

# HESSEN SCHIENE

Nr. 98

Januar - März 2015



- Regionalexpress-Studentakt bis Marburg
- S-Bahn bis Usingen geplant
- RMV fordert Erhöhung der ÖPNV-Mittel

**PROBA H & BUS**  
Ihr Fahrgastverband

ZKZ 04032 D: 2,80 Euro





Karikatur: Jürgen Janson

DER NAME IST PROGRAMM

**Impressum**

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

Druck Druckhaus Gratzfeld, Butzbach  
Auflage 1400 Exemplare

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

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 01.03.2015  
Erscheinungsweise: vierteljährlich

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

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

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

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

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Das Fahrplanjahr 2015 bringt für Hessen viele Neuerungen. Die zentrale Main-Weser-Bahn MWB erhält mit dem neuen Fahrplankonzept deutlich mehr schnelle Verbindungen der größeren Städte untereinander. Dafür hatte die Fahrplaninitiative Main-Weser-Bahn im Takt jahrelang geworben. Leider wurden nicht alle Vorschläge umgesetzt, so dass einige kleinere Stationen in stärkerem Maß benachteiligt werden als notwendig.

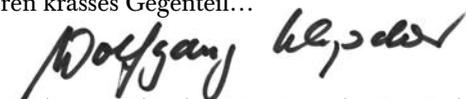
Alles in allem wird mit dem neuen MWB-Fahrplan ein erster kleiner Baustein des „Hessen-Express“ umgesetzt, der verbandsübergreifend von vielen Verkehrs- und Umweltinitiativen gefordert wird. Durch den Einsatz der Flirt-Triebzüge zwischen Schwalmstadt-Treysa und Kassel ab Dezember 2015 ist das Konzept Richtung Norden erweiterbar.

Schnelle Regionalexpresszüge quer durchs ganze Bundesland führt auch Rheinland-Pfalz im größeren Stil ein. Auch daran beteiligt sich Hessen – und profitiert davon! Wegen der Vorbildfunktion des „großen Fahrplanwechsels“ im Nachbarbundesland widmet diese Ausgabe der Hessenschiene einen längeren Artikel diesem Thema.

Insgesamt ein Fahrplanwechsel, der auch in Hessen viele lobenswerte Ansätze erkennen lässt. Zum Beispiel die Ausweitung des Abendverkehrs im Dreieck zwischen Wiesbaden, Limburg und Frankfurt, auf der Königsteiner Bahn und bei der S-Bahn Rhein-Main. Die Ländchesbahn Wiesbaden-Niedernhausen bekommt mit dem ebenfalls ausgeweiteten Tagesverkehr eine völlig neue Qualität – vielleicht ein erster Schritt für die Wiederbelebung des innerstädtischen Schienenverkehrs in der Landeshauptstadt.

Auch Frankfurts lokale Nahverkehrsgesellschaft strukturiert den Abendverkehr um und will mit einem 15- und 30-Minutentaktsystem bessere Übergänge auf die S-Bahn und den Regionalbahnverkehr schaffen. Zudem geht in Frankfurt die Tram-Neubaustrecke Stresemannallee in Betrieb.

Bleibt zu hoffen, dass die Verbesserungen Bestand haben. Denn wo sich nicht durch Streichungen an anderer Stelle finanziert werden – auch das gibt es im aktuellen Fahrplanwechsel – sind sie auf eine solide langfristige Finanzierung angewiesen. Leider stehen hier die Signale sowohl aus Richtung Berlin als auch aus Richtung Wiesbaden vielfach auf Rot. Die Verkehrsverbünde und Unternehmen kämpfen um Gelder für eine verlässliche langfristige Bezahlung von Bauleistungen und Fahrleistungen. Über die Gemeindeverkehrsfinanzierung und die Verteilung und Ergänzung der Regionalisierungsmittel muss weiter gestritten werden. Sonst berichten die Hessenschiene-Dezemberausgaben der Jahre 2015, 2016 und 2017 garantiert nicht mehr über ausgeweitete Fahrpläne, sondern über deren krasses Gegenteil...



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



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



NVV gewinnt in London erneut renommierten European Rail Award ..... 7



Sterben Stadtbusse in ländlichen Mittelzentren? ..... 10  
Entwicklungen am Bahnhof Lauterbach ..... 12  
Seit Fahrplanwechsel neuer Abendzug Fulda - Lauterbach - Alsfeld ..... 14



Bauarbeiten auf der Vogelsbergbahn ..... 16  
Parkplatz-Neubau in Burgwald-Ernsthausen ..... 18  
Regionalexpress-Studentakt bis Marburg ..... 19  
Jürgen Lerch erhält Belobigung des Wetteraukreises ..... 21  
Chio Pendolino im Lahntal ..... 23  
Lahn-Eifel-Bahn verbindet seit Fahrplanwechsel das Lahntal mit Rhein und Eifel ..... 24



ABS/NBS Hanau - Aschaffenburg / Fulda: Beteiligungsprozess läuft nach Plan ..... 26  
S-Bahn bis Usingen geplant ..... 28  
450.000 Menschen täglich im Hauptbahnhof Frankfurt/Main ..... 32



RMV fordert Erhöhung der Regionalisierungsmittel ..... 33  
Nachbarschaftsticket: Neuer RMV-Smartphonetarif geplant ..... 34  
Umfangreiche Neuordnung des SPNV in Rheinland-Pfalz ..... 37



Zwei ausverkaufte Comedy-Veranstaltungen ..... 42  
Buchtipp: Vom Drachen zur RegioTram ..... 43  
Hünfeld: Kleines Bahnmuseum mit dem gewissen Flair ..... 44  
Streckentelegramm ..... 46  
Schlusslicht ..... 50

---

*Titelbild: Die Doppelstockzüge der Niddertalbahn werden seit Fahrplanwechsel von den neuen Loks der Baureihe 245 bespannt. Im September 2014 fanden dazu Personalschulungsfahrten statt. Foto: Matthias Boerschke*

*Rückseite: Bis Redaktionsschluss war für diesen Winter noch kein Schnee in Sicht. Deshalb ein Foto aus alten Tagen von der Rhönbahn in Gersfeld, als dort noch Triebwagen der Baureihe 628 eingesetzt waren. Foto: Stefan Sitzmann*

*Alle Fotos ohne Namensnennung: Jürgen Lerch*

**Unsere Treffen vor Ort:**

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



Datum	Veranstaltung	Ort
05.02.2015 18:30 Uhr	Rv-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen
02.03.2015 20:00 Uhr	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
25.03.2015 19:30 Uhr	Rv-Treff Nordhessen	Umwelthaus Wilhelmstr. 2, Kassel
04.05.2015 20:00 Uhr	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein

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

**Unsere Aktiven vor Ort:**

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

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

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

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

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

Bereich Südhessen und Rheinhessen  
Ansprechpartner: Wolfgang Klapdor  
Zeppelinstraße 16, 67578 Gimbshheim  
Telefon 0177 788 118 2  
[suedhessen@probahn-bus.org](mailto:suedhessen@probahn-bus.org)

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

## Vortrag über Elektromobilität

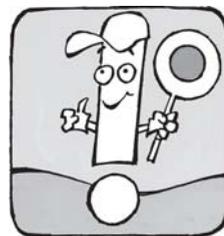
(ac, jl) Im März 2015 wird in Bad Homburg ein Vortrag mit anschließender Diskussion zum Thema Elektromobilität stattfinden. Referent ist Gunter Mackinger, ein ausgewiesener Kenner und Fachmann dieser Thematik. Aktueller Anlass für den Vortrag ist die geplante Elektrifizierung der Taunusbahn und Überlegungen, den Stadtbus-Verkehr in Bad Homburg mittels Elektroantrieb umweltfreundlicher zu gestalten.

Gunter Mackinger, Jahrgang 1956, war insgesamt 36 Jahre für die Salzburger Lokalbahn und die Salzburg AG tätig, zuletzt als Verkehrsdirektor, und verantwortete die Salzburger Lokalbahn, den Salzburger Obus, die Salzburger Festungsbahn, den Mönchberg-Aufzug, die Salzkammergutbahn und Mondseeschiffahrt, die Pinzgauer Lokalbahn, die Berchtesgadener Land-Bahn und die Besucherbahn im Salzburger Freilichtmuseum Großgmain.

Leider ist der genaue Termin noch in Abstimmung. Sobald er fixiert ist, wird er auf der Homepage von Pro Bahn & Bus bekannt gegeben.

## Keine Fahrpreiserhöhung im Fernverkehr Nullrunde in der 2. Klasse und bei BahnCards

(jl) Zum Fahrplanwechsel bleiben die Kosten für Fernverkehrsreisende in der 2. Klasse stabil. Neben den Normal- und Sparpreistickets für Fahrten innerhalb Deutschlands bleiben auch alle BahnCards und Streckenzeitkarten außerhalb der Verbün-



de preisstabil. Bei der BahnCard 100 und den Streckenzeitkarten verzichten die DB bereits im zweiten Jahr auf eine Preissteigerung. „Obwohl wir durch eine steigende EEG-Umlage deutliche Mehrausgaben haben, verzichten wir bewusst darauf, diese Belastungen an die Kunden weiterzugeben“, sagt Ulrich Homburg, Vorstand Personenverkehr. „Es geht darum, gerade in Zeiten harter Konkurrenz durch andere Verkehrsträger unseren Fahrgästen entgegenzukommen und sie an uns zu binden.“

## Servicegebühr entfällt

Sparpreise gibt es weiterhin ab 29 Euro. Die Servicegebühr von 5 Euro im Reisezentrum, DB-Agenturen oder beim telefonischen Reiseservice entfällt ab Mitte Dezember vollständig. Auch Gruppenpreise im Fernverkehr werden durch eine inkludierte Reservierung einfacher zu buchen und sind künftig schon ab 19 Euro erhältlich.

In der 1. Klasse verteuern sich die Normalpreise im Fernverkehr um durchschnittlich 2,9 Prozent. Dafür ist künftig bei Normal- und Sparpreistickets der Internetzugang im ICE kostenlos sowie eine Sitzplatzreservierung inklusive. Das Normalpreisticket ermöglicht auch weiterhin die Nutzung eines Fernverkehrszuges ohne Reservierung und schränkt die freie Zugwahl nicht ein.

## **NVV gewinnt in London erneut renommierten European Rail Award**

### **Für Bahnhof in Melsungen und NVV-5-Minuten-Garantie**

(jl) Bei der Verleihung der renommierten Preise für hervorragende Leistungen im europäischen Eisenbahnverkehr, dem European Rail Award am 12. November 2014 in London, heimste der nordhessische Verbund diesmal zwei der ausgelobten Preise ein.



Er erhielt in zwei Kategorien den European Rail Award: für die NVV-5-Minuten-Garantie als bester Kundenservice in Europa und für den Bahnhof in Melsungen als bester, kleiner europäischer Bahnhof. Nach mehreren nationalen und internationalen Preisen u.a. für die RegioTram-Station im Kasseler Hauptbahnhof, die 5-Minuten-Garantie und den Stadtbahnhof

Eschwege macht der Nordhessische Verkehrsverbund in diesem Jahr das Double. Bereits 2013 war der Stadtbahnhof Eschwege als bester kleiner europäischer Bahnhof ausgezeichnet worden.

Gegen eine starke Konkurrenz aus Großbritannien, Belgien, Frankreich, Deutschland, Niederlande und Österreich hat er sich mit dem Bahnhof Melsungen in der Kategorie „European Rail Station Of The Year: Small“ und mit der 5-Minuten-Garantie in der Kategorie „Customer Service Excellence“ durchgesetzt.

*Der prämierte Bahnhof Melsungen von der Straßenseite her gesehen*

*Foto: NVV, Nils Klingner*





*Bahnhof  
Melsungen,  
Gleisseite*

*Foto: NVV,  
Nils Klingner*

Für Wolfgang Rausch, Geschäftsführer des Nordhessischen Verkehrsverbundes, zeigt sich in der internationalen Anerkennung die Innovationsfreude des Nordhessischen Verkehrsverbundes: „Ich bin völlig begeistert! Beide Projekte machen deutlich, dass wir die Entwicklung im öffentlichen Nahverkehr mit vorantreiben wollen. Die 5-Minuten-Garantie bietet seit mehr als fünf Jahren für uns die Möglichkeit, die Information zur Qualitätsverbesserung zu nutzen und so die Kundenbindung und Kundenkommunikation zu erhöhen. Der Bahnhof in Melsungen steht für gelungene Verknüpfung aller Verkehrsmittel, Steigerung des Kundenservice und der Aufenthaltsqualität, Abbau von Zugangsbarrieren und enger Kooperation mit den jeweiligen Kommunen. Dass wir damit ein Vorbild für ganz Europa sind, bestätigt uns in unserer Arbeit!“

Dass es nicht ganz aussichtslos sein würde, wussten die Nordhessen schon seit Mitte Juli. Zu diesem Zeitpunkt gab die interna-

tional besetzte Jury die sogenannten Shortlists der einzelnen Kategorien mit den ausgewählten Finalisten aus den fast 300 Bewerbungen, die aus ganz Europa, von Spanien bis Norwegen und von Belgien bis Estland stammten, bekannt. Insgesamt fünf Mal wurde der Nordhessische Verkehrsverbund nominiert. Als einziges Unternehmen landete er sogar mit zwei nominierten Projekten in einer Kategorie.

Die mit Abgeordneten des Europäischen Parlamentes, die aus Belgien, Deutschland, Portugal und Großbritannien stammen, dem Portugiesen João Aguiar Machado, Generaldirektor der Generaldirektion Verkehr (DG Move) der EU-Kommission, dem ehemaligen Vorsitzenden des Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr in der EU, Brian Simpson, sowie weiteren internationalen Fachleuten besetzten Jury begründete ihre Entscheidung, Melsungen zum besten kleinen Bahnhof in Europa zu küren, damit, dass der Bahnhof in besonderer Weise gleichermaßen als mobilitätsgerechte Plattform und als Gebäude mit weiteren Nutzungen für die Stadt funktioniert. Bei der 5-Minuten-Garantie stellten die Juroren die absolute

Kundenorientierung als besonderes Merkmal heraus, denn mit diesem Service werden die Kunden ernstgenommen, da sie bei Verspätung das Geld zurück erhalten.

Die geometrische und transparente Trophäe für den besten europäischen Bahnhof soll ihren Platz zukünftig in einer Vitrine im Bahnhof Melsungen haben, denn besonders den Fahrgästen dort ist er zu verdanken. Die andere wird in Kassel beim NVV zu sehen sein.

### Hintergrundinformationen zur 5- Minuten-Garantie

Als deutschlandweit erster Verkehrsverbund gibt der NVV seit 2006 seinen Fahrgästen die so genannte „5-Minuten-Garantie“. Einst als Pilotprojekt gestartet, ist die 5-Minuten-Garantie bei Kunden, Verkehrsunternehmen, Meinungsträgern und in der Fachwelt fest verankert.

Bei der 5-Minuten-Garantie wird bei mehr als 5 Minuten Verspätung am Ankunftsort der Fahrpreis komplett erstattet oder der anteilige Fahrpreis für Zeitkarten. Zur Kundengarantie gehören aber auch andere Qualitätsmerkmale, denn der NVV verspricht neben seiner Pünktlichkeit auch Anschlusssicherheit, saubere Fahrzeuge und Haltestellen, Service, präzise Information und Freundlichkeit. Es gibt bisher keine Ausnahmen der Garantie, weder Hochwasser, Sturm noch Streik.

Für die Kunden ist die 5-Minuten-Garantie der richtige Weg. In einer Befragung im Jahr 2012 zeigten sich 75 Prozent sehr zufrieden und zufrieden. Fast 2/3 aller Befragten ist der Meinung, dass die Garantie zu Verbesserungen geführt hat und ca. 60

Prozent fühlen sich seit der Einführung mit ihrem Anliegen ernster genommen. Dennoch arbeitet der NVV an weiteren Verbesserungen, um die Stärke des Systems, der direkte Kontakt mit dem Kunden, noch besser nutzen zu können.



Zu den Verbesserungen, die der NVV aus den Kundenmeldungen abgeleitet und umgesetzt hat, zählen unter anderem die Berücksichtigung der Kundenmeinung bei der Fahrplanerstellung im Bereich Anschlüsse und Übergänge sowie Nachbesserungen bei Fahrscheinautomaten. Seit der Einführung im Mai 2006 bis 2014 wurden über 500.000 Kundenmeldungen bearbeitet. 45.000 Kunden nutzten in dieser Zeit die 5-Minuten-Garantie. Dabei lag die Anzahl der Beschwerden zwischen 80.000 und 96.000 pro Jahr. Die Erstattungssumme liegt pro Jahr bei ca. 160.000 Euro. Das entspricht 0,3 Prozent der Fahrgeldeinnahmen und rangiert damit immer noch unter der prognostizierten Erwartung der Initiatoren.

Über 90 Prozent der Eingaben durch die Fahrgäste sind zu Verspätungen, der Rest gibt Hinweise auf mangelnde Qualität z.B. bei der Information, dem Personal, zur Haltestelle, aber auch zur Sicherheit. 85 Prozent aller Beschwerden kommen zurzeit über das Internet, 5 Prozent über Telefon, der Rest persönlich, per Fax und über ein Formular.

## Sterben Stadtbusse in ländlichen Mittelzentren? Stadtbuslinien in Alsfeld und Lauterbach vor dem Aus

(ml, jl) Die Finanzen von zahlreichen hessischen Kommunen werden immer klammer. Viele Städte und Gemeinde sind unter den finanziellen Schutzschirm des Landes geschlüpft, um nicht noch weiter in den Schuldensumpf gezogen zu werden. Aber der Schutzschirm ist mit finanziellen Auflagen verbunden, welche sich auch auf den ÖPNV auswirken.

Der ehemalige Bürgermeister von Alsfeld, Ralf Alexander Becker, ist vor dem Staatsgerichtshof erfolgreich gewesen. Becker hatte geklagt, dass das Land Hessen die Kommunen mit so vielen Aufgaben belange, dass dies von den Kommunen finanziell gar nicht mehr erfüllt werden könne. Jetzt muss das Land Hessen nach dem „Alsfeld-Urteil“ vielen Kommunen/Städten ab dem 1.1.2016 mehr Geld zur Verfügung stellen. Und zwar auch für so genannte „freiwillige Leistungen“. Dies ist bemerkenswert, haben doch die meisten Kommunen wegen des Rettungsschirms die freiwilligen Leistungen zuerst eingeschränkt bzw. oft ganz abgebaut.

Unter die freiwilligen Leistungen fallen auch die Stadtbusse von Alsfeld und Lauter-

bach. Bei diesen beiden Stadtbussystemen gibt es Gemeinsamkeiten wie auch Unterschiede. In Alsfeld beteiligte sich die Stadt nie an den Kosten für ihren Stadtbus, während Lauterbach in der Vergangenheit pro Jahr über 30.000 Euro im Haushalt für den Stadtbus eingestellt hatte.

Außer dem Stadtbus werden beide Städte von jeweils mehreren Regionalbuslinien angefahren. Stadt- und Regionalbus teilen sich dabei oft die gleichen Haltestellen. Das ist gut für die Verknüpfung mit dem Stadtbus – aber auch Grund für den Aufgabenträger zu sagen: „Die Regionalbuslinien decken die Grundversorgung ab. Die Daseinsvorsorge ist somit erfüllt.“ und bestellen – sofern sie von der Stadt keinen Zuschuss erhalten – die Stadtbuslinie ein-

*Supermärkte haben sich bevorzugt am Rand der Städte angesiedelt. Für Bürger ohne eigenes Kfz sind diese Einkaufsmöglichkeiten oft nur noch mit dem Bus oder zu Fuß erreichbar*

*Foto: Stefan Sitzmann*



fach ab. Diese Drohung bekam die Stadt Alsfeld jüngst von der Verkehrsgesellschaft Oberhessen (vgo) offen ausgesprochen.

Beide Städte würden von der neuen Geldaufteilung profitieren: Lauterbach erhält fast 1 Million Euro zusätzlich, Alsfeld sogar über 1 Million Euro. Diese Summen werden zusätzlich zur Schlüsselzuweisung gezahlt und sind für Leistungen, aber auch für Investitionen gedacht. Zugrunde liegt dieser neuen Berechnung eine Liste von üblichen Ausgaben, darunter befindet sich auch der Zuschuss für den Stadtbus.

Gemessen an der Größe der Städte Alsfeld und Lauterbach dürfte diese Summe bei ca. 35.000 Euro pro Stadt liegen und würde vermutlich ausreichen, um mit dem zusätzlichen Geld der vgo zumindest ein Grundangebot im Stadtbusbereich aufrecht erhalten zu können.

Bei Redaktionsschluss wartete man in Lauterbach auf Gespräche mit der vgo. Die Planungen sehen vor, den Stadtbus zu erhalten, auch wenn der Lauterbacher Finanzierungsanteil etwas zurück gefahren werden soll.

## **Kommentar: Stadtbusse einfach abbestellen?**

Die Städte Alsfeld und Lauterbach haben nicht einmal 20.000 Einwohner. Aber es sind wichtige Mittelzentren, die größten Städte im Vogelsbergkreis und sie erfüllen wichtige Aufgaben der Versorgung, darunter auch die Kreisverwaltung und die Krankenhäuser.

Diese sind leider meilenweit entfernt vom Stadtzentrum. Zudem liegen die Supermärkte längst nicht mehr in der Innenstadt, sondern weit weg am Ortsrand. Mobilitätseingeschränkte Personen können ihre Strecken zu Fuß unmöglich erreichen; solche mit gesunden Beinen haben sehr lange, zeitaufwändige Wege.

Die Städte erstrecken sich auf einer Länge von bis zu 4 Kilometern. Dadurch betragen die für die Bürger wichtigen alltäglichen Wege oft über einen Kilometer. In Lauterbach würden Einwohner eines Vorortes sogar noch längere Wegstrecken zurücklegen müssen! Regionalbusse halten dort nicht und an vielen anderen Stellen ebenfalls nicht, weil sie mit ihren langen Fahrzeugen oft die engen Straßen gar nicht befahren können.

Sieht so Daseinsvorsorge aus? Für eine immer älter werdende Gesellschaft? Wir meinen „Nein!“ und werden daher genau schauen, wo die zusätzlichen Gelder von den Städten eingeplant werden und darauf dringen, dass Zuschüsse für die Stadtbusse, wie vom Land ohnehin einkalkuliert, zweckgebunden für den ÖPNV eingesetzt werden. Das sind die Kommunalpolitiker ihren Bürgern schuldig von denen sie ja auch wieder gewählt werden wollen.

Marc Lerch

## Entwicklungen am Bahnhof Lauterbach

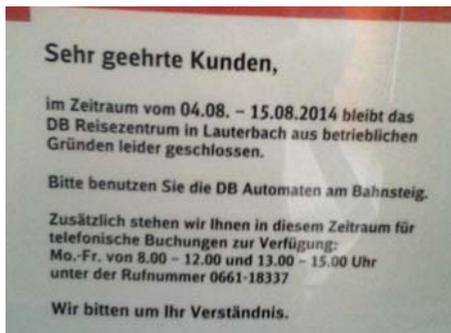
(si) Ein turbulentes Jahr rund um den Lauterbacher Nordbahnhof, dem Sitz der zentralen Geschäftsstelle unseres Verbandes, ist vergangen. Grund genug für einen kurzen Abriss über die Entwicklungen und Geschehnisse. Als im Herbst 2013 Pro Bahn & Bus öffentlich davor warnte, dass mit dem geplanten Verkauf des Lauterbacher Nordbahnhofs nicht nur die Zukunft unserer Geschäftsstelle ungewiss sei, sondern auch der Zugang der Bahnhofshalle für die Bahnreisenden in Gefahr sei, wurde insbesondere letzteres sogar bahnseitig als völlig absurd abgetan.

Doch wie von Pro Bahn & Bus befürchtet, geschah es, dass zum 1. Januar 2014 die Bahnhofshalle in Lauterbach plötzlich ausserhalb der Öffnungszeiten des Reisezentrums fortan geschlossen war. Der Auf- und Zuschliessdienst wurde bis dato von dem am Stellwerk diensthabenden Fahrdienstleiter verrichtet. Abends und am Wochenende war fortan die Bahnhofshalle zu, das öffentliche WC nicht mehr zugänglich.

Pro Bahn & Bus formierte hierzu öffentlichen Protest und forderte die Einführung der alten Regelung – was nach wenigen Wochen auch gelang. Ein besonderer Dank hierfür geht insbesondere an die Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO). Nunmehr ist die Bahnhofshalle von Betriebsbeginn bis Betriebsende für die Fahrgäste wieder uneingeschränkt zugänglich. Und wie wichtig dies war, wurde spätestens Mitte des Jahres auch deutlich, als aufgrund von massiven Personalengpässen das Reisezentrum im Lauterbacher Nordbahnhof fast den halben August und halben Oktober geschlossen war.

### Reisezentrum unregelmäßig geöffnet

Kaum eine Woche, an der nicht an mehreren Tagen eingeschränkte Öffnungszeiten oder die Schliessung des Reisezentrums an der Tagesordnung war. Dies führte dazu,



*Zwei Wochen komplett zu: Reisezentrum in Lauterbach 3 Fotos: Stefan Sitzmann*

dass der Fahrgastverband die Thematik öffentlich machte. Neben der Presse wurde auch DB-Chef Rüdiger Grube über den Missstand schriftlich informiert.

Binnen weniger Tage wurde eine Notlösung gefunden, so dass zumindest an zwei Tagen in der Woche wieder geöffnet wurde. Sonst ging extra eingesetztes Servicepersonal der DB den Kunden am Fahrkartenautomaten hilfreich zur Hand. Zwischenzeitlich hat sich die Öffnungszeit wieder halbwegs eingependelt – leider hat diese wochenlange Verunsicherung der Bahnkunden dazu geführt, dass der Umsatz der Verkaufsstelle erheblich abgestürzt ist. Dies ist umso mehr bedauerlich, da das Reisezentrum Lauterbach seit Jahren zu



*Teilweise half Servicepersonal den Reisenden beim Kauf der Fahrkarte am Automat, während das Reisezentrum geschlossen hatte*

den Verkaufsstellen in seiner Umsatzkategorie gehörte, welches aufgrund seiner Ertragssteigerungen sogar interne Auszeichnungen erhielt.

Schon seit längerem hatte die VGO durch einen Personalkostenzuschuss den Betrieb des Reisezentrums mit finanziert. Aufgrund der Personalmisere hat die VGO im Oktober 2014 den Kooperationsvertrag mit der DB gekündigt. Jedoch ist das Reisezentrum in der Vogelsberg-Kreisstadt nicht aktuell von der Schliessung bedroht. Zumindest bis Ende 2017 wird die DB das Reisezentrum im Nordbahnhof betreiben.

### **Bahnhofsgebäude verkauft**

Durch den Verkauf des Lauterbacher Nordbahnhofs zum 1. Januar 2014 an Karlsruher Investoren haben sich für die Mieter keine Veränderung ergeben. Die Konditionen für die Geschäftsstelle von Pro Bahn & Bus blieben konstant. Brisant hingegen entwickelt sich der von der DB forcierte Verkauf der ehemaligen Ladestraße zwischen Bahnhof und ehemaliger Güterabfertigung.

*Das Bahnhofsgebäude Lauterbach-Nord wurde an einen privaten Investor verkauft*



Diese Fläche wird zurzeit von annähernd 70 Pendlern täglich als Parkfläche genutzt und soll, falls es hier zu keiner Einigung mit der Stadt Lauterbach kommen sollte, gesperrt werden. Kommt es zu Sperrung, so hätte dies auch gravierende Auswirkungen auf die Busanbindung bzw. die ÖPNV-Verknüpfung Schiene/Bus, da ohne die Durchfahrt in diesem Bereich die Linienbusse den Nordbahnhof nicht anfahren

können – auch nicht der Vulkan-Express-Bus. Die Stadt Lauterbach sieht sich hingegen in der Misere, dass sie als hochverschuldete Schuttschirm-Kommune kein Geld für den Ankauf dieser Flächen zur Verfügung habe. Bleibt zu hoffen, dass hier eine tragfähige Lösung im Sinne der Bahnkunden und der Weiterentwicklung des ÖPNV schnellstmöglichst erzielt wird.

## Seit Fahrplanwechsel neuer Abendzug Fulda – Lauterbach – Alsfeld

(si) Alle Bahnkunden der Vogelsbergbahn Gießen - Alsfeld - Lauterbach - Fulda können sich freuen: Mit dem aktuellen Fahrplanwechsel gibt es eine deutliche Verbesserung des abendlichen Zugangebots. Seit Mitte Dezember 2014 fährt der bislang nur an Sonn- und Feiertagen verkehrende „Spätzug“ um 21.35 Uhr ab Fulda dann täglich.

Damit haben Oberbimbach, Großlüder, Bad Salzschlirf, Angersbach, Lauterbach und Alsfeld nun endlich eine zusätzliche abendliche Bahnverbindung von der Domstadt bekommen. Diese hatte Pro Bahn&Bus schon lange als dringend notwendig erachtet. Bisher fuhr werktags um 20.35 Uhr der letzte Zug von Fulda über Lauterbach nach Alsfeld. Das ergänzende spätabendliche AST-Angebot zwischen Fulda und Lauterbach (wohentags um 22.30 Uhr und samstags um 23 Uhr) bleibt aufgrund seiner hervorragenden Inanspruchnahme weiterhin bestehen.

Dem umfangreichen Fahrplanarchiv in der Pro Bahn & Bus-Geschäftsstelle im Lauterbacher Nordbahnhof ist zu entnehmen, dass letztmalig in dieser abendlichen Zeittage vor genau vierzig Jahren ein täglicher Zug gefahren ist. Umso mehr freut man sich seitens des Fahrgastverbandes,



*Seit Fahrplanwechsel im Dezember wird das abendliche Zugangebot ausgeweitet*

dass der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) der deutlich gestiegenen Fahrgastnachfrage durch das vertaktete Angebot auf der Vogelsbergbahn Rechnung trägt und nunmehr das abendliche Zugangebot zwischen Fulda und Alsfeld erweitert, so wie bereits vor geraumer Zeit im Streckenabschnitt Gießen - Alsfeld erfolgreich geschehen.

Auszug DB-Kursbuch Winterfahrplan 1974/75

\* 510 Fulda – Gießen

		Grünberg - Gießen 5132										Fulda - Lauterbach 5055																		
BD Frankfurt	Zug Nr	5422	5424	N 5426	5428	E 3770	5430	E 3095	N 5432	5434	M 2	5438	M 2	5438	M 2	5440	O 1	5442	O 1											
Fulda	ab	12.31	12.48	...	13.42	13.19	14.45	16.06	17.05	17.13	18.08	...	18.40	18.54	...	19.51	19.05	...	21.31	21.35	...	21.31	21.35	...	21.31	21.35	...			
Oberlmibach	ab	12.42	12.58	...	13.58	14.54	16.16	17.20	17.28	18.23	...	19.06	19.15	...	20.09	19.19	...	21.44	21.48	...	21.44	21.48	...	21.44	21.48	...	21.44	21.48	...	
Großenhuder	ab	12.46	13.02	...	14.05	14.36	15.11	16.22	17.26	17.35	18.29	...	19.12	19.21	...	20.14	19.24	...	21.49	21.53	...	21.49	21.53	...	21.49	21.53	...	21.49	21.53	...
Bad Salzschlirf	ab	12.53	13.08	...	14.08	14.36	15.11	16.22	17.26	17.35	18.29	...	19.12	19.21	...	20.14	19.24	...	21.49	21.53	...	21.49	21.53	...	21.49	21.53	...	21.49	21.53	...
Angersbach	ab	12.54	13.09	...	14.06	14.38	15.12	16.23	17.27	17.39	18.30	...	19.09	19.19	...	20.09	19.19	...	21.44	21.48	...	21.44	21.48	...	21.44	21.48	...	21.44	21.48	...
Lauterbach (Hess) Nord 515	ab	12.59	13.13	...	14.10	14.38	15.16	16.28	17.31	17.43	18.34	...	19.13	19.23	...	20.13	19.23	...	21.52	21.56	...	21.52	21.56	...	21.52	21.56	...	21.52	21.56	...
Wallenrod	ab	13.05	13.17	...	14.15	14.44	15.21	16.28	17.35	17.47	18.38	...	19.17	19.27	...	20.17	19.27	...	21.52	21.56	...	21.52	21.56	...	21.52	21.56	...	21.52	21.56	...
Renzendorf	ab	13.15	13.27	...	14.19	14.49	15.22	16.30	17.36	17.49	18.39	...	19.21	19.28	...	20.21	19.28	...	21.52	21.56	...	21.52	21.56	...	21.52	21.56	...	21.52	21.56	...
Alsfeld (Oberhess) 516	ab	13.21	13.32	...	14.21	14.51	15.37	16.45	17.50	18.03	18.53	...	19.36	19.42	...	20.36	19.42	...	21.52	21.56	...	21.52	21.56	...	21.52	21.56	...	21.52	21.56	...
	an	13.27	13.38	...	14.27	14.54	15.44	16.55	17.56	18.09	18.59	...	19.42	19.48	...	20.42	19.48	...	21.52	21.56	...	21.52	21.56	...	21.52	21.56	...	21.52	21.56	...

Fahrplanauszug 1974/75: Wie diesem Auszug des Winterkursbuches der DB von 1974/75 entnommen werden kann, gab es zuletzt vor knapp vierzig Jahren auf der Strecke Fulda - Alsfeld einen Zug in der spätabendlichen Zeitlage.

Auch auf der Rhönbahn Fulda - Gersfeld gibt es künftig eine Angebotsverbesserung: während der Fahrradsaison (Mai-Oktober) wird an Sonn- und Feiertagen bereits eine frühere Zugleistung (gegen 8.20 Uhr ab Fulda) als bisher in die Rhön fahren.

Bleibt zu hoffen, dass in naher Zukunft auch noch weitere notwendige Angebotsverbesserungen folgen werden. So wären auf der Vogelsbergbahn morgendlich frühere Zugfahrten an Sonn- und Feiertagen

nach Fulda und Gießen längst überfällig und auch die jetzige Taktankunft/-abfahrt der Vogelsbergbahnzüge in Fulda müsste dringend überarbeitet werden, da die Übergänge von und zu den RE-Zügen in das Rhein-Main-Gebiet sowie von und zu den Zügen der Cantus-Bahn Richtung Bebra/Kassel äußerst lang sind. Auch fehlt weiterhin ein Frühzug am Samstagmorgen auf der Rhönbahn – die Ankunft des ersten Samstagszuges in der Domstadt gegen 9 Uhr (!) ist viel zu spät.

Seit der Modernisierung und Vertaktung der Vogelsbergbahn Gießen-Fulda ist das Fahrgastaufkommen spürbar angestiegen. 2 Fotos: Stefan Sitzmann



## Bauarbeiten auf der Vogelsbergbahn

(h1) In der letzten Woche der Herbstferien (28.10. – 02.11.2014) wurden auf den Streckenabschnitt zwischen Grünberg und Alsfeld diverse Bauarbeiten durchgeführt. So wurde u.a. im Bahnhof Mücke eine Weiche erneuert, im Bahnhof Nieder Ohmen die Weiche zum ehemaligen Ladegleis sowie das komplette Ladegleis entfernt und das Gleis 1 vollständig erneuert.

In diesem Zeitraum war für die Reisenden ein Schienenersatzverkehr (SEV) eingerichtet. Im Gegensatz zum letzten SEV Ende Juli 2014 waren diese Leistungen nicht fremdvergeben, sondern wurden von der HLB selbst durchgeführt. Die Ersatzleistungen waren mit saubereren, zeitgemäßen Fahrzeugen und freundlichen Fahrern hervorragend organisiert.

Als weitere Maßnahme wurde in der Nacht vom 28. auf den 29. Oktober der Stellertisch vom Bhf. Reiskirchen in das Stellertisch des Bhf. Mücke integriert. Seit 29. Oktober wird nun der Bhf. Reiskirchen vom Bhf. Mücke ferngestellt/ fernüberwacht (s. a. HS 97). Mit dem Ende der Streckensperrung am 3. November wurde auch der neue Außenbahnsteig am Bahn-

hof Reiskirchen in Betrieb genommen (s.a. HS 97).

### Bahnhof Mücke verkommt

Bis zum 28. Oktober war der etwas außenliegende Mucker Bahnhof immer mit örtlichem Personal besetzt. Diese Mitarbeiter waren bestrebt, das unmittelbare Umfeld des Gebäudes nicht verkommen zu lassen. Das nun eingesetzte ortsfremde Personal hat keinen Bezug zur Örtlichkeit und leistet nur seinen Dienst, ohne auch nur einmal von seinem Hausrecht Gebrauch zu machen. Wie man auf diesem Foto erkennen kann ist die Rückseite des Empfangsgebäudes bereits mit Spirituosenflaschen, Getränkedosen, Glasscherben, usw. total vermüllt und auf dem Bahnsteig quellen die Mülleimer über. Mit dem Beginn der Däm-



*In Reiskirchen wurde wegen des Umbaus des Stellwerks ein zweiter Außenbahnsteig errichtet (links im Bild). Der Bahnhof ist nicht mehr mit Stellwerkpersonal besetzt, sondern wird von Mücke aus gesteuert*

*Das Bahnhofsgebäude in Reiskirchen wurde an einen Privatmann verkauft. Das neue elektronische Stellwerk fand in einem Betonhäuschen hinter der Wartehalle seinen Platz*



merung ist dieser Bereich inzwischen zu einem Treffpunkt von älteren Alkoholabhängigen geworden, der auch einen nicht zu unterschätzenden Zulauf von Halbwüchsigen erhält. Das Desinteresse der DB-Mitarbeiter und auch das der Kommune bleibt für den Beobachter unverstänlich. Solche Verhältnisse sind bestimmt keine Visitenkarte eines Ortes.

### **Kein Grundstückankauf in Grünberg durch die Kommune**

Mitte November wurde bekannt, dass sich die DB AG und die Stadt Grünberg nicht auf den Ankauf des Empfangsgebäudes und eines Teils der ehemaligen Ladestraße einigen konnten. Die Deutsche Bahn AG ging nicht auf die von der Stadt gewünschte Grundstücksteilung ein. Neben Einfriedungsmaßnahmen zu Lasten der Stadt sollte Grünberg u.a. auch die Entsorgungskosten even-

tuell kontaminierter Flächen übernehmen. Somit sind alle Planungen für diese Station erst einmal komplett auf Eis gelegt.

Die Stadt Grünberg beabsichtigte den betroffenen Bereich mit Integration des Bahnhofgebäudes städtebaulich aufzuwerten. So sollte u.a. auf der ehemaligen Ladestraße die P+R Anlage erweitert und ein barrierefreier Zugang zu Gleis 2 geschaffen werden. Im Übrigen fanden die ersten Verhandlungen zum Bahnhof bereits im Jahre 2007 statt.



*Die ehemalige Güterrampe am Bahnhof Mücke verfällt zusehends  
Foto: Horst Lorenz*

## Parkplatz-Neubau in Burgwald-Ernsthausen

(js) In der Hessenschiene 96 wurde über die Parkplatzsituation am Bahnhaltepunkt in Burgwald-Ernsthausen berichtet. Der ortsansässige Lebensmittelmarkt hatte zunächst die Benutzung von 10 Parkplätzen durch Bahnkunden ausdrücklich erlaubt.

Aufgrund der steigenden Frequentierung des Marktes wurde dieses Nutzungsrecht von Seiten des Eigentümers Ende Mai 2014 aufgekündigt und die Parkplätze im Bereich des Zugangs zum Bahnhof mit Verbotsschildern für Bahnkunden versehen.

Aufgrund dieser Maßnahme sind etliche Berufspendler auf den inzwischen völlig überfüllten Parkplatz im Bahnhof Münchhausen ausgewichen und genießen dabei auch noch die erheblich günstigeren Tarife des Rhein-Main-Verkehrsverbundes, da sich zwischen diesen beiden Stationen die Verbundgrenze befindet.

Am 8. November 2014 rückten nun endlich die Bagger an, um mit dem Bau der

Parkplätze zu beginnen. Zwischen dem Bahnsteig und den Parkplätzen des Lebensmittelmarktes entstehen nun 12 Parkplätze für Bahnkunden. Die Zufahrt zu den neuen Parkplätzen soll über einen dann entfallenden Parkplatz des Marktes erfolgen.

Der Baubeginn verzögerte sich, weil die Gemeinde Burgwald noch auf Zuschüsse gewartet hatte. Gemeinsam mit der Gemeinde Vöhl und der Stadt Frankenberg war ein Sammelantrag auf Zuschüsse für die Streckenreaktivierung gestellt worden. Die Gemeinde Burgwald hatte in den vergangenen Jahren bereits mit Eigenmitteln Park- und Ride-Parkplätze an den Haltestellen in Wiesenfeld und Birkenbringhausen eingerichtet.

*Am 17. November 2014 haben die Arbeiten an den Park- und Ride-Parkplätzen in Burgwald-Ernsthausen bereits begonnen. Foto: Jürgen Schmied*



## Regionalexpress-Studentakt bis Marburg

### Drei RE-Züge bis Stadtallendorf verlängert

(jl) Zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember wird es im Landkreis Marburg Biedenkopf zahlreiche Fahrplanverbesserungen geben. Erstmals fahren die Regionalexpresszüge (RE) im Stundentakt von Frankfurt bis Marburg, und das an allen sieben Wochentagen.

Von Marburg verkehrt von 7 bis 21 Uhr jede Stunde ein schneller Regionalexpress (RE), der auf der Fahrt nach Frankfurt nur in Gießen und Friedberg hält. Dabei wechseln sich die Doppelstockzüge der Deutschen Bahn und die Triebwagen der Hessischen Landesbahn (HLB) stündlich ab (siehe Tabelle). In der Gegenrichtung verlässt der Zug Gießen um 07.05 Uhr stündlich bis 21 Uhr, wobei die Züge Gießen ab 17.10 Uhr und 21.09 Uhr weiterhin auf allen Stationen zwischen Gießen und Marburg halten.

Drei Züge der HLB werden zudem Montag bis Freitag bis Stadtallendorf ver-

längert und bedienen auch Kirchhain (Marburg ab 7.24 Uhr, 15.20 Uhr, 19.21 Uhr, Stadtallendorf an 07.39 Uhr, 15.37 Uhr, 19.37 Uhr). In der Gegenrichtung verlassen die Züge Stadtallendorf um 08.16 Uhr, 16.18 Uhr und 20.18 Uhr.

Komplett neu sind die Züge der HLB nach Marburg am Wochenende. Acht neue Zugpaare ermöglichen am Samstag den RE-Stundentakt von ca. 7 bis 21 Uhr. Am Sonntag beginnt der RE-Stundentakt zwei Stunden später und endet ebenfalls um 21 Uhr. Das letzte Zugpaar hält wieder auf fast allen Stationen zwischen Gießen und Marburg. Durch den neuen Wochenend-

*Ab Fahrplanwechsel fahren in Marburg stündlich entweder der Doppelstockzug der Deutschen Bahn (links) oder der Triebwagen der HLB (rechts) als RE Richtung Frankfurt*



verkehr ergeben sich in Gießen kurze Umsteigezeiten aus Richtung Koblenz und Siegen nach Marburg, was zu Reisezeitkürzungen von bis zu einer Stunde führt.

Durch die neuen Fahrzeiten der HLB-Züge bestehen jetzt stündliche gute bis sehr gute Anschlüsse zur Oberen Lahntalbahn. Die Umsteigezeiten betragen oft nur 4 Minuten, sodass sich die Reisezeiten von z.B. Gießen nach Biedenkopf um bis zu 26 Minuten verkürzen. Auch zu zahlreichen Stadt- und Regionalbuslinien am Marburger Bahnhof können kürzere Umstiege realisiert werden.

Bisher nicht angepasst wurde der Fahrplan der Burgwaldbahn nach Frankenberg, sodass alle zwei Stunden in Marburg Übergangszeiten von über 20 Minuten bestehen. Nach unseren Informationen soll der Fahrplan aber mit der Wiederinbetriebnahme der Strecke Frankenberg - Korbach im Sommer 2015 angepasst werden. Dann sollen die Züge in Marburg immer zur Minute 29 Richtung Frankenberg abfahren.

Zwischen Marburg und Gießen entfallen zum Fahrplanwechsel montags bis freitags fünf Regionalbahnen (Marburg ab 10.21 Uhr, 12.21 Uhr, 16.21 Uhr, 18.18 Uhr, 20.21 Uhr), in der Gegenrichtung vier Regionalbahnen (Gießen ab 09.09 Uhr, 11.09 Uhr, 15.09 Uhr, 19.09 Uhr). Die Fahrplaninitiative erwartet, dass die gut besetzten Züge Marburg ab 16.21 Uhr und Gießen ab 19.09 Uhr durch zusätzliche Regionalbahnen ersetzt werden. Beide Züge verkehrten schon vor Einführung der HLB-Züge in der jeweiligen Fahrplananlage. Zählungen der Fahrplaninitiative hatten gezeigt, dass aus diesen Zügen relativ viele Fahrgäste unterwegs ein- und ausstiegen.

**Abfahrtszeiten schnelle  
Regionalexpresszüge  
Marburg - Frankfurt ab 14.12.2014**

Mo - Fr	Sa	So
	05:35	
7:34	07:34	07:34
8:34	08:33	
9:35	09:35	09:35
10:33	10:33	10:33
11:35	11:35	11:35
12:33	12:33	12:33
13:35	13:35	13:35
14:33	14:33	14:33
15:35	15:35	15:35
16:34	16:33	16:33
17:35	17:35	17:35
18:33	18:33	18:33
19:35	19:35	19:35
20:34	20:33	20:33
21:35	21:35	21:35

Zug der Hessischen Landesbahn  
Zug der Deutschen Bahn (Doppelstock)

Die Züge vor 9 Uhr fahren unverändert, sodass alle Pendler und Schüler wie gewohnt an ihren Arbeitsplatz bzw. zur Schule kommen. Auch in der Mittagszeit wurde der Halbstundentakt nach Schulschluss beibehalten.

Die Fahrplaninitiative „Main-Weser-Bahn im Takt“ zeigt sich erfreut, dass fünf Jahre nach der zeitlichen Verlegung des Intercity nun der Stundentakt mit schnellen Zügen für den Kreis Marburg-Biedenkopf wieder hergestellt wird. Franz Grolig: „Erstmals gibt es einen Regionalexpress-Stundentakt Richtung Frankfurt an allen Tagen der Woche. Für viele Pendler wer-

den die Fahrkarten günstiger, weil jetzt oft auf den IC-Zuschlag verzichtet werden kann“.

Auch Jürgen Lerch von der Fahrplaninitiative sieht im neuen Fahrplan fast nur Positives: „Die zusätzlichen Züge am Wochenende verkürzen für viele Studenten die Anreise. Und die Verlängerung von drei Zugpaaren bis Stadtallendorf lässt die Region Mittelhessen enger zusammen wachsen“.

Die Initiative dankt allen UnterstützerInnen, die das Regionalexpress-Konzept auf dem jahrelangen Weg durch die Gremien voran gebracht haben. Indem der RMV nun diesen wichtigen Schritt zur Etablierung einer stündlichen schnellen Regionalexpress-Verbindung auf der Main-Weser-Bahn vollzieht, ist die Initiative zuversichtlich, dass zusammen mit dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) auch die Verlängerung des Angebots bis Treysa gelingen wird.

## **Jürgen Lerch erhält Belobigung des Wetteraukreises**

**(fl) Den diesjährigen Umweltpreis verlieh der Wetteraukreis am 3. November 2014 im Kreishaus in Friedberg. Neben der Hauptpreisträgerin Christiane Meub vom Verein Naturfreunde Ober Mockstadt wurde Pro Bahn & Bus – Mitglied Jürgen Lerch mit einer Belobigung ausgezeichnet. Lerch erhielt eine mit 500 Euro dotierte Belobigung. Die feierliche Verleihung fand im Beisein von Landrat Joachim Arnold (SPD) im Friedberger Kreishaus statt.**

Mit der Auszeichnung würdigte der Landkreis das langjährige und vielfältige Eintreten des 50-Jährigen Butzbachers für die Belange des Bahn- und Busverkehrs. Die Preisträger erzählten in einem „Gespräch auf dem schwarzen Sofa“ viel von Ihrer Arbeit und auch die eine oder andere persönliche Anekdote. Jürgen Lerch berichtete von seiner Arbeit bei der Initiative „Main-Weser-Bahn im Takt“, die ganz aktuell zum Fahrplanwechsel 2014/2015 Verbesserungen für viele Stationen der Main-Weser-Bahn sowie für die zulaufenden Strecken Richtung Frankenberg und Bad Laasphe-Erndtebrück bringt. Hier war über Jahre hinweg Überzeugungsarbeit im kleinen wie auch im größeren Rahmen zu leisten.

Ein lokales Beispiel für Lerchs Arbeit pro Schiene war sein Konzept für einen schienengerechten Umbau des Verkehrskreisels zwischen Butzbach und Griedel. Wären dort die ursprünglichen Pläne des damaligen Amtes für Straßen- und Verkehrswesen umgesetzt worden, so wäre der umfangreiche Holzzugverkehr auf der Museumsstrecke der Eisenbahnfreunde Wetterau fast zum Erliegen gekommen. Lerch brachte Vorschläge ein und sorgte dafür, dass sich Experten aus dem Straßen- und Schienenbereich an einen Tisch setzten. Heute ist der Kreisels ein leistungsfähiger Verkehrsknoten für die Straße, der dank zweier querender technisch gesicherter Bahnübergänge auch uneingeschränkt für Züge passierbar geblieben ist.



*Der Wetterauer Landrat Joachim Arnold (links) überreicht Jürgen Lerch die Belobigungsurkunde*

*Foto: Mikael Labib*

Jürgen Lerch arbeitet im Fahrgastbeirat des Wetteraukreises mit. Er hat die ersten schematisierten Liniennetzpläne der Verkehrsgesellschaft Oberhessen entworfen, mit denen unter anderem für den Vogelsberger Vulkanexpress geworben wird. Ausdrückliche Erwähnung fand auch seine Arbeit an der Pro Bahn & Bus – Infozeitschrift „Hessenschiene“. Bis auf die allerersten Jahrgänge wurden alle von ihm gestaltet, bearbeitet und mit umfangreichem Bildmaterial versehen.

Besonders hörensenswert waren Lerchs persönliche Worte zu seiner Leidenschaft für Bahn und Bus. Er erzählte von den Zeiten, als er mit dem Kursbuch und der Bezirkswochenkarte in der Tasche die Region erkundete, von den Gesprächen mit den anderen Fahrgästen und den Eindrücken, die gute und weniger gut gestaltete Bahnstationen bei ihm hinterließen. Der Bogen spannte sich von seinen ersten Erlebnissen an der Main-Weser-Bahn der 1970er Jahre im Haus seiner Großeltern,

welches sich ganz nah am Bahndamm befand, bis zur heutigen Ausbaudiskussion um diese Strecke. Dem geplanten Ausbau widmete Jürchen Lerch auch seinen von Landrat Arnold erbetenen

Wunsch. Arnold möge sich noch deutlicher als bisher für den viergleisigen Ausbau der Strecke südlich von Friedberg einsetzen, damit die Ausbaugegner nicht mit fragwürdigen Argumenten die Deutungshoheit über dieses regional bedeutsame Projekt erhielten. Der Landrat versprach sich dieser Sache anzunehmen.

Pro Bahn & Bus gratuliert Jürgen Lerch zu seiner Belobigung durch den Wetteraukreis. Sein Wirken in unserem Verband ist von außerordentlich hohem Wert. Die Herausgabe der Hessenschiene wäre ohne seine Arbeit ebenso undenkbar wie die Durchführung der verkehrspolitisch motivierten Sonderfahrten. Gerade die Fahrten bedeuten für ihn monatelange Vorbereitungsarbeiten, für die er schon manche Urlaubstage geopfert und hunderte von Kilometern zurückgelegt hat. Jürgen Lerch schafft es auch, mit einer klaren und freundlichen Art Diskussionen zu versachlichen und andere zu begeistern. Herzlichen Dank dafür an dieser Stelle!

## Chiao Pendolino im Lahntal

**(fl) Der Fahrplanwechsel im Dezember brachte das Ende der Neigetechnik-Züge im Lahntal. Heimlich, still und leise endete eine kurze Epoche innovativer, aber auch leider sehr störanfälliger Verkehrstechnik.**

Anfang der 1990er Jahre gab es vergleichende Untersuchungen darüber, wie die ausgesprochen kurvenreiche Lahntalbahn leistungsfähiger und vor allem schneller gestaltet werden konnte. Es war die Zeit, in der viel von der Aufwertung der Ost-West-Verkehrswege geredet wurde, denn die Öffnung der DDR-Grenze war kurz zuvor erfolgt.

Bei den Aktiven des Bürgerverbandes zur Förderung des Schienenverkehrs BFS, dem Vorläufer von Pro Bahn & Bus, entfachte eine Studienreise zu den ersten Neigetechnik-Strecken im Fränkischen eine gewisse „Pendolino-Euphorie“. Die Baureihe 610 nahm auf Grund der FIAT-Bogensteuerung die Pegnitztalbahn mit italienischem Temperament unter ihre Räder wie eine Moto-Guzzi den Brennerpass. Wir setzten viel daran, als „BFS'ler“ bei einer ersten Präsentationsfahrt im Jahr 1993 im Lahntal mit dabei sein zu dürfen. Die Gelegenheit wurde von uns genutzt, jedem Fahrteilnehmer einen Käse der Marke „Lauterbacher Strolch“ in die Hand zu drücken, quasi als Symbol dafür, dass der Pendolino nicht nur auf die Lahntalbahn, sondern auch auf die Vogelsbergbahn gehört.

1997 war es dann soweit. Nach Anpassung der unzähligen Kurven an die erforderliche Gleisgeometrie und viel „Bastelarbeit“ an den antiquierten Signalen der Lahntalbahn ging die Baureihe 611 aus dem Hause Adtranz an den Start. Das Fahr-

gefühl war gut und die planmäßigen Reisezeiten stimmten, aber die Zuverlässigkeit litt von Anfang an. Witzeleien über FIAT-Fusch In Allen Teilen - sind hier fehl am Platz, denn der 611er war ebenso „made in Germany“ wie der Nachfolger 612.

Jahrelang gehörte es zu den spannenden Fragen im Vorfeld jeder Reise, was als Regionalzug auf der Lahntalbahn um die Ecke bog: Der vorgesehene Neigetechnik-Zug, mit Verspätung oder ohne, oder doch wieder eine Ersatzgarnitur aus der Baureihe 216 oder gar der 212 und ein bis zwei Wagen. Die große Reparatur der Jahre 2008 und 2009 an den Fahrzeugen der Reihe 612 brachte schließlich eine gewisse Einsatzstabilität. Am manchmal quälend lauten Motorengeräusch änderte sie leider nichts.

Jetzt haben sich die Bestell-Organisationen gegen die Neigetechnik im Lahntal entschieden, wie es heißt. Die fehlende Barrierefreiheit und die mangelhaften Fahrrad-Mitnahmemöglichkeiten mögen die größte Rolle gespielt haben.

*Ausgependelt: Pendolino in Gießen*



## „Lahn-Eifel-Bahn“ verbindet seit Fahrplanwechsel das Lahntal mit dem Rhein und der Eifel

(hpg) Die neue Regionalbahnlinie RB 23 verbindet Limburg – Koblenz – Andernach – Mayen Ost und bietet die Gelegenheit von den Stationen im Lahntal umsteigefrei bis zum zentral gelegenen Haltepunkt Koblenz-Stadtmitte, aber auch nach Andernach, Mendig oder Mayen zu fahren.

Für den Zugverkehr ist in den kommenden 15 Jahren die DB Regio AG, Region Südwest aus Mannheim verantwortlich. Unter dem neu geschaffenen Produktnamen und Logo „Lahn-Eifel-Bahn“ übernehmen modernisierte Triebwagen seit dem 14. Dezember den Personenverkehr zwischen Lahntal, Rhein und Eifel.

Bereits um 0:09 Uhr wird am frühen Sonntagmorgen der erste Zug nach dem neuen Fahrplan Koblenz Hbf in Richtung Limburg verlassen. Diese sehr frühe Leistung gibt es in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag. Lahnabwärts wird eine neue Spätverbindung am Samstag- und Sonntagabend angeboten: Limburg ab um 23:45 Uhr, Ankunft in Koblenz um 0:50 Uhr. Allerdings entfällt die bislang von Mo.– Sa. verkehrende Regionalbahn um 21.45 Uhr ersatzlos, sodass zwischen 20.45 und 22.45 Uhr eine zweistündige Lücke entstanden ist.

### Nicht neu, aber „aufgehübscht“

Auf ihrer Internetseite schreibt die DB, dass sich die Triebwagen nach einem „Aufhübsch-Programm“ jetzt mit einer neuen bzw. erneuerten Außenlackierung präsentieren und auch Polsterung, Bezüge und Kopfstützen aller Sitze sowie die Toiletten generalüberholt wurden.

Anstelle der schnellen, aber nicht barrierefreien Neigetechnik-Züge setzt die



*Einsteigen. Genießen. Ankommen.*

*Mit einem aus Grafik und Text kombinierten Logo präsentiert die Deutsche Bahn die neuen Regionalverbindungen zwischen Lahn und Eifel. Grafik: DB*

DB zukünftig weitgehend niederflurige Fahrzeuge ein. Neben den von Vectus bekannten Triebwagen vom Typ Lint werden auch die „Nahverkehrs-ICE“ vom Typ Talent zwischen Lahn und Eifel unterwegs sein. Die seit 1999 gebauten dieselmekanischen Triebwagen wurden vom Designer Alexander Neumeister gestaltet, der auch die ICE-Triebzüge (ICE3, ICE-T) entwarf. Sämtliche Fahrzeuge werden von der Regio-Werkstatt in Limburg gewartet, die damit einen anzahlmäßigen Ersatz für die Vectus-Triebwagen gefunden hat. Die Hessische Landesbahn will ihre Fahrzeuge zukünftig in eigener Regie in Siegen instandhalten.

### Keine Fahrkarten im Zug

Im Gegensatz zu vectus gibt es in den Zügen der Deutschen Bahn keine Fahrausweis-Automaten. Die Fahrkarten müssen vor dem Antritt der Fahrt an den stationären Automaten erworben werden.

*Auf der kurvenreichen Lahntalbahn fahren seit 14. Dezember keine Neigetechnikzüge mehr. Stattdessen setzt die „Lahn-Eifel-Bahn“ modernisierte Triebwagen ein: 8 Lint 27 (BR 640), 7 Lint 41 (BR 648) und 8 Talent (BR 643). Die eleganten Fahrzeuge waren bereits mehrfach im Lahntal im Einsatz, zuletzt 2008. Foto: Günther*



Da die „Lahn-Eifel-Bahn“ in zwei Verkehrsverbänden unterwegs ist – dem VRM (Verkehrsverbund Rhein-Mosel) und dem hessischen RMV (Rhein-Main Verkehrsverbund), die zwischen Diez und Limburg nach wie vor keinen Übergangstarif anbieten – gibt es unterschiedliche Angebote an Tickets und Tarifen.

Alle RE-Züge der Linie 25 (Koblenz–Gießen) sind zu 100% mit Zugbegleitern besetzt, die Regionalbahnen der Linien 38 und 23 tagsüber zu 25 Prozent und ab 19 Uhr ebenfalls zu 100 Prozent.

## Ausflüge & Events

Die Internetseite bietet ein sehr umfangreiches und ganz aktuelles Angebot zu Weihnachtsmärkten, gibt Hinweise zu touristischen Zielen, Wander- und Radwegen in Eifel, Westerwald und Taunus sowie zu Kanu-Touren. Auch für den Freizeitverkehr gibt es alle notwendigen Tarif-Informationen.

Weitere Infos:

[lahn-eifel-bahn.de](http://lahn-eifel-bahn.de)



*Die Triebwagen der Lahn-Eifel-Bahn werden in der Werkstatt in Limburg gewartet*

*Foto: Günther*

## **ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda: Beteiligungsprozess läuft nach Plan**

(cb) Nach dem offiziellen Start der Öffentlichkeitsbeteiligung mit dem ersten Dialogforum am 11. Juli 2014 (vgl. HS 96) haben inzwischen weitere sechs Arbeitsgruppentermine stattgefunden:

23.07.2014 AG „Vorbereitung der Antragskonferenz für das Raumordnungsverfahren“, 1. Sitzung (Wächtersbach)

16.09.2014 AG „Verkehrliche Konzeption der Teilstrecke Hanau – Gelnhausen“, 1. Sitzung (Rodenbach)

30.09.2014 AG „Vorbereitung der Antragskonferenz für das Raumordnungsverfahren“, 2. Sitzung (Wächtersbach)

04.11.2014 AG „Planungsstand im ‚Südkorridor‘“, 1. Sitzung (Aschaffenburg)

18.11.2014 „Dialogforum Hanau – Würzburg/Fulda“, 2. Sitzung (Rodenbach)

10.12.2014 AG „Verkehrliche Konzeption

der Teilstrecke Hanau – Gelnhausen“ 2. Sitzung (Niedermittlau)

Der nächste vorgesehene Termin ist zwar nicht Bestandteil des neuen Verfahrens zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung, bildet aber einen wesentlichen Eckpunkt im offiziellen Verfahren: am 22. Januar 2015 wird in Gelnhausen die so genannte „Antragskonferenz“ zum Raumordnungsverfahren stattfinden, in der Behörden, Verbände und sonstige Beteiligte Umfang und Inhalt des Raumordnungsverfahrens für den Suchraum zum Bau der Zusatzgleise zwischen Gelnhausen und Fulda abstimmen werden.

Im Rahmen der bisherigen 7 Sitzungen seit Anfang Juli 2014 bestand für alle Interessierten die Möglichkeit, sich über die Planungsstände zu informieren und eigene Positionen einzubringen.

Die Verkehrs- und Umweltverbände aus Hessen und Unterfranken beteiligen sich lebhaft am Dialogprozess. Während das erste halbe Jahr vornehmlich der Vermittlung des Planungsstandes sowie der Herstellung eines halbwegs einheitlichen Informationsniveaus unter den doch recht unterschiedlichen



*Ausfahrt Hanau Richtung Fulda:  
Die Trassensuche für eine Ausbau-/  
Neubaustrecke kommt voran*

Akteuren diene, dürfte im Jahre 2015 die eigentliche Detailarbeit dominieren.

Die extern moderierten Sitzungen selbst liefen ungeachtet der bestehenden Interessensgegensätze stets in sachlicher und konstruktiver Atmosphäre ab.

Sowohl die Präsentationen als auch die abgestimmten Protokolle werden unter

**[www.deutschebahn.com/hanau-wuerzburg-fulda](http://www.deutschebahn.com/hanau-wuerzburg-fulda)**

im Internet veröffentlicht.

### **Kommentar:**

Das Beteiligungsverfahren läuft – sachlich, zielgerichtet und geräuscharm. So manchem Kommunalpolitiker geht allmählich der Grad an Komplexität auf, den Eisenbahnplanung nun einmal mit sich bringt. Rumpoltern und „Basta“-Gehabe sind und bleiben sinnlos.

Nicht umsonst hatte die Verkehrsverbände seit Jahren gefordert, endlich wieder in die Planung einzusteigen, damit sowohl Hessen als auch Bayern vor der Entscheidung zum Bundesverkehrswegeplan 2015 nicht (wieder) mit leeren Händen da zu stehen...

Zur Wahrheit gehört aber auch: Die eigentlichen Kernkonflikte wurden allenfalls herausgearbeitet, jedoch inhaltlich keineswegs gelöst. Wenn DB-Netz sich auf Geheiß „von eben“ weiterhin für den letzten Euro rechtfertigen muss, wenn jede Infrastruktur so knapp wie irgend möglich ausgelegt wird, wenn mit windigen „Prognosen“ genau jene Politik machen, die zuvor die Randbedingungen für solche Prognosen zulasten der Schiene gesetzt haben, dann ist aus Kundensicht alleräußerste Vorsicht angesagt!

In Wahrheit wird die Eisenbahn erneut in ein Korsett gepresst, das es ihr für Generationen wieder einmal nicht erlauben soll, wirklich kundenfreundliche Angebote zu machen. Eine zusätzliche Gleisachse zwischen Hanau und Aschaffenburg? Angeblich unmöglich (wie viel Fahrspuren hat bitte die parallel verlaufende A3?). Trassensicherung, Vorratsplanung? Nie gehört. Verbesserungen im Regionalverkehr? Ach, da müssen die Aufgabenträger RMV und BEG erst noch mal nachdenken? Nach über einem Jahrzehnt Planungsstopp noch einmal nachdenken?

Die eigentlichen Konflikte, sie werden auch durch ein noch so professionelles Beteiligungsverfahren eben nicht gelöst. Aber sie werden zumindest thematisiert.

Und genau das ist überfällig!

Christian Behrendt

## S-Bahn bis Usingen geplant Taunusbahn soll teilweise elektrifiziert werden

(jl) Die Taunusbahn von Friedrichsdorf über Usingen und Grävenwiesbach bis nach Brandobberndorf ist eine Erfolgsgeschichte: Von der damaligen Bundesbahn fast stillgelegt, entschieden sich der Hochtaunuskreis und die Kommunen, die Strecke zu übernehmen, zu modernisieren und zu betreiben. Heute fahren an Werktagen bis zu 11000 Fahrgäste mit der Bahn und die Studien für ein zukünftiges Wachstum sind weiterhin positiv.

Bis 2020 werden nach einer Prognose, die der Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) vorstellte, in den am stärksten genutzten Streckenabschnitten Fahrgastzuwächse bis zu 30% erwartet. Um die Fahrgastzuwächse bewältigen zu können, will man die Strecke elektrifizieren und dann die S-Bahnlinie S5 bis Usingen verlängern. Heute endet die Linie in Friedrichsdorf oder Bad Homburg.

Durch die Elektrifizierung bis Usingen würde der Betrieb auf der Taunusbahn gebrochen. Im hinteren Streckenabschnitt Usingen – Brandobberndorf sollen weiterhin Dieseltriebwagen verkehren, da ein elektrischer Betrieb laut einer Nutzen-Kosten-Untersuchung sich nicht rechnet. Durch die Trennung müssten Fahrgäste vom hinteren

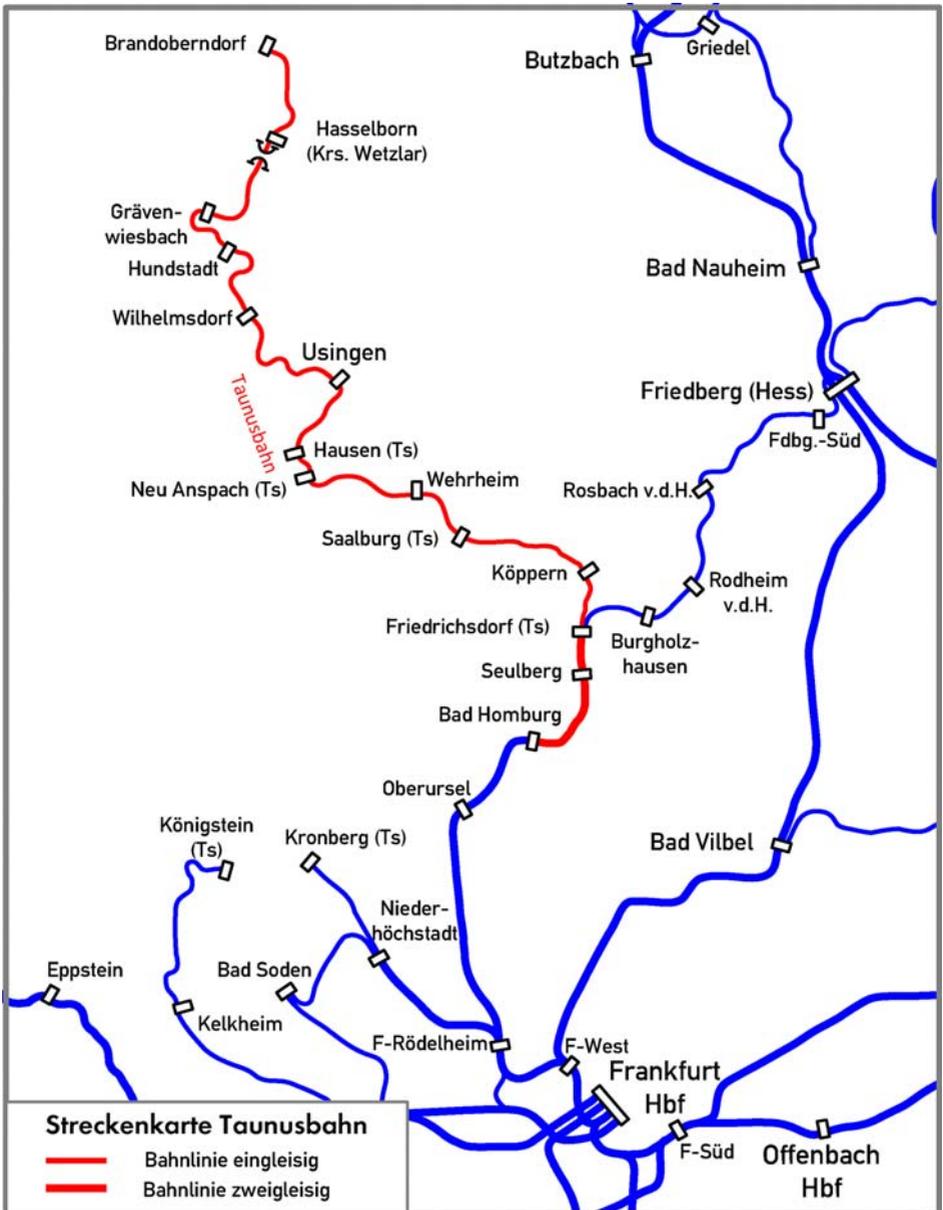
Abschnitt in Usingen auf die S-Bahn umsteigen. Nur in der Hauptverkehrszeit sollen die Dieselmotoren wie heute bis zum Frankfurter Hauptbahnhof durchgebunden werden. Aufgrund der Zerteilung der Strecke geht man davon aus, dass im hinteren Abschnitt die Fahrgastzahlen gegenüber dem durchgebundenen Betrieb zurückgehen werden. Im vorderen Streckenabschnitt bis Bad Homburg würden die Fahrgastzahlen gegenüber heute jedoch bis zu 56% steigen.

Weiterhin soll die Regionalbahnlinie Friedberg – Friedrichsdorf bis nach Bad Homburg verlängert werden. Um die Li-

nie anschlussmäßig optimal in den Bahnhof Bad Homburg einzubinden, müsste der Haltepunkt Rodheim wieder zum Kreuzungsbahnhof umgebaut werden. Heute kreuzen die Züge in Rosbach.

*Heute fahren alle Züge von Grävenwiesbach nach Bad Homburg durch. In Zukunft muss fast immer in Usingen umgestiegen werden*





Die Taunusbahn fährt heute von Bad Homburg nach Brandobberndorf. Zukünftig soll der Abschnitt Friedrichsdorf - Usingen elektrifiziert werden Grafik: J. Lerch



*Heute steigen die Fahrgäste in Friedrichsdorf von der S-Bahn auf die Regionalbahn nach Friedberg um. In Zukunft soll dies in Bad Homburg geschehen*

Die S-Bahn nach Usingen soll alle halbe Stunde verkehren. Die S-Bahnen, welche um 15 Minuten versetzt fahren, enden wie bereits heute in Bad Homburg. Dort würde Anschluss an die Regionalbahn nach Friedberg bestehen, welche auch Seulberg und Friedrichsdorf bedient.

Mit der Verlängerung der Züge von Friedberg nach Bad Homburg entsteht in der Kreisstadt ein Anschlussknoten, der auch von der dann verlängerten U-Bahnlinie U2 aus Frankfurt angefahren wird. Die Planungen zur U-Bahnverlängerung sind weit gediehen; man rechnet mit dem Planfeststellungsbeschluss im Januar 2015.

Aus Fahrgastsicht sicher zu begrüßen ist die halbstündliche Durchbindung ab Usingen direkt bis in die Frankfurter Innenstadt. Allerdings wird es weniger Sitzplätze geben: Die heute eingesetzten Triebwagen vom Typ LINT 41 bieten bei Dreifachtraktion 390 Sitzplätze, während ein Vollzug der S-Bahn-Typen 423/433 384 Sitzplätze aufweist. Längere S-Bahnzüge sind aufgrund der kurzen Bahnsteige der Taunusbahn und signaltechnischen Gegebenheiten (Durchrutschweg) nicht möglich.

Immerhin steigt die Stehplatzkapazität von 420 auf 708 Plätze. Ob dies aber für Fahrgäste, die in Bad Homburg oder Ober-

ursel zusteigen, ein Trost ist, darf dahin gestellt sein. Und auch die Fahrgäste der Taunusbahnstrecke haben keine Reisezeitgewinne: Die S-Bahnen halten zusätzlich in Stierstadt, Weißkirchen/Steinbach, Frankfurt-West, Frankfurt-Messe und Frankfurt Galluswarte. Die Fahrzeit von Usingen bis Frankfurt-Hauptbahnhof wird mit 54 bis 55 Minuten genauso lang sein wie heute mit den durchgehenden Taunusbahnzügen. Stark ausgelastete S-Bahnen sollen in Bad Homburg mit einer zusätzlichen Einheit verstärkt werden, um als Langzug nach Frankfurt zu fahren. Der Kuppelvorgang kostet aber wieder einige Minuten zusätzliche Zeit.

Der Fahrplan für die Umsetzung der S-Bahnverlängerung ist ambitioniert. Schon bis Mitte 2015 sollen die politischen Weichen gestellt sein. Bis 2017 ist die Planfeststellung vorgesehen und 2019 soll das Projekt abgeschlossen sein. Die Baukosten betragen rund 15 Mio Euro. Die jährlichen Betriebskosten würden bei der Realisierung des Projekts rund 1 Mio. Euro betragen. Der gleiche Betrag würde anfallen, wenn man stattdessen 8 neue Dieseltriebwagen beschafft und diese jährlich abschreibt.

## **Kommentar: Taunusbahn nicht teilen!**

Die Taunusbahn ist ein Erfolgsmodell. Man hat Neues ausprobiert und war Vorreiter. Man hat der damaligen Bundesbahn gezeigt, wie Eisenbahn auf Regionalstrecken funktioniert. Nicht zuletzt ist damit der Streckenabschnitt Usingen – Grävenwiesbach stabilisiert worden. Die Taunusbahn ist zu einer starken Verkehrsachse im Hochtaunuskreis geworden. Sie ist Bestandteil einer attraktiven Infrastruktur, die das Usinger Land von der inzwischen in vielen ländlichen Regionen eingetretenen Abwärtsentwicklung bei den Einwohnerzahlen nach wie vor verschont. Hier sei besonders die Gemeinde Grävenwiesbach erwähnt. Folgerichtig war die Reaktivierung des stillgelegten Abschnittes nach Brandobersdorf.

Jetzt ist geplant, diese Gemeinschaft in Gewinner (bekommen eine S-Bahn) und Verlierer (mit Umsteigezwang in Usingen) aufzuteilen. Ab Brandobersdorf durchgehend in die Kreisstadt Bad Homburg geht's dann nur noch von Montag bis Freitag während den Hauptverkehrszeiten. Rückläufige Fahrgastzahlen auf dem nördlichen Abschnitt werden offenbar in Kauf genommen. Wer auf Bauplatz- oder Wohnungssuche ist, entscheidet sich eher für den direkten S-Bahnanschluss als für eine Gemeinde mit Bahnanschluss zweiter Klasse. Die Ambitionen von einst werden ins Gegenteil verkehrt!

Das alles sind keine Gründe, die geplanten Verbesserungen für das Usinger Land abzulehnen oder auch nur zu verzögern. Es ist anzuerkennen, dass der Bedarf gesehen wird. Aber verschnaufen wir doch mal kurz und denken über Alternativen nach, mit denen ein Auseinanderteilen innerhalb des VHT vielleicht zu verhindern ist.

Morgens und abends mindestens fünf Züge zwischen Brandobersdorf und Frankfurt – kann das dauerhaft garantiert werden? Kann auf der dann eingleisigen S-Bahnstrecke zwischen Friedrichsdorf und Usingen ein stabiler Fahrplan samt Taunusbahn überhaupt gefahren werden? Können – schon aufgrund der langen Fahrstrecke – komfortable, den ganzen Tag über fahrende Regionalexpresszüge mit ausreichend Sitzplätzen eine Alternative zur S-Bahn sein, ob unter Fahrdracht oder nicht?

Und wenn es dann doch die S-Bahn sein soll, so wird das für alle, die über Usingen hinaus fahren, nur dann akzeptabel sein, wenn man sich auch für diesen Abschnitt eine richtig gute Lösung einfallen lässt. Auch hier gehört die Bahn zum Alltag und wird gut genutzt. Mindestens so muss es bleiben!

Friedrich Lang

## 450.000 Menschen täglich im Hauptbahnhof Frankfurt/Main

(Ik/db) 450.00 Reisende und Besucher kommen im Durchschnitt täglich in den Frankfurter Hauptbahnhof, das ergab die Auswertung einer von der Deutschen Bahn (DB) durchgeführten Zählung. Damit liegt die aktuelle Zahl um 100.000 über dem Ergebnis der letzten Zählung aus dem Jahr 2000.

Mit dieser Besucherzahl rückt der Frankfurter Hauptbahnhof bundesweit zusammen mit dem Hauptbahnhof Hamburg an die Spitze bei der Reisenden- und Besucherzahl der Bahnhöfe in Deutschland. Die DB hatte im April und Mai 2014 an mehreren Tagen im Frankfurter Hauptbahnhof an allen Ein- und Ausgängen, an allen Übergängen zu den verschiedenen Ebenen und zwischen den Übergängen aller Verkehrsmittel Reisende und Besucher des Hauptbahnhofes gezählt und befragt. Die Befragung dauert jeweils zwischen 1,5 bis 2 Minuten. Insgesamt wurden 60 Zähler

eingesetzt. Zusätzlich waren rund 60 Kameras installiert worden, welche die Verkehrsströme visuell erfassen.

Die Daten wurden gemäß der geltenden Datenschutzgesetze nur zur Auszählung der Personenströme genutzt und ermöglichten keine Personenerkennung. Die Aufnahmen wurden bereits nach drei Monaten, entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen, gelöscht. Die Erfassung und Auswertung der Verkehrsströme und die Befragungen dienen der besseren Planung der Umgestaltung der Verteilerebene und des Bahnhofsvorplatzes nach den Bedürfnissen der Reisenden und Besucher im Frankfurter Hauptbahnhof.

Die DB und die Stadt Frankfurt wollen in den kommenden Jahren 175 Millionen Euro in das gemeinsame Projekt „Frankfurt (Main) Hbf Verteilerebene/Vorplatz“ investieren. Mit 450.000 Reisenden und Besuchern täglich ist der Hauptbahnhof der wichtigste Verkehrsknoten der Stadt. In einem ersten Schritt sollen die Abgänge zur Verteilerebene und die Verkehrs- und Vermietungsflächen neu strukturiert werden. Pro Bahn & Bus ist gespannt auf die Umsetzung des Projektes. Die alte B-Ebene mit den dunklen Ecken und dem Charme der späten 70er macht auf Besucher keinen guten Eindruck.

*Die Zahl der Reisenden im Frankfurter Hauptbahnhof (hier bei der 125 Jahr-Feier) wächst*



## RMV fordert Erhöhung der Regionalisierungsmittel

**(lk/rmv) Auf der Aufsichtsratssitzung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) vom 19.11.2014 formulierten die Gesellschafter aus den Kommunen einhellig ihre Erwartungen an Bund und Land. Es herrschte große Einigkeit darüber, dass der ÖPNV angemessen durch den Bund finanziert werden muss.**

Konkret halten die Gesellschafter an ihrer Forderung fest, die Regionalisierungsmittel von zur Zeit 7,3 Milliarden Euro jährlich auf 8,5 Milliarden Euro zu erhöhen. Mit der Bahnreform im Jahre 1994 ging die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr vom Bund auf die Länder über. Der Bund stellt ihnen hierfür über das Regionalisierungsgesetz Fördermittel zur Verfügung, aktuell den erwähnten Betrag.

Für 2015 stand nun die Überprüfung der Regelung an und der Bund möchte den Betrag gerne „einfrieren“. Allerdings steigen jährlich auch die Kosten z.B. durch Stationsentgelte und Trassennutzungen, welche die fahrenden Verkehrsunternehmen (z.B. DB Regio, HLB) zumeist an andere Töchter der Deutschen Bahn AG (DB Netz, DB Station & Service) abführen müssen.

Der RMV benötigt daher dringend eine Erhöhung der Mittel, welche für ihn zusätzlich rund 70 Millionen Euro bedeuten würden. „Die Bürger erwarten zu Recht, dass sie einen sauberen, sicheren und zuverlässigen ÖPNV in ihrer Region haben“, sagte der RMV-Aufsichtsratsvorsitzende und Frankfurter Oberbürgermeister Peter Feldmann am Rande der Sitzung. „In den nächsten zehn Jahren wird der Verkehr noch einmal um 10 bis 12 Prozent zunehmen. Schon heute hat der RMV die höchste

Anzahl an Personen pro Zugkilometer in Deutschland. Die Menschen erwarten zu Recht, dass der zunehmende Verkehr ausreichend finanziert wird. Die Möglichkeiten der Fahrpreisgestaltung sind ausgereizt.“ Der Oberbürgermeister weiter wörtlich: „Wir werden die fehlenden Haushaltsmittel nicht über Fahrpreise ausgleichen. Da sind wir alle einer Meinung.“

Pro Bahn & Bus zeigt sich erfreut über die Aussagen, gibt aber zu Bedenken, dass mögliche Kürzungen im ÖPNV vor allem den ländlichen Raum und Tangentialstrecken betreffen würden. Es wird weniger die S-Bahn zum Flughafen sein, welche betroffen sein wird, sondern das heute gute Angebot außerhalb des Großraumes Frankfurt. Auch hier sind Verbesserungen auf einzelnen Linien zum diesjährigen Fahrplanwechsel vorgesehen.

Prof. Knut Ringat als Sprecher der Geschäftsführung des RMV bedankte sich für die Unterstützung: „Land und Region ziehen in Berlin an einem Strang. Darüber hinaus ist es notwendig, die Mittel in Hessen fair und transparent zu verteilen. Der RMV hat den Bedarf der Menschen in der Rhein-Main-Region dargelegt. Das Land ist nun in der Verantwortung, den zunehmenden Verkehr angemessen zu finanzieren.“ Der Landrat des Hochtaunuskreises Ulrich Krebs richtete hierzu einen Appell an die

hessische Landesregierung und die kommunalen Spitzenverbände: „Die Zweckbindung der KFA (Kommunaler Finanzausgleich)-Mittel muss aufrecht erhalten bleiben, die Mittel sind zu dynamisieren und es bedarf einer deutlichen Aufstockung um 80 Millionen Euro, wie es die Landesregierung in Baden-Württemberg gerade be-

schlossen hat.“ Diese Mittel dienen u.a. für Investitionen in den ÖPNV. Oberbürgermeister Feldmann abschließend: „Wir begrüßen landespolitische Ziele wie zum Beispiel das Schülerticket. Dafür sind dann auch originäre Landesmittel in den Haushalt einzustellen. Verkehr soll dort finanziert werden, wo er stattfindet.“

## **„Nachbarschaftsticket“: Neuer RMV-Smartphone-Tarif geplant**

**(j1) Bei der letzten RMV-Aufsichtsratssitzung ist neben der ÖPNV-Finanzierung ein möglicher neuer Smartphone-Tarif Thema gewesen. RMV-Geschäftsführer Prof. Knut Ringat stellte die Idee vor: „Das Smartphone ist das ideale Medium, um effizient, kostengünstig und unkompliziert neue Tarifmodelle für den Verbund zu erproben. Dabei sind die tatsächlich gefahrene Leistung und die Qualität unseres Angebotes entscheidend“.**

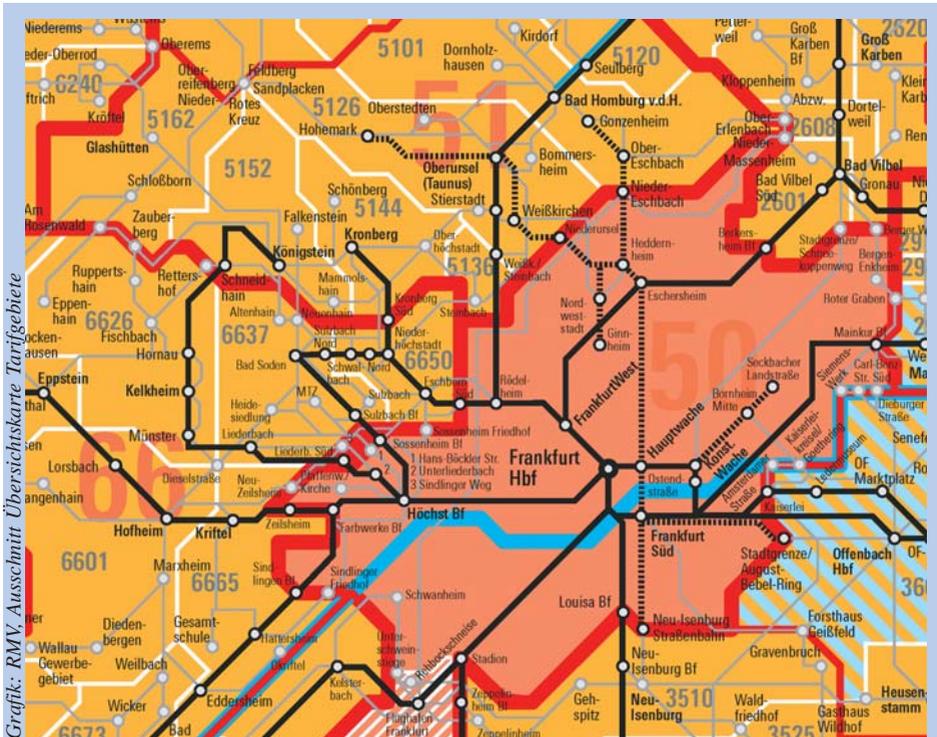
Das bekannte Problem, dass heute gleiche Entfernungen sehr unterschiedlich bepreist werden, hängt im Wesentlichen mit den sehr großen Tarifgebieten und den wenigen Preisstufen zusammen, die wenig Raum für Differenzierung bieten. Die Tarifgrenzen orientieren sich dabei vom Durchschnitt her hauptsächlich an den politischen Grenzen, wie Kreis- oder Gemeindegrenzen (siehe Grafik).

Die Politiker in den großen Städten Frankfurt, Mainz, Wiesbaden und Offenbach wollen ganz offenkundig keine Aufteilung ihrer Gebietskörperschaft in kleinere Tarifeinheiten. Also folgt an der Stadtgrenze der große Preissprung. Darmstadt hat dieses Problem übrigens einfach gelöst – die Kernstadt und die nördlichen und südlichen Stadtteile bilden jeweils ein eigenes Tarifgebiet. Ab dem 01.01.2015 zahlen die Kunden innerhalb der Kernstadt mehr. Innerhalb der äußeren Stadtteile und

für die Fahrt in die Kernstadt ändert sich nichts. Von Beschwerden, dass es am Stadtrand von Darmstadt oder am Rand der Kernstadt zu unangemessenen Preissprüngen kommt, hört man nichts.

In Anbetracht der höheren Preise in Darmstadt und in den anderen Sonderstatusstädten – und gerade mit Verweis auf die Tarifgerechtigkeit – wäre es angebracht, auch dort Kurzstrecken einzuführen. Es gibt schließlich keinen Grund, warum man für eine Fahrt von etwa einem Kilometer Länge in Hanau eine Kurzstreckenfahrschein kaufen kann, in Gießen oder Fulda dafür aber schon den teureren Einzelscheine lösen muss. Das wäre ein erster Schritt in Richtung Leistungsgerechtigkeit, der heute schon möglich ist.

Ein weiterer Schritt wäre die Aufteilung der sehr großen Tarifgebiete, die mehrere Gemeinden bzw. Städte umfassen, in klei-



Grafik: RMV, Ausschnitt Übersichtskarte Tarifgebiete

Die meisten Kreise bestehen aus 2 bis 6 großen Tarifgebieten, den sogenannten A-Tarifgebieten. Ein A-Tarifgebiet (rote Grenzen) entspricht der Tarifstufe 3 (Preis: 2,90 Euro). Um für kurze Entfernungen den Tarif gerechter zu gestalten, werden die A-Tarifgebiete in mehrere A0-Tarifgebiete (weiße Grenzen) unterteilt. Ein A0-Tarifgebiet ist Preisstufe 1 und kostet 1,90 Euro. Durchfährt man nacheinander bis zu 3 A0-Tarifgebiete, erhöht sich der Preis der Fahrkarte immer um eine Preisstufe. Dabei kommt es nicht darauf an, ob man eine A-Tarifgrenze überfährt. Beispiel: Ein Fahrgast fährt von Kronberg nach Eschborn. Dabei durchfährt er die A0-Tarifgebiete 5144 und 6650. Er zahlt Tarifstufe 2 (2,35 Euro). Fährt er aber von Eschborn nach Frankfurt-Rödelheim (von Tarifgebiet 6650 nach 50), zahlt er trotz kürzerer Entfernung Tarifstufe 4 (4,35 Euro). Der Grund liegt in Frankfurt: Das ganze Stadtgebiet besteht aus einer einzigen A-Wabe, was schon der Preisstufe 3 entspricht. Mit der Fahrt über die Tarifgrenze nach Eschborn wird daraus automatisch die Tarifstufe 4.

nere Einheiten. Als erstes könnte man Mainz und Wiesbaden trennen. Es ist nicht verständlich, warum man, wenn man sich nur in einer Stadt bewegt, auch gleich den Fahrpreis für die andere mitentrichten soll.

Offenbach, Mühlheim, Obertshausen und Heusenstamm hat man tariflich vor einigen Jahren schließlich auch getrennt – durchaus zum Nutzen der Kunden in den einzelnen Städten.

Für die Großstädte schließlich sollte eine tarifliche Teilung ins Auge gefasst werden. Nur ein Teil der Kunden fährt z.B. in Frankfurt von Höchst in die Innenstadt – viele erreichen ihr Ziel auch im Stadtteil. Und von Höchst aus ist auch das Main-Taunus-Zentrum (MTZ) ganz in der Nähe – warum muss die Fahrt dorthin viel teurer sein als in die Innenstadt? Nun, in diesem Fall ist die Antwort aus Sicht der Frankfurter Politik klar: Der Umsatz bleibt bei uns! Und genau darin liegt ein Teil des Problems – der Kunde des öffentlichen Verkehrs soll gelenkt werden und die unterschiedlichen Preise sind ein Teil dieser Lenkung. Am Tarif z. B. von Frankfurt ins MTZ wird man sehen können ob es den Frankfurtern ernst ist mit einem Nachbarschaftstarif.

Der RMV will einen neuen Tarif erproben. Dieser soll sich vom heutigen Tarif unterscheiden und offenbar stark auf der Entfernung beruhen. Damit dürfte der neue Tarif für manche Strecken billiger, ähnlich teuer oder teurer sein als die Fahrkarte am Automaten. Das bedeutet, dass der Kunde sich immer wieder überlegen muss, ob er nun am Automaten kauft oder mittels Smartphone – oder er bezahlt zu viel. All diese Unsicherheit sorgt für Ärger. Das Preissystem der DB wird nicht zuletzt deshalb immer wieder angegriffen, weil Kunden, die nicht den völlig überzogenen Regeltarif zahlen wollen, gezwungen sind, sich mit Sparpreisen, Super-Sparpreisen, Zugfestlegungen, Umtauschregelungen, Vorverkaufsfristen usw. zu befassen. Nur so kommt man zu einem einigermaßen akzeptablen Preis der Fahrkarte. Wenn der Kunde sich nun auch noch im Nahverkehr für seine täglichen Fahrten mit dieser Frage befassen soll, ist das einfach nur ärgerlich.

Oder der neue Tarif ist (fast) immer günstiger – aber warum soll man sich ein Smartphone kaufen, um ihn zu nutzen? Wahrscheinlich gibt es das wie das Handy-Ticket heute auch nur für Apple und Android, was die Auswahl weiter einschränkt. Oder der neue Tarif ist (fast) immer teurer – dann braucht ihn niemand.

Man sollte sich auch klar machen, dass die heutigen Zeitkarten für den Kunden des ÖV auch einen großen Vorteil haben – er hat eine Flatrate, wie es heute auf neudeutsch heißt. Im Geltungsbereich seiner Fahrkarte kann der Kunde fahren, wie er will. So oft er will. Und nun soll er jedes Mal überlegen, ob er sich diese Fahrt noch leisten will? Zum vollen Fahrpreis? Aus Kundensicht ist das kein Fortschritt, wenn man heute eine Zeitkarte hat. Richtig schön wäre, wenn man nicht mehr zahlen muss als heute bei der Monatskarte – aber das würde dem Prinzip „Zahlen, was man fährt“ widersprechen. Und selbst wenn die monatlichen Kosten begrenzt sind, dann kann man eigentlich auch gleich eine Monatskarte kaufen – ganz ohne Smartphone und dem lästigen Immer-Wieder-Fahrkarte-Kaufen.

Die grundsätzliche Überlegung, dass der Kunde nur bezahlt, was er nutzt, kann der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus nur teilen. Es ist allerdings nicht nachvollziehbar, warum man hierzu unbedingt ein Smartphone verwenden muss. Ein solcher Tarif sollte auch einfach am Automaten erworben werden können. So oder so – die Kunden warten weiter auf einen leistungsgerechten Tarif nicht als Pilotprojekt, sondern als Standardangebot für alle.

## Umfangreiche Neuordnung des SPNV in Rheinland-Pfalz

### Neue Betreiber – neue Fahrzeuge – bessere Anschlüsse

(hpg) Während in Hessen das Projekt eines „HessenExpress-Netzes“ noch in den Kinderschuhen steckt, wird unser Nachbarland mit dem „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ eine landesweite Neukonzeption und den Ausbau des Netzes schneller RegionalExpress-Züge umsetzen. Ab dem 14. Dezember 2014 sorgen insgesamt 14 neu eingerichtete, umstrukturierte oder verdichtete RE-Linien mit mehr Fahrten und kürzeren Fahrzeiten für schnelle Direktverbindungen.

Zwischen den fünf Oberzentren von Rheinland-Pfalz besteht täglich ein Stunden- oder 2-Stundentakt.

Über neu geschaffene oder aufgewertete Verkehrsknoten in Trier, Koblenz und Kaiserslautern sowie die übrigen Knotenpunkte des Schienenverkehrs in den größeren Städten, sind auch die Regionalbahnen – die an allen Stationen der jeweiligen Strecke halten – mit optimierten Anschlüssen an dieses neue Netz der schnellen RE-Verbindungen angebinden. Sie sorgen so mit einem deutlich attraktiveren Angebot für eine bessere Anbindung der

ländlichen Gebiete an die Ballungsräume. In den Hauptverkehrsknoten bietet das neue RE-Netz auch direkten Anschluss an den Fernverkehr in alle Richtungen. Damit sind ab dem Fahrplanwechsel nahezu alle deutschen Großstädte von Mainz, Trier, Koblenz, Kaiserslautern oder Ludwigshafen in der Regel mit nur einmaligem Umsteigen erreichbar.

Die nachfolgenden Linien sollen für die nächsten 15 Jahre das „Regionalexpress-Netz Südwest“ bilden, das von DB Regio unter dem Namen SÜWEX mit insgesamt 28 fünfteiligen E-Triebzügen vom Typ FLIRT 3 der Firma Stadler betrieben wird. Allerdings waren zum 1. Dezember erst 20 von 28 Fahrzeugen ausgelie-



*Mit einem neuen Design kommen die Flirt 3 von DB Regio im Süwex-Netz zum Einsatz*

*Blick in den Innenraum eines neuen  
Süwex-Flirts  
2 Fotos: fe*

fert und abgenommen, sodass übergangsweise bis Mitte März 2015 noch andere Zuggarnituren zum Einsatz kommen werden.

### **RE 1: Koblenz – Trier – Saarbrücken – Kaiserslautern – Mannheim**

Auf der neu geschaffenen Linie sollen durchgehend Flirt3 zum Einsatz kommen, die stündliche Direktverbindungen auf der Strecke Koblenz – Trier – Saarbrücken – Kaiserslautern bieten. Hinzu kommen zweistündliche Direktverbindungen nach Mannheim mit zusätzlichen Verdichterszügen während des Berufsverkehrs. Vorerst verkehren die neuen Triebwagen aber hauptsächlich im Abschnitt Mannheim – Kaiserslautern – Saarbrücken – Trier.



### **RE 11: Koblenz – Trier – Luxemburg**

Zwischen Koblenz und Trier sollte der RE 1 gemeinsam mit den Doppelstock-Triebwagen vom Typ KISS der luxemburgischen Eisenbahngesellschaft CFL eingesetzt werden, die als RE 11 bezeichnet werden. Die neuen stündlichen Direktverbindungen auf der Strecke Koblenz – Trier – Luxemburg sollen (bis auf ein Zugpaar) wie geplant angeboten werden. Jedoch ist das Flügel- und Kuppeln mit den Zügen des RE 1 in Trier noch nicht möglich. Auf den gemeinsamen Einsatz von Triebwagen unterschiedlicher Typen und Bahnverwaltungen müssen die Reisenden noch bis März 2015 warten. Mit dem RE 11 werden in Koblenz deutlich bessere Anschlüsse an den IC-Fernverkehr Richtung Köln – Ruhr/Wupper – Hamburg erreicht.



*Der 1. Klasse-Bereich wirkt sehr  
elegant für einen  
Nahverkehrstriebwagen*

## KISS kommen später

Die KISS der CFL haben noch keine Zulassung für den Mischbetrieb mit den Flirt3 der DB AG. Eine mögliche Zulassung hat das EBA für den 12. Dezember angekündigt. Die Fahrzeuge müssten dafür vorher eine neue und veränderte Software erhalten. Dies ist den Beteiligten kurz vor dem Fahrplanwechsel als zu hohes Risiko erschienen.

Außerdem konnte aufgrund der Bauarbeiten im Bereich Igel und damit verbundenen Streckensperrungen der geplante Vorlaufbetrieb nicht aufgenommen werden. Als Zeitpunkt für den Beginn des Mischbetriebs ist der 16. März



Ein KISS der Luxemburger Eisenbahn bei Testfahrten in Augsburg Foto: Wikipedia, Mailtosap

2015 vorgesehen. Bis zu diesem Zeitpunkt übernehmen die CFL-Triebwagen den Großteil der Leistungen als RE11 zwischen Luxemburg, Trier und Koblenz. Lediglich ein Zugpaar des RE1 soll umsteigefrei mit Flirt von Saarbrücken über Trier bis nach Koblenz durchgebunden werden.

## RE 2: Koblenz – Mainz – Frankfurt

Da noch nicht alle neuen Flirt3 von Stadler ausgeliefert wurden, werden die Leistungen zwischen Koblenz und Frankfurt voraussichtlich noch bis 14. Februar 2015 von DB Regio mit Dosto-Garnituren und zwei Loks der Baureihe 143 erbracht. Die bislang nur von Montag bis Freitag verkehrenden RE-Züge fahren ab 14. Dezember auch an Wochenenden und Feiertagen in einem 2-Stunden-Takt. Am Abend sind zwei neue zusätzliche Zugpaare auf der Gesamtstrecke unterwegs. Alle Züge halten auch in Bacharach.

## RE 14: Mainz – Worms – Ludwigshafen – Mannheim

Neue direkte Verbindung im 2-Stundentakt gibt es auf der Strecke Mainz – Worms – Mannheim, ohne Umsteigen in Ludwigshafen und mit abgestimmten Anschlüssen an den ICE-Knoten Mannheim. Zusammen mit dem RE 4 auf der Strecke Mainz – Ludwigshafen – Karlsruhe ergibt sich ein Stundentakt zwischen Mainz und Ludwigshafen. Anstelle der noch fehlenden Flirt werden E-Triebwagen der Baureihe 425 bis zum 1. Februar zum Einsatz kommen.



*Ein neuer LINT 54 von „vlexx“ bei einer Präsentation in Nieder-Olm. Gegenüber den LINT der Hessischen Landesbahn besitzen die neuen Fahrzeuge je Wagenkasten zwei Drehgestelle, sodass längere Fahrzeuge und die nachträgliche Einfügung eines Mittelwagens möglich sind Foto: fe*

Nach europaweiter Ausschreibung der Verkehrsleistungen nimmt das neue Verkehrsunternehmen „vlexx“, eine Tochter der Netinera GmbH, mit Neufahrzeugen vom Typ Alstom LINT 54 und 81 den RE-Verkehr auf den folgenden Linien auf.

### **RE 3: Saarbrücken – Mainz – Frankfurt/Main**

Gegenüber dem bisherigen Angebot der DB Regio gibt es zusätzliche Entlastungszüge und die Verlängerung des Laufwegs bei zwei Verbindungen am Nachmittag bereits ab Frankfurt Hbf. Auch der Abendverkehr zwischen Saarbrücken und Mainz wird mit insgesamt drei RE-Verbindungen ausgeweitet.

Auch die Regionalbahn-Leistungen (RB 33) Mainz – Bad Kreuznach – Idar-Oberst-

ein werden von vlexx übernommen. Einzelne RB von der Nahestrecke verkehren im Berufsverkehr bis nach bzw. ab Bodenheim und können dadurch auch Mainz Römisches Theater bedienen.

### **RE 15: Kaiserslautern – Bad Kreuznach – Mainz**

Die neue Direktverbindung über die Alsenzstrecke wurde vor allem für Pendler geschaffen. Der Zug fährt Mo – Fr morgens im Berufsverkehr nach Mainz – mit Halten am Hauptbahnhof (an 7:30 Uhr), Römisches Theater, MZ-Laubenheim und dem Endpunkt Bodenheim. Am Nachmittag beginnt die Rückfahrt um 16:41 Uhr ab Mainz Hbf.

### **RE 13: Mainz – Alzey – Kirchheimbolanden**

An allen Wochentagen stündliche Direktverbindung zwischen Kirchheimbolanden und Mainz ohne Umsteigen in Alzey, mit schnellen Anschlüssen in Mainz an den Regionalexpress RE 3 und die S-Bahn nach Frankfurt. Speziell für Berufspendler fahren Mo – Fr drei Regionalbahnen von Alzey über Mainz direkt bis Frankfurt Hbf und am Nachmittag wieder zurück, ein Zug beginnt morgens bereits in Kirchheimbolanden. Die Verbesserungen sind erst durch den Bau eines zweiten Gleises und der Signaltechnik im Bahnhof Wörrstadt möglich geworden, der dadurch seine noch bis 2007 bestehende Funktion als Kreuzungsbahnhof wieder gewonnen hat. Dafür wurde ein neuer Außenbahnsteig sowie eine Überführung mit zwei Aufzügen errichtet.

### **DB Regio**

#### **RE 6: Karlsruhe – Neustadt – Kaiserslautern**

Die Linie erhält drei neue Direktverbindungen zwischen den beiden Universitäts-

städten Kaiserslautern und Karlsruhe. Damit bestehen mehrmals am Tag neue direkte Anschlüsse in Kaiserslautern an den ICE/TGV von/nach Saarbrücken bzw. Paris und damit Anbindung der Südpfalz an den Fernverkehr in Ost-West-Richtung. Die DB setzt auf dieser Linie modernisierte Siemens Desiro (Baureihe 642) ein.

#### **RE 12: Trier – Gerolstein – Köln**

Die Linie wird neu strukturiert und erhält drei neue Schnellverbindungen mit einer bis zu 40 Minuten kürzeren Fahrzeit. Zum Einsatz kommen neue Alstom LINT der DB Regio-Tochter „vareo“.

#### **Reaktivierung Heimbach – Baumholder**

Nach 33 Jahren ohne Personenverkehr wird die Strecke Heimbach – Baumholder reaktiviert und in den Rheinland-Pfalz-Takt integriert. Die neue, von „vlexx“ bediente Regionalbahn (RB 34) verbindet täglich einmal pro Stunde von morgens ca. 4 Uhr bis gegen 22 Uhr die Stationen Baumholder, Ruschberg, Heimbach-Ort, Nohn und Kronweiler mit dem Mittelzentrum Idar-Oberstein und bietet damit rund 6.000

Einwohnern der Region eine Anbindung an den Schienenverkehr auf der Nahestrecke in Richtung Mainz und Frankfurt. Morgens und nachmittags fahren die Züge über Idar-Oberstein hinaus bis nach Kirn und verdichten das Angebot im Berufsverkehr.

*Auch die Doppelstockzüge zwischen Alzey und Mainz werden durch neue LINT-Triebwagen ersetzt*



## Zwei ausverkaufte Comedyveranstaltungen

(si) Im Rahmen der Aktivitäten zum dreißigjährigen Bestehen des Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus, dessen Ursprung und Wurzeln beim „Bürgerverband zur Förderung des Schienenverkehrs in Hessen – BFS“ liegen, veranstaltete der Landesverband zusammen mit dem Regionalverband Osthessen in Kooperation mit dem LionsClub Alsfeld-Lauterbach zwei Veranstaltungen mit dem Comedyduo „Wolf & Bleuel“.

Am 29 März wurde in der Lauterbacher „Adolf-Spiess-Halle“ das Programm „Alles Gute!“ präsentiert, am 15. November ein Mundart-Spezialprogramm namens „Wällich schön!“. Beide Veranstaltungen waren



*Ein Blick in die ausverkaufte Adolf-Spiess-Halle in Lauterbach nach Start des Programms 2 Fotos: Stefan Sitzmann*

mit jeweils etwa 500 Besuchern restlos ausverkauft und brachten beiden Vereinen, nach Abzug aller Kosten, den dringend benötigten Überschuss für die gemeinnützige Arbeit. Dank gilt an alle tatkräftigen Helfer vor, während und nach der Veranstaltung, ohne die diese Aufführungen nicht so reibungslos und erfolgreich hätten verlaufen können.



*Franz Habersack (Michael Bleuel), die Rhöner Kultfigur des Duos „Wolf & Bleuel“ informierte sich im Foyer der Halle am Pro Bahn & Bus-Infostand über die Arbeit des Fahrgastverbandes.*

## HESSENSCHIENE-ABO

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

## Buchtipps: Vom Drachen zur RegioTram Zur Eisenbahngeschichte der Region Kassel

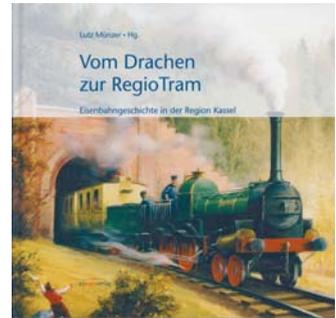
(fl) Fast 170 Jahre regionale Eisenbahngeschichte rund um eine hessische Großstadt in einem einzigen kleinformatigen Buch darstellen – kann dieses Experiment gelingen? Ja, es kann gelingen. Herausgeber und Mitautor Dr. Lutz Münzer hat dafür mit seinem Buch „Vom Drachen zur RegioTram - Eisenbahngeschichte in der Region Kassel“ einen großartigen Beweis erbracht.

Zehn Kapitel von acht verschiedenen Autoren beleuchten gewiss nicht alle Themen, sie stellen aber eine rundum gelungene Auswahl von historischen und aktuellen Einblicken in das Eisenbahnwesen der nordhessischen Metropole dar.

Den historischen Abriss, beginnend mit den Planungen und dem Bau der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn und der Main-Weser-Bahn, bietet Dr. Lutz Münzer in zwei Kapiteln. Weitere Themenblöcke beschäftigen sich unter anderem mit der RegioTram, dargestellt von niemand geringerem als Professor Rainer Meyfarth, dem Schienenfahrzeugbau in Kassel sowie dem Arbeitsleben der Eisenbahner in der Dampflokzeit. Von besonderem Interesse dürfte für viele die Darstellung der Kasseler Bahnhofsgeschichte sein. Welche Wege (und Umwege) zur Konzeption und zum Erscheinungsbild des heutigen Fernbahnhofs Wilhelmshöhe führten, lässt sich auf spannende Art nachlesen. Auch welche Alternativen es zur heutigen Lage des Bahnhofs gegeben hätte und welche früheren Überlegungen über die Beseitigung der Kopfstation Kassel-Hauptbahnhof angestellt wurden, lässt sich nachlesen.

Exemplarisch für die kleineren Stationen der Region steht das Kapitel über Guntershausen, dem „Bahnhof der tausend Türen und seinem Dorf“ aus der Feder des

versierten  
Eisenbahn-Autoren Klaus-Peter Lorenz. Lorenz lässt mit Präzision und Ge-



spür für lokales Kolorit die goldenen Jahrzehnte dieser einst wichtigen Umsteigestation lebendig werden.

„Vom Drachen zur RegioTram“ ist im Euregioverlag erschienen und gehört zu einer Schriftenreihe der Kasseler Sparkasse. Die 160 Seiten stecken voller spannender Informationen und bieten auch eine erstaunliche Fülle an historisch bedeutsamem Karten- und Bildmaterial. Naturgemäß leidet die Bilddarstellung unter dem mit 20,5 mal 21,5 Zentimetern recht kleinen Format. Ein Mangel, der angesichts des mit 20 Euro sehr günstigen Preises leicht zu verschmerzen ist.

Lutz Münzer – Herausgeber

Vom Drachen zur RegioTram –  
Eisenbahngeschichte in der Region Kassel

160 Seiten, Erschienen 2014 im  
Euregioverlag Kassel,  
ISBN: 978-3-933617-56-9, Preis: 20 Euro

## Hünfeld: Kleines Bahnmuseum mit dem gewissen Flair

(mk) Die Hessentags-Stadt aus dem Jahr 2000 empfiehlt sich für einen Ausflug. Die kleine Stadt Hünfeld hat neben dem "Bahnhof des Jahres 2014" viel zu bieten. Eine schöne freundliche Fußgängerzone und deren Geschäfte laden zum flanieren ein. Das Umland im hessischen Kegelspiel bietet viel für Ruhesuchende und Naturliebhaber.

Das Konrad-Zuse-Museum zeigt Stadt- und Regionalgeschichte. Selbstverständlich sind dort auch verschiedene Großrechner vom Computerpionier Konrad Zuse zu sehen.

Zum Konrad-Zuse-Museum gehört auch das kleine Bahnmuseum, welches sich unweit des prämierten Bahnhofs Hünfeld in der Gartenstraße befindet. Das Museum für Bahngeschichte ist in einen ehemaligen Wasserturm integriert. Zusätzlich wurde im Aussenbereich die einstige Bahnsteiganlage am Bahnhof Hünfeld nachempfunden. So erkennt man schon von weitem das auf „Fahrt frei“ stehende Formsignal und findet den Weg zur Zeitreise in längst ver-

der Station

Speisen.		Getränke.	
1 Tasse Fleischbrühe mit Brodchen	0 20	1 Tasse Kaffee ohne Milch und Zucker	0 05
1 Tasse Fleischbrühe mit Ei und 1 Brodchen	0 30	1 Tasse Kaffee mit Milch und Zucker	0 15
1 Brodchen ohne Butter	0 05	1 Kaffee-Frühstück mit Brod und Butter	0 50
1 Brodchen mit Butter	0 10	1 Tasse Milch	0 10
1 Brodchen mit Butter und beiderseitiger Auflage	0 20	1 Glas Weisswein (0,2 l)	0 25
1 gekochtes Ei	0 10	1 Glas Rothwein (0,2 l)	0 30
1 gebratenes Kalbs- oder Schweins-Rippenstück (Kalt)	0 50	1 Glas Grog, vorfrühd oder Arrac	0 30
		1 Glas Punsch	0 30
		1 Glas Limonade	0 25
		1 Glaschen Cognac	0 20
		1 Glaschen Rum	0 10
		1 Glaschen Kornbrandwein	0 10
		1 Glas einheimisches Bier (1/2 l)	0 10
		1 Glas fremdes Bier (1/2 l)	0 12
		1 Glas fremdes Bier (1 l)	0 20
		1 Glas Zuckerwasser	0 10
		1 Flasche Seltenerwasser	0 10

Königliche Eisenbahn-Direktion.



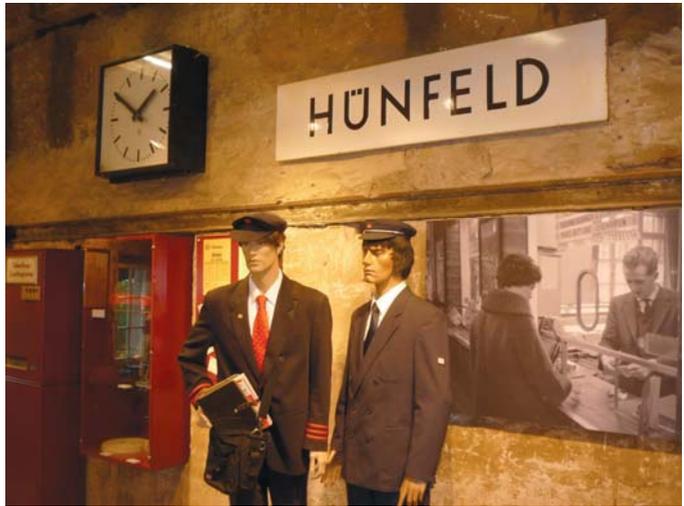
Preise für Speisen und Getränke, die heutzutage kaum vorstellbar sind  
Foto: Stefan Sitzmann

Das Hünfelder Bahnmuseum mit nachgebautem Bahnsteig und Museumsgebäude  
Foto: Michael Kolb

*Blick in den Wartesaal  
Foto: Stefan Sitzmann*

gangene Zeiten.

Der Innenraum des Bahnmuseums ist nicht sonderlich groß, aber er erzählt dafür umso mehr darüber, wie es noch war, als Dampfzüge und Schienenbusse unsere Regionen miteinander verbanden. In der Mitte des Raumes erzählt eine „Zeitschiene“ die Geschichte der Bahn und der „Bimbel“. Das ist die Bahnlinie, welche einst von Hünfeld über Eiterfeld und Treischfeld nach Wenigentaft-Mansbach führte. Heute verläuft dort ein Radweg durch das hessische Kegelspiel.



Zahlreiche Utensilien und Geschichten stammen aus der Region Hünfeld und geben dem Besucher das Gefühl, wie es wohl einst war, bevor falsche verkehrspolitische Entscheidungen getroffen wurden. Man bekommt einen Einblick in das Arbeitsleben derer, die für und mit der Bahn geschuftet haben.

Der Eintritt für das Bahnmuseum gilt auch für das Haupthaus des Konrad-Zuse-Museums Hünfeld. Das Museum wird ehrenamtlich von einer Stiftung betrieben und hat sonntags von 15-17 Uhr geöffnet.



*Diverse Utensilien, welche auch heute noch teilweise in Verwendung sind  
Foto: Michael Kolb*

## **Land gibt zwei Millionen Euro für Bahnhof Hofgeismar**

(hh) Mit knapp zwei Millionen Euro unterstützt das Land Hessen die Stadt Hofgeismar bei der Umgestaltung ihres Bahnhofs. Das Land trägt damit einen Großteil der Gesamtkosten von rund 2,68 Millionen Euro, wie Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir in Wiesbaden mitteilte.

Das bestehende Bahnhofsgebäude bietet weder einen Warteraum noch eine Toilette, Fahrkarten werden in einem Container auf dem Vorplatz verkauft. Die dortige Bushaltestelle ist nicht barrierefrei, die P+R-Anlage unterdimensioniert. Die Fahrradständer stehen zu weit abseits und sind nicht gut einsehbar.

Geplant ist ein neues Servicegebäude mit Fahrkartenverkauf, Toiletten, Bistro und Fahrradabstellanlage. Außerdem sind barrierefrei ausgestattete, überdachte Bushaltestellen mit direktem Zugang zur Bahnsteigunterführung sowie über 100 P+R-Stellplätze und drei Taxistände vorgesehen. Die Arbeiten haben bereits begonnen und sollen spätestens Ende Mai zum Start des Hessentages beendet sein.

## **Korbach - Brilon Stadt Uplandbahn**

### **Verbesserungen zum Fahrplanwechsel**

(js) Auf der Uplandbahn Brilon-Wald – Korbach wird ein Zug an Sonn- und Feiertagen (bisher: RB 23241) 10 Minuten früher als heute verkehren. Am Vormittag verkehrt ein zusätzlicher Zug von Brilon-

Stadt nach Korbach bereits um 10.25 Uhr ab Brilon Stadt. Grund für die Änderung ist die Anschlussherstellung in Brilon Wald um 10.38 Uhr an die Linie RE 17 in Richtung Warburg - Kassel-Wilhelmshöhe.

## **Marburg – Frankenberg**

### **Burgwaldbahn**

### **RMV-Linie 42**

### **Fahrplanwechsel**

(js) Zum Fahrplanwechsel im Dezember wird es auf der Burgwaldbahn und der Oberen Lahntalbahn keine Änderungen geben. Erst mit der Eröffnung der Ederaltalbahn im Sommer 2015 werden sich größere Änderungen im Fahrplan ergeben.

### **Bahnsteigverlängerung in Wiesenfeld geplant**

(js) Bei der Kurhessenbahn bestehen Planungen, die Strecke in Zukunft mit neuen Triebwagen zu bedienen, wobei eine Entscheidung für einen Fahrzeugtyp noch aussteht. Die meisten Neufahrzeuge verfügen allerdings über ein geringeres Sitzplatzangebot als die derzeit eingesetzten Triebwagen der Baureihe 628. Daher müssten einige Züge mit Doppeleinheiten gefahren werden.

Der erste modernisierte Bahnsteig auf der Burgwaldbahn wurde seinerzeit in Wiesenfeld errichtet. Wäre die Erneuerung des Bahnsteiges ausgeblieben, hätte dieser gesperrt werden müssen. Um Kosten zu sparen, erhielt Wiesenfeld seinerzeit lediglich einen Bahnsteig mit 50 m Nutzlänge. Dieser wird durch den noch vorhandenen alten Bahnsteig auf 100 m ergänzt. Der alte Bahnsteig ist jedoch mit weniger als 38 cm

*Im November 2014 kam es oft zu Verspätungen, wie sie sonst auf der Vogelsbergbahn nicht üblich sind*



Höhe wesentlich niedriger als der neue. Um einheitliche Bahnsteiglängen auf der gesamten Strecke zu erhalten und damit den Einsatz von Triebwagen-Doppeleinheiten zu ermöglichen, erwägt die Kurhessenbahn nun, im Zuge der Reaktivierung der Edertalbahn auch den Bahnsteig in Wiesensfeld von 50 m auf 100 m zu verlängern.

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

### **HLB stellt im November 2014 neue Verspätungsrekorde auf**

(hl) Seit dem Abschluss der Vogelsbergbahn-Bauarbeiten - ab dem 02.11.2014 - überschlugen sich die nachmittäglichen Verspätungsrekorde bei der eingleisigen Vogelsbergbahn. Verspätete Ankunftszeiten von 15 bis 20 Minuten, insbesondere bei den nachmittäglichen Verdichtertzügen zum Endbahnhof Mücke, waren bei Redaktionsschluss schon fast Normalität. Trotz optimalem Streckenoberbau und neuen Fahrzeugen gelingt es nicht, den Fahrplan einzuhalten.

Ausgelöst werden diese Verspätungen immer durch den aus Richtung Fulda kommenden Gegenverkehr in Verbindung mit fehlenden Kreuzungsmöglichkeiten im Streckenverlauf. Im Ergebnis resultieren diese „Verdichterverspätungen“ aus der vorhergehenden Zugkreuzung am Bahnhof Großen Buseck, im weiteren Verlauf im Bahnhof Grünberg aus der fahrplanmäßigen Wartezeit von 7 Minuten und den noch zusätzlichen Verspätungsminuten des Gegenzuges aus Fulda.

Wenn dieser dann 10 Minuten verspätet in Grünberg eintrifft, hat der Reisende in die Gegenrichtung zum 7 km entfernten Endbahnhof Mücke bereits 17 Minuten auf die Weiterfahrt gewartet. Dass man durch diesen Sachverhalt die betroffenen Reisenden aus dem Einzugsbereich des Mücker Bahnhofs vertreibt (4 Min reguläre Fahrzeit dorthin), steht dann außer Frage. Die Anschlusssituation der Übergangsreisenden aus dem Fuldaer Zug im Bahnhof Gießen ist in solchen Fällen auch nicht mehr gegeben: Der Fahrgast muss dort auf den nächsten Zug warten.

## **Gelnhausen – Nidda – Gießen**

### **Lahn-Kinzig-Bahn**

#### **RMV-Linie 36**

##### **Zusätzliches Zugpaar am Wochenende**

(jl) An Wochenenden verkehrt ein zusätzliches Zugpaar zwischen Nidda und Gelnhausen (Nidda ab 19.03 Uhr / Gelnhausen Sa ab 20.13 Uhr, So ab 20.07 Uhr). Ein weiteres Zugpaar verkehrt montags bis freitags im Abschnitt Nidda – Gießen (Nidda ab 20.01 Uhr / Gießen ab 21.14 Uhr)

## **Horlofftbahn**

### **Friedberg – Beienheim –**

### **Nidda/Wölfersheim**

#### **RMV-Linie 31/32**

##### **Zusätzliche Züge**

(jl) Von Montag bis Freitag verkehren zusätzliche Züge von Beienheim nach Wölfersheim (Beienheim ab 19.31 Uhr, 20.31 Uhr und 21.32 Uhr). In der Gegenrichtung verlässt der erste Zug Wölfersheim bereits

um 5.40 Uhr und stellt damit in Beienheim den Anschluss zum ersten Regionalexpress nach Frankfurt her. Neu ist auch der Zug Wölfersheim ab 08.50 Uhr, der bis Friedberg durchfährt. Ebenfalls neu ist ein Abendzugpaar Nidda ab 20.01 Uhr. Der Gegenzug verlässt Friedberg um 21.21 Uhr.

## **Friedberg – Friedrichsdorf**

### **RMV-Linie 16**

##### **Zusätzliches Zugpaar**

(jl) Auch hier bringt der Fahrplanwechsel ein zusätzliches Zugpaar: Die HLB-Triebwagen verlassen Friedberg ab 21.18 Uhr, die Rückfahrt von Friedrichsdorf erfolgt um 21.56 Uhr.

## **Niddertalbahn**

### **Bad Vilbel – Stockheim**

#### **RMV-Linie 34**

##### **Leise Lokomotiven für Nidder- und Horlofftbahn**

(hpg) Zum Fahrplanwechsel haben die neuen Diesellokomotiven der Baureihe 245 die Bespannung der Doppelstock-Züge auf der Niddertalbahn (RMV34) und Horlofftbahn (RMV32) übernommen. In der von Bombardier entwickelten und gebauten diesel-elektrischen Lok treiben vier Caterpillar-



*Das Zugangebot auf der Horlofftbahn (hier am Bingenheimer Ried) wurde zum Fahrplanwechsel ausgebaut*



*Personalschulungen mit 245 003 erfolgten bereits im September 2014.  
Foto: Matthias Boerschke*

Motoren mit jeweils 563 kW einen Generator an, der den Strom für die Fahrmotoren, die Eigenversorgung sowie die Beleuchtung und Klimaanlage liefert. Je nach Leistungsanforderung läuft die nötige Zahl an Motoren möglichst unter Vollast und damit wirtschaftlich, während die übrigen Motoren abgeschaltet bleiben. Als weiterer Vorteil gilt, dass der Zug immer noch weiterfahren kann, wenn ein Motor ausfällt.

*Die alten Loks der Baureihe 218 haben nun ausgedient*



Bei den eingebauten Caterpillar-Motoren vom Typ C18 handelt es sich um Industriemotoren, die in großen Stückzahlen hergestellt werden und damit günstiger in der Anschaffung und Ersatzteilhaltung sind. Außerdem erfüllen die Dieselmotoren die seit vergangenem Jahr zwingend vorgeschriebenen strengen EU-Abgasnormen IIIB. Für die Anwohner an den Strecken, die sich in der Vergangenheit über die lautstarken Motoren der Baureihe 218 geärgert haben, sind die neuen, leisen Maschinen hoffentlich eine positive Überraschung zur besinnlichen Adventszeit.

### **Neue Züge im Sommerhalbjahr**

(jl) Im Sommerhalbjahr (1. Mai bis 31. Oktober) gibt es an Sonn- und Feiertagen zwei durchgehende SE-Züge von Frankfurt nach Stockheim (Frankfurt Hbf ab 9.28 Uhr und 11.28 Uhr). In der Gegenrichtung verkehrt samstags der Zug ab Stockheim ab 18.02 Uhr durchgehend bis Frankfurt.

## **S-Bahn Rhein-Main Hanau – Frankfurt – Wiesbaden**

### **Linie S 8 künftig rund um die Uhr**

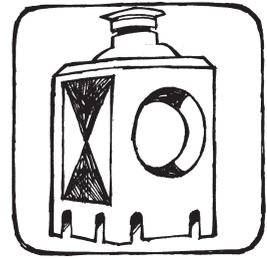
(hpg) Auf der Linie S 8 der S-Bahn Rhein-Main wird ein neues, durchgehendes Nachtangebot geschaffen, so dass sie ab 14. Dez. 2014 täglich bis 1 Uhr nachts alle 30 Minuten, danach stündlich von Hanau über Frankfurt, den Flughafen und Mainz nach Wiesbaden und zurück fährt. Die Züge verkehren in der Nacht bei geschlossenem S-Bahn-Tunnel über den Frankfurter Südbahnhof.

## Rettungs-Transport

(fl) Die Meldung vom 27. November war unglaublich. Die Zeitung HNA meldete, das Krankenhaus in Schwalmstadt-Ziegenhain könne bis auf weiteres nicht von den Bussen der Linie 493 Homberg – Frielendorf – Schwalmstadt angefahren werden. Der Grund seien parkende Autos, die dem Bus allzu häufig im Weg stünden. Der Nordhessische Verkehrsverbund NVV empfehle stattdessen die Nutzung der 11 Minuten entfernt liegenden Haltestelle Kasseler Straße. Der NVV knickte vor der Übermacht der Falschparker ein.

Der Vorgang muss doch einige Verantwortliche wachgerüttelt haben, denn schon vier Tage später konnte die Wiederaufnahme des Busverkehrs zum zwar idyllisch am Wald, aber weit außerhalb gelegenen Klinikum vermeldet werden. Dabei war das Krankenhaus früher einmal durch besondere Verkehrskonzepte aufgefallen, denn eine der ganz wenigen deutschen „Cabinenbahnen“ verband zwei mehrere hundert Meter entfernt liegende Standorte miteinander.

Was wäre passiert, wenn nicht so schnell eine (hoffentlich dauerhafte) Lösung des Parkproblems gefunden worden wäre? Hätte man die Klinik statt der Busverbindung verstärkt in das NVV-Projekt „Mobilfalt“ einbinden können? Hinter „Mobilfalt“ verbirgt sich ja bekanntlich die Idee, ohnehin stattfindende Autofahrten für zahlende Fahrgäste zu öffnen. Und da bietet ein Krankenhaus prinzipiell einige Möglichkeiten. Dialysefahrten beispielsweise finden in regelmäßigem Rhythmus statt und werden in der Regel nur von einer



Person genutzt, es bleiben also zwei bis drei Plätze frei. Aus dem Rettungstransport könnte mit etwas Phantasie ein „Premium-Produkt“ des öffentlichen Personenverkehrs kreiert werden, mit garantierter Bevorrechtigung und schneller Beförderung. Die dazu notwendige „last-minute-Buchung“ liegt ja irgendwie auch im Trend unserer Zeit... Apropos „last minute“ – die häufig gefahrene Verbindung Krankenhaus – Friedhof sollte besser für andere Fahrgäste tabu bleiben.

Generell erzeugt der demografische Wandel viele regelmäßige Fahrten, die man für „Mobilfalt“ nutzen kann. Aus „Essen auf Rädern“ könnte „Essen und Reisen“ werden und auch die häusliche Krankenpflege fährt Tag für Tag die gleichen Strecken. Die Reisezeiten mögen etwas länger sein, sie bieten aber viel Zeit zum Nachdenken darüber, was schief gelaufen ist in unseren Regionen, in denen man zum Arbeiten und zum Einkaufen Wege von 10, 20 und noch mehr Kilometern zurücklegen muss und wo Krankenhäuser weit außerhalb im Wald gebaut werden.

# Broschüren und Schriften

## Darmstadt und seine Eisenbahn

**Euro 24,80**

(Wolfgang Löckel) Verkehrsgeschichtliche Bilderstreifzüge rund um die Jugendstil-Stadt. 104 Seiten, ca. 160 Abbildungen, teilw. in Farbe, 26 x 21,5 cm, gebunden. EK-Verlag, 2014

## Weinheim und seine Eisenbahn

**Euro 24,80**

(Wolfgang Löckel) Verkehrsgeschichtliche Streifzüge rund um die Zweiburgstadt. 104 Seiten, ca. 160 Abbildungen, teilw. in Farbe, 26 x 21,5 cm, gebunden. EK-Verlag, 2014.

Bei uns noch erhältlich:

## Hauptbahnhof Frankfurt am Main - 125 Jahre

**Euro 9,80**

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

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

**Pro Bahn & Bus Schriftenversand, Feldgasse 5, 65510 Hünstetten**

Absender

\_\_\_\_\_  
*Name, Vorname*

\_\_\_\_\_  
*Straße, Hausnummer*

\_\_\_\_\_  
*PLZ, Ort*

\_\_\_\_\_  
*Telefon (bei Rückfragen)*

Bitte

ausreichend

frankieren

Pro Bahn & Bus e.V.  
Bahnhofstraße 102

36341 Lauterbach

## Beitrittserklärung

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

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

HS 98

Ort

Datum

Unterschrift

## Infoanforderung

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

## Hessenschiene-Abonnement

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

Ort

Datum

Unterschrift

