

# HESSEN SCHIENE

Nr. 90

Januar - März 2013



- Edertalbahn: Chance für den Güterverkehr?
- Wie attraktiv ist der ÖPNV in Fulda?
- BI blockiert Ausbau Friedberg - Frankfurt



HUMOR AM BAHNSTEIG ...

## Impressum

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

Druck Druckhaus Gratzfeld, Butzbach  
Auflage 1400 Exemplare

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Hermann Hoffmann, Christian Behrendt, Friedrich Lang, Jürgen Lerch, Hans-Peter Günther, Jürgen Schmied, Stefan Sitzmann, Dr. Heribert Menzel, Andreas Christopher, Michael Kolb, Lars Kühnemund, Martin Böhm, Horst Mader.

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 28.02.2013

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.

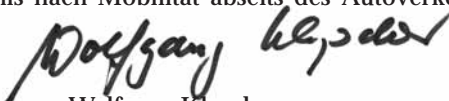
Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Auch im 18. Jahr nach der Bahnreform sorgen Finanzstreit und Kompetenzgerangel zwischen Bund und Ländern für Sand im Getriebe des Schienenverkehrs.

Gewiss hat die komplett ausgebuchte Fachmesse „Innotrans“ in Berlin kürzlich die wirtschaftliche Rolle des Schienenverkehrs weltweit eindrucksvoll demonstriert. Doch die verkehrliche Bedeutung von Hessens Schienennetz mitten in Europa spiegelt sich weiterhin nicht einmal ansatzweise in der Infrastrukturfinanzierung des Bundes wider. Derzeit läuft die heiße Phase zur Vorbereitung des Bundesverkehrswegeplanes 2015 an, das lange verzögerte Projekt „Deutschlandtakt“ kommt zumindest gutachterlich endlich in die Gänge.

Doch was sind die hessischen Positionen zu diesen Themen? Welche konzeptionellen Gedanken machen sich die Parlamentarier in Wiesbaden? Es herrscht weiterhin desinteressiertes Schweigen. Genau jenes Schweigen führt seit Jahren dazu, dass hessische Fahrgastinteressen in Berlin dezent unter den Teppich gekehrt werden (können). Hoffen wir, dass sich im Wahljahr 2013 Verkehrspolitik nicht wie bislang auf Flughäfen und Straßenausbau einerseits und Finanzmittelkürzungspläne gegen Bahn, Bus und deren Fahrgäste andererseits beschränkt. Nötige Infrastrukturausbauten, zuverlässige Finanzierungen sowie offensive Konzepte zur Mobilitätssicherung in allen Landesteilen gehören zu den wichtigsten Zukunftsaufgaben in Hessen.

Eine zentrale Frage des nächsten Jahres wird außerdem sein, wie sich die Bahn- und insbesondere auch die Busangebote im ländlichen Raum erhalten lassen. Mehrere hessische Landkreise haben sich bereits unter den „Rettungsschirm“ des Landes begeben und verpflichtet sich zu hohen Einsparungen. Im Lahn-Dill-Kreis, einem der Rettungsschirm-Kandidaten, wurden bereits Busleistungen gestrichen. Drei weitere Flächenkreise, diejenigen die ihren Nahverkehr von der Verkehrsgesellschaft Oberhessen mbH organisieren lassen, bereiten ihre Bürgerinnen und Bürger ebenfalls auf Einschnitte vor – siehe Bericht in dieser Hesseschiene. Sinkende Einwohnerzahlen in den Dörfern fern der großen Städte sind jetzt schon Realität. Die als Antwort auf leere Busse vielfach eingeführten bedarfsorientierten Systeme wie das Anrufsammeltaxi oder das Anruf-Linientaxi werden auch nicht gerade vom Erfolg überrannt. Andererseits lässt die Konzentration auf noch weniger Schulstandorte, die ebenfalls fortschreitende Konzentration der Einkaufsmöglichkeiten und die Überalterung der Bevölkerung das Bedürfnis nach Mobilität abseits des Autoverkehrs wachsen.



Wolfgang Klapdor  
Vorsitzender Pro Bahn & Bus e.V.



Pinwand ..... 4  
 Tipps und Infos ..... 6



Drei Bahnhöfe im Schwalm-Eder-Kreis entwickeln sich positiv ..... 7  
 Edertalbahn: Neue Chance für den Güterverkehr? ..... 9  
 Weltkonzern behindert Kasseler Starßenbahnfahr­gäste ..... 11



Mit der Eisenbahn zur Eisbahn ..... 13  
 Bahnhof Fulda: Neue Rolltreppe läuft ab Januar 2013 ..... 14  
 Wie attraktiv ist der ÖPNV in Fulda? ..... 16



Eckdaten zum Umbau des Bahnhofs Friedberg (Hess) stehen ..... 20  
 Umbau Bahnhof Marburg ..... 21  
 VGO-Verkehrsgebiet: ÖPNV-Finanzierung wird immer schwieriger .... 22  
 Geburtstagssonderzug auf der Oberen Lahntalbahn ..... 24  
 Limburg: Umfangreicher Gleisrückbau abgeschlossen ..... 25  
 Landkreis Marburg-Biedenkopf beschließt schnellen RE-Takt ..... 26  
 Oberwesterwaldbahn muss schneller werden ..... 27  
 Mittelhessenexpress: Weiterhin keine neuen Triebwagen ..... 28



Main-Weser-Bahn: Ausbau mit Verspätung ..... 29  
 Rechte Rheinstrecke: Ersatzmaßnahmen für Rückbauten im Rheingau 34  
 Elektrifizierung der Taunusbahn? ..... 37



Vergabe des Eifel-Westerwald-Sieg-Netzes ..... 38  
 100 Jahre Solmsbachtalbahn ..... 41  
 Streckentelegramm ..... 42  
 Schlusslicht ..... 50

---

*Titelbild: Der Museums-Triebwagen 102 (M-Wagen) hält in Frankfurt an der Haltestelle Römer/Paulskirche Foto: Friedrich Lang*

*Rückseite: Winter im Bahnhof Gersfeld. Am Sonntag, den 10. Januar 2010, 14.13 Uhr, wartet VT 628/928 auf die Rückfahrt nach Fulda. Foto: Stefan Sitzmann*

*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
<b>07.01.13</b> 20:00 Uhr	<b>Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus</b>	<b>Gaststätte Ziegelhütte Am Bahnhof 6, Idstein</b>
<b>07.02.13</b> 18:30 Uhr	<b>Rv-Treff Nordhessen</b>	<b>Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen</b>
<b>09.02.13</b> 14:00 Uhr	<b>Jahreshauptversamm- lung Rv Osthessen</b>	<b>Landesgeschäftsstelle Lauterbach, Nordbahnhof</b>
<b>04.03.13</b> 20:00 Uhr	<b>Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus</b>	<b>Gaststätte Ziegelhütte Am Bahnhof 6, Idstein</b>
<b>27.03.13</b> 19:30 Uhr	<b>Rv-Treff Nordhessen</b>	<b>Umwelthaus Wilhelmsstraße 2 Kassel</b>

**Hinweis für Osthessen: Themenorientierte Regionaltreffen finden bei Bedarf an wechselnden Orten statt. Informationen erhalten Sie telefonisch bei der Landesgeschäftsstelle oder unter [www.probahn-bus.org](http://www.probahn-bus.org)**

**Unsere Aktiven vor Ort:**

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

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

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

*Regionalverband Südhessen*  
Ansprechpartner: Wolfgang Klapdor  
Zeppelinstraße 16, 67578 Gimsheim  
Telefon 0177 788 118 2  
[suedhessen@probahn-bus.org](mailto:suedhessen@probahn-bus.org)

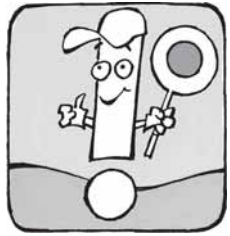
*Zentrale, Geschäftsstelle Lauterbach*  
Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach  
Telefon und Telefax (0 66 41) 6 27 27  
[info@probahn-bus.org](mailto:info@probahn-bus.org)

## Sardinenzüge beim Metronom

(j!) Mit einem Ölsardinensymbol weist das norddeutsche Verkehrsunternehmen Metronom im neuen Fahrplan auf besonders stark ausgelastete Züge hin. Das Unternehmen, welches in Niedersachsen, Bremen und Hamburg Regionalverkehre mit großen Doppelstockzügen abwickelt, will so schon bei der Reiseplanung darauf hinweisen, dass es in bestimmten Zügen eng werden könnte.



Wortwörtlich heißt es in der Symbolbeschreibung: „Sardinenzüge (Wow, ist das voll hier. Diese Züge sind erfahrungsgemäß sehr voll. Bitte nutzen Sie - wenn möglich - einen Zug früher oder später.)“. In den Fahrplänen findet sich das Symbol über der Zugnummer. Nicht bestätigt wurde bisher, dass der RMV zum nächsten Fahrplanwechsel auch eigene



Züge mit dem Symbol kennzeichnen möchte. Zahlreiche Fahrgäste von Taunusbahn, Main-Weser-Bahn, Odenwaldbahn und der Ländchesbahn könnten genügend Vorschläge liefern.

Wir wünschen allen Leserinnen und Lesern der Hessenschiene frohe Weihnachten und einen guten Rutsch ins neue Jahr!

*Bergweihnacht auf dem Johannisberg in Bad Nauheim*



*Ausschnitt aus dem Metronom-Fahrplan Hamburg - Uelzen. Zug 82125 sollte man meiden, da Ölsardinengefahr!*

### Hamburg – Lüneburg – Bad Bevensen

#### Montag – Freitag

Zugnummer	82125	81635	81637	81639
Regelverkehrstage				
HVV Hamburg Hbf	17:54	18:04	18:32	1
HVV Hamburg-Harburg	18:04	18:14	18:42	1
Weser-Takt (aus Buchholz) an			18:30	
Nordsee-Takt (aus Cuxhaven) an			18:36	
HVV Hamburg-Harburg	18:05	18:15	18:44	1
HVV Meckelfeld		18:19	18:48	
HVV Maschen		18:24	18:53	

## Melsungen – Guxhagen – Wabern

### Drei Bahnhöfe im Schwalm-Eder-Kreis entwickeln sich positiv

**(hh) Schon früher wurde über den Bildungsbahnhof Melsungen mit seinem Fahrkartenverkauf berichtet. Seit Mai 2012 kümmert sich die Bäckerei Klabunde um Gastronomie, Fahrkartenverkauf und Toilettenanlagen. Rund 3 Millionen Euro flossen in den Umbau des über 160 Jahre alten Bahnhofs, weitgehend von der EU, dem Bund und dem Land Hessen gefördert.**

Für einen reibungslosen Betrieb der Musikschule war viel Lärmschutzdämmung an Fenstern, Wänden und Decken nötig. Im Keller wird ein Schlagzeugraum eingerichtet. Oben gibt es fünf Musikräume, vier Räume für die Volkshochschule und zwei gemeinsam genutzte Mehrzweckräume. Im benachbarten ehemaligen Güterbahnhof werden Lehrwerkstätten eingerichtet.

Ebenfalls an der Friedrich-Wilhelm-Nordbahn Kassel – Bebra – Eisenach liegt

die Großgemeinde Guxhagen. Hier halten – ebenso wie im benachbarten Melsungen – neben der Kasseler Regiotram auch die CANTUS-Triebwagen Kassel-Fulda. Ende August 2012 reiste Guxhagens Bürgermeister Edgar Slawik nach Leipzig, um bei einer Versteigerung des Bahnhofs mitzubieten. Für 19.000 Euro erhielt Guxhagen den Zuschlag. Das Gebäude ist sanierungsbedürftig. Im Obergeschoss sind z. Zt. zwei Wohnungen vermietet. Über das Nutzungskonzept will der Bürgermeister in Ruhe nachden-

*Ein richtiges Schmuckstück ist der Bahnhof Melsungen geworden Foto: Hermann Hoffmann*



*Die Gemeinde Guxhagen hat ihren Bahnhof ersteigert. Wie das zukünftige Nutzungskonzept aussieht, ist noch nicht entschieden*

*Foto: Hermann Hoffmann*



ken. Wichtig wären ein Warteraum für Reisende und Toilettenanlagen. Das große Grundstück ermöglicht zusätzliche Parkplätze.

Auch der Umsteigebahnhof Wabern an der Main-Weser-Bahn ist inzwischen Eigentum der Gemeinde Wabern. Verschiedene Räume im Obergeschoss sind vermietet. Neben der Fahrkartenverkaufs-

stelle im Erdgeschoss gibt es einen Wartesaal, der allerdings nur zu Verkaufszeiten zugänglich ist. Parkplätze in Bahnhofsnähe sollen Gebühren kosten. Bürgermeister Günter Jung gibt zu, dass momentan die Unterführungen keine Schmuckstücke sind. Geplant sind drei Aufzüge am Eingang und an den Bahnsteigen. Eine Toilette mit Münzeinwurf wird eingerichtet.



Blickt man außerdem noch auf die Aktivitäten in Altmorschen und Melsungen-Bartenwetterbrücke, lässt sich feststellen, dass dank der Unterstützung durch NVV und Politik der Schwalm-Eder-Kreis sich für seine Bahnhöfe einsetzt.

*Im Bahnhof Wabern soll u.a. die Bahnsteigunterführung modernisiert werden Foto: Martin Böhm*



## Reaktivierung der Edertalbahn: Neue Chance für den Güterverkehr?

**(js)** In der Hessenschiene 89 haben wir an dieser Stelle berichtet, dass sowohl das Land Hessen als auch der Landkreis Waldeck-Frankenberg die Reaktivierung der Edertalbahn Frankenberg – Korbach beschlossen haben. Nach diesem Beschluss haben sich die regen Diskussionen der Bahngegner rasch gelegt, neue, stichhaltige Argumente gegen die Reaktivierung konnten ohnehin nicht mehr vorgebracht werden. Das soll aber nicht bedeuten, dass sich diese nun mit dem Beschluss abgefunden hätten.

Inzwischen keimen neue Diskussionen auf, in denen die Befürworter der Wiederinbetriebnahme die weitere Nutzung für den Güterverkehr fordern, um damit das Betriebsdefizit senken zu können. Während die CDU-Fraktion sowie auch die Freie-Wähler-Gemeinschaft (FWG) Frankenberg strikt gegen die Wiedereröffnung der Strecke Stimmung betreiben, fordert die FWG-Kreistagsfraktion die unbedingte Nutzung für den Güterverkehr. Deren Fraktionschef Wilhelm Arnold wandte sich mit einem Antrag an den Kreis, den Kreisausschuss gemeinsam mit dem Wirtschaftsförderer damit zu beauftragen, Verhandlungen mit der Bahn und regionalen Unternehmen mit dem Ziel zu führen, mehr Güter auf der Schiene zu transportieren. Der Wirtschaftsförderer Siegfried Franke sieht darin die logische Konsequenz, das wirtschaftliche Ergebnis der Strecke zu verbessern. Franke fordert neben der Nutzung durch regionale Unternehmen auch die Durchleitung von überregionalen Güterzügen während der Nachtstunden, um die Hauptstrecken zu entlasten.

Realistisch gesehen ist es natürlich sinnvoll, heimische Unternehmen von der Möglichkeit zu überzeugen, ihre Waren

und Güter mit der Bahn zu transportieren. Einige Unternehmen haben dabei allerdings in der Vergangenheit schlechte Erfahrungen mit der Deutschen Bahn gemacht, da zu diesem Zeitpunkt auch noch keine anderen Bahnunternehmen in dieser Region tätig waren. Das hat sich aber inzwischen geändert. Die Holztransporte von Battenberg wurden bereits von verschiedenen Privatbahnen durchgeführt. Die Anschlussbahnhöfe Marburg/Gießen und Kassel werden ebenfalls täglich von zahlreichen Privatbahnen sowie auch von der Schweizerischen Bundesbahn (SBB) angesteuert. Der Wettbewerb ist also auch auf der Schiene im Landkreis angekommen und sollte daher auch genutzt werden können. Eine Beschränkung auf die Deutsche Bahn für Gütertransporte auf der Schiene ist daher nicht mehr nötig.



Neben der Reaktivierung von ungenutzten Anschlussgleisen sollte auch der Containerverkehr als Möglichkeit angesehen werden, den Schienengüterverkehr auszuweiten. Im Bf. Korbach wird bereits ein mobiler Containerkran eingesetzt, um



*Umleiterzüge wie dieser Röhrenzug auf der Oberen Lahntalbahn am 01.10.2007 dürften zwischen Frankenberg und Korbach mangels Ausweichgleisen in Zukunft nur nachts möglich sein*

Holzzug von Battenberg über Frankenberg, Korbach und Kassel in die Zellulosefabrik in Stendal zu transportieren. Die Verbindung wäre kürzer als der Umweg über Marburg. Da dieser Zug ohnehin die gesamte Fahrtstrecke mit Dieselloks zurücklegt, ist ein Umspannen nicht nötig. Zusätzlich entfällt auch noch das Umsetzen der Lok in Frankenberg, was weitere Zeit einzusparen hilft.

Die Durchleitung von überregionalen Güterzügen über die langsame und steigungsreiche Nebenstrecke ist dagegen nicht wirtschaftlich.

Die langen Güterzüge müssten geteilt werden, und in mehreren Teilen von mehreren Dieselloks über die Nebenstrecke geschleppt werden. Die Fahrzeit würde dann länger werden, auch wenn die Fahrtstrecke kürzer sein sollte. Das Umspannen von Elektroloks auf Dieselloks würde zusätzliche Zeit, Triebfahrzeuge und Personal in Anspruch nehmen. Güterzüge von mehr als 30 Wagen, die auf Hauptstrecken üblich sind, könnten auf dem eingleisigen Nebenstreckennetz nicht kreuzen, da die Gleislänge der Kreuzungsbahnhöfe bei weitem nicht für solche Zugbegegnungen ausreicht. Daher ist es nicht realistisch, Ferngüterzüge über die Nebenstrecke zu leiten.

Container und Wechselbehälter zwischen Schiene und Straße umzuschlagen. Eine vergleichbare Variante könnte auch in der Region Frankenberg/Battenberg installiert werden, um so die abseits der Bahn gelegenen Werke anzuschließen. Ein einzelnes Unternehmen kann diese Aufgabe wohl nicht stemmen. Unter der Organisation des Kreises und der Wirtschaftsförderung könnten allerdings mehrere Firmen mit dem gleichen Ziel zusammenarbeiten, um ein solches Projekt gemeinsam aufzustellen.

Nach der Reaktivierung der Strecke Korbach – Frankenberg liegt es nahe, den

## Weltkonzern behindert Kasseler Straßenbahnfahr­gäste

(hm) In Kassel findet auf dem Königsplatz und am Friedrichsplatz einer der beliebtesten Weihnachtsmärkte in Deutschland statt. Durch seine zentrale Lage kommen, vor allem am Wochenende, viele Gäste aus dem nahen und weite­ren Umland in die Kasseler Fußgängerzone, die durch sechs Straßenbahn­linien und zwei RegioTram-Linien direkt zu erreichen ist. Nachmittags gibt es durch die Menschenmassen für die Straßenbahnen kaum ein Durchkommen.

Deshalb entschloss man sich vor Jahren, am Wochenende nachmittags die Straßenbahnen über den Scheidemannplatz umzuleiten. Für 2012 lautete die Ankündigung in der KVG-Pressemitteilung: "Am Samstag, 1. Dezember, werden die Trams bereits ab 9.00 Uhr über den Scheidemannplatz umgeleitet, an den folgenden Samstagen ab 15.00 Uhr und jeweils bis 21.00 Uhr. Sonntags fahren die Bahnen jeweils von 15.00 Uhr bis 20.00 Uhr nicht durch die Königsstraße. Bei Bedarf verlängert die KVG die Umleitung." Es ist zwar bedauerlich, dass die Besucher den Weihnachts-



markt dann nicht direkt mit dem ÖPNV erreichen können. Aber die Sicherheit geht vor. Das ist verständlich.



*Braune Brause statt Straßenbahn: Direkt vor dem Kasseler Rathaus wurde am Samstagmorgen die Straßenbahnstrecke gesperrt  
Fotos: Dr. Heribert Menzel*

Die frühe Sperrung der Königsstraße am 01.12.2012 wurde allerdings in Flyern und auf Plakaten nicht erwähnt. Viele Fahrgäste waren am Vormittag über die gesperrte Königsstraße und die Umleitungsfahrten überrascht. Der Grund für

die Sperrung der Königsstraße für die RegioTram und Straßenbahn am Vormittag war ein rein kommerzieller. Der weltweit größte Softdrinkhersteller baute seine Werbezelte vor dem Rathaus auf den Straßenbahnschienen auf!

## **Kommentar:**

### **Warum wird immer wieder der ÖPNV benachteiligt?**

Hallo!!! Geht es noch? Gibt es in der Kasseler Innenstadt keine anderen Flächen für die Zelte und Fahrzeuge einer Werbung treibenden Firma als den Gleiskörper der stark frequentierten Innenstadstrecke? Warum müssen immer die Straßenbahnfahrgäste darunter leiden, wenn im nordhessischen Dorf mit Straßenbahn etwas los ist? Warum kommt man nicht im Rathaus zur Abwechslung auf die Idee, eine Fahrspur des Innenstadtrings für den Individualverkehr zu sperren, um dort Werbefahrzeuge und -zelte aufzubauen? Nein, es muss immer der ÖPNV sein, der benachteiligt wird. Die drei A (Alte, Arbeitslose, Auszubildende), die auf den ÖPNV angewiesen sind, wehren sich doch nicht.

Die häufige Sperrung der Königsstraße verschafft doch dem Betreiber der städtischen Parkhäuser immer wieder Munition für seine Forderung, die Straßenbahn endgültig aus der Fußgängerzone zu verbannen. Die Pkw-Nutzer sollen weiterhin bis in die nahen Parkhäuser und Tiefgaragen fahren können, während man die umweltfreundlichen Nutzer der Straßenbahn zu steigungsreichen Wegen zu den Haltestellen am Innenstadtring zwingt. Hat man bei der Stadt Kassel immer noch nicht verstanden, wie eng die Kasseler Bürger und auch immer mehr die des Umlandes auf die Straßenbahn setzen? Erst am 30. November 2012 war in der Kasseler Lokalpresse die Aussage von Landrat Uwe Schmidt zu lesen, "Verkehrsverbindungen über die Schiene scheinen bei vielen Menschen einen hohen Stellenwert zu besitzen". Sie haben im Zeitalter der Klimaerwärmung bereits begriffen, wie positiv ein guter ÖPNV zu bewerten ist.

Für eine mögliche Rechtfertigung der Stadt zu dem Werbeauftritt vor dem Rathaus braucht man kein Prophet zu sein. Sie wird lauten: In Zeiten knapper Kassen müssen wir alle möglichen finanziellen Einnahmen wahrnehmen. Wer's glaubt!

Dr. Heribert Menzel

## Mit der Eisenbahn zur Eisbahn

### Eissporthalle Lauterbach wieder Anziehungspunkt für weites Umland

**(si) Fast vier Jahre war die Eissporthalle Lauterbach geschlossen. Seit dem 13. November ist nach langem Kampf und einem bislang beispiellosen Bürgerengagement diese wichtige Freizeiteinrichtung der Region wieder in Betrieb. Auch für den öffentlichen Personennahverkehr sind die ca. 60.000 Besucher pro Saison ein nicht zu unterschätzendes Potenzial.**

Das im Jahre 1971 errichtete Kunsteisstadion in Lauterbach gehört zu einer der ersten Anlagen dieser Art in Deutschland. Ende der 1980er Jahre wurde die anfangs offene Eisbahn überdacht. Sie bildet damit eine Einheit mit dem zwischenzeitlich entstandenen Sport- und Freizeitzentrum Lauterbach, dass neben einer Tennishalle auch ein Freizeit-Hallenwellenbad mit Saunalandschaft und Wellnessbereich sowie ein modernes Freibad beinhaltet.

Insbesondere war und ist jedoch die Eisbahn bzw. Eishalle von Anbeginn ein großer Publikumsmagnet für die Vogelsberger Kreisstadt und strahlt weit in den ost-/nordhessischen- und oberhessischen Raum hinein. Generationen von Schülern sind im Klassenverband oder als sonstige Gruppen mit Bus oder Vogelsbergbahn nach Lauterbach zum Schlittschuhlaufen gefahren.

Als am 2. Januar 2006 die Eishalle in Bad Reichenhall einstürzte und 15 Menschen tödlich verunglückten, wurden im Rahmen einer sofort angeordneten Überprüfung aller acht hessischen Eissporthallen am Lauterbacher Hallendach schwere Mängel festgestellt. Die damals offene Holzkonstruktion zeigte Risse, die von den extremen Belastungen durch Nebel und Tau herrührten. Am 1. Dezem-

ber 2008 waren die Grenzwerte überschritten, die Halle wurde sofort geschlossen. Es fehlte das Geld für die Sanierung und die einstmals schöne und für die Region so wichtige Eishalle führte seitdem ein tristes Dasein. Auch die Vereinsarbeit kam zum Erliegen.



Vor knapp einem Jahr nun gründete sich der EC Lauterbach und machte sich zum Ziel, durch private und öffentliche Fördergelder die Eishalle vor dem Abriss zu bewahren und unter dem Motto „Dach der Region“ Geld für die Sanierung zu sammeln. Eine letzte Chance für die Halle, denn Ende 2012 wäre zudem die Betriebserlaubnis erloschen.

Eine für die Region bislang nicht gekannte Spendenaktion, die vom Lauterbacher Anzeiger tatkräftig unterstützt wurde, brachte binnen weniger Wochen das erste Spendenziel: 100.000 Euro. Angesichts dieser überwältigenden Resonanz musste auch die Politik trotz leerer Kassen endlich handeln. Auch der Vorstand des Pro Bahn & Bus Regionalverbandes Osthessen hatte sich im Frühjahr spontan dazu entschlossen, die Aktion „Dach der Region“ durch Kauf eines Spenden-



*Der Vorstand des Regionalverbands Osthessen (im Bild von links nach rechts: Michael Kolb, Marc Lerch und Stefan Sitzmann) hat sich mit einem Spendenbaustein an der Wiederinbetriebnahme der Eissporthalle beteiligt*

bausteins zu unterstützen.

Nachdem zudem Fördermittel in Aussicht gestellt wurden, begannen nun die Arbeiten zur Sanierungsplanung. Dank eines raschen Genehmigungsverfahrens der Bauaufsichtsbehörde konnten im Spätsommer die Sanierungsarbeiten beginnen. Am 13. November 2012 wurde die neue

„Eissport-Arena Lauterbach“ eröffnet. Zwar sind noch einige Arbeiten bis zur kompletten Fertigstellung erforderlich, doch der Betrieb kann laufen und die Besucherströme fließen auch wieder. Das freut auch

den Fahrgastverband, da nun wieder damit zu rechnen ist, dass auch Besuchergruppen mit der Vogelsbergbahn nach Lauterbach anreisen. Am Nordbahnhof besteht in der Regel jeweils direkter Anschluss zum „Sportzentrum“ mit dem Stadtbus Lauterbach (VB-20, Richtung Blitzenrod), sowie anderen Regionalbuslinien, die dort ebenfalls halten.

## Bahnhof Fulda

### Neue Rolltreppe läuft ab Januar 2013

**(si) Für großes Aufsehen und heftigste Diskussion sorgte der Artikel über die defekte Rolltreppe im Bahnhof Fulda in unserer letzten Ausgabe der Hessenschiene. Ein Redakteur der Fuldaer Zeitung nahm den Artikel zum Anlass, um ausführlich über das Problem zu berichten.**

Mitte November kam nun ein für alle Seiten akzeptables Ergebnis heraus: Die neue Rolltreppe soll Ende November geliefert und die Montage bis Januar 2013 beendet sein. Dies bestätigte der DB-Konzernbevollmächtigte für das Land Hessen, Dr. Klaus Vornhusen, gegenüber der Lokalzeitung.

Abenteuerlich sind die Details, die hierbei zu Tage traten: Grund für die einjährige Außerbetriebnahme war u.a. ein Personalwechsel bei einem Gutachterposten in Stuttgart. Demnach war die Treppe längst fertig, ist aber wohl einfach liegengeblieben und wäre vergessen worden, wenn die Angelegenheit nicht öffentlich thematisiert worden wäre.



# Das Eis

ISSPORT-ARENA LAUTERBACH

Am Sportfeld 7A - 36341 Lauterbach

# Guten Rutsch!



## ÖFFNUNGSZEITEN - SAISON 2012/2013

Tag	Öffnungszeiten	Öffnungszeiten	Öffnungszeiten
Montag	geschlossen		
Dienstag	10:00 - 12:00 Uhr	14:00 - 16:45 Uhr	20:00 - 22:00 Uhr
Mittwoch	10:00 - 12:00 Uhr	14:00 - 16:45 Uhr	20:00 - 22:00 Uhr
Donnerstag	10:00 - 12:00 Uhr	14:00 - 16:45 Uhr	20:00 - 22:00 Uhr
Freitag	10:00 - 12:00 Uhr	14:00 - 16:45 Uhr	20:00 - 22:00 Uhr
Samstag	10:00 - 12:00 Uhr	14:00 - 16:45 Uhr	20:00 - 22:00 Uhr
Sonntag	10:00 - 12:00 Uhr	14:00 - 17:00 Uhr	

*Wir wünschen Ihnen eine gute Fahrt und freuen uns auf Ihren Besuch in der Eissport-Arena Lauterbach.*

Weitere Informationen unter: [www.eishalle-lauterbach.de](http://www.eishalle-lauterbach.de)

## Wie attraktiv ist der ÖPNV in Fulda?

### Pro Bahn & Bus listet mögliche Verbesserungen auf

**(mk) Fulda ist eine attraktive lebendige Stadt mit viel Potenzial. Zu fast jeder Tages- und Nachtzeit wird die Innenstadt von unterschiedlichen Altersgruppen aufgesucht: Tagsüber zum Schulbesuch, Einkaufen und für den Arztbesuch, abends zum Besuch kultureller Veranstaltungen, der Clubs, Gaststätten und Kneipen. Ein Teil der Menschen nutzt für die Fortbewegung den vorhandenen ÖPNV. Aber noch sehr viel mehr Menschen nutzen Ihr eigenes Auto.**

Die Stadtregion Fulda schließt die anliegenden Großgemeinden Petersberg, Künzell und Eichenzell in das Oberzentrum Fulda mit ein. Die gesamte Stadtregion zählt mehr als 100.000 Einwohner. Zum Vergleich: Gießen und Marburg (Stadtgebiete) haben jeweils etwa 80.000 Einwohner und zahlreiche Studenten. Fulda hat immerhin über 6.000 Studenten, welche das Semesterticket nutzen können.

Das Fuldaer ÖPNV-Angebot gilt für viele Bürger und Gäste dieser Stadt als wenig attraktiv. Dabei hat sich der Busverkehr in Stadt und Region Fulda im Laufe der Jahrzehnte durchaus positiv entwickelt. Es gibt derzeit viel mehr Haltestellen und Linien. Die Taktung der Busse ist meist leichter zu merken als noch vor 10 oder 15 Jahren.

*Mit zahlreichen Parks und Sehenswürdigkeiten ist Fulda attraktiv für Einwohner und Touristen. Leider hat der Fuldaer Nahverkehr noch nicht dieses Niveau erreicht*

Fuldas Oberbürgermeister Gerhard Möller stellte bereits im Sommer 2011 fest, dass die Fahrgastzahlen von 2008 bis 2010 in jedem Jahr um 5% gestiegen sind. Derzeit sind es mehr als 8,5 Millionen Fahrgäste im Jahr. Der Oberbürgermeister hofft, dass der Trend nach oben weiter anhält. Die Konsequenz daraus wäre nun, dass der Magistrat der Stadt Fulda mehr Geld für den ÖPNV in Fulda bereitstellt. Leider fehlt es in Fulda am politischen Willen, die Infrastruktur und Attraktivität des ÖPNV nachhaltig und im Sinne aller Bürger zu verbessern.

Nun könnte man vermuten, der ÖPNV in Fulda sei ähnlich gut organisiert und





geplant wie in Marburg oder Gießen. Dies ist leider ein großer Irrtum. In Fulda ist das Stadtbusangebot der ÜWAG (Überlandwerke Fulda AG) auf das „nötigste“ beschränkt: Die Stadtbusse fahren werktags bis 19 Uhr im 30-Minuten-Takt. Samstags nur bis 15 Uhr. Danach verkehren die Busse im Stundentakt.

An Sonn- und Feiertagen beginnt das Busangebot im Stundentakt erst um 10:30 Uhr ab Busbahnhof. Abends um 22:30 Uhr fahren die letzten Busse ab Busbahnhof Stadtschloss, Nachtbusse gibt es nicht. Am Abend gibt es lediglich ein AST-Angebot, welches aber nicht über die Stadtgrenzen fährt. Für das dürftige Angebot werden jährlich 1,8 Millionen Euro bereitgestellt. Der Öffentliche Personennahverkehr in der Stadtregion Fulda ist somit faktisch unterfinanziert.

Wenn der Oberbürgermeister und der Magistrat der Stadt Fulda es wirklich ernst meinen mit ihren Hoffnungen, dass mehr Menschen mit den Bussen fahren, dann sollten sie sich dringend Gedanken ma-

chen, wie Sie Gelder im Bereich Verkehr umschichten. Denn bisher wurde wenig Geld in eine Ausdehnung der Betriebszeiten investiert, dafür um so mehr in die Infrastruktur gesteckt.

So wurden zahlreiche Bushaltestellen modernisiert. Der Busbahnhof am Stadtschloss wurde neu gebaut. Für Busbeschleunigungsmaßnahmen wurden bereits 3,4 Millionen Euro in die Technik Fuldaer Lichtsignalanlagen vergraben. Jetzt startete die zweite Baustufe für die „grüne Welle“ der Busse. Hierfür werden, mit Unterstützung des Landes, weitere 1,4 Millionen Euro bereit gestellt.

Hessens Verkehrsstaatssekretär Steffen Saebisch übergab im Oktober den Förderbescheid in Höhe von 906.400 Euro. „Den ÖPNV attraktiver zu gestalten, ist ein wichtiges Ziel der hessischen Mobilitätspolitik. Je attraktiver der Nahverkehr, desto höher ist die Akzeptanz bei den Bürgerinnen und Bürgern. Ich komme deshalb gerne nach Fulda, um die Landesmittel zu überreichen“, sagte der Staatssekretär.

Ein zweites großes Projekt im ÖPNV-Bereich soll ebenfalls angepackt werden: die Modernisierung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) am Bahnhof. Oberbürgermeister Möller zeigt sich optimistisch: „Es bestehen gute Aussichten, dass wir hierfür eine Landesförderung erhalten.“ Der

*Ein dynamisches Fahrgastinformationssystem (wie hier in Bad Nauheim) fehlt in Fulda bis heute*

*Foto: Michael Kolb*



*Was nutzen die Bussteige mit  
Blindenleitstreifen in Fulda,  
wenn die BusfahrerInnen  
nicht darauf achten, dass die  
Markierungen auch korrekt  
angefahren werden?  
Stattdessen steht die Fronttür  
schon am abgesenkten  
Bussteig, so dass der Zustieg  
noch erschwert wird*

*Foto: Michael Kolb*



ZOB sei sanierungs- und modernisierungsbedürftig. Er dient insbesondere dem regionalen Busverkehr mit dem Schwerpunkt der Schülerbeförderung. Vom ZOB starten 13 regionale Linien u. a. in Richtung Hosenfeld, Eichenzell, Hilders, Hofbieber und Wasserkuppe. Fast alle Stadtbusse verkehren ebenso über den ZOB. Der geschätzte Aufwand der Sanierungsarbeiten liegt bei rund 2,7 Millionen Euro.

Natürlich begrüßt der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus die geplanten und bereits durchgeführten Investitionen. Aber was nutzen dem Fahrgast schöne Haltestellen und ein moderner Busbahnhof, wenn das Angebot und die Dienstleistung an sich zu Wünschen übrig lässt? Was haben die Fahrgäste davon, beschleunigt befördert zu werden, wenn sie am Busbahnhof bis zu 20 Minuten auf den Anschlussbus warten müssen? Auch am Bahnhof sind die Übergänge zu den Zügen mit bis zu 50 Minuten Wartezeit wenig fahrgastfreundlich aufeinander abgestimmt.

Hier kommt der Verdacht auf, dass die

ÖPNV-Gelder eher der Förderung der (Bau-)Wirtschaft dienen als der Förderung des ÖPNV in Fulda. Mit den eingesetzten Geldern könnte man über Jahre einen attraktiveren Stadtbusverkehr bestellen. Vielleicht wäre dann so manche Haltestelle nicht ganz so komfortabel, aber der Fahrgast hat heute nichts davon, wenn die Haltestelle nachts um 23 Uhr beleuchtet ist und kein Bus fährt.

Als Interessenvertreter der Fahrgäste plädieren wir für einen intelligenteren Einsatz der Finanzmittel und Steuergelder. Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus schlägt folgende Verbesserungen im ÖPNV der Stadt Fulda vor:

- Abfahrt der Busse am Busbahnhof zur Schwachverkehrszeit: zur vollen Stunde
- Erste Abfahrt an Sonn- und Feiertagen um 8 Uhr
- An Sonn- und Feiertagen: Taktverdichtung von 12 bis 18 Uhr auf 30-Minuten-Takt
- Samstag: Verlängerung der Hauptver-



Der neue Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) in Fulda Foto: Michael Kolb

kehrszeit bis mindestens 19 Uhr

- Hauptverkehrszeit: Taktverdichtung auf 15-Minuten-Takt bei den Linien 1, 2, 5, 6 und 9
- Letzte Abfahrt ab Busbahnhof: 23 Uhr mit Rückfahrt in die Stadt.
- Nachtbusnetz mit 3 Linien bis in die Großgemeinden Petersberg, Künzell und Eichenzell. In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag im Zeitraum von 0 Uhr bis 3 Uhr.
- Längerfristig: Abendliche Anbindung am Wochenende von Hosenfeld, Hofbieber, Poppenhausen, Gersfeld, ...

Diese Anpassungen und Verbesserungen im Fuldaer ÖPNV-Angebot erfordern gemeinsame Anstrengungen aller betroffenen Städte und Gemeinden. Mit einigen hunderttausend Euro können hier große Verbesserungen im Busnetz erreicht werden, die vielen Bürgerinnen und Bür-

gern zugute kommen würden.

Doch wieviel ist der örtlichen Politik eine sichere und günstige Mobilität ihrer Bürger wert? Und auch die ÜWAG-Verkehr muss sich fragen lassen, ob ihr Image in Sachen Verkehrsdienstleister nicht noch ausbaubar ist. So wäre es durchaus denkbar, dass die ÜWAG sich Sponsoren sucht und mit ihnen gemeinsam einen Nachtbusverkehr auf die Beine stellt.

Zum Schützenfest 2012 haben es drei ehrenamtliche Mitglieder von Pro Bahn & Bus geschafft, einen Rhönbahn-Nachtbus nach Gersfeld zu organisieren. An vier Abenden wurden jeweils zwei Fahrten entlang der Rhönbahn angeboten. Was für einen kleinen Verein zu stemmen ist, müsste für ein großes Unternehmen wie die ÜWAG ein Klacks sein. Unzählige Nachtschwärmer in der Stadtregion Fulda wären dafür dankbar.

## Eckdaten zum Umbau des Bahnhofs Friedberg stehen

**(lk)** Seit Jahren wird intensiv über einen Umbau des Kreisstadtbahnhofs diskutiert, nun ist man einen guten Schritt vorangekommen. In der Stadtverordnetenversammlung vom 30. Oktober stimmten die Mitglieder einem Finanzierungsvertrag „Modernisierung und barrierefreier Ausbau der Verkehrsstation Friedberg“ zwischen der DB Station & Service, dem Rhein-Main-Verkehrsverbund und der Stadt Friedberg zu.

Die Maßnahmen sollen ab dem Jahr 2015 umgesetzt werden. Vorgesehen sind der Neubau des Bahnsteigs von Gleis 8/10 mit neuer Bedachung und die Sanierung des Fernverkehrsbahnsteigs Gleis 2/4 und ferner des jetzigen S-Bahn-Bahnsteigs 5/7. Weiterhin sollen hier die Beleuchtung erneuert und Aufzüge installiert werden. Auf dem Bahnsteig von Gleis 1 und 1a ist ein Belagwechsel vorgesehen. Auch sollen Bahnsteigdach und Beleuchtung ausgetauscht werden. Angedacht ist weiterhin eine Neugestaltung der Personenunterführung. Der Bahnsteig

Gleis 11/12 ist als zukünftiger S-Bahnsteig im Zuge des viergleisigen Ausbaus der S6 bis Friedberg geplant (ab 2017/2018). Diese Maßnahme ist separat zu betrachten und sieht einen Neubau mit Aufzug vor. In der Planung ist dann auch der Einbau eines Aufzugs für das Gleis 1 angedacht.



*Die Bahnsteig-  
anlagen  
des Fried-  
berger  
Bahnhofs  
sollen auf  
Vordermann  
gebracht  
werden*

Die Gesamtkosten werden auf etwa 6,8 Millionen Euro geschätzt, wobei die Stadt 1,13 Millionen Euro übernehmen soll, welche sich auf 6 Jahre verteilen. Im kommenden Jahr fallen zunächst 38000 Euro Planungskosten an.

Pro Bahn & Bus zeigt sich erfreut über die Planungen. Der jetzige Zustand der Unterführung ist wenig erfreulich, man wird zumeist beim Betreten von Uringeruch und Zigarettenrauch begrüßt. Auch die barrierefreie Umgestaltung sieht der Fahrgastverband als sehr wichtig an. Für das Gleis 2/4 wird eine praktikable Lösung erhofft, die weiterhin zwei Treppenzugänge vorsieht, da es in der Hauptverkehrszeit hier häufiger zum „Personenstau“ kommt.

## Umbau Bahnhof Marburg

**(js) Bereits mehrfach wurde an dieser Stelle über den laufenden Umbau im Bf. Marburg/Lahn berichtet. Inzwischen haben auf der Südseite der Empfangshalle bereits ein Schnellrestaurant, ein Kiosk und ein Buchhändler die neuen Räume bezogen, während im nördlichen Teil weiterhin rege Bautätigkeit herrscht.**

Auch die Bäckerei hat ihren Container auf dem Bahnhofsvorplatz verlassen und ist im Bereich der früheren Reiseauskunft auf der Gleisseite untergebracht. Das Reisezentrum ist derzeit von der Straßenseite in die Räume der früheren Gepäckabfertigung auf der Gleisseite umgezogen, während der komplette Bereich des früheren Fahrkartenschalters bis zum Erdreich abgetragen worden ist.

Am Donnerstagabend, dem 11. Oktober 2012 kam es zu einem Brand in der Bahnhofstoilette. Aufgrund der starken Zerstörungen musste der gesamte Toilettenbereich gesperrt werden. Der Brandgeruch hing noch viele Tage in der Empfangshalle. Teile der neu renovierten Empfangshalle zeigen sich schon wieder rußgeschwärzt, auch wenn dieser Bereich der Halle noch nicht fertig gestellt war. Bis zur Renovierung der Toilettenanlagen wurden Chemietoiletten auf dem Bahnhofsvorplatz aufgestellt.

Inzwischen wurde auch mit dem Umbau des Bahnhofsvorplatzes begonnen. Durch die langsam fortschreitenden Bauarbeiten ändert sich die Verkehrsführung für Autofahrer, Linienbusse und Fußgänger ständig. Aus der Innenstadt

(Bahnhofstraße) sowie aus der Straße „Am Krummbogen“ können Busse und Autos weiterhin zum Bahnhof fahren, ebenso auch in die Ernst-Giller-Straße. Die Fahrzeuge, die aus der neuen Kasseler Straße kommen, werden komplett über die Ernst-Giller-Straße, dann über die Bahnhofstraße (ab der Autobahnbrücke) in die Innenstadt geleitet. Die Bahnhofstraße vom Hauptbahnhof in die Innenstadt ist vor der Autobahnbrücke gesperrt, ebenso wie die Einfahrt in die Straße „Am Krummbogen“ und die Autobahnauffahrt Richtung Gießen.

Die Bushaltestelle neben dem Bahnhof wird weiterhin von den Bussen genutzt, die aus der Innenstadt kommen. Die gegenüberliegende Bushaltestelle ist abgebaut, eine provisorische Stadtbushaltestelle ist in der Ernst-Giller-Straße, im Bereich des früheren Zentralen Omnibus-Bahnhofs (ZOB), eingerichtet.



*Außen zeigt sich der Bahnhof Marburg bereits frisch renoviert*

## VGO – Verkehrsgebiet: ÖPNV-Finanzierung wird immer schwieriger

**(fl) Die Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO) betreut als Lokale Nahverkehrsgesellschaft (LNG) den Nahverkehr in den Landkreisen Gießen, Wetterau und im Vogelsbergkreis. Die Stadt Gießen gehört formal nicht zum Verkehrsgebiet der VGO. Gemäß den Regelungen im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) plant und bestellt die VGO den lokalen Busverkehr innerhalb der drei Landkreise.**

Schienenstrecken und Buslinien mit Regionalverkehrs-Charakter unterstehen direkt dem RMV. Das Spektrum der VGO-Linien reicht von gut frequentierten Stadtlinien wie beispielsweise in Bad Vilbel, Friedberg und Bad Nauheim bis hin zu einer fast nur auf Schülertransporte ausgerichteten Bedienung kleiner und kleinster Dörfer, wie sie überwiegend im Vogelsbergkreis vorkommt. Einige wenige Linien werden eigenwirtschaftlich von Bus-Unternehmen betrieben, etwa die Busse im Lumdatal bei Gießen. Solchen eigenwirtschaftlichen Verkehren räumt der Gesetzgeber einen Vorrang ein vor „öffentlich“ finanzierten Verkehren. Selbstverständlich interessieren sich Bus-Unternehmen aber nur für lukrative Linien. Deren Einnahmen fehlen dann aber in der Kasse der Lokalen Nahverkehrsgesellschaften.

Im Jahr 2013 wird für das gesamte Verkehrsgebiet der VGO ein neuer Nahverkehrsplan erstellt. Erstmals bei einem Nahverkehrsplan arbeitet die VGO mit der LNG der Stadt Gießen zusammen – ein sinnvoller und überfälliger Schritt. Bei der Erstellung der Nahverkehrspläne ist die Beteiligung der ÖPNV-Verbände, weiterer Interessengruppen wie beispielsweise Seniorenbeauftragter und

aller Städte und Gemeinden üblich. Im November 2012 gab es dazu eine erste Informations- und Anhörungsrunde. Der Verfasser hat an einem dieser Termine am 9. November 2012 in Wölfersheim teilgenommen und folgende Eindrücke zur Zukunft der lokalen Buslinien im VGO-Gebiet gewonnen:

Die VGO bereitet alle Beteiligten auf einen Rückgang des Verkehrsangebotes vor. Die derzeit als ambitioniert bezeichneten Fahrpläne seien nicht zu halten. Vier Faktoren lassen eine Kosten-Unterdeckung erwarten:

- Unklare Entwicklung der Bundeszuschüsse. Die „Gemeindeverkehrsfinanzierung“ ist bereits seit einigen Jahren zurückgefahren worden und die Zweckbindung wurde gelockert (die Hessen-Schiene berichtete). Eine Nachfolgeregelung ist nicht in Sicht.
- Tendenziell rückläufige Landeszuschüsse. Hessen zeigt sich noch weniger als andere Bundesländer willens oder in der Lage, die ÖPNV-Finanzierung zu verbessern. Im Gegenteil, das Land sieht gerade an dieser Stelle Einsparpotenzial – Stichwort Schuldenbremse.



*Zurückgehende Schülerzahlen im ländlichen Raum stellen die lokalen Nahverkehrsgesellschaften vor große finanzielle Probleme*

aufweisen. Der RMV selbst konzentriert sich auf die zukunfts-trächtigen Schienenstrecken und möchte einen Teil seiner als „regional“ eingestuften Buslinien künftig in die Trägerschaft der lokalen Nahverkehrsgesellschaften

- Steigende Kosten. Die Einsparpotenziale durch Ausschreibungen sind ausgereizt. Künftig haben die Lohnentwicklung und die Entwicklung der Dieselpreise wieder einen direkten Einfluss auf die Kosten der Busverkehre.
- Stagnierende Einnahmen. Gute Angebote werden zwar zunehmend genutzt, was insbesondere für die Schienenstrecken gilt. Die demographische Entwicklung ist aber in einem Teil des VGO-Verkehrsgebietes bereits jetzt durch einen Rückgang gekennzeichnet.

abgeben.

Im Investitionsbereich konkurrieren die Regionaltangente West, der S6-Ausbau Frankfurt – Bad Vilbel und eventuell auch die nordmainische S-Bahn mit lokalen Projekten.

Die VGO macht sich Gedanken, wie dem negativen Trend im lokalen Busverkehr begegnet werden kann. Folgende Ideen wurden in Wölfersheim genannt:

Einen Bevölkerungszuwachs wird es den Prognosen zu Folge allenfalls im engeren Rhein-Main-Gebiet geben, also etwa im Raum zwischen Bad Vilbel und Friedberg. Selbst der Landkreis Gießen ist von Stagnation oder Rückgang gekennzeichnet. Im östlichen VGO-Verkehrsgebiet, also in der Vogelsbergregion, gibt es markante Einbrüche bei den Schülerzahlen. Allerdings konnte Herr Klöppel von der VGO berichten, dass ausnahmslos alle Schienenstrecken im VGO-Verkehrsgebiet steigende Fahrgastzahlen

- Umstellung auf Bedarfsverkehre, besseres Marketing und „innovative Konzepte“ wie die Nutzung privater PKW auch für öffentliche Verkehrsaufgaben könnten dem Trend begegnen. Letzteres befindet sich in der Erprobungsphase im Werra-Meißner-Kreis. Es handelt sich um ein System, bei dem PKW-Nutzern die Mitnahme von Fahrgästen vergütet werden soll.

- Eine zentrale Frage, die der Nahverkehrsplan außerdem klären soll: Was ist eine „ausreichende Verkehrsbedienun-“ gemäß der Daseinsvorsorge?

## Geburtstagssonderzug auf der Oberen Lahntalbahn

**(js) Am Samstag, dem 13. Oktober 2012, wurde die Obere Lahntalbahn von einem speziellen Sonderzug befahren. Anlässlich seines 50. Geburtstages hatte Peter Stephan, Vorstandsmitglied in den Vereinen „Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs (AFS) Marburg e.V.“, und „Arbeitskreis Schienenverkehr Südwestfalen (Erndtebrück)“ bei der Kurhessenbahn einen Sonderzug bestellt.**

Zum Einsatz kam der Triebwagen 628 252. Die Reise begann im Bf. Bad Laasphe und führte zunächst nach Biedenkopf. Von dort fuhr der Zug über Wallau bis zum Prellbock nach Wiesebach. Am dortigen Ladepunkt wird seit einigen Jahren wieder Holz verladen, allerdings wurde die Strecke bereits seit über einem Jahr nicht mehr bedient. Nach kurzem Fotohalt ging die Fahrt wieder zurück nach Wallau, und von dort weiter über Bad Laasphe, Erndtebrück und Hilchenbach bis nach Kreuztal an der Ruhr-Sieg-Strecke.

Die Weiterfahrt nach Siegen war leider aufgrund einer Baustelle nicht möglich. Somit musste der ursprünglich geplante Besuch des dortigen Eisenbahnmuseums zum Bedauern aller Geburtstagsgäste ausfallen. Stattdessen konnte der einstündige Aufenthalt zum Besuch der Kreuztaler

Fußgängerzone genutzt werden. Die Fahrt wurde von Kreuztal aus über Hilchenbach, Erndtebrück, Bad Laasphe, Biedenkopf bis nach Marburg fortgesetzt. Nach einem kurzen Aufenthalt auf einem Abstellgleis konnte die Rückfahrt nach Bad Laasphe angetreten werden.

Der Lokführer erwies sich als ortskundiger Reiseführer. Durch regelmäßige Durchsagen machte er auf Sehenswürdigkeiten neben der Strecke aufmerksam. Die Familie des Gastgebers hatte den Zug zusammen mit der Kurhessenbahn mit Luftballons, Plakaten und Schildern geschmückt, was bei vielen Reisenden, die den Zug nicht benutzen durften, für Verwunderung sorgte. Für Essen und Trinken war reichlich gesorgt. Unter den etwa 50 Geburtstagsgästen waren viele Eisenbahnfreunde und Vereinsmitglieder, so dass Fachgespräche und etliche neue Kontakte geknüpft werden konnten.

Dem Gastgeber sei an dieser Stelle noch einmal ein herzlicher Dank für seine wunderschöne Idee ausgesprochen, die seinen Gästen einen unvergesslichen Tag beschert hat.

*Peter Stephan mit seinem Sohn vor dem Geburtstags-Sonderzug in Erndtebrück  
Foto: Jürgen Schmied*





## Erfolgreiche Salomitaktik im Bahnhof Limburg Umfangreicher Gleisrückbau abgeschlossen

**(hpg)** In der HS 83 hatten wir über die Planungen zum Umbau einer Abstellanlage für Reisezüge der DB im Bahnhof Limburg berichtet, für die zahlreiche beidseitig angeschlossene Gleise erneuert und zu Stumpfgleisen umgewandelt werden sollten. Betroffen war auch das bis dahin auf kompletter Länge elektrifizierte Rangier- und Umfahrgleis 9 bzw. 109.

Im Rahmen der Kapazitätsausschreibung des Eisenbahnbundesamts (EBA) hatten der Zweckverband SPNV-Nord in Koblenz und wir als Fahrgastverband den geplanten Rückbaumaßnahmen widersprochen. Noch während des Verfahrens hatte die vectus Verkehrsgesellschaft ihren Widerspruch aus unbekanntem Gründen zurückgezogen. Für betrieblich nicht hinnehmbar hatten wir die Außerbetriebnahme des ehemaligen Umfahrgleises am Westerwald-Bahnsteig (Gleis 8) eingeschätzt. Nach Überzeugung von Pro Bahn&Bus und des Zweckverbands wäre ein funktionsfähiges Bereitstellungsgleis auch zukünftig erforderlich gewesen, da aus Gleis 8 sowohl die Züge der Unterwesterwaldbahn nach Montabaur/Siershahn, als auch der Oberwesterwaldbahn nach

Westerburg/Altenkirchen abfahren, und dies teilweise in kurzem zeitlichem Abstand. Die Beibehaltung der Umfahrung wäre auch für angekommene Züge nutzbar gewesen, die zur Zwischenabstellung, Reinigung oder Fahrt zur Tankstelle damit unabhängig von den Betriebsgleisen gewesen wären.

Doch diesen Argumenten wollten sich das EBA und die DB nicht anschließen und lehnten den Widerspruch ab. Die vorgebrachte Begründung, dass auch zukünftig aus Gleis 1 keine Verbindung zur Abstellanlage möglich wäre, war eine nicht nachvollziehbare Argumentation, die mit unseren Einwänden in keinerlei Zusammenhang stand.

*Mit dem Abbau von Gleis 9 im Oktober und Errichtung eines Zaunes haben die Maßnahmen ihren Abschluss gefunden. Die eigentliche Begründung – das „Leiterrecht“ – wurde im Verfahren leider nie genannt.*

*Foto: Hans-Peter Günther*



Über die beantragten Umbauten hinaus wurden anschließend weitere Fakten geschaffen, zunächst mit dem Rückbau der Fahrleitungen, später der gesamten Weichen-Infrastruktur. Eine dazu erstellte Kapazitätsausschreibung veröffentlichte die Frankfurter Außenstelle des EBA erst, als der Weichen- und Signal-Rückbau bereits vollzogen war. In diesem Dokument wurde erstmals als Begründung der Baumaßnahmen die Veräußerung des Geländes angeführt.

Mit der im Oktober 2012 erfolgten Demontage der verbliebenen Gleise und

Weichen sowie der Errichtung eines Zaunes zu den Gebäuden des ehemaligen Ausbesserungswerks, der heutigen „WERK-Stadt“, ist die Maßnahme abgeschlossen worden. Glücklicherweise wurde zumindest die signaltechnische Teilung von Gleis 8 beibehalten, die eine Einfahrt in das besetzte Gleis zulässt. Damit bleibt die Option erhalten, vom selben Bahnsteig zwei Züge mit unterschiedlichen Zielen starten zu lassen. Voraussetzung dafür wäre jedoch eine klare und eindeutige Zugziel-Anzeige und eine erkennbar beschilderte Trennung in Gleis 8 West/Ost oder A/B.

„Main-Weser-Bahn im Takt“

## Landkreis Marburg-Biedenkopf beschließt schnellen Regionalexpress-Studentakt

**(j1) Die Versammlung des Regionalen Nahverkehrsverbandes Landkreis Marburg-Biedenkopf (RNV) hat am 12. Dezember in Sterzhausen einen Antrag beschlossen, der die Einführung eines Regionalexpress-Studentakts auf der Main-Weser-Bahn bis Treysa vorsieht.**

Eingebracht hatte den Antrag der Ortsvorsteher von Sterzhausen, Dirk Geißler. Geißler hatte schon auf der letzten RNV-Versammlung bemängelt, dass seit der Fahrplanänderung des Intercityfahrplans Ende 2009 die Anschlüsse in Marburg zur Oberen Lahntalbahn nicht mehr jede Stunde funktionieren. So konnten auch die Ende 2010 eingeführten zusätzlichen Züge der Hessischen Landesbahn zwischen Gießen und Marburg keine Verbesserung bringen, weil die Züge auf allen Unterwegsstationen halten und damit zu spät in Marburg ankommen, um noch die Züge zur Oberen Lahntalbahn erreichen zu können.

Der Antrag, welcher mit 14 zu 5 Stimmen angenommen wurde, sieht ein Stufenmodell vor, mit dem der Verkehr auf der Main-Weser-Bahn in Mittel- und Nordhessen stark verbessert würde. Er lehnt sich an einen Vorschlag der Fahrplaninitiative „Main-Weser-Bahn im Takt“ an. Danach würden in mehreren Schritten nicht nur Marburg, sondern auch Kirchhain, Stadtallendorf, Neustadt und Treysa mit zusätzlichen Regionalexpresshalten aufgewertet. Ab Treysa würden die HLB-Züge als Regionalbahn weiter nach Kassel verkehren, sodass ein Umsteigen wegfallen würde.

Mehr Infos: [www.pobahn-bus.org/mwb-im-takt](http://www.pobahn-bus.org/mwb-im-takt)

## Oberwesterwaldbahn muss schneller werden Ab 2015 mit bis zu 90 Stundenkilometern befahrbar?

**(hpg)** Die Gleise der Oberwesterwaldbahn, die von Limburg über Hadamar nach Westerburg und Altenkirchen führt, sind seit ihrer Erneuerung im Jahr 2003 nicht nur für schwerste Zuglasten, sondern auch für höhere Geschwindigkeiten ausgelegt. Dennoch ist die Höchstgeschwindigkeit der Strecke auf maximal 60 Stundenkilometern begrenzt. Dies soll sich möglichst bald ändern.

Für die 65 Kilometer lange Strecke bis in die Kreisstadt Altenkirchen benötigen die Triebwagen der Vectus Verkehrsgesellschaft – mit Halt an allen Stationen – rund 90 Minuten und erreichen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von lediglich 43 km/h. „Mit einer solch unattraktiven Reisezeit ist der ÖPNV auf der Schiene nicht konkurrenzfähig“, meint Thomas Nielsen, stellvertretender Direktor des rheinland-pfälzischen Zweckverbands SPNV-Nord in Koblenz. Sein Verband bestellt die Zugleistungen auf den Westerwaldstrecken.

Ab August 2015 wird die Hessische Landesbahn die Regionalzüge betreiben. Im Stundentakt sollen die Züge zukünftig

über den derzeitigen Endbahnhof Au/Sieg hinaus weiterfahren. Umsteigefrei gelangen die Reisenden dann über Betzdorf bis nach Siegen bzw. Kreuztal. Die Anhebung der Reisegeschwindigkeit im Westerwald ist bis zu diesem Zeitpunkt das erklärte Ziel.

### Feldwege als Hindernis

Bereits seit vielen Jahren gibt es Planungen, um die Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke zu erhöhen, abschnittsweise wären bis zu 90 km/h zu realisieren. Voraussetzung dafür ist aber die technische Sicherung zahlreicher Bahnübergänge und die Umrüstung bestehender Anlagen. Alle bislang unternommenen Versuche, die an der Strecke liegenden Kommunen bzw. Land- und Forstwirte zu einem Verzicht dicht aufeinander



*Zahlreiche technisch nicht gesicherte Feldwegübergänge, wie hier bei Hattert, verhindern eine Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit*

*Foto: Hans-Peter Günther*

folgender Überwege zu bewegen, sind bislang gescheitert. Die DB hatte angeboten, neue Feldwege parallel der Gleise zu errichten, um beispielsweise aus bislang drei Überwegen einen zentralen, auf die vorgeschriebene Breite ausgebauten und mit Lichtsignal- und Halbschranken ausgerüsteten Bahnübergang zu schaffen. Doch alle Nutzer beharrten auf ihren alten Wegerechten.

Der an europäische Vorschriften gebundene Ausbau sieht bestimmte Fahrbahnbreiten bei der Querung von Eisenbahnstrecken vor, die für die DB und die Bau- lastträger der Wege verbindlich ist. Möglicherweise werden die nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz von den Kommunen zu tragenden Kosten die Bereitschaft für eine Veränderung des aktuellen Zustands erleichtern.

## Mittelhessenexpress: Weiterhin keine neuen Triebwagen

**(lk)** Eigentlich sollten die neuen Triebwagen vom Typ Talent 2 schon seit einem Jahr fahren. Doch auch zum jetzigen Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 fahren immer noch die alten Fahrzeuge in Mittelhessen (Mittelhessenexpress SE 30 & 40 Frankfurt – Treysa/Dillenburg sowie RB 33 Hanau – Gießen). Der Einsatz wurde kurzfristig abgesagt, da das Eisenbahnbundesamt die neuen Fahrzeuge noch nicht zugelassen hat.

Ein neuer Termin ist derzeit nicht abzusehen. Pro Bahn & Bus zeigt sich aber erfreut, dass der RMV und die DB Regio Hessen als Betreiberin der Linien den Sonntags- und Feiertagsverkehr im Abschnitt Friedberg-Hanau und die Durchbindung von Hanau nach Gießen (wo betrieblich möglich) seit 9. Dezember aufgenommen haben. Dadurch entfällt ein Umsteigen in Friedberg. Der Über-

gang zur schnellen RE 30-Linie nach/von Kassel bleibt weiterhin möglich.

Auf der Linie 30/40 werden weiterhin Fahrzeuge des Typs ET 425/426 verkehren, die „neue“ RB 33 Friedberg - Hanau wird mit lokbespannten Zügen gefahren. Diese sind aber überwiegend modernisiert worden und verfügen auch über einen Wagen mit Hublift für mobilitätseingeschränkte Reisende. Die Fahrzeuge waren bis zum Jahre 2001 bereits dort eingesetzt worden.

Der Fahrgastverband erhofft sich trotzdem einen schnellstmöglichen Einsatz der neuen Fahrzeuge.

*In Nürnberg schon länger unterwegs, in Mittelhessen noch nicht zugelassen: Neue Talent 2-Triebwagen*



## Main-Weser-Bahn: Ausbau mit Verspätung Bürgerinitiativen blockieren den Ausbau der Bahn

(ac, jl) Die Main-Weser-Bahn von Kassel nach Frankfurt ist eine der beiden wichtigsten Nord-Süd-Strecken in Hessen. Im Abschnitt Friedberg-Frankfurt ist die zweigleisige, elektrifizierte Hauptstrecke seit Jahren an der Kapazitätsgrenze angelangt. Doch Bürgerinitiativen blockieren den notwendigen Ausbau mit großenteils fadenscheinigen Argumenten.

Die Main-Weser-Bahn ist auf dem Abschnitt zwischen Friedberg und Frankfurt-West sehr stark ausgelastet. Die alle 30 Minuten verkehrende langsame S-Bahn, welche auf allen Stationen hält, bringt es mit sich, dass schnellere Züge ausgebremst werden. Treffen langsame S-Bahn und schnell fahrende Regionalexpresszüge aufeinander, gibt es zwei Möglichkeiten: Entweder wird die S-Bahn im nächsten Bahnhof durch den schnellen Zug überholt oder der schnelle Zug bummelt hinter der S-Bahn bis nach Frankfurt-West hinterher. Beide Maßnahmen verlängern die Fahrzeiten und führen dabei zu einer Attraktivitätsverringerung des Bahnangebots. Südlich von Groß-Karben verkehren die S-Bahnen sogar im 15-

Minutentakt, so dass es noch schwieriger wird, genügend freie Fahrplantrassen zu finden.



Heute sind diese Fahrzeitverlängerungen in die Fahrpläne eingearbeitet. So differiert die Fahrzeit bei den Regionalexpresszügen zwischen Friedberg und Frankfurt-West (29,5 km) zwischen 17 und 26 Minuten, zwischen Frankfurt-West und Frankfurt Hauptbahnhof (3,4 km) sogar zwischen 3 und 8 Minuten! Immerhin kommt der Zug „pünktlich“ im Frankfurter Hauptbahnhof an, so dass die Reisekette nicht abreißt und der Fahrgast seine Anschlussverbindung in der Regel erreicht.



*Dichter Zugverkehr in Bad Vilbel-Süd: Die Main-Weser-Bahn ist auf ihrem Südabschnitt überlastet*

*Zwischen Friedberg und Frankfurt-West müssen sich die schnellen Züge (Bild oben: Intercity) und die langsamen S-Bahnen ein Gleis teilen  
2 Fotos (Dortelweil): Andreas Christopher*

Bei der S-Bahn ist es ähnlich: Um eine große Pünktlichkeit zu gewährleisten, die im Innenstadttunnel aufgrund der hohen Zugbelegung unerlässlich ist, wurde am Frankfurter Westbahnhof für die Linie S6 (Friedberg - Frankfurt-Süd) stadteinwärts ein Verspätungspuffer eingebaut. Die Wartezeit dort beträgt zwischen 2 und 6 Minuten, bevor die Fahrt Richtung Innenstadt fortgesetzt wird. Nur die S-Bahnen der Linie S6 benötigen diese Pufferzeit am Frankfurter Westbahnhof. Die hier ebenfalls Richtung Innenstadt verkehrenden Linien S3, S4 und S5 halten nur zum Fahrgastwechsel und fahren dann sofort weiter.

Um die aufgelisteten Mängel abstellen zu können, ist deshalb der Ausbau der Infrastruktur notwendiger denn je. Nur mit getrennten Gleisen für die langsame S-Bahn sowie die schnellen Züge von Regional-, Fern- und Güterverkehr ist eine Entmischung der unterschiedlich schnellen Züge möglich. Eingeschleppte Verspätungen übertragen sich dann nicht mehr auf die S-Bahn und umgekehrt. Die Fahrtzeiten können sowohl für die S-Bahnen als auch für die übrigen Personenzü-



ge gesenkt werden, weil auf die jeweils anderen Züge keine Rücksicht mehr genommen werden muss. Auch könnten einige schnellere Züge, insbesondere im Berufsverkehr für Pendler, nach Frankfurt durchgebunden werden.

Diese Argumente sind den fachlich Verantwortlichen klar. In der Lokal- und Regionalpolitik sind alle entscheidenden Gremien für den viergleisigen Ausbau der Bahnverbindung Friedberg – Frankfurt-West.

Das hierzu notwendige Planfeststellungsverfahren wurde in zwei Abschnit-



*Mit der Einführung eines Eurocity-Zugpaars Siegen - Klagenfurt mussten Nahverkehrszüge gestrichen werden, weil keine freien Fahrplantrassen mehr zur Verfügung standen. Der Eurocity wurde nach zwei Jahren wegen geringer Inanspruchnahme auf den Laufweg Frankfurt - Klagenfurt gekürzt Foto (bei Nieder-Wöllstadt): Andreas Christopher*

te aufgeteilt: Auf den Abschnitt Frankfurt-West – Bad Vilbel und Bad Vilbel – Friedberg. Während das Verfahren auf dem zweiten Abschnitt noch läuft, konnte es bereits 2009 auf dem Abschnitt zwischen Frankfurt-West und Bad Vilbel abgeschlossen werden. Es gab insgesamt etwa 50 Einwendungen, die den auf Frankfurter Gemarkung liegenden Abschnitt betrafen und in Gerichtsverfahren mündeten. Zwischen der Gemarkungsgrenze bei Frankfurt-Berkersheim und dem Bahnhof Bad Vilbel könnte damit schon seit 2009 gebaut werden.

Am 6. November 2012 hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof in Kassel die Klage einer Anwohnerin aus Frankfurt-Berkersheim gegen den viergleisigen Ausbau der Main-Weser-Bahn im Ab-

schnitt zwischen Frankfurt-West und Bad Vilbel abgewiesen. Es war das letzte Verfahren, das zum Streckenausbau noch anhängig war. Eine Revision wurde hier, wie auch schon bei den vorangegangenen Verfahren, nicht zugelassen. Damit besteht auch für den Streckenausbau zwischen Frankfurt-West und Frankfurt-Berkersheim Baureife – theoretisch zumindest.

Allerdings haben sieben der bisherigen Beteiligten eine Klage gegen die Nichtzulassung einer Revision eingelegt und so die Planungen aus dem Takt gebracht. Damit ist der Streckenausbau erst einmal blockiert, bis über die Nichtzulassungsklage entschieden wird. Die Kläger sind allerdings keine Einzelkämpfer, sondern werden durch das Aktions-

bündnis „Bahnane“ und die Initiative „2statt4“ unterstützt. Das Kürzel „Bahnane“ steht für „**B**ahn**A**usbau **N**ur **A**nwohnerkonform **N**aturverträglich **E**rschütterungsfrei“. Seine Mitglieder, insgesamt rund 200 Personen, allesamt Bahnanlieger in Frankfurt und dem Wetteraukreis, wollen den Streckenausbau verhindern. Sie argumentieren damit, dass der Ausbau nicht wegen der S-Bahn und dem Nahverkehr erfolge, sondern vielmehr als Vorwand benutzt werde, um die Trasse für mehr Fern- und Güterverkehr zu ertüchtigen und zu einer Güterzugmagistrale auszubauen. Sie werfen der Deutschen Bahn vor, nicht mit offenen Karten zu spielen.

Ein Erschütterungsgutachten, welches die Bahn in dem Verwaltungsgerichts-

verfahren zugesagt hatte, wurde Anfang November 2012 dem Eisenbahnbundesamt vorgelegt. Falls sich dadurch keine Nachbesserungen ergeben, hängt jetzt alles von dem Ausgang der Nichtzulassungsklage ab. Erst dann können nach einer Bauausschreibung die Bagger anrollen und mit dem Ausbau der besonders im Berufsverkehr stark belasteten Strecke beginnen. Für die Bauarbeiten ist ein Zeitraum von drei Jahren angesetzt. Danach hofft man, nach auch dort beendetem Planfeststellungsverfahren ohne Unterbrechung mit dem folgenden Abschnitt zwischen Bad Vilbel und Friedberg fortfahren zu können, der ebenfalls zwei eigene zusätzliche S-Bahn-Gleise erhalten soll. Danach ist ein durchgehender 15-Minuten-Takt der S-Bahn bis Friedberg möglich und auch geplant.

### Kommentar:

## Der Bahnausbau darf nicht weiter verzögert werden

Jeder Bürger hat das Recht auf größtmöglichen Schutz und geringstmögliche Beeinträchtigungen bei Verkehrsprojekten. Dies gilt für die Bauphase, aber erst recht für den künftigen Betrieb. Insofern ist es völlig in Ordnung, wenn betroffene Anwohner Einwände gegen den geplanten viergleisigen Ausbau der Main-Weser-Bahn geltend machen und damit planerische Verbesserungen erreichen können.

Nicht in Ordnung ist es jedoch, wenn sich Einzelne nach dem Sankt-Florians-Prinzip mit allen erdenklichen Mitteln und Klimmzügen gegen den notwendigen Ausbau wehren und der Allgemeinheit damit schaden.

Es handelt sich bei dem Aktionsbündnis Bahnane nur um wenige Personen. Nach eigenen Angaben hat das Bündnis etwa 200 Mitglieder. Davon sind aber nur etwa 70 Mitglieder aktiv und kommen zu Versammlungen.

Bedenklich ist, mit welchen Argumenten die Bahngegner hier bei der Bevölkerung Angst erzeugen. Da wird publiziert, dass nach dem Streckenausbau weitere



Fernzüge auf der Main-Weser-Bahn fahren sollen. Vor allem aber soll der Streckenausbau nach deren Angaben dazu dienen, massiv Güterverkehr auf diese Strecke zu verlagern. Die Main-Weser-Bahn soll zur Güterzugmagistrale und Ausweichstrecke der Rheintalbahn werden und die Zahl der Güterzüge bis zum Jahr 2025 auf 200 Züge pro Tag gesteigert werden.

Diesem Horrorszenario glaubt die Bevölkerung. Was sollte sie auch sonst tun? Nur sehr wenige der Bewohner sind Eisenbahnexperten, die diese Argumentation richtig einschätzen können. Allerdings: Wo soll dieser Verkehr herkommen? Im Fernverkehr haben die Neubaustrecken Frankfurt – Köln und Fulda – Kassel – Hannover längst der Main-Weser-Bahn den Rang abgelaufen, da sie bedeutend schneller sind. Die einzig verbliebene zweistündliche IC-Verbindung leidet auf der Main-Weser-Bahn unter Auslastungsproblemen im Abschnitt Kassel - Marburg.

Und um weiteren Güterverkehr auf die Strecke zu verlagern, müssten zuerst die anschließenden Bahnlinien ausgebaut werden. Zur Umgehung der Rheintalstrecken wäre die Ruhr-Sieg-Strecke und die Deutz-Gießener Bahn zu ertüchtigen. Die Ruhr-Sieg-Strecke hat aber erhebliche Steigungen, schwere Güterzüge müssen nachgeschoben werden, betrieblich ist das sehr teuer. Für den Güterverkehr aus Nord- und Mitteldeutschland ist die Route über die alte Nord-Süd-Strecke von Hannover nach Fulda und ab dort durch das Kinzigtal besser geeignet als die von Kassel über Marburg nach Gießen. Außerdem bleibt die starke Streckenauslastung auf der Main-Weser-Bahn zwischen Gießen und Friedberg weiterhin bestehen, hier ist kein Streckenausbau durch weitere Gleise geplant. Ein großer Teil der Güterzüge fährt zudem ab Friedberg über Hanau und Stockstadt nach Darmstadt und weiter Richtung Süden.

Die Akteure der Bahnane setzten auch auf das erneute Erschütterungsgutachten, das der VGH in seinem Urteil verlangt hat. Das Bündnis bereitet eigene Messungen vor. Mitglieder erwägen, die Gutachter der Bahn nicht auf ihre Grundstücke zu lassen. Gegen das neue Gutachten der Bahn könne dann wieder geklagt werden.

Fazit: Hier zeigt sich deutlich das Verhalten des Aktionsbündnisses. Eine Minderheit verängstigt die Bevölkerung mit falschen Argumenten. Das bedeutet auch künftig längere Fahrzeiten sowohl bei der S-Bahn als auch bei den Regionalexpresszügen und dadurch weiterhin mehr Autoverkehr aus der Wetterau und Mittelhessen nach Frankfurt. Und später erhebliche Preissteigerungen und Mehrkosten, wenn der Ausbau dann irgendwann doch einmal kommt, und damit weitere Belastungen für den Steuerzahler.

Andreas Christopher

## Rechte Rheinstrecke: Ersatzmaßnahmen für Rückbauten im Rheingau

(hpg) Die Vorgeschichte: Das Eisenbahnbundesamt (EBA) hatte am 16. März 2009 eine Meldung veröffentlicht unter der Überschrift: „Eisenbahn-Bundesamt verhindert umfangreiche Rückbauten auf der Rechten Rheinstrecke“. Darin hieß es, dass die DB Netz AG mit der Umstellung der Leit- und Sicherungstechnik auf ESTW-Technik den fast vollständigen Rückbau der Bahnhöfe Unkel, Rheinbrohl, Rudesheim, Hattenheim und Oestrich-Winkel sowie Rückbauten im Bahnhof Bad Hönningen plane.

Nach Auffassung des EBA ist die Strecke zwischen Troisdorf und Wiesbaden eine der wichtigen Achsen des Güterverkehrs in Deutschland und zu über 93 % ausgelastet.

Das Projekt „aktive Kapazitätsüberwachung“ – welches das EBA eigens zur Beurteilung von Kapazitätsfragen und zur Prüfung verkehrlicher Auswirkungen infrastruktureller Maßnahmen gegründet hatte – hielt nach umfangreicher Amstermittlung die im Antrag enthaltenen Rückbauvorhaben nicht für genehmigungsfähig. Die DB Netz AG legte zwar mehrere überarbeitete Planungen vor, das

EBA entschied aber am 23.02.2009, dass die geplanten immer noch umfangreichen Rückbauten nicht ohne Kompensation genehmigungsfähig seien. Das EBA war der Überzeugung, dass der Verkehr auf der Mischstrecke aufgrund des eng vertakteten Personenverkehrs, des relativ hohen Verspätungsniveaus und des starken Geschwindigkeitsspektrums bereits aktuell nur schwer zu bewältigen wäre. Die Auswertungen verdeutlichten, dass die betroffenen Überhol- und Kreuzungsmöglichkeiten auch unter Berücksichtigung der zukünftigen verkehrlichen Erwartung auf dieser Strecke für den Verkehr unentbehrlich seien.



Gleichzeitig hatte das EBA die DB Netz AG aufgefordert, die Überholgleise in Niederdollendorf, Unkel, Rheinbrohl,

*Nach dem Verkauf des ehem. Güterschuppens von Hattenheim wurde bis unmittelbar an das Gleis gebaut und eine weitere Nutzung von Überholungs- und Nebengleisen unmöglich*

*Fotos:  
Hans-Peter Günther*

*Seit etwa zehn Jahren ist das ehemalige Überholungsgleis zwischen Geisenheim und Winkel außer Betrieb, die Weichen abgebaut und die Fahrleitung demontiert. In diesem Abschnitt soll mittig das neue 750m lange Überholungsgleis entstehen.*



Bad Hönningen, Hattenheim und Oestrich-Winkel – welche sie ohne Genehmigung außer Betrieb genommen hatte – entsprechend ihrer Betriebspflicht zeitnah wieder in Betrieb zu nehmen. Die für den Bau des Rüdesheimer Tunnels erforderlichen Rückbauten im Bahnhof Rüdesheim sollte die DB durch die Schaffung „güterzuglanger Überholgleise“ in den Bahnhöfen Oestrich-Winkel und Hattenheim kompensieren. Während die DB im nördlichen Abschnitt der Aufforderung nachkam, begannen intensive Verhandlungen für den Abschnitt im Rheingau.

## Der Kompromiss

Nach einem mit dem EBA getroffenen Kompromiss heißt es von Seiten der Deutschen Bahn: Im Rahmen des Projekts „ESTW Rechte Rheinstraße“ beabsichtigt die DB Netz AG die rechte Rheinstraße „auf den aktuellen Stand der Technik“ zu bringen. Im Rheingau soll „zur Optimierung der Gleisinfrastruktur“ im Bahnhof Geisenheim ein neues Überholungsgleis und in Oestrich eine neue Überleitstelle sowie ein neuer Außenbahnsteig gebaut werden. Gleichzeitig ist der Rückbau der ehemaligen Überholungsgleise und der bestehenden Überleitverbindungen in den Bahnhöfen

Oestrich-Winkel und Hattenheim sowie der alten Zwischenbahnsteige in Oestrich-Winkel vorgesehen.

## Die Planfeststellung

In dem durch das Regierungspräsidium Darmstadt veröffentlichten Anhörungsverfahren konnte bis Anfang Dezember ein umfassender Einblick in die geplanten Maßnahmen genommen werden, Einwendungen sind noch bis zum 20. Dezember 2012 möglich. (Alle Unterlagen sind auch unter [www.rp-darmstadt.hessen.de](http://www.rp-darmstadt.hessen.de) einsehbar.)

Die von DB Netz veröffentlichte Beschreibung des Ist-Zustandes erweckt allerdings den Eindruck, dass sowohl in Hattenheim als auch in Oestrich-Winkel noch die komplette Infrastruktur nutzbar sei, wenn es heißt: „Die Bahnhöfe Hattenheim und Oestrich-Winkel bestehen aus zwei durchgehenden Streckengleisen (1 und 2), einem Überholungsgleis (Gleis 3) sowie jeweils einem Abstellgleis und sieben Weichen. Durch die Weichen ist es möglich, die Streckengleise in beide Richtungen zu wechseln, Züge beginnen,

enden und wenden zu lassen.“

Bereits vor Jahren wurden die Überholungsgleise (Fahrtrichtung Lahnstein) beider Stationen jedoch von der DB betrieblich gesperrt. Für Hattenheim ist dies sogar nachvollziehbar, da etwa in der Mitte des Überholungsgleises der Bahnübergang (BÜ) Waldbachstraße liegt. Dieser BÜ musste geschlossen bleiben, solange ein Zug dort hielt. Eine weitere Überholungsmöglichkeit (Fahrtrichtung Wiesbaden) bei Geisenheim ist seit rund zehn Jahren durch den Abbau von Weichenverbindungen und Fahrleitung nicht mehr nutzbar. In diesem Abschnitt soll das neue, mittig gelegene Überholungsgleis entstehen, für dessen Bau in geringem Maße ein Grunderwerb im Industriegebiet Geisenheim notwendig ist.

Im Bf Oestrich-Winkel gibt es den Hausbahnsteig sowie ursprünglich zwei Zwischenbahnsteige, die nur mit Überschreiten der Gleisanlagen erreicht werden können.

Mit dem Bau von vier neuen Weichen für eine Überleitverbindung in Oestrich und einem auf 750 m verlängerten Überholungs- und Kreuzungsgleis zwischen den beiden Richtungsgleisen soll den Forderungen des EBA entsprochen werden. Obwohl mit diesen Baumaßnahmen keine Erhöhung der Streckenkapazität möglich wird, titelte der Wiesbadener Kurier Anfang November in unverantwortlicher Weise: „Planung für noch mehr Güterverkehr“.

Aus Sicht der Fahrgäste gibt es jedoch folgende Kritikpunkte: Für den Bahnhof Hattenheim ist laut Erläuterungsbericht trotz Rückbau des Überholgleises und Heranrücken der Schrankenanlagen offenbar kein barrierefreier Zugang aus der Waldbachstraße zum Bahnsteig (Fahrtrichtung Rüdesheim) geplant. Auch für Oestrich-Winkel ist keine barrierefreie Gestaltung der neu zu bauenden Personenunterführung vorgesehen, „da die Anzahl der Reisenden pro Tag unter 1000 beträgt und ein besonderer Bedarf (z.B. Behinderteneinrichtungen vor Ort) nicht gegeben ist.“



*Mit geringem Aufwand wäre der bisherige Mittelbahnsteig in Hattenheim von der Waldbachstraße aus barrierefrei erreichbar.*

*Foto:  
Hans-Peter Günther*

## Elektrifizierung der Taunusbahn?

**(ac, hm) Eine Voruntersuchung im Rahmen der Fortschreibung des regionalen RMV-Nahverkehrsplans hat ergeben, dass eine Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke bis Usingen aus volkswirtschaftlicher Sicht sehr sinnvoll wäre. In der Voruntersuchung wurde analysiert, welche Auswirkungen eine Teil-elektrifizierung der Bahnstrecke Friedrichsdorf - Brandoberndorf im Abschnitt Friedrichsdorf - Usingen auf das Bedienungskonzept haben könnte.**

Die S-Bahn-Linie S 5 könnte halbstündlich bis Usingen verlängert werden. Dadurch würden sich umsteigefreie Verbindungen und Fahrzeitverkürzungen für die Reisenden, die aus diesem Abschnitt in Richtung Frankfurt fahren möchten, ergeben. Auf der Taunusbahn könnten aufgrund der Bahnsteiglängen S-Bahn-Züge bis zur Kategorie Vollzug verkehren. Die damit verbundene Kapazität von deutlich über 350 Sitzplätzen entspräche in etwa der Kapazität einer Dreier-Einheit der heutigen Züge LINT 41. Zusammen mit dem insgesamt aufnahmefähigeren Fahrzeuginneren und einer optimierten Taktung stünden damit langfristig mehr Kapazitäten zur Verfügung.

Der Betrieb zwischen Brandoberndorf und Usingen würde weiterhin mit Dieselfahrzeugen erfolgen, beispielsweise mit modernisierten Fahrzeugen des Typs LINT 41. Diese könnten in Einzelfällen auch weiterhin nach Frankfurt durchgebunden werden. Der Ersatz von Diesel- durch Elektrofahrzeuge würde darüber hinaus zu einer Reduktion bei den entsprechenden Emissionen führen. Im Falle der Elektrifizierung wäre es zudem möglich, auch einzelne Verbindungen der geplanten Regionaltangente West (RTW) bis nach Usingen zu führen. Der Hochtaunuskreis hatte erst kürzlich die

Fortführung der Planungsgesellschaft bis 2015 im Kreistag befürwortet.

Aufgrund der positiven Ergebnisse dieser Voruntersuchung wird es jetzt zu einer vertiefenden Untersuchung seitens des RMV kommen, an der sich auch der Hochtaunuskreis und dessen Zweckverband Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) beteiligen werden.

### Kommentar:

Die S-Bahn nach Usingen ist ein Gedankenspiel. Aber das war die Taunusbahn zunächst auch mal. Mit dem Fahrdracht dürfte es allerdings nicht getan sein. Gerade bei Kreuzungsaufhalten werden Verspätungen Zug für Zug weitergegeben. Zweigleisige Abschnitte sollten Gegenstand der Überlegungen sein. Eine Elektrifizierung sollte auch zwischen Usingen und Brandoberndorf geprüft werden. Modernisierung nur einer Teilstrecke wäre der falsche Weg. Die Auswirkungen des Fahrdrachtes auf die Beschleunigung und den Umweltschutz sind zu klären. S-Bahn oder weiter modernisierte Regionalbahn – beides sollte eine Option sein.

Horst Mader

## Von Mayen nach Limburg und an die Aar mit DB Regio Vom Westerwald an die Sieg und ins Rothaargebirge mit der HLB

(hpg, og) Die Vergabe der beiden Lose für das in drei Bundesländern liegende Netz „Eifel-Westerwald-Sieg“ (EWS) ist erfolgt. Die Vergabe basiert auf den Entscheidungen der am Dieselnetz beteiligten Aufgabenträger, dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord), dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV).

Das Gesamtvolumen der SPNV-Leistungen beläuft sich auf fast 6 Mio. Zug-km, von denen rd. 3,8 Mio. im Bereich des SPNV-Nord, ca. 1,3 Mio. im NWL und knapp 0,9 Mio. im RMV liegen.

Der federführende Zweckverband SPNV RLP Nord hat am 2. November 2012 bekannt gegeben, dass die DB Regio AG (Regio Südwest) ab Dezember 2014 den Betrieb der Leistungen in Los 1 übernimmt. Ab August 2015 wird das Los 2 - ebenfalls für die Dauer von rund 15 Jahren bis Dezember 2030 - von der Hessischen Landesbahn GmbH (HLB) betrieben.

### Fahrzeugtausch und Modernisierungen

Mit Übernahme der Verkehrsleistungen ab Mitte 2015 im Los 2 des EWS-Netzes sollen die bislang für die Vectus Verkehrsgesellschaft geleasten LINT 27 und 41 auf den Standard der moderneren HLB-LINT gebracht werden. Dazu sind beim Hersteller Alstom umfangreiche Umbauten in der Elektronik für die Fahrzeugsteuerung erforderlich. Nachgerüstet werden müssen Brandmeldeanlagen und eine Video-Überwachung. Mehr der Optik, aber im Bereich der Kopfstützen auch der Hygiene, dient der Austausch der Sitzpolster und äußerlich löst die HLB-Farbgebung das Vectus-Grün ab.

Weiterhin im Einsatz verbleiben die ge-

*Als Ersatz für defekte Neigetechne-612 setzte die DB schon 2007 die Talent-Triebwagen der Baureihe 643 im Lahntal ein, die ab Dezember 2014 diese Leistungen dauerhaft erbringen sollen.*

*Foto:  
Hans-Peter Günther*



## Netz „Eifel-Westerwald-Sieg“: Wer bedient in Zukunft welche Strecke?

### Los 1:

Regionalexpress	Gießen – Limburg – Koblenz
Regionalbahn	Limburg – Koblenz – Andernach – Mayen Ost
Regionalbahn	Zollhaus – Diez – Limburg
Regionalbahn	Andernach – Mayen Ost – Kaisersesch

DB Regio übernimmt ab Dezember 2014 die Leistungen im Los 1 bis Dezember 2030. Dabei wird das bisherige Regionalbahnangebot (RB) zwischen Limburg und Koblenz Hbf über Koblenz Stadtmitte und Andernach bis Mayen Ost verlängert. Damit verbunden ist eine Verdoppelung des RB-Angebotes zwischen Mayen, Andernach und Koblenz von 1 auf 2 Züge pro Stunde. Die Betriebsaufnahme zwischen Zollhaus und Limburg mit Reaktivierung der Aartalbahn zwischen Zollhaus und Diez soll zum 1. August 2015 erfolgen.

### Los 2:

Regionalbahn	Limburg – Altenkirchen – Au (Sieg) – Betzdorf – Siegen – (Kreuztal)
Regionalbahn	Betzdorf – Siegen – Erndtebrück – Bad Berleburg
Regionalbahn	Limburg – Montabaur – Siershahn
Regionalbahn	Siegen – Finnentrop (einzelne Fahrten)
Regionalbahn	Finnentrop – Olpe
Regionalbahn	Dillenburg – Siegen
Regionalbahn	Betzdorf – Herdorf – Haiger - Dillenburg

Die HLB fährt ab August 2015 die Leistungen in Los 2 bis Dezember 2030. Damit verbunden ist eine Verlängerung der RB Limburg – Au über Betzdorf nach Siegen und Einzelfahrten bis Kreuztal. Durch die Verlängerung der RB Bad Berleburg – Siegen bis Betzdorf wird montags bis samstags ein 30-Minuten-Takt im RB-Angebot zwischen Siegen und Betzdorf geschaffen. Eine verbesserte Reisekette aus dem Westerwald nach Köln mit Anschluss an den Rhein-Sieg-Express in Au soll ebenfalls eingerichtet werden.

räumigen Triebwagen GTW 2/6 mit ihrem 1.Kl.-Bereich auf der Hellertalbahn zwischen Betzdorf und Dillenburg. Inwieweit zusätzliche Einheiten der dieselelektrisch angetriebenen GTW vom Standort Betzdorf aus eingesetzt werden, ist derzeit noch offen. Sie könnten beispielsweise die Regionalbahn-Leistungen zwischen Siegen und Dillenburg erbringen.

### Werkstätten und Betriebsleitung

HLB-Sprecherin Susanne von Weyhe

erläuterte auf unsere Anfrage, dass erst mit Bekanntgabe der Entscheidung die Planungen für Fahrzeugumbauten, Einsätze und Standorte begonnen haben. Noch könne die HLB nicht sagen, in welchem Umfang die bestehenden Werkstatt-Kooperationen fortgesetzt werden. Derzeit betreut die Werkstatt der Westerwaldbahn in ihrem, von den Einsatzstrecken etwas abgelegenen, Betriebshof in Steinebach-Bindweide die GTW der Hellertalbahn und von Vectus. Das DB Regio-Werk in Limburg ist für die Instandhaltung der

Vectus-LINT und den von der HLB im Lahn-Vogelsberg-Rhön-Netz eingesetzten Triebwagen verantwortlich.

Da der betriebliche Mittelpunkt zukünftig nicht mehr in Limburg liegt, wird es zusätzlich zur weiterhin genutzten Werkstatt in der Domstadt sehr wahrscheinlich einen zentraleren Standort im Bereich Siegen oder Betzdorf geben, in dem auch die Betriebsleitung ihren Sitz haben wird.

Um das Betriebsprogramm erfüllen zu können, wird die HLB weitere Triebwagen bei Alstom bestellen, allerdings soll die Anzahl unter zehn Fahrzeugen bleiben. In einer im europäischen Amtsblatt veröffentlichten Ausschreibung waren – unter dem Vorbehalt einer Auftragserteilung – erheblich mehr Triebwagen vereinbart.

### **Gebrauchtfahrzeuge auch bei DB**

Für die Regionalzüge von der Eifel durchs Rhein- und Lahntal sollen die Triebwagen der Baureihen 640 und 648 (LINT), die jetzt noch auf der „Dreiländerbahn“ im Bereich Siegen im Einsatz sind, nach Rheinland-Pfalz versetzt werden. Sie lösen auf der Eifelstrecke Andernach–Mayen–Kaisersesch die dort noch im Einsatz befindlichen 628/629 ab. Für den Regionalexpress zwischen Koblenz und Gießen setzt der Zweckverband anstelle der Neigetechnik-612 auf die niederflurigen Talent-Triebwagen der Baureihe 643, die bereits in der Vergangenheit zeitweise dort im Einsatz waren.

### **Betriebsaufnahme im Aartal?**

Mit der Vergabe an DB Regio werden

in Zukunft die Regionalzüge zwischen Limburg und Zollhaus auf einer nicht mehr der DB Netz gehörenden Infrastruktur unterwegs sein. Eine rechtzeitige Fertigstellung der Aartalbahn mit neuer BÜ-Technik und neuen Haltepunkten bis zum Dezember 2014 ist jedoch wenig wahrscheinlich. Bislang konnte weder der Ankauf abgeschlossen werden, noch wurde ein Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen mit der Umsetzung der Planungen beauftragt.

Ein Rückschlag ist auch die Weigerung der Firma Schaefer Kalk in Hahnstätten, die zurzeit an keinem Anschluss an die Gleise der Aartalbahn interessiert ist. Geschäftsführerin Heike Horn erklärte gegenüber der Diezer Rhein-Lahn-Zeitung: „Zum einen sind die Mengen, die wir an unsere Kunden liefern, zu gering, um sie über die Schiene zu transportieren. Zum anderen haben wir zurzeit keine Kunden, die über einen eigenen Gleisanschluss angefahren werden wollen.“ Die beiden größten Empfänger von Kalksteinen aus Hahnstätten – das Dyckerhoff-Werk in Wiesbaden-Amöneburg und das firmeneigene Kalkwerk in Steeden – könnten rein technisch die zusammen rund 500.000 Tonnen Material pro Jahr über ihre vorhandenen Gleisanschlüsse empfangen. Diese Transporte belasten stattdessen seit Jahrzehnten die Anlieger an der Bundesstraße 54 zwischen Limburg und Wiesbaden.





## 100 Jahre Solmsbachtalbahn

**(hm) Wenn heute die Taunusbahn in Grävenwiesbach ihre Fahrt durch den 1.300 Meter langen Hasselborner Tunnel nach Brandoberndorf fortsetzt, befährt sie ein Teilstück der Solmsbachtalbahn, deren Eröffnung am 1. November 2012 genau 100 Jahre her war.**

Am 31. Mai 1985 fuhr der vorerst letzte Personenzug zwischen Albshausen und Grävenwiesbach. Mit der Verlängerung der Taunusbahn (Frankfurt -) Bad Homburg – Grävenwiesbach konnte am 15. November 1999 die Gemeinde Waldsolms mit den beiden Bahnstationen Brandoberndorf und Hasselborn wieder an das Eisenbahnnetz angeschlossen werden.

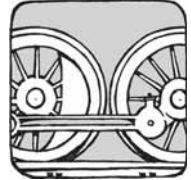
Wenn man es genau nimmt, wird das Solmsbachtal erst kurz vor dem Bahnhof Brandoberndorf erreicht. Früher setzten die Züge dann ihre Fahrt entlang dem namensgebenden Gewässer fort und erreichten nach einer gut halbstündigen Fahrt den Bahnhof Albshausen, von dort ging es weiter über die Lahntalstrecke nach Wetzlar. Güterverkehr fand im Solmsbachtal noch bis ins Jahr 1988 statt.

Der Abschnitt zwischen Grävenwiesbach und Brandoberndorf ist allerdings auch nicht mehr von Güterzügen befahren worden. Bald wurde die Strecke abgebaut, es folgten die Straßenbrücken. Der Tunnel zwischen Albshausen und dem Haltepunkt Burgsolms-Oberndorf ist verfüllt worden. Auch der Hasselborner Tunnel präsentierte sich ohne Gleise. Diese aber blieben auf Initiative der Gemeinde Grävenwiesbach zwischen dem Tunnel und dem Bahnhof Grävenwiesbach erhalten.

*Am 30.12.1981 verlässt ein Nahverkehrszug den Tunnel bei Burgsolms. Heute ist dieser Streckenabschnitt zugeschnitten*

*Foto: Horst Mader*

1992 war es dann soweit – die modernisierte Taunusbahn nahm im Hochtaunuskreis zwischen Bad Homburg und Grävenwiesbach ihren Vorlaufbetrieb auf.



Entsprechend stiegen die Fahrgastzahlen. So kam es zur Verlängerung bis nach Brandoberndorf, so dass die dortigen Pendler ins Rhein-Main-Gebiet eine willkommene Alternative zur Autofahrt auf vollen Straßen erhalten haben. Gerade auch Schüler und Ausflügler gehören zu den Benutzern auf diesem Streckenabschnitt.



## **Burgwaldbahn Marburg - Frankenberg RMV-Linie 42 Brückenschaden in Ernsthäusen**

(js) Am Samstag, dem 13. Oktober 2012 kam es gegen 9:30 Uhr in Burgwald-Ernsthäusen zur Beschädigung der Eisenbahnbrücke über die Bundesstraße B-252 durch einen Lastwagen. Der Tieflader hatte einen gebrauchten Bagger geladen, der von Frankenu ins Rhein-Main-Gebiet überführt werden sollte. Beim Verladen hatte der Transportunternehmer nicht auf die zulässige Ladehöhe geachtet, die der Bagger überschritten hatte. Während der Fahrt kollidierte der Baggerarm mit dem Träger der Blechträgerbrücke. Dabei wurde der Bagger schwer beschädigt, und fast vom Tieflader heruntergerissen.

Hydrauliköl lief aus und musste von der Freiwilligen Feuerwehr Ernsthäusen gebunden werden. Aufgrund des Schadens im Hydrauliksystem konnte der Motor des Baggers nicht gestartet werden. Dieser musste in Schrittgeschwindigkeit mit Polizeibegleitung zu einem Lagerplatz einer ortsansässigen Baufirma gebracht werden.

Wenige Minuten nach der Kollision des Baggers mit dem Brückenträger sollte ein Triebwagen der Kurhessenbahn die Brücke auf der Fahrt in Richtung Marburg passieren. Der Zug musste aus Sicherheitsgründen gestoppt werden. Nachdem der Notfallmanager der Kurhessenbahn, Oliver Groß, die Brücke inspiziert hatte und dabei keine schwerwiegenden Schäden entdecken konnte, durfte der Zug seine

Fahrt nach etwa 45 Minuten fortsetzen. Danach wurde die Strecke allerdings für mehrere Stunden gesperrt, um die Schäden an der Brücke genauer zu überprüfen. Erst gegen Mittag, nach Abschluss einer genaueren Überprüfung, konnte die Strecke wieder für den Verkehr freigegeben werden.

### **Neues Zugpaar**

(jl) Von Frankenberg/Eder fährt über die Burgwaldbahn Montag bis Freitag jetzt zusätzlich auch um 9.20 Uhr ein Zug nach Marburg/Lahn. Dieser Zug fährt beschleunigt und hält auf dieser Strecke nur in Münchhausen und Wetter. In Marburg besteht Anschluss an den IC Richtung Frankfurt/Main. In Gegenrichtung fährt Montag bis Freitag ein zusätzlicher Zug um 8.29 Uhr nach Frankenberg/Eder.

## **Obere Lahntalbahn Erndtebrück - Biedenkopf - Marburg RMV-Linie 43**

### **Wieder Holzverkehr ab Breidenstein**

(js) Seit über einem Jahr fand am Ladeplatz in Wiesenbach bei Breidenstein bereits keine Holzverladung mehr statt. Erstmals kam am 8. / 9. und am 15. / 16. November wieder ein Güterzug zur Holzverladung ins Perftal. Jeweils am Donnerstag wurde der Leerzug von der blauen Pressnitzalbahn-253 gebracht. Abgeholt wurde der beladene Zug mit 40 Wagen und ca. 1.080 Tonnen Gesamtgewicht am Folgetag. Diese Fahrt übernahm die rot-beige 218 105 von der Westfrankenbahn im Auftrag der Kurhessenbahn. Die

Holzzüge hatten Stendal in Sachsen-Anhalt zum Ziel und sollen zukünftig wieder regelmäßiger verkehren.



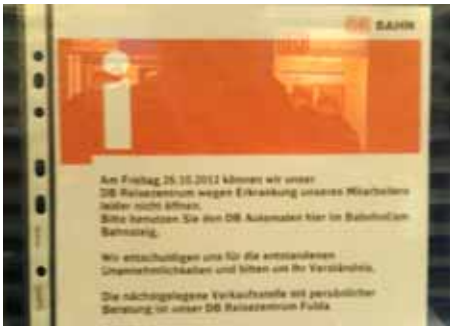
Der Holzzug am 15. und 16. November 2012 in Breidenstein. Bei einer Länge von 540 Metern hat der Zug ein Gewicht von 1080 Tonnen. Foto: Peter Stephan

## Osthessen

### Personalmangel in den Reisezentren

(si) Wie bereits in der HS 89 berichtet, ist die Personaldecke bei den Reisezentren in Osthessen mittlerweile recht dünn. Diese Auswirkungen konnten die Bahn-

Aushänge an den Bahnhöfen Lauterbach und Fulda am 25. Oktober 2012 belegen die prekäre Personalsituation. Foto: Stefan Sitzmann



kunden Ende Oktober 2012 hautnah miterleben. Aufgrund mehrerer krankheitsbedingter Personalausfälle konnte am 26. Oktober das Reisezentrum im Lauterbacher Nordbahnhof gar nicht öffnen, im Bahnhof Fulda schloss das Reisezentrum deutlich früher.

### Öffnungszeiten Reisezentrum Fulda

(si) In der letzten Ausgabe der Hesseschiene berichteten wir außerdem über die reduzierten Öffnungszeiten des Reisezentrums Fulda. Begründet wurden diese mit der geringeren Inanspruchnahme des Reisezentrums. Bei einem Besuch des Bahnhofs Fulda am Sonntag, dem 4. No-



vember 2012, konnte hingegen um 15.30 Uhr eine sehr rege Inanspruchnahme festgestellt werden. Die Schlange der Fahrgäste reichte bis zur Eingangstür des Reisezentrums.

## Vogelsbergbahn Fulda - Alsfeld - Gießen RMV-Linie 35

### Bahnhof Wallenrod kommt unter den Hammer

(si) Nachdem am 10. Dezember 2011 der Personenzughalt für den Bahnhof Wallenrod eingestellt wurde, soll nun das Bahnhofsgebäude verkauft werden. Der erste Versteigerungsversuch eines sächsischen Auktionshauses am 24. November 2012 in Leipzig scheiterte mangels Bieter. Auch die hessischen Bahnhöfe Borken und Neuenthal-Schlierbach standen zeitgleich zum Verkauf.

Das Wallenröder Bahnhofsgebäude mit 125 Quadratmetern Wohnfläche ist teilweise vermietet, im Erdgeschoss ist das Stellwerk samt Fahrdienstleiter untergebracht, dazu gehört eine Grundstücksfläche von 532 qm. Der Zustand des Gebäudes wird als sanierungsbedürftig eingestuft, wenngleich der Aussenputz vor etwa 15 Jahren erneuert wurde. Angeboten wurde das Objekt für 9.000 Euro -

und trotzdem nicht versteigert.

Nunmehr geht das Gebäude für zwei Monate in den sog. Nachverkauf. Das heißt: Interessenten haben nun acht Wochen Zeit, über einen neuen Preis zu verhandeln. Damit könnte der Verkauf des Wallenröder Bahnhofs für den potenziellen neuen Besitzer zu einem Schnäppchen werden. Wer sich für dieses Objekt interessiert, kann sich auf der Webseite des Immobilienportals [www.immonet.de](http://www.immonet.de) informieren.

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

### Neuer Regionalexpresshalt in Borken

(nv, jl) Die Züge der Regionalexpresslinie Kassel - Gießen - Frankfurt halten nun auch in Borken. Damit hat Borken alle zwei Stunden eine schnelle Verbindung nach Kassel, Marburg/Lahn, Gießen und Frankfurt/Main. Möglich geworden ist der Halt durch leistungstärkere Lokomotiven der Baureihe 146, welche seit Fahrplanwechsel die Züge bespannen.



Die erste Regionalbahn (RB 30) von Marburg/Lahn in Richtung Kassel hält Montag bis Freitag und Samstag nun auch in Neuental-Schlierbach mit dortiger Abfahrt um 4.55 Uhr.

*Zugkreuzung am 18. Juni 2010 in Wallenrod  
Foto: Stefan Sitzmann*

*Die Basaltverladung auf die Schiene in Oberwiddersheim liegt zur Zeit still. Über eine Wiederinbetriebnahme wird nachgedacht*



### **Friedberg: Umbau des Güterbahnhofs**

(ac) Im Bereich des Güterbahnhofs Friedberg wurden im Frühjahr 2012 die alten, schon länger nicht mehr genutzten Gleisanlagen im Bereich der ehemaligen Güterabfertigung entfernt.

Im September begann man, in diesem Bereich wieder einige Gleise zu verlegen. Die Gleise binden eine neue Ladestraße an, über die in Zukunft Holz verladen werden soll. Der Holzumschlag findet bislang auf den Zufahrtsgleisen des Landhandels statt. Dieses Bahngelände soll aber in absehbarer Zeit entwidmet und verkauft werden, so dass ein Ersatz notwendig wird.

### **Lahn-Kinzig-Bahn Gießen - Nidda - Gelnhausen RMV-Linie 36 Güterverkehr auf der Lahn-Kinzig-Bahn**

(ac) Zum 1. September 2012 wurde der Gütertarifpunkt Nidda offiziell geschlossen. De Facto war schon lange kein Gü-

terzug mehr nach Nidda gefahren. Nachdem das Spanplattenwerk der Firma Pfeleiderer (ehemals Hornitex) zum 30. Juni 2011 die Produktion im Werk Nidda aufgegeben hatte, war auch die regelmäßige Zustellung von Leimkesselwagen entfallen. Kurz darauf war im Pfeleiderer-Werksgelände nochmals kurzzeitig Holz verladen worden. Wohl aus diesem Grunde hatte DB Schenker das Güterzugpaar von Gießen nach Nidda noch über ein Jahr lang im Fahrplan belassen, weil man mit weiteren Holztransporten rechnete. Da daraus aber nichts geworden ist, wurde jetzt folgerichtig der Gütertarifpunkt Nidda aufgegeben.

Auf der Lahn-Kinzig-Bahn gibt es jetzt nur noch Güterzugleistungen von Gießen bis Gießen Erdkauterweg (Anschluss Eisenwerk Bieber und Mittelhessische Tonbergbau GmbH). Möglicherweise kommt es künftig wieder zur Verladung von Basaltschotter in Oberwiddersheim; die Basaltwerke Nickel jedenfalls hoffen, nach dem Neuaufschluss eines Basaltbruches dort wieder Schotter für Bahndienstzwecke verladen zu können.

## **Horlofftbahn Friedberg - Beienheim - Hungen / Nidda RMV-Linie 31/32 Neue Vorstudie zur Wiederinbetriebnahme**

(fl) Die Horlofftbahn (Friedberg -) Beienheim - Hungen wurde im Jahr 2003 zwischen Wölfersheim-Södel und Hungen eingestellt. Während sich die benachbarte Linie (Friedberg -) Beienheim - Nidda seitdem sehr positiv entwickelt, harrt die Horlofftbahn nach wie vor ihrer Wiederinbetriebnahme. Jetzt wurde für die zwischenzeitlich von den Städten Wölfersheim und Hungen angekaufte Bahnlinie ein Wiederinbetriebnahme-Gutachten beauftragt. Ähnlich wie bei der Lumdatalbahn Lollar - Rabenau-Londorf (die Hessen-Schiene berichtete in der Ausgabe 89) handelt es sich auch beim Horlofftbahn-Gutachten um eine vereinfachte Vorstufen-Untersuchung. Von deren Ergebnis wird es abhängen, ob die aufwändigere und teurere Nutzen-Kosten-Analyse ebenfalls in Auftrag gegeben werden kann.

Pro Bahn & Bus hatte bereits die Einstellung der Horlofftbahn scharf kritisiert. Dem zuvor attraktiver gestalteten Verkehrsangebot mit einem Stundentakt an Werktagen war nach Ansicht unseres Verbandes zu wenig Zeit eingeräumt worden, um sich am Markt zu etablieren. Außerdem fehlte der Wochenendverkehr - ein gravierender Fehler in Zeiten, in denen die Mobilität im Freizeitbereich stark zunimmt. Außerdem waren damals schlecht geplante Anschlüsse und ungerechtfertigt hohe Tarifsprünge zu beklagen gewesen. Die Folge war, dass die Horlofftbahn allenfalls im Berufsverkehr eine ausreichende Besetzung aufwies.

Mittlerweile wird die Infrastruktur von der Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE) betreut. Das Unternehmen nimmt dabei allerdings nur die Verkehrswege-Sicherungspflicht wahr, entsprechend dem Auftrag der beiden Eigentümer-Städte. Um die Strecke in einen betriebsfähigen Zustand zu versetzen, bedarf es weiterer Investitionen, allerdings im überschaubaren Rahmen. Teurer wird es, den Bahnhof Beienheim so zu ertüchtigen, dass dort

Flügelzüge mit den Zielen Friedberg, Nidda und Hungen getrennt bzw. vereinigt werden können. Der durchgehende Verkehr von Hungen nach Friedberg - oder besser nach Frankfurt - wird als Voraussetzung für den Erfolg einer reaktivierten Horlofftbahn angesehen.

*Stillgelegter Streckenabschnitt der  
Horlofftbahn bei Berstadt im  
September 2009*



## **Friedberg - Hanau**

### **RMV-Linie 33**

#### **"Holpriger" Start des Sonntagsverkehrs**

(ck) Seit dem 9. Dezember findet auf der Linie RB 33 (Friedberg - Nidderau - Hanau) erstmals seit 1984 wieder Zugverkehr an Sonn- und Feiertagen statt. Der Fahrplan sieht einen Zwei-Stunden-Takt zwischen 08:20 und 20:20 Uhr ab Friedberg sowie 09:07 und 21:07 ab Hanau vor. Ab Friedberg sind die Züge mit der RB von/nach Gießen durchgebunden; das Umsteigen in Friedberg entfällt. Allerdings haben die Züge einen Aufenthalt von 13 Minuten, in dieser Zeit kann in den schnelleren RE von/nach Kassel umgestiegen werden. Damit erhalten nicht nur die an der Strecke liegenden Gemeinden wieder einen Bahnanschluss an Sonntagen, sondern auch für Reisende der Achse Würzburg - Hanau - Friedberg - Gießen bietet diese Verbindung eine attraktive Abkürzung.

Neu ist ebenfalls, dass auch an Werktagen alle zwei Stunden die Züge der RB 30 Gießen - Friedberg und RB 33 Friedberg - Hanau gekoppelt werden - dann entfällt auch hier das Umsteigen in Friedberg. Die bisherigen Abfahrtszeiten an Werktagen auf der RB 33 wurden daher geringfügig angepasst, das Zugangebot bleibt im Großen und Ganzen jedoch gleich.

Eingesetzt werden an Sonntagen lokbespannte Züge der Baureihe 143 mit jeweils drei Nahverkehrswagen ("Buntlinge"). Am ersten Tag nach Fahrplanwechsel blieb jedoch eine solche Garni-

tur bei Bruchköbel liegen und konnte ihre Fahrt erst mit 113-minütiger Verspätung fortsetzen. In der Gegenrichtung ab Gießen wurde sie daher kurzfristig durch eine Ersatz-Garnitur des Typs ETW 425 ersetzt.

## **Frankfurt - Hanau**

### **RMV-Linien 50, 55, 64**

#### **Sanierung des Offenbacher Hauptbahnhofs**

(ac) Zurzeit wird der Offenbacher Hauptbahnhof aufgehübscht. Das ist auch dringend nötig, denn das fast 140 Jahre alte denkmalgeschützte Gebäude befindet sich in schlechtem Zustand.

Der Innenbereich wurde bereits renoviert. Rigipswände wurden vor die Zugänge zum ehemaligen Reisezentrum und der früheren Gastronomie gesetzt und mit Mosaiksteinen verziert. Wenn sich neue Betreiber für die Gastronomie finden, können die Wände schnell wieder entfernt werden. Jetzt wird auch der von der Straße aus sichtbare Teil der Fassade neu gestrichen, und zwar wegen des Denkmalschutzes im ursprünglichen Grün. Insgesamt kosten die Malerarbeiten 50.000 Euro, welche sich die Stadtwerke Offenbach Holding (30.000 ) und die DB teilen.

Hiermit werden die Investitionen in den Offenbacher Bahnhof fortgesetzt. Rund 70.000 Euro kosten der Anstrich der Personenunterführung, neue Ausschilderungen und neue Bänke auf den Bahnsteigen. Für 1,2 Millionen Euro wurde bereits die Beleuchtung erneuert, und 200.000 Euro kostete eine neue Laut-

sprecheranlage. Außerdem wurde eine Fahrgastinformationsanlage für 260.000 Euro installiert. Diese Investitionen finanzierte die DB alleine.

## Stadtverkehr Frankfurt

### Neue Straßenbahnstrecke beschlossen

(ac) Am 12. Oktober 2012 hat die schwarz-grüne Mehrheit im Frankfurter Stadtparlament beschlossen, eine Straßenbahnstrecke durch die Stresemannallee zwischen Paul-Ehrlich-Straße und Mörfelder Landstraße zu bauen. Es wird dies der erste Abschnitt einer geplanten Ring-Straßenbahn sein, die dazu beitragen soll, dass nicht der gesamte Verkehr durch die Frankfurter Innenstadt laufen muss, sondern über Tangentialverbindungen abgewickelt werden kann.

Durch die neue Straßenbahnstrecke entsteht als Lückenschluss eine direkte Straßenbahnverbindung von Neu Isenburg zum Frankfurter Hauptbahnhof. Die Gesamtkosten werden auf 19 Millionen Euro geschätzt, wobei diese auch den Umbau der Kreuzung Kennedyallee/

Stresemannallee sowie den Ausbau der Stresemannallee umfassen. Davon tragen die Verkehrsgesellschaft Frankfurt und die Stadt Frankfurt jeweils etwa die Hälfte der Kosten.

Die Bauarbeiten an der neuen Straßenbahnstrecke sollen im Jahr 2013 beginnen. Von den Anwohnern hatte es zuvor Proteste gegeben, da diese Lärm und eine Vernichtung von Grünflächen befürchten.

### Traffiq droht Busunternehmen

(ac) In Frankfurt gibt es Kritik an den Busunternehmen. Die Betreiber der verschiedenen von der Traffiq vergebenen Linienbündel haben 2012 in den ersten drei Quartalen fast 7.000 Fahrten ausfallen lassen. Das entspricht gut 166.000 Kilometer. Grund sind vor allem Personalprobleme. Denn die Busfahrer in Frankfurt werden nicht gerade üppig bezahlt; die Stundenlöhne schwanken im Rhein-Main-Gebiet zwischen 10,88 und 14 Euro. Dies verursacht im Zusammenhang mit den hohen Lebenshaltungskosten eine große Fluktuation beim Personal.

Insbesondere betraf dies die von Veolia Rhein-Main (Alpina) betriebenen Linienbündel A und E, wo fast 4.500 Fahrten und 73.000 Kilometer ausfielen. Aber auch bei



*Nicht zufrieden ist die Frankfurter Verkehrsgesellschaft Traffiq mit der Qualität auf einigen Buslinien. Auf manchen Linien häufen sich Fahrtausfälle*

*Foto: Andreas Christopher*



der ICB, Sippel und der RKH gab es zahlreiche Ausfälle. Insgesamt summieren sich daraus per Ende September Vertragsstrafen von knapp 736.000 Euro; davon wurden bereits gut 400.000 Euro einbehalten. Ob tatsächlich die gesamte Summe eingezogen wird, richtet sich aber auch nach der Fahrgastbefragung, die über Bonus- und Maluszahlungen mitentscheidet. Im schlimmsten Fall kann es zu einer Vertragskündigung kommen.

### **U5 wird barrierefrei**

(ac) Das Land Hessen fördert den barrierefreien Ausbau der U-Bahnlinie U5 mit zehn Millionen Euro. Am 27. November übergab Verkehrsminister Florian Rentsch die Förderbescheide an den Frankfurter Verkehrsdezernenten Stefan Majer. Von April bis Juni 2013 sollen zunächst die fünf Haltestellen Marbachweg, Gießener Straße, Theobald-Ziegler-Straße, Ronneburgstraße und Sigmund-Freud-Straße umgebaut werden. Sie erhalten 80 Zentimeter hohe Bahnsteige mit Rampen und Blindenstreifen sowie dynamische Zuganzeiger. Zwischen Juli und September folgen die Stationen Hauptfriedhof und Deutsche Nationalbibliothek. Insgesamt kostet das Projekt rund 21 Millionen Euro.

Für die vier verbleibenden Stationen Musterschule und Glauburgstraße, die Endhaltestelle Preungesheim sowie die neue Haltestelle Jüdischer Friedhof ist ebenfalls ein barrierefreier Ausbau vorgesehen. Allerdings sind dafür noch Planfeststellungsverfahren notwendig, erst nach dessen Abschluss kann dort mit den Bauarbeiten begonnen werden.

Vom Jahresende 2013 an, wenn voraussichtlich alle Haltestellen umgebaut sind, können dann auf der U5 auch neue U-Bahn-Züge eingesetzt werden, wie sie heute schon auf den A-Strecken verkehren.

Im nächsten Jahr soll auch das Planfeststellungsverfahren zur Verlängerung der U5 in das Europaviertel eingeleitet werden. Zunächst unterirdisch verkehrt die Linie künftig bis zum Güterplatz und dann teilweise oberirdisch über den Europagarten zur Station Wohnpark in der Nähe des Messe-Parkhauses. Auch am anderen Ende der Linie ist eine Verlängerung von Preungesheim bis zum S-Bahn-Bahnhof Frankfurter Berg geplant.

### **Umbau Verkehrsmuseum**

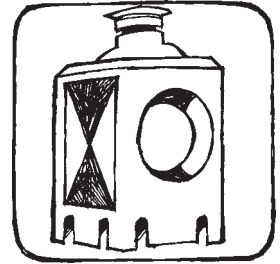
(ac) Im kommenden Sommer beginnt der Umbau des VGF-Verkehrsmuseums in Schwanheim. Da die Grundsanierung des alten Gebäudes etwa 2,5 Millionen Euro gekostet hätte, hat man sich zum Abriss und Neubau des Gebäudes entschlossen. Der Neubau wird einschließlich der Planungskosten 4,975 Millionen Euro kosten. Da die Gleisschleife um das Gebäude herum wegfallen soll, kann das Verkehrsmuseum um 400 Quadratmeter auf künftig 1890 Quadratmeter erweitert werden. Die Fahrzeuge können damit besser präsentiert werden - es wird eine neue, moderne Museumskonzeption geben. Das Gebäude wird künftig neun Meter Höhe aufweisen. Im oberen Stockwerk wird es Räume für Veranstaltungen geben. Darüber hinaus wird das Freigelände umgestaltet. Es wird die Möglichkeit für Ausstellungen bestehen und es werden 50 Parkplätze angelegt.

## Gruppenreise mit der HLB: Ein zweifelhaftes Vergnügen

(hpg, fl) Der Kerbeborsch Münster e.V. (Kelkheim-Münster) wollte seinen jährlichen Ausflug mit 80 Teilnehmern zum Ebbelwei-Express nach Frankfurt organisieren. Der sollte - wie bereits vor ein paar Jahren - mit einem Sonderzug der Hessischen Landesbahn (HLB) stattfinden.

Auf eine Anfrage bei der HLB wurden die Organisatoren an den RMV verwiesen, da dieser für den ÖPNV zuständig ist. Die Anfrage beim RMV blieb unbeantwortet (*wahrscheinlich waren für eine Antwort keine entsprechenden Textbausteine vorhanden*). Kurz vor dem Termin wandte man sich daraufhin nochmals an die HLB, die jedoch auf ihre fahrplanmäßigen Züge verwies und keine zusätzlichen Triebwagen oder einen zusätzlichen Zug einsetzen wollte, da dies in Verantwortung des RMV liege.

Eine weitere Anfrage erfolgte in Königstein bezüglich einer Gruppenfahrkarte für die 80 Teilnehmer. Die Auskunft: Man könne nur Gruppenfahrkarten



für jeweils 50 Personen ausstellen. Besser sei es aber am Automaten zu lösen, da dann die Abrechnung einfacher sei. Der Organisator stellte sich also 45 Minuten vor Abfahrt des Zuges an den Automaten und löste die erforderlichen sechzehn Gruppen-Tageskarten.

Vor ein paar Jahren setzte die HLB noch einen Sonderzug für die Kerbegesellschaft ein. (*der sogar in Frankfurt während der Zeit des Ausflugs abgestellt wurde.*)

Dabei kann die Hessische Landesbahn auch anders. Ein bestellter Sonderzug für die Nutzerinnen und Nutzer des Internetportals „Oberlahn.de“ am 8. Dezember 2012 von Weilburg zum Weihnachtsmarkt nach Köln wurde zu einem vollen Erfolg. Drei HLB-Triebwagen beförderten 300 Reisende in die Domstadt und wieder zurück. Zumindest ein Teil des eingesetzten HLB-Fuhrparkes war sogar für die Zubereitung von Glühwein ertüchtigt worden... .

*Mit 80 Personen kann es in einem Triebwagen der Hessischen Landesbahn eng werden. Doch trotz Voranmeldung war die HLB nicht bereit, einen Wagen anzuhängen*



# Broschüren und Schriften

## Verkehrsknoten Frankfurt am Main

€ 19,80

(Ferdinand von Räden) In bewährter Form und mit vielen bisher unveröffentlichten Bildern wird die vielfältige Verkehrsentwicklung der Mainmetropole dokumentiert. 30 x 21 cm, 112 Seiten, ca. 220 Abb. Eisenbahn-Kurier, 2012.

## Hauptbahnhof Darmstadt

€ 16,80

(Christian Bedeschinski) 100 Jahre im Dienst der Mobilität. 21 x 30 cm, 96 Seiten, ca. 111 Abb. VBN-Verlag, 2012.

## Güterverkehr an der Lahn

€ 39,90

(Ronny Michael Köppel / Thomas Schupp) Band 1 aus der Reihe Eisenbahnalltag zwischen Trier und Fulda. 164 Seiten, 151 großformatige überwiegend farbige Fotos, ca. 30 x 21 cm, gebunden. Eisenbahn Fachbuch Verlag, 2012.

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

HS 90

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