

HESSEN SCHIENE

Nr. 79

April - Juni 2010



- Stadtbahnhof Eschwege eröffnet
- Mittelhessen kommt aus dem Takt
- Kein Ersatzzugkonzept für Mitte-Deutschland-Linie

PROBAHN & BUS
Ihr Fahrgastverband

ZKZ 04032 D: 2,40 Euro





...HEISSE GETRÄNKE? TECHNISCHES KNOW - HOW? *Karikatur: Jürgen Janson*

Impressum

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

Druck Druckhaus Gratzfeld, Butzbach
Auflage 1500 Exemplare

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Hermann Hoffmann, Friedrich Lang, Lars Kühnemund, Jürgen Lerch, Oliver Günther, Hans-Peter Günther, Andreas Christopher, Jürgen Schmied, Prof. Walter Söhnlein, Manuel Zimmermann

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 28. Mai 2010
Erscheinungsweise: vierteljährlich

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

Abonnement: Acht Ausgaben 16,00 Euro (Deutschland); 24,00 Euro (Ausland / Luftpost). Der Bezug ist für Mitglieder von Pro Bahn & Bus kostenfrei.

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 5 vom 1. Januar 2009

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,

Die größte Schwäche der Bahnreform war sicher die Absicht, den Personen-Fernverkehr als eigenwirtschaftliche Aufgabe ausschließlich in den Händen der Deutschen Bahn AG zu belassen. Quersubventionierungen zwischen den profitablen Geschäftsfeldern und dem Fernverkehr darf das Unternehmen offiziell nicht vornehmen. Unter diesen Umständen wundert es, dass es auf den wichtigsten Strecken überhaupt noch zufriedenstellende Angebote gibt. Aber die Lücken, welche die Unterfinanzierung systembedingt reißen muss, werden immer größer. Der hohe Mehrwertsteuersatz für Fernfahrkarten und neuerdings die private Buskonkurrenz verschärfen das Problem.

Aus der Not wurde die Idee geboren, die ohnehin von den Ländern und deren Zweckverbänden und Verbänden finanzierten Regionalverkehrsleistungen so miteinander zu verknüpfen, dass ein sinnvolles Ergänzungsnetz zum DB-Fernverkehr entsteht. RE-X ist der Arbeitstitel dieses von mehreren Umwelt- und Fahrgastverbänden getragenen und auch von vielen Verkehrsverbänden anerkannten Konzeptes.

Die gute Idee scheint jedoch kaum umsetzbar zu sein. Beispiel eins: Der NVV und sein nordrhein-westfälisches Pendant VWL zerfleddern sich derzeit öffentlich in der Frage um die Finanzierung eines Ersatzzug-Konzeptes für die Mitte-Deutschland-Linie. Beide Seiten betuern zwar, einen schnellen Regionalexpress zwischen dem östlichen Ruhrgebiet und Kassel und darüber hinaus bis Thüringen aufbauen zu wollen. Die Realität sieht freilich erst einmal so aus wie zu Zeiten der Länderbahnen...

Beispiel zwei: Zwischen Köln, Siegen, Gießen und Frankfurt werden von drei verschiedenen Organisationen Regionalexpressleistungen bei demnächst drei verschiedenen Verkehrsunternehmen eingekauft (Hessenbahn und zwei DB-Tochterunternehmen). Fast alle Leistungen wurden innerhalb der letzten beiden Jahre neu ausgeschrieben und damit neu geplant. Und dennoch gibt es zwischen den beiden Metropolregionen künftig keinen einzigen durchgehenden Regionalexpress. Dabei könnte der RE-X Köln-Frankfurt eine Alternative für preisbewusste Kunden zur Schnellverkehrsstrecke darstellen. An Fahrgastpotenzial mangelt es sicher nicht...

Fazit: Der „RE-X“ wird nur funktionieren, wenn er als bundesweite Aufgabenstellung betrachtet wird. Der Weitblick und die Kooperationsbereitschaft der regionalen Aufgabenträger stößt bei dieser Mammutaufgabe an unüberwindbare Grenzen.



Wolfgang Klapdor
Vorsitzender Pro Bahn & Bus e.V.

	Pinwand	4
	Tipps und Infos	6
	Neuer Stadtbahnhof in Eschwege eröffnet	7
	Wabern und Volkmarsen: Bahnhöfe werden mit neuem Leben erfüllt	9
	Kassel: Lizenz für Bus und Bahn	10
	Tramstrecke nach Vellmar nimmt Gestalt an	10
	Fahrgastzuwächse bei der Kasseler RegioTram	9
	Wallenrod muss Personenzughalt bleiben	16
	Neue Triebwagen für Mittelhessen	18
	Haltepunkt Niederlaasphe feierlich eröffnet	20
	Unfälle an Bahnübergängen der Burgwaldbahn	22
	Strecke Westerburg - Rennerod als Draisinenbahn?	23
	Mittelhessen kommt aus dem Takt	25
	Bad Homburg: Vom Kaiserbahnhof zum Kulturbahnhof	29
	Deutliches Fahrgastplus beim Stadtbus Idstein	31
	Neue Mainzer Straßenbahnlinie zum Lerchenberg	32
	Dänische Staatsbahn kauft VGF-Anteil der VIAS GmbH	33
	Hessische Landesbahn verhandelt nicht mit der GDL	34
	Bundesnetzagentur erklärt Regionalfaktoren für ungültig	36
	Ersatzzugkonzept für Mitte-Deutschland-Linie gestaltet sich schwierig	37
	Bau der Igelstein-Kurve soll dieses Jahr beginnen	41
	Leserbrief: Das Märchen vom Weihnachtsmarkt in Fulda	42
	Leserbrief: Buslinie 45 Mainz-Wiesbaden erfolgreich	43
	Buchtipps: Mit dem Schienenbus von Flensburg bis München	44
	Hörtipp: Tondokumente der Aartalbahn	45
	Streckentelegramm	46
	Schlusslicht	50

Titelbild: Die auf der Marschbahn Hamburg - Westerland eingesetzten Wagengarnituren basieren technisch auf den bekannten Doppelstockwagen der Deutschen Bahn. Mit viel Platz im Innenraum wären sie jedoch ideale Wagen für langlaufende Regionalexpresszüge wie z.B. Kassel - Frankfurt oder für IC-Ersatzzüge der Mitte-Deutschland-Linie

Rückseite: Zu den Feierlichkeiten „175 Jahre Deutsche Bahn“ hat die Bahn einen ICE-T mit Ganzwerbung in eigener Sache versehen. Der Zug verläßt gerade den Schlichterner Tunnel; im Hintergrund der fast fertig gestellte neue Schlichterner Tunnel Foto (9.3.2010): Alexander Otto

Nicht bezeichnete Fotos in dieser Hessenschiene: Jürgen Lerch

Unsere Treffen vor Ort:

Datum	Veranstaltung	Ort
03.05.10 20:00 Uhr	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte Am Bahnhof 6, Idstein
04.05.10 19:30 Uhr	RV-Treff Mittelhessen	Cafe Giramondi Bahnhofstraße 53, Gießen
06.05.10 18:30 Uhr	RV-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen
12.05.10 18:30 Uhr	Rv-Treff Osthessen	Fulda, neuen Ort bitte bei der Geschäftsstelle Lauterbach anfragen
05.07.10 20:00 Uhr	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte Am Bahnhof 6, Idstein
06.05.10 18:30 Uhr	RV-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen
06.07.10 19:30 Uhr	RV-Treff Mittelhessen	Cafe Giramondi Bahnhofstraße 53, Gießen
14.07.10 18:00 Uhr	Rv-Treff Osthessen	Geschäftsstelle Nordbahnhof Lauterbach

Unsere Aktiven vor Ort:

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



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

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

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

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

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

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

VHS Region Kassel bietet ausgewählte Kurse zum Thema Schiene

(fl) Auch im aktuellen Jahr bietet die Volkshochschule Region Kassel wieder bemerkenswerte Kurse zu Themen rund um den Schienenverkehr an:

„Pay as you enter“ Die Geschichte der Straßenbahnen in den USA und ihrer Rationalisierungsbemühungen

In den USA wurden richtungsweisende Entwicklungen vorweggenommen wie etwa Großraumwagen mit Fahrgastfluss. Steigen Sie ein und lauschen Sie einem Vortrag über die erstaunlichen Fortschritte, zu denen die US-Straßenbahnen schon früh getrieben wurden. Nach dem Vortrag wird eine Führung durch das Henschel-Museum angeboten.

*Freitag, 16.04.2010
19.00 Uhr bis 21.15 Uhr, Kassel*

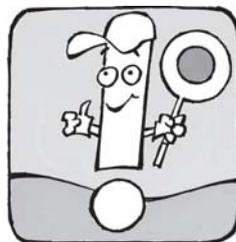
„Ein Museum, das lebt und dampft“ Kranichsteiner Bahnwelt-Tage

Über 45 Lokomotiven und mehr als 150 Wagen zählen zum Bestand des Museums. Die Fahrt zu den Kranichsteiner Eisenbahntagen bietet den Transfer mit dem Dampfzug ins Museum, ein Gespräch mit Museumschef Uwe Breitmeier - und viel Zeit, Rauch, Dampf und heißes Öl.

Geeignet für Schulkinder in Begleitung Erwachsener. Do. 13.5.2010, 8:15 - 19:30 Uhr

„Zu Gast beim Hessencourrier“ Pixel und Dampf - Digital fotografiert und am PC bearbeitet

Ein Schwerpunkt wird das gezielte Fotografieren für eine Digital-Diashow



sein. Die eigenen Bilder werden am PC mit Photoshop Elements überarbeitet. Schließlich erstellt jeder Teilnehmer eine eigene Diashow. EDV-Grundkenntnisse werden vorausgesetzt.

So. 27.6.2010 / 8:00 - 16:00 Uhr und Fr. 2.7. / 16:30 - 21:00 Uhr, Bahnhof Wilhelmshöhe Süd

175 Jahre Deutsche Eisenbahn

(jl) Die Deutsche Bahn feiert Jubiläum: Vor 175 Jahren verkehrte der erste Zug von Nürnberg nach Fürth. Zum Jubiläum hat die Bahn im Internet unter www.deutschebahn.com/175 eine Seite eingerichtet, die zahlreiche geschichtliche Meilensteine der deutschen Bahnen zeigt.

In Rheinland-Pfalz starten an Ostern zahlreiche Sonderfahrten mit alten Zügen. Unter www.dampfspektakel.info finden Sie alle Fahrpläne, eingesetzte Loks und die befahrenen Strecken. Sicherlich ein Highlight im Jubiläumsjahr, was so schnell nicht wiederkommen wird.

Unter www.vdmt.de/pages/175-jahre-jubilaeum/175-intro.html listet der Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen alle Veranstaltungen seiner Mitgliedsvereine zum Jubiläum auf.

Neuer Stadtbahnhof in Eschwege eröffnet

Nach fast 25 Jahren wieder Schienenverkehr direkt in die Kreisstadt

(hh) Am Samstag, dem 12. Dezember 2009, 12 Uhr, einen Tag vor Fahrplanwechsel, wurde der neue Kopfbahnhof mit der Einfahrt eines festlich geschmückten CANTUS-Triebwagens in Eschwege eröffnet. Als 1985 die „Kanonenbahn“, die Berlin mit Metz verband, auch im Raum Eschwege stillgelegt wurde, konnte die Kreisstadt nur von dem 5 km entfernten Bahnhof Eschwege West erreicht werden.

Seit mehr als 10 Jahren kämpfte Bürgermeister Jürgen Zick zusammen mit dem Nordhessischen Verkehrsverbund für die Wiedereröffnung eines Stadtbahnhofs. Oft berichtete die Hessenschiene hierüber.

Eschweges Bürger können nun mit der Bahn von der Kernstadt umsteigefrei zu den ICE-Halten Göttingen und Fulda oder – mit einem Umstieg in Eichenberg – nach Kassel fahren. Genauso einfach können künftig Bahntouristen den berühmten historischen Stadtkern erreichen. Möglich wurde dieses Projekt, weil die

Deutsche Bahn die alte Strecke aufgegeben hat und der NVV nach einer Ausschreibung die Hessische Landesbahn mit Errichtung der neuen Eisenbahninfrastruktur beauftragte. Das Gesamtprojekt umfasst den Bau einer neuen Nordkurve, Wiederherstellung und Elektrifizierung der bisherigen Trasse, den neuen Bahnhof in der Innenstadt, Park-and-Ride-Anlagen, Bike-and-Ride-



Am Eröffnungstag herrschte im neuen Stadtbahnhof Eschwege großer Andrang

Foto: Hermann Hoffmann

Blick vom Bahnsteig Gleis 2 auf den Bahnhof

2 Fotos: Friedrich Lang

Anlagen und einen neuen Haltepunkt in Niederhone. Der bisherige Bahnhof Eschwege West wird aufgegeben. Es wurden insgesamt 37,5 Millionen Euro investiert, wovon das Land Hessen 22,5 Mio trägt.

Modernes Bahnhofsumfeld

Der Stadtbahnhof befindet sich neben dem früheren Bahnhof. Fünf Bussteige in unmittelbarer Nähe des Bahnsteigs ermöglichen einen bequemen Umstieg zwischen Bus und Bahn. Im neu errichteten Empfangsgebäude gibt es ein NVV-Kundenzentrum und eine Bäckerei mit Cafebetrieb. Das gesamte Bahnhofsgelände ist barrierefrei angelegt, so dass auch Reisende mit Behinderung und Personen mit Kinderwagen problemlos zu ihrem Zug gelangen. Wer mit dem Auto oder mit dem Fahrrad zum Stadtbahnhof



kommt, kann sein Gefährt im Parkhaus, auf Kurzzeitparkplätzen oder in der Fahrradabstellanlage kostenlos und sicher unterbringen.

Fahrzeitänderungen

Leider bringt der neue Kopfbahnhof für manche Fahrgäste Nachteile. Nach dem alten Fahrplan dauerte eine Fahrt zwischen Bebra und Eichenberg 45 Minuten. Jetzt sind es 56 Minuten. Wer von Bad Sooden-Allendorf nach Fulda fahren will bzw. von Bad Hersfeld nach Göttingen, muss dies einkalkulieren.



Vorteile: Da das bisherige Umsteigen in Eschwege West entfällt, verkürzt sich die Fahrt von Eschwege nach Kassel bzw. nach Göttingen um etwa 20 Minuten, ebenso in Richtung Fulda.

Vorbildlich gelöst: Kurze Umstiegewege von den Bushaltestellen (links) zum Zug

Wabern und Volkmarsen: Bahnhöfe werden mit neuem Leben erfüllt

(hh) Vielen Bürgermeistern bereiten ältere nicht mehr genutzte Bahnhöfe Kopfzerbrechen. Aber es gibt Nutzungsmöglichkeiten wie Reisebüros bzw. Gaststätten. Melsungen richtet sogar ein Jugendzentrum mit Lehrwerkstatt ein.

Nun bekommt der Umsteigebahnhof Wabern an der Main-Weser-Bahn ganz neue Nutzer. Mitte Januar 2010 teilt die Kreisvorstandssprecherin der Grünen Dr. Bettina Hoffmann (Schwalm-Eder-Kreis) mit: Im Bahnhofsgebäude, das die Gemeinde Wabern gekauft hatte, sollen 100 qm für Büroräume gemietet werden bzw. für Versammlungsräume. Ein Argument für Wabern ist der gute Bahnanschluss und die Tatsache, dass das Gebäude barrierefrei ist, also auch für Rollstuhlfahrer gut erreichbar. Die Grünen wollen Büros der Kreistagsfraktion, eines Europaabgeordneten und eines Landtagsabgeordneten einrichten. Im März 2010 soll die neue Geschäftsstelle eröffnet werden.

Auch der über 100 Jahre alte Bahnhof der nordwaldeckischen Stadt Volkmarsen beendet seinen Dornröschenschlaf. Obwohl die Gleise nach Warburg (Westf) längst abgebaut sind, wird die Stadt zwischen Kassel und Korbach von der Kurhessenbahn regelmäßig angefahren – auch am Wochenende. Nach Jahren des Leerstands und des fortschreitenden Verfalls wird der Volkmarsener Bahnhof mit neuem Leben erfüllt. Die Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF) hat das marode Gebäude gekauft, will es sanieren und ein Servicezentrum errichten. Jetzt pfeift noch der Wind durch entglaste Fensterrahmen. Aber im Frühsommer

2010 wird mit den Bauarbeiten begonnen. „Ich hoffe, dass das Gebäude in absehbarer Zeit genauso wie auf unseren Plänen aussehen wird“, sagte Mitte Februar EFW-Geschäftsführer Stefan Schaller. Volkmarsens Bürgermeister Hartmut Linnekogel hatte jahrelang einen geeigneten Investor für das marode Gebäude gesucht. Die EWF will das denkmalgeschützte Gebäude in seiner Grundsubstanz erhalten. Es wird ein EWF-Kundenzentrum, ein Warteraum für die Fahrgäste sowie eine neue Filiale der Sparkasse eingerichtet. Im Obergeschoss sind zwei Büroflächen geplant. Auch der gesamte Vorplatz wird neu gestaltet.

Der Bahnhof Volkmarsen wird renoviert und zum Servicezentrum für einen Stromversorger umgebaut Foto: Hermann Hoffmann



Kassel: Lizenz für Bus und Tram

Busfahrer von KVG und HLB wurden zu sogenannten Duo-Fahrern ausgebildet

(hh) Anfang Januar teilte die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) mit, dass sechs Busfahrer nach einer Prüfung auch Straßenbahnen steuern dürfen. Vier der sechs KVG-Fahrer sollen regelmäßig im KVG-Fahrdienst für Busse und Straßenbahnen eingesetzt werden. Zwei werden in der Leitstelle als Verkehrsmeister arbeiten.

Die sechs KVG-Fahrer haben eine dreimonatige Vollzeitausbildung erhalten. Dabei wurde geballtes Wissen vermittelt. Die Teilnehmerzahl war deshalb begrenzt. In den nächsten Wochen will die KVG sechs weitere Duo-Fahrer ausbilden.

Vor Jahren hatte die KVG bereits Busfahrer zu Straßenbahnfahrern ausgebildet. Diese sollen nun nachgeschult werden, weil sie über längere Zeit nur Trams steuerten. Die KVG will mit den Duo-Fahrern kurzfristigen Personalengpässen begegnen und sich auf geänderte Anforderungen vorbereiten. Dies gilt z.B. für die Straßenbahnstrecke nach Vellmar. Wenn sie fertig ist, werden nach KVG-Angaben Buslinien durch Trams ersetzt wer-

den. Duo-Fahrer sichern dem Unternehmen ein hohes Maß an Flexibilität, sagt KVG-Vorstand Dr. Thorsten Ebert. Auch bei einem erhöhten Bedarf im Straßenbahnfahrdienst oder bei Ersatzverkehr wegen einer Baustelle könne man besser reagieren.

Für den Fahrer bringe die Doppelfunktion ebenfalls Vorteile: Durch die zusätzliche Qualifikation werde der Arbeitsplatz sicherer und die Arbeit abwechslungsreicher. Ein 38jähriger Duo-Fahrer freut sich über die neue Herausforderung auf der Schiene. Schon beim Busfahren sei er den Umgang mit den Fahrgästen bereits gewöhnt und auch mit den Signalen vertraut gewesen.

Tramstrecke nach Vellmar nimmt Gestalt an

(fl) Die Verlängerung der Kasseler Straßenbahn von der Endstelle Holländische Straße nach Vellmar-Nord kommt voran. Im Zuge der Holländischen Straße und Warburger Straße (Bundesstraße 7) sind die Gleise zum Großteil verlegt.

Als Besonderheit wird hier später im Linksverkehr gefahren. Der Linksverkehr ermöglicht die Anlage von Mittelbahnsteigen, die ansonsten von den in Kassel vorherrschenden Einrichtungs-Triebwagen nicht angefahren werden könnten. Die Mittelbahnsteige sorgen bei

den Fahrgästen an der stark befahrenen Bundesstraße für ein etwas bequemes Warten. Auch entlang der Gebrüder Grimm Straße ist die Trasse an den neu gesetzten Fahrleitungsmasten bereits erkennbar. Im Bereich des Vellmarer Rathauses und des Hallenbades haben bis



Das Bild zeigt die Trasse im Verlauf der Warburger Straße / Bundesstraße 7 in Vellmar. Die Trams werden auf dieser Straße im Linksverkehr fahren, so dass die Einrichtungs-wagen an Mittelbahnsteigen halten können

Ende Februar 2010 dagegen noch keine Bauarbeiten begonnen. Dort wird die Strecke auf Grund der beengten Verhältnisse stellenweise eingleisig verlaufen.

Die Tramstrecke nach Vellmar Nord hat ein Einzugsgebiet von 9.000 Einwohnern im direkten fußläufigen Bereich. Mit der Inbetriebnahme erhält Vellmar ein neu konzipiertes und auf Zubringerfunktionen

optimiertes Busliniennetz. In der Hauptverkehrszeit wird die Tramlinie 1 alle 7,5 Minuten zwischen Kassel und Vellmar verkehren, ansonsten werktags im 15-Minutentakt. Die Kasseler Tramlinie 5 endet dagegen weiterhin an der Holländischen Straße. Die Inbetriebnahme ist für 2011 vorgesehen. Im Jahr 2013 richtet Vellmar den Hesttag aus.

Die neu gestaltete Endschleife Holländische Straße ermöglicht einen bequemen Umstieg zwischen Tram und Bus im Kasseler Norden. Etwaige Wartezeigen können die Fahrgäste nutzen, um einen Blick auf die neuesten Erzeugnisse der traditionsreichen Lokomotivfabrik zu werfen, die heute zum Bombardier-Konzern gehört

2 Fotos: F. Lang



Fahrgastzuwächse bei der Kasseler Regiotram

(fl) Im Herbst 2010 erwartet der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) den 10-millionsten Fahrgast auf einer der vier RegioTram-Strecken, die das Umland mit dem Oberzentrum Kassel verbinden. Grundlagen für die Prognose sind automatische Zählsysteme in den RegioTram-Fahrzeugen sowie eigene Zählungen des NVV aus den Jahren 2007, 2008 und 2009.

Die „Lossetalbahn“ gilt trotz ihrer Charakteristik als Stadt-Umlandbahn nicht als Teil der Kasseler RegioTram und wird demzufolge in der Fahrgaststatistik der Kasseler Straßenbahn zugeordnet. Gleiches gilt für die Linie Kassel-Baunatal, die zwar ebenfalls Eisenbahngleise mitbenutzt, aber nicht als RegioTram gilt.

Seitdem die RegioTram-Fahrzeuge von der Region durch den Tunnel unter dem Hauptbahnhof direkt in Kasseler Innenstadt fahren können, sind die Fahrgastzahlen nach NVV-Angaben in die Höhe geschnellt. Waren es 2007 noch 1,8 Millionen auf allen Streckenästen, 2008 bereits 3,1 Millionen, so wurden im letzten Jahr schon über 3,5 Millionen Fahr-

gäste gezählt. Selbst bei gleichbleibender Fahrgastzahl fehlen im Jahr 2010 nur noch knapp 1,5 Millionen Fahrgäste um die magische Zahl 10.000.000 zu erreichen.

NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dipel ist zuversichtlich: „Unser System hat überzeugt und die Menschen in Nordhessen haben die RegioTram zu dem Erfolg geführt. Dafür werden wir uns auch zukünftig anstrengen und das Zielkonzept der RegioTram mit dem 30 Minuten-Takt auf fast allen Linien nicht aus den Augen verlieren. Wir wollen weiterhin an der Qualität unserer Dienstleistung Mobilität arbeiten und die 3,5 Millionen Fahrgäste des RegioTram-Systems jedes Jahr nicht enttäuschen!“

Auch auf der RegioTram-Linie RT 5 nach Melsungen konnte der NVV Fahrgastzuwächse 64 % mehr Fahrgäste gegenüber 2007 verzeichnen



Die RegioTram-Linie RT 4 nach Wolfhagen kann mit Fahrgastzuwächsen von 66 Prozent die größte Steigerung aller RegioTram-Linien verzeichnen



RegioTram besonders erfolgreich zwischen Kassel und Wolfhagen unterwegs

Besonders die RegioTram-Strecken nach Wolfhagen und Hofgeismar erfreuen sich bei den Fahrgästen sehr großer Beliebtheit. Auf der RT 4 nach Wolfhagen kletterten die Zahlen von 486.000 auf 810.000, also um 66 Prozent mehr als in 2007. Damit ist die RegioTram-Verbindung nach Wolfhagen die erfolgreichste im ganzen System.

Das zeigt sich nach NVV-Angaben auch im Detail, zum Beispiel anhand der ein- und aussteigenden Fahrgäste an bestimmten Haltestellen. So verzeichnen alle Haltepunkte entlang der RT 4 Zuwächse von 12 bis 97 Prozent. Spitzenreiter sind dabei Calden-Fürstenwald und Wolfhagen-Altenhasungen, bei denen sich die Zahl der Ein- und Aussteiger mit einer Steigerung von 97 bzw. 69 Prozent beeindruckend entwickelt hat.

In der RT 3 auf dem Weg nach Hofgeismar waren 2009 1,086 Millionen Fahrgäste unterwegs und damit 39 Prozent mehr als 2007 mit 781.000. Bereist 2008 wurde hier fast die Millionengrenze geknackt und so ist die RegioTram-Linie nach Hofgeismar die fahrgaststärkste. Grebenstein und Espenau-Mönchhof weisen als Bahnhöfe dabei die höchsten Zuwächse mit 25 und 31 Prozent mehr Ein- und Aussteigern auf,

Auch in Richtung Melsungen spielt die RegioTram für die Mobilität der Menschen eine immer wichtigere Rolle. So waren 2009 zwischen der Bartenwetzertstadt und der Kasseler City 64 Prozent mehr Fahrgäste als 2007 unterwegs. Auf der RT 5 stieg die Zahl der Fahrgäste dabei von 593.000 auf 975.000. Spitzenreiter beim Fahrgastzuwachs auf dem Weg nach Melsungen sind die Stationen Melsungen und Melsungen-Röhrenfurth mit 14 und 29 Prozent mehr Ein- und Aussteigern.

Schlusslicht RT 9 nach Treysa

Einzig die Linie nach Treysa, die erst 2008 in das System integriert wurde, hat mit 679.000 Fahrgästen in beiden Jahren die Zahlen nur gehalten. Hier fallen die Haltepunkte Felsberg-Gensungen und Borken ins Auge, die mit 28 Prozent und 12 Prozent Zuwachs überdurchschnittlich mehr ein- und aussteigenden Fahrgäste haben.

Positiv bewertet der NVV auch die Entwicklung der Fahrgastzahlen auf der Harleshäuser Kurve mit den neuen Haltepunkten Vellmar-Osterberg/EKZ sowie Kassel-Jungfernkopf und Kassel-Kirchditmold. Die Zahlen der dort ein- und aussteigenden Fahrgäste stieg stetig nach der Inbetriebnahme 2009 und 2008 auf fast 300 in Vellmar-Osterberg/EKZ und 400 in Kassel-Jungfernkopf. Für Kassel-Kirchditmold liegen detaillierte Zahlen

nach knapp 10 Monaten Betrieb noch nicht vor, allerdings rechnet der NVV nach ersten Schätzungen auch hier mit ähnlichen Größenordnungen.

Aber das RegioTram-System ist noch nicht vollendet, denn das Zielkonzept harret noch seiner Realisierung. Mit dem Bau des 3. Gleises in Obervellmar, das eine weitere Engstelle im System beseitigen wird, werden dafür die Voraussetzungen geschaffen. Mit dem Planfeststellungsbeschluss rechnet der NVV in den nächsten Monaten, so dass mit dem Bau im Frühsommer begonnen werden kann. Als Bauzeit sind zwei Jahre veranschlagt. Wenn zum Fahrplanwechsel 2012/13 das neue Gleis befahren werden kann, ist der Ausbau des RegioTramSystems bezogen auf das Zielkonzept abgeschlossen.

Dann steht der damit verbundenen Idee auf fast allen RT-Strecken einen 30-



Damit die RegioTram bald im Halbstundentakt verkehren kann, bedarf es erheblicher Investitionen. Der Bahnhof Obervellmar wurde bereits auf neue Technik umgestellt, das alte Stellwerk hat allenfalls noch historischen Wert. Für das endgültige Fahrplankonzept bedarf es aber noch eines dritten Gleises in Obervellmar.

Minuten-Takt einzuführen, nichts mehr im Wege. Auf der Harleshäuser Kurve wird dann sogar ein 15-Minuten-Takt durch die Überlagerung der RT-Linien 3 und 4 realisiert.

Stellung der RegioTram im NVV-Verkehrsmarkt

Insgesamt waren im NVV in Zug, Tram und Bus im Jahr 2009 ca. 70 Milli-

onen Fahrgäste unterwegs. Ca. 13 Mio. nutzen für ihre Mobilität Zug und RegioTram, der Rest fährt Bus und Tram.

Mit 3,5 Mio. Fahrgästen pro Jahr hat die RegioTram einen Anteil von 26 Prozent am gesamten Schienenpersonen-nahverkehr. Positiv entwickelt sich dadurch die Einnahmesituation, die für den Bereich des Schienenverkehrs von 2008 auf 2009 um 4 Prozent stieg.

Kommentar

RegioTram kommt in Fahrt

Die Kasseler RegioTram ist mit einigen Kompromissen gestartet. Ungeachtet dessen sind die Fahrgastzuwächse recht ordentlich. Zu den Kompromissen gehören der fehlende Halbstundentakt und verspätet oder noch gar nicht fertig gestellte neue Haltepunkte. Auch die Führung in der Kasseler Innenstadt kann noch nicht gänzlich überzeugen. Hier müssten noch konsequenter die zentralen Einkaufsbereiche und die wichtigen Einrichtungen des öffentlichen Lebens wie beispielsweise die Universität angefahren werden. Nicht nachvollziehbar ist außerdem, warum die erfolgreichen Linien im Lossetal und nach Baunatal nicht dem System RegioTram zugeordnet werden, obwohl sie eins zu eins der Idee der Eisenbahn/Straßenbahnverknüpfung folgen. Würden sie in die Statistik eingehen, dann wäre der Fahrgastzuwachs des Gesamtsystems gewiss noch eindrucksvoller.

Dass die RT 9 in die dünn besiedelte Schwalmregion zu den Sorgenkindern gehört, verwundert kaum. Ursprünglich war die Linie nicht im Gesamtkonzept enthalten. Dabei eignen sich die kompakten leichten Triebwagen sehr gut für den traditionell wenig frequentierten Regionalverkehr in der Schwalm. Mit der Dieselvariante ließe sich auch die Strecke Wabern-Bad Wildungen gut in das System einbinden. Dem innovationsfreudigen NVV wäre sogar zuzutrauen, das Teilstück Treysa-Ziegenhain der ehemals nach Bad Hersfeld führenden Knüllwaldstrecke zu reaktivieren. Die ca. 19.000 Einwohner Schwalmstadts hätten damit eine ähnlich gute Anbindung wie das nur unwesentlich größere Eschwege seit der Reaktivierung der Stichstrecke Eschwege-West – Eschwege Stadt.

Friedrich Lang

Vogelsbergbahn:

Wallenrod muss Personenzughalt bleiben

(rv oh) Im Rahmen des Ausbaus der Vogelsbergbahn Gießen - Alsfeld - Lauterbach - Fulda soll ab Ende 2011 nicht nur ein Betreiberwechsel stattfinden, die Hessische Landesbahn (HLB) wird dann den Verkehr übernehmen, sondern es sollen im strukturschwachen ländlichen Raum (Vogelsbergkreis) zwei Zughalte (Renzendorf und Wallenrod) für den Personenzugverkehr geschlossen werden.

Begründet wird diese Maßnahme mit den geringen Einsteigerzahlen dieser Stationen. Dies verwundert kaum, da seit Jahren an beiden Stationen an Wochentagen fast sieben Stunden keine Züge halten, wodurch ein rapider Fahrgastrückgang förmlich gewollt inszeniert wurde.

Begründet wird die Auflassung der Halte zudem mit der für die Systemkreuzung erforderliche Fahrzeitverkürzung auf unter 30 Minuten zwischen den künftigen Kreuzungsbahnhöfen Ehringshausen und Lauterbach (Hess.) Nord. Folglich gäbe es zwischen Lauterbach und Ehringshausen künftig zwar einen Stundentakt, jedoch nur noch mit Halten in Alsfeld und Zell-Romrod.

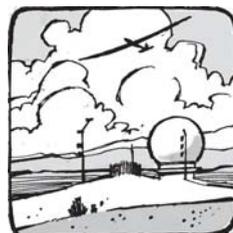
Vorschlag von Pro Bahn & Bus

Da die Einhaltung der Fahrzeit das Hauptargument für die Haltepunkt-schließungen ist, schlägt der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus folgende Lösung vor: Die Bahnhöfe Zell-Romrod und Wallenrod werden im stündlichen Versatz bedient. Dies bedeutet, dass z.B. zur geraden Stunde die Züge in Richtung Gießen den Bahnhof Wallenrod bedienen und den Halt Zell-Romrod durchfahren, bei Zügen in ungeraden Stunden Wallenrod

durchfahren und Zell-Romrod bedient wird. Dies entsprechend auch in der Gegenrichtung.

Hierdurch wird die geforderte Fahrzeit in besagtem Streckenabschnitt eingehalten. Beide Stationen würden dadurch angemessen ihrer Größe und verkehrlicher Bedeutung angemessen zweistündig bedient. Entsprechende Ergänzungsverkehre für die beiden genannten Orte können durch Busse bedarfsgerecht geregelt werden.

Der Fahrgastverband hält die Aufrechterhaltung des Haltes Wallenrod für sehr wichtig. Insbesondere durch die Ansiedlung des Holzwerkes Heggenstaller sowie die Gleisanschließung des Holzwerkes über den Bahnhof Wallenrod wird sich die Entwicklung von Wallenrod in naher Zukunft zweifellos positiv entwickeln. Auch kann davon ausgegangen werden, dass dies zu einem gewissen Zugang von Einwohnern führen wird, wenn entsprechende Infrastruktur vorhanden ist. Es wäre fatal, hier mit einem Federstrich diese positiven Chancen für Wallenrod sterben zu lassen. Zudem ist





Im April 1999 fährt nach einem Halt im Bahnhof Wallenrod ein Nahverkehrszug in Richtung Fulda ab

Foto: Andreas Christopher

die topografische Lage des Bahnhofs Wallenrod zum Ortskern im Gegensatz zu Renzendorf als günstig zu bezeichnen. Die Lage des Bahnhofs Renzendorf ist äußerst abseitig der Wohnbebauung. Hier wäre eine nähere Lage des Haltepunktes zum eigentlichen Kernort Brauerschwend, wie bereits vor Jahren gefordert, mehr als sinnvoll. Im direkten Vergleich bietet der Bahnhof Wallenrod die größere Perspektive auf Fahrgastzuwachs.

Ein prognostizierter Fahrgastzuwachs wird aber nur auf der Schiene erreichbar sein, da hier die besten und schnellsten Anbindungsmöglichkeiten für Wallenrod gegeben wären, so Stefan Sitzmann von Pro Bahn & Bus. Wo heute der Zug sechs Minuten zwischen Wallenrod und Lauterbach fährt, dauert es künftig weit über eine halbe Stunde mit dem Bus. Eine Schienersatzverbindung mit dem Bus oder dem Sammeltaxi würde Wallenrod

einseitig nur nach Lauterbach anbinden. Weiterführende Fahrten nach Fulda, Alsfeld oder in Richtung Gießen wären nur mit enormem Zeitaufwand zu bewältigen.

Zum Beispiel würde eine Fahrt nach Fulda künftig mit Umstieg in Lauterbach verbunden sein, ganz zu schweigen von der Fahrzeit. Weit über eine Stunde würde diese Relation für Wallenröder künftig mit Öffentlichen Verkehrsmitteln dauern, mit einer modernisierten Vogelsbergbahn und einem Bahnhof Wallenrod noch nicht einmal die Hälfte.

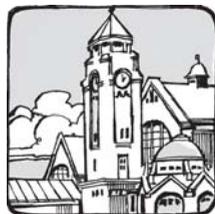
Noch ist der Fahrplan für 2011 noch nicht fertiggestellt; Ergänzungen und Änderungen sind jetzt noch möglich. Der Pro Bahn & Bus-Vorschlag ließe sich ohne Probleme realisieren. Es muss allerdings rasch gehandelt werden, ansonsten ist der Zug für Wallenrod endgültig abgefahren.

Neue Triebwagen für Mittelhessen

(j1) Mit dem Gewinn der Ausschreibung für die Regionalexpresslinie Frankfurt - Gießen - Siegen wird die Hessische Landesbahn ab Dezember 2010 neue Triebwagen vom Typ Flirt einsetzen. Die ersten beiden Triebwagen wurden Anfang Februar zur Inbetriebnahme nach Halle überführt.

Die Hessische Landesbahn hat insgesamt 9 Triebwagen bestellt, wovon 3 in dreiteiliger und 6 in fünfteiliger Ausführung gebaut werden. Die kurze Variante soll rund 180 Sitzplätze bieten, während die lange Ausführung rund 300 Fahrgästen sitzend befördern kann. Die fünfteilige Version wird außerdem mit zwei Toiletten ausgestattet sein, wobei eine auch behindertengerecht gestaltet ist. Die bis zu 160 km/h schnellen Triebwagen gelten als ausgereifte Konstruktion. Alle Drehgestelle sind luftgefedert, sodass ein guter Fahrkomfort gewährleistet ist. Bei den Einstiegen helfen ausfahrbare Tritt-

bretter, den Spalt zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeug zu überbrücken.



Die bei Stadler Pankow (Berlin Wilhelmshagen) gefertigten Fahrzeuge werden zur Inbetriebnahme nach Halle (Saale) überführt. Die Hessische Landesbahn rechnet damit, die ersten Fahrzeuge im Sommer übernehmen zu können. Wie schon bei der Inbetriebnahme der Cantus-Triebwagen werden die neuen Züge bis zum Planeinsatz

Überführungsfahrt von zwei neuen Flirt-Triebwagen für die Hessische Landesbahn am 5. Februar 2010 in Ludwigsfelde. Da die neuen Züge noch keine abgenommenen Bremsen besitzen, sind zum sicheren Bremsen hinten Güterwagen eingereiht Foto: Knut Rosenthal





Ein Talent II auf Probefahrt kurz vor Götz in Richtung Brandenburg (Havel)

Foto: Knut Rosenthal, www.bahnbilder-bb.de

auf anderen Strecken der Hessischen Landesbahn verkehren, um das Personal mit den neuen Fahrzeugen vertraut zu machen.

Talent II für den Mittelhessenexpress

Ein Jahr später als die Flirts der Hessischen Landesbahn will die Deutsche Bahn neue Triebwagen für den Mittelhessenexpress (MHE) einsetzen. Der MHE verkehrt zwischen Frankfurt und Gießen; dort werden die Züge geflügelt. Ein Teil fährt weiter nach Dillenburg, während der andere bis Treysa verkehrt. Zusätzlich werden die Züge ab Dezember 2011 auch die Regionalbahnlinie Gießen - Friedberg - Hanau bedienen. Für das gesamte Netz hat die Deutsche Bahn 22 Fahrzeuge bestellt, sechs dreiteilige und 17 in vierteiliger Ausführung.

Zur Zeit finden Inbetriebnahmefahrten

an mehreren Orten in Deutschland statt. So wurden die Fahrzeuge unter anderem in Nürnberg und Brandenburg gesehen. Ursprünglich sollten die ersten Triebwagen ab Dezember 2009 auf der Moselstrecke eingesetzt werden. Die Fahrzeuge wurden vom Hersteller rechtzeitig fertiggestellt. Im Zulassungsverfahren traten jedoch Verzögerungen auf, sodass die Fahrzeuge noch nicht für den Publikumsverkehr freigegeben sind. Zur Zeit wird als Starttermin Juni 2010 gehandelt.

Es bleibt zu hoffen, dass die Talent II ähnlich komfortabel sind wie der Vorgängertyp Talent I, der bei den Österreichischen Bundesbahnen im Einsatz ist. Bequemere Sitze, eine leistungsfähige Klimaanlage sowie eine großzügigere Innenraumgestaltung sind dort die Pluspunkte gegenüber den jetzigen MHE-Triebwagen.

Haltepunkt Niederlaasphe feierlich eröffnet

(mm/ja) Ein weiterer Schritt zur Attraktivitätssteigerung der „Oberen Lahnalbahn“ Marburg (Lahn) – Bad Laasphe – Erndtebrück wurde mit der Eröffnung des Haltepunktes „Bad Laasphe – Niederlaasphe“ am 6. Dezember 2009 vollzogen. Mit einem Sonderzug von Bad Laasphe erschienen Kommunalpolitiker und viele weitere Interessenten, um mit Unterstützung des Frauenchores des MGV Niederlaasphe bei strömenden Regen den Haltepunkt zu eröffnen.

Der Landrat des Kreises Siegen-Wittgenstein, Paul Breuer, lobte vor ca. 200 Gästen die an der Planung und am Bau Beteiligten. In der Rekordzeit von nur 451 Tagen (!), vom Beschluss der Zweckverbandsversammlung zur Vorplanung bis zur Eröffnung, wurde der Haltepunkt von der heimischen Firma Hering Bau errichtet. Die Gesamtkosten für Planung und Bau von knapp 300 000 Euro, die der Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS) alleine trug, seien sicher ein gut angelegtes Kapital.

„Ich wünsche mir, dass der neue Hal-

tepunkt von der Bevölkerung rege genutzt wird und von Vandalismusschäden verschont bleibt“, so Landrat Breuer, der in seiner Amtszeit als Verbandsvorsteher des ZWS maßgeblich den Neubau unterstützt hatte. Er verwies allerdings auch darauf, dass es zur Zeit noch keine vernünftige Lösung für einen Übergangstarif zwischen den beteiligten Nahverkehrsverbänden (ZWS einerseits aus NRW und Rhein-Main-Verkehrsverbund aus Hessen andererseits) gibt. Der bestehende Übergangstarif lasse durchgehende Fahrten von Marburg nach Erndtebrück nicht zu, sodass man deshalb auf den wesentlich



Landrat Paul Breuer tauft einen Triebwagen der Kurhessenbahn auf den Namen Siegen-Wittgenstein

*Foto:
Jonathan Alt*



Der neue Haltepunkt Niederlaasphe liegt in kurzer Entfernung zur Wohnbebauung

Foto: Jonathan Alt

teureren allgemeinen Bahntarif angewiesen sei, dessen Fahrkarten entlang der Strecke nur in wenigen Bahnhöfen zu kaufen seien. Er sehe die Sache jedenfalls optimistisch und hoffe auf eine baldige Lösung. Er bedankte sich auch bei der Ortsvorsteherin von Niederlaasphe, Waltraud Schäfer, die zugesagt hatte, sich im Rahmen der Dorfgemeinschaft um die Betreuung und Pflege des Haltepunktes zu kümmern.

Der Leiter der Kurhessenbahn, Joachim Kuhn, bedankte sich beim ZWS für den Bau. Er erinnerte daran, dass die Kurhessenbahn während der letzten 4 Jahre über 20 Mio. Euro in die Strecke zur Modernisierung und Erneuerung investiert habe. Kuhn zeigte sich zuversichtlich, dass es den beteiligten Gremien bald gelinge, das Baurecht für eine technische Sicherung (Blinklicht, Halbschranke) des Wegeübergangs unmittelbar vor dem neuen Haltepunkt zu erhalten. Das sich die bisherigen Investitionen gelohnt hät-

ten, bewiesen die gestiegenen Fahrgastzahlen. So würden aktuell etwa 3000 Fahrgäste täglich die Züge der oberen Lahntalbahn nutzen. Herr Kuhn wies auf den barrierefreien Zugang und die Leiteinrichtung für Blinde und Sehbehinderte sowie das Wetterschutzhaus mit Sitzgelegenheiten und die gute Beleuchtung des neuen Haltepunktes hin. Bei einer Bahnsteighöhe von 55 cm gibt es daher keinerlei Schwierigkeiten beim Ein- oder Ausstieg in die Fahrzeuge. Die Bahnsteiglänge beträgt 100 Meter, so dass auch eine Doppeltraktion aus zwei Triebwagen am Bahnsteig halten kann.

Im Anschluss erfolgte durch Landrat Breuer die Taufe des Sonderzuges der Baureihe 628 auf den Namen des Landkreises Siegen-Wittgenstein. Dieser wird in Zukunft wie der im August vergangenen Jahres getaufte Triebwagen auf den Namen der Stadt Bad Laasphe (siehe Hessenschiene Nr. 77) hauptsächlich auf der oberen Lahntalbahn und der Burg-

waldbahn zum Einsatz kommen.

Seit 6. Dezember 2009 wird der neue Haltepunkt von sämtlichen Zügen der oberen Lahntalbahn bedient. Die Züge halten allerdings nur bei Bedarf, wenn jemand ein- oder aussteigen möchte.

Die Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs im Raum

Marburg (A.F.S.) e.V. und der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus hoffen, dass der neue Haltepunkt von der Bevölkerung rege genutzt wird und mahnen eine baldige Lösung für einen funktionierenden Übergangstarif auf der oberen Lahntalbahn zwischen dem RMV und dem ZWS an.

Unfälle an Bahnübergängen der Burgwaldbahn

(js) Am Dienstag, dem 19. Januar 2010 ereignete sich an einem Bahnübergang in Simtshausen ein Unfall, bei dem ein Pkw mit dem Triebwagen kollidierte. Die Kreisstraße, die von Mittelsimtshausen an der Kirche vorbei nach Obersimtshausen und Niederasphe führt, ist seit längerer Zeit gesperrt, da dort eine Brücke erneuert wird.

Die alte Brücke wurde komplett abgebrochen und soll durch ein neues Bauwerk ersetzt werden. Durch den anhaltenden Winter verzögern sich die Arbeiten. Durch die Brückenbaustelle wurde der Bahnübergang an der Kirche praktisch gesperrt, und dient derzeit nur als Zufahrt zur Baustelle und zu einigen Wiesen. Wenige hundert Meter neben diesem technisch gesicherten, aber gesperrten Bahnübergang befindet sich ein weiterer, ungesicherter Feldwegübergang, der eigentlich nur für landwirtschaftliche Fahrzeuge und Anlieger freigegeben ist. Bedingt durch die Brückenbaustelle nutzen aber viele Autofahrer diesen Überweg.

Am besagten Dienstagmorgen gegen 6:50 Uhr wollte ein 18-jähriger Fahranfänger diesen eigentlich sehr übersichtlichen Überweg benutzen, und übersah dabei den aus Richtung Marburg heranahenden Triebwagen. Dabei geriet der PKW mittig unter den am Zugschluss laufenden Steuerwagen des VT 628, und wurde von dem nachfolgenden Dreh-

gestell in den Graben geschleudert. Die 16-jährige Schwester des Fahrers auf dem Beifahrersitz erlitt leichte Verletzungen. Der Fahrer gab an, er sei von einem Handytelefonat seiner Schwester abgelenkt worden.

Durch den Aufprall des Pkw am Drehgestell wurde der Triebwagen so schwer beschädigt, dass er seine Fahrt aus eigener Kraft nicht mehr fortsetzen konnte. Erst gegen Mittag konnte der Zug von einem anderen Triebwagen nach Frankenberg geschleppt werden, wo er mehrere Tage auf eine provisorische Reparatur wartete, bis er von der Kurhessenbahn-218 in die Werkstatt nach Kassel geschleppt werden konnte. Die Fahrgäste des Zuges mussten mit einem Bus weiter transportiert werden. Da an diesem Tag auch kein Ersatztriebwagen zur Verfügung stand, musste der Bus noch bis zum Abend als Schienenersatzverkehr eingesetzt werden. Der zweite Triebwagen pendelte bis zum Mittag zwischen Münchenhausen und Frankenberg, während dieser



An diesem Bahnübergang zwischen der Kirche und dem Haltepunkt Simtshausen passierten in diesem Jahr bereits zwei Unfälle.

Foto: Haiping Song

am Nachmittag wieder die gesamte Strecke befahren konnte.

Am Abend des 2. März um 17:12 Uhr kam es erneut zu einem Unfall am selben Bahnübergang, bei dem wieder ein Pkw-Fahrer den herannahenden Zug übersah. Der Triebwagen erfasste den PKW, und

schleuderte ihn herum. Der Fahrer konnte unverletzt aus dem Unfallwrack aussteigen, welches nur noch Schrottwert hat. Er gab an, er habe den Zug wegen der tief stehenden Sonne nicht sehen können. Auch an diesem Abend fand wieder ein Schienenersatzverkehr zwischen Wetter und Frankenberg statt.

Strecke Westerburg – Rennerod als Touristikbahn? Interessengemeinschaft Westerwald-Querbahn (IWQ) stellt Konzept vor

(mz) Die IG Westerwald-Querbahn (IWQ) e.V. hat kürzlich ein Konzept zur Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Westerburg – Rennerod (Strecke 3747), einem Teilstück der Westerwald-Querbahn, vorgestellt. Hierbei soll die seit dem 18. April 1995 nicht mehr befahrene Strecke etappenweise als Touristikbahn mit Draisinenverkehr wiederbelebt werden.

Unter dem Titel „Touristikbahn Westerburg – Rennerod: Eine Attraktion im Hohen Westerwald“ stellte die IWQ im Rahmen eines „Runden Tisches“ in den Räumlichkeiten des ortsansässigen Unternehmens Kühne & Nagel Vertretern der Verbandsgemeinden sowie ortsansässiger Unternehmen ein Tourismuskonzept vor.

Dieses sieht eine etappenweise Reak-

tivierung der Strecke vor, beginnend mit dem etwa 6 Kilometer langen Abschnitt Rennerod – Fehl-Ritzhausen. Der Betrieb soll mit Handhebel- oder Motordraisinen erfolgen. Mit einer Touristikbahn bliebe auch die Option für einen späteren Güterverkehr und damit für die Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die umweltfreundliche und wirtschaftliche Schie-



*Vor und nach dem Rückschnitt: Die Bahntrasse unter der B275 bei Rennerod ist wieder sichtbar
3 Fotos: Manuel Zimmermann*

ne bestehen.

Die Deutsche Bahn AG hat der IWQ bereits im Jahr 2009 die Erlaubnis für Freischneidarbeiten erteilt. Erste Arbeiten wurden seit November 2009 im Abschnitt Rennerod – Fehl-Ritzhausen vorgenommen und werden im Jahr 2010 fortgesetzt. Nun stehen Bemühungen an, die Strecke oder Streckenteile von der Deutschen Bahn AG zu pachten oder zu erwerben. Diese Gespräche sollen noch im Frühjahr 2010 stattfinden.

Auch haben erste Gespräche mit einem Besitzer von Instandhaltungsfahrzeugen und Motordraisinen stattgefunden, da mittelfristig für Arbeiten ein Schwerkleinwagen (Skl) mit Kran benötigt wird.

Es bleibt zu hoffen, dass die Vertreter der ansässigen Kommunen und Verbandsgemeinden gemeinsam mit der IWQ an einem Strang ziehen, um die letzte noch nicht reaktivierte Strecke im Westerwaldkreis wieder ihrer Bestimmung, dem Schienenverkehr zuzuführen. Eine Touristikbahn ist der richtige Weg dazu, würde sie doch viele touristische Attraktionen im Hohen Westerwald verbinden. Für dieses Vorhaben sind jedoch nicht nur

finanzielle Mittel von Nöten, sondern auch Unterstützung in Form von Arbeitsgeräten und Personal für die Arbeitseinsätze.

Allein das Beispiel „Brexbachtalbahn“ hat gezeigt, dass mit akribischem Einsatz und dem nötigen Willen das große Ziel einer Streckenreaktivierung erreicht werden kann. Der letzte Zug ist für die Strecke Westerburg – Rennerod sicherlich noch lange nicht abgefahren.

Mehr Infos unter:
www.westerwald-querbahn.de

Mit einem kleinen Schienenwagen, der von Hand gezogen werden muss, wird der Freischnitt zum Sammelplatz gezogen



Mittelhessen kommt aus dem Takt

(j1) Der Fahrplanwechsel Anfang Dezember 2009 hat zu einschneidenden Fahrplanänderungen auf der Main-Weser-Bahn geführt. Durch die zeitliche Verlegung der Intercitylinie Hamburg - Kassel - Frankfurt - Karlsruhe um eine halbe Stunde kommt der Fahrplan auf der Main-Weser-Bahn teilweise erheblich durcheinander.

Dies hat zur Folge, dass der **Mittelhessenexpress (MHE)** in der einen Stunde sowohl in Bad Vilbel als auch auf allen Stationen zwischen Friedberg und Gießen hält. In der anderen Stunde wird nur in Friedberg, Bad Nauheim und Butzbach gehalten. Folge: Die Abfahrtszeiten sind nicht mehr leicht merkbar; bei Anschlussfahrten mit weiteren Zügen/Bussen entstehen im Bereich Butzbach - Bad Nauheim - Friedberg - Frankfurt Anschlussbrüche / -verluste. So werden zum Beispiel in Butzbach in der einen Stunde mit dem Mittelhessenexpress aus Richtung Gießen die Busse Richtung Lich, Bad

Nauheim, Bodenrod und Maibach erreicht, in der anderen Stunde jedoch um wenige Minuten verpasst. Früher funktionierten die Anschlüsse immer! Der Fahrzeitunterschied zwischen „langsamem“ und „schnellem“ Mittelhessenexpress beträgt zwischen Gießen und Frankfurt 14 Minuten (59 Minuten / 45 Minuten).

- Die Züge der **RE-Linie Siegen - Gießen - Frankfurt** halten nicht mehr in Großen-Linden, Langgöns und Bad Nauheim. Neu hält die Linie in Friedberg und wurde zwischen Gießen und Frank-

IC-Kreuzung in Marburg: Seit dem Fahrplanwechsel bestehen vom Intercity aus in Marburg keine Übergänge mehr Richtung Frankenberg und oberer Lahntalbahn Foto: Jonathan Alt



furt um wenige Minuten vorverschoben. Von Gießen kommend trifft der Zug zur Minute 20 in Friedberg ein, sodass weder zur S-Bahn noch zu Zügen in andere Richtungen Anschluss hergestellt werden kann. Die S-Bahn selbst muss in Friedberg 7 Minuten früher abfahren, um in Bad Vilbel vom Regionalexpress überholt werden zu können.

- Die **Anschlüsse im Bahnhof Marburg (Lahn)** haben sich stark verschlechtert. Beim alten Fahrplan verkehrten der Intercity sowie die RE-Linie Kassel - Gießen - Frankfurt abwechselnd im Stundentakt. Durch die zeitliche Verlegung des IC hat Marburg jetzt einen 30 / 90-Minuten-Takt mit schnellen Zügen. Dadurch werden Anschlüsse von / zur Burgwaldbahn nach Frankenberg sowie Richtung

Biedenkopf / Bad Laasphe (Obere Lahntalbahn) verpasst.

- Die **Anschlüsse im Bahnhof Friedberg** sind vollkommen unbefriedigend. War Friedberg bis jetzt ein Bahnhof mit den Knotenzeiten zu den Minuten 15 und 45, auf die die Anschlusszüge und -busse abgestimmt wurden, halten jetzt die schnellen Züge teilweise zusätzlich zu den Minuten 21 (RE Siegen-Frankfurt) und 00 (Mittelhessenexpress zur ungeraden Stunde in beide Richtungen).

- weiterhin unbefriedigend ist die **Anschlusssituation im Bahnhof Gießen** aus / in Richtung Butzbach / Bad Nauheim. Reisende, die über Dillenburg oder Treysa hinaus fahren möchten, haben werktags nur alle 2 Stunden relativ

In Niederweimar (zwischen Marburg und Gießen) ist die Welt des Mittelhessenexpress noch in Ordnung. Jede Stunde hält hier ein Zug pro Richtung zur selben Minute Foto: Jonathan Alt



schnell Anschluss an die Regional-expresszüge Richtung Siegen oder Kassel. Die andere Stunde muss man mindestens eine halbe Stunde warten, am Wochenende immer! Dagegen funktioniert in Gießen der Anschluss zum aufpreispflichtigen Intercity innerhalb weniger Minuten. Die IC-Züge, die auch in Friedberg halten, sind mit RMV-Einzelfahrkarten überhaupt nicht benutzbar. Mit RMV-Zeitkarten können durch Lösen eines zusätzlichen Zeitkartenzuschlages die IC-Züge benutzt werden.

- Bei der **Regionalbahnlinie Gießen - Friedberg** wurde jeder zweite Zug gestrichen. Die weggefallenen Leistungen werden durch die MHE-Züge übernommen, die um ca. 8 Minuten versetzt ebenfalls an allen Stationen halten. Mit den weiterhin verkehrenden Regionalbahnen der anderen Stunde entsteht ein weiterer Wackeltakt.

- Die Städte **Butzbach (25.000 Einwohner)** und **Bad Nauheim (31.000 Einwohner)** sind vom **schnellen Regional-expressverkehr** außer in den Hauptverkehrszeiten fast komplett abgekoppelt. Beide RE-Linien Kassel - Gießen - Frankfurt wie Siegen - Gießen - Frankfurt fahren ohne Halt durch die beiden größten Städte im nördlichen Wetteraukreis.

Grundsätzlich lässt sich feststellen, dass sich durch die zeitliche Verlegung der Intercitylinie Hamburg - Frankfurt - Karlsruhe der Fahrplan für viele Fahrgäste auf der Main-Weser-Bahn verschlechtert hat. Längere Reisezeiten sowie Anschlussverluste zu weitergehenden Zügen und Bussen sind die Folge. Die zahlrei-

chen „Stolpertakte“ (jede Stunde andere Abfahrtsminute) verhindern, dass man sich den Fahrplan leicht merken kann. Der Gedanke vom Integralen Taktfahrplan (jede Stunde ein Zug immer zur gleichen Minute, gute Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen) verkommt zusehends.

Fahrgastbeschwerden kommen hauptsächlich aus dem Raum Friedberg, Butzbach und Marburg, wo sich die BahnfahrerInnen über nicht mehr vorhandene Anschlüsse beklagen. Groß sind ebenfalls die Beschwerden über den langsamen Mittelhessenexpress mit großer Wartezeit in Gießen sowie die schlecht merkbaren Fahrpläne mit stündlich wechselnden Abfahrtszeiten.

Auch der Wetterauer Kreistag befasste sich auf Antrag der Fraktion „Die Grünen“ mit dem Thema. Die Fraktion hatte den Antrag gestellt, die Bahn solle die Fahrplanverschlechterungen bis zum Ende des Jahres zurück nehmen. Sie beinträchtigen jeden Tag die Mobilität von Tausenden und schaden damit der Attraktivität des Nahverkehrs. Redner aller Fraktionen schlossen sich der Kritik der Grünen an.

Zur Zeit ist eine Initiative in Gründung, die sich um eine Verbesserung der gegenwärtig schlechten Fahrpläne bemüht. So werden alternative Fahrplanvorschläge geprüft und gesammelt, um sie den Aufgabenträgern und dem RMV vorzustellen. Ziel ist es, auch für Mittelhessen wieder einen Integralen Taktfahrplan zu erstellen, der möglichst vielen Fahrgästen ein im Takt verkehrendes Zugangebot mit guten Anschlüssen in den Knotenbahnhöfen bietet.

Kommentar: Was für einen Fahrplan braucht Mittelhessen?

Zumindest nicht jenen, den wir gerade haben. Denn die Reisezeiten von vielen Fahrgästen haben sich verlängert, Anschlüsse sind verloren gegangen. Die zeitliche Verlegung des Intercity hat Schneisen geschlagen, die kaum zu füllen sind.

Aber es gibt auch neue Chancen. So entsteht in Gießen zur vollen Stunde ein fast sauberer Regionalexpressknoten. Aber nur fast, denn der RE aus Siegen kommt wenige Minuten zu spät in Gießen an, damit er in der ehemaligen Taktlage des IC weiter nach Frankfurt fahren könnte. So verpasst er in Friedberg den Taktknoten zur Minute 15 um wenige Minuten.

Marburg ist noch schlimmer dran. Ein 30-/90-Minutentakt mit RE und zuschlagpflichtigem IC, das ist für eine Universitätsstadt kein adäquates Angebot. Stattdessen verkehren zwischen Gießen und Marburg Regionalbahnen im Halbstundentakt. Warum flügelt man nicht den nach Siegen fahrenden Regionalexpress in Gießen und lässt einen Teil als RE nach Marburg fahren? So entstünde nach Marburg ein RE-Stundentakt, der wieder stündliche Anschlüsse nach Frankenberg und ins obere Lahntal herstellen würde.

Aber auch die weiteren RE-Halte Kirchhain, Stadtallendorf und Neustadt hätten einen RE-Einstundentakt verdient. Es dürfte wohl kaum eine andere Nord-Süd-Strecke in Deutschland geben, wo nur alle zwei Stunden ein Regionalexpress fährt. Der Mittelhessenexpress verkehrt hier mit Halt auf allen Stationen und kann deshalb nur als Regionalbahn bezeichnet werden.

Einen sauberen Regionalbahn-Halbstundentakt würde man dagegen zwischen Friedberg und Gießen benötigen. Denn Friedberg hat Taktknoten zur Minute 15 und 45, während in Gießen die Knoten zur Minute 00 und 30 liegen. Was nutzt es, mit der Regionalbahn zur Minute 18 in Gießen anzukommen, wenn 10 Minuten vorher die schnellen Regionalexpresszüge Richtung Siegen oder Kassel abgefahren sind und der nächste Zug der zuschlagpflichtige Intercity ist?

Die Region Mittelhessen muss sich fragen, was sie für einen Fahrplan möchte. So wie heute mit Fahrplanstudium vor Antritt jeder Fahrt, Regionalexpress im Zwei-Stunden-Takt und zuschlagpflichtiger IC-Benutzung (aber nur für Zeitkartenbesitzer!)? Oder einen leicht merkbaren Intergralen Taktfahrplan mit Zügen zur immer gleichen Minute und guten Anschlüssen in den Knotenbahnhöfen. Ich hätte gern die zweite Variante!

Jürgen Lerch

Bad Homburg: Vom Kaiserbahnhof zum Kulturbahnhof

(ws) Seit Jahrzehnten bemühte sich die Stadt Bad Homburg, das Empfangsgebäude des Bahnhofs zu erwerben. Wegen der historischen und städtebaulichen Bedeutung des Gebäudes wollte sie verhindern, dass die Deutsche Bahn AG dieses langsam verkommen lässt.

Im Oktober 2009 kam es endlich zum Vertragsschluss: die Stadt wurde für einen Kaufpreis von rund einer Million Euro Eigentümer. Sie gründete eine GmbH, die zunächst die Planung der notwendigen Baumaßnahmen betreiben soll, dann aber auch die weitere Betriebsführung übernehmen wird. Geschäftsführer ist Kurdirektor Wolter, der als ehemaliger Bürgermeister von Eppstein große Erfahrungen bei der Sanierung eines

Bahnhofsgebäudes sammeln konnte.

Zusammen mit dem Homburger Oberbürgermeister hat Herr Wolter am 1. März 2010 die Bürgerschaft in einer Vortragsveranstaltung im Kurhaus über den Stand der Dinge unterrichtet. Er stellte fest, dass



Der Bahnhof in Bad Homburg wurde von der Stadt gekauft und soll zu einem Kulturbahnhof umgebaut werden



der Bahnhof vor einhundert Jahren „auf der grünen Wiese“ errichtet worden und auch heute noch nicht organisch mit der Innenstadt verwachsen sei. Das werde nur geschehen, wenn man ihm über seine Zweckbestimmung als Verkehrsknoten noch eine weitere Bedeutung geben könne. Er solle nicht nur ein würdiges Eingangstor für die Kur- und Kongressstadt darstellen, sondern durch kulturelle Veranstaltungen Anziehungspunkt für alle Kreise der Bürgerschaft werden.

Mit der Planung ist das Architekturbüro Mailänder aus Karlsruhe beauftragt worden, das auch den Kulturbahnhof in Essen geplant habe. Die Arbeit habe gerade erst begonnen, müsse aber wegen der Fristen für die Beantragung von Zuschüssen zügig vorangetrieben werden. Man mache sich keine Hoffnung auf große Mieteinnahmen, denn für die Vermietung von Läden stehe nur ein begrenzter Raum zur Verfügung.

Über die Gestaltung des Umfeldes, die ebenso wichtig sei wie der Ausbau im Innern, könne heute noch nichts gesagt werden. Das sei eine umfangreiche Aufgabe, weil die Stadt inzwischen auch Eigentümerin des Postgebäudes und der Bundeswertpapierverwaltung in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs geworden sei.

Zur geplanten Gestaltung des Bahnverkehrs werde demnächst ebenfalls eine Information für die Öffentlichkeit stattfinden. Dabei geht es vor allem um die Verlängerung der Stadtbahnlinie U2 vom jetzigen Endpunkt Gonzenheim bis in den Bahnhof hinein. Dort soll das derzeit un-



Für die Nutzer von Bahn und Bus wird es auch im umgebauten Bahnhof ein Reisezentrum sowie einen Kiosk geben

genutzte Gleis des Fürstenbahnhofs Verwendung finden. Da aber auch die Regionaltangente West, auf diesem Gleis ihren Platz finden soll, muss hier noch intensiv an der Planung gearbeitet werden.

Zur Information der Öffentlichkeit hat die Bahnhof GmbH Bad Homburg, Postfach 1845 in 61288 Bad Homburg eine achtseitige bebilderte Broschüre herausgegeben. Eine Zusammenfassung der wichtigsten Daten über den Bahnhof (mit Bild) finden Sie auch auf der Homepage der Stadt Bad Homburg www.bad-homburg.de.

Im Lauf des Herbstes wird die Stadt daran erinnern, dass Bad Homburg seit 150 Jahren durch eine Eisenbahnstrecke und 100 Jahre lang durch eine Lokalbahn, heute Stadtbahn, mit Frankfurt verbunden und damit an das deutsche Schienennetz angeschlossen ist. Über die geplanten Veranstaltungen berichten wir im nächsten Heft.

Deutliches Fahrgastplus beim Stadtbus Idstein

(og) Die Stadt Idstein und die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV) können bei den Fahrgastzahlen der beiden Idsteiner Stadtbuslinien 221 und 222 im Jahr 2009 einen deutlichen Fahrgastzuwachs verzeichnen.

Gegenüber der letzten vollständigen Erhebung aus dem Jahr 2006 ist die wöchentliche Fahrgastzahl um 11,8 % (von 5.098 auf 5.701 Fahrgäste) gestiegen. Je Wochentag sind montags bis freitags durchschnittlich 1.022, samstags 341 und sonntags 250 Fahrgäste unterwegs.

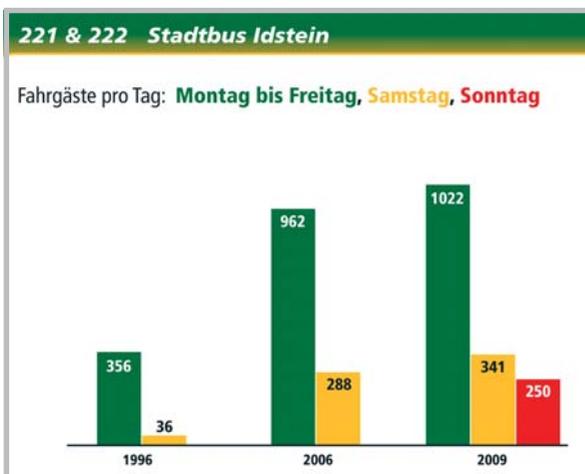
RMV-Fahrpreise in €	Jedermann	Kinder
Einzelfahrt	1,60	0,95
Tageskarte	3,70	2,20
Gruppentageskarte bis 5 Personen	5,80	
Wochenkarte	10,50	8,20
Monatskarte	36,20	28,20
9-Uhr-Monatskarte	30,80	-
Jahreskarte	362,00	244,00

Im Jahr 2007 ist der Stadtbusfahrplan im Rahmen des Integralen Taktfahrplans der RTV modifiziert worden. „Damals erfolgte ein Reduzierung des Busangebotes an Samstagen von zwei auf einen Bus und eine Ausweitung der Betriebszeiten an allen Tagen bis 21.45 Uhr. Auch das neue Sonntagsangebot mit Anschlüssen bis zum letzten Regional-express aus Frankfurt hat zu diesem Er-

Die Fahrpreise für den Stadtbus Idstein

gebnis beigetragen“, sagt Bürgermeister Gerhard Krum.

Besonders erfreulich ist, dass diese Steigerung bei gleichbleibender Betriebsstundenzahl möglich wurde. Wie im Jahr 2006 sind die beiden Stadtbuslinien 169 Stunden pro Woche im Einsatz.



„In Idstein unterstützt das Stadtbussystem den umweltfreundlichen Verkehr, es ergänzt den Regionalverkehr und dient der Feinerschließung. Durch einen Taktfahrplan und gute Umsteigemöglichkeiten zu anderen Linien, hilft der Stadtbus neue Fahrgäste für den Nahverkehr zu gewinnen“, betont Bürgermeister Gerhard Krum.

Grafik: RTV

Erste Untersuchung vorgestellt: Neue Mainzer Straßenbahnlinie zum Lerchenberg

(og) Der vom Mainzer Stadtrat 2008 angestoßene Ausbau des Straßenbahnnetzes nimmt konkrete Gestalt an. Die Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) stellte eine Untersuchung auf Basis einer standardisierten Bewertung vor. Die Untersuchung kommt zu dem Schluss: Der Ausbau würde zu einer deutlichen Steigerung der Attraktivität des ÖPNV in Mainz führen.

Eine Straßenbahnverbindung über die Universität, das neue Stadion, Bretzenheim und Marienborn bis zum Lerchenberg ist verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll und erfüllt die Förderkriterien von Land und Bund. Die Gesamtkosten liegen bei rund 70 Millionen Euro. Die Förderung ist eine wichtige Voraussetzung für das Projekt.

2003 gab es ein einstimmiges Votum

des Mainzer Stadtrates zum Erhalt der Straßenbahn in Mainz. Darauf folgten Investitionen unter anderem in den Netzausbau von insgesamt 15 Millionen Euro. 2009 fiel die Entscheidung der Mainzer Verkehrsgesellschaft zur Anschaffung neun neuer moderner Niederflurstraßenbahnen für etwa 20 Millionen Euro.

Der Ausbau des Mainzer Straßenbahnnetzes ist aus Sicht der MVG der nächste

*Die Mainzer Straßenbahn könnte in einigen Jahren bis zum Mainzer Lerchenberg fahren
Foto: Oliver Günther*



konsequente Schritt auf dem Weg zur weiteren Verbesserung des Bus- und Straßenbahnangebotes in der Domstadt.

Für die MVG sprechen eine ganze Reihe von Gründen für eine neue Verbindung zum Lerchenberg: Die Straßenbahn ist abgasfrei und damit vor Ort das umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Eine moderne Tram kann durch eine Direktverbindung auf teilweise eigenem Gleiskörper die Fahrzeit verkürzen. Die leisen Niederflurstraßenbahnen befördern pro Fahrzeug mehr Passagiere als Busse und locken durch ihre größere Attraktivität zusätzliche Kunden von der Straße in den ÖPNV. Für die neu an das Straßennetz angebunden Stadtteile ergeben sich nachhaltige Entwicklungsmöglichkeiten. Die MVG rechnet durch die neue Linie mit etwa 1,1 Millionen Fahrgästen zusätzlich pro Jahr. Etwa 2,4

Millionen PKW-Kilometer per anno könnten eingespart werden.

Anfang Februar hat der Stadtwerke-Holding 2,5 Millionen Euro an die MVG für die weiteren konkreten Planungen der neuen Straßenbahnlinie freigegeben. Wichtig ist den Verantwortlichen die breite Unterstützung durch die politischen Entscheidungsträger und durch die Mainzer Bürger. Schließlich geht es bei dem Bau der intern betitelten „Mainzelbahn“ zum Lerchenberg um eine Grundentscheidung zur Weiterentwicklung der Straßenbahn in Mainz.

Im März begann der Auftakt für eine Reihe von Informationsveranstaltungen, die in den nächsten Monaten geplant sind. Parallel dazu soll es ein breit angelegtes offenes Bürgerinformations- und Beteiligungskonzept geben.

Dänische Staatsbahn kauft VGF-Anteil der VIAS GmbH

(hpg) Am 4. März gab die Dänische Staatsbahn (DSB) im Rahmen einer Pressekonzferenz in Kopenhagen bekannt, dass sie 50 Prozent der Eisenbahngesellschaft VIAS GmbH mit Hauptsitz in Frankfurt gekauft habe. Mit diesem Einstieg in den deutschen Markt solle ein „Brückenkopf“ für die zukünftigen Aktivitäten der DSB in Deutschland gebildet werden.

Man möchte die Erfahrungen von VIAS mit dem Eisenbahnbetrieb in Deutschland nutzen, um in kommenden Ausschreibungsverfahren entsprechende Angebote erarbeitet zu können. Bislang hatten die Dänen mit der Tochtergesellschaft „DSB Deutschland GmbH“ nur ein Büro in Düsseldorf mit sechs Mitarbeitern.

Die DSB übernimmt bei VIAS den Anteil, der bisher von der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main GmbH (VGF) gehalten wurde, während die übrigen 50 Prozent bei der Rurtalbahn GmbH verbleiben. Die formellen Angelegenheiten sollen bis Ende Mai abgeschlossen sein.

Idealer Partner

„VIAS ist eine gut geführte Firma, und der Kauf passt perfekt in die internationale Strategie der DSB und öffnet neue Wachstumsmöglichkeiten in Europas größtem Markt für den Eisenbahn-Personenverkehr. Wir wollen mit der Rurtalbahn gut zusammenarbeiten und freuen uns darauf, den Kunden in Hessen und Rheinland-Pfalz zu Diensten zu sein“, sagte Søren Eriksen, Vorstandsvorsitzender der DSB.

VIAS betreibt seit 2005 die Odenwaldbahn und ab Dezember diesen Jahres auch den Zugverkehr zwischen Frankfurt und Koblenz/Neuwied durchs Mittelrheintal. Die beiden Verträge, die 4,1 Mio. Zugkilometer jährlich auf 356 Kilometer Streckenlänge umfassen, laufen bis 2015 bzw. 2023.

Während VIAS als „operative Gesellschaft“ der DSB in Deutschland gesehen wird, plant die DSB in Zusammenarbeit mit der Muttergesellschaft der Rurtalbahn, der R.A.T.H. GmbH, bereits 2010 vom DSB-Büro in Düsseldorf aus, an Ausschreibungen teilzunehmen.

„Mit dem Einstieg der DSB in Deutschland setzen wird jetzt den Erfolg fort, den wir bereits in Schweden erreicht haben und als unseren zweiten Heimatmarkt betrachten.“ ist sich Søren Eriksen sicher. „Mit der neuen Miteigentümerschaft bekommen wir schneller einen Fuß in die Tür und schaffen so die bestmögliche Plattform für zukünftiges Wachstum.“

Aufgrund zahlreich gewonnener Ausschreibungen werden die DSB ab Ende 2010 mehr Streckenkilometer in Schweden als in Dänemark befahren, womit jeder vierte DSB-Kunde Schwede sein wird.

Hessische Landesbahn verhandelt nicht mit Lokführergewerkschaft GDL Tarifabschluss mit der Dienstleistungsgewerkschaft verdi

(hpg) Im Tarifstreit zwischen der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) und dem Arbeitgeberverband Deutscher Eisenbahnen (AGVDE), dem die Hessische Landesbahn GmbH (HLB) und ihre Tochtergesellschaften angehören, wird es voraussichtlich zu weiteren Arbeitsniederlegungen kommen.

Wie auf den Internetseiten von Vectus und HLB nachzulesen ist, haben die HLB und die Dienstleistungsgewerkschaft ver.di am 8. Februar einen neuen Entgelttarifvertrag für den Bereich des „Eisenbahntarifvertrags“ (ETV) abgeschlossen. Der Abschluss bedeute für die Mitarbeiter der HLB Firmen „automatisch Entgeltverbesserungen im Gesamtvolumen von gut zwei Prozent“. Den Mitarbeitern der vectus Verkehrsgesellschaft

mbH sei eine Übernahme dieses Abschlusses angeboten worden.

Keine gemeinsamen Verhandlungen

In ihrer Pressemeldung schreibt die Landesbahn, dass sie über ihren Arbeitgeberverband mehrfach „auch anderen Gewerkschaften“ angeboten habe, sich an den gemeinsamen Tarifverhandlungen zu beteiligen. Die GDL wolle hingegen unbedingt einen eigenen, nur für Lokführer

gültigen Tarifvertrag abschließen. Dies lehnt die HLB ab mit der Begründung, dass im Konzern weitere Berufsgruppen wie die Busfahrer zu berücksichtigen seien.

Für erheblichen Verdross der Lokführer hatte die Äußerung von AGVDE-Geschäftsführer Hans-Peter Ackmann gesorgt, der am 20. Januar der Financial Times Deutschland sagte: „Wir werden uns den Wettbewerbsvorteil bei den Personalkosten nicht nehmen lassen.“

Nach Darstellung der HLB bestände die besondere Situation, dass „konkurrierende Gewerkschaften“ um Mitglieder werben. Wie stark der Organisationsgrad der GDL allerdings ist, zeigen die streikbedingten Ausfälle: Auf den Linien der vectus konnten laut HLB beim letzten Streik am 5. März etwa 40 Prozent der Zugleistungen bedient werden. Am Standort Butzbach waren auf der Linie Hanau-Schöllkrippen nur die Schülerzüge im

Einsatz. Lediglich ein Zug pendelte auf den Strecken Gießen-Gelnhausen und von Friedberg nach Nidda, Hanau und Friedrichsdorf. Auch bei den vorangegangenen Streiks am 1. und 9. Februar konnten lediglich die Abschnitte Königstein – Höchst – Bad Soden und die Taunusbahn mit geringen Ausfällen bedient werden.

Urabstimmung und weitere Streiks

Gewerkschaft und HLB bedauern gleichermaßen, dass der Konflikt „auf dem Rücken der Fahrgäste“ ausgetragen werde. Der neue vectus-Geschäftsführer Peter Runge kritisiert die späte Information über die Streiks. Nach Angaben der Gewerkschaft sei dies aber erforderlich, da ansonsten vor allem im Rhein-Main-Gebiet ein umfangreicher Ersatzverkehr organisiert würde. Am 19. März hat die GDL-Tarifkommission der HLB-Gruppe die Einleitung und Durchführung der Urabstimmung beschlossen.

Kommentar: Streiks ja, aber bitte rechtzeitig informieren!

Wenn Lokführer der HLB auf der gleichen Strecke fahren wie ihre Kollegen von der Deutschen Bahn, dafür aber schlechter entlohnt werden, dann ist dies einfach ungerecht. Besonders dann, wenn sich der Geschäftsführer des Arbeitgeberverbandes rühmt, man werde den Vorteil bei den Personalkosten nicht aus der Hand geben und damit Lohndumping legitimiert.

Die Streiks der GDL sind berechtigt, nur sollten die Streikenden auch die Fahrgäste im Auge behalten. Wenn man im tiefsten Winter morgens zum Haltepunkt kommt und kein Zug fährt, weil die GDL kurzfristig streikt, muss man sich schon fragen, was das soll. Lernt von den Piloten der Lufthansa! Ein paar Tage vorher angekündigt und dann den Streik auf mehrere Tage hintereinander festgelegt. So kann sich der Fahrgast wenigstens auf die Zugausfälle einstellen und nach alternativen Fahrtmöglichkeiten suchen.

Jürgen Lerch

Bundesnetzagentur erklärt Regionalfaktoren der DB Netz AG für ungültig

(og) Die Bundesnetzagentur hat im März die Regionalfaktoren im Trassenpreissystem der DB Netz AG für ungültig erklärt. Das Unternehmen darf die Faktoren ab der Netzfahrplanperiode 2010/2011 nicht mehr bei der Trassenpreisberechnung anwenden, da diese den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur rechtswidrig behindern.

„Die Regionalfaktoren werden ausschließlich im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf bestimmten Regionalstrecken erhoben. Erbringt ein Eisenbahnverkehrsunternehmen Nahverkehrsleistungen auf den betroffenen Nebenstrecken, muss es zurzeit ein höheres Trassenentgelt bezahlen als auf Strecken in Ballungsräumen. Die Auswahl der Strecken ist dabei sachlich nicht nachvollziehbar. Die Ungleichbehandlung verstößt daher gegen das eisenbahnrechtliche Diskriminierungsverbot“, sagte Matthias Kurth, Präsident der Bundesnetzagentur.

Zudem sind die Regionalfaktoren je nach Regionalnetz unterschiedlich hoch. Die betroffenen Netze werden somit untereinander ungleich behandelt, so dass auch dadurch ein Verstoß gegen das eisenbahnrechtliche Diskriminierungsverbot vorliegt. Im Verlauf der Prüfungen konnte die DB Netz AG die Erhebung sowie die unterschiedliche Höhe der Regionalfaktoren je nach Strecke und damit die Ungleichbehandlung einzelner Strecken nicht mit sachlichen Gründen belegen. Auch die Begründung, dass die Regionalfaktoren auf die geringe Auslastung der betroffenen Strecken und die damit einhergehende vermeintlich bestehende Kostenunterdeckung zurückzuführen sind, konnte weder sachlich noch

rechnerisch nachvollziehbar dargelegt werden.

„Die höhere Be-
preisung schwach
befahrener Strecken läuft dem er-
klärten Ziel des Eisenbahnrechts zuwider,
mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.
Sie führt gerade dazu, dass die betroffenen
Strecken noch geringer nachgefragt werden,
da sich der Verkehrsbetrieb auf diesen Strecken
immer weniger lohnt“, sagte Kurth. „Besonders
auffällig ist, dass der Preisaufschlag auf Strecken
erhoben wird, auf denen sich bislang der
Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr
konzentriert. Die Verteuerung dieser Strecken
belastet den Wettbewerb auf der Schiene
erheblich. Mit unserer Entscheidung, die
derzeitige Ungleichbehandlung aufzuheben,
gewährleisten wir einen wirksamen Wettbewerb“,
betonte Kurth.



Die Regionalfaktoren sind zurzeit ein Bestandteil des Trassenpreissystems der DB Netz AG. Diese können auf den Trassenpreis aufgeschlagen werden. Die Höhe der 40 verschiedenen Regionalfaktoren schwankt zwischen 1,0 und 1,91.

Ersatzzugkonzept für die Mitte-Deutschland-Strecke gestaltet sich schwierig

(fl) Wenn die Deutsche Bahn im Dezember 2010 weitere Fernzüge zwischen Dortmund und Kassel streicht, gilt es, ein regional finanziertes Ersatzzugkonzept auf die Gleise zu stellen. Bislang sah die Planung vor, vier von der „Eurobahn“ gefahrene Regionalbahnpaare der RB 89 von Nordrhein-Westfalen her bis Kassel zu verlängern.

Kurzfristig hat der Nordhessische Verkehrsverbund NVV Anfang des Jahres entschieden, dem Konzept zu widersprechen. Stattdessen verfolgt der NVV eine eigene Konzeption. Zusätzliche Züge der Regionalexpress-Linie Kassel – Hagen sollen weitere Fahrmöglichkeiten für Pendler schaffen und durch einen Anschluss in Warburg auch die Anbindung in Richtung Paderborn sicherstellen. Über das Vorgehen ist zwischen den Verbänden in Hessen und NRW ein offener Streit entbrannt.

Die „Eurobahn“ kommt nicht bis Kassel

Der Vorschlag des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen Lippe (NWL) habe

sich nach intensiver Prüfung als untauglich erwiesen, so der NVV. Neben den aus NVV-Sicht gravierenden Fahrplannachteilen, die damit verbunden gewesen wären, sah der hessische Verbund kurzfristig keine Möglichkeit, den gewünschten Umfang zu finanzieren. Der NVV-Aufsichtsrat, bestehend aus den fünf nordhessischen Landkreisen, der kreisfreien Stadt Kassel sowie dem Land Hessen, unterstützt das Fahrplankonzept des NVV.

Ein möglicher Kompromiss scheiterte nach NVV-Angaben an 13 Minuten. Um zu vermeiden, dass zwei stark nach-

Die Deutsche Bahn will weitere der insgesamt fünf IC-Paare auf der Mitte-Deutschland-Linie streichen



gefragte NVV-Züge in der Hauptverkehrszeit nicht mehr hätten verkehren können, hatte der NVV den Vorschlag gemacht, den ersten Zug aus Paderborn bereits um 6.57 Uhr statt 7.10 Uhr in Kassel-Wilhelmshöhe ankommen zu lassen. Somit hätte dieser Zug bereits um kurz nach 7 Uhr statt – wie vom NWL geplant – gegen 8 Uhr wieder zurück nach Paderborn fahren können. Diese frühere Rückfahrt hätte zum einen ein Zusatzangebot gegenüber dem heutigen Fahrplan geboten und zum anderen keine bestehenden Züge behindert. Darüber hinaus hätte der Zug mit der früheren Ankunft in Kassel nach Mitteilung des NVV wesentlich mehr Anschlüsse erreichen können. Auf diese einfache Anpassungsmaßnahme habe sich der NWL leider nicht eingelassen, so dass der NVV dem Konzept nicht zustimmen konnte.

Offener Streit zwischen den Aufgabenträgern

Der NVV nimmt eine deutliche Schuldzuweisung Richtung NRW vor: Die Diskussion um die NVV-Konzeption lenke vom eigentlichen Planungsproblem ab. Der außergerichtliche Vergleich zwischen DB Regio und dem Verkehrsverbund Rhein Ruhr aus 2007 habe zur Folge, dass attraktive Fahrplan – und Fahrzeugkonzepte im Korridor Dortmund-Paderborn-Kassel kurzfristig nicht realisierbar seien.

Denn der NVV favorisiere grundsätzlich das Ziel einer schnellen Regional-Express-Verbindung Dortmund – Paderborn – Kassel (- Erfurt), um die Interessen der Region Nordhessen hinsichtlich

einer schnellen Anbindung an das östliche Ruhrgebiet wahren zu können.

In Zusammenarbeit mit dem Land Hessen habe der NVV seit längerem Vorschläge zur Einführung einer attraktiven Regional-Express-Verbindung unterbreitet, die aber allesamt an der ablehnenden Haltung in NRW gescheitert seien. Die bislang vom NWL angebotene Lösung, die nordrhein-westfälische Regionalbahn 89 aus Münster, Hamm und Paderborn zeitweise bis Kassel zu verlängern, bedeute dagegen für Reisende zwischen Kassel und Dortmund eine Fahrzeitverschlechterung von mindestens 20 Minuten.

Um zumindest für die Fahrgäste in der Relation Paderborn – Kassel die Nachteile des wegfallenden Fernverkehrs auf ein Minimum zu beschränken, entwickelte der NVV eine eigene Konzeptidee für den Bereich Kassel-Warburg: Dabei handelt es sich um montags bis donnerstags um zwei Fahrtenpaare, freitags um drei Fahrtenpaare sowie samstags und sonntags um zwei zusätzliche Fahrtenpaare, die einerseits bestehende Fahrplanlücken schließen sollen und andererseits zusätzliche Fahrtmöglichkeiten für den Reiseverkehr am Wochenende bereit stellen sollen.

Diese zusätzlichen Verbindungen sichern in Warburg Anschlüsse zu Zügen der Regionalbahn 89 nach Paderborn, so dass weitere Früh-, Spät- und Wochenendverbindungen Richtung Paderborn entstehen. Die Fahrzeit Kassel - Paderborn betrage so eine Stunde und 12 Minuten und sei damit nicht schlechter als im Fern-



Der Abstieg der Mitte-Deutschland-Linie läuft seit mehreren Jahren. 2006 verkehrten noch Neigetechnik-ICE auf der Linie, hier bei Trendelburg

verkehr. Da die ergänzenden Züge nur in Hofgeismar halten werden, sei die Fahrzeit zwischen Kassel und Warburg auch kürzer. Damit für die Fahrgäste, deren Bahnhöfe zwischen Kassel und Hofgeismar liegen, keine Nachteile entstehen, werde dort dann die RegioTram das Angebot ersetzen bzw. ergänzen

Fernziel bleibt der RE Dortmund – Kassel - Thüringen

Aus Sicht des Nordhessischen Verkehrsverbundes handelt es sich um eine Übergangslösung, denn sein Ziel sei es weiterhin, den Knoten Kassel-Wilhelmshöhe durch Anschlussverbindungen Richtung Westfalen und Thüringen zu stärken, mittelfristig mindestens fünf Fahrtenpaare zwischen Dortmund, Kassel und Eisenach anzubieten und dabei die gleiche Fahrzeit wie bei der Mitte-Deutschland-Verbindung zu erreichen. Daran arbeite der NVV zurzeit und führe entsprechende Gespräche mit dem Nachbarverbund in Thüringen und wer-

de auch weiterhin das Gespräch mit dem NWL suchen.

Ganz anders die Sichtweise des NWL: Der NWL habe seit einem Jahr versucht, ein zukunftsfähiges Ersatzkonzept mit vier Regionalzügen bis Kassel in Ergänzung zum verbleibenden Fernverkehr mit drei Verbindungen (zwei Fahrtenpaare Düsseldorf – Dresden und ein Fahrtenpaar Düsseldorf – München) abzustimmen.

Dieses Konzept hätte nach Meinung des NWL auch die Option geboten, über Kassel hinaus eine Direktverbindung nach Eisenach in Thüringen zu schaffen, mit Anschluss an den Fernverkehr nach Dresden. Die Eurobahn als vorgesehener Betreiber dieser vier Fahrtenpaare hatte für diesen Verkehr einen besonderen Fahrgastservice für die Fernreisenden vorgesehen. Geplant waren Angebote wie hohe Zugbegleitquote, ein Cateringkonzept im Zug und Marketingmaßnahmen.



Ein Intercity der Mitte-Deutschland-Linie hat gerade den Eggetunnel verlassen und fährt weiter Richtung Kassel - Erfurt

Der NWL sah sich mit Hessens Wirtschaftsminister Dieter Posch Seite an Seite und gibt eindeutig dem NVV die Schuld für das Scheitern. Die Beteiligten auf Seite von NRW sowie des Landes Hessen hätten die Finanzierung der zusätzlichen Betriebsleistungen grundsätzlich für möglich gehalten. Auf die vom NVV genannten Probleme mit den Frühzügen von und nach Kassel geht der NWL in seiner Mitteilung nicht ein. Stattdessen auch hier eindeutige und im Verhältnis der Aufgabenträger untereinander ungewöhnliche öffentliche Schuldzuweisungen: Der NVV habe bei allen Bemühungen des NWL und auch des Landes Hessen von sich aus überhaupt keine Vorstellungen eingebracht. Der jetzige Beschluss des NVV, zwei Fahrtenpaare des RE 17 als Ersatzkonzept einzuführen, sei keine Alternative. Sie bedeute auch

keine vorausschauende Planung in dem Gesamtkorridor. Außerdem seien diese Vorstellungen mit dem NWL nie kommuniziert und abgestimmt worden. Wörtlich: „Hier ist nicht vertrauensvoll zusammengearbeitet worden“ so Winfried Stork, Verbandsvorsteher des NWL.

*Die Igelstein-Kurve beginnt am abgebauten Anschluss Dyckerhoff
(siehe Artikel rechte Seite)*



Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr: Bau der „Igelstein-Kurve“ soll in diesem Jahr beginnen

(hpg) Der Abschnitt Wiesbaden Ost – Mainz Kastel – Kostheim (Teilabschnitt der historischen „Taunusbahn“ Frankfurt – Wiesbaden) zählt innerhalb des Knotenbereiches Wiesbaden zu den am stärksten belegten Streckenabschnitten. Dieser Abschnitt wird von zwei S-Bahnlinien (S1 und S9) im Halbstundentakt, einer Regio-Linie (RMV-Linie 10) im Stundentakt (in der HVZ halbstündlich) und annähernd 200 Güterzügen befahren.

Die Strecke stellt die Verbindung vom Güterbahnhof Mainz-Bischofsheim über die Hochheimer Mainbrücke zur Rechten Rheinstrecke her. Neben der starken Belastung von Strecke und Anwohnern führen die insgesamt fast 400 Züge pro Tag zu einer mangelhaften Betriebsqualität, die sich auch auf den SPNV auswirkt.

Mit dem Bau einer eingleisigen, elektrifizierten Verbindungskurve zwischen der sogenannten „Güterumgehungsbahn“ Mz-Kostheim – Kaiserbrücke (Strecke 3525) und der Verbindung Kaiserbrücke – Wiesbaden Ost (Strecke 3506) sowie Gleisanpassungen im Bahnhof Wiesbaden Ost soll dieser Engpass beseitigt werden und den Personen- und Güterverkehr entflechten.

Laut der europaweiten Ausschreibung wird das Verbindungsgleis eine Länge von rund 1.200 Metern haben. Erforderlich ist die Errichtung von zwei Rahmenbauwerken (Unterführungen) und die Gleisverschwenkung einer bestehenden Strecke. Die Hydrologie bedingt eine umfangreiche Wasserhaltung während der Bauzeit und macht den Bau einer rund 1000m langen Entwässerungsleitung er-

forderlich. Drei neue Weichen sind zum Anschluss des Gleises erforderlich sowie Kabelkanäle von ca. 9000m Länge. Die Gesamtinvestition hat einen Umfang von rund 24 Millionen Euro. Der Begriff „Igelstein-Kurve“ stammt von der ehemaligen Abzweigstelle Igelstein und dem dort früher beginnenden Gleisanschluss der Firma Dyckerhoff in den inzwischen aufgegebenen Steinbruch Amöneburg.

Die neue Gleisverbindung soll zunächst auf dem weitgehend abzutragenden Damm des Dyckerhoff-Anschlusses verlaufen und anschließend im rund 250 m langen „Kreuzungsbauwerk Nord“ als Trog unter der von der Kaiserbrücke kommenden Strecke hindurch geführt werden. Das anschließende „Kreuzungsbauwerk EÜ Süd“ wird etwa 80 m lang.

Nach Angaben der DB AG ist die Finanzierung des Projektes aus den Mitteln des Konjunkturprogramms für das „Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr“ gesichert. Bei einem erwarteten Baubeginn im Sommer 2010 könnte die Inbetriebnahme der neuen Verbindungskurve Anfang 2012 erfolgen.

Leserbrief: Das Märchen vom Weihnachtsmarkt in Fulda

Da gibt es im Raum Osthessen einen Regionalverbandsvorsitzenden von Pro Bahn & Bus, der hat im Dezember 2009 doch tatsächlich vom Weihnachtsmarkt in Fulda geträumt. Nachdem das Pflichtprogramm der Teilnahme am Lauterbacher Weihnachtsmarkt absolviert war, kam die Idee auf, einmal dem Fuldaer Weihnachtsmarkt einen Besuch abzustatten.

Natürlich sollte es mit dem ÖPNV nach Fulda gehen. Zweifel kamen auf, weil das Anruflinientaxi (ALT), das von Frischborn nach Lauterbach fahren soll, nicht immer, aber vielleicht immer öfter - auch das sind Träume - verkehrt und auch noch pünktlich sein wird.

Also begab es sich, dass besagter Vorsitzender und seine Lebensgefährtin sich zwei Tage vor Fahrtbeginn ein Herz fassten und beim ALT-Betreiber anriefen, um das ALT für den 19. Dezember, 16.36 Uhr zu bestellen.

An besagtem Samstag war es dann soweit. Um 16.20 Uhr waren wir an der Haltestelle Feuerwehrgerätehaus in Frischborn, Vogelsbergkreis, angekommen. Vergebens warteten wir, wie schon zweimal zuvor geschehen. Es war schon 16.45 Uhr und Abfahrt der Regionalbahn in Lauterbach nach Fulda um 17.00 Uhr rückte bedrohlich näher. Also blieb uns nichts anderes übrig, als mit dem eignen PKW nach Fulda zu fahren. Vom warmen Glühwein musste deshalb Abstand genommen werden.

Die zuständige VGO Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO) benötigte für eine Antwort auf die 21. Dezember 2009 eingereichte Beschwerde bis zum 12. März 2010. Nun ist bekannt, dass Wunder im Vogelsbergkreis etwas länger als üblich dauern, aber es ist schon ein starkes Stück, wenn die VGO schlechte Wetterverhältnisse als Grund für den Ausfall des ALT angibt. Im übrigen gab die VGO an, dass das ALT bereits um 16.42 angekommen sei. Wir sind zwar schon etwas älter, aber noch Herr unserer Sinne und können zumindest noch die Uhr ablesen. Es war 16.45, als wir die Haltestelle verlassen hatten.

Es ist nicht verständlich, dass in Zeiten knappen Geldes solche Dinge immer wieder passieren und nicht einmal Konsequenzen aus den Vorfällen gezogen werden. Vielleicht sollten wir uns ja mal selbständig machen, ein ALT-Unternehmen gründen und so zu viel Geld kommen...

Werner Filzinger

Leserbrief bzgl. Hessenschiene Nr. 78, S. 33 (Mainz/Wiesbaden: Buslinie 45 erfolgreich)

Dass durch die Inbetriebnahme der Schiersteiner Brücke für den ÖPNV eine jahrzehntelange Lücke endlich geschlossen wurde, bleibt natürlich eine Revolution. Aber gerade auch wegen des enormen wirtschaftlichen Erfolgs der neuen Verbindung zwischen Mainz und Wiesbaden sollten sich die beteiligten Verkehrsunternehmen ESWE Verkehr Wiesbaden und Stadtwerke Mainz jetzt fragen, ob es bei diesem schüchternen, ersten Versuch bleibt oder man das Angebot weiter ausbaut.

Aufgrund der enormen Distanzbewältigung, sowie der „eierlegende Wollmilch-Säue“ und „Lumpensammler“-Prinzipien der 45 sind nämlich Anschlüsse leider oft nicht im gewünschten Maße einzuhalten und dadurch die Vorteile der nördlichen Rheinquerung verschenkt.

Während diese nämlich derzeit noch stark auf die Vororte um Wiesbaden-Schierstein und Mainz-Mombach zugeschnitten ist, wäre die Einführung einer echten Schnellverbindung zwischen Schierstein und Mombach auch für die beiden Innenstädte ein enormer Schritt nach vorn. Nach wie vor ist nämlich selbst vom Stadtzentrum Wiesbaden aus in Richtung Mombach die bestehende S-Bahnverbindung über Wiesbaden Hauptbahnhof nach Mainz Nord immer noch die erste Wahl.

Dabei dauert die reine Fluss-Querung der 45 nicht mehr als 2-3 Minuten, die folgende Kurverei im Industrieviertel verschenkt jedoch bald wieder den erreichten Zeitgewinn.

Eine echte Schnellbus-Verbindung über die Schiersteiner Brücke, sei es als kurze (Zeilstraße - Fahrrad Franz und retour) oder lange Variante (z.B. Platz der Deutschen Einheit - Kahle Mühle - Zeilstraße - Fahrrad Franz - SWR - Uni - Hbf Mainz mit jeweils nur wenigen Stopps) wäre daher auch aus Umwelt- und Finanzgründen für beide Städte ein noch größerer Gewinn.

Peter Silbereisen

HESSENSCHIENE-ABO

**für 16 Euro 2 Jahre druckfrisch nach Hause
Bestellungen bitte an die Landesgeschäftsstelle in Lauterbach!**

Buchtip: Mit dem Schienenbus von Flensburg bis München

(fl) Ein weiteres Buch zum Thema Schienenbus. Um es vorweg zu nehmen: Neues bietet das Buch nicht. Das ist auch nicht der Anspruch des kleinen Bildbandes. Dass sich ein größerer auf Nostalgiethemen spezialisierter Verlag wie der Sutton-Verlag dennoch der Materie annimmt, zeigt, wie populär die roten Brummer waren und immer noch sind.

Die Bilder bieten einen Querschnitt durch die beliebtesten Fotostandorte der alten Bundesrepublik – vieles hat man in der einen oder anderen Version schon einmal gesehen. Blicke auf die typischen Fahrgäste, auf das Personal, oder auf technische Details bleiben ganz am Rande. Darin liegt einer der gravierenden Unterschiede beispielsweise zu Joachim Seyferths legendärem Schienenbusbuch.

Was den Band für hessische Eisenbahnfreunde dennoch interessant machen könnte, ist der deutliche Schwerpunkt,

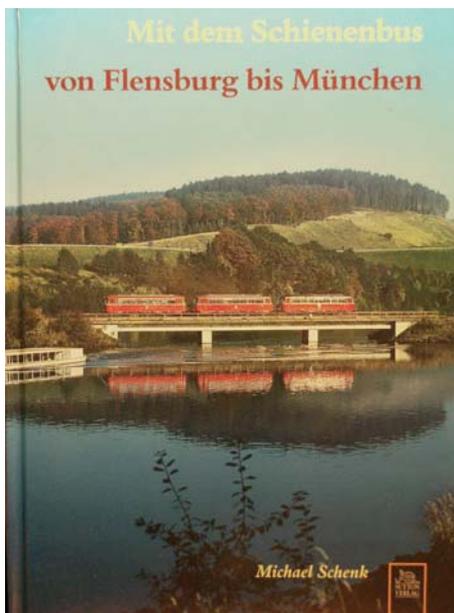
den unser Bundesland zusammen mit einigen Nachbarregionen einnimmt. Sauerland, Westerwald, die Aar-Salzböde-Bahn und die Hunsrück- und Moselregion sind mit zahlreichen schönen Aufnahmen vertreten. Problematisch für einen Bildband im Format 17,5 x 25 Zentimeter ist das Hochformat. Dadurch werden die überwiegend vertretenen querformatigen Bilder in der Regel mit einer Breite von nur 13,5 Zentimetern wiedergegeben – zu wenig für ein gutes Landschaftsfoto. Auch lässt die Farbwiedergabe bei einzelnen Bildern etwas zu wünschen übrig, erscheinen doch manche Farben etwas sehr bunt.

Fazit: Wer seine Erinnerungen an Schienenbustouren über Strecken wie die Aar-Salzböde-Bahn, die Scheldetalbahn oder durch den Westerwald auffrischen möchte, ist mit dem kleinen Band gut bedient. Wer wirklich neue Informationen oder Aufnahmen zum Thema Schienenbus sucht oder die Atmosphäre einer Mitfahrt nacherleben möchte, fährt mit anderen Publikationen besser.

Michael Schenk:

Mit dem Schienenbus von Flensburg bis München

Sutton-Verlag Erfurt, erschienen 2009, 127 Seiten, Format 17,5 x 25 Zentimeter. 19.90 Euro. ISBN 978-3-86680-492-0



Hörtipp: Tondokumente der Aartalbahn (CD03)

Doppel-CD mit 20 Hörsezenen, Laufzeit 146 Minuten, Preis 19,80 Euro. Bezug direkt beim Verlag oder im ausgesuchten Buch- und Modellbahnhandel.

Die Reaktivierung der hessischen Aartalbahn von Wiesbaden aus ist wieder einmal in weitere Ferne gerückt. Auch der Museumsverkehr krankt an den hohen Kosten – das Dilemma vieler Strecken, die nur an wenigen Tagen in Betrieb stehen, aber das ganze Jahr über unterhalten werden müssen. Die relativ wohlhabende Region zeigt wenig Interesse am Schienenverkehr, obwohl die Aartalbahn ähnliche Aufgaben wahrnehmen könnte wie die berühmte Albtalbahn im Regionalverkehr um Karlsruhe. Damit wenigstens die Erinnerung an die landschaftlich reizvolle und historisch bedeutsame Aartalbahn in Hessen nicht stirbt, hat der

Wiesbadener Autor und Verleger Joachim Seyferth ihr eine weitere Publikation gewidmet.

Joachim Seyferth hat die Aartalbahn in den Jahren 1973 bis 1986 mit dem Ton-Aufnahmegerät begleitet und unter anderem auch noch die allerletzten Dampflokomotiven im Planbetrieb dokumentiert. Den breitesten Raum auf der ersten CD nehmen Hörsezenen aus dem Dieseltrieb und die ersten Dampfsonderzüge nach der Stilllegung ein. Dazu gibt es den Mitschnitt einer Rundfunksendung zum Thema Streckenstilllegung. Die zweite CD widmet sich ganz dem Thema Schienenbus. Eine Mitfahrt vom Wiesbadener Hauptbahnhof bis nach Zollhaus ist in ganzer Länge wiedergegeben - mit Stationsansagen und Gesprächen zwischen dem Personal, aufgenommen auf der berühmten „ersten Bank“. Leider kommt der Museumsbetrieb der Nassauischen Touristikbahn nicht vor, obwohl auch dieser Verein über Fahrzeuge mit markanter Akustik verfügt und die hessische Aartalbahn seit zwei Jahrzehnten prägt.

Joachim Seyferth Verlag, Anne-Frank-Straße 23, 65197 Wiesbaden

Tel.: 0611 204 862 1 oder 464 867,

Fax: 0611 204 862 1,

Netzpost: SeyferthVerlag@t-online.de

Sonderzug mit ELNA 184 bei der Ausfahrt in Wiesbaden-Dotzheim, 27.12.1986

Foto: Joachim Seyferth



Kassel - Melsungen Regiotram-Linie RT5 Melsunger Busbahnhof und Regiotram-Haltepunkt Bartenwetterbrücke

(hh) Im Frühjahr 2011 bekommt Melsungen einen neuen Busbahnhof, das sich sehen lassen kann. Dadurch ergeben sich für die Nutzer von Bahn und Bus in den nächsten Monaten wegen der Verlegung des Busbahnhofs große Veränderungen. Wer mit dem Auto kommt oder jemanden abholen will, wer Haltestellen oder ein Taxi sucht, muss sich auf ständig wechselnde Bedingungen einstellen.

Auf beiden Seiten des Bahnhofs entstehen insgesamt 142 PKW-Abstellplätze. Das etwas versteckt liegende Bahnhofsgebäude soll ins öffentliche Rampenlicht gerückt werden. Der Vorplatz, künftig unterteilt in eine Busverkehrs- und eine Fußgängerfläche, soll sich wie ein Balkon in Richtung Stadt präsentieren.

Hierfür werden Bäume und Büsche am Hang ausgelichtet. Nach Auskunft des NVV benutzen täglich 2000 Fahrgäste den Schienenverkehr und 1000 Personen die Linienbusse mit Ein- bzw. Ausstieg Melsungen. Diese Zahlen werden nach dem Umbau steigen.

Der neue Haltepunkt Bartenwetterbrücke wird im Melsunger Stadtparlament kontrovers diskutiert. Die CDU lehnt den Umbau ab und meint, dass der jetzige Bahnhof ausreiche. SPD und FDP befürworten den neuen Halt mit einem kurzen Fußweg zur Altstadt. Nahverkehrsplaner rechnen mit mindestens 500 Einsteigern in der Nähe der Altstadt – Tendenz steigend. Nach Ansicht von PRO BAHN & BUS würde der Haltepunkt „Bartenwetterbrücke“ auch für viele Kasseler einen Melsungen-Besuch attraktiv machen. Eine gut besetzte Regiotram steigert den Kostendeckungsgrad und schont die Melsunger Stadtfinanzen. Kommt der neue Haltepunkt nicht, wird es wegen zu weniger Fahrgäste keinen Halbstundtakt auf der Regiotramlinie RT5 geben.



Melsungen: Am Bahnhof entstehen zahlreiche PKW-Abstellplätze

Foto: Folke Ebert

Obere Edertalbahn Frankenberg - Hatzfeld - Bad Berleburg Verkauf Abschnitt Hatzfeld - Dodenau

(js) Bereits in der Hessenschiene Nr. 77 haben wir vom bevorstehenden Verkauf der Trasse Hatzfeld - Dodenau der ehemaligen oberen Edertalbahn Frankenberg – Hatzfeld – Bad Berleburg berichtet. Auf diesem Abschnitt der ehemaligen Bahntrasse soll der letzte Lückenschluss des Ederradweges zwischen der Ederquelle und ihrer Mündung vollzogen werden.

Das Hatzfelder Gemeindeparlament hat bereits im Dezember über den Kauf abgestimmt. Nach Angaben von Bürgermeister Uwe Ermisch hat die Deutsche Bahn ihre Forderungen mittlerweile von 284 000 Euro auf 175 000 Euro für das 315 000 Quadratmeter große Areal gesenkt. Allerdings möchte die Bahn nur die gesamte Trasse von der Ortsgrenze Beddelhausen bis zum Battenberger Auhammer am Stück verkaufen, obwohl die Gemeinde die Trasse nur bis Dodenau für den Radweg benötigt.

Als Ziel war geplant, die Rodungsarbeiten bis zum 15. März zu beenden. Noch in diesem Jahr soll mit dem Bau des Radweges begonnen werden, und zwar an der Landesgrenze bei Beddelhausen über die Ederbrücken bei Holzhausen bis zum Reddighäuser Hammer. Im nächsten Jahr soll dann der zweite Abschnitt durch den Dodenauer Tunnel fertig gestellt werden.

Frankenberg - Edersee Sonderverkehre auf der Edertalbahn

(js) Auch in diesem Jahr gibt es wieder Planungen für Sonderfahrten zum Edersee. Derzeit werden für den 4. Juni Fahrten vorbereitet. Leider stehen bisher weder der Umfang des Verkehrs noch die Fahrzeiten fest. Weiterhin wird erwogen, zur Ederbiketour und zum Drachenbootrennen in Herzhausen wieder Zugverkehr anzubieten.

*Sonderzug im Edertal
Foto: Jürgen Schmied*



Kurhessenbahn Redesign-Programm am Triebwagen abgeschlossen

(ja) Im Herbst konnte das im Jahr 2006 gestartete Innenraum-Redesign an den neun Triebwagen der Kurhessenbahn der Baureihe 628 zum Abschluss gebracht werden. Die Fahrgasträume erhielten dabei eine neue Bestuhlung im aktuellen Design, die Innenwände wurden weiß gestrichen und verloren somit ihr Flair der späten 80er-Jahre, wodurch die mittlerweile 23 Jahre alten Triebwagen einen modernen Eindruck hinterlassen (siehe Hessenschiene Nr. 67).

Vier Triebwagen wurden der starken Nutzung durch Fahrradtouristen angepasst (siehe Hessenschiene Nr. 73), drei Triebwagen, davon einer der zum Fahrradtransport ertüchtigten, erhielten außerdem eine zusammenklappbare Rollstuhlrampe, welche an der mittleren Einstiegs-tür montiert werden kann und somit barrierefrei zugänglich sind.

Main-Weser-Bahn

Abschnitt Gießen - Frankfurt

S6 fährt bis nach Bad Nauheim

(jl) In Bad Nauheim findet dieses Jahr die Landesgartenschau vom 24. April bis 3. Oktober 2010 statt. Aus diesem Grund verkehrt die S-Bahnlinie S6 an allen Samstagen, Sonntage und Feiertagen stündlich über Friedberg hinaus nach Bad Nauheim. Die verlängerten Züge wurden bereits in die Fahrplanauskunft des RMV aufgenommen. In Friedberg haben die S-Bahnen rund 10 Minuten Aufenthalt, weil sie dort von Regionalexpresszügen überholt werden. Damit besteht in Friedberg die Möglichkeit, vom schnellen Regional-express in die S-Bahn nach Bad Nauheim umzusteigen, wodurch sich aus und in Richtung Frankfurt kurze Reisezeiten ergeben.

Bald kommt Verstärkung: In den nächsten Wochen sollen vier neue Triebwagen in Betrieb gehen



Odenwaldbahn

RMV-Linien 64/65

Für die vier neuen Itinos liegen nun die Genehmigungen vor

(fl) Ende Februar 2010 hat die geplante Inbetriebnahme der vier neuen, vom Rhein-Main- Verkehrsverbund (RMV) und vielen Fahrgästen seit langem gewünschten zusätzlichen Itinos auf der Odenwaldbahn eine hohe Hürde genommen: Das Eisenbahn-bundesamt stellte die notwendigen Genehmigungen aus. Am 26.02.2010 teilte der RMV mit: „Der Betreiber VIAS und die Herstellerfirma werden nun die Einzelheiten der Genehmigung prüfen. Dabei wird untersucht, welche Anpassungen genau notwendig sind, um die bereits vorhandenen 22 Fahrzeuge und die vier neuen mit einer gemeinsamen Software betreiben zu können.“ Es wird von einem Zeitbedarf für diese Anpassungsarbeiten vor Ort von etwa vier Wochen ausgegangen. Auf genauere Zeitangaben, so der RMV, wolle er lieber verzichten, da wie schon erlebt, der Teufel bekanntlich im Detail stecke und man niemanden mit einer zu optimistischen Prognose enttäuschen wolle.



Pausieren muss dieses Jahr die Nassauische Touristikbahn auf ihrer Stammstrecke nach Hohenstein. Dafür werden Fahrten auf anderen Strecken durchgeführt

Wiesbaden

Nassauische Touristikbahn unterwegs

Aufgrund der Brückenschäden in Wiesbaden stehen bei der NTB derzeit alle Räder still. In Zusammenarbeit mit anderen Vereinen werden in diesem Jahr allerdings Fahrten außerhalb der Stammstrecken angeboten. Am So. 2. Mai findet eine Fahrt mit 52 4876 der Historischen Eisenbahn Frankfurt von Wiesbaden über die Ländchesbahn nach Idstein statt. Am 27. Juni ist eine Teilnahme an der „Drei-Flüsse-Rundfahrt“ mit 01 118 möglich. Zubringerfahrten erfolgen mit einem Sondertriebwagen. Weitere Infos: www.nassauische-touristik-bahn.de

Darmstadt

Neuer Zeitplan für die Tram-Verlängerung Arheilgen-Nord

(fl) Kürzlich informierte die Stadt Darmstadt über die weitere Zeitplanung für die Tram-Verlängerung im Stadtteil Arheilgen. Die Verlängerung ist Teil des Pro-

jekt „Neue Wege“, welches auch die umfassende Sanierung der Frankfurter Straße und die Neugestaltung des Ortszentrums beinhaltet. Wegen

ausstehender Zuschüsse kam es zu Verzögerungen im zweiten Bauabschnitt nördlich der bisherigen Endstelle Hofgasse. Nach dem neuen Zeitplan läuft der Kanalbau voraussichtlich noch bis August, parallel gibt es Kabelarbeiten. Ab Juli wird es Straßen- und Gleisbauarbeiten geben. „Nach den Sommerferien 2011 wird voraussichtlich die Straßenbahn komplett den Fahrbetrieb aufnehmen, das gesamte Projekt wird somit aller Voraussicht nach Mitte 2011 abgeschlossen werden können“, so Stadtrat Dieter Wenzel.

Derzeit stehen Kanalbauarbeiten auf dem Programm. Der Straßen- und Gleisbau wird im Sommer 2010 folgen. An der neuen Wendeschleife Dreieichweg entsteht dabei ein Park+Ride-Parkplatz, der dem PKW-Verkehr die direkte Anbindung an den Nahverkehr ermöglicht und so die Ortsmitte entlastet.

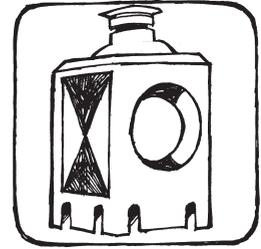
Nach Anschluss aller Arbeiten wird die Straßenbahn auf der Frankfurter Landstraße bis an den nördlichen Ortsrand fahren - auf zwei Gleisen und zu den Hauptverkehrszeiten mit zwei Straßenbahnen pro Viertelstunde. entlang der neuen Trasse sollen zahlreiche Bäume gepflanzt werden. Zwischenhaltestellen entstehen an der Messeler Straße und am Kolpingweg.



Mobility Logistics Networks - and Illness

(fl) Was für einen deutschen Tante-Emma-Laden oder seine türkische Variante, den Tante-Aysegül-Laden, gerade noch in Ordnung ist, das steht einem weltweit agierenden Verkehrskonzern schlecht zu Gesicht: Ein Schildchen in der Scheibe mit Botschaften wie „Bin gleich wieder da“ oder „Wegen Erkrankung geschlossen“.

Dabei streut das Unternehmen Deutsche Bahn AG gerne Werbebotschaften, die glauben machen, demnächst würden nicht nur die fernsten Ziele dieser Erde, sondern auch Mond, Mars und Venus in das universelle Logistik- und Dienstleistungsnetz einbezogen. Zumindest das Gebaren des ehemaligen Vorstandsvorsitzenden Hartmut M. ließ oft an den James Bond-Titel „Die Welt ist nicht genug“ denken.



Und dann so etwas. An den Bahnhofstüren größerer Städte wie Lauterbach und Wetzlar – letzteres mit 50.000 Einwohnern eine „halbe Großstadt“ – prangen Schildchen wie das abgebildete. Gewiss haben die Kundinnen und Kunden Verständnis, wenn sie ihre Fahrkarte nicht vor Ort, sondern in zehn oder zwanzig Kilometern Entfernung kaufen können. Wer Bahn fährt, ist ja prinzipiell eher ein Genussumsch und freut sich vielleicht über einen Spontanausflug in die schöne Barockstadt Fulda oder ins Fachwerk-Kleinod Alsfeld.

Zur Zeit können wir unser Reisezentrum wegen Erkrankung unseres Mitarbeiters bis zum 18.11.2009 leider nicht öffnen.

Wir entschuldigen uns für die entstandenen Unannehmlichkeiten und bitten um Ihr Verständnis.

Die nächsten personenbedienten Verkaufsstellen sind Reisezentrum Fulda im Hauptbahnhof Servicezentrum der VGO in Alsfeld (06631-96333).

Fahrkarten und Informationen auch über:

DB Automaten im Bahnhof
Fahrkarten, Reservierungen,
Fahrplanauskünfte

Die Service-Nummer der Bahn:
0180 5 99 66 33*

Buchung von Fahrkarten und Reservierungen, sowie Allgemeine Auskünfte über Zugverbindungen und Fahrpreise im In- und Ausland (täglich 24 Std.)

* 14 ct/Min. aus dem Festnetz, Tarife bei Mobilfunk ggf. abweichend.

Internet
www.bahn.de

Automatische Fahrplanauskunft
aus dem Festnetz unter
0800 1 50 70 90 (tägl. 24 Std., kostenlos)
Mobilfunkteilnehmer wählen die
gebührende Rufnummer:
01805 221100 (14 ct/Min. aus dem Festnetz,
Tarife bei Mobilfunk ggf. abweichend).



QUALITÄTS-MANAGEMENT
Wir sind zertifiziert
Regelmäßige freiwillige
Überwachung nach ISO 9001:2000

Vollends sprachlos macht aber der Hinweis unten rechts auf die Qualitäts-Zertifizierung. Geprüfte Qualität? Eine Verkaufsstelle spontan zu schließen und die Kunden im Regen stehen zu lassen ist der triftigste aller Gründe, jegliche Qualitäts-Auszeichnungen abzuerkennen...

*Ausschnitt Aushang
Bahnhof Lauterbach*



QUALITÄTS-MANAGEMENT
Wir sind zertifiziert

Regelmäßige freiwillige
Überwachung nach ISO 9001:2000

Broschüren und Schriften

Erinnerungen an die Nassauische Kleinbahn € 19,80

(Winfried Ott) Aus der Reihe "Blaue Blätter Band 15". Als sie zu Beginn des 19. Jahrhunderts den nordwestlichen Taunus zwischen Rhein, Lahn und Aar für Verkehr und Wirtschaft erschloss, bewunderte man die Nassauische Kleinbahn als technische Meisterleistung und "Nassauische Gebirgsbahn". Zeitzeugen schildern hier ihre Erfahrungen und Erlebnisse, illustriert durch zahlreiche, teils bisher unveröffentlichte Bilddokumente. 248 Seiten, sehr viele s/w Fotos, ca. 21 x 22 cm. 2004.

Dotzheim und seine Straßenbahn € 3,00

(Klaus Kopp) Die Entstehungsgeschichte der Linie 7 aus Dotzheimer Sicht. 40 Seiten, einige s/w Fotos, ca. 15 x 21 cm. 1981

Von der Dampflokomotive zum ICE-Zeitalter € 9,80

(Dieter Frey) Über 130 Jahre Eisenbahn im Idsteiner Land. 96 Seiten, viele Farb- und s/w Fotos, ca. 16 x 23 cm, Klebeheftung, 2008.

Die Eisenbahn in der Rhein-Neckar-Region € 19,80

(Andreas Rossel) Eisenbahn-Bildarchiv - Band 33. 96 Seiten, sehr viele Farbaufnahmen, ca. 23 x 16 cm. EK-Verlag, 2008.

Die Lahntalbahn € 17,90

(Arno Baumann / Bernd Geil / Hans-Jürgen Sarholz / Barbara Schröder) Lahnstein - Bad Ems - Nassau - Diez. 128 Seiten, 200 Bilder, ca. 16 x 23 cm, Klebeheftung. Sutton Verlag, 2008.

Bahnhöfe € 13,50

(C. Sheppard) Meisterwerke der Architektur. Die Eisenbahn hat mehr als jedes andere Verkehrsmittel das Transportwesen revolutioniert und Städte, Länder und Kontinente verändert. Man errichtete prächtige Bahnhöfe, einen völlig neuen Gebäudetyp, der für Architekten und Ingenieure weltweit zur Herausforderung wurde. Wie diese Aufgabe gelöst wurde, zeigt dieser Band in zahlreichen farbigen Abbildungen und durch einen sachkundigen Text. 80 Seiten, 92 Abbildungen, ca. 22 x 31 cm, gebunden

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

