

# HESSEN SCHIENE

Nr. 95

April - Juni 2014



- Reaktivierung der Edertalbahn verzögert sich
- Seilbahnen als urbane Verkehrsmittel
- Deutscher Nahverkehrstag in Koblenz

**PROBAHN & BUS**  
Ihr Fahrgastverband

ZKZ 04032 D: 2,60 Euro





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,  
Jürgen Schmied, Stefan Sitzmann, Lars Kühnemund,  
Manuel Zimmermann, Horst Lorenz, Michael Laux,  
Christian Behrendt

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 02.06.2014

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,

vor der hessischen Landesregierung liegen anspruchsvolle Aufgaben. Die Stichwortliste sei nur angerissen: Bahnhofsm modernisierungen, Bundesverkehrswegeplan, Demografie, Elektromobilität, Ende von Straßenneu-, Flughafen aus- und Tunnelbaus um seiner selbst willen, Energiewende, Integraler Taktfahrplan, Lärmschutz (gefühlter wie realer), Mobilität für Alle, Naturschutzbelange, Öffentlichkeitsbeteiligung, ÖV-Finanzierung, Reaktivierungen, Tarifreform, Trassenfreihaltung.

Vor uns liegen Jahre so mancher Wahrheit, ein stoisches „weiter so“ wird es nicht geben. Dennoch: Die Eisenbahn ist älter als die Glühlampe, die einheitliche Zeit in Deutschland oder gar das Automobil. Sie könnte viel mehr als heute – wenn man sie nur endlich liebe.

Ein Rückblick auf die Wirtschaftskrise 2007: völlig unrealistische Erwartungshaltungen im Bereich Infrastruktur hatten eine Immobilienblase entstehen lassen, Bau und Kauf auf Pump ohne Blick auf längerfristige Bedarfsstrukturen haben sich später bitter gerächt. Frankfurt21 und Stuttgart21 lassen einmal mehr grüßen.

Zentrale Zukunftsaufgabe muss es sein, realistische Erwartungshaltungen zu entwickeln und Stufenlösungen umsetzen! Trotz allgemeinem Sparzwang im Verkehrsbereich muss gerade der ÖV zukunfts offen gestaltet werden. Bahn und Bus decken die tagtäglichen Mobilitätsbedürfnisse von heutigen und künftigen Kunden ab. Während bei Straße und Luftfahrt längst das Ende der Fahnenstange erreicht ist, leidet gerade die Schiene in Hessen nach Jahren des Stillstandes noch unter erheblichen Investitionsnachholbedarf.

Hessen hat die bundesweite Verantwortung, aus Stuttgart21 die Lehren zu ziehen. Mit einem Referenzprojekt zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Bahndreieck Spessart kann es gelingen, ländeübergreifend wichtige Ziele an zentraler Stelle im Netz gemeinsam mit Unterfranken zu verfolgen. Eine Ausdehnung auf Rhein-Neckar im Zuge der Ausbau-/Neubaustrecke nach Mannheim wäre zu wünschen, der Knoten Frankfurt muss zwingend in den Bundesverkehrswegeplan.

In der Realität zählt nur das Erreichte. Das Erzählte allein reicht nicht... Und so erwarten die Bürger zwar keine Wunder, aber mehr Ehrlichkeit, nachvollziehbare Prioritäten und insbesondere die Erkenntnis, dass im Mittelpunkt all der Pläne und Haushaltsansätze endlich wieder der Bahnkunde im Personen- wie im Güterverkehr stehen muss. Denn für ihn wird investiert, nicht für scherenbewaffnete Politiker auf dem Eröffnungsdauertrip.



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



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



DB errichtet Warteraum im Bahnhof Wilhelmshöhe ..... 7  
Rund um den Herkules wird ein Verkehrschaos befürchtet ..... 8  
Sinntal-Kreuzbergbahn in der Diskussion ..... 9  
Tagsüber steht die Zeit in Gersfeld ..... 10



Rhönbahn: Schlechte Fahrgastinformationen Schienenersatzverkehr ..... 11  
Gesamthafte Neugestaltung des Bahnhofsbereichs von Hünfeld ..... 13  
Ansturm auf Busse und Bahnen in Osthessen am Rosenmontag ..... 15  
Abbau von Serviceinfrastruktur in osthessischen Bahnhöfen schreitet voran ..... 16



Neu gestalteter Gießener Bahnhofsvorplatz eröffnet ..... 18  
Edertalbahn: Verzögerung bei der Reaktivierung ..... 21  
Draisinenfahrten auf der Westerwaldquerbahn ab Ostern ..... 24  
Positives Ergebnis der Lumdatalbahn-Untersuchung ..... 25



Neue Schnellbuslinie nach Bad Homburg kommt ..... 27  
Ländchesbahn: Statt Lint fahren GTW2/6 und Desiro ..... 28  
Neuer Verkehrsvertrag für die Dreieichbahn ..... 29  
Offenbacher Busverkehr vor Kürzungen ..... 31



Seilbahnen als urbane Verkehrsmittel ..... 32  
Landesgartenschau Gießen und der ÖPNV ..... 36  
Deutscher Nahverkehrstag in Koblenz ..... 39  
Neuer Fahrgastrekord spricht für Beliebtheit des Schienenverkehrs ..... 41  
Leserbrief: Fernbusse, ein neuer Heilsbringer? ..... 42  
Reisetipp: Simbach ..... 44  
Streckentelegramm ..... 44  
Schlusslicht ..... 50

---

*Titelbild: Ein Regionalexpress von Siegen nach Gießen fährt in Herborn ein*

*Rückseite: Der neue Wetzlarer Busbahnhof überzeugt auch bei Nacht durch seine gelungene  
Architektur Foto: Friedrich Lang*

*Alle Fotos ohne Namensnennung: Jürgen Lerch*

## **Unsere Treffen vor Ort:**

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



In dieser Onlineausgabe müssen die Termine aus  
technischen Gründen leider entfallen

## **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

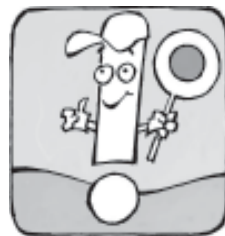
Bereich Südhessen und Rheinhessen  
Ansprechpartner: Wolfgang Klapdor  
Zeppelinstraße 16, 67578 Gimsheim  
Telefon 0177 788 118 2  
suedhessen@probahn-bus.org

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

## Vorbildlich: Die Ausflugsbroschüren des NVV

(fl) Zu Beginn der Ausflugssaison lohnt es wieder, einen Blick in die Freizeit-Broschüren des Nordhessischen Verkehrsverbundes zu werfen. Die kleinen Hefte sind ausgesprochen attraktiv gestaltet und bieten neben Informationen zu den Reisezielen auch kleine Wegeskizzen, Tipps zur Anreise und Wissenswertes über Tarife und Fahrpläne des NVV.

Derzeit sind noch die Auflagen des Jahres 2013 erhältlich. Es gibt die folgenden Titel: Schächte & Schlote, Museen & Kabinette, Schlösser & Burgen, Kirchen & Kloster, Entdecken & Erleben, Spiel & Spaß, Sonnen & Baden sowie Wandern & Radeln.



Unser Foto zeigt mit dem „Brauereimuseum Malsfeld“ ein Beispiel aus der Broschüre Schächte & Schlote, in der insgesamt 34 Orte der Industriegeschichte in ganz Nordhessen aufgelistet sind. Die Broschüren sind auch im Internet unter [www.nvv.de](http://www.nvv.de) und dort unter der Rubrik „Freizeit“ einsehbar.



## Sonderzüge aus dem Lumdatal zur Landesgartenschau

(ml, jl) Am Pfingstsonntag sollen nach aktuellen Planungen Sonderzüge mit Schienenbussen von Mainzlar nach Gießen verkehren. Sie ergänzen zwischen Lollar und Gießen die sonntags alle zwei Stunden fahrenden Züge des Mittelhessenexpress zum Stundentakt. Die Züge halten in Mainzlar, Daubringen, Lollar, Gießen-Oswaldsgarten (Gartenschau Gelände) und Gießen. Nähere Infos unter [www.lumdatalbahn.de](http://www.lumdatalbahn.de)

## DB errichtet Warteraum im Bahnhof Wilhelmshöhe

### Fahrgäste mussten über fünf Jahre in den Gängen frieren

(hh) Der 1991 errichtete Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe mit 10 Gleisen besaß zwischen dem Reisezentrum und dem ServicePoint einen Warteraum für die Fahrgäste. Im Jahr 2008 war die DB-Konzernleitung mehr an Pachteinnahmen aus Fast-Food-Restaurants interessiert als an frierenden Fahrgästen und entfernte den Warteraum.

Fahrgastverbände, Lokalpolitiker und der Seniorenbeirat der Stadt Kassel kritisierten diesen Missstand. Doch die Bahn erwies sich in dieser Frage als sehr hartleibig. Ein Wartesaal werde kaum benötigt, konterte ein Bahnsprecher noch vor zwei Jahren. Er meinte, die Umsteigezeiten hätten sich so verkürzt, dass es keine längeren Aufenthalte mehr gäbe. Sollten Fahrgäste doch auf einen verspäteten Zug warten müssen, biete der Bahnhof viele gastronomische Angebote.

Dabei übersah die DB aber zwei wichtige Dinge:

1. Man kann nicht jedem Fahrgast, der Esswaren bei sich hat und vielleicht rechnen muss (z.B. Familien mit Kindern) zumuten, einen Gastronomiebetrieb aufzusuchen.

2. Nicht immer gibt es kurze Umsteigezeiten, vor allem dann nicht, wenn ICE-Züge aus München oder Hamburg verspätet in Kassel-Wilhelmshöhe eintreffen und Anschlusszüge in Richtung Paderborn, Korbach, Gießen oder Bebra nicht warten können.



Inzwischen teilt der neue Bahnmanager Gerd Tucholka mit, dass sich der Warteraum im Zugangsbereich zu den Gleisen 7-10 befinden soll. Geplant sind



*Links und rechts der Eingangstüren soll je ein Glaspavillon mit sechs Sitzplätzen entstehen  
Foto: Hermann Hoffmann*

zwei Pavillons zu jeweils 20 Quadratmetern. Die Kosten betragen voraussichtlich

60.000 Euro. In den Pavillons sei Platz für insgesamt 12 Personen.

## Rund um den Herkules wird ein Verkehrschaos befürchtet

**(fl) Der Bergpark Wilhelmshöhe in Kassel gehört zu den Weltkulturerbe-Stätten und weist steigende Besucherzahlen auf. Besonders beliebt sind die mittwochs und sonntags stattfindenden Wasserspiele. Zahlreiche Besucherinnen und Besucher reisen mit dem PKW an.**

Über die Lösung der sich daraus ergebenden massiven Verkehrsprobleme wurde in den Wochen vor dem Beginn der Wasserspiel-Saison am 01.05.2014 heftig öffentlich debattiert. Bis zu 10.000 Besucher fanden sonntags in der Saison 2013 den Weg auf den Herkules.

Ein Verkehrskonzept für den Bergpark mit Stärkung des öffentlichen Verkehrs und möglicherweise mit einem Wiederaufbau der legendären Herkulesbahn wird von verschiedenen Verkehrs- und Umweltverbänden schon lange angemahnt. Die Befürchtungen über chaotische Zustände im PKW-Verkehr haben sich mehr und mehr bewahrheitet.

Unmittelbarer Auslöser der aktuellen Diskussion ist aber die Weigerung der Kasseler Verkehrsgesellschaft KVG, die Buslinie 23 wieder auf eigene Kosten fahren zu lassen. Die Linie 23 verband in den vergangenen Jahren unter anderem verschiedene Parkplatz-Standorte miteinander. Die KVG hatte sich den Verkehr nach eigenen Angaben 50.000 Euro pro Saison kosten lassen. Durch das hohe Fahrgastaufkommen war zeitweise ein personalintensiver Fahrschein-Vorverkauf außerhalb der Busse nötig gewesen, denn die Linie wurde überwiegend von Men-

schen ohne Zeitkarte oder vorher erworbener Einzel- bzw. Tageskarte genutzt.

Die KVG sieht die Museumslandschaft Hessen Kassel als Trägerin des Parks in der Pflicht. Sowohl die Stadt als auch die Verkehrsgesellschaft beklagen eine mangelnde Kooperationsbereitschaft der staatlichen Organisation. Eine Wiederauflage der Linie 23 ohne Zuschuss aus Wiesbaden lehnt die KVG ebenso ab wie einen dauerhaften Personaleinsatz zum Fahrscheinverkauf außerhalb der Busse. Der Vorschlag eines Kombitickets für Parkplatz- und Busnutzung wiederum blieb ohne Antwort aus Wiesbaden.

Für Pro Bahn & Bus bedeutet die Einführung einer „Parkplatz-Linie“ ohnehin nicht die Lösung der Verkehrsprobleme. Unser Verband steht hinter der Forderung, die Kasseler Straßenbahn zum Park hin zu verlängern, sei es auf der historischen Herkulesbahn-Trasse oder auch als Verlängerung der Linie 1 in denkmalgerechter Trassen-Ausführung bis in die Nähe des Schlosses Wilhelmshöhe.





## Sinntal-Kreuzbergbahn in der Diskussion

(fl) Die gut 30 Kilometer lange Sinntalbahn verbindet das hessische Jossa mit Bad Brückenau und Wildflecken in der Rhön. Jossa liegt an der klassischen Nord-Südstrecke Fulda – Gemünden – Würzburg, die heute dem Regional- und Güterverkehr dient. Der Personenverkehr wurde im Jahr 1988 eingestellt, der Güterverkehr folgte Ende 2001.

Seit der Stilllegung gab es mehrere Initiativen zur Wiederinbetriebnahme der Strecke. Unser Verband Pro Bahn & Bus schickte am 15. Juni 2002 eine GTW 2/6-Traktion auf die Strecke, um das touristische Potenzial aufzuzeigen und modernen Schienenverkehr zu präsentieren.

Die positiven Effekte für den Tourismus sind auch das Hauptargument des im Mai 2013 neu gegründeten Vereins Hessisch-Bayrische Sinntal-Kreuzbergbahn e.V. in der lebhaft geführten Diskussion um die Wiederinbetriebnahme der Bahn. Kooperationspartner des Vereins ist die Rhein-Sieg-Eisenbahn RSE. Die RSE als zugelassenes und etabliertes Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen ist bestrebt, die Strecke langfristig zu pachten und mit den Ehrenamtlichen vor Ort wieder in Betrieb

zu nehmen. Der Verein legt selbst kräftig Hand an und hat größere Teile der Strecke bereits von Bewuchs frei geschnitten.



Mittlerweile konnte das Entwidmungsverfahren für die Sinntalbahn gestoppt werden. Dabei war der Umbau der Trasse in einen Radwanderweg schon beschlossene Sache. Und diese Idee wollen auch heute noch manche Verantwortliche lieber verwirklicht sehen als einen zeitgemäßen Schienenverkehr. Die Diskussion um das Für und Wider der reaktivierten Sinntalbahn wird in der Lokalpresse derzeit kontrovers ausgetragen. Der Verein Hessisch Bayrische Sinntal-Kreuzbergbahn e.V. argumentiert, dass sich Bahn und Radtourismus ideal ergänzen,

denn die Sinntalbahn brächte die Gäste auf 630 Meter Höhe und in die Nähe des Haupt-Anziehungspunktes Kreuzberg. Nicht zuletzt deswegen dürfte der Kreuzberg



*Zugeteerter Bahnübergang an der Sinntal-Kreuzbergbahn Jossa - Wildflecken*

*Foto: Stefan Sitzmann*

Einzug in den Vereinsnamen gefunden haben.

Der Verein verweist auch auf andere positive Beispiele, in denen sich Bahn und Radverkehr gegenseitig befruchten, z.B. auf die Ilztalbahn bei Passau. Auch die hessische Rhönbahn-Strecke Fulda-Gersfeld weist erfreuliche Fahrgastzahlen auf und wird von Einheimischen wie auch von Gästen der Region gleichermaßen gut frequentiert. An Sonntagen werden während

der Fahrradsaison dort sogar Zusatzzüge gefahren. Über die Zukunft der Strecke Fulda-Gersfeld wurde zwei Jahrzehnte lang diskutiert, ehe sie wieder ein unverzichtbarer Teil der Verkehrs- und Tourismuslandschaft wurde.

Getragen wird der Verein Hessisch-Bayrische Sinnatal-Kreuzbergbahn e.V. von der Bund Naturschutz Kreisgruppe Bad Kissingen, dem VCD Kreisverband Mainfranken-Rhön und der PRO BAHN Bezirksgruppe Unterfranken.

## Tagsüber steht die Zeit in Gersfeld...

**(si) Es ist Montag, 3. März 2014 kurz vor 15 Uhr am Bahnhof in Gersfeld (Rhön). Die neue Bahnhofsuhr mit Sekundenzeiger zeigt hingegen standhaft 6.51 Uhr und bewegt sich keine Sekunde weiter. So oder ähnlich sieht es seit Wochen tagsüber am Gersfelder Bahnhof aus, nur die Standzeit der Uhr variiert von Tag zu Tag.**

Mysteriös, scheint die Zeit in der Rhön stehengeblieben zu sein? Wie lässt sich dieses Phänomen erklären, denn sobald die Dunkelheit hereinbricht, kommt wieder Leben in die Bahnhofsuhr? Ein Anruf bei der 3-S-Zentrale löst das Rätsel und sorgt für kopfschüttelnde Ernüchterung. Bei der Installation der neuen Uhr an einem Lichtmast am Bahnsteig, die alte Uhr hing dereinst am zum Verkauf stehenden Gebäude, hat man offenbar diese nicht richtig abgeschlossen. So bekommt die Uhr wohl nur dann Strom, wenn die Bahnsteigbeleuchtung wegen Dunkelheit eingeschaltet ist. Sobald es hell genug ist fehlt schlichtweg der Saft und die Zeiger bleiben stehen.

*Die Bahnhofsuhr in Gersfeld steht öfters, als sie geht*

*Foto: Stefan Sitzmann*

Unfassbar aber wahr! Diese Fehlschaltung dauert nunmehr schon einige Wochen an und sorgt nicht nur bei den Fahrgästen der Rhönbahn für Verwirrung – bleibt zu hoffen, dass man seitens der DB eine Lösung für den Tagesbetrieb findet... .



## Rhönbahn: Schlechte Fahrgastinformation beim Schienenersatzverkehr

(si) Am 1. und 2. März 2014 fanden seit längerem geplante Gleisbauarbeiten im Bereich des Bahnhofs Fulda statt. Aufgrund der Erneuerung einer Weiche im Bereich des Rhönbahnabzweigs bei Bronnzell wurde deshalb das komplette Wochenende Schienenersatzverkehr (SEV) mit Bussen entlang der Rhönbahn gefahren.

Dies funktionierte soweit auch reibungslos, nur die Fahrgastinformation entlang der Bahnstrecke liess erneut wieder sehr zu wünschen übrig. Zwar gab es in den RMV-Infokästen den SEV-Hinweis samt Fahrplan und Ersatzhaltestelle, jedoch die an den Stationen installierten Fahrgastinformationsdisplays zeigten permanent nur die aktuelle Uhrzeit an. Wofür hat man solche Technik installiert, wenn man an diesen Tagen nicht einfach im Wechsel durch das Display z.B. „Schienenersatzverkehr – Aushangpläne beachten!“ laufen lässt?

Resultat: Immer wieder nichtwissende Fahrgäste entlang des Schienenstrangs, die erst dann in den Infokästen schauen, als

*Gesperrter Bahnsteigzugang in Fulda, die zu beachtenden Ansagen erfolgten hier tadellos*



*Außer der aktuellen Uhrzeit erfährt man keine weiteren Informationen im Display der Fahrgastinformation*

ihr Rhönbahnzug nicht pünktlich am Bahnsteig erschien. Dann war es für den SEV zu spät, denn der fuhr wegen längerer Fahrzeit in der Regel schon ca. 10 Minuten früher als der Planzug von der Ersatzhaltestelle. Bei einem Zweistundentakt am Wochenende mussten deshalb viele Fahrgäste lange warten.

*Ein Bus des SEV an der Ersatzhaltestelle in Lütter, gut einen Kilometer vom eigentlichen Bahnhof entfernt*



Eine Reklamation durch Pro Bahn & Bus-Mitarbeiter bei der 3-S-Zentrale im Bahnhof Fulda führte auch nicht zur Änderung der Situation. Hier gab es lediglich die Aussage: „Der dafür zuständige Dispatcher in Frankfurt ist erst am Montag wieder da!“

Abgesehen davon gab es bisweilen wieder Irritationen über den jeweiligen

Standort der SEV-Haltestellen, da diese, bis auf einige Ausnahmen, nicht als solche gekennzeichnet sind. Auch die Fahrplaninformationsmedien sind etwas verwirrend. In einer RMV-Mobilfunkauskunft wurde als Haltestelle des SEV-Busses z.B. jeweils der Bahnhof angegeben, obwohl dies nicht mit der realen Situation übereinstimmte. Die vielen unterschiedlichen Informationen und Nichtinformationen sorgen bisweilen dann zwangsläufig für Verwirrung - dies müsste eigentlich nicht sein.



*Grund des Schienenersatzverkehrs waren umfangreiche Gleisbauarbeiten am Bahnhof Fulda sowie die Erneuerung einer Weiche im Bereich Bronnzell*

*4 Fotos: Stefan Sitzmann*

## Gesamthafte Neugestaltung des Bahnhofsbereichs von Hünfeld

(cb) Am 21. März 2014 fand in der ehemaligen Kreisstadt Hünfeld die Einweihungsfeier für die modernisierte Verkehrsstation statt. Nach Abschluss einiger noch ausstehenden und 2015 abzuschließenden Arbeiten am Vorplatz, dem Busbahnhof sowie der Treppe zur Kernstadt werden in Bahnhof und Umfeld insgesamt etwa 16,2 Mio Euro geflossen sein.

Die Bahnsteige wurden komplett erneuert und auf die im NVV-Bereich vorherrschende Regelhöhe von 55cm angehoben. Sechs Monitore sowie zusätzliche dynamische Schriftdisplay-Anzeigen sorgen für die aktuelle Fahrgastinformation.

Der Festakt war nicht nur für den nach 36 Jahren Amtszeit Ende März scheidenden langjährigen Bürgermeister, Dr. Eberhard Fennel (CDU), sondern auch für den dann ebenfalls in Ruhestand gehenden RMV-Geschäftsführer Klaus-Peter Güttler ein würdiger Abschied, der für die Fahrgäste zugleich den Beginn einer neuen Ära in puncto Aufenthaltsqualität und Mobilitätsbehinderten-Gerechtigkeit markierte. Fennel hatte das Projekt drei Jahr-

zehnte lang begleitet und vorangetrieben.

Susanne Kosinsky, Leiterin des Regionalbereiches Mitte von DB Station & Service, lobte insbesondere den umfassenden Planungsansatz, der neben der Modernisierung der Verkehrsstation auch das Empfangsgebäude, den Busbahnhof und das weitere Bahnhofsumfeld einbezogen hat. Bernhard Maßberg, Leiter der Abteilung Mobilität, Luftverkehr und Eisenbahnwesen im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, überbrachte die Grüße des verhinderten Staatsministers Tarek Al-Wazir. Er betonte den „langen Atem“, der bei Bahnprojekten oft nötig sei, war aber optimistisch, die Fertigstellung der ABS/

*v.l.n.r.: Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter für Hessen, Klaus-Peter Güttler, MdL Dr. Walter Arnold (CDU, Mitglied im Verkehrsausschuss), Bürgermeister Dr. Eberhard Fennel (CDU), Susanne Kosinsky, Leiterin Regionalbereich Mitte von DB Station und Service, Bernd Woide (CDU), Fuldaer Landrat, und Bernhard Maßberg, Abteilungsleiter im HMWEVL*





*Der Bahnhof Hünfeld bietet mit den stündlichen Cantus-Zügen Anschlüsse zum ICE-Bahnhof Fulda sowie Richtung Bad Hersfeld – Bebra – Kassel / Göttingen. 2 Fotos: Christian Behrendt*

NBS Fulda – Hanau noch im Amt – also innerhalb der kommenden 20 Jahre – zu erleben. Landrat Bernd Woide mahnte, den Fokus nicht ausschließlich auf den Ballungsraum Rhein-Main zu richten, da der Öffentliche Verkehr gerade auch im ländlichen Raum von erheblicher Bedeutung für die Mobilität der Menschen sei. RMV-Geschäftsführer Klaus-Peter Güttler benannte eine umfassende, sowohl fachliche wie auch politische Vorbereitung als Voraussetzung zum Gelingen eines solch komplexen Gesamtprojektes. Ebenso wichtig sei ein guter Geist vor Ort, „der sagt, wo es langgeht“.

Die eigentliche Feier fand im früheren Lokschuppen statt, der inzwischen – nach zeitweiser Nutzung als PKW-Durchfahrt – zu einem Veranstaltungsraum in Bahnhofsnähe umgebaut wurde. In der ehemaligen Güterabfertigung befindet sich eine

Fahrradstation - Hünfeld ist Ausgangspunkt für den Kegelspiel-Radweg. Im ehemaligen Wasserturm befindet sich ein kleines privates Bahnmuseum. All dies ist in wenigen Minuten fußläufig vom Bahnhof zu erreichen, dessen Empfangsgebäude aus dem Jahre 1860 vorbildlich restauriert wurde, wieder vollständig mit Leben erfüllt ist und den Fahrgästen zeitgemäße Aufenthaltsmöglichkeiten und Serviceleistungen bietet.

Der Personentunnel ist mit Motiven rund um Konrad Zuse, dem Erfinder des ersten frei programmierbaren Computers, versehen, der lange Jahre in Hünfeld gelebt hatte. Die Zugangsrampen zu den Bahnsteigen wurden von einem professionellen Graffiti-Künstler ebenfalls mit Zuse-Motiven gestaltet.

## Narren vernünftiger als ihr Ruf: Ansturm auf Busse und Bahnen in Osthessen am Rosenmontag

(si) Auch am Rosenmontag 2014 wurden die Bus- und Zugangebote in der osthessischen Region überaus stark nachgefragt. Aufgrund von zielgerichteten Publikationen hatten erneut viele Faschingsbegeisterte das Auto stehen gelassen und stattdessen den ÖPNV genutzt.

Auf Anregung von Pro Bahn & Bus hatte der RMV erstmals auf der Rhönbahn Fulda - Gersfeld den kurz vor 13 Uhr in der Domstadt ankommenden HLB-Zug auf Doppeltraktion verstärkt. Dies hat sich als überaus sinnvoll erwiesen, da dieser im Jahr zuvor buchstäblich aus allen Nähten zu platzen drohte. Hierfür nochmals ein herzliches Dankeschön an RMV und HLB für die problemlose und kurzfristige Realisierung. Auf der Vogelsbergbahn wird bereits seit geraumer Zeit an diesem Tag mit verstärkter Kapazität gefahren - die überwältigende Inanspruchnahme belegt dies eindrucksvoll.



*Auch am Lauterbacher Busbahnhof waren die Narren los auf dem Weg zum traditionellen Springerumzug nach Herbstein.*

*Ein Narrenstrom begibt sich auf den Inselbahnsteig im Bahnhof Lauterbach, um zum Rosenmontagszug nach Fulda zu fahren 2 Fotos: Stefan Sitzmann*



## Abbau von Serviceinfrastruktur in Bahnhöfen der Region schreitet voran

(si) Der permanente Abbau von Infrastruktur an kleinen Bahnhöfen und Haltepunkten gehört seit Jahren leider zum gewohnten Bild in der ÖPNV-Landschaft. Gab es früher, zumindest in den größeren Stationen, neben einem Personen besetzten Fahrkartenschalter auch die üblichen Serviceeinrichtungen für Reisende, wie z.B. ein öffentliches WC, Wartehallen, einen Postbriefkasten oder eine Telefonzelle in direkter Bahnhofsnähe, so sucht man dies als Reisender zwischenzeitlich oftmals vergeblich.

Anstelle des freundlichen Menschen hinter dem Schalterfenster steht nun ein unpersönlicher „High-Tech“ Fahrkartenautomat sowie im günstigsten Fall ein Fahrplaninformationskasten mit den notwendigen Grundinformationen über Tarif und Fahrplanangebot für den Bahnkunden bereit.

Bei Briefkasten und Telefonzelle zeichnet sich nunmehr ein größerer Kahlschlag ab. Der Grund hierfür, so könnte der Beobachter vorschnell feststellen, liegt an der mittlerweile viel zu geringen Frequenz. Sicherlich gab es Veränderungen in diesem Bereich, gerade der Boom im Mobil-

funk zeigt hier Wirkung. Allerdings steckt eine andere Entwicklung hinter diesen Abbaumaßnahmen: der verstärkte Verkauf von Bahnhöfen und damit die Umwandlung von öffentlichem in privaten Grund. Post und Telekom bauen, in der Regel ohne Rücksprache mit den betreffenden Kommunen, Briefkästen und Telefonzellen unmittelbar ab, wenn die Einrichtungen durch erfolgten Bahnhofsverkauf nunmehr auf privatem Grund stehen.

Da spielt auch die Frequenz eine eher untergeordnete Rolle. Das Versetzen des Standortes auf ein öffentliches Grundstück in Bahnhofsnähe erfolgt in der Regel (in

*Die Telefonzelle als  
Standardausstattung am  
Bahnhof gerät langsam ins  
Kippen*

*3 Fotos: Stefan Sitzmann*







*Zugemauerter Schalter und daneben ein Infokasten, so sieht heute Fahrgastinformation in der Region (Bahnhof Sterbfritz) aus*

ländlicheren Regionen) dann auch nicht, da zum Beispiel die Deutsche Telekom sich derartige Verlegungsmaßnahmen von Telekommunikationsanlagen durch Dritte zahlen lässt. Erfolgt dies nicht, dann ist der öffentliche Telefonstandort in Bahnhofsnähe dauerhaft weg, so wie erst jüngst in Grünberg, Bad Salzschlirf oder Hünfeld festzustellen war. Gerade heute, wo der ÖPNV-Kunde flexibel sein muss und viele Angebote in der Region mit Rufbus oder Anruf-Sammel-Taxi gefahren werden –

hier ist die telefonische Voranmeldung notwendiges Übel – ist die Vorhaltung einer öffentlichen Telekommunikationsanlage an Bahnhöfen und zentralen ÖPNV-Stationen (Busbahnhöfen) weiterhin wichtiger denn je. Ist der Akku oder das Guthaben des Mobiltelefons mal leer, dann steht man recht hilflos an immer mehr Bahnhöfen in unserem Land. Selbst das Absetzen von möglichen Notrufen ist dann einzig auf das Vorhandensein von Mobiltelefonen beschränkt. Das Sicherheitsempfinden der Bahnkunden leidet unter diesen Rückbaumaßnahmen der Telekom zusehens.

*Etwas robuster findet man die Situation im Bahnhof Schlüchtern vor: das Bahnhofsinnere eines Mittelzentrums und ehemalige Kreisstadt macht einen trostlosen und heruntergekommenen Eindruck. Persönliche Ansprache ist hier Fehlanzeige.*



## Neu gestalteter Gießener Bahnhofsvorplatz eröffnet

(fl) Vor rund 100 geladenen Gästen eröffnete die Gießener Oberbürgermeisterin Dietlind Grabe-Bolz am 13. Dezember 2013 den neu gestalteten Gießener Bahnhofsvorplatz. Für rund sechs Millionen Euro hat die Stadt den Platz in einer Bauzeit von rund 1,5 Jahren von Grund auf saniert und neu gestaltet. 2,4 Millionen Euro davon steuerte das Land Hessen im Rahmen der GVFG-Förderung dazu.

Der Gießener Bahnhof ist einer der größten Hessens, der täglich von rund 20.000 Menschen genutzt wird. Der neu gestaltete Platz vor dem historischen Empfangsgebäude, das als Kulturdenkmal geschützt ist, soll den Reisenden und täglichen Pendlern in und aus der Universitätsstadt mehr Komfort und Service eröffnen.

So befinden sich die Haltestellen der städtischen und regionalen Nahverkehrs-

unternehmen, geschützt durch verglaste Wartehallen, nun alle räumlich vor dem Bahnhof. Ab dem Frühjahr wird die Reisenden zusätzlich eine dynamische Fahrgastinformation über die aktuellen Ankunfts- und Abfahrtszeiten unterrichten. Rund 270 neue Fahrradstellplätze, davon ca. 180 überdacht, erleichtern den vielen radfahrenden Pend-



*Der modernisierte Gießener Bahnhofsvorplatz: Im Bild die Haltestellen der Regionalbusse, die Stadtbusse halten parallel zum Bahngleis weiter hinten*





*Die Haltestellen sind einfach eingerichtet. Einen Wetterschutz gibt es nur an den jeweils hinteren Haltestellenabschnitten*

lern in der Universitätsstadt den Übergang zur Bahn. Zusätzlich stellen DB AG und Stadt 36 abschließbare Fahrradboxen zur Miete zur Verfügung.

Platz ist auf dem Vorplatz nur für Taxen. Für das Bringen und Abholen von Bahn-Fahrgästen stehen für Mietwagen und Privat-Pkw rund 20 Kurzzeit-Parkplätze in der Bahnhofstraße zur Verfügung.

Mit der Neugestaltung des Platzes, der über viele Jahre aufgrund ungeordneter Verkehrsverhältnisse und schlechtem Zustand in der Kritik stand, ging eine jahrzehntelange Neu-Planungsgeschichte zu Ende. Der Planungsprozess kam durch die Finanznot der mittelhessischen Stadt im Jahre 2011 akut in Bedrängnis. Nach einer Verfügung der Finanzaufsicht musste die Stadt kostensparend umplanen und auf ein



*Die Stadtbushaltestellen befinden sich auf Höhe der Fußgängerbrücke über die Main-Weser-Bahn, sodass zu den Gleisen 1 bis 5 kurze Umsteigewege entstanden sind. Wegen eines Streiks fuhren am Aufnahmetag keine Stadtbusse (19. März 2014)*

ursprünglich geplantes Fahrradparkhaus sowie einen Anbau an der historischen Treppenanlage verzichten. Auch aus der

Bevölkerung gab es vor allem aufgrund der geplanten modernen Architektur Kritik.

## **Kommentar:**

### **An Schlichtheit nicht zu überbieten**

Der jetzt verwirklichte Entwurf ist an Schlichtheit kaum zu überbieten. Die Bussteige entsprechen den Anforderungen für mobilitätseingeschränkte Menschen, sind ansonsten aber mit einer Minimalausstattung versehen. Insbesondere bei den Stadtbus-Abfahrtsstellen entlang des Gleises 1 dürfte es in den Standard-Wartehallen bei Schlechtwetter eng werden.

Alle Attribute einer attraktiven Zentralhaltestellen-Gestaltung fehlen in Gießen. Es gibt keine größeren überdachten Flächen, keine großzügigen Wartebereiche – nichts. Dazu passt leider die große, völlig funktionslose Freifläche vor dem Empfangsgebäude, eine Wüste in grauem Stein. Hatte man in Gießen schon bei der Neugestaltung der wichtigen Haltestelle „Marktplatz“ vor wenigen Jahren eine wenig glückliche Hand, so muss der neue Bahnhofplatz leider ebenfalls in die Kategorie der misslungenen Plätze eingereiht werden.

Positiv fällt lediglich der kurze Umsteigeweg zwischen den am stärksten frequentierten Gleisen 1 bis 5 und den ebenfalls stark nachgefragten Stadtbuslinien auf. Auch zeigt das Bahnhofsgebäude durch den Entfall der architektonisch belanglosen Expressgut-Halle wieder sein geschlossenes Bild der Entstehungsjahre um 1910.

Es stellt sich die Frage, ob die Giessener Einfachlösung nur der Finanznot der Stadt zu verdanken ist, oder ob auch fehlender Gestaltungswille eine Rolle spielte. Die ungenutzte Freifläche vor dem Gebäude mag dem Wunsch geschuldet sein, das Bahnhofsgebäude als historisches Ensemble voll zur Geltung kommen zu lassen. Dabei wurde leider übersehen, dass ein Bahnhofsvorplatz in erster Linie eine Verkehrsanlage ist. Stadtseitig gehören Haltestellen möglichst nahe an das Empfangsgebäude, ebenso wie Vorfahrmöglichkeiten zum Bringen oder Abholen von Reisenden. Das war vor 100 Jahren nicht anders als heute. Damals fuhr die „Elektrische“ bis an das Bahnhofsgebäude heran, heute sollte es der Stadtbus sein.

Friedrich Lang

## Edertalbahn: Verzögerung bei der Reaktivierung

(js) Zu einem Dauerthema der Hessenschiene hat sich die Reaktivierung der Edertalbahn von Frankenberg nach Korbach entwickelt. Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) und Hans-Martin König, Leiter Infrastruktur der Kurhessenbahn informierten am 21. Januar 2014 darüber, dass sich die Wiederaufnahme des Zugverkehrs voraussichtlich um sechs Monate auf Juni 2015 verschieben wird.

Grund sind die aufwändigeren Sanierungsarbeiten an den beiden Itter-Tunneln. Der Zeitplan für die Reaktivierung war sehr ehrgeizig gesetzt, und schon bei den ersten Untersuchungen der beiden 115 Jahre alten Eisenbahntunnel waren Schäden entdeckt worden, die den Zeitplan sprengten. Ursprünglich sollten die Tunnelröhren lediglich in schadhafte Teilbereichen saniert werden. Jetzt hat sich ergeben, dass die Innenschalen beider Tunnel im Bereich der Portale durch Wassereintrüche stark durchfeuchtet sind, und damit das Mauerwerk großflächig saniert werden muss. Es sollen Drainagen in das Tunnelgewölbe eingebaut, und an eine neue Tunnelentwässerung angeschlossen werden. Zur Stabilisierung des Mauerwerkes wird anschließend eine Spritzbetonschale aufgebracht.

Während diese Arbeiten ausgeführt werden, soll parallel der Gleisumbau zwischen Frankenberg und Herzhausen erfolgen. Die Gleiserneuerung im Bereich von Itter kann jedoch erst nach Abschluss der Tunnelsanierung stattfinden.

In den Tagen nach Bekanntwerden der Verzögerung meldeten sich erwartungsgemäß die zahlreichen Kritiker wieder zu Wort, zu denen neben der CDU-Fraktion und Teilen der FWG des Kreistages, auch der „Arbeitskreis der Wirtschaft für

Kommunalfragen“ mit ihrem Sprecher Klaus Gantner gehörten. Erneut wurden Forderungen nach einem Stopp der Reaktivierung laut und der Sinn des Projekts in Frage gestellt. Armin Schwarz (CDU) forderte einen Baustopp und eine Revidierung des Kreistagsbeschlusses zur Streckenreaktivierung. Erst wenn neue Kostenberechnungen vorlägen, könne der Kreistag einen neuen Beschluss fassen.

Da der Kreistag Waldeck-Frankenberg die Informationen zur späteren Inbetriebnahme erst über die Zeitungen erfuhr, forderten die Grünen von Bahn und NVV eine zeitnahe Unterrichtung der Gremien über die Verzögerungen beim Projekt. Als Reaktion auf die Kritiker verweisen die Grünen-Politiker auf den gültigen Kreistagsbeschluss und erwarten einen zügigen Fortschritt der Arbeiten.

Brigitte Sude (CDU), Mitglied der Gemeindevertretung Vöhl, fordert den Nutzen-Kosten-Faktor (NKF) neu zu berechnen. Sie schreibt in der Lokalpresse, dass im Jahr 2007 von einer Reaktivierung abgesehen wurde, weil der NKF unter 1,0 lag. Erst die erneute Untersuchung im Jahr 2012 brachte den Faktor nach ihren Angaben auf den Wert von 1,18. Allerdings sei man seinerzeit von Investitionskosten in Höhe von 12,9 Mio. Euro ausgegangen, welche inzwischen auf 16,8 Mio. Euro ge-



*Solche Schotterberge erwarten den Bahnhof Frankenberg erneut beim Gleisumbau der Ebertalbahn. Wie bereits am 14. Juli 2013 bei Baumaßnahmen an der Burgwaldbahn, sollen die Arbeiten auch dieses Jahr von Frankenberg aus beginnen. Foto: Jürgen Schmied*

stiegen sind. Durch die zusätzlichen Arbeiten sei zu erwarten, dass die Kosten weiter steigen würden.

Am 6. Februar riefen Landrat Dr. Reinhard Kubat (SPD) und Erster Kreisbeigeordneter Jens Deutschendorf (Grüne) dazu auf, die Debatte zu versachlichen und wiesen auf die wirtschaftliche Bedeutung der Strecke hin. Es würden Millionen an Investitionsmitteln von Land und Bahn in den Landkreis geholt, um einen Lückenschluss zwischen dem Rhein-Main- und dem Rhein-Ruhr-Gebiet zu schaffen und mit der Anbindung des Nationalparks und des Skigebietes Willingen den Tourismus im Kreis zu stärken.

Nach Angaben der Kurhessenbahn und den jüngsten Kalkulationen des Planungsbüros soll es trotz der zusätzlich nötigen

Sanierungsarbeiten zu keinen Mehrkosten bei der Reaktivierung der Strecke kommen. Die höheren Ausgaben für die Tunnelanierung könnten durch Kostenreduzierungen in anderen Gewerken ausgeglichen werden. So waren die Kosten für Vegetationsrückschnitte niedriger, als ursprünglich kalkuliert.

Mitte Februar rollten die ersten Baumaschinen an begannen mit dem Vegetationsrückschnitt. Vor allem der nicht befahrene Abschnitt zwischen Herzhausen und Korbach-Süd war stark zugewachsen. Ab Mai sollen drei Bahnübergänge in Frankenberg erneuert werden und im Juni soll von Frankenberg aus der Gleisbau beginnen. Für den Sommer sind die Arbeiten an den beiden Itter-Tunneln vorgesehen sowie die Erneuerung des BÜ an der B 252 bei Dorffitter. Parallel dazu werden die

Bahnsteige der Unterwegs-Stationen erneuert. Im Herbst sollen auch die neuen P+R-Plätze entstehen. Für das Frühjahr 2015 bleibt dann noch der Gleisumbau zwischen Dorffitter und Korbach.

Im März 2014 wurde bekannt, dass die Kurhessenbahn den Haltepunkt Viermünden zum Kreuzungsbahnhof ausbauen wird. Begründet wird dies mit geplan-

ten Fahrplanänderungen in den kommenden Jahren an der Strecke Brilon-Wald - Dortmund. Andernfalls würden in Brilon-Wald Umsteigezeiten von bis zu einer Stunde entstehen. Außerdem können durch den Kreuzungsbahnhof Verspätungen leichter abgebaut sowie Sonderverkehre und Güterzüge leichter realisiert werden.

### **Kommentar: Ausbau der Burgwaldbahn**

Leider sorgt die zeitliche Verschiebung für „Wasser auf die Mühlen“ der Reaktivierungs-Gegner. Das Projekt wird nicht nur von einigen Politikern und Institutionen, sondern auch von einem Großteil der Bevölkerung abgelehnt. Diese nutzen natürlich jetzt wieder ihre Chance, um energisch auf die „Verschwendung von Steuergeldern“ hinzuweisen, und sehen für ihre Argumente eine erneute Bestätigung, um das Projekt torpedieren zu können.

Leider wird dabei allzu leicht vergessen, welchen Nutzen eine durchgehende Bahnverbindung durch den Landkreis Waldeck-Frankenberg bietet, zumal der Lückenschluss nicht nur eine Durchmesserlinie darstellt, sondern sich vom Knoten in der Kreisstadt Korbach in drei Himmelsrichtungen erstreckt. Es wäre müßig, hier erneut alle Argumente aufzählen zu wollen, die für die Reaktivierung der Bahnstrecke sprechen, sie wurden immer und immer wieder genannt.

Aufgrund der bekannten Brisanz der Streckenreaktivierung hätte dieses Missgeschick nicht passieren dürfen. Die beiden Tunnel waren bereits zu Betriebszeiten für ihre Wassereinbrüche gefürchtet, regelmäßig mussten im Winter Eiszapfen abgeschlagen werden, um den Zugbetrieb nicht zu gefährden. Die schon damals notwendige Sanierung wurde durchaus als ein Grund für die seinerzeitige Stilllegung der Strecke angeführt.

Hier wäre es dringend geboten gewesen, frühzeitig den tatsächlichen Umfang der Sanierungsarbeiten abzuklären. Für die Planer und beauftragten Ingenieurbüros ist das jetzige Ergebnis kein Ruhmesblatt, vor allem wenn sich nach Beginn der Arbeiten herausstellen sollte, dass weitere Schäden zu beseitigen sind. Diese Befürchtungen bestehen vor allem auf Seiten der Gegner.

Jürgen Schmied

## Draisinenfahrten auf der Westerwald-Querbahn ab Ostern

(mz) Nach jahrelangen Bemühungen des Vereines IG Westerwald-Querbahn (IWQ) e.V. zum Erhalt der Eisenbahnstrecke Westerburg - Rennerod ist die Strecke nun im Abschnitt von Fehl-Ritzhausen nach Rennerod für den Verkehr mit Handhebeldraisinen freigegeben.

Die ehrenamtlich tätigen Mitglieder der IWQ haben in den letzten Monaten keine Mühen gescheut, um den 6 Kilometer langen Abschnitt für diese im Hohen Westerwald einmalige Attraktion herzurichten. Zwei Handhebeldraisinen, die WWQ 1 und WWQ 2 wurden mit privater Unterstützung vom Verein angeschafft, auf denen bis zu acht Personen pro Draisine - vier an den Hebeln und vier sitzend - den Blick auf die intakte und abwechslungsreiche ländliche Natur entlang der Strecke genießen und die einzigartige Region des Hohen Westerwaldes erleben können.

Fahrten mit Handhebeldraisinen sind ein beliebter Spaß für Jung und Alt, der sich deutschlandweit auf verschiedenen Eisenbahnstrecken etabliert hat und nun auch im

Westerwald heimisch ist. Dabei ist die Westerwald-Querbahn nicht nur an den Westerwaldsteig angebunden, sondern verknüpft die einzelnen Attraktionen. Mittelfristig ist eine Inbetriebnahme bis zum Bf. Höhn geplant, auch das Erreichen des Bahnhofes Westerburg und eine Befahrbarkeit der gesamten 17 Kilometer soll nicht aussichtslos sein.

Die Infrastruktur der Eisenbahnstrecke ist durch den Pachtvertrag und die Übernahme durch die IWQ gesichert. Jetzt gilt es, das touristische Konzept des Vereines umzusetzen. Am 20. April 2014 finden ab 10 Uhr im Bahnhof Rennerod Draisinenfahrten statt. Die weiteren reservierungspflichtigen Fahrtermine werden auf der Homepage der IWQ ([www.westerwald-querbahn.de](http://www.westerwald-querbahn.de)) veröffentlicht.

*Draisine WWQ 1 (Baujahr 2013) auf der Nisterbrücke bei Neustadt Foto: Manuel Zimmermann*





## **Positives Ergebnis der Lumdatabahn-Untersuchung Landkreis Gießen und Anlieger-Kommunen bereiten weitere Schritte zur Reaktivierung vor**

(f1) Die im Jahr 2013 durchgeführte Vorstufenuntersuchung nach dem vereinfachten Projektdossierverfahren kommt zu einem positiven Ergebnis und bescheinigt der Bahnstrecke Lollar – Rabenau-Londorf gute Chancen im Personenverkehr. Mit der Untersuchung beauftragt war die IG Dreieich Bahn aus dem südhessischen Dreieich. Nun liegt die 71-seitige Vorstudie des Planungsbüros vor.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung macht genaue Vorgaben, wie Studien über Investitionen im öffentlichen Verkehr angelegt sein müssen. Unterschieden wird zwischen der „standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs und Folgekosten“ und dem daraus abgeleiteten „vereinfachten Projektdossierverfahren“. Das vereinfachte Projektdossierverfahren ist für kleinere Investitionen zulässig. Ebenso wie in der standardisierten Bewertung, die zur Erlangung von Zuschüssen bei Großprojekten des Öffentlichen Nahverkehrs notwendig ist, vergleicht auch das vereinfachte Projektdossierverfahren den volkswirtschaftlichen Nutzen mit den erforderlichen Investitionen. Dabei bezieht der volkswirtschaftliche Nutzen beispielsweise auch die Reduktion der Lärm- und Abgasbelastung oder die Vermeidung von Auto-Unfallopfern ein.

Für die Lumdatabahn wurde eine Mehrverkehrsquote von 1,04 gegenüber der reinen Busbedienung errechnet. Damit wäre in einer standardisierten Bewertung ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor zu erwarten. Die Kosten der Untersuchung teilten sich die vier Anliegerkommunen

Lollar, Staufenberg, Allendorf (Lumda) und Rabenau, der Landkreis Gießen und die Lumdatabahn AG.

Die zur Verfügung stehenden Mittel lieben nur die Untersuchung nach dem vereinfachten Projektdossierverfahren zu. Damit bleiben zunächst viele Fragen offen, denn es gibt in der Studie beispielsweise keine Aussagen zum verbleibenden Busverkehr. Besonders in Staufenberg und Lollar ist ausreichendes Potenzial für einen ergänzenden Busverkehr vorhanden. Der Siedlungsstruktur entsprechend bietet sich eine Ringlinie durch die Kernstädte Lollar und Staufenberg sowie die Stadtteile Mainzlar und Daubringen an. In Lollar ist ein Verknüpfungspunkt zwischen Bus und Bahn schon seit längerer Zeit geplant. Auch die Anbindung der Schulstandorte und die Verbindungen von Lollar in die nördliche und östliche Giessener Innenstadt bedürfen einer genaueren Betrachtung. Der Reisezeitvorteil der Lumdatabahn, besonders aus dem hinteren Lumdatal nach Gießen, ist der Untersuchung zu Folge aber so signifikant, dass die Züge auch dann ihre Kunden finden werden, wenn im Bereich der Städte Lollar und Staufenberg eine parallele Busbedienung verbleibt.



*Am 15. Februar 2014 führte eine Sonderfahrt auch auf die Gleise der Lumdatalbahn bis Mainzlar. Für den Streckenabschnitt weiter nach Londorf stehen die Reaktivierungschancen nicht schlecht*

Dr. Bernd Wieczorek (Lollar) in eine

Die Studie betrachtet ein Zugangebot, welches werktags im Halbstundentakt zwischen Gießen und Rabenau-Londorf verkehren würde. Die Stationen blieben die gleichen, ergänzt um einen neuen Haltepunkt Lollar Nord. Für Staufenberg-Treis bietet sich eine Verlagerung zum Ortszentrum hin an. Der Halbstundentakt ist das maximal mögliche Angebot, weil die Strecke Gießen-Lollar keine weiteren Züge verkraftet. Der Halbstundentakt orientiert sich ungefähr am heutigen Busangebot. Es war ausdrücklich nicht Auftrag der Studie ein abgespecktes Zugangebot, etwa im Stundentakt, zu betrachten oder eine Verkürzung der Zugstrecke auf den Abschnitt Gießen – Allendorf/Lumda zu untersuchen.

Mit dem positiven Untersuchungsergebnis ist es den Verantwortlichen möglich, beim Rhein-Main-Verkehrsverbund um Unterstützung bei der notwendigen detaillierten Betrachtung nachzusuchen. Es gibt eine grundsätzliche Einigkeit bei den Bürgermeistern Peter Gefeller (Staufenberg), Annette Bergen-Krause (Allendorf (Lumda)), Kurt Hillgärtner (Rabenau) und

weiterführende Untersuchung einzutreten. Diese Vorgehensweise wird auch von Gießens Landrätin Anita Schneider und vom Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe als dem lokalen ÖPNV-Aufgabenträger unterstützt. Die Gespräche mit dem RMV haben bereits im März 2014 begonnen.

Engagierte Bürgerinnen und Bürger werben seit gut zwei Jahrzehnten für die Lumdatalbahn-Reaktivierung. Seit fast ebenso langer Zeit flossen Aktionärs gelder der Lumdatalbahn AG in den Erhalt der Strecke und zuletzt auch in die jetzt abgeschlossene Studie. Die Aktionärs gelder werden aber in Kürze aufgebraucht sein, so dass sich für die weitere Arbeit im Lumdatal der Verein Lumdatalbahn e.V. gründete. Der Verein Lumdatalbahn e.V. und die Lumdatalbahn AG freuen sich, dass erstmals in der Geschichte der Reaktivierungsdiskussion eine Einigkeit bei allen Anlieger-Kommunen und dem Landkreis Gießen erreicht werden konnte. Die Ehrenamtlichen wünschen sich auch in die weiteren Planungsschritte einbezogen zu werden.

## Neue Schnellbuslinie nach Bad Homburg kommt – Probleme im Stadtbusverkehr Karben vor Lösung

(Ik) Pendler aus der südlichen Wetterau können sich freuen. Ab 30. Juni ist die Einrichtung einer regionalen Schnellbuslinie geplant, welche die bisher schon bestehende Linie 261 von Königstein - Bad Homburg bis nach Karben verlängern soll.

Wie aus Presseberichten zu entnehmen war, ist geplant, den Vertrag mit der Hessischen Landesbahn als Betreiberin zu erweitern, was ein langwieriges öffentliches Ausschreibungsverfahren vermeiden würde. Der RMV als zuständiger Besteller definiert die verlängerte Linie als eine „Erweiterung des bestehenden Vertrages“. Im Karbener Stadtgebiet sind der Bahnhof Groß-Karben (idealerweise mit Anschlüssen an den S-Bahn-Knoten), das Berufsbildungswerk Südhessen und die Sporthalle in Petterweil als Halte vorgesehen.

Der Bus soll in der Zeit zwischen 5.50 und 19.40 Uhr montags bis freitags stündlich verkehren, samstags dann im Zeitraum von 8 bis 20 Uhr. An Sonn- und Feiertagen ist kein Verkehr vorgesehen. Die Fahrzeit in der Relation Karben – Bad Homburg soll etwa 30 Minuten betragen.

Auf der Karbener Stadtbuslinie 26 (Rosbach – Karben – Bad Vilbel) gibt es ab Ende April neue Fahrpläne. Vorausgegangen war im Dezember 2013 eine Änderung der Taktung, welche längere Übergangszeiten am Bahnhof entstehen ließ, um sichere Anschlüsse an die S-Bahn herzustellen. Allerdings verlängerte sich hierbei die Wartezeit auf die S-Bahnen um teilweise über 15 Minuten und es hagelte Proteste der Pendler. Alle Beteiligten inklusive der für die Koordination der Verkehre zuständigen ZOV-Verkehr erarbei-

teten daher ein verbessertes Konzept. Die Buslinie 26 wird ab Ende April in zwei neue Linien aufgeteilt und erhält neue Bezeichnungen.

So verkehrt dann die neue Linie 73 zwischen Bahnhof Groß-Karben und Petterweil/Rosbach, während die Linie 74 Rendel/Gronau an den Bahnhof Groß-Karben anbindet. Die Linie 74 wird während der Zeit 6 bis 18 Uhr Gronau stündlich anfahren und dort Verknüpfungen entweder zur / von der Niddertalbahn oder zum / vom Vilbus 62 herstellen.

Beide neuen Buslinien werden am Bahnhof Groß-Karben wieder kürzere Übergangszeiten zwischen Bus und S-Bahn erhalten. Auch bei der Linie 7 (Karben – Friedberg) werden kleinere Fahrplananpassungen vorgenommen, da auch diese neu gestaltet wurde. Hierbei kam es aber zu weniger Problemen, da der Takt einfach der „realen“ Fahrzeit nach Friedberg angepasst wurde.

Pro Bahn & Bus ist gespannt auf die neue Regionalbuslinie und zeigt sich erfreut, dass auf lokaler Ebene zeitnah reagiert werden kann, wenn ein gut gemeintes neues Fahrplankonzept nicht funktioniert. Dabei zeigt sich, wie wichtig auch eine Beteiligung der Fahrgäste ist, denn diese sichern letztendlich die Arbeitsplätze vor Ort.

## **Statt Lint fahren GTW 2/6 und Desiro** **Ländchesbahn: Verkehrsvertrag mit vectus endet im Dezember –** **die Hessische Landesbahn übernimmt**

(hpg) Der zehnjährige Vertrag der vectus Verkehrsgesellschaft mbH endet zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014. Nach Entscheidung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) werden die Triebwagen-Leistungen auf der Strecke Wiesbaden – Niedernhausen (Ländchesbahn) – Limburg für die folgenden fünf Jahre von der Hessischen Landesbahn (HLB) erbracht.



Nach einer europaweiten Ausschreibung von mehreren Strecken im Taunus soll der zukünftige Betreiber ab Dezember 2019 mit einem langfristigen Vertrag die Zugleistungen erbringen. Die Zeit der grün-weißen Triebwagen im Taunus geht daher in absehbarer Zeit zu Ende.

Nach Aussage von vectus-Geschäftsführer Peter Runge ist derzeit bei der Firma Alstom in Braunschweig die Modernisierung und technische Umrüstung der bisher von Vectus eingesetzten Triebwagen (Lint 27 und 41) im Gange. Ab August 2015 werden alle Doppeltriebwagen sowie vier kurze Lint 27 im neuen (Eifel-) Westerwald-Sieg-Netz benötigt. Für die Taunusstrecke stehen weiterhin drei der vierachsigen Lint 27 zur Verfügung. Übergangsweise kommen auf der Strecke von Limburg über Niedernhausen nach Wiesbaden voraussichtlich bis Dezember 2015 dieselektrische HLB-Triebwagen der Firma Stadler zum Einsatz. Die Fahrzeuge vom Typ GTW 2/6 fahren für vectus seit Jahren hauptsächlich auf der Oberwesterwaldbahn, vereinzelt aber auch im Lahn-tal nach Koblenz.

### **Mit „Desiro“ ab Ende 2015**

Die Hessische Landesbahn setzt sechs Triebwagen der Firma Siemens vom Typ Desiro noch bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 auf der bayerischen Kahlgrundbahn und nach Hanau ein. Diese Fahrzeuge sollen anschließend und in den folgenden vier Jahren die Landeshauptstadt Wiesbaden mit Limburg verbinden. Noch offen ist, ob die Triebwagen von der Werkstatt in Limburg oder bei der HLB gewartet werden.

### **Veränderungen für DB-Werkstatt**

Den bislang bestehenden Vertrag für die Instandhaltung der vectus-Triebwagen in der Werkstatt von DB Regio Hessen in Limburg wird die Hessische Landesbahn nicht verlängern. Spätestens mit der Betriebsaufnahme im Westerwald-Sieg-Netz im August 2015 soll Werkstatt-Personal der HLB die Instandhaltung der Fahrzeuge in Siegen übernehmen.

Die DB-Werkstatt in Limburg wird stattdessen die Triebwagen von DB Regio Südwest betreuen, die schon ab dem Fahrplanwechsel im Dezember diesen Jahres zwischen Limburg, Koblenz, Andernach und Mayen zum Einsatz kommen sollen.

## Neuer Verkehrsvertrag für die Dreieichbahn

(fl) Nachdem die Ausschreibung für die Dreieichbahn durch die Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) erfolgreich abgeschlossen wurde hat am 1. April 2014 der neue Geschäftsführer des RMV, Dr. André Kavai, das Ergebnis präsentiert und gemeinsam mit der Vorsitzenden der Regionalleitung von DB Regio Hessen, Charlott Lutterbeck, sowie dem Regionalleiter Finanzen und Controlling von DB Regio Hessen, Christian Roth, den neuen Verkehrs-Service-Vertrag unterzeichnet. Ursprünglich war geplant, die Dreieichbahn gemeinsam mit der Odenwaldbahn und der Strecke nach Pfungstadt auszuschreiben.

Das neue Betriebsprogramm für die Dreieichbahn sieht neben einem verbesserten Verkehrs- und Serviceangebot den Einsatz neuer, komfortabler Fahrzeuge vor, die den vorgegebenen Ausstattungsstandard des RMV erfüllen. DB Regio Hessen hat deshalb beim polnischen Hersteller PESA (Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz Spolka Akcyjna) neue Dieseltriebzüge mit entsprechend hohen Qualitätskriterien bestellt. Für den Verkehr zwischen Frankfurt und Dieburg ist ab 30. Juni 2016 der Einsatz von zwei zweiteiligen und sieben dreiteiligen Triebwagen vom Typ „Link“ vorgesehen.

Die neuen Triebzüge verfügen über 110 beziehungsweise 160 Sitzplätze und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 140 Stundenkilometer. Die Fahrzeuge sind barrierefrei zugänglich und mit einer Behindertentoilette ausgestattet. Sie verfü-

gen über modernste Heizungs-, Klima- und Lüftungssysteme. Darüber hinaus sind sie mit einer Einstieghöhe von 600 Millimetern auf die Bahnsteige der Dreieichbahn optimiert, so dass ein sicheres und bequemes Ein- und Aussteigen möglich ist. An allen Einstiegsbereichen befinden sich ausfahrbare Schiebetritte, die den Einstieg im Falle eines horizontalen Spaltes erleichtern.

Im Eingangsbereich der Züge ist eine manuell ausklappbare Rampe untergebracht, die bei Bedarf durch das Zugpersonal bedient werden kann. Die Mehrzweckbereiche bieten Platz für zwei Rollstühle und insgesamt zwölf Fahrräder. Die Information der Fahrgäste erfolgt über ein optisch-akustisches Fahrgastinformationssystem. Zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens sind zudem alle Fahrzeuge mit Videokameras ausgestattet.



*Der neue Link der Firma Pesa hebt sich durch sein markantes Frontdesign von den bekannten Nahverkehrstriebwagen deutlich ab  
Bild: Deutsche Bahn*



*Die heutigen  
Triebwagen  
der Baureihe  
628 werden  
von der  
Dreieichbahn  
ab Mitte  
2016 ver-  
schwinden.*

*Foto:  
Andreas  
Burow*

Triebwagen des polnischen Herstellers PESA sollen erstmals im Juli 2014 nach Deutschland geliefert werden. Die Regentalbahn AG erwartet dann zwölf Fahrzeuge für die Oberpfälzische Linie Regensburg – Weiden – Marktredwitz – Schirnding. Die Deutsche Bahn AG hat mit dem polnischen Hersteller einen Rahmenvertrag für bis zu 470 Dieseltriebwagen abgeschlossen.

Die Fahrzeuge für die Dreieichbahn gehören zusammen mit den 36 Exemplaren für das Sauerland-Netz zu den ersten PESA-Triebwagen der Deutschen Bahn AG. 31 Fahrzeuge der zweiteiligen Variante wurden an die Tschechische Staatsbahn CD geliefert und befinden sich im Einsatz. PESA ist aus einem Reparaturwerk der Polnischen Staatsbahn hervorgegangen. Der Hersteller aus Bydgoszcz (Bromberg) erweitert ständig seine Produktpalette und liefert mittlerweile auch

Straßenbahnen für den osteuropäischen Markt. Eine Elektrolokomotive ist in Vorbereitung.

Für die Dreieichbahn-Triebwagen ist eine Investitionssumme von 30 Millionen Euro im Gespräch, entsprechend einem Stückpreis von 3,33 Millionen Euro (ohne Unterscheidung nach zwei- und dreiteiliger Variante, geliefert werden überwiegender Dreiteiler). Deutsche Bahn-Chef Dr. Rüdiger Grube hatte vor einiger Zeit angekündigt, den Kreis der Schienenfahrzeug-Lieferanten erweitern zu wollen, nachdem die traditionellen deutschen Hersteller immer wieder für Negativschlagzeilen bei Neufahrzeugen sorgten.

Auf der Dreieichbahn dürfte künftig ein Stundentakt mit regelmäßigen Verbindungen nach Frankfurt zur Anwendung kommen. Nähere Angaben konnte die RMV-Pressestelle bei Redaktionsschluss noch nicht machen.

## Offenbacher Busverkehr steht vor Kürzungen

(fl) Der Nahverkehrsplan 2013-2017 der Stadt Offenbach sieht Kürzungen im gesamten Liniennetz vor. Auch wenn sich das Netz insgesamt leicht erweitert, etwa durch die neue Linie 108 in den Hafen, so strebt die unter dem Schuttschild des Landes Hessen stehende Kommune doch deutliche Einsparungen bei den Nahverkehrsleistungen an.

Denn die Linienenerweiterungen dürfen nach Ansicht des Magistrates zu keinerlei Mehraufwendungen führen und müssen daher an anderer Stelle eingespart werden. Daher hat der Magistrat jetzt beantragt, dass es ab Dezember 2014 „nachfrageorientierte Kürzungen im gesamten Liniennetz“ der Offenbacher Stadtbusse geben soll.

Die geplanten Einsparungen basieren auf einer Fahrgastzählung, die im Februar und März 2013 in den Bussen im Offenbacher Stadtverkehr stattfand. „Wir haben uns alles genau angeschaut und jede einzelne Linie an jeder einzelnen Haltestelle geprüft“, betonte Anja Georgi, Geschäftsführerin von OVB und NiO (Offenbacher Verkehrsbetriebe und Nahverkehr in Offenbach – Bestellorganisation). „Im Rahmen der Zählung wurde an jeder Haltestelle erfasst, wie viele Menschen ein- und aussteigen oder auch noch im Bus sind. So können wir gut abschätzen, welche Abschnitte der einzelnen Linien zu welchen Zeiten des Tages wie stark genutzt werden.“ Denn: Von den Kürzungen sollen möglichst wenig Menschen betroffen sein; vor allem für Schüler, Berufstätige und Pendler gebe es keine Einschränkungen.

Das Angebot soll nun ab Ende 2014 in den Tagesrandzeiten reduziert wer-

den. So fahren die Busse montags bis freitags zwischen 4 und 6 Uhr (samstags bis 8 Uhr) sowie abends ab 18.30 Uhr nur noch alle halbe Stunde statt im 15-Minuten-Takt. Ausnahme ist die stark frequentierte Linie 101 aus Richtung Rumpenheim in die Innenstadt. Hinzu kommen viele kleine Kürzungen. Ein zweiter Teil der Reduzierungen erfolgt ab Ende 2015 in Verbindung mit der Linie 108, wenn diese über das Neubaugebiet Mainzer Ring / Bürgel Ost fährt.

Durch die Anpassungen ergibt sich ab Dezember 2015 ein Einsparvolumen gegenüber dem aktuell gültigen Nahverkehrsplan von 1,2 Millionen Euro, was die Mehrausgaben für die genannten infrastrukturellen Anbindungen mehr als kompensiert. Die Stadtverordneten müssen den geplanten Maßnahmen noch zustimmen. Die genannten Kürzungen im Linienverkehr betreffen nur die Busse der OVB. Alle anderen öffentlichen Verkehrsmittel sind davon ausgenommen. „Weitere Einschnitte sind für mich schwer vorstellbar“, betonte Oberbürgermeister Peter Schneider. „Denn wir brauchen ein Nahverkehrsangebot, das einer Großstadt würdig ist.“



Foto: F. Lang

## Seilbahnen als urbane Verkehrsmittel

(hpg, jl, wikipedia) Seilbahnen – besonders diejenigen mit Großraum-Kabinen – werden in der Regel als spektakuläre touristische Verkehrsmittel wahrgenommen, mit deren Hilfe hohe Berge oder Skigebiete erreicht werden können. Darüber hinaus spielen sie bei großen internationalen oder nationalen Veranstaltungen, wie der Expo oder Gartenschauen, eine gewisse Rolle. Häufig ist der Einsatz nach dem Ablauf des Ereignisses beendet und die Anlagen werden wieder demontiert.

Der Einsatz von Seilbahnen als „urbanem Verkehrsmittel“ steht – trotz hervorragender Erfolge und Öko-Bilanzen – noch in den Anfängen. Hoffnung machen Erfahrungen in südamerikanischen Städten, wie Caracas und Medellín. Dort erfüllen Seilbahnen innerstädtische Verkehrsaufgaben und verbinden vorher nur

schlecht oder kaum erschlossene Wohngebiete der einfachen Bevölkerung mit der Stadt oder Stationen von Bussen und Bahnen.

In der Stadt Portland (Oregon, USA) verbindet seit Dezember 2006 die „Portland Aerial Tram“ als 1.033 Meter lange Pendelbahn die im Tal gelegene Stadt mit einem großen Universitäts- und Klinikviertel. Die gemeinsam von der Universität (OHSU), der Stadt und Immobilieneigentümern finanzierte Bahn überwindet einen Höhenunterschied von 145 m. Die beiden je 78 Personen fassenden Kabinen laufen auf zwei Trageseilen und mit einem umlaufenden Zugseil. Nach langen, ausführlichen Diskussionen über verschiedene Optionen hatte man sich 1999 für eine Luftseilbahn als beste Verbindung entschieden. Ein internationaler Architektenwettbewerb endete 2003 mit Vergabe des Planungsauftrags. Die österreichische Firma Doppelmayr plante und erstellte die Anlage und ist aufgrund eines Vertrages auch für den Betrieb der Seil-



*Die Mürrenbahn im Berner Oberland transportiert neben Personen auch Güter und ist tariflich in das Schweizer Tarifsysteem voll integriert*



bahn verantwortlich. Bereits im Mai 2009 zählte die Seilbahn ihren dreimillionsten Passagier.

Auch in der Schweiz gibt es mehrere Seilbahnen, die die ÖPNV-Erschließung von Orten übernehmen, welche mit dem Bus nur schwer zu erreichen sind. So wird das Bergdorf Mürren im Berner Oberland über drei leistungsfähige Seilbahnen erschlossen, welche sogar einen Großteil des Güterverkehrs übernehmen. Auch im Rhonetal stellen mehrere Seilbahnen die Verbindung zwischen Bahnstationen und kleinen Orten her. Tariflich sind diese Bahnen voll in das Schweizer Tarifsystem integriert und können z.B. mit dem Generalabo (vergleichbar der Bahncard 100) ohne Aufpreis genutzt werden.

### **Standseilbahn zwischen Stadt und Wohngebiet**

Die deutsche Stadt Künzelsau liegt im recht engen Kochertal, deshalb hatte sich die Bebauung in der Vergangenheit immer weiter den Hang hinaufgearbeitet. 1990 fiel die Entscheidung für ein großes Neubaugebiet auf der Hohenloher Hochebene. Das Gebiet „Taläcker“ liegt unmittelbar am Talrand, jedoch ohne direkte Verbindung aus der Stadt. Der Autoverkehr

muss einen gegenüber der heutigen Bergbahnstrecke dreieinhalb mal so langen Umweg nehmen.

Die Stadt Künzelsau entschloss sich 1999, das Neubaugebiet mit damals 2400 Einwohnern durch eine Standseilbahn ans Stadtzentrum anzubinden. Über den Bau gab es eine Bürgerabstimmung, die knapp zugunsten der Bergbahn ausging. Mit beträchtlichen politischen Anstrengungen konnten erhebliche staatliche Zuschüsse gewonnen werden. Sogar gesetzliche Förderrichtlinien wurden geändert. Die Standseilbahn ist am 3. Oktober 1999 in Betrieb gegangen – ab 6. November 1999 im automatischen Betrieb. Als Linie 31 ist die Bahn in den Verkehrsverbund „Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr“ (H3NV) integriert. Auf 1034 m Länge überwindet sie 170 m Höhe mit maximal 33% Steigung.

Auch die 1979 in Betrieb genommene Kurwaldbahn in Bad Ems erfüllt eine wichtige innerstädtische Verbindung aus dem Lahntal zu den Kliniken auf der Bismarckhöhe. Mit einer maximalen Steigung



*Künzelsau mit der Strecke der Standseilbahn  
Foto: Klaus Föhl  
(Wikipedia)*

von 78 % überwindet die 2005 modernisierte Bahn einen Höhenunterschied von 132 Metern.

Seit Jahren wird in Marburg diskutiert, wie eine Verbesserung der Verbindung zwischen der Stadt und den Lahnbergen - mit der Universität und den Kliniken - zu erreichen ist. Der Auftrag für seriöse Untersuchungen zum Bau einer Seilbahnverbindung auf die Lahnberge ist Bestandteil des Koalitionsvertrages zwischen SPD und Grünen. Dafür wurden Finanzen im Haushalt eingestellt und eine Machbarkeitsstudie ist beauftragt.

Dennoch torpedieren einzelne SPD-Stadtverordnete offensichtlich das Projekt. Bei einem Parteitag der Marburger SPD wurde im März ein Antrag gegen den Bau der Seilbahn auf die Lahnberge nach Diskussionen mit großer Mehrheit verabschiedet. Bürgermeister Egon Vaupel (SPD) ist allerdings der Auffassung, dass ein solcher Parteitagsbeschluss für das Handeln von Magistrat und SPD-Fraktion ohne Belang sei.

Auch für Marburg scheint die Aussage von Prof. Heiner Monheim, Trier, zu gelten: „Noch stoßen urbane Seilbahnen vor allem an mentale Grenzen, weil sie sich viele Planer und Politiker mangels Erfahrung nicht vorstellen können.“

Für den 10. Deutschen Nahverkehrstag in Koblenz waren Seilbahnen ein Thema, denn hier konnten sich die Teilnehmer nicht nur mit der Theorie, sondern auch mit der Praxis auseinandersetzen.

### **Beispiel Koblenz – Bundesgartenschau 2011**

Die Anforderung an die Seilbahn Koblenz war die Verbindung der BUGA-Kernbereiche zwischen dem Rheinufer (Deutsches Eck) und dem Gartenschau-gelände auf dem Plateau der Festung Ehrenbreitstein. An den 185 Betriebstagen von April bis Oktober 2011 wurden 2 Mio. Besucher und damit rund 4 Mio. Fahrgäste erwartet. An Spitzentagen sollten bis zu 40.000 Besucher transportiert werden. Besonders wichtig: Es entstehen keine Kosten für die öffentliche Hand.



Die Realität überstieg die Prognosen jedoch deutlich: Tatsächlich kamen 3.57 Mio. Besucher, daraus ergaben sich 5.9 Mio. Fahrgäste – und an Spit-

*Seilbahn in Koblenz: Gebaut zur Buga 2011, sollte sie ursprünglich nur bis 2013 betrieben werden. Aufgrund des großen Erfolgs ist der Betrieb mittlerweile bis 2026 genehmigt*

*Foto: Hans-Peter Günther*



*Die Seilbahn in Koblenz verbindet die Innenstadt (links) mit der Festung Ehrenbreitstein  
Foto: Wikipedia, Holger Weinandt*

zentagen wurden bis zu 50.000 Personen über das Rheintal befördert.

Um die BUGA-Bereiche mit einem Bus-Shuttle zur verbinden wären zwischen 1.000 und 1.500 Fahrten pro Tag im 1 bis 1,5 Minutentakt erforderlich gewesen. Die steigungsreiche Strecke von sieben Kilometern Länge hätte 25 Minuten Fahrzeit erfordert. Die Seilbahn benötigt stattdessen lediglich vier Minuten Fahrzeit – mit spektakulärer Aussicht – bei einer Länge von 950 m. Bei einer Förderleistung von bis zu 7.600 Personen pro Stunde starteten die insgesamt 18 Kabinen alle 30 Sekunden. Dabei wurde ein barrierefreier Betrieb erreicht, mit dem nicht nur Kinderwagen, Fahrräder und Rollatoren, sondern selbst schwere E-Rollstühle, befördert werden konnten.

*Bequemer Ein-/Ausstieg ohne Stufen  
Foto: Hans-Peter Günther*



## **Geringe Energie – keine lokalen Emissionen**

Die benötigte Energie für den Seilbahnbetrieb während der BUGA 2011 betrug 401,75 MWh. In der Ökobilanz der BUGA Koblenz GmbH, angepasst an den tatsächlichen Verbrauch der Seilbahn, hätte der Energieaufwand für einen Bus-Pendelverkehr mit 32.280 MWh etwa um das achtzigfache höher gelegen und den Verbrauch von rund 3.26 Mio. Liter Diesel erfordert. Die lokalen Emissionen hätten bei 7.050 t CO<sub>2</sub>, 46.210 kg Stickoxyden (NO<sub>x</sub>) und 518 kg Staub-/Ruß-Partikeln gelegen.

## Landesgartenschau Gießen und der ÖPNV

(hpg) „Auf zu neuen Ufern!“ Diesem Motto hat sich die Landesgartenschau (LGS) Gießen 2014 verschrieben, doch davon ist - zumindest für den Bereich des ÖPNV - wenig zu erkennen. Auf der Internetseite heißt es unter Anreise: „Dank der zentralen Lage und der hervorragenden Verkehrsanbindungen ist Gießen aus allen Richtungen leicht erreichbar - mit dem Auto, mit dem Zug oder auch mit dem öffentlichen Nahverkehr.“

Es folgen detaillierte Angaben zur Erreichbarkeit über die Autobahnen A5, A45, A3 und den „Gießener Ring“ und der Hinweis: „Zur Landesgartenschau werden Sie über ein Leitsystem bequem zu den Parkplätzen geleitet. Es werden ausreichend Parkmöglichkeiten am Eingang Wissenschaftsachse vorhanden sein.“

Am unteren Ende der Seite dann kurz und knapp: Anreise mit dem Zug: Bahnanschlüsse

- Richtung Nord-West und Süd-Ost (Köln - Hagen - Frankfurt),
- Richtung Ost-West (Lahntalbahnhof Koblenz - Limburg - Gießen - Fulda)

- Richtung Nord-Ost (Main-Weser-Bahn Frankfurt - Gießen - Marburg - Kassel)



Trotz der vielen Himmelsrichtungen kommen weder die Strecken aus dem oberen Lahntal oder dem Burgwald, noch die Lahn-Kinzig-Bahn oder die Vogelsbergbahn vor, die dem Lahntal zugeordnet wurde. Immerhin wurde nach unserer Kritik inzwischen ein Link auf die Fahrplanauskunft der Deutschen Bahn gesetzt mit dem voreingestellten Ziel: „Landgericht, Gießen“. Eine Fahrpreisauskunft ist dort jedoch nicht möglich, Hinweise auf regionale

Angebote, wie das Hessenticket, fehlen. Laut Pressesprecherin der LGS sei man gerne bereit, einen zusätzlichen Link auch auf die Seite des



*Der Bahnhof in Gießen ist der Knotenpunkt des Schienenverkehrs in Mittelhessen. Von hier aus fährt die Stadtbuslinie 5 zum Ausstellungsgelände*

*Cosmeenwiese  
auf dem  
Gelände der  
Landesgarten-  
schau in  
Gießen*

*Foto:  
Landesgarten-  
schau Gießen  
2014 GmbH*



RMV zu setzen, wenn er mit den entsprechenden Voreinstellungen zur Verfügung gestellt würde.

### **LGS – ein „Störfaktor“?**

Mitte November 2013 hatte es nach Auskunft des RMV von Seiten der Landesgartenschau bzw. der Stadt Gießen noch keine Gespräche gegeben. Nach Aussage der RMV-Pressestelle war es zu diesem Zeitpunkt für die Einführung eines Kombi-tickets bereits zu spät. Außerdem hatte der RMV Bedenken gegen eine solche Kombi-Lösung, da die Gefahr der unberechtigten Nutzung über den langen Zeitraum zu groß sei.

Auch über die zusätzliche Bedienung des für die Gartenschau wesentlichen Haltepunkts Gießen-Oswaldsgarten konnten keine Vereinbarungen getroffen werden. Er wird im aktuellen Fahrplan samstags bis 17.42 Uhr stündlich, danach und sonntags sogar nur alle zwei Stunden von

RE-Zügen der Main-Weser-Bahn bedient. Auf unsere erneute Nachfrage Ende März hieß es von Seiten der Landesgartenschau, die Organisatoren verhandelten noch mit DB Regio, die ihrerseits auch die HLB einbeziehen würde. Beim RMV war über solche Verhandlungen nichts bekannt und auch keine Ausweitung der Bedienung vereinbart. Die Stadtwerke Gießen (SWG) – als „Premiumpartner der LGS“ – haben einen ihrer Gelenkbusse optisch umgerüstet und neu beklebt. „Eingehüllt in ein grünes Gewand“ ist er seit Ende März auf einigen Linien der SWG unterwegs.

Dass es auch anders ging, zeigte die Landesgartenschau 2010 in Bad Nauheim. Dort hatten dieselben Planer, die jetzt auch die LGS in Gießen organisieren, wohl frühzeitiger mit dem RMV bzw. der DB gesprochen, mit dem Ergebnis, dass S-Bahnzüge der S6 an den besuchsstarken Wochenenden und Feiertagen über Friedberg bis Bad Nauheim verlängert wurden.

## Landesgartenschauen 2014 – Ein Vergleich

Außer in Gießen finden noch vier weitere Landesgartenschauen (LGS) in diesem Jahr statt.

- Bei der Landesgartenschau Nordrhein-Westfalen in Zülpich stehen Bus und Bahn nicht nur an erster Stelle der Anreisebeschreibung. An Sonn- und Feiertagen verkehren dort auf der Bördebahn (Düren–Zülpich–Euskirchen) auch Zubringerzüge. Die Fahrten des „Eifel-Börde-Express“ sind nur durch das Engagement ehrenamtlicher Kräfte der „Interessengemeinschaft Rurtalbahn e.V.“ möglich, deren Ziel die Reaktivierung der 1983 im Personenverkehr stillgelegten Strecke ist. Während der LGS sind zwei KombiTickets – für den Nah- bzw. Fernbereich – an den Ticketautomaten der Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet von Verkehrsverbund Rhein-Sieg und Aachener Verkehrsverbund erhältlich.
- Beispielhaft - auch in Hinsicht auf die Anreisebeschreibungen - ist die baden-württembergische LGS in Schwäbisch Gmünd, die besonders im Zeichen der Elektromobilität steht. Einziges Manko: Der Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) endet eine Station vor Schwäbisch Gmünd und erfordert den „Nachkauf“ eines zweiten Tickets, da man sich nicht auf eine praktikable Lösung einigen konnte. Reisende mit Baden-Württemberg- oder Metropol-Tickets erhalten zwei Euro Rabatt auf die Tageskarte.
- Das bayerische Deggendorf listet zwar die Anreise per Bahn an erster Stelle auf, es gibt aber weder eine Verknüpfung auf ein Auskunftportal noch einen Routenplaner. Ermäßigungen für ÖPNV-Nutzer sind nicht erkennbar.
- In Niedersachsen erhalten Landesgartenschauen keine finanzielle Unterstützung ihres Bundeslandes, so auch in Papenburg. Daher sind die Mittel begrenzt. Dennoch hätten in die Skizze zur Anreise nicht nur Autobahnen und ein Routenplaner, sondern auch die Bahnstrecken und ein Link zur Fahrplanauskunft aufgenommen werden können. Auch hier sind keine Ermäßigungen für ÖPNV-Nutzer erkennbar.

# HESSENSCHIENE-ABO

für 18 Euro 2 Jahre druckfrisch nach Hause  
Bestellungen bitte an die Landesgeschäftsstelle in Lauterbach!

## Deutscher Nahverkehrstag in Koblenz Rund 700 Besucher nahmen an Messe und Kongress teil

(hpg) Unter dem Motto „20 Jahre Regionalisierung – Zeit für Veränderung?“ fand vom 19. bis 21. März der 10. Deutsche Nahverkehrstag in Koblenz statt. In der Rhein-Mosel-Halle kamen rund 700 Experten, Aussteller und Kongress-Teilnehmer aus dem In- und Ausland zusammen.

Sie beschäftigten sich mit den Themen des Nahverkehrs auf Schiene und Straße – von aktuellen Fragen des Wettbewerbs im SPNV, dem Abbau von Zugangshürden zum ÖPNV für Kunden, speziellen Problemen mittelständischer Verkehrsunternehmen bis hin zur Personalknappheit und dem Fernbusverkehr. Zahlreiche Themenforen, Fachvorträge, Podiumsdiskussionen und auch Exkursionen sowie eine vielseitige Fachmesse boten die Möglichkeit zu Informationen und Austausch.

In Vorträgen und Diskussionen wurden unter anderem Fragen zur Finanzierung von Schülerverkehren oder Ausschreibungen von Busleistungen im ländlichen Raum, zur Tarifreue im Busverkehr, aber auch der Einsatz von Seilbahnen im Nahverkehr oder innovative Projekte, wie induktionsgeführte Busse oder neue Treibstoffe, behandelt.

Seit 1996 trifft sich die Fachwelt des ÖPNV bei der alle zwei Jahre in Rhein-

*Im großen Saal sowie in rund zehn weiteren Tagungsräumen in der komplett erneuerten Rhein-Mosel-Halle fanden an zwei Tagen hochkarätig besetzte Podiumsdiskussionen und Vorträge statt. 2 Fotos: Hans-Peter Günther*





*DB Vertrieb stellte beim Nahverkehrstag das Video-Reisezentrum als innovative Service-Alternative für den ländlichen Raum vor. Mit fünf Pilotstationen im Schwarzwald wurden seit April 2013 positive Erfahrungen gesammelt. Eine Ausweitung des Angebotes ist in Planung*

land-Pfalz stattfindenden Veranstaltung. In diesem Jahr wurde die vor 20 Jahren mit der Bahnreform begonnene Regionalisierung des Nahverkehrs und der damit verbundene Wettbewerb - vor allem im SPNV - in den Mittelpunkt gestellt. Außerdem wurden beispielsweise die besonderen Bedingungen mittelständischer Verkehrsunternehmen im Wettbewerbsmarkt, Fahrzeugfragen sowie Kundenwünsche an einen zeitgemäßen Nahverkehr thematisiert. Hierzu waren Entscheider der Branche und namhafte Verkehrsexperten aus Industrie, Politik und Wissenschaft zu hören.

Die Veranstaltung, die zu einem der

wichtigsten Kongresse des ÖPNV gehört, wird unter anderem ausgerichtet vom Land Rheinland-Pfalz, der DB AG, der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV) und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Darüber hinaus engagierten sich die Verbände des Verkehrsgewerbes Rheinland-Pfalz und aus dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer, die Luxemburgischen Bahn (CFL) und die NETTNERA Deutschland GmbH sowie die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH. Auch der Deutsche Bahnkunden-Verband war mit einem größeren Info-Stand in der Rhein-Mosel-Halle vertreten.



## Neuer Fahrgastrekord spricht für die Beliebtheit des Schienenverkehrs

(fl) Im Jahr 2013 fuhren in Deutschland über 11,0 Milliarden Fahrgäste im Linienverkehr mit Bussen und Bahnen. Damit wurde ein neuer Fahrgastrekord erzielt. Durchschnittlich nutzten rund 30 Millionen Fahrgäste pro Tag die Angebote im Linienverkehr. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) aufgrund vorläufiger Ergebnisse weiter mitteilt, nahm die Zahl der Fahrgäste gegenüber 2012 um 0,5 % zu.

Im Jahr 2013 beförderten die Unternehmen im Nahverkehr 10,9 Milliarden Fahrgäste, das waren 0,5 % mehr als im Jahr 2012. Dabei legte insbesondere der Eisenbahnnahverkehr zu: 2,4 Milliarden Fahrgäste nutzten Eisenbahnen und S-Bahnen (+ 1,5 %). Mit Straßen-, Stadt- und U-Bahnen fuhren knapp 3,8 Milliarden Fahrgäste (+ 0,5 %). Im Busverkehr blieben dagegen die Fahrgastzahlen mit 5,3 Milliarden konstant.

Die Zahl der Fahrgäste im Linienverkehr steigt kontinuierlich an. Gegenüber 2004 – dem ersten Jahr, für das vergleichbare Daten vorliegen – war das Fahrgastaufkommen im Jahr 2013 um fast eine Milliarde höher (+ 9,6 %). Besonders

starke Zuwächse gab es in diesem Zeitraum beim Eisenbahnnahverkehr (+ 25,3 %) und bei Straßenbahnen (+ 12,4 %); dagegen verzeichnete der Nahverkehr mit Omnibussen nur einen moderaten Anstieg (+ 1,7 %).

Im Fernverkehr stieg im Jahr 2013 die Zahl der Fahrgäste gegenüber 2012 um 0,3 % auf 134 Millionen. Dabei blieb – trotz der durch das Hochwasser im Juni 2013 verursachten Verkehrsbehinderungen – in den Fernzügen der Eisenbahn die Zahl der Reisenden mit 131 Millionen gegenüber dem Vorjahr konstant. Der Linienfernverkehr mit Omnibussen ist nach der Liberalisierung zum Jahresanfang 2013 stark gewachsen. Die Anfang 2013 existenten

*Schnelle Züge, wie hier die Regionalexpresslinie Kassel - Frankfurt bei der Einfahrt in Gießen, sind für viele Fahrgäste attraktiv*



und somit in der Statistik berücksichtigten Unternehmen konnten ihr Fahrgastaufkommen um 13 % auf 2,8 Millionen steigern.

Die Zahlen untermauern die Forderung unseres Verbandes, wonach der öffentliche Verkehr als Schienenverkehr angeboten werden soll, wo immer es wirtschaftlich sinnvoll erscheint. Gerade im ländlichen Raum geht die Schere zwischen der Bahn- und Busnachfrage weit auseinander. Schnelle Verbindungen auf der Schiene finden ihre Kunden, während die Busse und auch die neueren bedarfsorientierten Systeme meist allenfalls von Personen genutzt werden, die keine andere Wahlmöglichkeit haben. Nahverkehr braucht eine bestimmte Qualität und eine be-

stimmte Geschwindigkeit, wenn er erfolgreich sein soll.

Diese Merkmale sind mit Bussen kaum erzielbar. Für ländliche Städte und Gemeinden stellt der Anschluss an ein hochwertiges öffentliches Verkehrsmittel mittlerweile ein nicht zu unterschätzendes Qualitätsmerkmal dar. Pro Bahn & Bus fordert, alle reaktivierbaren Strecken in Hessen auf ihren Verkehrswert hin zu untersuchen, denn häufig fanden die letzten Kosten- Nutzen- Bewertungen vor dem deutlichen Anstieg der Fahrgastnachfrage im Schienenverkehr statt. Strecken wie die Lumdatalbahn, die Aartalbahn oder die Verbindung nach Bad Orb sind heute ganz anders zu betrachten als noch vor einem Jahrzehnt.

## Leserbrief

### **Fernbusse, ein neuer Heilsbringer? – Ein Widerspruch**

Mit seinem Artikel „Auf neuen Wegen – Fernbusse sind eine interessante Alternative zur Bahn“ (Hessen Schiene Nr. 93, S. 34-37) bricht Autor „Karl Schmidt“ (Pseudonym) eine Lanze für die seit 1. Januar 2013 in Deutschland zulässigen und folglich zunehmend verkehrenden Fernbusse. Der Abdruck dieses seines Artikels in der „Hessen Schiene“ erscheint mehr als überraschend, denn den Aussagen dieses Autors ist nicht nur im Detail, sondern bereits in seiner gesamten Intention zu widersprechen:

Zunächst ist festzustellen, dass es keinen „steuerlich bezuschussten Nahverkehrstarif“ gibt, von dem allein die Deutsche Bahn AG profitiere. Richtig ist vielmehr, dass der Nahverkehr bis 50 km nur mit dem reduzierten Umsatzsteuersatz von 7 % belastet ist. Dies gilt indessen für jeden Anbieter von Verkehrsleistungen bis 50 km, selbst Taxis. Zu widersprechen ist zudem „Karl Schmidts“ Behauptung einer „Kapitalprivatisierung“ der DB, die dazu geführt hätte, dass diese (nunmehr) keine Ziele der Daseinsfürsorge verfolge. Die DB gehört jedoch bekanntlich zu 100 % dem Bund und ist damit eben nicht „privatisiert“. Auf die Definierung ihrer Unternehmensziele sollte aber der alleinige Aktionär Bund über den Aufsichtsrat entscheidenden Einfluss ausüben. Warum die ständig steigenden Preise der DB ein „Indikator für Preise, die

sich im Monopol bilden“ sein sollen, bleibt das Geheimnis des Autors. Die DB ist nämlich keineswegs ein Monopolist. Auch für das Ärgernis der Preiserhöhungen ist im Übrigen der alleinige Eigentümer der DB, d.h. die Politik mitverantwortlich, denn die Politik könnte dies unterbinden.

Dem Autor ist insbesondere darin zu widersprechen, dass RMV und NVV Fahrkarten für Fernbusse im Nahverkehr anerkennen sollten. Warum um alles in der Welt sollten die durch den Steuerzahler finanzierten Verkehrsverbände den Betreibern und Passagieren der Fernbusse Anschlussfahrten (gratis?) spendieren? Jeder am Frankfurter Hauptbahnhof aussteigende Passagier eines Fernbusses hat doch Gelegenheit, mit einem RMV-Ticket von dort weiter zu fahren. Mit der DB wäre für diese Personengruppe die Möglichkeit gegeben, die gesamte Reise mit einer einzigen Fahrkarte zu bestreiten, von deren Preis jedoch ein Anteil an RMV bzw. NVV abzuführen ist. Doch wer den Fernbus wählt, schlägt dies bewusst aus und sollte deshalb nicht auch noch als Dankeschön von RMV bzw. NVV begünstigt werden.

Zuzustimmen ist „Karl Schmidt“ dagegen in seiner Prognose, dass die Betreiber von Fernbussen sich auf aufkommensstarke Relationen konzentrieren werden, was auf diesen zu einem Verdrängungswettbewerb führen wird. Mit der Einrichtung eines flächendeckenden Fernbus-Netzes sollte aus genau diesen Gründen dagegen nicht gerechnet werden. Öffentlicher Verkehr verdient jedoch nur diesen Namen, wenn er ein Netz nicht nur aus aufkommensstarken, sondern auch aus aufkommensschwachen Relationen gewährleistet. Und hierfür ist bereits die durch die Bahnreform festgelegte Trennung zwischen eigenwirtschaftlichem Fernverkehr (> 50 km) und bezuschusstem Nahverkehr (< 50 km) eine echte Sollbruchstelle.

Eine signifikante Abwanderung von Fahrgästen zu Fernbussen wird kostendeckenden Fernverkehr letztlich auf weiteren Relationen unmöglich machen, so dass eine weitere Erosion des ICE- und IC-Netzes zwangsläufig zu erwarten ist. Für die Schwarzwaldbahn wurde dies ja unlängst mit oder ohne Fernbusse bereits angekündigt. Dass „die günstigen Preise der Busse den Tarifanstieg im Schienenpersonenfernverkehr“ bremsen werden, dies darf „Karl Schmidt“ selbstverständlich im Zuge der ihm zustehenden Meinungsfreiheit glauben, doch realistisch ist ein solches Szenario nicht.

Mit den Fernbussen ist eine aus meiner Sicht nicht ins System passende neue Konkurrenz für den Schienenfernverkehr und –nahverkehr entstanden, die sich im Billigsegment zweifelsfrei etablieren und der Schiene Umsatzerlöse nehmen wird. Positive Auswirkungen auf den Verkehrsträger Schiene sind schwer vorstellbar, so dass in der „Hessen-Schiene“ nicht über Fernbusse gebelt werden sollte.

Thomas Steinmetz

## Simbach: Kleiner Ort mit großem Bahnhof

(fl) Simbach am Inn zählt weniger als 10.000 Einwohner, verfügt aber über einen geradezu monumentalen Bahnhof. Die 1871 eröffnete Strecke hatte in den Jahren 1883 bis 1897 sogar regelmäßig den Orientexpress zu Gast, der in dem Grenzbahnhof Station machte und den Reisenden Fahrten bis Paris und bis in das damalige Konstantinopel ermöglichte.

Das stärkste Wachstum erfuhr Simbach nach dem 1870 bis 1871 erfolgten Bau der Bahnlinie München - Simbach - Braunau - Linz - Wien. Der große Grenzbahnhof führt unter anderem zur Ansiedlung von Wirtschaftsunternehmen, z. B. die deutsche Heraklith AG. Trotzdem waren die Bahnen beiderseits der Grenze über lange Zeit der weitaus größte Arbeitgeber in Simbach, daher wurde Simbach die „Eisenbahnerstadt“ genannt. 1879 trat an Stelle der Bezeichnung Landgericht die Bezeich-

nung Amtsgericht, 1939 die Umwandlung der Bezirksämter in Landkreise. Am 1. Januar 1951 wurde Simbach zur Stadt erhoben.

Ein klein wenig von dem Glanz der großen Zeit hat sich bis heute erhalten, denn die Bahnstation Simbach gehört zu den gepflegten Bahnhöfen unseres Landes. Es gibt schöne erhaltene Details wie den „Hampelmann“-Zugzielanzeiger oder die Personenwaage, die früher alltäglich wa-

*Simbach am Inn wird von der DB-Tochter Südostbayernbahn und von den Österreichischen Bundesbahnen angefahren. Durchgehende Züge zwischen beiden Netzen gibt es derzeit allerdings nicht mehr. Das war Ende des 19 Jahrhunderts anders, als der Orient-Express Verbindungen nach Paris und Konstantinopel schuf. 4 Fotos: Friedrich Lang*





*Ein freundlicher Ort für Fahrgäste. Beim Warten kann man entweder die historische Personenwaage bestaunen oder ein Buch aus dem Regal entnehmen. Wer gleich lesen möchte findet einen bequemen Stuhl, wer es kaufen möchte findet eine Zahlbox.*

ren. Und es gibt neue Ideen wie das Bücherregal eines örtlichen Antiquariats, aus dem Jedermann und Jederfrau gegen kleines Geld eine Reiselektüre entnehmen darf. Zum Probeschmökern steht sogar ein Lesestuhl bereit!



## **Burgwaldbahn Marburg - Frankenberg RMV-Linie 42**

### **Umbau des Bahnhofs Frankenberg/ Eder**

(js) Parallel zu den begonnenen Arbeiten an der Bahnstrecke Frankenberg – Korbach (siehe Artikel in dieser Hesseschiene) haben auch die ersten Arbeiten zum Umbau des Bahnhofs in Frankenberg/Eder begonnen. Mitte Februar fällt ein Facharbeiter einer regionalen Firma aus dem Lahntal Bäume und Büsche am Hang zwischen dem Bahnhof und der höher gelegenen Friedrichstraße. Bei diesen Sämlingen handelt es sich nach Angaben von Bürgermeister Rüdiger Heß um wilde Planzungen: Die Bäume und Büsche haben sich selbstständig verbreitet. Nach der Beseitigung des Unterholzes müssen auch noch die Wurzeln entfernt werden. Durch dieses Gestrüpp führt eine marode Treppe, die täglich von vielen Schülern auf ihrem Schulweg genutzt wird. Diese Treppe soll im Zuge der Umgestaltung durch eine Freitreppe mit Stadtbalkon und einen kreuzenden Fußweg ersetzt werden.



Bereits in Kürze werden die Arbeiten fortgesetzt: Wenn das Wetter die Pläne für die Bauarbeiten nicht durchkreuzt, sollen noch vor Ostern die Nebengebäude des Bahnhofes abgerissen werden. Auch der ehemalige Güterschuppen wird dann der Spitzhacke zum Opfer fallen.

## **Daadetalbahn Betzdorf - Daaden**

### **Westerwaldbahn bedient die Daadetalbahn bis 2029**

(hpg) Auch in den kommenden 15 Jahren wird die Regionalbahn RB 97 zwischen Betzdorf und Daaden mit jährlich rund 121.000 Zugkilometern von der Westerwaldbahn des Kreises Altenkirchen GmbH (Weba) bedient. Der Zuschlag für den Personenzugverkehr auf der Daadetalbahn ab Dez. 2014 bis Dez. 2029 wurde am 26. Februar 2014 erteilt und im Europäischen Amtsblatt veröffentlicht.

Bei dem Vergabeverfahren des zuständigen Aufgabenträgers, des Zweckverbands SPNV-Nord in Koblenz, gab es allerdings mit der Weba nur einen einzigen Bewerber. Das im Internet veröffentlichte Vergabevolumen ergibt einen Preis von 13,23 Euro je Zugkilometer (Zkm) und liegt damit deutlich höher, als in der mittelfristigen Finanzplanung des SPNV Nord für seine Teilnetze für das Zieljahr 2017 an-

*Im Bahnhof Frankenberg haben die Umbauarbeiten begonnen  
Archivfoto: Jürgen Schmied*

gesetzt. Ende 2011 war man für die Daadetalbahn noch von einem Preis von 9,42 Euro je Zkm ausgegangen. Zu den Ergebnissen der jetzt getroffenen Vereinbarung äußert sich der Zweckverband nicht. Für die Westerwaldbahn GmbH ist die Daadetalbahn – nach dem Verlust der anteiligen Verkehrsleistungen auf der Hellertalbahn und den Vectus-Strecken an die Hessische Landesbahn – allerdings von großer wirtschaftlicher Bedeutung.

Die derzeit auf der Daadetalbahn eingesetzten, nicht barrierefreien Triebwagen der Baureihe 628 sollen Mitte kommenden Jahres von zwei niederflurigen GTW 2/6 abgelöst werden.

### **Verfahren seit 2012**

Die Bekanntgabe für die Einleitung des Vergabeverfahrens zur Daadetalbahn war am 3. September 2012 im Europäischen Amtsblatt veröffentlicht worden. Darin wurde vom Aufgabenträger ein Abschluss des Verfahrens mit Zuschlagserteilung bereits zum Ende September 2013 angekündigt. Die jetzt erfolgte Vergabe für eine relativ kurze Strecke außerhalb eines größeren Netzes ist vergleichbar mit der Moselweinbahn, der Strecke Bullay – Traben-Trarbach: Im Dezember 2013 vergab der Zweckverband SPNV-Nord die Verkehrsleistungen für ebenfalls 15 Jahre zu einem Preis von 13,63 Euro an Rhenus Veniro, die allerdings komplett die Infrastruktur der Deutschen Bahn AG (Gleise und Stationen) nutzt. Im Daadetal gehören Strecke und Stationen (ohne Betzdorf) seit 1995 der Westerwaldbahn GmbH.

Im gesamten Bundesland Rheinland-Pfalz betrug für 2012 der Preis pro bestell-

tem Zugkilometer durchschnittlich 10,05 Euro.

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

### **P+R Anlage Mücke fehlt immer noch in den Fahrplanmedien von RMV/HLB**

(hl) Bei einer Verbindungssuche zur Vogelsbergbahn in dem elektronischen Fahrplan der Hessischen Landesbahn (HLB) ist dem Verfasser eher zufällig aufgefallen, dass in der Linienlaufleiste (Perlenschnur) noch immer nicht mit einem Symbol auf die P+R Anlage am Bahnhof Mücke hingewiesen wird. Bereits vor einem Jahr wurde die HLB diesbezüglich angeschrieben und darüber informiert, dass die P+R Anlage am Bahnhof Mücke bereits seit März 1999 mit 70 PKW-Stellplätzen die größte ihrer Art entlang der Vogelsbergbahn ist.

*Ausschnitt aus dem RMV-Fahrplanheft: In Grünberg gibt es einen Hinweis auf den P+R-Parkplatz, in Mücke nicht*



In einem erneuten Anschreiben an die Adresse der HLB im Februar 2014 wurde ein weiteres Mal auf die fehlende Kennzeichnung hingewiesen und parallel die Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO) informiert. Die VGO teilte daraufhin mit, dass sie diesbezüglich auch zusätzlich mit dem RMV in Verbindung getreten ist. Bis Redaktionsschluss ist von Seiten der HLB noch keine Reaktion erfolgt

### **30. Juni 2014 letzter Öffnungstag der Fahrkartenausgabe Mücke**

(hl) Nach derzeitigen Verlautbarungen wird am 30. Juni 2014 die Fahrkartenausgabe Mücke mit Warteraum für immer geschlossen. Damit endet nach über 140 Jahren der personenbediente Fahrkartenerwerb am Schalter möglich. Da der Service am Bahnhof Mücke von den örtlichen Fahrdienstleitern abgewickelt wurde, wies die künftig geschlossene Fahrkartenausgabe an diesem Streckenabschnitt die ausgedehntesten Öffnungszeiten auf, und das täglich!

## **Main-Weser-Bahn Kassel - Gießen - Frankfurt RMV-Linie 30 Bahnhof Friedberg: Privatinitiative gab Anstoß für neue Jugendstil-Fliesen**

(fl) Der Bahnhof Friedberg ist wieder ein bisschen schöner geworden. Sieben Jugendstilfliesen in der Bahnhofshalle, die

lange Zeit defekt waren, wurden zum 100-jährigen Bahnhofsjubiläum erneuert. Den Anstoß gab Udo Messer aus Friedberg, Initiator der Fahrgastberatung im Verkehrsclub Deutschland VCD Hessen und täglicher Bahnpendler. Schon 2007 trat er an die Bahn mit dem Angebot heran, die Kosten für eine Fliese zu übernehmen, wenn die DB die übrigen sechs erneuert. Gut fünf Jahre blieb seine Offerte ohne positive Reaktion.

Erst das Bahnhofsjubiläum im vergangenen Jahr brachte Bewegung in die Sache. Die Friedberger Keramikerin Elisabeth Reuter erhielt den Auftrag für die Fliesen zum Stückpreis von 250 Euro, die rechtzeitig zum Jubiläum Anfang November 2013 verlegt wurden. Das Friedberger Bahnhofsgebäude wurde in den Jahren 1912 und 1913 errichtet und steht unter Denkmalschutz. In den vergangenen Jahren wurde eine „energetische Sanierung“ mit Neuanstrich durchgeführt. Eine grundlegende Modernisierung mit barrierefreier Gestaltung auch der Bahnsteige soll die Station frühestens ab 2016 erfahren.

## **Straßenbahn Kassel N8C-Hochflur-Triebwagen verlassen Kassel**

(fl) Die Tage der 22 Hochflurbahnen in Kassel sind gezählt. 14 von ihnen, aus dem Baujahr 1981, werden noch im April an ein anderes Verkehrsunternehmen verkauft. Zwei weitere aus dieser Serie fahren voraussichtlich bis Jahresende im Linienverkehr. Sechs der so genannten N8C (Normalspur achtachsiges Chopperfahrzeug) aus dem Baujahr 1986 werden



länger im Einsatz bleiben.

Recht treffend schreibt die Kasseler Verkehrsgesellschaft KVG in einer Pressemitteilung: „Mehr als 30 Jahre waren die blauen Hochflurbahnen der KVG im Einsatz, beförderten auf ihren hunderttausenden Kilometern schier unzählige Fahrgäste. So mancher Kasseler verbindet mit ihnen besondere Erlebnisse: Die erste Fahrt als Kind ganz allein in einer Straßenbahn, der tägliche Weg zur Schule, der erste Blickkontakt mit dem späteren Liebsten.“ Mehr noch: Für die etwas älteren Freunde der umweltfreundlichen Straßenbahn markierte der Kauf der damals hochmodernen Wagen im Jahr 1981 einen Wendepunkt in der Kasseler Verkehrspolitik. Bis dahin war die Zukunft des Verkehrsmittels sehr ungewiss. Wohin die Fahrzeuge verkauft werden war bei Redaktionsschluss nicht bekannt, es dürfte sich um das nördliche oder östliche europäische Ausland handeln.

## **Frankfurt: Keine Straßenbahn mehr in's "Wäldche" / Oldtimerbus übernimmt Instandsetzung der Strecke zu teuer**

(vgf, jl) Der im Frankfurter Volksmund liebevoll „Lieschen“-Strecke genannte eingleisige und rund 1,7 km lange Abschnitt zwischen Mörfelder Landstraße

*Der historische Büssing Präfekt des Omnibusbetrieb Wissmüller wird zukünftig Fahrgäste zum Frankfurter Wäldchestag bringen*

*Foto: Reisebüro Wissmüller*

und Oberforsthaus, der seit den 1930er Jahren jährlich nur zu Pfingsten befahren wird, wird in den Osterferien vom Schienennetz getrennt und in den wohlverdienten Ruhestand verabschiedet. Wollte die VGF die Strecke befahrbar halten, wären Investitionen in Höhe von 1,5 Millionen Euro notwendig.

Zu dem rund um den „Frankfurter Nationalfeiertag“, dem Wäldchestag, stattfindenden Volksfest wird die VGF statt der historischen Tram jetzt einen Bus-Oldie auf der Mörfelder Landstraße einsetzen. „Mit dem Büssing Präfekt 11, der in den 1960ern gebaut wurde, hat das Lieschen einen würdigen Nachfolger, der die Tradition fortsetzen und die Fahrt zum Wäldchestag auch zukünftig zu einem besonderen Erlebnis machen wird“, ist sich Verkehrsdezernent Stefan Majer sicher.

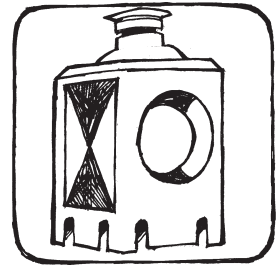
Der 170 PS starke Bus gehört dem Omnibusbetrieb und Reisebüro Wissmüller aus Michelstadt im Odenwald und war in Frankfurt auch schon für den Verein historische Straßenbahn e.V. (HSF), der für die VGF das Verkehrsmuseum in Schwanheim betreibt, unterwegs.



## PISA-Bahncard

(fl) Irgendwann musste es ja soweit kommen. Der Erwerb einer Fahrkarte gehörte jüngst zu denjenigen Aufgaben, denen sich Schülerinnen und Schüler in der renommierten PISA-Studie stellen mussten. „Kompetenzen im Bereich des kreativen Problemlösens“ hieß die Kategorie, in der diese eigentlich banale Alltagstätigkeit eingruppiert war.

Der Erwerb einer Fahrkarte war von den PISA-Verantwortlichen ähnlich schwierig eingestuft worden wie die Reparatur eines unbekanntes elektronischen Gerätes oder die Bedienung einer Klimaanlage mit drei unbeschrifteten Reglern. Immerhin: Deutsche Schülerinnen und Schüler behaupteten sich bei diesen Aufgaben und landeten im oberen Mittelfeld.



Ein alltäglicher Fahrkartenkauf erfordert Kompetenzen im Bereich des kreativen Problemlösens. Kann eine Ohrfeige für die Verantwortlichen bei den Verkehrsunternehmen überhaupt schallender ausfallen? Es gab Zeiten, da war es theoretisch möglich, einen durchschnittlich redewandten Papageien zum Fahrkartenkauf loszuschicken. Mehr als einige Worte wie beispielsweise „einmal Nussdorf bitte“ waren nicht nötig, eventuell noch ergänzt um den Zusatz „hin und zurück“.

Der viel zitierte „PISA-Schock“ muss die Verwaltungen der Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände endlich erreichen. Wenn der Erwerb einer Fahrkarte ein Alltagsproblem darstellt oder auch nur als solches empfunden wird, dann ist über Jahre hinweg vieles gehörig schief gelaufen. Und die Verkehrsunternehmen haben ein Problem. Viele Menschen meiden Bahnen und Busse alleine deshalb, weil ihnen der Erwerb einer Fahrkarte als zu schwierig erscheint. Und die Gruppe wird größer, denn der Anteil älterer Menschen nimmt zu. Auch über die lange Zeit mit einem Tabu belegten Demenzerkrankungen wird offener geredet, auch diese Gruppe möchte heute mobil sein.

# 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

- 36 Euro Einzelmitglied
- 26 Euro Schüler, Studierende, Auszubildende, Freiwilligendienstleistende -  
Nachweis für Ermäßigung liegt bei
- 139 Euro Kommunen, Verbände, Firmen - Ermäßigung auf  
Anfrage

HS 95

Ort

Datum

Unterschrift

## Infoanforderung

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

## Hessenschiene-Abonnement

- Ich möchte die Hessenschiene abonnieren. Das Zweijahresabonnement kostet 18 Euro (Deutschland) bzw. 26 Euro (Ausland) und endet automatisch. Nach 2 Jahren erhalte ich ein Schreiben, mit dem ich den Bezug verlängern kann.

Ort

Datum

Unterschrift