

HESSEN SCHIENE

Nr. 93 Oktober - Dezember 2013



- Überholgleis in Großenlüder bleibt
- Modernisierung des Bahnhofs Bad Laasphe
- „Karlsruher Modell“ für Frankfurt?

PROBA H & BUS
Ihr Fahrgastverband

ZKZ 04032 D: 2,60 Euro





BAHN-CHAOS IN MAINZ WIRD CHEFSACHE

Karikatur: Jürgen Janson

Impressum

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

Druck Druckhaus Gratzfeld, Butzbach
Auflage 1400 Exemplare

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Hermann Hoffmann, Friedrich Lang, Jürgen Lerch, Hans-Peter Günther, Horst Lorenz, Jürgen Schmied, Stefan Sitzmann, Andreas Christopher, Michael Kolb, Lars Kühnemund, Karl Schmidt.

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 24.11.2013

Erscheinungsweise: vierteljährlich
Erhältlich bei den Bahnhofsbuchhandlungen
Bad Kreuznach, Bad Nauheim, Darmstadt Hbf,
Frankfurt (M) Hbf, Frankfurt (M) Süd, Frankfurt (M)
Höchst, Friedberg (Hessen), Fulda, 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.

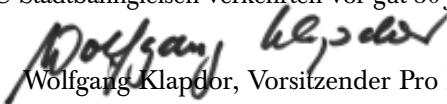
Liebe Leserinnen, liebe Leser,

es war die lebhafteste Diskussion im Hessenschiene-Autorenteam der letzten Monate. Die Frage war „lässt sich die Frankfurter U-Stadtbahn zur Zweisystembahn ausbauen?“ Ein aktuelles Gutachten beschäftigt sich mit dieser Frage. Mehrere Verlängerungsoptionen ins Umland stehen zur Wahl. So ließen sich die von Frankfurt-Höchst ausgehenden Strecken nach Königstein und Bad Soden über die entstehende U5-Verlängerung durch das Europaviertel mit den U-Bahntunneln der Stadt Frankfurt verbinden. Das andere Ende der U5 am Frankfurter Berg soll in den nächsten Jahren ebenfalls an die Eisenbahn herangeführt werden. Statt einer Umsteigehaltestelle könnte auch dort eine Systemwechselstelle entstehen und die U-Stadtbahn ließe sich über die Main-Weser-Bahn nach Bad Vilbel und weiter über das „Stockheimer Lieschen“ nach Nidderau verlängern. Auch der zweite Ost-West-Innenstadttunnel – derjenige der U6 und U7 - liebe Verlängerungen ins Umland zu.

Viele Fragen tauchen rund um diese Ideen auf. Reichen die Kapazitäten überhaupt aus, schließlich sind die Tunnelanlagen schon durch das innerstädtische Verkehrsaufkommen gut ausgelastet? Sind die Fahrzeiten noch attraktiv, wenn zwischen Stadtgrenze und Innenstadt einige Kilometer „straßenbahnartig“ gefahren wird? Stellt die Einbindung weiterer Umlandstrecken in das S-Bahnsystem nicht die bessere Alternative dar – sofern sie noch machbar ist? Welche Mehrkosten entstehen, denn Zweisystemfahrzeuge sind nicht „von der Stange“ zu haben? Reicht der Komfort solcher Fahrzeuge für eine längere Reisezeit noch aus? Wie steht es um Toiletten und Fahrradabstellplätze?

Das Ergebnis der Diskussion lässt sich ungefähr so zusammenfassen: Engagierte Fahrgäste dürfen ruhig Visionen haben und Ideen entwickeln. Technische und finanzielle Grenzen werden die Verantwortlichen vermutlich bald erkennen. Vor dem Hintergrund knapper Mittel muss an anderen Strecken in anderen Regionen Hessens aber eher investiert werden, bevor soeben modernisierte Strecken wie Bad Vilbel – Stockheim erneut aufwändig angepasst werden. Vor diesem Hintergrund fordert unser Kommentator auf Seite 5 auch die Planung aus einem Guss und über den engeren Rhein-Main-Raum hinaus.

Ganz so neu ist die Verknüpfung von Eisenbahn und Straßenbahn in Frankfurt und Umgebung übrigens nicht. Ältere Leserinnen und Leser werden sich erinnern, auf den Strecken der heutigen U2 und U3 dem einen oder anderen Güterzug begegnet zu sein. Bedient wurden von Oberursel aus unter anderem die Vereinigten Deutschen Metallwerke in Heddernheim und die Motorenfabrik in Oberursel. Die letzten Güterzüge auf U-Stadtbahngleisen verkehrten vor gut 30 Jahren am 31. März 1982.



Wolfgang Klapdor, Vorsitzender Pro Bahn & Bus e.V.



Pinwand 4
Tipps und Infos 6



Wetterburg: Neuer Kreuzungsbahnhof im Bau 7
Bahnhof Twistetal-Twiste sinnvoll genutzt 8
Fahrplan Nordhessen: Verbesserungen und verkürzte Fahrzeiten 9



Überholgleis 3 in Großlüder bleibt bestehen 10
Wallenröder kämpfen weiter für Bahnhalt 13



Planungen für Umbau des Bahnhofs Frankenberg/Eder 14
Obere Lahntalbahn: Schweres Zugunglück in Saßmannshausen 17
Modernisierung des Bahnhof Bad Laasphe 19
Wetzlar: Bahnhofsumbau fast abgeschlossen 21
Nach Zugausfall keine ausreichende Fahrgastinformation 24



„Karlsruher Modell“ für Frankfurt? 25
Modernisierung der S-Bahnen für Rhein-Main 30
Neuer Trassenvorschlag für Regionaltangente 31



Warten auf verspätete Anschlüsse bereitet Probleme 32
Auf neuen Wegen - Fernbusse sind eine interessante Alternative zur Bahn 34
Hessenschiene erhält Medienpreis 38



135 Jahre neuer Bahnhof Lollar 39
Streckentelegramm 44
Schlusslicht 50

Titelbild: Ein Zug mit Dispolok und LKW-Taschenwagen hat gerade den Brandensteintunnel bei Elm Richtung Norden verlassen (30.08.2013)

Rückseite: Zur Zeit liegen im neuen Schlüchterner Tunnel zwei Betriebsgleise. Der alte Tunnel wird gerade modernisiert (Baugerüst in Bildmitte). Nach der Renovierung wird ein Gleis wieder in den alten Tunnel verschwenkt (30.08.2013)

Alle Fotos ohne Namensnennung: Jürgen Lerch

Unsere Treffen vor Ort:

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



Datum	Veranstaltung	Ort
30.10.13 19:30 Uhr	Rv-Treff Nordhessen	Umwelthaus Wilhelmsstraße 2 Kassel
04.11.13 20:00 Uhr	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte Am Bahnhof 6, Idstein
07.11.13 18:30 Uhr	Rv-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen
06.02.14 18:30 Uhr	Rv-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen

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

Unsere Aktiven vor Ort:

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

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

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

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

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

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

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

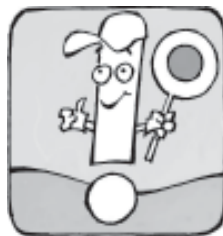
In eigener Sache Anpassung der Mitgliedsbeiträge bei Pro Bahn & Bus e.V.

(j1) Bereits in der Mitgliederversammlung 2009 wurde der Vorstand aufgefordert, die Beiträge in kleinen Schritten an die laufenden Kosten anzupassen. Angesichts steigender Ausgaben für den Versand der Vereinszeitschrift Hessenschiene, aber auch der Miete für die Geschäftsstelle in Lauterbach, haben die Mitglieder auf der letzten Mitgliederversammlung in Höchst (Odenwald) am 16. Februar 2013 einstimmig beschlossen, die Mitgliedsbeiträge geringfügig zu erhöhen. Die neuen Beiträge belaufen sich auf: Erwachsene 36 Euro, ermäßigt 26 Euro, Kommunen und Firmen: 139 Euro. Die Anpassung wird gültig ab dem 1. Januar 2014.

Neu: Viele Länder-Tickets als Handy-Ticket buchbar

(j1) Neben dem Sparpreis und dem Normalpreis sind jetzt auch folgende Länder-Tickets als Handy-Ticket buchbar: Baden-Württemberg-Ticket, Mecklenburg-Vorpommern-Ticket, Schleswig-Holstein-Ticket, Saarland-Ticket, Rheinland-Pfalz-Ticket, Sachsen-Ticket, Sachsen-Anhalt-Ticket und Thüringen-Ticket.

Das Buchen des Angebots auf dem Handy ist allerdings etwas kompliziert: Man muss in der Reiseauskunft eine Verbindung auswählen, wo das Länderticket die günstigste Alternative darstellt. Dabei muss man bestimmte Bedingungen ausschließen, wie die Fernverkehrsbenutzung. Start und Ziel dürfen nicht innerhalb desselben Verkehrsverbundes liegen. Für das



Schleswig-Holstein-Ticket muss eine Strecke über die Verkehrsverbundgrenze hinaus (z.B. Kiel - Rostock) gewählt werden. Unabhängig von der gewählten Verbindung kann man nach dem Kauf das Ticket im gesamten Geltungsbereich des Angebots nutzen.

Hessenticket online nur beim RMV zu kaufen

Das Hessenticket ist als einziges Länderticket kein Angebot der Deutschen Bahn, sondern der hessischen Verkehrsverbünde. Der RMV bietet den Kauf des Hessentickets über seine RMV-App an, wofür man sich die App herunterladen und registrieren muss.

Aus Fahrgastsicht ist es zu bedauern, dass gerade Hessen als zentrales Bundesland mitten in Deutschland einen solchen Sonderweg im Vertrieb beschreitet. Wer aus anderen Bundesländern das Hessenticket nutzen will, kann es dort weder im Vorverkauf am Schalter noch am Automaten erhalten. Einzig die RMV-App auf dem Handy macht es möglich, z.B. schon in Siegen oder in Aschaffenburg ein Hessenticket zu erstehen. Hier sollte der RMV schauen, ob er es der Deutschen Bahn nicht möglich macht, auch das Hessenticket zu vertreiben. Viel Ärger an den Landesgrenzen könnte so in Zukunft vermieden werden.

Korbach - Volkmarsen - Kassel Neuer Kreuzungsbahnhof im Bau

(js) Bei der Wiederinbetriebnahme des Personenverkehrs auf dem Streckenabschnitt Korbach – Volkmarsen wurde auf dem 29 km langen Abschnitt lediglich eine einzige Kreuzungsmöglichkeit im Bahnhof Bad Arolsen vorgesehen. Die langen Blockabschnitte sind während des Stundentaktes immer mit Zügen belegt, ein außerplanmäßiger Zug kann diesen Abschnitt während der Betriebszeiten nicht befahren. Außerdem werden alle Verspätungen voll an die kreuzenden Züge weitergegeben.

Um diesem Misstand endlich Abhilfe zu schaffen, hat sich die Kurhessenbahn entschlossen, einen weiteren Kreuzungsbahnhof zu bauen. Bei der neuen Ausweichstelle handelt es sich um einen reinen Betriebsbahnhof, der in der Nähe des Twistesees entstehen wird. Ein Ein- oder Ausstieg wird wegen fehlender Bahnsteige deshalb nicht möglich sein. Durch den Bau dieser Ausweichstelle bei Wetterburg wird es im September, Oktober und Dezember 2013 zu Zugausfällen und Schienenersatzverkehr auf den Linien

R4 und R55 kommen.

Die Inbetriebnahme ist zum Fahrplanwechsel im Dezember dieses Jahres geplant. Künftig sollen dort Züge kreuzen können, um eine flexiblere Betriebsführung zwischen Korbach und Kassel zu ermöglichen. Dies ist eine Voraussetzung für die vorgesehene Taktverdichtung im Streckenabschnitt



Ein GTW 2/6 der Kurhessenbahn bei Külte-Wetterburg am 2. Sept. 2012. Foto: Jürgen Schmied



Wolfhagen - Kassel. Nach Auskunft der Kurhessenbahn werden sich mit dem neuen Konzept auch die Fahrzeiten zwischen Kassel und Korbach Süd verkürzen sowie die Anschlussbeziehungen in Kassel-Wilhelmshöhe und Obervellmar verbessern.

Während der Bauarbeiten am neuen Betriebsbahnhof wird zwischen Bad Arolsen und Külte-Wetterburg ein Ausweichgleis verlegt, das mit zwei Weichen angeschlossen wird. Weiterhin werden zwei

neue Durchlässe errichtet sowie die Signal- und Sicherungstechnik der Strecke ausgebaut. Neben diesen Arbeiten wird noch der Bahnübergang am Haltepunkt Külte-Wetterburg erneuert und ein Feldweg-Übergang in der Gemarkung Wetterburg mit einer technischen Sicherung ausgerüstet. Die Streckensperrung wird ebenfalls noch zur Erneuerung von Weichen in den Bahnhöfen Volkmarsen und Korbach genutzt.

Von der Streckensperrung mit Schienenersatzverkehr sind nach Auskunft der Kurhessenbahn die folgenden Streckenabschnitte betroffen:

Samstag, 21. September u. Sonntag, 22. September: Volkmarsen - Bad Arolsen (R4)

Samstag, 12. Oktober - Sonntag, 27. Oktober: Wolfhagen - Korbach Süd (R4)

Freitag, 18. Oktober - Montag, 21. Oktober: Korbach - Korbach Süd (R55)

Freitag, 13. Dezember und Samstag, 14. Dezember: Wolfhagen - Korbach Süd (R4)

Bahnhof Twistetal-Twiste sinnvoll genutzt

(hh) Der zwischen Bad Arolsen und Korbach gelegene Bahnhof beherbergt schon seit mehreren Jahren Menschen mit Behinderungen. Inzwischen wurde das Gebäude durch das Lebenshilfe-Werk gekauft.

Nach Auskunft von Bürgermeister Stefan Dittmann sind Lebenshilfe-Einrichtungen im Raum Twiste ein wichtiger Arbeitgeber. In drei Einrichtungen werden 47 Behinderte betreut. Ein Mitarbeiter der Lebenshilfe erklärte: „Der Bahnhof ist ein begehrtes Wohnhaus. Wenn hier was frei wird, stehen die Leute Schlange.“

Pro Bahn & Bus freut sich, wenn Fahrzeiten verkürzt und Bahnhöfe sinnvoll genutzt werden. Gute Beispiele zeigen inzwischen die Bahnhö-

fe Melsungen (Lehrwerkstatt, Musikschule), Altmorschen (medizinische Fortbildung durch B.Braun), Volkmarsen und Bad Arolsen durch Sparkasse, Gastronomie und Reisebüro.

Im Bahnhof Volkmarsen findet man heute eine Sparkasse, Büros und einen Warteraum



NVV-Fahrplanwechsel zum 15.12.2013

Verbesserungen und verkürzte Fahrzeiten

(hh) Der neue Fahrplan bringt bei Regiotrams, Zügen und Bussen wichtige Veränderungen:

Regiotrams

Nach dem Ausbau des dritten Gleises in Obervellmar ist dann ein 30-Minuten-Takt nach Melsungen, Zierenberg und Hofgeismar möglich. Neben Takterhöhungen auf den Linien RT3, RT4 und RT5 werden die Linien in Kassel neu strukturiert. Zwischen Obervellmar und Kassel Hbf bzw. zwischen Königsstraße und Endstation Holländische Straße entstehen Verbindungen, die schon an eine Tramlinie erinnern. Wegen der Nähe zur Universität sind die jetzigen Straßenbahnlinien 1 und 5 oft überfüllt. Die RT-Linien sorgen dann für eine Taktverdichtung. Durch Überlagerung der Linien RT3 und RT4 wird es zwischen den Stationen Obervellmar, Osterberg/EKZ, Jungfernkopf, Harleshausen, Kirchditmold und Kassel Hbf einen 15-Minuten-Takt geben.

R- und RE-Linien im Zugverkehr

Hier werden Züge der Linie Erfurt-Kassel deutlich häufiger fahren. Auch verkürzen sich die Reisezeiten. Zudem fahren



mehr Züge zwischen Ottbergen, Bad Karlshafen und Göttingen.

Die RE-Züge aus Hagen/Westf. kommen schneller zum Fernbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe, während die Kasseler City häufiger mit der Regiotram erreicht werden kann. Die R4 Korbach-Kassel fährt mit kürzeren Fahrzeiten und bietet eine neue Frühverbindung für Pendler mit Anschluss nach Frankfurt.

Busverbindungen

Aktuell hat der NVV vier Verkehrsverträge für Buslinien ausgeschrieben. Berücksichtigt sind die Altkreise Hofgeismar und Wolfhagen, der Bereich um den Großflughafen Calden, der Raum Lohfelden – Söhrewald sowie die Verbindungen der ehemaligen Kreisstädte Schwalmstadt, Fritzlar und Melsungen zur Kreisstadt Homberg/Efze.

Der NVV lädt alle Kunden dazu ein, die gewohnten Bahnfahrten zu überprüfen und sich mit den Änderungen vertraut zu machen. Bis Anfang Oktober besteht die Möglichkeit, Anregungen, Kritik und Wünsche an den NVV zu melden.

Die neuen Fahrpläne im Internet:
www.nvv.de

*Der Takt auf mehreren Regiotram-Strecken wird zum Fahrplanwechsel verdichtet
Foto: Andreas Christopher*

Überholgleis 3 in Grossenlüder bleibt bestehen Auch Holzverladung bleibt erhalten

(si) In der letzten Ausgabe der Hessenschiene berichteten wir von Planungen, wonach DB Netz AG im Bereich des Bahnhofs Grossenlüder das Überholgleis 3 samt der Weichenanlage stilllegen und ausbauen wollte. Es entstand eine breit geführte öffentliche Diskussion, bei der sich aber nur wenige Protagonisten für den Erhalt der Bahninfrastruktur aussprachen.

Nach Ansicht des Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus ist das Gleis vor allen Dingen für den kommenden Güterverkehr des Großholzwerks Heggenstaller bei Wallenrod notwendig, welches 2015 einen Gleisanschluss errichten möchte. Ohne das Kreuzungsgleis in Grossenlüder wäre es tagsüber praktisch nicht möglich gewesen, Güterzüge zwischen Fulda und Wallenrod zu fahren. Ebenso wäre die Holzverladung in Grossenlüder im Anschluss Otterbein von großen Einschränkungen betroffen gewesen.

Neben einem Schreiben an das Eisenbahnbundesamt (EBA) wandte sich der Fahrgastverband auch an die örtliche Pres-

se und an Hessen Mobil, um auf den drohenden Infrastrukturabbau aufmerksam zu machen.



In einem Brief an Pro Bahn & Bus teilte Hessen Mobil Anfang September mit, dass durch das Derzernat Verkehrsinfrastrukturförderung und Verkehrssicherheit zahlreiche Gleisanschließer, die Fa. Heggenstaller/Pfeiffer, DB Schenker, das EBA und der RMV angeschrieben und um eine Stellungnahme bezüglich des Gleisabbaus gebeten worden waren.

Dabei stellte sich heraus: Nur DB Schenker Rail (Ver-



Bahnhof Grossenlüder: Die beiden Gleise links dienen dem Personenverkehr. Das Gleis rechts für den Güterverkehr sollte abgebaut werden, bleibt nun jedoch erhalten

Foto: Stefan Sitzmann

trieb) wurde von der DB Netz AG über ihr Abbauvorhaben informiert. Die beiden vorhandenen Gleisanschließer (Fa. Otterbein, Fa. Böse) bzw. die einen Gleisanschluss planende Fa. Heggenstaller/Pfeiffer hätten ohne Hinweis von Hessen Mobil, dass sie auf die Internetausschreibung des EBA reagieren müssen, wenn sie die Maßnahme ablehnen, keine Stellungnahme an das EBA abgegeben. Sie gingen davon aus, dass sie offiziell um Stellungnahme gebeten werden. Leider schreibt das EBA von Rückbaumaßnahmen Betroffene (z.B. Verlader, Eisenbahnverkehrsunternehmen) anders als früher nicht mehr an, um sie zur einer Stellungnahme aufzufordern.

Weiterhin schreibt Hessen Mobil: „Hessen Mobil hat sich in der Stellungnahme des Landes an das EBA Ende April 2013 gegen den Rückbau des Kreuzungs-/Über-

holgleises ausgesprochen, weil

- damit der Nutzen der Holzverladestelle in Großenlüder beeinträchtigt würde, die unterstützt durch Landesfördermittel Ende 2002 eingerichtet wurde
- sich die Gleisanschließer Fa. Otterbein bzw. Fa. Böse in Großenlüder und die in Wallenrod einen Gleisanschluss planende Firma Heggenstaller/Pfeiffer gegen den Rückbau ausgesprochen haben.“

Nach den neuen Plänen soll jetzt nur noch die Weiche 4 zum ehemaligen Dura-Tufting-Anschluss abgebaut werden. Die Firma erklärte, dass das Anschlussgleis nicht mehr benötigt werden würde.

Die DB Netz AG hat ihren Rückbauantrag vom 31. Januar 2013 zurückgezogen, wie das Eisenbahn Bundesamt EBA

Auszug Schreiben des Eisenbahnbundesamts an Pro Bahn & Bus vom 12. September 2013

Sehr geehrte Damen und Herren,

da Sie sich zu o.g. Maßnahme schriftlich geäußert haben (siehe Anlage), informiere ich Sie hiermit, dass die DB Netz AG ihren Antrag auf Erteilung einer planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung (Rückbau der Weichen 1 und 4 im Bahnhof Großenlüder) vom 31.01.2013 zurückgezogen hat.

Gleichzeitig hat die DB Netz AG einen neuen Antrag gestellt, der nur noch den Rückbau der Weiche 4 im Bahnhof Großenlüder zum Gegenstand hat. Dieser kapazitätsrelevante Antrag wird zeitnah auf der Homepage des Eisenbahn-Bundesamtes veröffentlicht (Pfad: Eisenbahn-Bundesamt – Infothek – Planfeststellung – Verkehrliche Belange (Kapazität)).

Das Bekanntmachungsschreiben habe zu Ihrer Information ebenfalls beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



(C. Böcher)



Nur die im Bild gezeigte Weiche 4 wird jetzt abgebaut. Sie führte zu einem Gleisanschluss, der nicht mehr benötigt wird

Foto: Stefan Sitzmann

nunmehr Pro Bahn & Bus schriftlich mitteilte (siehe Bild). „Damit können wir gut leben. Hauptsache ist, dass das Kreuzungsgleis 3 und somit die notwendige Schieneninfrastruktur erhalten bleibt“, stellt Stefan Sitzmann von Pro Bahn & Bus erfreut fest. Die Holzverladung am Anschluss Otterbein soll im Herbst wieder aufgenommen werden, nachdem Sanierungsmaßnahmen an Schwellen und einer Weiche durchgeführt worden sind. Zur Zeit ist der Anschluss gesperrt.

Besonderer Dank gilt hier Hessen Mobil, die sich in der Stellungnahme gegenüber dem EBA klar gegen den Rückbau des Überholgleises ausgesprochen haben, weil damit nicht nur die notwendigen Kreuzungskapazitäten für den geplanten Gleisanschluss der Firma Heggenstaller/Pfeifer in Wallenrod beeinträchtigt würde, sondern auch der Nutzen der Holzverladestelle in Grossenlüder eine erhebliche Beeinträchtigung erlitten hätte.

„Mehr Unterstützung gegen den geplanten Infrastrukturabbau hätten wir uns auch von kommunalpolitischer Seite gewünscht.

Positive Ausnahme waren hier die Bemühungen der Kreisstadt Lauterbach und der Gemeinde Grossenlüder. Sonst wurde das Problem noch nicht einmal ansatzweise ernst genommen,“ stellt Stefan Sitzmann vom Pro Bahn & Bus Landesvorstand ernüchternd fest. Weder der Landkreis Fulda noch der Vogelsbergkreis engagierten sich gegen den geplanten Rückbau. Stattdessen äußerte sich z.B. der Vorsitzende der AGNV (Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Vogelsbergbahn) sogar im Vogelsberger Kreistag, dass das dritte Gleis in Grossenlüder „keinerlei Bedeutung für den Güterverkehr im Vogelsbergkreis besitzt“. „Selbst eine Verkehrsinitiative warf uns sogar Realitätsverlust vor,“ ergänzt Michael Kolb vom Pro Bahn & Bus Regionalverband Osthessen.

Ohne das aktive und zielgerichtete Handeln des Fahrgastverbandes wären hier vermutlich irreparable Fakten geschaffen worden, die eine massive Verschlechterung der ländlichen Schienenverkehrsinfrastruktur der Region zur Folge gehabt hätten. Die vorgebrachten Bedenken von Pro Bahn & Bus wurden von den zuständigen Behörden als richtig erkannt und geteilt und haben letztendlich dieses Rückbauvorhaben in letzter Minute verhindert.

Wallenröder kämpfen weiter für Bahnhalt Pro Bahn & Bus veröffentlicht neues Positionspapier

(si) Seit Dezember 2011 hält an der Vogelsbergbahn Gießen – Fulda in Wallenrod kein Zug mehr. Mit dem neuen Fahrplankonzept für die 106 Kilometer lange eingleisige Hauptbahn ist laut Rhein-Main-Verkehrsverbund der Halt fahrzeitmässig nicht mehr möglich.

Damit geben sich aber die Bürger von Wallenrod und der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus nicht zufrieden. Mehrere bisweilen Aufmerksamkeit erregende Aktionen haben dafür gesorgt, dass das Thema „Wallenrod“ bei Verkehrsverbund und Politik wachgehalten wird. Erst am 4. September berichtete des Marktmagazin MEX im Hessenfernsehen über Wallenrod.

Auf Forderung der Initiative „Halt statt ALT“ (ALT: Ersatzangebot AnrufLinien Taxi) tagte eine Abordnung des Petitionsausschusses im Hessischen Landtag am 13. August im Lauterbacher Stadtteil Wallenrod. Bei einem Ortstermin am Bahnhof und einer anschließenden Debatte in na-

hen Dorfgemeinschaftshaus mit interessierten Vertretern von Politik und Bürgerschaft präsentierte der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus Regionalverband Osthessen sein druckfrisch erstelltes Positionspapier.

Im Verlauf der Diskussion stellte sich auch heraus, welche negativen Auswirkungen der Wegfall eines Bahnhaltes für einen Ort auf dem Lande hat. Ortsvorsteher Karl-Heinz Butzer berichtete, dass seit Stilllegung des Bahnhaltes Wallenrod über 30 Einwohner verloren habe. Auch die Grundstücks- und Immobilienpreise seien deutlich rückläufiger als anderenorts, wo man eine bessere ÖPNV-Anbindung habe.

Durchfahrende Regionalbahn im Bahnhof Wallenrod Foto: Stefan Sitzmann



Planungen für den Umbau des Bahnhofs Frankenberg/Eder

(js) Am 27. Juni überraschten die regionalen Tageszeitungen mit einem Bericht über den geplanten Umbau des Bahnhofs in Frankenberg/Eder. Nachdem bereits in den letzten Jahren alle Bahnhöfe und Haltestellen an der Burgwaldbahn modernisiert und umgebaut wurden (die Hessenschiene berichtete bereits mehrfach), zeigt sich nur noch ein einziger Bahnhof in wenig einladendem Zustand.

Dabei handelt es sich um den gut frequentierten derzeitigen Endpunkt der im Regelbetrieb befahrenen Strecke Marburg - Frankenberg. Leider waren die Stadt und der ehemalige Bürgermeister nicht gerade Befürworter des Bahnanschlusses ihrer Stadt und der Verlängerung nach Korbach. Die negativen Reaktionen aus der Stadt waren dann auch der Grund, seitens der Bahn nur die nötigsten Mittel zu investieren. Deshalb wurde lediglich die Signal- und Stellwerktechnik auf der ganzen Strecke, also auch in Frankenberg, modernisiert. Bahnsteige und Bahnhofvorplatz wurden nicht verändert. Nach dem Wechsel im Bürgermeisteramt scheint nun end-

lich Bewegung in die Modernisierungsmaßnahmen zu kommen.

Wie erst seit Sommer bekannt, wurden in aller Stille bereits weit fortgeschrittene Pläne erstellt, die nun veröffentlicht wurden. Die Stadt Frankenberg, der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) und die Kurhessenbahn hatten gemeinsam einen Architekten-Wettbewerb initiiert und dazu recht detaillierte Vorgaben gemacht. Nun wurde der Siegerentwurf vorgestellt und den Stadtverordneten zur Zustimmung vorgelegt. Auswahlmöglichkeiten bestanden keine mehr. Die Vision wurde von der Arbeitsgemeinschaft Oppermann aus



Die beiden Bahnsteiggleise vor dem Empfangsgebäude sollen dem Umbau ebenso zum Opfer fallen wie der leer stehende Güterschuppen und der alte Toilettenanbau.

*Foto:
Jürgen Schmied*

Vellmar und PLF aus Kassel entwickelt.

Der Entwurf sieht den Abriss des ehemaligen Güterschuppens sowie der Nebengebäude vor, so dass nur noch das eigentliche Hauptgebäude erhalten bleiben soll. Dieses soll saniert und genutzt werden. Über die Möglichkeiten der Nutzung wird noch intensiv diskutiert. Der Platz vor dem Empfangsgebäude soll für Fußgänger reserviert bleiben. Die schmale, verwinkelte und baufällige Treppe gegenüber dem Empfangsgebäude soll durch eine breite, geradlinige Treppe ersetzt werden, die von einer schräg verlaufenden Rampe zur Marburger Straße und zur Friedrichstraße gekreuzt wird. Treppe und Rampe verbinden den oberhalb des Bahnhofes liegenden Stadtteil, in dem sich auch mehrere Schulen befinden, mit dem neuen Verkehrsknoten.

An der derzeitigen Zufahrtsstraße (Bahnhofstraße) sollen Taxistand, Kurzzeitparkplätze, Behindertenparkplätze sowie eine Ladestation für Elektroautos entstehen. Vorgesehen sind vier Taxenplätze sowie zwei Haltestellen für Anruf-Sammel-Taxen (Ast). Damit die Autos nicht mehr über den Bahnhofsvorplatz fahren, ist eine Wendeschleife für PKW vorgesehen. Der benötigte Platz soll durch den Abriss der alten Toilettengebäude und des ehemaligen Werkstattgebäudes entstehen.

Der leer stehende Güterschuppen soll ebenfalls abgerissen werden. An dessen Stelle sollen ein Fahrradständer und eine Grünfläche entstehen. Davor werden die Haltestellen für sechs Busse angelegt sowie weitere vier Busabstellplätze. Von dort soll der Blick zu den Bahnsteigen frei bleiben.

Hinter den Bushaltestellen, auf Höhe der Ladestraße, sollen 60 Park- und Ride-Parkplätze entstehen. Die Zufahrt zu diesen Parkplätzen wird aber nicht vom Bahnhofsvorplatz erreichbar sein, sondern von der Friedrichstraße. Ob sich die Autofahrer später an diese Regelung halten werden oder einfach die Strecke über den Bahnhofsvorplatz und die Bushaltestelle fahren werden, muss sich dann noch zeigen.



Der Bahnhofsvorplatz ist durch Pflasterbänder aufgegliedert und soll direkt vor dem Empfangsgebäude ein Wasserspiel erhalten. Die Fläche soll durch Bäume, Heckenelemente und Rasenplateaus zur Stadt, zum P+R-Platz und zum Güterbahnhof hin abgetrennt werden. Ruhebänke sollen die parkähnliche Anlage abrunden.

Die beiden Gleise zwischen dem Empfangsgebäude und dem derzeit genutzten Mittelbahnsteig werden abgebaut, so dass eine großzügige Fläche zwischen dem Gebäude und dem Bahnsteiggleis entsteht. Nach Auskunft der Kurhessenbahn ist geplant, den alten „Berleburger Bahnsteig“, der derzeit unbenutzt dem Verfall preisgegeben ist, wieder als Bahnsteig herzurichten. Das geht aus den veröffentlichten Planungen keineswegs hervor, jedoch wäre der Fahrbetrieb im Stundentakt nach Marburg und zweistündlich nach Korbach mit einem einzigen Bahnsteiggleis unmöglich. Ebenfalls versichert Herr Theiß von der Kurhessenbahn, dass die Holzverladung im Bahnhof Frankenberg uneingeschränkt erhalten bleiben soll.



Der überdachte Bahnsteig in Frankenberg soll erhalten bleiben und wird renoviert

Foto: Jürgen Schmied

Die Kosten für den bisherigen Planungsentwurf hat der Nordhessische Verkehrsverbund übernommen. Der Frankenger Bürgermeister Rüdiger Heß legte den Vorentwurf den Parlamentariern vor, mit dem Ziel bereits im August über die Baumaßnahme zu entscheiden. Bis dahin sollten auch die Kosten für das Projekt ermittelt werden. Bis Ende August mussten auch die Förderanträge beim Land gestellt werden. Dafür sind konkrete Planungsunterlagen und eine genaue Kostenaufstellung erforderlich. In den letzten beiden Jahren wurde bereits die Bahnhofstraße von der Kreuzung Röddenauer Straße / Marburger Straße bis zur Neustädter Straße (Fußgängerzone) großzügig umgestaltet. Da sich der Umbau des Bahnhofsvorplatzes nahtlos an dieses Sanierungsgebiet anschließt, erhofft man sich großzügige Förderungen, so dass die Stadt nur für 33 Prozent der Kosten aufkommen müsste. Den Rest könnten sich Land und Bund teilen. Es ist bereits seit fünf Jahren geplant, im Zuge der Stadtsanierung auch den Bahnhofplatz einzubeziehen. Baubeginn und Fertigstellung sollen bereits im Jahr 2014 sein, rechtzeitig zur Reaktivierung der Bahnstrecke Frankenberg – Korbach, die

auch vom Landrat Dr. Reinhard Kubat unterstützt wird.

Der Grund für die stille Vorgehensweise könnte in einem geplanten Weiterverkauf eines „Bahnhofs-paketes“ zu finden sein, der bereits in Kürze stattfinden könnte. Der derzeitige Besitzer, eine Fondsgesellschaft, will ein Paket von Bahnhöfen an einen Investor verkaufen. Aus diesem Paket soll aber der Frankenger Bahnhof herausgelöst werden. Die abbruchreifen Nebengebäude gehören dagegen nach wie vor der DB Netz AG. Über mögliche Kaufpreise schweigt man sich bisher noch aus. Ebenfalls ist noch unklar, wer das Gebäude kaufen und nutzen soll. Als Ziel wird der Betrieb einer gastronomischen Einrichtung gewünscht.

NVV-Projektmanagerin Anette Blumberg appelliert an die Stadt, nicht nur den Vorplatz umzugestalten, sondern auch das Bahnhofsgebäude zu erwerben. Ohne den Kauf bestehe keine Aussicht auf Verbesserung des Erscheinungsbildes. Die Stadt Frankenberg möchte allerdings das Gebäude nicht selbst kaufen, sondern hofft, Privateigentümer zu finden, die den Kauf und die Nutzung übernehmen sollen.

Nach aktuellen Zählungen des NVV wird der Bahnhof in Frankenberg täglich von 800 Bahnreisenden genutzt. Zählt man noch die Nutzer der Buslinien hinzu, erreicht man täglich 2.000 Fahrgastbewegungen.

Obere Lahntalbahn: Schweres Zugunglück in Saßmannshausen bei Bad Laasphe

(js, jl) Am Samstag, dem 22. Juni 2013 kam es gegen 9:30 Uhr in dem kleinen Ort Saßmannshausen auf der Bundesstraße 62 zu einer Kollision zwischen einem Triebwagen der Kurhessenbahn und einem Sattelschlepper einer Speditionsfirma. Bei dem Unfall an einem mit Blinklichtanlage gesicherten Bahnübergang wurden 32 Menschen verletzt, fünf davon schwer.

Der Lokführer und der LKW-Fahrer wurden in ihren Führerkabinen eingeklemmt und mussten von der Feuerwehr geborgen werden. Der LKW-Fahrer aus Sachsen-Anhalt verstarb nach mehreren Wochen im Krankenhaus an seinen schweren Verletzungen. Einige Passagiere des Zuges wurden bei dem Aufprall durch das Innere des Triebwagens geschleudert. Bei dem Triebwagen handelte es sich um den VT 628 244, dessen Steuerwagen bei dem Aufprall einen Totalschaden erlitt. Die gesamte Schadenshöhe betrug mehrere 100.000 Euro.

Nach Angaben der Polizei hatte der Lastwagenfahrer das Rotlicht der Blinkanlage übersehen. Der Triebwagen prallte zwischen der Zugmaschine und dem voll beladenen Auflieger auf den Sattelschlepper. Während der Auflieger zur Seite geschleudert wurde, kletterte der vorn laufende Steuerwagen des Zuges auf

die Zugmaschine auf und wurde aus den Gleisen gehoben. Das Führerhaus des Lastwagens wurde bei dem Aufprall völlig zerstört, der Führerstand des Steuerwagens stark eingedrückt. Zur Bergung des Zuges wurden die THW-Ortsverbände aus Bad Berleburg und Korbach alarmiert, die über die nötigen Spezialgeräte für Bahnunfälle verfügen. Die Bahnstrecke Bad Laasphe – Erndtebrück blieb noch bis zum Montagvormittag gesperrt.

Bei Saßmannshausen kreuzen sich die Bahnstrecke und die Bundesstraße innerhalb von 700 Metern zweimal. Es bestehen baureife Planungen, durch eine neue Führung der Bundesstraße die beiden Bahnübergänge über die Bundesstraße entfallen zu lassen. Erste Vorarbeiten dazu haben bereits stattgefunden.



An diesem Bahnübergang (rechts im Bild) an der Straße „Am Hopfengarten“ in Bad Laasphe-Saßmannshausen geschah das schwere Zugunglück.

Foto: Jürgen Schmied

Modernisierung des Bahnhofs Bad Laasphe

(js, jl) Die Kurhessenbahn setzt auch im Jahr 2013 die Modernisierung der Bahnhöfe in ihrem Netz fort. In nur drei Monaten soll der Bahnhof in Bad Laasphe vollständig umgebaut werden. Am 20.07.2013 wurde die Strecke zwischen Biedenkopf und Erndtebrück gesperrt, um signaltechnische Arbeiten durchführen zu können.

Der Beginn der Bauarbeiten wurde auf den Start der Schulferien in Nordrhein-Westfalen terminiert. Vom 21. Juli bis zum 20. Oktober 2013 ist zwischen Bad Laasphe und Erndtebrück eine Streckensperrung erforderlich. Während dieser drei Monate findet ein Schienenersatzverkehr (SEV) zwischen Bad Laasphe und Erndtebrück statt, die Züge müssen ausfallen. Die Züge in und aus Richtung Marburg enden aufgrund der komplexen Bauarbeiten bereits östlich des Bahnhofes von Bad Laasphe an einem neu gebauten Behelfsbahnsteig. Bei dem Behelfsbahnsteig handelt es sich um eine Holzkonstruktion aus Balken und Brettern, die das Einsteigen in den Zug ermöglicht. Er befindet sich bereits vor der Einfahrweiche des Bahnhofs.

Um die Umsteigemöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln Bus und Bahn zu verbessern, wird im Rahmen eines Gemeinschaftsprojektes der Stadt Bad Laasphe, dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und der Deutschen Bahn AG (Kurahessenbahn) ein Zentraler Omnibusbahnhof direkt zwischen dem Bahnsteig 1 und der Bahnhofsstraße (B62) errichtet. Dadurch entsteht ein direkter, barrierefreier Übergang zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Neben der attraktiven Neugestaltung des Busbahnhofs mit Park & Ride- sowie auch Bike & Ride - Anlage werden auch umfangreiche Umbauarbeiten an den Bahnanlagen durchgeführt.

Das Gleis 1 wird dichter an die Bundesstraße verlegt und mit einem neuen Außenbahnsteig versehen, das Gleis 2 wird ebenfalls



Der Bahnhof Bad Laasphe im Jahr 2006. Der Güterschuppen ist bereits abgerissen und das Empfangsgebäude modernisiert.

*Foto:
Jürgen Schmied*

*Für die Zeit der
Baumaßnahmen wurde ein
provisorischer
Holzbahnsteig vor dem
eigentlichen Bahnhof
errichtet*



verschwenkt. Aufgrund der ständig wachsenden Fahrgastzahlen müssen die Bahnsteige größer dimensioniert werden. Für einen bequemeren und sicheren Ein- und Ausstieg werden diese auf eine Höhe von 55 cm angehoben. Sie werden ebenfalls mit einem zeitgemäßen Informations- und Wegeleitsystem ausgestattet. Eine Weiche muss erneuert werden. Weiterhin werden alle Weichen mit Weichenheizung zur sicheren Betriebsabwicklung im Winter ausgestattet. Die Gleisfeldbeleuchtung wird ebenfalls erneuert. Zusätzlich wird der Bahnhof mit einem modernen elektronischen Stellwerk der Firma Scheidt & Bachmann (ZSB2000) ausgerüstet.

gesperrt. Der verbleibende Zugverkehr wird an dem Behelfsbahnsteig in der Bahnhofstraße 89 gegenüber der VWS abgewickelt. Dort befinden sich auch Behelfshaltestellen für den Schienenersatzverkehr. Um die Anschlüsse in Bad Laasphe und Erndtebrück sicher zu stellen, ist die Linie in den nachfragestarken Zeiten in zwei Läufe aufgesplittet. Ein Schnellbus verbindet Bad Laasphe auf direktem Weg mit Erndtebrück und bedient dabei die Unter-

Damit die Baumaßnahme zügig abgewickelt werden kann, wurde ein Großteil des Bahnhofs Bad Laasphe

*Am Ende des
Holzbahnsteigs stehen die
Busse des Schienenersatz-
verkehrs bereit. Ein
Fahrkartenautomat und
ein Fußgängerüberweg
ergänzen den proviso-
rischen Haltepunkt*





Bahnsteigneubau im Bahnhof Bad Laasphe

wegshalte Feudingen und Oberndorf, um die Anschlüsse sicherzustellen. Ein zweiter Kleinbus bedient die Halte Leimstruth und Schameder. Rechtzeitig zum Anschlussknoten treffen beide Busse in Ernthebrück am Bahnhof ein.

Die Kosten für den Bahnhofsumbau betragen 4,5 Millionen Euro, wovon die Kurhessenbahn 2,6 Millionen Euro übernimmt. Von den Gesamtkosten entfallen etwa 700.000 Euro auf den Umbau des neuen Busbahnhofs, der dann an zwei von vier Haltebuchten ein direktes Umsteigen vom Bus in den Zug am gleichen Bahnsteig ermöglichen wird. Das verbessert die Sicherheit für die Fahrgäste, besonders für die Schüler, denn sie müssen zum Umsteigen die gefährliche Bun-

desstraße nicht mehr überqueren. Vor dem Bahnhof entsteht ebenfalls eine neue Fußgängerampel über die Bundesstraße 62, welche ebenfalls die vorrangige Einmädelung der Busse in den fließenden Verkehr ermöglicht.

Zum Spatenstich der Bauarbeiten fanden sich Kurhessenbahnchef Joachim Kuhn, Hans-Martin König (Bauleiter, Kurhessenbahn), Dr. Torsten Spillmann (Bürgermeister Bad Laasphe), Frank Beckehoff (Landrat Kreis Olpe und stellv. Verbandsvorsteher des Nahverkehrsverbandes Westfalen-Lippe) und Günter Patt (Geschäftsführer des Verkehrsverbandes Westfalen-Süd) in Bad Laasphe ein. Die Wiedereröffnung des umgebauten Bahnhofs soll pünktlich zum 21. Oktober erfolgen.

An der Westseite des Bahnhofs werden die Gleise komplett erneuert



Wetzlar: Bahnhofsumbau fast abgeschlossen

(hpg) Kurz vor den Wahlen wurde mit einem Festakt eines der umfangreichsten Bauprojekte in der Stadt Wetzlar offiziell abgeschlossen. Vertreter der Stadt, der Landesregierung und des Landtags, der DB AG und des RMV übergaben den neugestalteten Bahnhof – mit dem zentralen Busbahnhof und dem P+R-Parkplatz Nordseite – seiner Bestimmung.

Für das Oberzentrum Wetzlar hat sich mit dem 28 Mio. Euro teuren Umbau ein lange gehegter Wunsch erfüllt: Seit Mitte der neunziger Jahre gab es Pläne für eine Sanierung von Bahnhof und ZOB. Erst aufgrund des Hessentags 2012 konnte die Neugestaltung in einem Vertrag zwischen Stadt, Land, Bahn und RMV beschlossen werden.

Das neue Bahnhofsumfeld zeichnet sich durch Barrierefreiheit und Übersichtlichkeit aus. Das Bahnhofsgelände und die Bahnsteige sind stufenfrei über Rampen bzw. Aufzüge zu erreichen. Verbesserungen wurden auch für Pendler geschaffen, die mit dem Pkw zum Bahnhof kommen: 210 Stellplätze bietet der P+R-Platz auf der Nordseite mit direktem Zugang zu den

Bahnsteigen. Für Fahrradpendler ist ein „Bike+Ride-Gebäude“ mit 132 Plätzen entstanden, das eine wetterfeste Unterbringung der Zweiräder ermöglicht. Außerdem besteht die Möglichkeit, im DB-Reisenzentrum verschließbare Fahrradboxen anzumieten, von denen 23 Stück aufgestellt wurden.

Was sich am Bahnhof Limburg seit Jahren bewährt hat, wird es in Kürze auch in Wetzlar geben: Eine Videoüberwachungsanlage zur Kriminalitätsbekämpfung, die direkt mit der Polizeistation Wetzlar verbunden ist.

Der ZOB ist mit modernen Fahrgast-Info-Tafeln ausgestattet, die Ankunfts- und Abfahrtszeiten anzeigen, aber leider

12 Personen von Politik, RMV, Deutscher Bahn und dem Planungsbüro eröffnen die neuen Wetzlarer Bahnhofsanlagen

*Foto:
Stadt Wetzlar*





Am Hausbahnsteig gibt es nur wenige wettergeschützte Unterstellmöglichkeiten. Hinten rechts der überdachte Abgang zur Bahnunterführung
3 Fotos: Planungsbüro StadtLandBahn

(noch?) keine Verspätungen übermitteln. Kurzzeitparkplätze bieten die Möglichkeit, Bahnkunden zum Zug zu bringen oder abzuholen.

Rückblick

Mit dem Spatenstich am 14. Jan. 2011 hatten die Arbeiten für den Neubau eines zentralen Busbahnhofs (Bauabschnitt 1) begonnen. Am 16. Mai erfolgte der 1. Spatenstich für die Modernisierung der DB Verkehrsstation (BA 2). Zum 3. Bauabschnitt gehörte der Nordausgang mit dem P+R-Parkplatz. Baulastträger für Busbahnhof und P+R-Anlage ist die Stadt Wetzlar, für die Verkehrsstation die DB Station & Service AG. Der RMV hat sich an den Planungskosten für alle drei Bauabschnitte beteiligt.

Busbahnhof mit Kurzzeitparkplätzen und Platzgestaltung

Unter einer großzügigen Überdachung sind zwölf Bushaltestellen nach dem Leitfaden des Landes Hessen „behindertengerechte Mobilität“ mit Sonderbordsteinen und blindengerechten Leiteinrichtungen in den Pflasterflächen sowie ein dynamisches

Fahrgastinformationssystem entstanden. Durch die Anordnung von vier Bussteigen mit jeweils drei Halteplätzen in Sägezahn-Aufstellung ist auch bei voller Belegung unabhängiges An- und Abfahren aller Busse möglich. Dieses Konzept erleichtert die betriebliche Flexibilität und die Zuordnung fester Halteplätze für jede Linie. Weiterhin wurden ein WC, eine Bike+ Ride-Anlage und ein Technikgebäude erstellt. Die Gesamtkosten für den Neubau des ZOB incl. der Begleitmaßnahmen wie Kurzzeitparkplätze, Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes (Übergang Forum-Bahnhof) sowie Buswarteflächen lagen bei 10,6 Mio. Euro, hiervon übernahm das Land Hessen rund 4,2 Mio. Euro.

Barrierefreier Ausbau der DB-Verkehrsstation

Sämtliche Bahnsteige wurden erneuert und auf die für Regionalzüge passende
Die neugestaltete Bahnun-terführung



*Neue Fahrradabstellanlage am
Bahnhofsvorplatz*

Höhe von 55 cm angehoben. Die an der Lahntalbahn liegenden Bahnsteige der Gleise 3 und 4 wurden auf 170 Meter gekürzt, ebenso die an der Strecke Gießen – Siegen befindlichen Bahnsteige (Gleise 5, 6 und 7) auf jetzt 280 Meter Länge. Die Mittelbahnsteige erhielten neue Dächer und eine neue Ausstattung, anstelle der ehemaligen östlichen Treppenaufgänge wurden Aufzüge eingebaut. Am Bahnsteig 3 ist die ehemals vorhandene Überdachung entfallen. Die Treppenabgänge zur Unterführung erhielten – in Anlehnung an die Dachkonstruktion des ZOB – einen Wetterschutz. Ein vom Planungsbüro StadtLandBahn vorgeschlagenes sehr attraktives Beleuchtungskonzept für die Unterführung konnte leider nicht realisiert werden.

Bauherr dieser Modernisierungsmaßnahme war die DB Station&Service AG,



daran hat sich die Stadt Wetzlar mit rund 1,5 Mio. Euro beteiligt. Die Umsetzung, einschließlich der Kostenbeteiligungen, regelte ein Realisierungs- und Finanzierungsvertrag.

Als letzte Arbeiten stehen jetzt noch die Wiederanbindung des Bahnsteigs 4/5 an den Treppenaufgang zur Hermannsteiner Straße und dem Buderus-Gelände, die Anlage eines Fuß- und Radweges im Bereich zwischen den Gleisanlagen und der Rittal-Arena sowie die gärtnerische Gestaltung dieser Bereiche an.

Kommentar: Gelungener Bahnhofsumbau

Aus Fahrgastsicht ist der Umbau des Wetzlarer Bahnhofs sehr gut gelungen. Es sind kurze Umsteigewege entstanden und die großzügige Überdachung der Bushaltestellen stellt ein Komfort-Merkmal dar. Einige Dächer fehlen allerdings im Bereich der Bahnsteig-Anlagen. Zum einen hätte das markante Dach des stadtseitigen Treppenabgangs auch einen Teil des Bahnsteigs 3 bedecken können. Zum anderen wäre der Fahrschein-Automat auf der Nordseite unter einem Dach ebenfalls besser aufgehoben. Positiv ist, dass der Bahnhof jetzt auch vom Stadtteil Niedergirmes besser erreichbar ist und eine Anbindung an den Lahntal-Radweg erhält. Planer künftig zu renovierender Umsteigestationen dürfen sich Wetzlar gerne zum Vorbild nehmen.

Friedrich Lang

Nach Zugausfall keine ausreichende Fahrgastinformation

(ml) Zu einem Zugausfall der Regionalbahn Gießen ab 22.09 Uhr Richtung Alsfeld kam es am Sonntag, den 18. August 2013. Wegen eines technischen Defekts gelang es dem Triebfahrzeugführer nicht, den Triebwagen vom Typ Lint 41 zum Fahren zu bekommen.

Zunächst war seitens des Betreibers Hessische Landesbahn (HLB) versucht worden, den Defekt am Triebfahrzeug zu beheben. Mit immer neuen Verspätungszeiten wurden die Fahrgäste am Gleis 11 in Gießen und an den anderen Haltestellen informiert. Gewöhnlich gelingt es, nach einigen Minuten das Fahrzeug wieder zum Fahren zu bekommen, weshalb auch kein Ersatzfahrzeug zur Verfügung gestellt wurde.

Als klar war, dass der vorgesehene Zug nicht einsatzbereit gemacht werden kann, war es zu spät für Ersatz. Die Stellwerker entlang der Vogelsbergbahn hatten ihre Dienstzeit überschritten, sodass ein Betrieb auf der Schiene nicht mehr möglich war. Zu sehr später Zeit mussten nun verärgerte Fahrgäste zusehen, wie sie an ihr Ziel gelangen.

Taxis standen nur zwei zur Verfügung, da alle anderen wegen des Gießener Stadtfests im Einsatz waren. Während bei der Deutschen Bahn in solchen Fällen Taxigutscheine an die Fahrgäste verteilt werden, hat die Hessische Landesbahn mit den Taxiunternehmen bisher keine Vereinbarung abgeschlossen. Sie erstattet jedoch als Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Zugausfällen nachträglich Taxikosten, wenn entsprechende Belege vorgelegt werden. Diese Informationen erhielten die auf den

Zug Wartenden aber nicht umgehend.

Die Leitstelle bat zunächst Bundespolizisten der nahe gelegenen Dienststelle, die Anzahl der Fahrgäste in Erfahrung zu bringen. Der Zugbegleiter für diesen Zug war zwar bei den Fahrgästen, aber leider telefonisch nicht erreichbar.

Nach Informationen von Pro Bahn & Bus ist die Hessische Landesbahn über den Ablauf und die mangelnde Kundeninformation nicht zufrieden. Für die Zukunft sieht die HLB eine bessere Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn vor Ort vor, damit notfalls DB-Mitarbeiter von Station und Service umgehend Fahrgäste der HLB am Bahnsteig beraten können. Hierbei sind beide Unternehmen gefragt, guten Willen zu zeigen und gemeinsame Kommunikationsstrukturen - auch zu später Stunde - aufzubauen und zu gewährleisten.

Für die Zukunft sollte die HLB eine Lösung finden, dass Fahrgäste ein Taxi benutzen können, sollte ein Zugausfall vorliegen. Ein Gutschein für die Taxifahrt, wie von DB-Regio praktiziert, wäre die optimale Lösung. Der Fahrgast benötigt dann kein Bargeld oder Kreditkarte und das Taxiunternehmen rechnet mit der HLB die entstandenen Kosten ab.

„Karlsruher Modell“ für Frankfurt?

(ac) Im Dezember 2005 hatte die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankfurt eine „Zweissystemuntersuchung“ in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse jetzt vorliegen. Zweissystemfahrzeuge können Stadt- oder Straßenbahnsysteme (Gleichstrom) mit Eisenbahntrassen (Wechselstrom) verknüpfen. Nach dem Vorbild in Karlsruhe wird dies als „Karlsruher Modell“ bezeichnet.

Dieses Modell ist relativ kostengünstig, da bestehende Infrastrukturen genutzt werden können. Die Alternativen, Ausdehnung des S-Bahn-Netzes oder die Erweiterung der Stadtbahnlinien, wurde verworfen, da die Kapazitätsgrenze im Frankfurter S-Bahn-Tunnel erreicht ist und bei der Erweiterung des Stadtbahnnetzes der notwendige Streckenausbau sehr teuer würde.

Um was ging es bei der Untersuchung? Analysiert wurden drei Szenarien, und zwar

1. Verlängerung der Linie U5 im Westen über die künftige Endstation Europaviertel Richtung Ff-Höchst und im Nordosten über die geplante Station Frankfurter Berg Richtung Bad Vilbel.
2. Verlängerung der Linie U6 im Norden über Praunheim Heerstraße und die Eisenbahnstrecke nach Bad Homburg
3. Kombination daraus, Verlängerung der

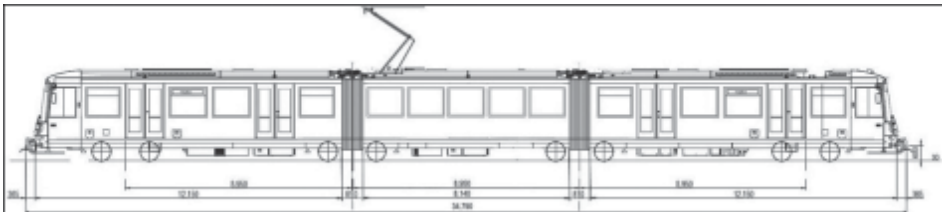
U5 über Europaviertel Richtung Norden nach Bad Homburg und im Nordosten über Frankfurter Berg nach Bad Vilbel

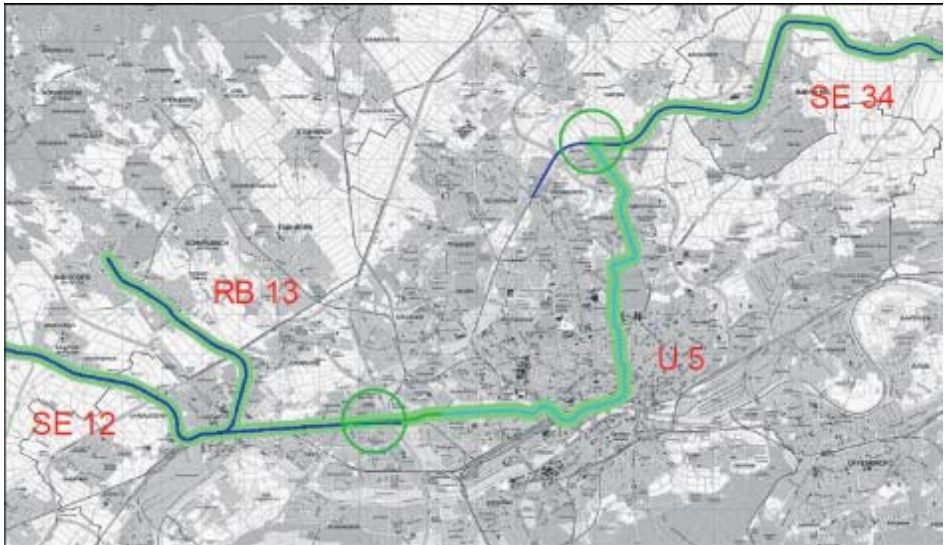


Empfohlen werden Zweissystem-Stadtbahnwagen 750 V Gleichstrom und 15 kV Wechselstrom mit 870 mm Fußbodenhöhe. Fahrzeuge mit Dieselmotor und Generator, wie sie teilweise in Kassel und Nordhausen zum Einsatz kommen, wurden wegen der Brandschutzproblematik im Tunnel, dem höheren Kraftstoffverbrauch und der höheren Instandhaltungskosten nicht empfohlen, obwohl dadurch die Investitionskosten für Streckenelektrifizierungen entfielen.

Szenario 3 wurde nicht weiter untersucht, nachdem man bei Realisierung eine Überlastung des Knotens um den Bahnhof Ff-Rödelheim feststellte und weil die Verknüpfung zwischen Europaviertel und

Entwurf eines Frankfurter Zweissystemwagens, entwickelt aus dem aktuellen Frankfurter U-Bahn-Triebwagen Quelle: Zweissystemuntersuchung im Raum Frankfurt, Stadt Frankfurt





Szenario 1: Von Stockheim über Bad Vilbel durch die Stadt ohne Umsteigen bis nach Königstein und Bad Soden 2 Grafiken: Zweisystemuntersuchung im Raum Frankfurt, Stadt Frankfurt

Rödelheim relativ teure Bauwerke erfordert hätte.

Zu Szenario 1: Die Strecke der U5 soll von zwei Linien mitbenutzt werden. Einmal Königstein (Ts) – Europaviertel – Frankfurter Berg - Bad Vilbel – Stockheim und Bad Soden (Ts) – Europaviertel – Frankfurter Berg.

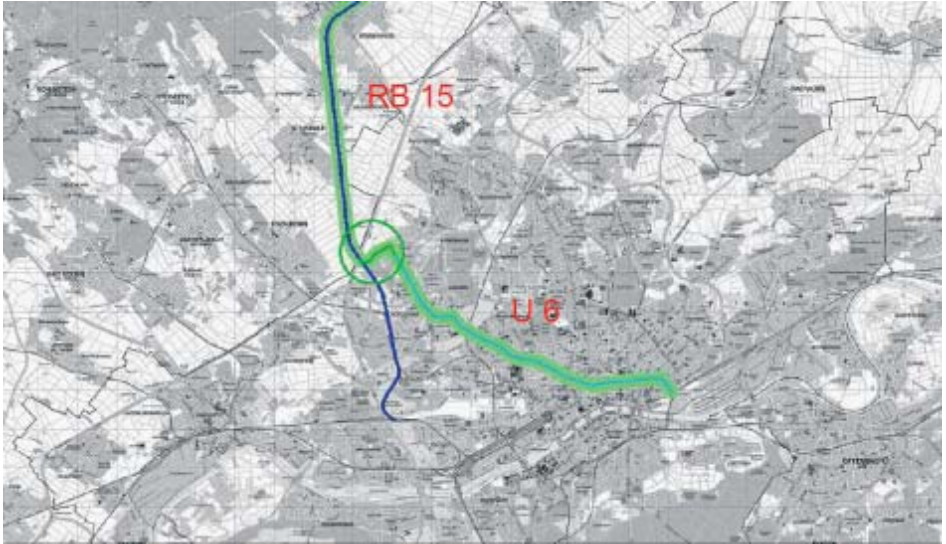
Man errechnete täglich 4.100 zusätzliche ÖPNV-Fahrten, davon 60% Umstiege aus dem Individualverkehr, der Rest zusätzliche Fahrten. Die S-Bahn-Strecke zwischen Ff-Höchst und Ff-Hbf würde um ca. 5.000 Fahrgäste pro Tag und Richtung entlastet, außerdem der Umsteigeknoten Ff Hbf um ca. 15.000 Fahrgäste pro Tag.

Die Kosten betragen ca. 27 Mio Euro am Verknüpfungspunkt Europaviertel und ca. 12,2 Mio Euro Mehrkosten gegenüber

der bisherigen Planung am Verknüpfungspunkt Frankfurter Berg, zusätzlich ca. 27 Mio Euro für die Elektrifizierung der zulaufenden Bahnstrecken (Königsteiner Bahn und Niddertalbahn). Dazu kämen Investitionen in neue Stadtbahn-Zweisystem-Triebwagen (Ersatzinvestitionen für bisher hier eingesetzte Fahrzeuge) und die laufenden zusätzlichen Betriebskosten. Die Fahrzeuginvestitionen betragen 57 Mio Euro.

Zu Szenario 2: Die Strecke der U6 erhält an der Heerstraße bzw. Stadtbahn-Zentralwerkstatt eine Verknüpfung auf die S-Bahn-Strecke nach Bad Homburg, dort soll die Linie Brandoberndorf – Friedrichsdorf – Bad Homburg – Praunheim zum Ostbahnhof durchgebunden werden.

Hier werden 1.400 zusätzliche ÖPNV-



Scenario 2: Vom Ostbahnhof würden die Züge über die U6 fahren und bei Rödelsheim/ Praunheim auf die Bahnleise Richtung Bad Homburg / Brandoberndorf übergehen

Fahrten errechnet, davon 90% Umstiege aus dem Individualverkehr. Die Entlastung des Knotens Ff Hbf betrage ca. 10.000 Fahrgäste pro Tag.

Am Verknüpfungspunkt Praunheim Heerstraße fielen 17,6 Mio Euro Baukosten an, außerdem müsste mit 18 Mio Euro für die Elektrifizierung der Taunusbahn Friedrichsdorf – Brandoberndorf kalkuliert werden. Die Fahrzeuginvestitionen betragen 35 Mio Euro.

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass insbesondere das Szenario 1 vertiefend nach betrieblichen Gesichtspunkten weiter untersucht werden sollte, da damit im Verhältnis zu den eingesetzten finanziellen Mitteln sehr viele neue Fahrgäste gewonnen werden könnten.



Stadtbahn Karlsruhe, Triebwagen im Bahnhof Odenheim, 07.05.2011. Foto: Andreas Christopher

Aber auch das Szenario 2 soll in Abstimmung mit der geplanten Regionaltangente West nach Möglichkeit weiter untersucht werden. Genau an diese Empfehlung hat

sich auch das Frankfurter Stadtparlament in seiner Sitzung Anfang September 2013 gehalten.

Kommentar: Koordination aller Planungen notwendig

Nach Frankfurt pendeln werktäglich rund 300.000 Pendler ein. Damit steht Frankfurt in Relation zu seiner Einwohnerzahl bundesweit an der Spitze. Daraus ergeben sich aber auch große verkehrliche Probleme. Angestrebt wird die Verlagerung möglichst großer Teile des Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr. Aber auch der ÖPNV ist im Berufsverkehr bereits bis zu seiner Kapazitätsgrenze ausgelastet. Die unterirdisch durch die Stadt führende Stammstrecke der S-Bahn nimmt keine weiteren Züge mehr auf. Eine zweite S-Bahn-Strecke, wie sie in München geplant ist, kann sich Frankfurt nicht leisten.

Abhilfe könnte das „Karlsruher Modell“ bringen, wo Straßen- oder U-Bahn-Strecken mit bestehenden Eisenbahnstrecken verknüpft und mit Zweisystemtriebwagen befahren werden. Das Karlsruher Modell ist in Karlsruhe äußerst erfolgreich, und inzwischen wurde das System in weiteren Städten mit ebensolchem Erfolg kopiert, wie in Kassel, Saarbrücken oder Heilbronn. Was liegt da näher, dieses Modell auch in Frankfurt zumindest zu untersuchen?

Die erste Untersuchung hierzu liegt nun vor und kommt zu dem Ergebnis, dass dieses Modell in Frankfurt technisch und betrieblich möglich ist und bei relativ geringen Investitions- und Betriebskosten zu Verlagerungen des Verkehrs vom IV zum ÖPNV aufgrund der geringeren Reisezeiten und Direktverbindungen ohne Umsteigen in die Innenstadt führen wird. Zudem würden wichtige Knotenpunkte, wie der Frankfurter Hauptbahnhof oder die S-Bahn-Strecke zwischen Höchst und dem Hauptbahnhof, aber auch die Stammstrecke, entlastet.

Die Chancen stehen also nicht schlecht, dass dieses Konzept weiterverfolgt wird und der Fahrgast in einigen Jahren vom Taunus oder aus dem Niddertal direkt ohne Umsteigen in die Frankfurter Innenstadt gelangen kann.

Allerdings muss man an dieser Stelle auch erwähnen, dass es sich bei diesem Konzept bisher nur um Planungen der Stadt Frankfurt allein handelt. Die Umlandgemeinden und -kreise wurden bisher noch nicht in diese Pläne einbezogen. Bürgermeister Leonhard Helm aus Königstein: „Davon höre ich gerade zum ersten Mal. Aber das wäre natürlich schön.“

Was fehlt, ist eine überregionale Verkehrsplanung im Rhein-Main-Gebiet, wie sie der frühere Umlandverband betrieben hatte. Diese überregionale Planung fehlt im Rhein-Main-Gebiet. Heute planen zu viele verschiedene Stellen unabhängig von einander vor sich hin, wie die Stadt Frankfurt, der Rhein-Main-Verkehrsverbund, die Planungsgemeinschaft Regionaltangente West und die Landkreise. Eine Koordination all dieser Planungen „aus einem Guss“ wäre unbedingt nötig.

Auch die Regionaltangente West wird Zweisystemfahrzeuge anschaffen, wie der Geschäftsführer der Planungsgesellschaft RTW, Rolf Valussi, kürzlich in Bad Homburg bestätigte. Auch die Regionaltangente West plant im Verkehrsgebiet zwischen Frankfurt und dem Taunus, welches auch durch die Zweisystemuntersuchung beplant wurde. Kombiniert man die diversen Planungen, so könnten sich mannigfaltige Möglichkeiten ergeben. Hier nur ein paar Anregungen dazu:

Verlängerung der Regionaltangente West über den geplanten Endpunkt Bad Homburg hinaus über Friedrichsdorf (diese Stadt hat sich unlängst freiwillig der RTW-Planungsgesellschaft angeschlossen, weil sie ähnliche Gedanken hat) und die Taunusbahn nach Usingen und Brandoberndorf.

Verlängerung der S-Bahn-Linie S5 über Friedrichsdorf hinaus nach Friedberg. Dies würde das lästige Umsteigen in Friedrichsdorf ersparen, wo zudem nur vormittags in Richtung Frankfurt und nachmittags in Richtung Friedberg Anschlüsse bestehen. Überlegenswert wäre auch, statt der S-Bahn eine Zweisystemlinie über Friedrichsdorf hinaus bis nach Friedberg zu führen, welche sich besser an das vorhandene Fahrgastpotential anpassen lässt.

Es besteht die Möglichkeit, mit Zweisystemfahrzeugen durch neu zu schaffende Verknüpfungspunkte sowohl in Oberursel (U3) als auch in Bad Homburg (geplante Verlängerung der U2) auf die U-Bahn-Strecken überzugehen und so zusätzliche Direktverbindungen in die Frankfurter Innenstadt zu schaffen und die S-Bahn zu entlasten.

Mit diesen Anregungen wollen wir es zunächst einmal bewenden lassen. Aber alle diese Verbindungen sind realistisch und sind es zumindest wert, detaillierter untersucht zu werden, und zwar in einer Planung „aus einem Guss“.

Andreas Christopher

Modernisierung der S-Bahnen für Rhein-Main

(Ik/db) Parallel zur bereits erfolgten Bestellung von 91 Neufahrzeugen für die S-Bahn Rhein-Main hat im Monat Juli die Modernisierung der auf den Linien S2 bis S6 eingesetzten Züge der Baureihe ET 423 begonnen. Für das neuwertige Erscheinungsbild sorgen neue Scheiben, frisch beschichtete Decken und Wandverkleidungen sowie neue Sitzpolster.

Im Bereich der Kopfstützen sind die Sitze mit Kunstleder überzogen. Der helle Innenraum kommt durch eine moderne Beleuchtung besonders gut zur Geltung. Damit die Züge auch äußerlich in neuem Glanz erstrahlen, wurden Kratzer und Beulen beseitigt und der Lack aufgefrischt. Die Klimaanlage sorgt weiterhin in allen Räumen für ein angenehmes Innenraumklima für die Fahrgäste. Das Fahrzeug bietet 184 Sitzplätze sowie 352 Stehplätze. An allen Sitzgruppen wurden zusätzliche Haltestangen eingebaut.

Hinter dem Führerraum befindet sich an beiden Fahrzeugenden ein variabel nutzbarer und barrierefreier Mehrzweckraum, der nach den neuesten Vorgaben der europäischen Verordnung ausgestaltet ist. Der Rollstuhlplatz ist mit einer Sprech-

stelle ausgerüstet. Daneben oder an der gegenüberliegenden Fahrzeugseite befindet sich ein Begleitersitz. Darüber hinaus bietet der Mehrzweckraum Platz für Fahrräder und Kinderwagen. Für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sind sowohl im Fahrzeuginneren als auch auf beiden Fahrzeugseiten außen in unmittelbarer Nähe der jeweils ersten Tür hinter dem Führerraum spezielle Anforderungstaster mit einem Rollstuhlsymbol eingebaut. Durch Betätigung dieser Taster bekommt das Fahrpersonal den Hinweis, dass mobilitätseingeschränkte Fahrgäste einsteigen wollen und evtl. eine Hilfestellung benötigen. Zur Überbrückung des Höhenunterschieds zwischen Fahrzeug und den zum Teil nur 76 cm hohen Bahnsteigen wird eine mobile Einstiegshilfe für Rollstuhlfahrer mitgeführt.



Die S-Bahnflotte, bestehend aus Triebwagen der Baureihe 423, soll in den nächsten Monaten modernisiert werden

Mehr Sicherheit für die Fahrgäste bietet insbesondere die Videoaufzeichnung im Fahrgastraum. Die Bilder werden 72 Stunden gespeichert. Sollten innerhalb der Zeit Vorkommnisse gemeldet werden, können die Aufzeichnungen unter Berücksichtigung der Datenschutzrichtlinien zur Beweissicherung ausgewertet werden. In jedem Einstiegsbereich ist eine Fahrgast-sprechstelle angeordnet, deren Bedienelemente an den Türen zum Mehrzweckbereich für Rollstuhlfahrer niedriger angeordnet werden. Die Fahrgast-sprechstellen sind mit visuellen und taktilen Symbolen gekennzeichnet. Das Fahrzeug ist für ein erweitertes Fahrgastinformations-

system mit Fahrplaninformationen und Anschlussmöglichkeiten in Echtzeit vorbereitet. Es wird ergänzt durch ein Infotainment-System, welches die Fahrgäste auf jeweils zwei Monitoren je Fahrzeugteil mit Informationen rund um die Reise mit der Bahn versorgt.

Bis zur Fertigstellung der notwendigen Software laufen zunächst noch die gewohnten Haltestellenansagen ab. DB Regio Hessen investiert in den nächsten zwei Jahren 100 Millionen Euro in die zeitgemäße Erneuerung der S-Bahn-Flotte. Die Modernisierungsarbeiten an einem Fahrzeug dauern fünf Wochen. Ein Fahrzeug ist bereits in Rhein-Main unterwegs (423 301).

Neuer Trassenvorschlag für Regionaltangente

(j1) Die geplante Regionaltangente West (RTW) soll im Frankfurter Nordwesten besser mit dem bestehenden U-Bahn-Netz verknüpft werden. Vor allem Kostengründe, aber auch höher erwartete Fahrgastzahlen sind der Grund.

Die Regionaltangente West soll zahlreiche Vortausorte und den Frankfurter Nordwesten über Eschborn und Frankfurt-Höchst mit dem Flughafen und Neu Isenburg direkt verbinden. Durch die Umgehung des Frankfurter Hauptbahnhofs würde man Zeit sparen und den Hauptbahnhof entlasten.

Statt zur Anbindung der RTW einen teuren Tunnel von Praunheim-Nord zum Nordwestzentrum zu bauen oder die Strecke mitten im Gewerbegebiet enden zu lassen, sollen die Züge jetzt von Eschborn her kommend entlang der Autobahn bis Niederursel fahren. Dort könnten die Fahrgäste der RTW auf die bestehende U-Bahn-Strecke umsteigen und Richtung Innenstadt, Riedberg oder Oberursel wei-

terfahren. In Niederursel wäre vorerst Endstation; Fahrgäste, die zum Nordwestzentrum oder zum Riedberg wollen, können dort umsteigen.

In Praunheim soll die U-Bahnlinie U6, welche bisher an der Haltestelle Heerstraße endet, bis zur neuen Station Praunheim-Nord verlängert werden. Dort würde dann ebenfalls Anschluss an die RTW bestehen.

Den Prognosen zufolge würden täglich rund 4100 Fahrgäste den Streckenabschnitt zwischen Praunheim-Nord und Niederursel nutzen. Insgesamt werden für die Regionaltangente West mehr als 43 000 Fahrgäste täglich erwartet. Am stärksten frequentiert wäre demnach der Abschnitt zwischen Höchst und Flughafen mit rund 15 000 Fahrgästen täglich.

Den Anschluss nicht verlieren

Warten auf verspätete Anschlüsse bereitet noch immer Probleme

(ml/fl) Die Situation kennt jeder Fahrgast. Der letzte Zug des Tages erreicht den vorgesehenen Umsteigebahnhof mit zehn Minuten Verspätung. Möchte der Kunde einen anderen Zug als Anschluss nehmen, dann kann er in der Regel darauf hoffen, dass der weiterführende Zug wartet.

Wenn nicht, dann gibt es immer noch Chancen, mit einem vom Zugbetreiber organisierten Taxi weiterzukommen, falls die Weiterfahrt sich sonst unzumutbar lang verzögert. In den größeren Knotenbahnhöfen finden sich dafür auch Ansprechpartner.

Schlimmer ist die Lage, wenn die Anschlussfahrt mit einem Bus stattfindet. Denn die Anschlusskoordination im Verspätungsfall zwischen Bahn und Bus ist auch nach fast zwei Jahrzehnten Existenz flächendeckender Verkehrsverbünde in Hessen noch nicht ansatzweise gegeben. Manches, was früher funktionierte, als Bahn und Überlandbus noch der Staatsbahn zugeordnet waren, ist sogar dem Rückschritt zum Opfer gefallen.

Diese Anschlussunsicherheit ist ein entscheidender Grund, warum viele Busse im ländlichen Raum leer bleiben und allenfalls für die umsteigefreie Fahrt ins nächste Mittelzentrum genutzt werden, nicht aber so „vernetzt“ wie es der Fahrplan und der Tarif eigentlich erlauben. Die technischen Möglichkeiten für eine flächendeckende Anschlusssicherheit existieren längst. Heute kann sich jeder Mensch an jedem Ort mittels mobiler Informationsmedien über die tatsächlichen Fahrzeiten der Züge informieren lassen. Ausgerechnet den Fahrern vieler Linienbusse bleibt diese Möglichkeit aber – offiziell – verwehrt.

Umsteigende Kunden im Verspätungsfall zufrieden zu stellen und somit auch als Dauerkunden zu gewinnen, kann so einfach sein. Oft hätte der Bus oder auch ein ergänzendes ALT (Anruf-Linien-Taxi) bzw. AST (Anruf-Sammel-Taxi) nur ein paar Minuten länger warten müssen um den Anschluss zu realisieren – und hätte die Zeit wahrscheinlich sogar bald wieder aufgeholt.

Basis dafür wäre aber das Wissen über das verspätete Fahrzeug und die Kommunikation zwischen den entsprechenden Fahrern bzw. den einzelnen Verkehrsunternehmen. Und hier liegt das Kern-Problem: Auch die Züge der in Hessen weit verbreiteten Hessischen Landesbahn (HLB) sind zwar seit 2012 im RIS (Reise-Informationssystem) aufgeführt, der Anschlussbus kann aber gar nicht auf dieses Informationssystem zugreifen.

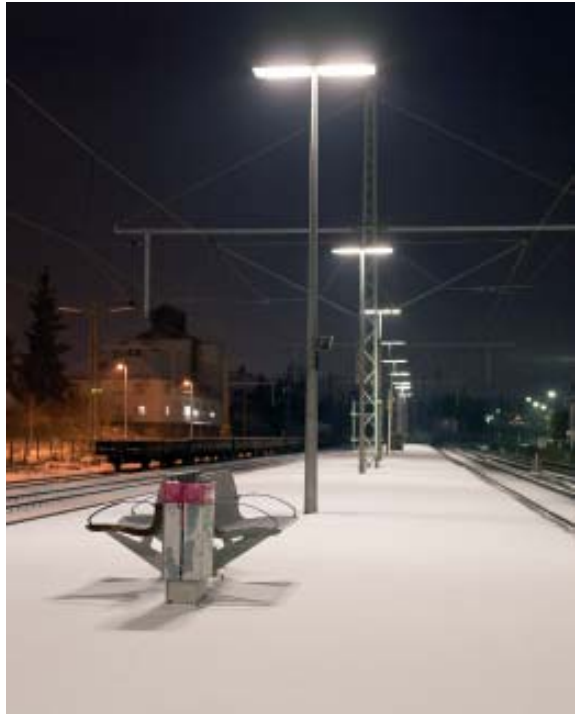
Umgekehrt ist bisher technisch auch nicht vorgesehen, dass Anschlussfahrzeuge mit Bahnbetreibern oder gar Fahrdienstleitern kommunizieren. Wo es passiert, ist es freiwillig – eine wertvolle aber „von oben“ nicht immer gerne gesehene Eigeninitiative.

Es wird meist „auf Sicht“ gefahren, das heißt Anschlüsse werden, wenn überhaupt, gehalten wo die Zug-Haltestelle für den Busfahrer einsehbar ist. Ohne Sicht, ohne

Dank Anschlussverlust ist der letzte Zug schon weg: Was nun?

Information, gibt es beim Fahrer kein Warten.

Vorteile haben hier noch das ALT/AST und der Rufbus: Durch die Vorbestellung ist bekannt, wie viele Fahrgäste an der Haltestelle einsteigen möchten. Taxifahrer fragen dann ihre Zentrale, ob der Zug verspätet ist. Die Zentrale kann wie jeder andere Bürger dann im Internet nachschauen und dadurch den Grund für das verspätete Erscheinen von Fahrgästen erfahren. In der Regel melden die angemeldeten Fahrgäste sogar selbst die Verspätung, damit ihr Anschluss wartet.



Ein normaler Bus fährt in den meisten Fällen los, vor allem wenn kein Fahrdienstleiter oder anderes Personal vor Ort ihm eine Information zukommen lassen kann, weil Menschen durch Technik ersetzt wurden. Die frühere manchmal vorhandene Technik, eine rote Lampe, welche Verspätungen anzeigt, ist häufig längst außer Betrieb genommen. Die auf DB-Stationen seit kurzem erfreulich verbreiteten dynamischen Zuganzeigen, die im Verspätungsfall den Grund und die Wartezeit nennen, sind nur in Ausnahmen vom Busfahrer einsehbar.

Abhilfe soll in Zukunft eine Datendrehzscheibe für den ganzen ÖPNV im

RMV-Gebiet schaffen. Es wird aber noch einige Zeit dauern, bis die Basis dafür vom RMV fertig gestellt wird. Eine Arbeitsgruppe arbeitet daran seit längerem, die Sache habe hohe Priorität laut Pressestelle des Verbundes und soll schnell in Betrieb genommen werden.

Die HLB und andere Betreiber werden dann ihre Informationen dort einspeisen. Dann wird – wenn zeitlich noch möglich – der Verkehr abgestimmt, um Anschlüsse zu gewährleisten. Gearbeitet werde auch schon an der Darstellung der eingegebenen Informationen. Schließlich solle der Fahrgast übersichtliche Daten erhalten und kein ÖPNV-Chinesisch...

Auf neuen Wegen – Fernbusse sind eine interessante Alternative zur Bahn

(ks) Mehr Angebote bedeuten bessere Preise. Ines und Sabine, zwei Studentinnen aus Frankfurt, wollen nach Berlin. Dieses Jahr haben sie an einem Spätsommertag eine Fahrt nach Berlin im Internet gebucht. Nicht bei der Bahn, sondern bei einem der Fernbusanbieter, die seit Jahreswechsel immer mehr Fahrgäste für ihre Angebote interessieren wollen.



Der Grund ist einfach: Mit dem Bus lässt sich auf bestimmten Relationen sehr viel Geld sparen, bei dennoch umsteigefreier Verbindung. „Wir

haben uns dieses Jahr für den Bus entschieden, weil wir kurzfristig keine günstigen Bahnfahrkarten ab Frankfurt erhalten konnten“, betont Sabine.

Genau in die Nische der preisbewussten oder frustrierten (Bahn-) Kunden positionieren die Fernbusanbieter ihre Angebote für Leute, die weniger Geld haben oder

denen die Bahntarife zu teuer sind. Immer mehr Anbieter steigen in den Markt ein und weiten das Angebot auf vielen Linien massiv aus. Dabei bedienen sich die Anbieter der vielfältigen Busunternehmerlandschaft in Deutschland und kooperieren mit ihnen. Die Busunternehmen stellen Fahrer und Fahrzeuge, während die Anbieter das einheitliche Buchungssystem und das Marketing abwickeln.

Wer früh bei den Busanbietern bucht, spart in der Regel. Darin unterscheiden sich die Angebote im Bus nicht wesentlich von den Fahrkarten mit Zugbindung bei der Bahn. Aber auch hier gibt es Aus-

Der Fernbusmarkt boomt: Eng geht es an der Fernbusabfahrt am Frankfurter Hauptbahnhof zu



Was kosten die Busse im Vergleich zu Bahn?

Für Preisbeispiele haben wir eine Stichprobe gemacht. Bewusst haben wir die Frist der drei Tage für die Zugbindungsfahrkarten der DB AG unterschritten, weil die Fernbusanbieter sie nicht kennen. Die Strecke Frankfurt-Berlin, mit einer Fahrzeit von 6 Stunden und 30 Minuten, bekommt man bei FlixBus zwei Tage vor der Fahrt zum Preis von 27 Euro. Beim Unternehmen MeinFernbus variieren die Preise zwischen 22 EUR und 29,50 EUR bei einer Fahrzeit von rund 7 Stunden und 25 Minuten. Bei allen Bussen wird fix für eine bestimmte Busfahrt gebucht. Dies ist aber auch noch am Abfahrtstag möglich. Auf vielen Relationen sind die Preise auch dann noch günstig.

Der ICE benötigt derzeit für die Strecke Frankfurt-Berlin rund 5 Stunden, und die DB verlangt ohne Bahncard für volle Flexibilität Preise zwischen 105 und 120 Euro. Mit Zugbindung unter Einhaltung der 3-Tagefrist liegen die Preise bei 69-89 Euro (alles 2. Klasse). Je nach Bahncard kommt der Rabatt hinzu. Im Nahverkehr ist man ab 9 Uhr mit dem „Quer durch das Land Ticket“ mit Umsteigen rund 8-9 Stunden von Frankfurt nach Berlin unterwegs. Dafür werden ab der ersten Person 44 Euro verlangt, man muss aber mehrmals umsteigen.

nahmen beim Bus. Sind die Kontingente nicht ausgeschöpft, kann man auch später noch sein Schnäppchen machen. Auch bei gleichen Buchungsterminen sind die Busse immer deutlich günstiger als die meisten Fahrscheine am Bahnschalter. Dafür dauert die Reise in den Bussen auch etwas länger. Aber selbst das gilt nicht für alle Relationen. Am Ende muss der Kunde selbst entscheiden, wie viel Geld ihm der Zeitvorteil mit der Bahn noch Wert ist. Bequemer ist eine ICE-Fahrt allemal, aber nur anhand des Preises objektiv zu beurteilen. So setzt sich die Verkehrsmittelwahl aus den Komponenten Preis, Schnelligkeit und Bequemlichkeit zusammen. Wo die Prioritäten liegen, ist individuell verschieden. Und am Ende spielen die ganzen Gebühren und Abgaben, die DB-Netz verlangt, auch eine Rolle für die vergleichsweise hohen Bahntarife, während Busse

keine Maut zahlen.

Rund 70 Kilometer weiter nördlich von Frankfurt, im mittelhessischen Gießen, plant Rentner P. Schmidt eine Fahrt zu seiner Tochter nach Hamburg. Seit Jahren fährt er mit der Bahn und löst dafür Fahrscheine mit Zugbindung am Schalter. Für ihn seien die Busse derzeit keine Alternative, meint der rüstige Rentner, weil man die Fernbusse im Internet buchen müsse. Zudem wird Gießen bis auf wenige Ausnahmen nicht ideal von Fernbussen angefahren. Zwar gibt es mit dem Anbieter „FlixBus“ die Möglichkeit, in der Nähe einer abgelegenen Autobahnabfahrt in den Bus nach Hamburg zuzusteigen, aber für Schmidt ist das derzeit keine Lösung.

Hier zeigt sich ein Problem des gesamten Fernbusverkehrs: Er erschließt in der



Ein Linienfernbus von city2city auf der A5 bei Butzbach. City2city ist ein Tochterunternehmen des britischen Nahverkehrsunternehmens national express

Regel die größten Metropolen sehr gut, während mittlere Städte oder der ländliche Raum, solange sie abseits einer Linie liegen, stark gemieden und nicht zentral angefahren werden. Das Aufkommen ist einfach noch zu gering, um eine eigenständige Buslinie zu rechtfertigen. Allerdings hat die Firma „DeinBus“ vor kurzem eine neue Linie von Marburg über Gießen, Siegen und Köln nach Aachen eingerichtet. Auf der Schiene geht es dort nicht nur sehr langsam voran, sondern die Tarife sind zudem sehr teuer, weil die Strecke nicht durch ein einziges Länderticket abgedeckt werden kann. Auffallend ist allerdings der Trend von Anbietern, neue Linien vor allem dort einzurichten, die bereits von Konkurrenten aktiv sind. Den Preiskampf scheinen sie nicht zu scheuen, was den Kunden freut; die Preise purzeln über den Verdrängungswettbewerb auf bekannten Linien wie zwischen Köln und Frankfurt.

Wie sich in Zukunft die Marktanteile von Anbieter zu Anbieter, aber auch im Verhältnis zur Bahn verschieben werden, wird maßgeblich vom Tarif abhängen und

lässt sich derzeit nur für einzelne Relationen abschätzen. Auch die DB AG mischt im Markt schon kräftig mit. Auf der Relation von Nürnberg nach Prag setzte sie mit Aufnahme des privaten Nahverkehrsunternehmens ALEX den eigenen Busverkehr in Konkurrenz zur Schiene. Kurze Zeit später stellte der Bahnbetreiber die Verbindung ein - die Fahrgäste bevorzugten offenbar den direkten DB-Bus.

Die Direktfahrten machen auch den Zeitvorteil des Busses aus. Je mehr abgelegene Unterwegshalte angefahren werden, desto stärker verzögert sich die Fahrzeit für die Nutzer der Gesamtstrecke. Aus diesem Grund sind die Anbieter nur an nachfragestarken Zu- und Ausstiegorten auf einer Fernbuslinie interessiert - ein Nachteil für Kunden des ländlichen Raumes. Umgehen ließe sich das Problem, wenn die hessischen Verkehrsverbände in Kooperation mit den Fernbusanbietern die kostenlose An- und Abreise zur Fernbushaltestelle ermöglichen würden. Hier zeigt sich bei genauer Betrachtung auch ein interessanter Aspekt: Die DB kann ihre eigenen Buslinien wie die Fernzüge theoretisch in den steuerlich bezuschussten Nahverkehrstarif integrieren, während die

Drittanbieter bisher dazu keinen Zugang haben. Daher sollten RMV und NVV für eine einvernehmliche Anerkennung aller Fernbusfahrkarten im Nahverkehr sorgen, die keinen Anbieter benachteiligt. Warum sollte eine Nahverkehrsfahrt zur nächs-

ten Fernbushaltestelle im Verbund nicht bald zur Normalität werden?

Die Verbindungen und Preise aller Fernbusanbieter lassen sich im Internet unter der Seite www.busliniensuche.de gut vergleichen.

Kommentar: Der Fernbus ist eine gute Alternative zur Bahn

Der Fernbus ist eine gute Alternative zur Bahn. Die alte Regelung im Personenbeförderungsgesetz, den Buslinienfernverkehr zum Schutz des Eisenbahnfernverkehrs zu untersagen, wurde zu Recht gestrichen. Denn mit der Kapitalprivatisierung verfolgt die Deutsche Bahn im Fernverkehr keine Ziele der Daseinsvorsorge. Zwar wurde die neue Rechtslage zum Busfernverkehr politisch damit gerechtfertigt, Autofahrer zum Umstieg in den Bus zu bewegen, aber jedem schien klar, dass die Vertreter überparteilich auch eine andere Absicht verfolgten: Dem bundeseigenen Konzern auf der Schiene mehr Konkurrenz zu machen. Denn die Bahntarife haben sich in den letzten Jahren deutlich über dem Inflationsniveau erhöht. Ein Indikator für Preise, die sich im Monopol bilden. Für viele ist Mobilität damit zum teuren Luxus geworden.

Mit der weitgehend nicht zu Ende geführten Bahnreform erweist sich auch der Markteintritt anderer Anbieter im Fernverkehr (FV) auf der Schiene als Farce. Im Gegensatz zu Italien, Österreich und Tschechien hat es bis auf den InterConnex noch kein Unternehmen gewagt, die Deutsche Bahn im FV ernsthaft herauszufordern. Lediglich zwischen Köln und Hamburg hat kürzlich der HKX seinen Betrieb als Alternative zur DB aufgenommen. Auffallend ist hier: HKX meidet Investitionen in Neufahrzeuge, während sie in Italien, Österreich und Tschechien im privaten Fernverkehr Realität sind. Kenner munkeln, DB-Fernverkehr würde über die Holding bei DB Netz für „Unsicherheiten“ bei möglichen Konkurrenten sorgen und damit Investoren abschrecken. Auch der HKX konnte schon davon berichten.

Unter dieser Perspektive wird daher der Fernverkehr auf der Straße auf absehbare Zeit eine größere Rolle spielen als gedacht, da hier die Wettbewerbsbedingungen nicht durch einen Netzmonopolisten beeinflusst werden können. Ob sie nur gefühlt oder tatsächlich existieren, ist im Ergebnis nur am Verhalten des Marktes abzulesen. Und vielleicht zügeln die günstigen Preise der Busse den Tarifanstieg im Schienenpersonenfernverkehr.

Karl Schmidt

Hessenschiene erhält Medienpreis

(fl) Am 30. August 2013 fand im Rahmen der Deutschen Schienenverkehrswochen im Berliner S-Bahn-Museum am Bahnhof Griebnitzsee die Verleihung des DBV-Medienpreises an die Infozeitschrift „Hessenschiene“ statt. Der Deutsche Bahnkundenverband (DBV) richtete die Schienenverkehrswochen zum 30. Mal aus.

Gemäß dem positiven Selbstverständnis des Verbandes, dass sich Veränderungen nicht nur durch harsche Kritik, sondern auch durch Lob und Anerkennung erzielen lassen, ehrt der DBV jedes Jahr unterschiedlichste Initiativen, Medien und auch Politikerinnen und Politiker mit Engagement und Weitsicht für Bahn und Bus. Die „Hessenschiene“ wurde für ihre verkehrspolitische Berichterstattung in der Kategorie „Medien“ geehrt.

Andere Preisträger des DBV-Medienpreises in den letzten Jahren waren unter anderem die Sendung „Eisenbahn-Romantik“ des Südwest-Rundfunks, die Zeitschriften Lok-Report und Bahn-Report oder auch der Wiesbadener Joachim-Seyferth-Verlag, der früher die sehr engagiert geschriebene Zeitschrift SCHIENE herausgebracht hatte und sich mittlerweile auf die Publikation hochwertiger Bild- und Tondokumente rund um die Eisenbahn konzentriert.

Im Rahmen der Deutschen Schienenverkehrswochen fanden zwischen dem 30. August und dem 6. Oktober 2013 mehr als 50 Einzelver-

anstaltungen mit Schwerpunkt in den östlichen Bundesländern und in Bayern statt. Fernverkehrsplanung im ICE-Verkehr stand ebenso auf dem Programm von Diskussions- und Informationsveranstaltungen wie der Erhalt eines flächendeckenden Angebotes im ländlichen Raum.

Die „Hessenschiene“ erscheint aktuell in ihrer 93. Ausgabe. Sie ist die Infozeitschrift des hessischen Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus und wird darüber hinaus im Abonnement und im Bahnhofsbuchhandel vertrieben. Bewusst setzt die Zeitschrift einen Schwerpunkt auf die Berichterstattung außerhalb des Rhein-Main-Gebietes, denn dort sind Bahnen und Busse vielfach kein „Selbstläufer“, sondern bedürfen im Interesse der Umwelt und der Lebensqualität aller Bevölkerungsgruppen einer gezielten Förderung.

Der Medienpreis 2013 ging an die Hessenschiene, entgegen genommen durch (links) Wolfgang Klapdor. Dahinter Gerhard J. Curth, Präsident DBV, und Christfried Tschepe, Vorsitzender des Berliner Fahrgastverbandes IGEB

Foto: DBV



135 Jahre neuer Bahnhof Lollar

Von Peter Kreuter und Jürgen Schenk

Beim Bau der Main-Weser-Bahn, der 1846 begonnen wurde, war Lollar ein ziemlich unbedeutendes Dorf mit 850 Einwohnern. Besonders im Hinblick auf die nahegelegene Stadt Staufenberg war für Lollar von Anfang an ein Bahnhof vorgesehen.

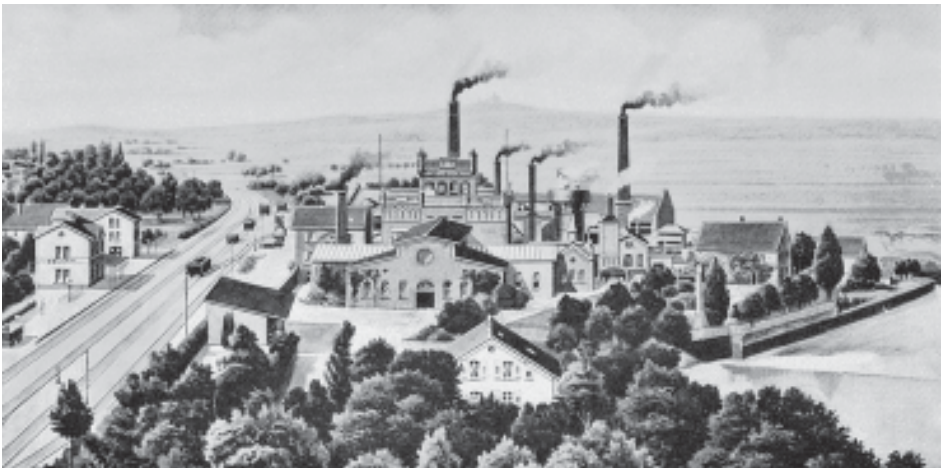
Große Teile der Bevölkerung waren der Eisenbahn gegenüber skeptisch eingestellt. 1846 notierte Pfarrer Nebel in der Kirchberger Kirchenchronik: „Verderblich scheint die im Jahre 1846 begonnene Main-Weser-Bahn zu werden. Der nicht unbedeutende Verdienst durch Vorspann und Verkehr der Landstraße wird sich mindern. Der hauptsächliche Eintrag (=Verlust, d. Verf.) wird aber den 18 Einstellwirtschaften geschehen, indessen wird anderen und hoffentlich mehreren Vortheile bringen.“

Auch mit dem geplanten Bahnstandsamt am Klingelsberg war man nicht

zufrieden, man wünschte einen näher am Ort gelegenen „Stationshof“ und schlug hierfür die Verwendung der leer stehenden Hofreite des Fabrikanten Emanuel Stern vor. Der Bahnhof wurde jedoch an der vorgesehenen Stelle (heute: Am alten Bahnhof 34) errichtet, und am 25. Juli 1850 befuhr der erste Zug die Strecke zwischen Marburg und Lollar, 4 Wochen später, am 25. August, wurde der Abschnitt Lollar-Gießen eröffnet.

Da es in den ersten Jahren nach dem Bau der Eisenbahn zu wiederholten Übergriffen gegen die Einrichtungen des Stationshofs kam, wurde im Jahr 1864 in Lollar

*Der erste Lollarer Bahnhof (links) und die Hedwigshütte, Blick von Norden her um 1865
Bild: Bosch Thermotechnik GmbH.*



eine Bahnpolizei gegründet. Das Reglement verbot das Betreten der Gleisanlagen und jede Nachahmung der Signale der Polizei in der Nähe der Bahnanlagen; für Zuwiderhandlungen wurden Strafen von 10 bis 50 Gulden angedroht.

Die Eisenbahn war eine wesentliche Voraussetzung für die Gründung des Hüttenwerks Hedwighütte im Jahr 1854, die 1861 von der Firma Buderus übernommen wurde. Der ansteigende Verkehr auf der Main-Weser-Bahn machte den zweigleisigen Ausbau der gesamten Strecke erforderlich, der 1865 abgeschlossen war. Im Jahr 1877 sind in der Station Lollar 30.017 Billets abgegeben worden, davon 21.933 nach Gießen, 2907 nach Fronhausen, 2085 nach Marburg und 790 nach Frankfurt. Im selben Jahr sind in Lollar 21.350 Passagiere von Süden und 7.705 von Norden angekommen.

Nach der Reichsgründung von 1871 griff man den Plan auf, eine möglichst direkt verlaufende Staatsbahnlinie von Berlin an die Westgrenze des Reiches zu erbauen. Diese Bahnlinie, die auf Teilstrecken bereits bestehende Linien mitbenutzen, andererseits aber neuralgische Punkte (wie z.B. Gießen) umgehen sollte, wurde wegen ihrer militärstrategischen Zielsetzung schon früh als „Kanonenbahn“ bezeichnet, offiziell als „Berlin-Coblenzer Eisenbahn“ oder auch als „Berlin-Metzer“ oder sogar als „Berlin-Wetzlarer Bahn“. Die Finanzierung dieses größten deutschen Eisenbahnprojektes aller Zeiten (die Verbindung umfasste 530 Kilometer Neubaustrecke und übertraf damit sogar die Schnellfahrstrecken-Neubauprojekte der letzten aktuellen Jahre) wurde durch die französi-

schen Reparationszahlungen gesichert.

Im hessischen Raum waren im Zuge der Kanonenbahn die Neubaustrecken Schwabda-Malsfeld-Treysa und Lollar-Wetzlar erforderlich. Zwischen Treysa und Lollar sollte die Main-Weser-Bahn mitbenutzt werden, nachdem der Plan einer Linie von Fronhausen über Ebsdorf, Kirchhain und Speckswinkel nach Treysa aus Kostengründen fallen gelassen worden war. Zwischen Wetzlar und Koblenz konnte die bereits 1862 eröffnete Lahntalbahn mitbenutzt werden. 1875 stand die genaue Linienführung fest und Lollar wurde als Abzweigstation ausgewählt.

Der Bau der Kanonenbahn machte in Lollar die Errichtung einer vollkommen neuen Bahnhofsanlage etwa 500 Meter südlich der bestehenden Station notwendig. Für den Bau der auf hohen Dämmen verlaufenden Strecke wurde in der Lollarer Gemarkung viel Gelände beansprucht. Das Wohnhaus mit Scheune des Landwirts Heinrich Walter I. wurde niedergelegt, er erhielt eine Entschädigung von 3.000 Talern. Die Lumdabrücke wurde in östlicher Richtung verlängert und ein Viadukt, durch das man vom „Keul“ (=Kirchstrasse) geradewegs aus unter der Main-Weser-Bahn in das Schmaufeld gelangen konnte, wurde zugeschüttet. Der gesamte Umbau des Bahnhofes mit der Verlegung der Gleisanlagen bis hin zum Abriss des Bahnwärter-Doppelhauses Nr. 160 begann im Sommer 1877 und dauerte fast bis Ende 1879. Auf einer durch den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten Achenbach angeregten Konferenz am 4. Mai 1878 in Gießen einigten sich die beteiligten preußischen und hessischen Regie-



*Der neue Lollarer
Bahnhof von der
Ostseite her gesehen*

*2 Fotos:
Hans-Peter Günther*

rungsstellen über die letzten noch offenen Fragen hinsichtlich der Mitbenutzung der Bahnstrecke Treysa-Lollar durch den preußischen Staat. Noch nicht geklärt war zu diesem Zeitpunkt die Anbindung der Main-Weser-Hütte (Buderus) an die neuen Bahnhofsanlagen. Ein neues aus Holz ausgeführtes provisorisches Empfangsgebäude war bereits Anfang 1878 fertiggestellt. Der heutige, als Bahnhofsgebäude bekannte neugotische Backsteinbau wurde erst 1879 errichtet. Ausführender Baumeister dürfte Heinrich Deibel gewesen sei, der fortan in Lollar mit einem Baugeschäft sesshaft wurde.

Der einflussreiche Reichstagsabgeordnete Baron Adalbert von Nordeck zur Rabenau auf Schloss Friedelhausen hatte noch im Februar 1878 gefordert, dass der Lokalverkehr der Main-Weser-Bahn weiterhin über die alte Station abgewickelt werden sollte, da diese günstiger sei als der umliegenden Orten gelegen sei als der neue Bahnhof. Außerdem wünschte er die Anlage eines Zufuhrweges vom neuen Gü-

terbahnhof zum neuen Personenbahnhof, der an der Ostseite der Bahnlinie verlaufen sollte. (Eine Forderung, die jetzt, im Jahre 2013, anscheinend Wirklichkeit werden soll.) Ferner wies er auf Probleme bei der Verladung von Langholztransporten infolge beschränkter Raumverhältnisse am alten wie am neuen Güterbahnhof hin. Ein hierauf angeforderter Bericht des Bahnhofsvorstehers Schenk bestätigte diese Problematik. Man erfährt, dass damals jährlich ca. 200 Ladungen Tannen- und Fichtenholz aus den freiherrlich von Rabenauischen Waldungen zur Verladung kamen, die nach Alzey, Gustavsburg und Ruhrort Hafen versendet wurden.

Auch Pfarrer Lindenborn von Odenhausen stieß in einer Eingabe noch vom August 1878 ins selbe Horn. Er schreibt: „In einigen Wochen wird voraussichtlich der neue Bahnhof Lollar, 12-14 Minuten südlich von dem bisherigen nach der Stadt Gießen zu, bahnabwärts, dem Verkehr übergeben werden. Dadurch haben leider! alle Dörfer in der Nähe von Lollar – denn

*Blick von der Westseite
auf den heutigen
Lollarer Bahnhof im
September 2010. Der
Sonderzug verkehrte
zwischen Mainzlar und
Lollar anlässlich des
Lollarer
Schmaadleckermarkts*



nach Süden zu liegt kein einziges Dorf – in Zukunft ca. ¼ Stunde weiter zur Eisenbahn. Die Station Lollar hat einen sehr regen Ver-

kehr; viele benutzen die Bahn zur Hin- und Rückfahrt nach oder von Gießen. Die Burg Staufenberg hat allein einen höchst bedeutenden Verkehr, an manchen Tagen über 100 bis 200 Personen. Auch die beiden Dörfer meiner Pfarrei, Odenhausen und Salzböden, unweit Ruttershausen gelegen, bedienen sich oftmals der Bahn, regelmäßig einige Gassenweiber, die Butter, Eier u.s.w. zum Markt bringen, und einige Schüler, die die gelehrten Schulen in Gießen besuchen ...“ Auch Pfarrer Lindenborn fordert wenigstens die Anlage eines direkten Fußwegs vom alten zum neuen Bahnhof, „denn wer vermiede nicht gern den Umweg durch das Dorf, wohin leicht bei eiligem Gehen Hindernisse und Hemmungen in den Weg treten können?“

Obwohl sich die hessische Regierungskommission die Forderungen des Herrn von Rabenau und des Pfarrers Lindenborn zu eigen machte, lehnte die preußische Seite die verlangten Maßnahmen ab; man versprach lediglich, günstigere Verhältnisse für die Holzverladung zu schaffen, zumal

der Freiherr gedroht hatte, ansonsten auf die Station Grünberg auszuweichen.

Die Neubaustrecke Lollar-Wetzlar war bereits Anfang Juli 1878 fertiggestellt. Am 10. Juli fand die landespolizeiliche Abnahme der Strecke statt, worüber der Wetzlarer Anzeiger (Nr. 159/1878) berichtete: „Gestern fand die landespolizeiliche Abnahme der neu gebauten Eisenbahn-Strecke Wetzlar=Lollar der Berlin-Coblenzer Eisenbahn statt, wozu sich Vertreter der Kgl. Regierung zu Coblenz, der Kgl. Eisenbahndirectionen zu Frankfurt a.M., Wiesbaden und Cassel, sowie des Großh. Hess. Finanz=Ministeriums zu Darmstadt hieselbst eingefunden hatten. Außer den den Eisenbahnbau ausführenden Baumeistern und Bauführern waren auch sämtliche beteiligte Localbehörden eingeladen worden. Der festlich geschmückte Eisenbahnzug passierte, nachdem unterwegs die in polizeilicher Hinsicht gemachten wenigen Ausstellungen (=Beanstandungen, d. Verf.) an Ort und Stelle geprüft waren, zuerst den neuen Bahnhof Kinzenbach und machte

in dem neu gebauten Bahnhofsgebäude zu Lollar einen längeren Halt, wo sämtliche Beteiligte von dem geschmackvollen inneren Ausbau des neuen Bahnhofsgebäudes angenehm überrascht waren. Nach der Rückkehr nach Wetzlar vereinigte sämtliche Theilnehmer ein gemeinschaftliches Mittagessen im <<Herzoglichen Hause>>.“

Gemäß „Allerhöchster Order“ vom 4. September 1878 konnten dann die neuen Bahnhofsanlagen in Lollar zusammen mit der Neubaustrecke Lollar-Wetzlar am 15. Oktober 1878 eröffnet werden. Lollar verfügte nun auch über einen Lokschuppen und eine Drehscheibe. Ein in den ursprünglichen Planungen vorgesehenes Anschlussgleis von Lollar zur Badenburger Mühle, wo die Firma Drescher & Simon 1876 eine Farbenfabrik eingerichtet hatte, war hingegen nicht verwirklicht worden. Das alte Stationsgebäude wurde zu Beamtenwohnungen umgebaut.

Bis zur Eröffnung des neuen Bahnhofes gelangten die Arbeiter der Main-Weser-Hütte über einen schienengleichen Bahnübergang neben dem (alten) Bahnhof in das Werk. Da dieser Übergang nun geschlossen worden war, kam sogleich die Forderung nach der Errichtung eines Fußgängertunnels unter der Bahnlinie auf, besonders im Hinblick auf die Arbeiter aus Staufenberg und dem Lumdatal.

Dieser Tunnel wurde kurz nach 1880 angelegt und befand sich nur wenige Schritte ostwärts des alten Bahnhofs. Die Unterführung wurde bis in die 1960er Jahre genutzt und wurde dann geschlossen. Der Tunnel und der zum Tunneleingang führende Einschnitt wurden verfüllt. Ein

altes Bahngeländer bezeichnet heute noch den Standort des früheren Tunneleingangs.

Die Kanonenbahn hat zwar niemals überregionale Bedeutung erlangt, doch nach der Anlage zusätzlicher Stationen hatte die Strecke doch eine wichtige Erschließungsfunktion für die von ihr berührte Gegend. Der Arbeiterverkehr nach den Industriestandorten Wetzlar und Lollar war in früherer Zeit beachtlich. Einen erheblichen Bedeutungszuwachs erfuhr der Bahnhof Lollar dann durch den Bau der Linie durch das Lumdatal im Jahr 1902, wodurch sich die Station zu einem kleinen Verkehrsknotenpunkt entwickelte. Nach dem Zweiten Weltkrieg ging durch den Strukturwandel die Bedeutung der Eisenbahn zurück. Aber noch um 1960 waren am Bahnhof Lollar fast 60 Eisenbahnerinnen und Eisenbahner beschäftigt.

Der Personenverkehr ab Lollar nach Wetzlar ist Ende Mai 1980 durch die damalige Bundesbahn eingestellt worden. Das Bahnhofsgebäude mit Restaurationsräumen für 1. und 2. Klasse, Fahrkartenausgabe, Expressgutabfertigung und Stationsvorsteherbüro dient schon seit Jahren keinen Bahnzwecken mehr und harret einer neuen Verwendung. Pläne der Stadtverwaltung sehen den Kauf des Gebäudes mit anschließender Nutzung als Mobilitätszentrale vor. Aktuelle Planungen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes sehen jedoch eine drastische Reduzierung der Personenzughalte in Lollar vor. Es bleibt im Interesse der Pendler, die auf diese Verbindungen dringend angewiesen sind, zu hoffen, dass diese Pläne verhindert werden können. Etwa 600 Personen nutzen aktuell als Fahrgäste die Bahnstation Lollar.

Edertalbahn Frankenberg – Korbach Schienenersatzverkehr beendet

(js) Aufgrund einer ausstehenden Betriebsgenehmigung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) konnte der Sonderverkehr der Ederberglandbahn zwischen Frankenberg und Herzhausen nicht wie geplant am 29. März 2013 aufgenommen werden. Alle Fahrten mussten im Schienenersatzverkehr mit Bussen durchgeführt werden. In Herzhausen war deshalb für die nach Korbach fahrenden Fahrgäste ein Umsteigen erforderlich gewesen. Während der Gleisbaustelle in Ernsthäusen (siehe Bericht in dieser Hessenschiene) wurden die Busse der Ederseelinie bereits ab Münchhausen eingesetzt. Diese verkehrten an den beiden Sonntagen ohne Halt bis Frankenberg, während die Busse des eigentlichen Schienenersatzverkehrs die Unterwegshalte bis Frankenberg bedienten.

Inzwischen ist die Betriebsgenehmigung für die Strecke eingetroffen. Seit Sonntag,

*Eine von Helfried Kohl gebaute Einstiegshilfe ist am Haltepunkt Herzhausen bei einem Triebwagen der Kurhessenbahn im Einsatz.
Foto: Helfried Kohl*



*Bus mit Rucksack-Gestell zum Fahrradtransport der Ederseelinie des Anschlussverkehrs der Ederseebahn.
Foto: Helfried Kohl*

28. Juli 2013 verkehren wieder die Triebwagen der Kurhessenbahn bis nach Herzhausen. Leider kann man die Fahrten zum Edersee nicht mehr sehr lange genießen: Bereits am 31. Oktober endet die Saison für dieses Jahr. Im Jahr 2014 wird aufgrund der geplanten Bauarbeiten kein Zugverkehr stattfinden können.

Burgwaldbahn Marburg - Frankenberg RMV-Linie 42 Wieder Gleisumbau auf der Burgwaldbahn

Zwischen dem 8. und 23. Juli 2013 war die Burgwaldbahn zwischen Münchhausen und Frankenberg für den Zugverkehr aufgrund von Gleisbauarbeiten gesperrt. Ein Schienenersatzverkehr war eingerichtet. Die Gleisbaustelle befand sich ab der Haltestelle Ernsthäusen über 2,4 km Streckenlänge in Richtung Wiesenfeld. Allerdings fanden bereits in den vier Wochen vor der Streckensperrung intensive



An der Strecke bei Ernsthäusen arbeitet sich am 9. Juli 2013 der Schnellumbauzug UM-S 2001 „Heinrich der Starke“ der Firma Spitzke talwärts und tauscht Schienen und Schwellen. Der vordere Zugteil mit den Schwellenwagen befährt noch das alte Gleis. Die Antriebseinheit am Zugende befährt schon die neuen Gleise. Foto: Jürgen Schmied

nächtliche Bauarbeiten statt.

Mit Hilfe von Baggern wurden entlang der Gleistrasse Stahlprofile in den Bahndamm gerammt, in die Betonplatten eingeschoben wurden. So entstand auf beiden Seiten des Gleises eine niedrige Beton-Stützmauer, die zur Abstützung des Gleises dient. Die neu einzubauenden Beton-schwellen sind länger als die alten Stahlschwellen, weshalb der Oberbau verbreitert wurde. Es entstand außerdem ein begehbarer Notfall-Fußweg beiderseits entlang der Strecke. Ebenso wurden die Schwellen im Bereich des innerörtlichen Bahnübergangs, der gemauerten Straßenüberführung und der Blechträgerbrücke über die Bundesstraße ausgetauscht. Die Widerlager der letztgenannten Brücke mussten ebenfalls instand gesetzt werden.

Ab 8. Juli wurde fast rund um die Uhr gearbeitet. Hier kamen dann der Schnellumbauzug und ein Bettungsreinigungszug zum Einsatz. Um den vom Baustellenlärm

strapazierten Anwohnern wenigstens des Nachts ein wenig Ruhe zu gewähren, pausierten die Großmaschinen ab Mitternacht bis zum frühen Morgen. Altschienen und Stahlschwellen wurden im Bahnhof Frankenberg zwischengelagert. Dort war auch ein riesiger Berg Neuschotter gelagert, der mit Schotterwagen zur Baustelle transpor-

Am 14. Juli 2013 pendelt die Maxima V500.06 der SGL mit Schotterwagen zwischen der Gleisbaustelle bei Ernsthäusen und dem Bf. Frankenberg Foto: Jürgen



*Geschlossen wegen Krankheit:
Fahrkartenschalter in Osthessen
Foto: Stefan Sitzmann*

tiert wurde. Der Transport des Altschotters, der von der Bettungsreinigungsmaschine aussortiert wurde, erfolgte mit achtachsigen Silowagen nach Frankenberg. Nach Auskunft der Kurhessenbahn waren für die Gleiserneuerung 1,6 Millionen Euro veranschlagt.

Der Schienenersatzverkehr war recht kompliziert gestaltet worden, nicht umsonst fanden die Bauarbeiten während der Schulferien statt. Einige Busse fuhren alle Orte zwischen Münchhausen und Frankenberg an: Ernsthausen, Wiesenfeld, Birkenbringhausen und Burgwald. Andere Busse fuhren nur die Haltestellen in Ernsthausen, und Wiesenfeld an. Die Fahrgäste nach Burgwald und Birkenbringhausen mussten dann an der Burgwaldkaserne aussteigen, die sich wenige hundert Meter vor Frankenberg befindet. Dort verkehrte wenige Minuten später der Bus in der Gegenrichtung, der dann wieder die Schleife über Birkenbringhausen fuhr.

Bahnhof Fulda Erneute Kürzung der Öffnungszeiten beim Reisezentrum Fulda

(si) Anfang August wurden die Öffnungszeiten im DB-Reisezentrum Fulda erneut um wöchentlich 75 Minuten gekürzt. Nunmehr öffnet die Verkaufsstelle im ICE-Bahnhof wochentags erst um 7.15 Uhr (vorher um 7 Uhr) und schließt bereits um 17.45 Uhr. Durch Personalausfälle gibt es immer öfters im Bereich Osthessen verkürzte Schalteröffnungszeiten. Manchmal



öffnen Schalter wegen Krankheit ihrer Mitarbeiter überhaupt nicht (siehe Bild).

Gießen - Alsfeld - Fulda Vogelsbergbahn RMV-Linie 35 HLB auf Vogelsbergbahn weiter mit Zugausfällen

(hl) In der letzten Ausgabe 92 der Hessenschiene hatten wir über die nicht enden wollenden Verspätungen und Zugausfälle auf der Vogelsbergbahn berichtet. Dieser Sachverhalt wurde inzwischen von zahlreichen in der Redaktion eingegangenen Briefen bestätigt. Zu einem Zugausfall vom Sonntag den 18.08.2013, der alles bisher Dagewesene in den Schatten stellte, titelte am 20.08.2013 die Alsfelder/ Gießener Allgemeine „Klein Mainz auf der Vogelsbergbahn“ - in Anlehnung an die damals aktuellen Ereignisse - ihren Bericht über diesen Zugausfall (siehe Bericht im Mittelhessenteil).

Aus dem Bericht war zu entnehmen, dass den ca. 20 wartenden Fahrgästen immer wieder neue Verspätungsminuten angezeigt wurden bis letztendlich nach

Mitternacht ein Mitarbeiter der HLB erschien und erklärte, dass dieser Zug ersatzlos ausfalle. Man sollte versuchen, auf „eigene Faust“ mit einem Taxi nach Hause zu fahren. Ob die Taxiauslagen ersetzt werden konnte den Wartenden auch nicht bestätigt werden. Wie weiter berichtet wurde hätten viele Betroffene überhaupt nicht genug Geld für die Taxifahrt dabei gehabt.

Auch am Dienstag, den 3. September 2013, warteten zahlreiche Pendler morgens wieder einmal vergeblich auf ihre Bahn. Die frühmorgendliche RB 24782 nach Gießen war ohne offizielle Angabe von Gründen ausgefallen. Außerdem fuhr die RB 24841 (Gießen ab 17:20 Uhr) im Verlauf der gesamten Woche vom 02.09 – 07.09.13 ohne Zugbegleiter.

Die Vorkommnisse der letzten Zeit bestätigen immer mehr die Vermutung, dass aus Kostengründen die Personaldecke auf niedrigstem Niveau gehalten wird. Bei eintretenden Unregelmäßigkeiten ist somit immer der Kunde, der sich eh nicht schlagkräftig wehren kann, der Leidtragende.

Main-Weser-Bahn Kassel - Gießen - Frankfurt RMV-Linie 30 Regionalexpress-Studentakt bis Marburg soll kommen

(jl) Die vom Regionalen Nahverkehrsverbund Marburg-Biedenkopf und der Stadt Marburg angestrebte Erweiterung des Regionalexpress-Studentakts über Gießen hinaus nach Marburg soll zum Fahrplanwechsel Ende 2014 umgesetzt werden. Auf der RMV-Regionalkonferenz



Die HLB-Züge sollen in Zukunft auch nach Marburg als Regionalexpress verkehren

im September blieb offen, ob bestimmte nachfragestarke Zeitlagen weiterhin mit Regionalbahnen bedient werden können. Die Fahrplaninitiative „Main-Weser-Bahn im Takt“ hatte auf Grund ihrer Zählung vom Feb. 2012 vorgeschlagen, dass die Züge Gießen ab 17.09 und 19.09 Uhr sowie Marburg ab 16.22 Uhr weiterhin als Regionalbahnen fahren sollen. In diesen Zeitlagen verkehrten schon vor Einführung der HLB-Züge Regionalbahnen. Der RMV prüft zur Zeit mit der Deutschen Bahn das Anliegen, weist aber auf Infrastrukturprobleme und Fahrzeugmangel in der Hauptverkehrszeit hin.

Gießen - Hanau: Talent 2 im Einsatz

(lk) Mittlerweile sind die restlichen Talent 2 Dreiteiler für das Netz Mittelhessen eingetroffen und auf der RB 33 Gießen – Friedberg – Hanau im Einsatz. Die Eindrücke sind überwiegend positiv, die Klimatisierung ist besser als in den Vorgängerfahrzeugen vom Typ ET 425/426 und auch das Fahrgastinformationssystem wurde überarbeitet. Mit den ausfahrbaren Trittstufen ist der Einstieg recht komforta-



Seit Mitte August werden auch bei den Regionalbahnen zwischen Gießen und Hanau die neuen Talent 2 - Triebwagen eingesetzt

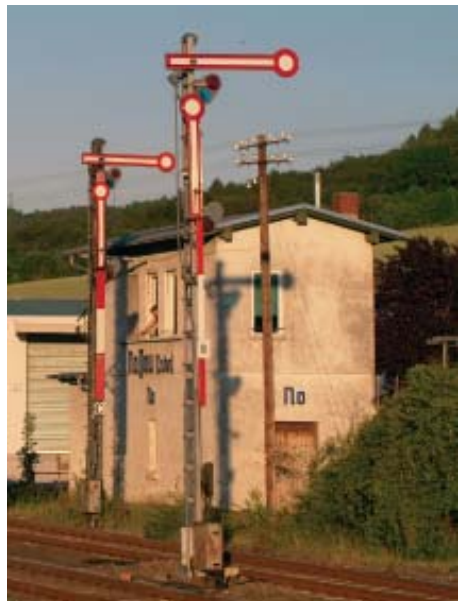
bel. An einigen Sitzen finden sich sogar Klapptische und Zeitungsnetze. Für die Sicherheit der Fahrgäste sorgen Videokameras und auch der Einsatz von Kundenbetreuern. Anfang September waren noch auf einigen Kursen die Vorgängerfahrzeuge unterwegs. Der Fahrgastverband zeigt sich erfreut, dass die Umstellung auf die neuen Fahrzeuge im gesamten Mittelhessennetz (zusätzlich Frankfurt – Dillenburg/Treysa) nahezu abgeschlossen ist.

Lahntalbahn Koblenz - Limburg - Gießen RMV-Linie 25 Inbetriebnahme ESTW Diez im August 2015?

(hpg) In einer Informationsveranstaltung der DB Netz AG wurden Mitte September die Verbands- und Ortsbürgermeister der an der Lahntalbahn liegenden Stationen über die Maßnahmen für die Errichtung eines elektronischen Stellwerks (ESTW) in Diez unterrichtet. Für den Wegfall der Stellwerke und des bislang in den Bahnhöfen tätigen Personals sind erhebliche Investitionen notwendig. Es müssen zahlreiche

Außen- und Mittelbahnsteige neu errichtet und die zukünftig notwendigen schienengleichen Überwege (Reisendenquerungen) mit hohem Aufwand technisch gesichert werden. Um Züge in Bad Ems beginnen und enden lassen zu können, wird ein signaltechnischer Umbau aus dem derzeitigen Haltepunkt wieder einen Bahnhof machen. Darüber hinaus erfolgt die Einbindung der Aartalbahn in Diez. Erstmals wurden jetzt auch Planungen vorgestellt, die für einen barrierefreien Umbau in Diez auf die bislang von der DB stets geforderten und der Stadt kategorisch abgelehnten Aufzüge verzichtet.

*Fallen bis 2015 weg: Alte Stellwerke im Lahntal, wie hier in Nassau
Foto: Ronny Michael Köppel*



Frankfurt - Niedernhausen - Limburg

RMV-Linie 20

Keine Finanzierungsbeteiligung für Umbau des Haltepunkts Lindenholzhausen

(hpg) Von der Deutschen Bahn werden die Gesamtkosten für den barrierefreien Umbau der beiden Bahnsteige am Haltepunkt Lindenholzhausen mit 1,4 Millionen Euro angesetzt, darin sind die von der Bahn veranschlagten Planungskosten mit 270.000 Euro enthalten.

Die DB will von den Baukosten lediglich einen Anteil in Höhe von 160.000 Euro, bei den Planungskosten von 40.000 Euro übernehmen. Von den verbleibenden 1,2 Mio. müsste die Stadt Limburg – nach Abzug eines Landeszuschusses für die Baukosten von bis zu 750.000 Euro und des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) für die Planungskosten in Höhe von 60.000 Euro – immerhin noch einen Betrag von 390.000 Euro selbst finanzieren. Dies lehnt der Magistrat aus „grundsätzlichen Erwägungen“ ab.

Die Stadt Limburg sieht gemäß § 8 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen die Deutsche Bahn in der Pflicht, als unmittelbare Körperschaft des Bundes entsprechend den allgemeinen anerkannten Regeln der Technik den Bahnhof barrierefrei zu gestalten, wenn große Um- oder Erweiterungsbauten stattfinden. Nach Auffassung des Magistrats müsste die Bahn, spätestens wenn eine

Es bleibt beim alten Bahnsteig: Die Stadt Limburg will nicht den größten Anteil an der Modernisierung bezahlen

Foto: Hans-Peter Günther

Erneuerung der Bahnsteige bzw. der wasser-gebundenen Beläge in den nächsten 10 bis 15 Jahren ansteht, von Gesetz wegen eine Erhöhung der Bahnsteige vornehmen. Aus welchem Grund die Kommune vorab für die Erneuerung der reinen Bahnanlage zuständig sein soll, erschließe sich dem Magistrat nicht.

Frankfurt

Neue Straßenbahnstrecke planfestgestellt

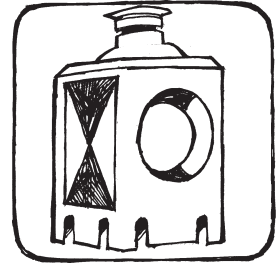
(ac) Der Planfeststellungsbeschluss für die geplante Straßenbahnstrecke durch die Stresemannallee ist ergangen. Das Regierungspräsidium in Darmstadt hat den Plan für den Neubau der oberirdischen Trasse zwischen den Knotenpunkten Stresemannallee/Gartenstraße und Stresemannallee/Mörfelder Landstraße genehmigt. Dadurch entsteht mit der verlängerten Linie 17 eine umsteigefreie Straßenbahnverbindung zwischen Rebstock, Hauptbahnhof und Neu-Isenburg. Wegen nachträglicher Änderungen beim Schallschutz hatte sich der Beschluss verzögert, so dass mit einjähriger Verspätung voraussichtlich im Frühjahr 2014 mit den Bauarbeiten begonnen werden kann.



Eine Liebeserklärung an den Ebbelweiexpress

(fl) Zu dem Liebenswertigsten, was Fahrgäste in Hessen finden können, gehört der Frankfurter Ebbelwei-Express. Und zu dem Skurrilsten sicher auch. Wo anders auf der Welt gibt es eine regelmäßig rollende Apfelwein-Kneipe? Anderswo gibt es ein Alkoholverbot in öffentlichen Verkehrsmitteln. Beim Eppelwei-Express ist sogar ein Fläschchen „Stoff“ oder besser „Stöffche“ im Fahrpreis inbegriffen. Und das zum günstigen Preis von 7 Euro pro Erwachsenen – Kinder zahlen weniger als die Hälfte und nicht etwa mehr als die Hälfte wie in manchem Verkehrsverbund.

Als die regelmäßigen Rundfahrten im Jahr 1977 starteten, hätte wohl niemand geglaubt, welcher Erfolg den Zügen beschert werden würde. Heute lernen regelmäßig Japanerinnen und Chinesen in den betagten Zweiachsern die hessische Antwort auf Reis- und Pflaumenwein kennen. Aber auch viele Hessen lieben Ihren „E-EX“ und mieten ihn sogar für eine Stadtrundfahrt zum Geburtstag, zur Goldenen Hochzeit oder einfach nur für nette Gäste.



Die Wagen sind zwar keine echten Hessen, sondern erblickten Anfang der 1950er Jahre in der rheinländischen „Düsseldorfer Waggonfabrik“ das Licht der Welt, sie sind aber über und über mit Frankfurter Motiven bemalt. Die Gestaltung hat schon zwei „Corporate-Design-Konzepte“ des Frankfurter Nahverkehrs überlebt. Heute stellt sie einen angenehmen Kontrast zum „Subaru-Vista-Blue“ dar, dieser Nicht-Fisch-Nicht-Fleisch-Farbe aller Bahnen und Busse der kleinen Metropole. Und innen erschallen noch immer die Lieder von Frau Rauscher aus der Klappergass oder der Hose, die am Kronleuchter hängt.

Möge der Ebbelwei-Express noch lange, lange durch Frankfurt schaukeln, als bunter Farbtupfer und als kulinarischer Botschafter in einer Stadt, die ebenso wie andere Städte, immer mehr von der gleichen System-Gastronomie geprägt wird. Und von der immer gleichförmigeren Glasfassaden-Architektur sowie von Bahnen und Bussen in langweiligen Unternehmensfarben.

*Der Ebbelweiexpress am
Frankfurter Römer
Foto: Friedrich Lang*



Broschüren und Schriften

Hauptbahnhof Frankfurt am Main - 125 Jahre

• 9,80

(Hager / Hallfahrt / Mahler / Ringat) Die Verkehrsdrehscheibe in der Mitte Deutschlands. 108 Seiten, viele Abbildungen, ca. 21 x 27 cm, gebunden. Verlag Bernd Neddermeyer, 2013.

Erfolgsgeschichte Taunusbahn

• 29,80

(Andreas Christopher, Walter Söhnlein) Von der Weiltalbahn, Homburg-Usinger Bahn und Solmsbachtalbahn zur Erfolgsgeschichte Taunusbahn. 160 Seiten, ca. 300 Abbildungen, zum größten Teil in Farbe, Format A4, fester Einband, Verlag Drehscheibe, 2013.

Hauptbahnhof Darmstadt

• 16,80

(Christian Bedeschinski) 100 Jahre im Dienst der Mobilität. 96 Seiten, ca. 111 Abbildungen, ca. 30 x 21 cm, gebunden. Verlag Bernd Neddermeyer, 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 93

Ort

Datum

Unterschrift

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

Einzugsermächtigung

Mit dem Bankinzug meines Mitgliedbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Konto-Nr.:

BLZ:

bei (Kreditinstitut):

in:

bin ich - bis auf Widerruf - einverstanden.

Ort

Datum

Unterschrift

