbahnhöfen auf unerträgliche 10 Minuten und mehr; Informationen durch den Triebfahrzeugführer erfolgen höchst selten. Da in der Transportkette der Grünberger Stadtbus die Verspätungen nicht ab-



Ein Zug der Hessischen Landesbahn (rechts) wartet im Bahnhof Gießen auf die Abfahrt Richtung Fulda

warten kann, sind die Betroffenen dann auf ihre Füße angewiesen.

Zugausfälle

Ein weiteres unrühmliches Kapitel ist die Häufung von Verspätungen erheblichen Ausmaßes wegen technischer Probleme der ausfahrbaren Trittstufen oder Zugausfällen aufgrund Personalmangels. Aus diesem Grunde haben sich während der Klausurzeiten die meisten Gießener Studenten Alternativen gesucht, weil eine pünktliche Anreise mit der Vogelsbergbahn nicht mehr gewährleistet war. HLB = „Heute Leider Bus“ hieß es unter anderem Ende Februar auf der Vogelsbergbahn. Fielen zunächst ohne Begründungen Ende Februar vereinzelt die Verstärkerzüge nach Grünberg und Mücke (Gießen ab 14:20/ 17.20 Uhr) und zurück ersatzlos aus, so gab es ab dem 27. Februar täglich in diesen Relationen und Zeitlagen ausgefallene Züge. Am Sonntag, dem 26.02.2012 wurden sogar einzelne Verbindungen zwischen Limburg - Fulda und zurück ersatzlos gestrichen.

Erst auf massiven Protest von Reisenden hin bequeme sich die HLB über die Presse mitzuteilen, dass wegen erkrankter Lokführer einige Verbindungen ausfallen mussten. In diesem Zusammenhang wäre einmal ein Klärung notwendig, ob es gerechtfertigt ist, wenn der Zeitkarteninhaber für seine Vergesslichkeit 7,00 Euro Strafgebühr zahlen muss, während ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne Angabe von Gründen Züge storniert und der Reisende ohne Ersatz und Entschädigung auf der Strecke bleibt!

Negativ fällt auch auf, dass seitens der HLB in Gießen nicht auf geringfügig

verspätete Anschlussreisende aus Richtung Frankfurt gewartet wird. Dabei ist es schon vorgekommen, dass der in Gießen gestrandete Reisende am Servicepoint von dem genervten DB Personal die Auskunft erhält: „Sehen Sie hier ein Schild HLB, wir wissen nichts, die HLB ist in der Liebigstraße“!

Grundsätzlich sind seit dem Fahrplanwechsel auf dieser wichtigen Ost-West-Verbindung die derzeitigen Fahrzeiten in der Relation (Limburg -) Gießen - Fulda zu lange. Für den Durchgangsverkehr ist zwingend über RE-Verbindungen mit den Halten Gießen - Gießen Licher Straße - Reiskirchen - Grünberg - Mücke - Alsfeld - Lauterbach - Bad Salzschlirf - Großenlüder - Fulda nachzudenken.

Alle Fahrten werden von Zugbegleitern betreut

War anfänglich in den frühen morgendlichen und nachmittäglichen Pendlerzügen noch Zugbegleitpersonal zugegen, so war dies in der Folge für längere Zeit nicht mehr der Fall. Der Autor, selbst Bahnpendler, kann diese Aussage bestätigen, da in den von ihm benutzten Verbindungen über Wochen kein Zugbegleitpersonal anwesend war. Dadurch ist dem Vandalismus Tür und Tor geöffnet (z.B. salznasse Schuhe auf den Sitzen). Die installierten Videokameras sind Makulatur. Sollte doch einmal ein(e) Zugbegleiter(in) im Zug gewesen sein, dann ist diese Person - selbst wenn sie direkt davor stand - auch noch „auf einem Auge blind“, man übersah das geflissentlich, man scheute die Konfrontation. Im Gegenzug trug die Dreistigkeit von manchen HLB-Personalen gegenü-

ber Kunden, von der in Leserbriefen berichtet wurde, nicht unbedingt für ein besseres Image bei.

Sauberkeit und Sicherheit

Das äußere Erscheinungsbild der neuen Triebwagen lässt sich in keiner Weise auf den Innenraum übertragen. Zum Beispiel besteht die Gepäckablage aus einem durchgängigen „Glasband“, welches bisher vermutlich aber selten gereinigt wurde. Das Ergebnis dieses Sachverhaltes erkennt man spätestens dann, wenn man genötigter Weise die dort abgelegten Kleidungsstücke wieder herunterholt, da die eigentlich dafür bestimmten Kleiderhaken fest angebracht sind und nicht individuell verschoben werden können.

Der Autor konnte kürzlich zusammen mit anderen Reisenden in einem frühmorgendlichen Zug massive, markante Verschmutzungen von ausgetrockneten Salzwasserrückständen an Gepäckstücken

in der Gepäckablage erkennen, die man bereits ca. 3 Wochen zuvor ausgemacht hatte. Interessant ist hierzu die Antwort der HLB: *„Die verstaubten Gepäckablagen sowie Funktionsstörungen der Toiletten sind in der Regel auf eine unsachgemäße Nutzung seitens der Fahrgäste zurückzuführen. Seitens der beauftragten Reinigungsfirma werden die Toilettenanlagen in den vorgesehenen Intervallen gewartet bzw. gereinigt.“* Demzufolge kann man die Verschmutzungen nur dann ausschließen, wenn keine Reisenden den Zug benutzen - auch eine Philosophie.

Die frühmorgendlichen Züge aus Alsfeld in Richtung Gießen sind häufig stark verschmutzt. In diesen Frühzügen ist auch häufig die Toilettenanlage defekt. Für den Fall, dass dies erkannt wurde, hat die HLB unauffällige Aufkleber drucken lassen und diese farblich den anderen Piktogrammen an der Toilettentür angepasst (s. Foto). Es kann aber genauso häufig beobachtet werden, dass ein Defekt an der

Zugangstür nicht erkannt wurde. In diesem Falle funktioniert die Türsperre nicht mehr und die Tür öffnet bzw. schließt sich bei jeder Kurvenfahrt.



Hoffentlich werden Aufkleber wie der links abgebildete („WC defekt“) nicht zur Dauereinrichtung.

Foto: Horst Lorenz

Kommentar:

Leistung auf der Vogelsbergbahn muss besser werden

Die hier aufgezeigten Missstände sind auf gar keinen Fall mehr mit Anfangsproblemen zu entschuldigen. Der Reisende, der im Vergleich zum Bundesdurchschnitt die teuersten Fahrpreise für seine Beförderung bezahlt, hat ohne Wenn und Aber einen Anspruch auf die vertraglich zugesicherte Leistung. Eine Leistung, die zu Zeiten der DB AG vom Kunden im Wesentlichen besser bewertet wurde. Viele Pendler, die in der Vergangenheit von den oben geschilderten Missständen betroffen waren, sind der Überzeugung, dass die Hessische Landesbahn durch ihre Personalpolitik zumindest zeitweise nicht in der Lage war, die geforderte Qualität zu erfüllen.

Glaubwürdigkeit des RMV mit kurzer Halbwertszeit

Die Schilderungen von morgendlichen unattraktiven Fahrzeitverlängerungen auf der Vogelsbergbahn und damit verbundenen Antianschlüssen für die Fernpendler am Bahnhof Gießen Richtung Frankfurt/Main (wegen überlanger Standzeiten in Reiskirchen) hatten in der letzten Hessenschiene schon ausreichend Raum, müssen hier aber noch einmal angesprochen werden. Auf die bereits mit Beginn des neuen Fahrplans an den RMV herangetragene Bitte von Pendlern, welche von einer Zugstreichung im Raum Alsfeld-Mücke betroffen sind, im Sinne einer vernünftigen Anschlussbeziehung zum HLB-Zug, Gießen ab 7:05 Uhr nach Frankfurt, den Kreuzungsaufenthalt in Reiskirchen zu reduzieren, wurde bisher immer mit dem Totschlagargument „betriebsbedingt notwendige Standzeit“ negativ beantwortet.

Seit einigen Wochen fordert eine Saasener Bürgerinitiative einen Halt für diesen Zug im dortigen Bahnhof ein und begründet dies ebenfalls mit dem langen Kreuzungsaufenthalt in Reiskirchen und einem Einsteigerpotenzial von ca. 25 Personen. Am Sonntag, dem 25. März 2012 erklärt RMV-Presse-sprecher Peter Vollmer in der TV-Sendung „DEFACTO“ des Hessischen Rundfunks, die Fahrzeitüberprüfung dieses Zuges ließe zu, dass dieser zukünftig den Bahnhof Saasen bediene. Dem Vernehmen nach soll dies auch umgehend umgesetzt werden.

Soviel zur Glaubwürdigkeit der „sachkundigen“ RMV-Antworten auf Kundenanliegen, möge der Leser sich selbst seine Meinung bilden.

Horst Lorenz

Die Erklärung der Hessischen Landesbahn zu den Problemen in Vogelsberg und Rhön

(fl) Zu der aus gegebenem Anlass sehr kritischen Berichterstattung in der Hessenschiene über die Probleme nach der Betriebsaufnahme im Vogelsberg, in der Rhön und an der Lahn wollten wir der Hessischen Landesbahn (HLB) die Möglichkeit zu einer Stellungnahme einräumen. Kurzerhand wurde die Hessenschiene-Redaktion zusammen mit den regionalen Autoren zu einem Gespräch in die Räume der HLB in Gießen eingeladen.

Peter Runge, zuständig unter anderem für die Kontakte zu den Bestellorganisationen und Tobias Beckers, Betriebsleiter des Standortes Butzbach, standen für Pro Bahn & Bus am 4. April Rede und Antwort. Zu den einzelnen Kritikpunkten gab es folgende Erläuterungen:

Zugausfälle und Bus-Notverkehre

Die HLB räumt die Zugausfälle ein und spricht selbst von einem „Chaos-Wochenende“ im Februar, als es zur völligen Einstellung der Rhönbahn mit dem Bus-Notverkehr kam. Schuld gewesen sei die äußerst dünne Personaldecke, insbe-

sondere am Standort Alsfeld. Der Stellenmarkt für Triebfahrzeugführer sei leer, was sich derzeit beispielsweise auch bei der S-Bahn in München durch Zugausfälle bemerkbar mache. Firmenintern habe man gewisse Standards bei der Einarbeitung, dafür brauche man auch Zeit. Verschärfend sei in den Wintermonaten ein äußerst hoher Krankenstand dazu gekommen; darüber hinaus waren drei HLB-Triebfahrzeugführer von Personenunfällen (Suizide) betroffen, was mehrwöchige Ausfälle zur Folge hatte. Aktuell (Anfang April 2012) sei die Personalverfügbarkeit erheblich besser.

Hessische Landesbahn und Pro Bahn & Bus im Gespräch: Links Peter Runge und Tobias Beckers (beide HLB), rechts Stefan Sitzmann, Friedrich Lang, Jürgen Lerch und Marc Lerch vom Fahrgastverband

Foto: Hans-Peter Günther



Im speziellen Fall der Rhönbahn sei der Entschluss zur zweitägigen Betriebs-einstellung erst in der Nacht zuvor gefallen. Für eine angemessene Fahrgast-information per Presse habe die Zeit nicht mehr gereicht. An den Stationen seien noch Infozettel verteilt worden. Warum die Information per RMV-Hotline bzw. RMV-Internet nicht funktioniert hat, war nicht mehr genau nachvollziehbar. Prinzipiell gebe es für solche Fälle klar geregelte Handlungsabläufe.

Als Konsequenz aus dem Chaos-Wochenende will die HLB bei erneuten extremen Personalengpässen früher entscheiden, ob ein Busnotverkehr notwendig ist, damit mehr Zeit für die Fahrgast-information bleibt. Außerdem soll mit dem Busunternehmen ein „Notfall-Fahrplan“ erarbeitet werden. Wenn möglich, sollen die Stationen näher angefahren werden.

Pünktlichkeit

Die von unserem Verband kritisierte Kurzwendezeit in Fulda bei den Zügen der Vogelsbergbahn soll Anfang Mai 2012 bei den meisten Fahrten entfallen. Dann wird wieder – wie zu DB-Zeiten – jeweils ein Fahrzeug eine gut einstündige Pause in Fulda einlegen, wodurch die Zuverlässigkeit steigt. Ende März habe die Pünktlichkeit auf den drei Strecken bei 93% gelegen. Auf der Vogelsbergbahn existieren drei Langsamfahrstellen von über 6 Kilometern Länge, die sich negativ auswirken. Hinderlich für einen pünktlichen Zugbetrieb auf der Vogelsbergbahn sei außerdem die veraltete Signaltechnik mit den dadurch bedingten langen Kreuzungsaufenthalten.

Zufrieden ist die HLB mit der Zuverlässigkeit der neuen LINT-Triebwagen. Fahrzeugausfälle seien sehr selten. Außerdem könnten durch die gute Beschleunigung Verspätungen abgebaut werden. Herr Beckers sagte eine Prüfung zu, dass man bei den umgebauten Bahnsteigen im Lahntal die ausfahrbaren Trittstufen auch dort zum Einsatz bringt, wo dies bisher nicht nötig war.

Anschlüsse

Hier macht die HLB keine Hoffnung auf eine schnelle Besserung. Einerseits liege die Hoheit über die gesamte Fahrplangestaltung beim RMV. Andererseits überarbeite die DB derzeit ihre Richtlinien bezüglich der Anschlussaufnahmen - wohl mit dem Ziel, dass es künftig überhaupt keine fest vorgeschriebenen Wartefristen mehr gibt. Viel mehr solle künftig jeder einzelne verspätet ankommende Zug über die Leitstelle des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens melden, ob Bedarf für eine Anschlussaufnahme bestehe.

Zugbegleiter

Hier gab es auch nach Aussage der HLB erhebliche Probleme, insbesondere auf der Vogelsbergbahn. Für den Standort Alsfeld sei teilweise ein Drittunternehmen mit der Zugbegleitung beauftragt worden, welches sehr unzuverlässig gearbeitet habe.

Mittlerweile werde ausschließlich mit eigenem Personal gearbeitet und die Zuverlässigkeit habe sich gebessert. Bis Ende April will man alle Züge mit eigenem Zugbegleitpersonal besetzen können.

Messe „Wir in Wittgenstein“: Extrahalt an der Oberen Lahntalbahn

(as) Bereits zum zweiten Mal fand die Messe „Wir in Wittgenstein“ in Schameder statt. Veranstalter waren die Volksbank Wittgenstein und „Rothaar - Immobilien“. Vor zwei Jahren wurden die Veranstalter von Besuchern überrannt. Niemand hatte mit den 15.000 bis 20.000 Besuchern gerechnet. Für so viele Besucher gab es keine Parkplätze, die Straßen rund um das Industriegebiet waren so zugeparkt, dass teilweise kein Durchkommen war.

Sehr stark betroffen war davon auch die viel befahrene B62. Das Industriegebiet liegt links und rechts der B62, aber auch links und rechts der Oberen Lahntalbahn Marburg (Lahn) – Bad Laasphe - Erndtebrück. So ist es nicht verwunderlich, dass der Chef der Volksbank Wittgenstein bereits im Mai 2011 mit der Idee an den Arbeitskreis Schienenverkehr Südwestfalen e.V. (ASS) heran trat: „Da ist die Bahn, können wir nicht vor Ort halten und die Besucher mit den Zug anreisen lassen? Könnt Ihr vom ASS Euch da mal drum kümmern?“ Wir haben uns gekümmert.

Wenige Tage nach dieser Anfrage hatten wir ein Gespräch mit Günter Padt, Geschäftsführer des Zweckverband Personennahverkehr Westfalen Süd (ZWS).

Mittels Holzschnitzel wurde der Boden bedeckt, sodass ein provisorischer Haltepunkt entstand



Dabei haben wir auch den Wunsch der Volksbank Wittgenstein angebracht und stießen auf offene Ohren. Natürlich kamen jetzt die vielen WENN: Wenn die Kurhessenbahn mitmacht, wenn es eine geeignete Stelle für einen Behelfsbahnsteig gibt, wenn keine technischen Einrichtungen dagegen sprechen, wenn es keine Sicherheitsprobleme gibt und und und... Vor allem, wenn das alles finanzierbar ist, dann sollte da was machbar sein. Aber auch wir mussten uns Gedanken machen, ob wir als recht kleiner Verein überhaupt in der Lage sind, eine solche Herausforderung zu meistern. Erfahrungen im Bau von provisorischen Haltepunkten hatten wir (Niederlaasphe und Womelsdorf), aber eine Messe wie diese ist schon etwas größer.

Wir haben es gewagt und der Erfolg gibt uns recht. Möglichkeiten zum Halten gab es zwei. Nach einem Treffen vor Ort mit Holger Theiss und Robert Debus von der Kurhessenbahn gab es nur noch eine Möglichkeit. Zwei Wochen vor der Messe wurden dann durch die Firma Berge Bau drei Zugänge zum Gleis geschaffen. Um den Höhenunterschied zwischen Aufschüttung zum Gleis und Zug auszugleichen wurden Trittstufen benötigt, die freundlicherweise durch den Verein Oberhessische Eisenbahnfreunde e.V. in



*Die Triebwagen hielten fast punktgenau, kleine Treppen erleichtern den Ein- und Ausstieg
2 Fotos: Volksbank Wittgenstein*

Gießen bereit gestellt wurden. Ein herzliches Dankeschön dafür! Außerdem mussten wir uns Gedanken machen, wann und wie oft die Züge halten sollten. Denn eines war klar, nur die Regelzüge von Marburg über Bad Laasphe nach Erndtebrück, die im Zweistundentakt fahren, waren zu wenig. Wir brauchten einen zusätzlichen Shuttle zwischen Erndtebrück und dem „Messebahnhof Industriepark Wittgenstein“, da die Rothaarbahn von Siegen über Erndtebrück nach Bad Berleburg samstags im Stundentakt und sonntags im Zweistundentakt fährt.

Von den Fahrzeiten her war es gelungen, in der zugfreien Zeit auf der Strecke nach Bad Laasphe zwei Shuttle-Züge von Erndtebrück nach Schameder fahren zu lassen, sodass die Messe im Stundentakt angefahren werden konnte. Zusätzlich hatte der ZWS für den Sonntag auf der Rothaarbahn Stundentakt bestellt und damit an beiden Tagen eine optimale Anbindung der Messe an den ÖPNV ermöglicht. Ein weiterer Anreiz ohne Auto zur Messe zu kommen war sicher auch, dass die Veranstalter Freifahrten finanziert haben. So

konnten die Besucher im Altkreis Wittgenstein (Bad Berleburg – Erndtebrück – Bad Laasphe) die Züge kostenlos nutzen.

Wir haben im Vorfeld geschätzt, ca. 10% der Besucher mit dem Zug zur Messe bringen zu können, es waren fast doppelt so viele. 18 Züge haben an beiden Tagen den Messebahnhof angefahren und ca. 4000 Besucher zur Messe gebracht. Viele haben ihr Auto stehen gelassen und sind mit der Bahn angereist. Wie vor zwei Jahren waren es auch diesmal wieder ca. 20.000 Besucher. Es machte einfach Spaß, am Bahnsteig zu sehen, wie immer mehr Messebesucher aus den Zügen ausstiegen. Der Menschenstrom wollte und wollte nicht abreißen. Auch die Reaktionen der Fahrgäste waren eindeutig. Die freundliche Begrüßung im Zug durch das Zugpersonal der Kurhessenbahn und unsere freundliche Helfer am Bahnsteig sind sehr gut angekommen. Unterstützt wurden wir von einem Mitglied von Pro Bahn & Bus e.V., das extra aus der Nähe von Kassel anreiste, um den Fahrgästen beim Aussteigen behilflich zu sein: „Alleine um das mitzuerleben hat sich die Anreise gelohnt. Das macht Spaß.“

Die beiden Tage waren für uns sehr anstrengend, aber auch ein voller Erfolg und bestärken uns darin, so weiter zu machen. Doch abschließend muss eines noch erwähnt werden, ohne die Hilfe der Kurhessenbahn und ihren Mitarbeitern und ohne die Unterstützung des ZWS wäre das nicht möglich gewesen. Die nächste Messe „Wir in Wittgenstein“ wird im März 2014 stattfinden. Die Veranstalter haben bereits nachgefragt, ob wir auch dann wieder einen „Messebahnhof Industriepark Wittgenstein“ anbieten können.

Bahnsteigsanierung in Ostheim

(jl) In den vergangenen Monaten wurden die beiden Bahnsteige am Haltepunkt Ostheim bei Butzbach saniert. Dabei wurde die vorhandene Asphaltdecke entfernt und durch ein Verbundsteinpflaster ersetzt. Weiterhin wurde die Beleuchtung komplett erneuert und ein kleines Fahrgastinformationssystem installiert.

Leider wurden die niedrigen Bahnsteige nicht auf das heute übliche Maß von 55 Zentimetern erhöht, sodass das Ein- und Aussteigen besonders Richtung Friedberg aufgrund der Kurvenüberhöhung der Gleise schwer fällt. Auch wurde der Bahnsteig in Fahrtrichtung Gießen nicht mobilitätsgerecht umgestaltet. Weiterhin muss man drei Treppenstufen überwinden, um auf den Bahnsteig zu gelangen.

Ein Leser der Butzbacher Zeitung veröffentlichte in einem Leserbrief diesen Missstand. Pro Bahn & Bus fragte deshalb bei Stefan Klöppel, Leiter ZOV-Verkehr in Friedberg nach. Laut Herrn Klöppel stammen die Finanzmittel aus dem Konjunkturpaket der Bundesregierung zur Bewältigung der Finanzkrise. Die Mittel durften nur zeitgebunden bis zum



Der Bahnsteigzugang Richtung Gießen ist weiterhin nur über Stufen möglich

31. Dezember 2011 verwendet werden. Angesichts der Kürze der Zeit konnten keine Bauplanungen getätigt werden, sodass nur Sanierungen möglich waren.

Einerseits erfreulich, dass der Haltepunkt Ostheim in kurzer Zeit modernisiert werden konnte. Auf der anderen Seite werden trotz viel investierten Geldes die größten Mängel (zu niedrige Bahnsteige, nicht mobilitätsgerecht) auf Jahrzehnte fest geschrieben. Auf die gleiche Weise wurden weitere Haltepunkte wie Friedelhausen oder nordmainisch zwischen Hanau und Frankfurt modernisiert.

Neuer Bahnsteigbelag und Lampen, aber alte, niedrige Bahnsteigkante: Haltepunkt Ostheim bei Butzbach



Main-Weser-Bahn im Takt

Abstimmungsprozess um Regionalexpress-Studentakt Frankfurt - Marburg in Gang gesetzt

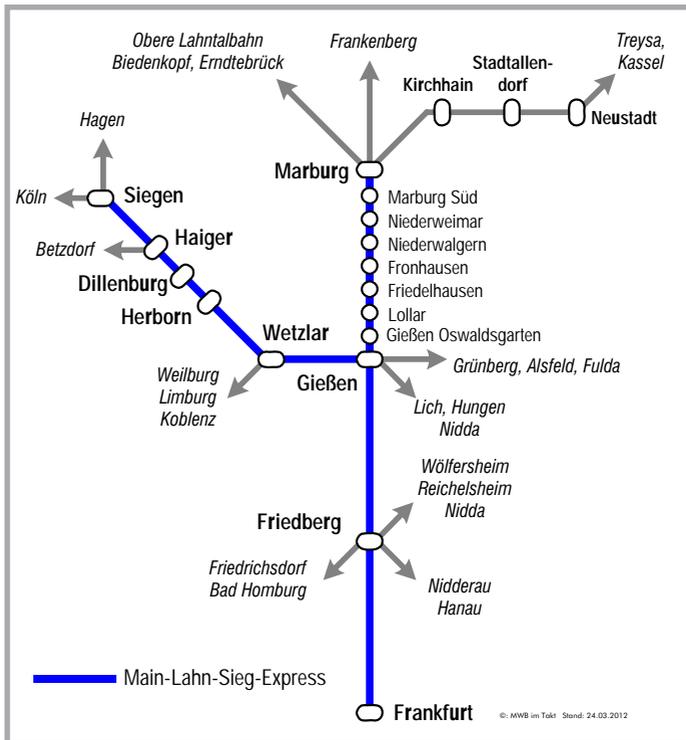
(j1) Die Fahrplaninitiative Main-Weser-Bahn im Takt (MWBiT) setzt sich seit zwei Jahren für einen besseren Fahrplan auf der für Hessen wichtigen Strecke von Frankfurt nach Kassel ein. Durch die Verschiebung des Intercityfahrplans um 30 Minuten kam es Ende 2009 zu zahlreichen Verschlechterungen. Jetzt sind die Verhandlungen zur Wiederherstellung des Studenttakts für Marburg und die bessere Anbindung zur Oberen Lahntalbahn angelaufen.

Marburg ist heute die größte hessische Stadt, welche nur alle 2 Stunden mit einem schnellen Regionalexpress bedient wird (RE-Linie Frankfurt - Kassel). Die Intercitylinie Hamburg - Kassel - Gießen - Frankfurt - Karlsruhe fährt seit zwei Jahren zum RE Kassel - Frankfurt um 30/90 Minuten versetzt, so dass jede Stunde andere Ankunfts-/Abfahrtszeiten entstehen. Zudem kann der Intercity nur mit einem Zuschlag zu einer RMV-Zeitkarte genutzt werden.

Mit dem seit Ende 2010 verkehrenden Main-Lahn-Sieg-Express wollte der RMV für den Streckenabschnitt nach Marburg die Folgen der IC-Fahrplanumstellung mildern. Wie beim Mittelhessenexpress fahren diese Züge der Hessischen Landes-

Heute bediente Bahnhöfe des Main-Lahn-Sieg-Express. Während zwischen Gießen und Marburg an jeder Station gehalten wird, werden auf dem Streckenast nach Siegen nur die großen Bahnhöfe bedient

Grafik: MWBiT

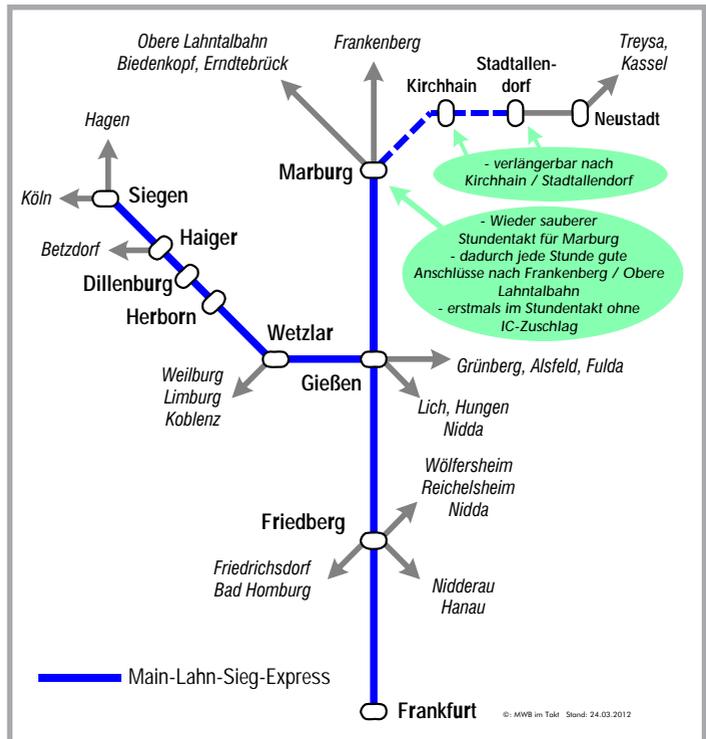


bahn (HLB) zunächst gemeinsam von Frankfurt bis Gießen. Hier erfolgt fünfmal täglich (mo - fr) eine Zugteilung. Während der Zugteil nach Siegen auf seinem weiteren Weg als Regionalexpress (RE) nur an den großen Stationen hält, stoppt der Zugteil nach Marburg als Regionalbahn (RB) an jedem Bahnhof. Die Folge: Der Zug erreicht Marburg rund 15 Minuten später als der um eine Stunde versetzt verkehrende Regionalexpress Frankfurt-Kassel. Dadurch wird in Marburg der Anschluss zur Oberen Lahntalbahn um 10 Minuten verpasst; auch zu zahlreichen Stadtbuslinien entstehen längere Übergangszeiten.

für Marburg der Stundentakt mit schnellen Zügen wieder hergestellt werden - und dies auch noch zuschlagsfrei! Ebenso wäre in jeder Stunde der Anschluss zur Oberen Lahntalbahn wieder möglich. Bei zusätzlicher Bestellung von Zugleistungen könnten durch die Verlängerung der Züge nach Kirchhain und Stadallendorf zusätzliche Fahrgastpotentiale erschlossen werden ohne zusätzliche Triebwagen oder Personal zu benötigen.

Die Stadt Marburg hat sich den Vorschlag der Fahrplaninitiative zu eigen gemacht. In der Stadtverordnetensitzung am 24. Februar 2012 hat das Marburger Stadtparlament einstimmig bei zwei Ent-

Die Fahrplaninitiative Main-Weser-Bahn im Takt schlägt daher vor, auch auf dem Linienast nach Marburg den Zug als Regionalexpress verkehren zu lassen. Damit könnte



Mit schnellen Zügen Gießen - Marburg könnte der Stundentakt für Marburg wieder eingeführt werden

Grafik: MWBiT

haltungen dem Antrag der Fraktionen von SPD und Grünen zugestimmt, die Züge der Hessischen Landesbahn (HLB) in Zukunft als Regional-express ohne Halt zwischen Marburg und Gießen fahren zu lassen und dies beim RMV zu bestellen. Auch Kirchhain und Stadtallendorf stehen dem Vorschlag positiv gegenüber, verkehren in diesem Streckenabschnitt außer dem stündlichen Mittelhessenexpress nur die zweistündlich verkehrenden RE Frankfurt - Kassel.

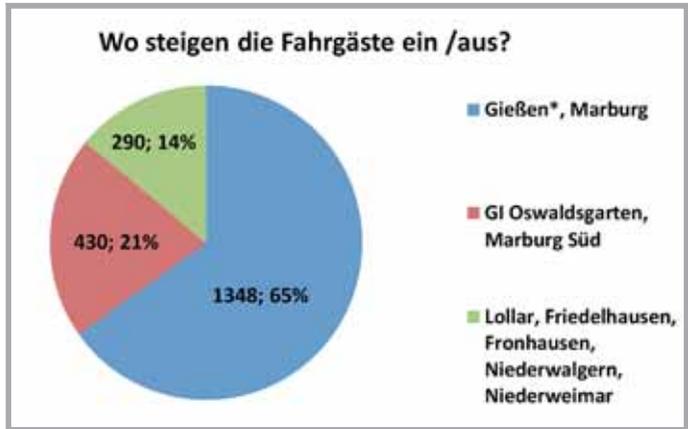
Auf Widerstand stößt der Vorschlag bei den Kommunen zwischen Gießen und Marburg, denn hier würden fünf der sechs Halte pro Tag und Richtung wieder entfallen, die erst Ende 2010 hinzu gekommen waren. Pro Tag würden dann immer noch 28 Zugpaare den Abschnitt Gießen - Marburg bedienen, die auf fast allen Unterwegsstationen halten.

Um abschätzen zu können, wieviele Fahrgäste von einem Wegfall der Unterwegshalte der HLB-Züge betroffen wären, haben zwei lokale Nahverkehrsgesellschaften beim RMV die Fahrgastzahlen angefragt. Der Verbund hatte 2011 eine große Fahrgastzählung durchgeführt, sodass aktuelle Zahlen verfügbar sind. Die angeforderten Zahlen wurden jedoch vom RMV bisher nicht frei gegeben.

Schon vorher hatte sich die Fahrplaninitiative entschlossen, eine eigene Fahrgastzählung durchzuführen. Am 29. Februar wurden in fünf Zugpaaren der Hessischen Landesbahn zwischen Gießen und Marburg alle Ein- und Aussteiger gezählt. Dabei stellte sich heraus, dass nur 14% der Ein-/Ausstiege an den Unterwegsstationen von Lollar bis Niederweimar erfolgten, 21% an den städtischen Zusatzhalten Gießen-Oswaldsgarten und Marburg Süd. Weiteres Ergebnis der Zählung: Während einer Zugfahrt zwischen Gießen und Marburg verändern sich die Besetzungszahlen nur wenig, was ebenfalls auf eine hohe Zahl von durchfahrenden Fahrgästen hinweist.

Wie der RMV auf Nachfrage von Main-Weser-Bahn im Takt mitteilte, möchte der Verbund eine Veränderung des Fahrplans „in einem geordneten Verfahren mit den lokalen Nahverkehrsorganisationen“ abstimmen. Dieser Abstimmungsprozess hat bereits auf allen Ebenen begonnen. Die Fahrplaninitiative ist zuversichtlich, dass für Mittelhessen ein verbesserter Fahrplan für die Main-Weser-Bahn erreicht werden kann.

Mehr Infos: www.probahn-bus.org/mwb-im-takt



Regionaltangente West wackelt

(ac) Die Realisierung der Regionaltangente West (RTW), eine geplante Schnellbahnstrecke von Bad Homburg einerseits und der Frankfurter Nordweststadt andererseits über Eschborn, Sossenheim und Frankfurt-Höchst zum Flughafen Frankfurt mit einer südlichen Fortsetzung nach Neu Isenburg, steht auf wackeligen Füßen. Lange Zeit schien die neue Bahnverbindung nur Befürworter zu haben. Nun gibt es angesichts der Finanzkrise zwei Lager: Befürworter und Gegner.



Ende 2008 war für die Regionaltangente West eine eigene Planungsgesellschaft gegründet worden, welche die Voraussetzungen für den Bau schaffen sollte. Sie war mit knapp sechs Millionen Euro ausgestattet worden. Inzwischen ist das Geld aufgebraucht - wenn die Frist nicht in Kürze verlängert wird, muss die Planungsgesellschaft zum Jahresende aufgelöst werden, was auch das Aus für das Projekt bedeuten würde. Es geht nun darum, die Lebensdauer der Planungsgesellschaft zu verlängern und sie mit weiteren 14,5 Mio Euro auszustatten, so dass mit diesen Mitteln das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden kann.

Gesellschafter der Planungs-GmbH sind die Städte Frankfurt und Bad Homburg, der Hochtaunus- und der Main-Taunus-Kreis, der Kreis Offenbach und der Rhein-Main-Verkehrsverbund. Der Hochtaunuskreis und Bad Homburg sind weiter für die Regionaltangente. Sie verweisen auf den volkswirtschaftlichen Nutzen der RTW, der um 34 Prozent über den Kosten läge. Der Verkehrsdezernent der Stadt Frankfurt, Stefan Majer (Grüne) meint dazu: „Der nächste entscheidende

Schritt, die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens, ist mit weiteren enormen Kosten verbunden. Wenn die Gesellschafter diesen Weg einschlagen, bedeutet das unwiderruflich den Startschuß für die Realisierung des Projektes.“ Neben den Investitionskosten des 500-Millionen-Euro-Projektes fallen nach seinen Angaben jährliche Betriebskosten in zweistelliger Millionenhöhe an. Deshalb wolle die Stadt Frankfurt die Entscheidung unbedingt in enger Abstimmung mit Bund und Land fällen, die über den Großteil der Fördermittel entscheiden. Nach Meinung des Main-Taunus-Landrates Michael Cyriax (CDU) ist zu befürchten, dass dem RMV unter anderem durch Änderungen der Landeszuweisungen in den kommenden Jahren hohe zweistellige Millionen-summen zur Deckung laufender Ausgaben fehlen.

Ob der Bad Homburger Bahnhof jemals der Start- und Zielpunkt der Regionaltangente West wird, ist fraglich



Fahrgast-Lobby Hochtaunus kritisiert Umbauplanung des Bahnhofs Friedrichsdorf

(ws) Als die Presse von einem Plan berichtete, die Stadt Friedrichsdorf wolle den dortigen Bahnhof derart umgestalten, dass alle Bahnsteiggleise barrierefrei zu erreichen wären, erhob die Fahrgastlobby Hochtaunus (FGL) dagegen erhebliche Bedenken. Kernpunkt der Kritik sind die Änderungen im Gleisplan des Bahnhofs, die in der Zukunft zu erheblichen Einschränkungen im Betriebsablauf führen könnten.

Derzeit wird der gesamte Zugverkehr der S-Bahnlinie S5 von Friedrichsdorf nach Frankfurt sowie der beiden von der Hessischen Landesbahn (HLB) betriebenen Linien R 15 Taunusbahn und R 16 Friedberger Bahn auf drei Durchgangsgleisen abgewickelt. Schon jetzt reichen die Gleisanlagen für die fast 140 täglich ein- und ausfahrenden Züge nur aus, wenn alles planmäßig abläuft. Bei größeren Verspätungen stehen keine Reserven zur Verfügung.

Die Planung der Stadt Friedrichsdorf

sieht vor, dass das östliche Gleis, auf dem in der Regel die S-Bahn ihren Endpunkt hat, zum Stumpfgleis wird. Damit stünden für den übrigen Verkehr nur noch zwei Durchgangsgleise zur Verfügung. Dann wären keine Kreuzungen der Taunusbahn mehr möglich, so lange sich ein Zug der Friedberger Bahn in der Station Friedrichsdorf befindet.

Sollte also die Planung verwirklicht werden, so würden künftige Fahrplanänderungen, wie z.B. die Verdichtung des Taktes der Taunusbahn oder die Verschie-

Am 25.01.1997 waren in Friedrichsdorf noch umfangreiche Gleisanlagen vorhanden. Im Vordergrund ein Prototyp GTW2/6 der Fa. Stadler auf Vorführfahrt. Foto: Andreas Christopher



bung der Fahrzeiten aller Linien, erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht werden. Auch für andere Projekte, die seit Jahren diskutiert werden, ergäben sich daraus neue Hindernisse, so z.B.

- die Weiterführung der S-Bahnlinie 5 nach Friedberg und
- die Verlängerung der Regionaltangente West (RTW) bis Friedrichsdorf oder darüber hinaus.

Im Übrigen wäre ein barrierefreies Umsteigen, z.B. von der Taunusbahn aus Richtung Usingen zur Friedberger Bahn und umgekehrt, nur auf dem ziemlich langen Weg durch die Straßenunterführung möglich und kaum zumutbar. Auch die ebenfalls geplante Verlegung der Bushaltestellen auf die von der Innenstadt abgewandte Ostseite des Bahnhofs erscheint wenig sinnvoll.

Vertreter von Pro Bahn Rhein-Main, die in der FGL mitarbeiten, haben einen Gegenvorschlag entwickelt, der einen barrierefreien Zugang ermöglicht, ohne die Funktionsfähigkeit des Bahnhofs zu beeinträchtigen. Das könnte dadurch geschehen, dass die beiden in Friedrichsdorf

endenden Bahnlinien S5 und RB 16 gleichzeitig gemeinsam ein Gleis benutzen. Dann stünden die beiden anderen Gleise für die Taunusbahn alleine zur Verfügung.

Leider gibt es genügend Beispiele dafür, dass die „Sparwut“ der Deutschen Bahn AG zum Abbau von Gleisen geführt hat, die später für einen flüssigen Bahnverkehr und eine sinnvolle Fahrplangestaltung nötig gewesen wären. Die Argumentation der Stadt, eine künftige Verlängerung der S-Bahn nach Friedberg oder ähnliche Verbesserungen des Bahnverkehrs seien völlig utopisch und damit nicht zu berücksichtigen, wird durch die Erfahrung widerlegt. Ähnliche „Prognosen“ – etwa der Gegner der Taunusbahn – haben sich inzwischen als völlig haltlos erwiesen.

Die Fahrgast-Lobby hat daher die verantwortlichen Gremien der Städte Bad Homburg und Friedrichsdorf sowie des Hochtaunuskreises und des Wetteraukreises, deren Interessen von dem Umbau berührt werden, gebeten, die genannten Fragen noch einmal gründlich zu prüfen, damit nicht schon jetzt künftige Verbesserungen des Schienenverkehrs verbaut werden. Eine erneute Prüfung ist vom Friedrichsdorfer Magistrat zugesagt worden.

*1994 konnte das Mittelgleis zwischen den beiden Bahnsteigen noch zum Abstellen von Zügen genutzt werden, heute ist es entfernt.
Foto (01.05.1994):
Andreas Christopher*



Bürgerinitiative erreicht Mobilitätsdienst im Höchster Bahnhof

(ek) Nach langwierigen Verhandlungen hat es die Bürgerinitiative Höchster Bahnhof (BHB) erreicht, dass Anfang Januar für die Zeiten des Berufsverkehrs im Bahnhof Frankfurt-Höchst ein Mobilitätsdienst eingerichtet worden ist. Er hilft an den Gleisen der S-Bahnen sowie der Königsteiner Bahn den Reisenden mit Gepäck, Kinderwagen, Rollatoren oder Fahrrädern leichter zu den Zügen zu gelangen. Aus versicherungsrechtlichen Gründen ist es jedoch nicht möglich, auch den Rollstuhlfahrern zu helfen.

Ursprünglich hatte die BHB gehofft, die Bahn werde die zu jedem Bahnsteig führenden ehemaligen Gepäckaufzüge schnell und kostengünstig für die von ihr geforderten Zwecke umbauen lassen. Sie musste jedoch zur Kenntnis nehmen, dass dies aus verschiedenen Gründen unmöglich ist. Gleiches gilt für Treppenlifte.

Die Aktiven der BHB hatten für den von ihnen geforderten Mobilitätsdienst gute Vorarbeit geleistet. Bereits an einem Spätsommertag hatten sie eine Art Vorlauf gestartet, um der Bahn und der Öffentlichkeit die Dringlichkeit ihres Anliegens vorzuführen. Sie boten einen Hilfsdienst an und halfen den Reisenden zu und von den Zügen. Außerdem hatten viele BHB-Mitglieder Ende September tagelang minutiös hilfsbedürftige Perso-

nen statistisch erfasst und ihnen geholfen. Die lokale Presse unterstützte die BHB durch Wort und Bild.

Trotz ihrer Sympathie für das Anliegen der Initiative machten Sprecher der Bahn deutlich, dass ihr Unternehmen nicht selber aktiv werden könne. Das würde nämlich einen Präzedenzfall geben und überall in Deutschland Forderungen auslösen, die von der Bahn weder personell noch finanziell bedient werden könnten.

Der Initiative ist es jedoch gelungen, das Verkehrsdezernat für ihr Anliegen zu gewinnen. Im Auftrag der Stadt hat die „Werkstadt Frankfurt“ das nötige Personal abgestellt. Die Bahn hat für die Helfer einen beheizten Raum und sanitäre Anlagen bereit gestellt.

Ob dieser Dienst, der ja nur eine Übergangslösung darstellt, bis zum Ende des versprochenen behindertengerechten Umbaus des Bahnhofs im Jahre 2015 fortgesetzt werden kann, ist noch nicht endgültig geklärt.

*Die Gepäckaufzüge im Bahnhof Höchst stehen ungenutzt. Laut Bahn sind sie für einen Personentransport nicht geeignet
Foto: H.-P. Günther*



Holt Hessen bei den Bahnhofsmodernisierungen auf?

(fl) Die folgende Bahnmodernisierungsliste wurde 2011 veröffentlicht. Ein Teil der Projekte ist bereits im Bau oder abgeschlossen. Die Liste wurde nach Landkreisen und kreisfreien Städten geordnet, um die unterschiedlichen Investitionsschwerpunkte deutlich zu machen.

Die Gesamtsumme der Investitionen beträgt 258 Millionen Euro, von denen die Deutsche Bahn 129 Millionen Euro tragen soll. Das Land Hessen steuert 84 Millionen Euro bei. Auf die Kommunen würden 45 Millionen entfallen, wenn sich alle Städte und Gemeinden für die vorgesehenen Investitionen in ihre Stationen entscheiden (können). Die 29 Bahn-

projekte „mit kommunaler Beteiligung“ müssen daher als unsicher angesehen werden, grundsätzlich hat sich das Land Hessen aber auch hier zu einer Förderung bereit erklärt.



Bergstraße:

Bürstadt, Hofheim (Ried), Lorsch, Riedrode, Groß Rohrheim (nur mit kommunaler Beteiligung!)

Darmstadt (kreisfreie Stadt):

Darmstadt-Nord, Darmstadt-Süd, Darmstadt-Eberstadt

Darmstadt-Dieburg:

Babenhausen, Bickenbach, Messel, Weiterstadt, Groß Umstadt Nord (nur mit kommunaler Beteiligung!), Pfungstadt (nur mit kommunaler Beteiligung!)

Frankfurt (kreisfreie Stadt):

Frankfurt (Main) Ost, Frankfurt (Main) Süd, Frankfurt (Main) West, Frankfurt-Griesheim, Frankfurt-Höchst, Frankfurt-Ginnheim (nur mit kommunaler Beteiligung!)

Fulda:

Hünfeld

Gießen:

Großen Buseck, Grünberg, Hungen, Garbenteich (nur mit kommunaler Beteiligung!), Langsdorf (nur mit kommunaler Beteiligung!), Lollar (nur mit kommunaler Beteiligung!), Trais-Horloff (nur mit kommunaler Beteiligung!), Watzenborn-Steinberg (nur mit kommunaler Beteiligung!)

Groß-Gerau:

Groß-Gerau Dornheim, Kelsterbach, Mainz-Gustavsburg, Raunheim, Riedstadt-Goddelau, Riedstadt-Wolfskehlen, Walldorf, Biebesheim (nur mit kommunaler Beteiligung!), Gernsheim (nur mit kommunaler Beteiligung!), Stockstadt (nur mit kommunaler Beteiligung!)

Hersfeld-Rotenburg:

Bebra

Kassel (Landkreis):

Grebenstein

Kassel (kreisfreie Stadt):

Kassel Hbf.

Lahn-Dill-Kreis:

Albshausen, Dillenburg, Ehringshausen,
Herborn, Stockhausen

Limburg-Weilburg:

Lindenholzhausen

Main-Kinzig-Kreis:

Bad Soden-Salmünster, Bruchköbel, Ost-
heim, Schlüchtern, Wächtersbach, Lieb-
los (nur mit kommunaler Beteiligung!)

Main-Taunus-Kreis:

Eddersheim, Eschborn, Hattersheim,
Lorsbach (nur mit kommunaler Beteili-
gung!), Sulzbach (Taunus) Nord (nur mit
kommunaler Beteiligung!)

Marburg-Biedenkopf:

Bürgeln, Cölbe, Marburg, Niederwalgern,

Rheingau-Taunus:

Eltville, Niedernhausen, Geisenheim (nur
mit kommunaler Beteiligung!), Lorch (nur
mit kommunaler Beteiligung!), Lorch-
hausen (nur mit kommunaler Beteili-
gung!)

Schwalm-Eder:

Borken, Malsfeld, Treysa, Wabern

Vogelsbergkreis:

Lauterbach Nord (nur mit kommunaler
Beteiligung!)

Werra-Meißner-Kreis:

Eichenberg

Wetteraukreis:

Beienheim, Büdingen, Friedberg, Glau-
burg-Stockheim, Häuserhof, Weckesheim,
Bleichenbach (nur mit kommunaler Be-
teiligung!), Borsdorf (nur mit kommuna-
ler Beteiligung!), Büches-Düdelshiem (nur
mit kommunaler Beteiligung!), Effol-
derbach (nur mit kommunaler Beteili-
gung!), Ober Widdersheim (nur mit kom-
munaler Beteiligung!), Wölfersheim-
Södel (nur mit kommunaler Beteiligung!)

Wetzlar (kreisfreie Stadt):

Wetzlar, Dutenhofen

Wiesbaden (kreisfreie Stadt):

Auringen-Medenbach (nur mit kommu-
naler Beteiligung!), Wiesbaden-Erben-
heim (nur mit kommunaler Beteiligung!)
Wiesbaden-Igstadt (nur mit kommunaler
Beteiligung!), Wiesbaden-Schierstein (nur
mit kommunaler Beteiligung!)



Investitionsrahmenplan 2011-2015

Planungsblockade im Kinzigtal überwunden?

(cb) Am 26. März 2012 hat Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) in Berlin die endgültige Fassung des Investitionsrahmenplans 2011 – 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) vorgestellt. „Unser Investitionsrahmenplan orientiert sich am Machbaren. Er ist dadurch ehrlich und transparent. Es wird aber auch deutlich, dass wir es mit einer strukturellen Unterfinanzierung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur zu tun haben. Das haben auch die Länder in ihren Stellungnahmen klar gemacht“, so Ramsauer.

Der aktuelle IRP enthält den Investitionsbedarf für einen Zeitraum von fünf Jahren für den Ersatz und für die Erhaltung der Bestandsnetze, für die Fortführung der im Bau befindlichen Maßnahmen und für die Vorhaben mit weit fortgeschrittenem Planungsstand, die bereits Baureife haben oder diese im Geltungszeitraum bis 2015 erlangen können.

In der Kategorie B „Laufende Vorhaben/Teilvorhaben“ finden sich für Hessen lediglich Restposten aus dem Überhang längst vergangener Bundesverkehrswegepläne:

- ABS Fulda – Frankfurt am Main: Linienverbesserung Bahnhof Neuhof (20,5 Mio EUR)
- Knoten Frankfurt am Main: Sportfeld (1. Baustufe), Galluswarte (18,6 Mio EUR)

Dies sind 2 von 33 gelisteten Projekten, Finanzmittel ab 2011 dafür 0,039 Mrd von ca. 8,634 Mrd EUR = 0,45%

Zum Vergleich:

Die NBS Nürnberg – Erfurt – Gröbers allein bindet im gleichen Zeitraum 3,05 Mrd EUR = 35,4%, die NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg weitere 2,4091 Mrd

EUR = 27,9%.

Zusammen werden damit fast 2/3 der verfügbaren Bundesmittel für zwei höchst fragwürdige Projekte mit geringem Netznutzen gebunden, was wichtigere Projekte – vor allem in Hessen – auf Jahre ausbremst.

In der Kategorie C „Neu zu beginnende Vorhaben/Teilvorhaben“ ist ein unterfränkischer Teilbaustein enthalten, der alleine jedoch keinesfalls einen zukunfts-gerechten Ausbau zwischen Frankfurt/M und Würzburg sicherstellt:

- ABS/ NBS Hanau – Nantenbach (Umfahrung Schwarzkopftunnel)

Eins von 16 gelisteten Projekten, Finanzmittel ab 2011 dafür 0,2146 Mrd von 12,8573 Mrd EUR = 1,67% im Anteil Bayern und 0% im Anteil Hessen.

Die für Hessen relevanten Großprojekte der Knotenkette Fulda – Hanau – Frankfurt/M – Darmstadt - Mannheim finden sich erst in der neu eingeführten Kategorie D „Weitere wichtige Vorhaben“. Dort sind erstmals diejenigen Projekte zusammengefasst, die sich überwiegend in einem „frühen Planungsstadium“ befinden. Mit diesen Vorhaben kann baulich in der

Regel erst nach 2015 begonnen werden.

- ABS Fulda – Frankfurt am Main (dreigleisiger Ausbau Hailer – Gelnhausen, aus dem BVWP 1985!)
- ABS/NBS Hanau – Würzburg / Fulda – Erfurt (aus den BVWP 1992/2003)
- Knoten Frankfurt am Main (weitere Abschnitte)
- NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar

Dies sind 4 von 21 gelisteten Projekten, wobei der Finanzbedarf vorsichtshalber gar nicht erst benannt wurde.

Für einige Turbulenzen sorgten Äußerungen von Rainer Bomba (CDU), beam-

teter Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und dort zuständig für die Bereiche Umweltpolitik, Infrastruktur und Grundsatzfragen des Ressorts, Bauwesen, Bauwirtschaft und Bundesbauten, Raumordnung, Stadtentwicklung und Wohnen sowie für den Straßenbau. Bomba, einst Schulpendler zwischen den Bahnhöfen Steinau a.d.Str. und Schlüchtern, hatte das ABS/NBS-Projekt an den Begriff „Mottgers-Spange“ gebunden und öffentlich darüber spekuliert, welche vermeintlichen Vorteile diese gegenüber anderen Varianten haben könnte.

Postwendend bekam er Antwort von Rainer Schreiber, Vorsitzendem der „In-

Bahnhof Gelnhausen (Blick in Richtung Fulda) im Mai 2011 – Symbol für die enge Verzahnung überfälliger Planungen zum viergleisigen Ausbau mit dem Fahrgastwunsch nach Modernisierung der Bahnsteiganlagen. Gleise, Oberleitung, Signalanlagen, Bahnsteiglage: alles muss schrittweise unter laufendem Betrieb völlig neu gebaut werden.

Foto: Christian Behrendt



itiative Pro Spessart“ (IPS) und zugleich Bürgermeister der Gemeinde Jossgrund, in Form eines offenen Briefes. Schreiber kritisiert den Eindruck der bundespolitischen Vorfestlegung auf eine bestimmte Neubauvariante, unsaubere Formulierungen, die Nichtreflexion der ge-

änderten Beschaffungspolitik der DB im ICE-Fuhrpark – Stichwort: herabgesetzte Fahrzeughöchstgeschwindigkeiten – Naturschutzaspekte sowie die fehlende Bündelung einer Mottgers-Spange mit anderen Verkehrswegen.

Kommentar:

Mühsam ernährt sich das Eichhörnchen

Nachdem der Theaterdonner der Rauchbomben auf örtlicher Pressebühne verzogen ist, bleiben die Fakten. Erstmals sind hessisch/bayerisch/badenwürttembergische Großprojekte im Kernnetz aus der planungstechnisch völlig unverbindlichen Wunsch-Dir-Was-Masterliste, genannt „Bundesverkehrswegeplan“, in die völlig neue Sphäre einer Kategorie D im konkreten Investitionsrahmenplan aufgestiegen.

Dass weiterhin der Löwenanteil knapper Haushaltsmittel für die Thüringer-Wald-U-Bahn sowie rund um das Immobilienprojekt Stuttgart21 verschleudert werden, ohne dass diese dem Güterverkehr oder gar einem Integralen Taktfahrplan wesentlichen Nutzen bringen, ist ein bundespolitischer Skandal. Er zeigt, welche Fern- und Schadwirkungen einmal getroffene Fehlentscheidungen haben – nicht zuletzt für die Glaubwürdigkeit von Verkehrspolitik gegenüber der Bürgerschaft, für die im ÖV drastische Fahrpreissteigerungen gepaart mit Leistungskürzungen anstehen.

Der gern gescholtenen DB Netz AG ist hierbei allenfalls der Vorwurf zu machen, gegen unsinnige Vorgaben von oben sich auf der Fachebene nicht wirksam genug durchgesetzt zu haben.

Es bleibt, auch mit wachem Blick auf das Wahljahr 2013 in Bayern, Hessen und dem Bund, das Kernproblem: Zu wenig Geld für verkehrsprioritär falsch gereichte Projekte. Nur ein mutiger BVWP 2015 mit aufgestockten Finanzierungsansätzen für die Schienenprojekte kann hier Abhilfe schaffen. Und die zügige Einleitung konkreter Planungen mit ernsthafter Einbindung von Bahnkunden-, Umwelt- und Bürgerinteressen. Hier könnte Hessen Vorreiter werden und aus den schlechten Erfahrungen anderer beispielhaft lernen.

Christian Behrendt

Bald „Aus“ für die Spessarttrampe Laufach – Heigenbrücken

(ac) Am 30. Dezember 2011 wurde die Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bundesverkehrsministerium und der DB für den Bau der Spessartquerung im Bereich Laufach – Heigenbrücken unterzeichnet. Da man für den Streckenabschnitt bis zum Sommer 2012 mit dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und der Baureife rechnet, kann voraussichtlich im Oktober 2012 mit den Bauarbeiten begonnen werden.

Höchste Zeit also für Eisenbahnfreunde, in diesem Sommer diese beliebte Strecke mit ihrem Schiebebetrieb zu besuchen. An dieser Stelle gibt es einen kurzen Rückblick auf die Geschichte und zukünftige Ausbaupläne.

Die Spessarttrampe zwischen Laufach und Heigenbrücken hat schon früh die Eisenbahnfotografen begeistert. So war der Abschnitt eine der Lieblingstrecken von „Altmeister“ Carl Bellingrod.

Geschichte

Die Strecke wurde am 1. Oktober 1854 durch die Königlich Bayerische Staats-

eisenbahn eröffnet und war Teil der Ludwigs-Westbahn von Bamberg über Schweinfurt und Würzburg nach Aschaffenburg und Hanau. Die Spessarttrampe und der Schwarzkopftunnel waren von Anfang an für den zweigleisigen Betrieb vorgesehen und die Kunstbauten wurden gleich entsprechend ausgelegt. Das zweite Gleis wurde aber erst nach und nach bis in die 1890er Jahre nachgerüstet.

Vom Bahnhof Laufach, der in einer Höhe von 175 m.ü.NN. liegt, führt die Rampe auf 5,2 Kilometer Streckenlänge bis zum Scheitelpunkt vor dem 926 Meter langen Schwarzkopftunnel in 275 Meter Höhe. Das entspricht einer durchschnittlichen Steigung von



„Krokodil“
194 582 schiebt im
Mai 1985 am Block
Hain einen
Güterzug Richtung
Scheiteltunnel nach

Foto: Andreas
Christopher

Lok 110 154 hat am 18.08.1984 den Schwarzkopftunnel verlassen und fährt jetzt in die Gefällestrecke ein. Rechts ist das Stockgleis für die Schiebelokomotiven sichtbar.

Foto: Andreas Christopher



19 Promille. Tatsächlich schwankt diese aber zwischen 15,4 und 21,7 Promille. Aus diesem Grunde gibt es hier bis heute für schwere Züge Schiebetrieb: Die in Laufach stationierten Lokomotiven schieben die Züge nach, werden aber mit dem Zug nicht gekuppelt, so dass sie vor dem Schwarzkopftunnel einfach bremsen und über einen Gleiswechsel anschließend nach Laufach zurückfahren, während der nachgeschobene Zug ohne Halt Richtung Heigenbrücken weiterfährt.

Hier, an dem „Heigenbrücken West“ genannten Betriebsbahnhof gibt es neben einem doppelten Gleiswechsel auch ein Stumpfgleis, in das die Schiebelokomotiven hineinfahren und weitere Züge passieren lassen können, wenn das Gegengleis für die Rückfahrt belegt ist oder im Blockabstand ein weiterer Zug folgt. Nach Passieren des fast waagrecht liegenden Schwarzkopftunnels wird bald der Bahnhof Heigenbrücken erreicht, der ebenfalls wie Laufach mit recht umfangreichen Gleisanlagen ausgestattet ist.

Zu Zeiten des Dampfbetriebes war der Verkehr auf der Spessarttrampe sehr aufwändig. Fast allen Güterzügen und vielen schweren Fernreisezügen musste eine Lok als Schiebelok beigegeben und oft noch eine weitere Lok vorgespannt werden. Das ist der Grund für die recht umfangreichen Gleisanlagen sowohl in Laufach als auch in Heigenbrücken, welches lange Jahre Schnellzugstation war. In Laufach gab es einen größeren Lokschuppen, der heute noch ohne Gleisanbindung steht und anderweitig genutzt wird. Als Schiebelokomotiven kamen ab 1914 die legendären bayerischen Malletloks Gt 2x4/4 (später BR 96) zum Einsatz, später unterstützt durch die preußische T16.1 (BR 94.5) und die preußische T20 (BR 95).

Als die Strecke 1956/57 elektrifiziert und der elektrische Betrieb am 26. September 1957 aufgenommen wurde, vereinfachten sich die Betriebsverhältnisse. Seitdem sind in Laufach stets zwei bis drei Elektroloks für Schiebedienste eingeteilt.



Schiebebetrieb heute: Gerade hat sich die Schiebelok links hinter den Kesselwagenzug gesetzt. Zusammen mit der Zuglok hinten rechts wird der Zug gleich mit vereinten Kräften die Rampe nach Heigenbrücken hoch geschoben und gezogen

Foto: Andreas Christopher

Von 1957 bis 1987 waren es die „Krokodile“ der Baureihe E 94 (194), danach bis 2003 die Baureihe E 50 (150) und seitdem die Baureihe E 51 (151). Seit 2004 war in Laufach für Schubleistungen privater Güterzüge zusätzlich Lok 1020.041 der Mittelweserbahn stationiert, so dass hier wieder eine Lok der Baureihe E 94 anzutreffen war. Wegen mangelnder Auslastung wurde die Lok leider Mitte März 2012 wieder aus Laufach abgezogen.

Streckenbeschreibung

In Laufach liegen in der Einfahrt aus Richtung Aschaffenburg rechts die Wartegleise für die Schiebelokomotiven und ein kleines Gebäude, welches als Aufenthaltsraum für die Lokführer der Schiebelokomotiven während der Pausen dient. Die Loks können somit gleich hinter die nachzuschiebenden Güterzüge fahren, wenn diese auf dem Ausweichgleis halten. Links ist an der Einfahrt der alte Lokschuppen zu sehen. Es folgt in Höhe des Bahnhofsgebäudes von Laufach ein Mittelbahnsteig für die Personenzüge. Der Zugang dazu führt über zwei Gleise und wird

auch häufig genutzt wird, wenn zwei lange Güterzüge kurz hintereinander von Aschaffenburg eintreffen und nachzuschieben sind. Außerdem befindet sich links ein weiteres, von der Mittelweserbahn für die Abstellung der Laufacher Schiebelok gemietetes Gleis. Früher gab es auch noch zwei Anschlussgleise zu den Eisenwerken Düker, wobei eine eigene Werkslok die Wagen in den DB-Bahnhof brachte bzw. dort abholte.

Gleich hinter den lang gezogenen Gleisanlagen von Laufach beginnt in einer Rechtskurve die Steigungsstrecke. Die Bahn führt weiter am Hang entlang und später auf einem hohen Damm und südlich am Dorf Hain vorbei. Bald hat die Strecke wieder den Hang erreicht und passiert die Blockstelle Hain mit zwei markanten ehemaligen Betriebsgebäuden auf beiden Seiten der Bahnstrecke.

Die Bahnstrecke führt nun wieder zugewachsen über einen hohen Damm. An dieser Stelle unterquert in einem langen Tunnel ein Fahrweg die Bahnstrecke, welcher dann steil ansteigend zum Betriebs-

bahnhof Heigenbrücken West führt. Hier, kurz vor dem Schwarzkopftunnel, gab es früher auch ein kleines hölzernes Betriebsgebäude für den Fahrdienstleiter bzw. Blockwärter. In diesem Bereich liegt, noch in der Steigung, ein doppelter Gleiswechsel, und am Scheitelpunkt das bereits erwähnte Stumpfgleis für die Schiebelokomotiven.

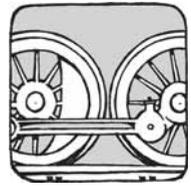
Etwa 100 Meter hinter dem östlichen Tunnelportal führt die Landstraße von Laufach nach Heigenbrücken auf einer Brücke über die Bahnstrecke. Schon außerhalb des Bahnhofsbereichs führt am Ortsende von Heigenbrücken eine weitere Straßenbrücke über die Bahn, welche den Ortskern straßenmäßig anbindet.

Die neue Spessartquerung

Da der alte Schwarzkopftunnel in einem schlechten baulichen Zustand ist und zudem die Steigungsstrecke mit dem Schiebetrieb großen betrieblichen und finanziellen Aufwand erfordert, wird schon seit vielen Jahren über eine Alternative nachgedacht. Dies will man mittels einer sieben Kilometer langen Neubaustrecke zwischen Laufach und Heigenbrücken erreichen, die eine gleichmäßige Neigung aufweist und keinen Schiebetrieb mehr erfordert. Die Strecke mündet erst östlich von Heigenbrücken wieder in die Bestandsstrecke. An dieser Stelle soll ein neuer Haltepunkt für Heigenbrücken errichtet werden.

Das Planfeststellungsverfahren für den Neubauabschnitt Laufach – Heigenbrücken hatte 2009 begonnen. Die öffentliche Auslegung und das Anhörungsverfahren des Planfeststellungsverfahrens sind abgeschlossen, die abschließende Stellungnah-

me der Regierung von Unterfranken liegt vor, damit sind die größten Hürden genommen. Die Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses liegt beim Eisenbahnbundesamt. Größere Probleme stehen dem aber wohl nicht mehr im Weg und man rechnet nicht mit Klagen. Schließlich profitieren die Bürger durch eine deutlich geringere Lärmbelastung. Deswegen gibt es bei der Bevölkerung eine hohe Akzeptanz für das Projekt.



Sobald das Verfahren abgeschlossen ist, werden die Ausschreibungsunterlagen erstellt und die Bauarbeiten ausgeschrieben. Wenn alles gut läuft, könnte im Oktober 2012 mit den ersten Bauarbeiten begonnen werden. Dies betrifft vorbereitende Bauarbeiten wie die Baustelleneinrichtungen und das Roden im Bereich der Baustelle und der Erddeponien auf dem Falkenberg und Schwarzkopf. Insgesamt werden vier Tunnel neu errichtet: Der Haintunnel (765 m), der Metzbergtunnel (566/621 m), der Hirschbergtunnel (360/524 m) und der Falkenbergtunnel (2600/2599 m). Die Tunnel werden eingleisig ausgeführt, daher die unterschiedliche Länge je Streckengleis. Bis auf den Hainer Tunnel, der in offener Bauweise errichtet wird, werden die Tunnel bergmännisch (Neue Österreichische Tunnelbaumethode) vorangetrieben. Eine Tunnelbohrmaschine kommt also nicht zum Einsatz, sondern Bagger. Im Jahre 2016 soll die neue Strecke fertig gestellt sein, die 323 Mio. Euro kosten soll. Anschließend wird die alte Trasse zurückgebaut und der Schwarzkopftunnel verfüllt.

NVV-Linie R4 Korbach-Kassel

Landwirte gegen Kreuzungsbahnhof mit Unterführung bei Bad Arolsen

(hh) Seit Jahren betreiben NVV und Kurhessenbahn mit viel Umsicht die eingeleisige Regionalstrecke im Landkreis Kassel und im Kreis Waldeck-Frankenberg. Momentan benötigt der Regionalexpress von Korbach nach Kassel-Wilhelmshöhe fast 1½ Stunden. Schuld an der langen Fahrzeit sind zu viele schienengleiche Übergänge und zu wenig Kreuzungsmöglichkeiten für die Züge. In Maberzell bei Fulda bewährt sich schon seit Jahrzehnten ein Kreuzungsbahnhof auf freier Strecke.

Nun plant die Kurhessenbahn – eine DB-Tochter – bei Bad Arolsen-Wetterburg einen ähnlichen Kreuzungsbahnhof, Kosten 2 Millionen Euro. Hans-Martin König, Leiter der DB-Infrastrukturplanung in diesem Bereich, erklärte, dass dann eine Fahrt von Korbach nach Kassel nur noch 60 Minuten dauern würde. Die Bahn verfolgt das ehrgeizige Ziel, die Reisegeschwindigkeit auf dieser Strecke von bislang 60-80 km/h auf 100 km/h zu erhöhen. Dazu müssten Bahnübergänge wegfallen bzw. mit einer besseren

Die RKH-Busse (links und rechts) werden in einigen Jahren vom Gießener Bahnhofsvorplatz verschwunden sein

Sicherheitstechnik ausgestattet werden. Der erforderliche Begegnungsbahnhof in Wetterburg werde in der zweiten Jahreshälfte 2012 realisiert.

Allerdings protestierten Mitte Januar 2012 Landwirte aus Wetterburg gegen den Kreuzungsbahnhof, der ihnen Land wegnehme und gegen eine Unterführung, die den Weg zu den gepachteten Feldern verlängere.

Pro Bahn & Bus unterstützt die DB-Maßnahme, wenn sich dadurch die Fahrzeit zwischen Kassel und Korbach deutlich verkürzen lässt. Übrigens sind inzwischen am Wochenende manche Züge von Kassel-Wilhelmshöhe über Korbach bis zum Wintersportort Willingen verlängert.

Busverkehr in Nord- und Mittelhessen

Regionalverkehr Kurhessen vor der Schließung

(js) Nach einer Meldung in der Frankfurter Zeitung vom 13. März steht



die größte regionale Busgesellschaft im Landkreis Waldeck-Frankenberg vor der Auflösung. Die Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH) hat über 560 Beschäftigte; sie betreibt 246 Buslinien in Hessen, auf denen 750 Busse verkehren.

Nach Angaben des Geschäftsführers Thomas Prechtl liegt das Tarifgefüge etwa 25 % über dem der Mitbewerber, deshalb hat die RKH bereits seit vier Jahren nicht mehr an Ausschreibungen für Linienverkehre teilgenommen. Aufgrund der hohen Personalkosten sei das Ende des Unternehmens absehbar. Die Deutsche Bahn bleibt mit ihrem Busunternehmen Busverkehr Hessen GmbH (BVH) in Hessen aktiv. So sollen den vom Personalabbau betroffenen Mitarbeitern auch andere Stellen im DB-Konzern angeboten werden. Bis zum Jahr 2016 soll das Unternehmen geordnet heruntergefahren werden.

Burgwaldbahn / Obere Edertalbahn Marburg - Frankenberg - Battenberg RMV-Linie 42 Doch noch Güterverkehr

(js) Entgegen der Meldung in der letzten Hessenschiene finden die Holztransporte nach Battenberg doch noch vereinzelt statt. Weiterhin wird der Ladepunkt von der Pressnitzalbahn bedient.

Der werktägliche Güterzug nach Frankenberg bzw. Allendorf/Eder wird seit dem vergangenen Jahr von Loks der neuen Baureihe 261 bedient. Doch weiterhin kommen an vereinzelt Tagen noch die alten Loks der Baureihe 294 zum Einsatz.

Zum nächsten Fahrplanwechsel werden die Züge der Linie RE30 Kassel - Frankfurt auch in Borken halten. Im Bild ein Zug der Linie bei der Einfahrt in den Kasseler Kulturbahnhof



Main-Weser-Bahn Kassel - Gießen - Frankfurt RMV-Linie 30

Bahnhof Borken wird RE-Halt

(jl) Mit dem Fahrplanwechsel 2012/2013 beginnt ein neuer Verkehrsvertrag für die Linie RE30. Ab Dezember 2012 kommen auf dieser Linie neue bzw. modernisierte Doppelstockwagen zum Einsatz, die von leistungsstärkeren Lokomotiven gezogen werden.

Diese machen es möglich, bei gleichbleibenden Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Frankfurt und Kassel bei allen Zügen der Linie einen zusätzlichen Halt in Borken einzurichten. Borken erhält damit zweistündlich eine schnelle Verbindung nach Kassel, Marburg, Gießen und Frankfurt.

Baustelle Bahnhof Marburg/Lahn

(js) In den vergangenen Ausgaben der Hessenschiene haben wir schon mehrfach über die Bautätigkeit im Bahnhof Mar-

Der Betrieb in der Schalterhalle im Bahnhof Marburg ist durch die Bauarbeiten noch sehr stark eingeschränkt. Foto: Jürgen Schmied



burg/Lahn berichtet. In den vergangenen Wochen entstand durch die Bautätigkeiten ein größeres Chaos.

Die Empfangshalle wurde umgebaut, wodurch sich fast täglich die labyrinthähnlichen Gänge zwischen den Bauzäunen änderten. An mehreren Tagen war die Verbindung zwischen der Empfangshalle und der Schalterhalle durch eine Holzbrücke über die Baustelle sichergestellt. Teilweise war der Fahrkartenschalter nur durch den Nordeingang zu erreichen, der Zugang zu den Gleisen 2 bis 8 erfolgte durch den Haupteingang, die Gleise 1



Auch im Außenbereich finden umfangreiche Bauarbeiten statt. Ende Februar wurden die Fassade und der Bahnsteig 1 erneuert

(südlicher Teil) und 1a können seit Monaten nur über den Vorplatz und den Taxistand erreicht werden. Der Durchgang in der Empfangshalle sowie der Treppengang zur Unterführung waren nur in der halben Breite nutzbar, teilweise mit Engstellen von ca. 1,50 Meter Breite.

Inzwischen wurde der größte Teil der Haupthalle wieder nutzbar hergerichtet, ein Schnellrestaurant hat dort neu eröffnet, der Kiosk hat neue, großzügige Räumlichkeiten bezogen, und die Bahn-

hofsbuchhandlung ist wieder aus ihrem Container auf dem Vorplatz in das Gebäude eingezogen. Während die Empfangshalle innen noch von Baugerüsten ausgekleidet ist, finden in der Schalterhalle weiterhin Bauarbeiten statt. Äußerlich hat das Gebäude beidseitig zwei Reihen Dachgauben erhalten. An Gleis 1, neben der Unterführung, ist der Schacht für den geplanten Aufzug im Bau.

Obere Lahntalbahn Marburg - Biedenkopf - Erndtebrück, RMV-Linie 43 Lahn Total fällt aus

(js) Nach dem derzeitigen Sachstand muss die beliebte Großveranstaltung in diesem Jahr ausfallen. Seit einigen Jahren wurde die Bundesstraße 62 zwischen Cölbe und Bad Laasphe-Feudingen im Zuge der Veranstaltung „Lahn Total“ für den Fahrzeugverkehr gesperrt und für den Radverkehr freigegeben. Bei gutem Wetter beteiligten sich tausende Radfahrer und Skater an dem Vergnügen. Parallel wurden durch die Kurhessenbahn Sonderzüge gefahren, die die müden Radfahrer an ihren Aus-

*Lange Farhrradzüge wie hier letztes Jahr in
Buchenau wird es dieses Jahr wohl nicht
geben Foto: Jürgen Schmied*



gangspunkt zurückgebracht haben. Vielfach konnten die Züge den Fahrgastansturm nicht bewältigen. Nach den der Redaktion der Hessenschiene vorliegenden Informationen steht nicht genug Geld zur Verfügung, um die notwendigen Straßensperrungen aufzubauen.

Vogelsbergbahn Gießen - Alsfeld - Fulda RMV-Linie 25 Erhebliche Graffiti-schäden an abgestellten HLB-Triebwagen

(hl) In der Nacht zum 13. März 2012 wurden in der Abstellanlage am Bahnhof Alsfeld drei Triebwagen der HLB vollflächig mit Graffiti beschmier. Die zugeschmierte Fläche soll 190 qm betragen, der entstandenen Schaden wird auf 30.000 Euro geschätzt.

Schienenanschluss zum US-Depot in Gießener Wieseckau in der Kritik

(hl) Anfang März wurde bei einer Bürgerinformationsveranstaltung im Gießener Rathaus von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BIMA) ein Konzept zur Vermarktung des 120 ha großen ehemaligen US-Depots in der Gießener Wieseckau vorgestellt. Dort soll u.a. ein KV-Terminal (kombinierter Verkehr LKW-Bahn) für Straße und Schiene eingerichtet und der vorhandene Gleisanschluss zur Vogelsbergbahn genutzt werden. Wegen der sehr starken Belegung der Vogelsbergbahn durch den Personenverkehr ist die Andienung über die Bahn nur außerhalb dieser Verkehrszeiten, also in den Nachtstunden möglich. Bei den städ-

tischen Anwohner im Streckenverlauf der Vogelsbergbahn stößt dies auf starke Widerstände, da diese sich durch „Güterzuglärm“ in der Nachtruhe gestört fühlen.

Main-Kinzig-Kreis

Kreis stellt Bericht zum Zustand der Bahnhöfe vor

(jl) Getreu dem Motto „Bilder sagen mehr als 1.000 Worte“ haben Auszubildende des Main-Kinzig-Kreises eine umfassende Dokumentation und damit einhergehend eine Bestandserhebung des Zustandes der 35 Bahnhöfe im Kreisgebiet erarbeitet. Die Ergebnisse ihrer Projektarbeit haben Sandra Schmitt, Steffen Schmidt, Selina Büdel, Nicolas Jung und Christin Hermann in einer Präsentation Landrat Erich Pipa, dem Kreisbeigeordneten Matthias Zach und dem Bundestagsabgeordneten Dr. Sascha Raabe vorgestellt.

„Der Zustand der meisten Bahnhöfe ist verheerend“, lautet der einhellige Tenor aller Beteiligten. Vor allem die Bildokumentation lasse daran überhaupt keinen Zweifel aufkommen. Der Eindruck sei teilweise erschreckend, eine Barrierefreiheit fast nirgendwo gegeben. In mühevoller Detailarbeit haben die Projektteilnehmer unter Anleitung von Michael Günther und Jan Jakobi Fakten gesammelt, einen Kriterienkatalog erstellt und Mängel aufgezeigt.

„Es gibt keine Entschuldigung, wie die Deutsche Bahn die Bahnhöfe im Main-Kinzig-Kreis verkommen lässt“, waren sich Pipa, Zach und Raabe einig. Die Auszubildenden überreichten eine gedruckte Version ihres vom Landrat initi-

ierten Projektberichtes an Dr. Raabe, verbunden mit der Bitte, in Berlin erneut den Kontakt zu den Verantwortlichen der Bahn zu suchen, um auf die Missstände aufmerksam zu machen.

Dr. Raabe berichtete von zahlreichen Gesprächen mit der Bahn, in denen er immer wieder auf die unhaltbaren Zustände hingewiesen habe. Einen Erfolg verspreche er sich nun für Gelnhausen, weil Bahn-Chef Rüdiger Grube das Thema zur Chefsache erklärt habe.

Der Bericht ist im Internet abrufbar unter:

www.mkk.de/cms/media/pdf/aktuelles_3/themen_1/Zustand_Bahnhoefe_MKK.pdf

Pfungstadtbahn

Darmstadt - Pfungstadt

RMV-Linie 66

Pfungstadt-Bahn wird nachgebessert

(fl) Die Bürgerinitiative mit dem mehrdeutigen Namen „Pfeifen stoppen“ aus Pfungstadt hat 528 Unterschriften gegen den nach ihrer Ansicht unerträglichen Lärm der Pfungstadtbahn gesammelt und an die Stadtverordnetenversammlung der Stadt übergeben. Die Itino-Triebwagen des Betreibers VIAS müssen auf dem nur 1,8 Kilometer langen Streckenstück derzeit noch vier Warnpfeife abgeben. Einer der beiden unbeschränkten Bahnübergänge soll jetzt aufgelöst werden, und zwar derjenige, der am nächsten zur Stadt liegt. Die Stadt Pfungstadt hat im Vorgriff darauf bereits die anschließenden Wege zurück gebaut.

*Kurze Wege
zwischen Bahn und
Bus kennzeichnen
den neuen
Endbahnhof
Pfungstadt
Foto: F. Lang*



**Pfungstadts
Verwaltung be-
kräftigt, im Vor-
feld der Wieder-**

inbetriebnahme nichts über die Pflicht zur Abgabe von Warnpfeifen an unbeschränkten Bahnübergängen gewusst zu haben. Bei dem anderen betroffenen Bahnübergang sollen die Sichtverhältnisse verbessert werden.

Ein anderes Problem konnte schnell gelöst werden. Pfungstadt ist seit Mitte Januar in den Personenverkehrs-Tarif der Deutschen Bahn integriert, nachdem in den ersten Wochen nur RMV-Fahrscheine in die südhessische Stadt gelöst werden konnten.

U-Bahn Frankfurt

Verlängerung der U5 zum Bhf. Frankfurter Berg

(ac) Infolge des Geldmangels bei der Stadt Frankfurt wurde eine Sparkommission eingesetzt, die Vorschläge unterbreitete, wie das Defizit der Stadt reduziert werden könne. Einer der Sparvorschläge betraf die schon seit langem geplante Verlängerung der U-Bahn-Linie U5, die von der Konstablerwache kommend derzeit in Preungesheim endet, zum

Bahnhof Frankfurter Berg an der Main-Weser-Bahn. Dies würde 4,4 Mio Euro Planungsmittel einsparen.

Der Ortsbeirat 10 hat diesem Vorschlag der Sparkommission widersprochen und einen Antrag eingebracht, dass der Vorschlag nicht berücksichtigt wird. Begründet wird dies nicht nur mit der Wichtigkeit der Anbindung der S6 am Frankfurter Berg an das U-Bahn-Netz, sondern auch mit den vergleichsweise niedrigen Kosten. Denn die Stadt müsse sich nur mit einem vergleichsweise geringen Anteil am Projekt beteiligen, der Großteil werde von Bund und Land beigesteuert.

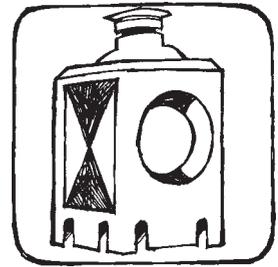
Auch der Verkehrsclub Deutschland (VCD) hat in einer Stellungnahme vom 28. Februar auf die bereits durch die VGF im Hinblick auf die U5-Verlängerung geordneten neuen U-Bahn-Züge hingewiesen. Er fürchtet "den endgültigen Abschied von der Umsetzung dieses sinnvollen Projektes." Der Einspareffekt sei einfach zu gering im Vergleich zu den entstehenden Vorteilen.

RMV rettet das Frankfurter Würstchen

(fl) Seit Oktober 2011 werden in Frankfurt keine Frankfurter Würstchen mehr im großen Stil produziert. Genau genommen war das auch viele Jahre vorher nicht mehr der Fall, denn die letzten „Frankfurter“ Frankfurter Würstchen kamen aus der Nachbarstadt Neu Isenburg, genauer aus der Fleischwarenfabrik G.A. Müller. Aber das wollte wohl niemand so ganz genau wissen.

Erst der skandalverdächtige Umstand, dass die Firma G.A. Müller jetzt ihre Produktion vollends ins oberhessische Lich und damit ungleich weiter vor die Tore Frankfurts verlagerte, erhitzte die Gemüter. Und beschäftigt – wie soll es anders sein – auch unseren Staatsapparat. Dessen Justizflügel stellte schon 1955 klar, dass ein Frankfurter Würstchen auch tatsächlich im „Wirtschaftsgebiet Frankfurt am Main“ das Licht der Gourmet-Welt erblicken muss.

Was für Neu Isenburg augenscheinlich zutrifft, bedarf im Fall der Kleinstadt zwischen Vogelsberg und Wetterau allerdings einer regierungspräsidialen Fürsprache. Und was für eine Fürsprache! Nicht nur „wirtschaftlich motivierte Pendlerverflechtungen“, eine gemeinsame „Organisation in der IHK Gießen-Friedberg“ und ebenso gemeinsame „Branchenzusammensetzungen“ werden als Argumente angeführt, nein, auch der „gemeinsame Öffentliche Personenverkehr im Rhein-Main-Verkehrsver-



bund“ unterstützt die These, dass ein Frankfurter Würstchen durchaus aus Lich kommen darf.

Was bedeutet dieser Umstand für andere Produkte? Weilburger Bier kommt schon längere Zeit aus Lauterbach – kein Problem, denn einen dazu passenden Regionalzug Limburg-Weilburg-Lauterbach-Fulda gibt es ebenfalls. Was aber ist mit dem Lauterbacher Strolch? Der stammt heutzutage überwiegend aus Coburg, gut drei Bahnstunden von Lauterbach entfernt, und hat vorsorglich seinen Namenszusatz „Lauterbacher“ gestrichen. Das halbnackte Bürschchen mit dem fehlenden Strumpf auf der Käseschachtel nennt sich nur noch „kleiner Strolch“. Die Chancen, dass Coburg bald dem RMV angehören wird, stehen wohl doch zu gering.

Im RMV-Gebiet ergeben sich natürlich ganz neue Möglichkeiten. Das Rhönschaf darf jetzt auf dem Wiesbader Neroberg weiden und Bethmännchen können problemlos in Offenbach gebacken werden. Seien Sie aber achtsam beim Aßmannshäuser Roten, der künftig auf der Neuhofer Kalihalde wachsen.

Broschüren und Schriften

100 Jahre Eisenbahn Marburg - Sarnau - Frankenberg € 4,00

Geschichte und Zukunft der Burgwaldbahn. 80 Seiten, viele s/w Fotos, ca. 15 x 21 cm, geheftet. Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs im Raum Marburg (AFS), 1990

Erinnerungen an die Nassauische Kleinbahn € 19,80

(Winfried Ott) Zeitzeugen schildern hier ihre Erfahrungen und Erlebnisse, illustriert durch zahlreiche Bilddokumente. 248 Seiten, sehr viele s/w Fotos, ca. 21 x 22 cm, gebunden. Heimatpflegeverein Blaues Ländchen Nastätten, 2004

Akkublitz und Zigarre € 19,80

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

Alle Preise zuzüglich Versandkosten. Folgende Listen können gegen Einsendung von 1,45 Euro Rückporto angefordert werden: Hauptliste mit Eisenbahnliteratur, Veröffentlichungen von Pro Bahn & Bus, Zugverzeichnisse, Fahrplananordnungen, DR Buchfahrpläne, sonstige Dienstvorschriften, Kursbücher, Fahrplanhefte (In- und Ausland)

Pro Bahn & Bus Schriftenversand, Feldgasse 5, 65510 Hünstetten

Absender

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Telefon (bei Rückfragen)

Bitte

ausreichend

frankieren

Pro Bahn & Bus e.V.
Bahnhofstraße 102

36341 Lauterbach

Beitrittserklärung

Ich unterstütze die Ziele des Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus e.V. und möchte Mitglied werden. Als Beitrag zahle ich jährlich

- 33 Euro Einzelmitglied
- 24 Euro Schüler, Studierende, Auszubildende, Wehrdienstleistende, Zivildienstleistende - Nachweis für Ermäßigung liegt bei
- 135 Euro Kommunen, Verbände, Firmen - Ermäßigung auf Anfrage

HS87

Ort

Datum

Unterschrift

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

Einzugsermächtigung

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Konto-Nr.:

BLZ:

bei (Kreditinstitut):

in:

bin ich - bis auf Widerruf - einverstanden.

Ort

Datum

Unterschrift

