PRO BAHN Hessen

Fahrgastzeitung

Informationen von PRO BAHN für Hessen und Rhein-Neckar

Nr. 104 Juli – August 2014

Mit Bahn und Bus zum Edersee S. 7
Zug und Flug S. 13
Buskonzept für den Odenwald S. 25
Immer im Sommer: Baustellenchaos S. 27

Titelbild: *ICE-T-Triebwagen verlässt den Bahnhof Frankfurt Flughafen Fernbahnhof. (Foto: Fraport)*
Rückseite oben: *Sommerzeit – Baustellenzeit. Viele Fahrgäste wären froh, wenn zumindest eingleisige Streckenführungen eingerichtet würden (wie hier auf der Schnellfahrstrecke Berlin-Hannover) und nicht ganze Strecken in den Sommerferien komplett gesperrt würden. (Foto: DB/Christian Bedeschinski)*
Rückseite unten: *Die Bundesliga-Saison geht im August wieder los: Eintracht Frankfurt-Lokomotive als Botschafterin für den Verein im Frankfurter Hauptbahnhof. (Foto: DB/Axel Stephan)*

Impressum

Die Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen ist eine Informationszeitschrift des PRO BAHN Landesverbandes Hessen e. V. und der Regionalverbände Starkenburg e. V., Großraum Frankfurt am Main e. V., Nordhessen, Mittelhessen, Osthessen und Rhein-Neckar.

Die Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen erscheint derzeit mit sechs Ausgaben im Jahr. **Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Redaktion und Quellenangabe („Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen“) erlaubt.** Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Sie können die Fahrgastzeitung auch erhalten, wenn Sie nicht Mitglied bei PRO BAHN e. V. sind. Das **Jahresabonnement** kostet 8,00 Euro und beinhaltet die Zusendung von sechs Ausgaben der Fahrgastzeitung. Bitte bestellen Sie mit Angabe Ihrer Adresse beim Landesverband (Postfach 11 14 16, 60049 Frankfurt a. M.) unter Beifügung von 8,00 Euro in bar oder in Briefmarken. **Die FGZ kann auch online unter info@hessen.pro-bahn.de bestellt werden** (bitte senden Sie gleichzeitig den Unkostenbeitrag an die Adresse des Landesverbands).

Leserbriefe sind gerne gesehen, sollen sich jedoch auf Artikel in der FGZ beziehen. Die Redaktion druckt keine „offenen“ oder anonymen Briefe ab, ebenso wenig Beschwerden, die an Verkehrsbetriebe gerichtet sind und der FGZ in Kopie zugehen.

Änderungen der Bezugsadresse melden Sie bitte an die Mitgliederverwaltung in Berlin, wenn Sie Vereinsmitglied sind; an Holger Kötting, Am Karlshof 12, 64287 Darmstadt, E-Mail: holger.koetting@gmx.de, wenn Sie die Zeitung als Jahresabonnement/Freiverteiler erhalten.

Redaktion: Wolfgang Brauer *(wb)*, Holger Kalkhof *(hka)*, Hermann Hoffmann *(hh)*. Alle anderen Artikel sind namentlich gekennzeichnet. V. i. S. d. P.: *wb*, für die einzelnen Regionalverbände: *hh, hka, wb*.

Endredaktion dieser Ausgabe: *wb* **Druck und Versand:** *Holger Kötting*

Regionalredaktionen:

Nordhessen: Hermann Hoffmann, Am Juliusstein 18, 34130 Kassel,
Tel. (0 5 61) 6 71 79, E-Mail: info@nordhessen.pro-bahn.de

Mittelhessen und Osthessen: N.N.

Großraum Frankfurt: N.N.

Starkenburg: Holger Kalkhof, E-Mail: holger.kalkhof@t-online.de

Rhein-Neckar: Wolfgang Brauer, Brückenkopfstraße 6, 69120 Heidelberg,
Tel. (0 62 21) 47 01 34, Fax (0 62 21) 41 10 34, E-Mail: wolfgangbrauer@t-online.de

Redaktionsschluss für diese Ausgabe: 15.6.2014 (Heft Juli – August 2014)
Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 15.8.2014 (Heft September – Oktober 2014)

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

Weniger Chaos beim Weltkulturerbe Bergpark Herkules ……..... 4
Mit Bus und Bahn zum 100jährigen Edersee ……..... 7
Längst Geschichte: Die Ederseebahn …….… 9

Osthessen

Mit dem Vulkan-Express in den Vogelsberg ……. 12

Großraum Frankfurt

Zug und Flug – zwei ungleiche Geschwister 13
Flughafenbahnhöfe nicht nur in Frankfurt ……....……...…..……... 16
Rail&Fly: Fußangeln für Fahr-/Fluggäste ……...……...… 19
Tarifvergleich RMV und Münchener-Verkehrsverbund ……... 20
Wie steige ich mit einem Fahrrad richtig ein ……..... 23
PRO BAHN on tour: Ausflug in die Pfalz ….……... 24

Starkenburg

PRO BAHN Konzept für Busse zwischen Odenwald und Bergstraße 25

Rhein-Neckar

Immer im Sommer: Das Baustellenchaos vertreibt viele Fahrgäste ….…..... 27
Ausbau zwischen Heidelberg und Mannheim ……..……..… 29

Bahngeschichte

Erinnerung an durchgehende Nebenstrecken …...……...…….. 30

Buchtipp

Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform ……...…….…….. 32

Das Allerletzte

Karrikatur: Aus der Klimaanlagen-Not eine Tugend gemacht ……..... 33

PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten 34

PRO BAHN – Termine 35

Sommer, Sonne, Urlaubszeit. Die „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“ widmet in diesem Jahr eine Ausgabe dieser Jahreszeit, die für Bahnfahrer durch zahlreiche Baustellen auch wieder viele Nachteile bringt. Außerdem geben wir Freizeittipps für Fahrten zum Bergpark Wilhelmshöhe in Kassel, zum Edersee sowie in den Vogelsberg und berichten über die Verbindung von Zug und Flug. Unser Karikaturist hat schließlich auch noch einen Vorschlag, wie die Bahn den Ausfall von Klimaanlagen bei Höchsttemperaturen zum Guten wenden könnte. Viel Spaß beim Lesen wünscht

Ihre FGZ-Redaktion

Parkchaos rund um das Schloß Wilhelmshöhe, weil kein ordentlicher Busverkehr angeboten wird. Eine Straßenbahn könnte helfen. (Fotos: hh)

Nordhessen

Weniger Verkehrschaos beim Weltkulturerbe

ÖPNV-Konzept in Wilhelmshöhe nach kleinliche Streitereien

Jedes (Früh-)Jahr und zur Sommerzeit das gleiche Bild im und um den Weltkulturerbe-Bergpark Wilhelmshöhe in Kassel: Verkehrschaos, wild parkende Autos, ungelenkte Besuchermassen. Um des Chaos' Herr zu werden, werden jetzt während der Wasserspiele (immer mittwochs und samstags) von der Museumslandschaft Hessen-Kassel (MHK), die auch den Bergpark betreut, Parkgebühren kassiert. Die MHK-Kontrolleure kassieren an den Parkplätzen Herkules-Besucherzentrum und Ochsenallee unterhalb des Schlosses Wilhelmshöhe sowie in den Seitenstraßen bzw. Waldwegen fünf Euro pro Pkw. Die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) setzt Pendelbusse im 15-Minuten-Takt zwischen Parkplatz Ochsenallee (Endstation der Straßenbahnlinie 1) und Herkules mit Halt im Druseltal (Linie 3) während der Wasserspielzeit ein. Hier gilt der KVG-Tarif, ebenso das Hessenticket.

Direkt an der Endhaltestelle der Linie 1 in Wilhelmshöhe (linkes Bild) liegt das Besucherzentrum des Bergparks (rechtes Bild). (Fotos: hh)

Noch billiger geht es natürlich für Besucher, die mit dem ÖPNV anreisen. Sie sparen fünf Euro PKW-Parkplatzgebühr und den Fahrpreis des Pendelbusses. Ob aber ein solcher Preisvergleich Autofahrer dazu bewegt, auf Bahn und Bus umzusteigen? Am Kasseler Stadtrand gibt es genug kostenlose Parkplätze für Bewohner abgelegener Orte. Allerdings müssten Autofahrer, die dort parken, sich mit Fahrplänen beschäftigen.

Hardy Fischer, der Vorsitzende des Vereins „Bürger für das Welterbe“, hält es für einen grundsätzlichen Denkfehler, die Verkehrsprobleme im Bergpark erst in unmittelbarer Nähe der Welterbestätten lösen zu wollen. Wichtiger seien Anreize für die Besucher, ihr Auto erst gar nicht zu nutzen oder früher abzustellen

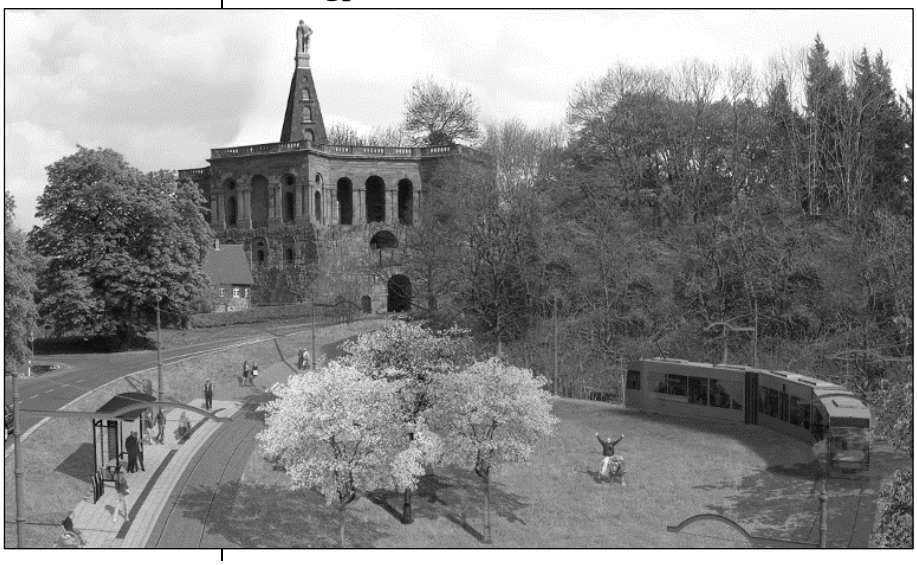
Angesichts des ständigen Verkehrschaos rund um Herkules und Bergpark vor allem an den bevorstehenden Sommerwochenenden, gibt es wieder einen alten/neuen, allerdings umstrittenen Vorschlag: Den Bau einer Seilbahn bis zum Bergpark, die von privaten Investoren gebaut und betrieben werden soll.

Diesen Vorschlag macht der Kasseler Immobilienkaufmann Achim Wickmann seit vielen Jahren. Er hatte vor 50 Jahren bereits eine Seilbahn vom Edersee zum Schloß Waldeck gebaut.

Im Juli tagt das „Advisory Board“ für das Weltkulturerbe, dann soll eine mögliche Seilbahn zum Herkules mit auf der Tagesordnung stehen. Die Stadt zeigt sich an konkreten Plänen für eine Seilbahn zum Herkules interessiert.

„Führende Politiker im Kasseler Rathaus neigen zu einer Seilbahn, weil diese die Politik nichts kostet – bis auf die Anlage von mehr Parkplätzen“, kommentiert Hermann Hoffmann, PRO BAHN Regionalvorsitzender Nordhessen, die Seilbahnpläne und verweist auf die Seilbahn zwischen dem Edersee und Schloss Waldeck, die die Stadt keinen Cent koste, weil sie von einem Privatunternehmen betrieben wird. Und resigniert kommentiert Hoffmann auch die Mentalität vieler Kasseler, die sich zwar über das Verkehrschaos rund um den Herkules beschweren, aber es selbst produzieren: „Bei vielen meiner Auto fahrenden Freunde heißt die Devise: Den Bergpark Wilhelmshöhe wollen wir mit dem Auto erreichen. Das wilde Parken nehmen wir in Kauf.“

Der „Förderverein Neue Herkulesbahn Kassel e.V.“, der sich seit vielen Jahren für eine Straßenbahnanbindung des Kasseler Wahrzeichens einsetzt, sieht diese ÖPNV-Lösung allerdings kritisch. „Eine Seilbahn zum Herkules löst kein einziges der Verkehrsprobleme im Bergpark Wilhelmshöhe, sondern



Vision einer Straßenbahn zum Herkules.
(Foto: Verein Neue Herkulesbahn)

Verschärft sie zusätzlich“, so der Vorsitzende des Vereins Michael Schwab. Eine solche Bahn sei kein ÖPNV-Massenverkehrsmittel, sondern eher eine zusätzliche Touristenattraktion, die noch mehr Individualverkehr anziehen würde.

Herkulesbahn zwischen 1902 und 1966

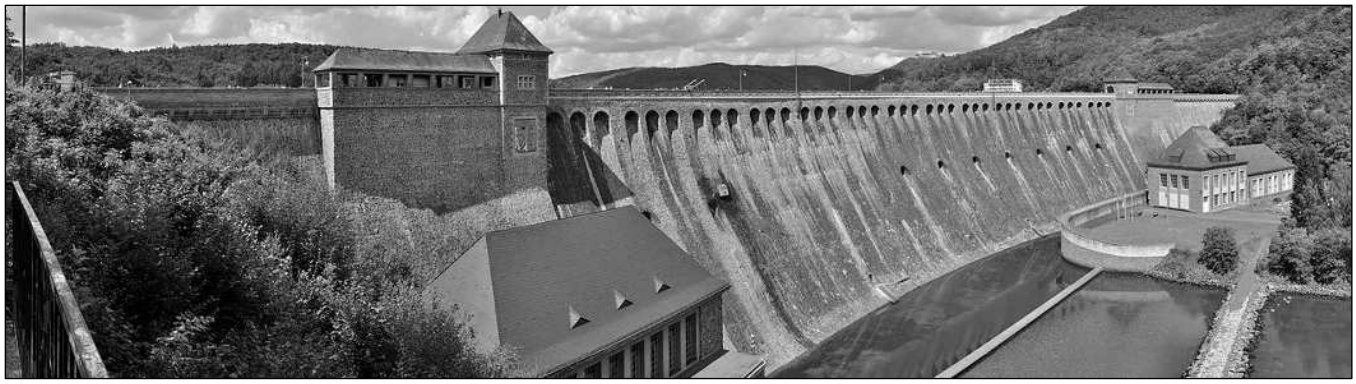
Ein Seilbahnbetreiber müsste zudem zusätzliche Parkplätze im sensiblen Bereich des Weltkulturerbes anbieten. Die Erlöse einer privat finanzierten Seilbahn flössen außerdem nicht in den Ausbau des ÖPNV, wie es bei Parkgebühren der Fall sei. Außerdem würde eine Seilbahn, die vor dem Herkules schwebt, unweigerlich die Aberkennung des Titels durch die UNESCO zur Folge haben.

Statt einer Seilbahn schlägt der Förderverein die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 bis zum Kasseler Wahrzeichen vor. Dadurch entfiele das lästige Umsteigen in einen Bus, der selbst oft im Stau steht. Stattdessen gäbe es durch die „neue Herkulesbahn“ eine umsteigefreie Verbindung in die Innenstadt, die keine Seilbahn bieten könne.

Auch in der 100 Kilometer von Kassel entfernten Universitätsstadt Marburg wird seit vielen Jahren über eine Seilbahn diskutiert, die die Innenstadt mit dem neuen Uni-Campus und den Kliniken auf den 200 Meter höher gelegenen Lahnbergen verbinden soll. Der Magistrat der Stadt aus SPD und Grünen hat eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Der Marburger SPD-Ortsverein hat sich indes schon gegen eine Seilbahn ausgesprochen, obwohl die Ergebnisse der Untersuchung noch gar nicht vorliegen. Auch im Zusammenhang mit der Bundesgartenschau 2029, für die sich Marburg bewerben will, könnte eine Seilbahn ein wichtiges ÖPNV-Verkehrsmittel sein.

Zudem sei die Straßenbahnlösung preisgünstiger, rechnet Vereinsvorsitzender Schwab vor: „Angesichts der 30 Millionen Euro allein für die Sanierung des Herkules und weiteren 30 Millionen für die Sanierung der Löwenburg, dem Lustschloss im Bergpark, sind 15 Millionen Euro für den Ausbau der Straßenbahn ein sinnvolles öffentliches Investment, das dem langfristigen Erhalt des Weltkulturerbes dient.“ *(hh/wb)*

„Spielend den Nahverkehr kennenlernen“ heißt es auch in diesem Sommer wieder für daheimgebliebene Schulkinder in Kassel. Am 30.7., 27.8. und 3.9. können Kids wieder den KVG-Betriebshof in Kassel-Wilhelmshöhe besichtigen. Die Nachfrage ist groß, deshalb schnell anmelden unter Tel. 0561 – 30 89-51 62. (Foto: KVG)



Vor 100 Jahren erbaut: Die Edertalsperre. Obwohl am Fuß der Staumauer sogar (noch) Gleise liegen, ist das technische Monument und Erholungsgebiet derzeit im ÖPNV nur mit dem Bus erreichbar. (Foto: S. Carsten)

Nordhessen

Bald schneller zum See

Mit Bus und Bahn zu Hessens größtem Gewässer

Vor 100 Jahren wurde die Edertalsperre eröffnet. Eigentlich war der Edersee, mit einer Fläche von fast zwölf Quadratkilometern der zweitgrößte Stausee Deutschlands, zur Regulierung der Schifffahrt auf der Weser und mehrerer neuer Kanäle Anfang des 20. Jahrhunderts geplant und gebaut worden. Doch schon bald zeigte sich, dass das neue Gewässer auch ein gewaltiges Freizeit- und Touristik-Potential hat. Auch die Bahn wurde wichtig für das neue Bauwerk: Zwei Strecken (Wabern - Korbach und Frankenberg - Korbach) führten in Seenähe entlang, durch ein Industriegleis wurden die technischen Anlagen des Kraftwerks angebunden, zwei Seil- bzw. Bergbahnen wurden für die Materialversorgung der Anlagen, bzw. den Tourismus gebaut.

Die Bahn wurde in den vergangenen 25 Jahren leider zum Stiefkind des Edersee-Tourismus. Zunächst wurde 1987 der Personenverkehr zwischen Frankenberg und Korbach eingestellt. Die Strecke führt am Westrand des Stausees bei Herzhausen entlang. 1995 schließlich wurde der Personenverkehr zwischen Bad Wildungen und Korbach eingestellt. Anders als in anderen Ferienregionen, wie beispielsweise dem Schwarzwald, erkannten die Tourismusmanager, Bürgermeister und Landräte im Ederbergland nicht das Potential der Schiene – und verzichteten so auf zusätzliche Gäste.

Inzwischen hat ein Umdenken eingesetzt. Speziell der Landrat des Landkreises Waldeck-Frankenberg, Reinhard Kubat (SPD), setzte sich vehement für die Reaktivierung der Strecke ein. Inzwischen haben die Bauarbeiten begonnen. Damit ab Sommer 2015 die Züge zwischen Frankenberg und Korbach rollen können, ist die Strecke von Mai 2014 bis Sommer 2015 Baustelle. So müssen unter anderem zwei mehr als 100 Jahre alte Tunnel sowie verschiedene Brücken und Stützmauern saniert und notwendige Bahnübergänge mit technischen Sicherungen neu gebaut werden.

Voraussichtlich zwischen Dezember 2014 und März 2015 werden die Bauar-

beiten ruhen. Da bei niedrigen Temperaturen u.a. Gleisbau- und Betonarbeiten nicht durchgeführt werden können, ist eine winterbedingte Pause notwendig.

„Erster Spatenstich“ mit Verkehrsminister Tarek Al-Wazir (4. v.l.) in Vöhl am 30. Juni 2014 (Foto: hh)

Abhängig von der Witterung beginnen die Arbeiten im Frühjahr 2015, sodass pünktlich zum Sommer die Züge auf der neuen Strecke wieder rollen. Die Ausgleichsmaßnahmen für den Umwelt- und Naturschutz beginnen im März 2015. Ab Juni 2015 sollen dann auf dem neuen/alten Streckenabschnitt Züge der Kurhessenbahn von Marburg nach Brilon Wald im Zwei-Stunden-Takt rollen.

In den vergangenen Jahren gab es auf einem Teil der Strecke, nämlich von Frankenberg bis Herzhausen am Edersee, im Sommer jeweils sonntags Sonderfahrten. Wegen der Bauarbeiten können diese in diesem Jahr jedoch nicht angeboten werden. Stattdessen gibt es aber einen Schienenersatzverkehr. In Herzhausen kann dann jeweils in die Buslinie 556 des Nordhesssischen Verkehrsverbundes (NVV) umgestiegen werden, die die Ausflügler von dort auch nach Waldeck, an die Staumauer und den Aquapark bringt. Auch die Schiffsanleger auf der Halbinsel Scheid und am Strandbad Waldeck werden angefahren,

Hier ausgewählte Fahrten für die Hin- und Rückfahrt. An Sonntagen bis zum 26. Oktober sowie am Tag der Deutschen Einheit (3. Oktober) verkehren die Busse im Zwei-Stunden-Takt:

	Hinfahrt	Rückfahrt
Frankfurt Hbf (RE)	ab 7.18	an 20.34
Gießen	ab 8.04	an 19.51
Marburg	an 8.19	ab 19.35
Marburg (RB)	ab 8.29	an 19.23
Frankenberg	an 9.15	ab 18.39
Frankenberg (mit Bus/SEV)	ab 9.20	an 18.29
Herzhausen	an 9.50	ab 18.00
Herzhausen (mit Bus 556)	ab 9.55	an 17.48
Waldeck, Seilbahn	an 10.22	ab 17.20
Hemfurth, Peterstalbahn	an 10.41	ab16.54
Edersee, Aquapark	an 10.44	ab16.50

Gondel der Waldecker Seilbahn

Der Edersee ist außerdem ab Bad Wildungen sonntags mit dem Bus (Linie 510) im Zwei-Stunden-Takt erreichbar:

Kassel Hbf (RegioTram)	ab 8.39
Wabern	an 9.17
Wabern	ab 9.28
Bad Wildungen	an 9.56
Bad Wildungen (Bus 510)	ab 10.45
Hemfurth, Peterstalbahn	an 11.09
Hemfurth, Sperrmauer	an 11.12
Waldeck, Bergseilbahn	an 11.18
Korbach	an 11.59

Auch über Korbach kann der Edersee mit dem Bus erreicht werden. Die erste Fahrt sonntags:

Kassel Wilhelmshöhe	ab 7.44
Korbach	an 9.10
Korbach ZOB (Linie 510)	ab 10.00
Waldeck, Bergseilbahn	an 10.42
Hemfurth, Sperrmauer	an 10.48
Hemfurth, Peterkopfbahn	an 10.52
Bad Wildungen	an 11.18

(Letzte Rückfahrt ab Hemfurth 18.52 nach Bad Wildungen, 17.09 nach Korbach)

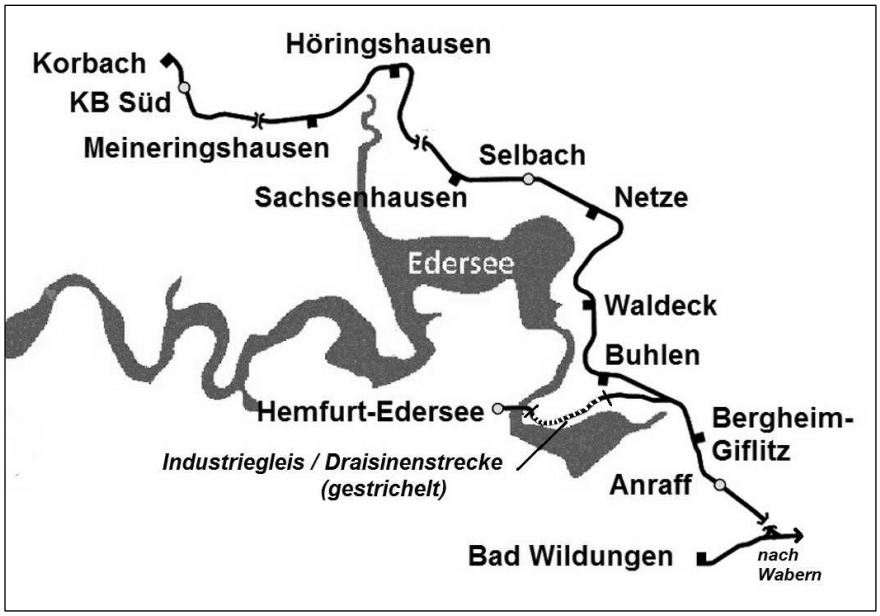
In den letzten Betriebsmonaten auf der Strecke Bad Wildungen - Korbach wurden noch (damals) moderne Triebwagen der Baureihe 628 eingesetzt. (Foto. Johannes Schmoll)

Längst Geschichte: Die Ederseebahn

Wo einst D-Züge fuhren, ist heute nur noch ein Radweg

Die Busverbindung zwischen Bad Wildungen und Korbach ist freilich nur ein schlechter Ersatz für die 87 Kilometer lange „Ederseebahn“, die einst von Wabern an der Main-Weser-Bahn Kassel - Frankfurt bis ins westfälische Brilon führte, und die zwischen 1884 und 1917 in mehreren Abschnitten eröffnet wurde. Auf ihr verkehrte bis 1991 täglich sogar ein D-Zug-Paar von Amsterdam über das Sauerland bis nach Bad Wildungen, weil seit Jahrzehnten die Holländer diese Ferienregion mögen. Doch weil der Zug nicht mehr ins Regionalisierungskonzept passte, wurde er schließlich eingestellt. Ganz eingestellt wurde der regelmäßige Personenverkehr auf der knapp 40 Kilometer langen Strecke zwischen Bad Wildungen und Korbach Süd schließlich im Mai 1995.

Der Grund dafür waren nicht zu niedrige Fahrgastzahlen, sondern marode Brücken auf der Strecke, in die die Bahn, aber auch das Land Hessen und die Gebietskörperschaften, nichts investieren wollten. Auch der Abschnitt Korbach - Brilon Wald war zeitweilig stillgelegt. Dort jedoch wurden die Viadukte saniert. Vor diesem Hintergrund wurde die Strecke von Bad Wildungen nach Korbach zunächst auch als „Reaktivierungskandidat“ behandelt und in das Netz der Kurhessenbahn integriert.

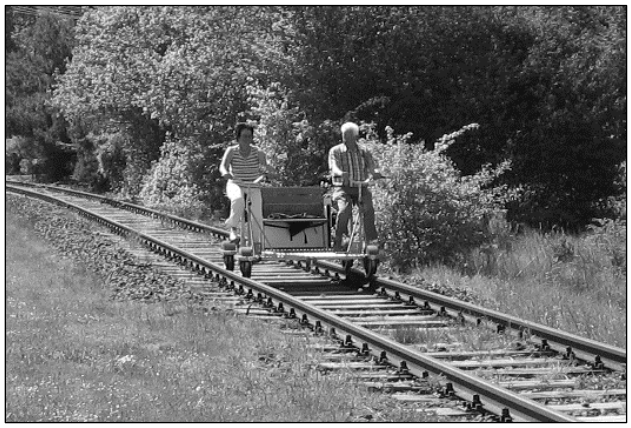


Die stillgelegte Ederseebahn. Unten rechts oberhalb des Untersees zweigt das E.ON-Industriegleis ab, auf dem seit 2006 Fahrrad-Draisinen fahren. (Karte: wb)

Da die Strecke jedoch keine Lobby hatte und den örtlichen Politikern kurzsichtig ein Radweg, für dessen Bau es mehrere Millionen Euro Zuschüsse gab, wichtiger war, wurden die Schienen und Schwellen zwischen 2008 und 2012 abgebaut und der sogenannte „Ederseebahn-Radweg“ zwischen Buhlen und Korbach auf der Trasse errichtet. Von der Eisenbahnstrecke geblieben ist lediglich ein Gleisrest zwischen Bad Wildungen und Bergheim-Giflitz und weiter über ein knapp sechs Kilometer langes Industriegleis des Kraftwerkbetreibers Preussen Elektra (heute E.ON) nach Hemfurt am Edersee unmittelbar an der Staumauer. Nach der Stillegung der Strecke gab es auf diesem Stück immer wieder Sonderfahrten. Diese mussten 2001 jedoch wegen der maroden Gleise eingestellt werden.

Schwerer Güterverkehr auf dem Industriegleis zum Ederseee 1974: Ein Tunnelmesswagen (links) checkt, ob der Stollen für Dieselloks und Trafo breit genug ist. Rechts: Trafotransport hinter Bergheim-Giflitz. (Fotos: E.ON)

Das Industriegleis ist eine bahntechnische Besonderheit. Es führt in einen rund 800 Meter langen Stollen und endet in einer riesigen Kaverne. Sie ist Bestandteil des Pumpspeicherkraftwerkes Waldeck II und wurde von 1969 bis 1975 in den Fels neben der Edertalsperre getrieben und war seinerzeit mit 106 x 34 x 54 Meter die größte Felskaverne Europas. Dort befinden sich Turbinenanlagen und Transformatoren. Die Anlage wird durch das Wasser betrieben, das sich in Pumpspeicherbecken oberhalb des Edersees befindet und bei Bedarf in die Anlage im Berg geleitet wird.



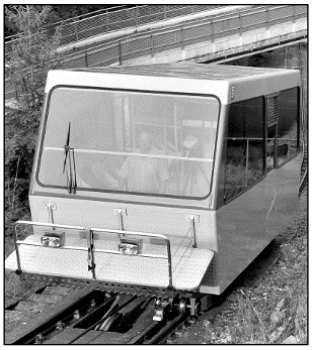
Die Draisinenstrecke (Foto: hh)

Beim Bau der Anlage wurden auch Teile per Bahn in die Kaverne transportiert. So mussten 250 Tonnen schwere Blocktransformatoren in den s-förmig geschwungenen Zufahrtstollen mit 5,7 Prozent (!) Gefälle nach unten gefahren werden. Um die Bremsleistung zu sichern, waren dazu drei Diesellokomotiven notwendig. Vor der riskanten Fahrt wurde die steile Zufahrt zunächst mit einem Tunnelmesswagen befahren. Doch auch dies ist inzwischen Geschichte. Jetzt werden Bauteile mittels Lkw-Tieflader in den Stollen transportiert. Besichtigt werden können der Stollen (mit den Gleisen) und die Kaverne inzwischen nicht mehr, da E.ON sein Besucherprogramm am Edersee aus Kostengründen gestrichen hat.

Dafür gibt es am Ederseee noch zwei weitere Attraktionen für Bahninteressiserte: Die Seilbahn in Waldeck und die Peterskopfbahn in Hemfurth. Die Talstation der Bahn in Waldeck liegt etwa 300 Meter vom Ufer des Edersees entfernt, die Bergstation befindet sich zwischen dem Schloss und der Stadt Waldeck. Die Fahrt auf der 650 Meter langen Strecke in kleinen Zweier-Kabinen dauert etwa drei Minuten und überwindet dabei 120 Höhenmeter. 2011 konnte die historische, aber gut in Schuss gehaltene Anlage ihr 50-jähriges Bestehen feiern. Die Fahrpreise: 2,90 Euro für Erwachsene, 1,90 Euro für Kinder.

Die zweite Bergbahn am Edersee ist die Peterskopfbahn. Sie wurde 1929 parallel zum Bau des ersten Pumpspeicherbeckens errichtet und führt entlang der Druckrohrleitung.

Zunächst fungierte die Standseilbahn als Transportbahn, um neben Mitarbeitern, Arbeitsgerät und Material zu befördern. Die Bahn ist 917 Meter lang und überwindet 290 Meter Höhenunterschied. Erst 1983 wurde die Peterskopfbahn für touristische Zwecke umgestaltet. Inzwischen befördert sie jährlich etwa 40.000 Fahrgäste.



Peterskopfbahn

Wegen Bauarbeiten am Pumpspeicherbecken verkehrt die Standseilbahn in dieser Sommersaison nicht. Der Betrieb soll erst im Frühjahr 2015 wieder aufgenommen werden. *(hh/wb)*

Osthessen

Mit Bus und Bahn in den Vogelsberg

Der Freizeitbus Vulkan-Express fährt wieder an Wochenenden

Bis 26. Oktober fährt wieder an allen Samstagen und Sonntagen der Vulkan-Express zum Hoherodskopf (der zweithöchsten Erhebung des Vogelsberges) und zu anderen Ausflugszielen in der Region. Alle Vulkan-Express-Busse auf sechs Linien sind mit Radanhängern ausgestattet, die Mitnahme der Fahrräder ist kostenlos. Ansonsten gilt für alle Fahrgäste der RMV-Tarif.

Die Busse verkehren auf sechs Linien im Ein- bzw. Zwei-Stunden-Takt. Bei schönem Wetter und an Feiertagen sind gerade die ersten Fahrten der Vulkan-Express-Busse am Morgen stark frequentiert. Daher empfiehlt die Verkehrsgesellschaft Oberhessen mbH (VGO), die das Angebot organisiert, sich für die Fahrt mit dem Vulkan-Express anzumelden. Für Gruppen ab 8 Personen oder ab 4 Fahrrädern ist die Anmeldung dringend erforderlich. Größere Gruppen (ab 10 Personen/Rädern) werden gebeten, sich mindestens eine Woche im Voraus anzumelden. In den Vulkan-Express zugestiegen werden kann an den Bahnhöfen Mücke und Lauterbach Nord an der Vogelsbergbahn, in Hungen, Nidda, Glauburg und Büdingen an der Lahn-Kinzig-Bahn Gießen – Gelnhausen, sowie in Lindheim (Strecke nach Bad Vilbel) und Wächtersbach. Eine Broschüre mit näheren Informationen zum Vulkan-Express, allen Fahrplänen sowie Infos zu Ausflugszielen sind in den vgo-Geschäftsstellen in Alsfeld, Gießen und Friedberg erhältlich, als PDF-Dokument kann das Druckwerk auch im Internet unter www.vgo.de heruntergeladen werden. *(wb)*

Fahrradanhänger wird am Bahnhof Mücke beladen. (Fotos: Vogelsberg-Touristik)

Frankfurt Flughafen Fernbahnhof von innen (li.) und außen. (Fotos: DB und Fraport)

Großraum Frankfurt

Zug und Flug – ungleiche Geschwister

Verbindungen zwischen dem Frankfurter Airport und der Bahn

Der größte deutsche Flughafen ist auch ein Schienendrehkreuz: Jeden Tag halten am Frankfurter Airport über 200 Fernverkehrszüge im Fernbahnhof, im Regionalbahnhof fahren im Minutentakt S-Bahnen nach Hanau, Mainz und Wiesbaden und schließlich besitzt der drittgrößte Flughafen Europas auch noch zwei flughafeneigene Bahnen, die die Terminals untereinander, bzw. ein Parkhaus (!) mit einem Bürokomplex verbinden.

Die Flughafengesellschaft Fraport rühmt sich immer der „Intermodalität“ von „Rhein-Main“, der Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger an einem Ort. Doch die Bahn scheint auch am Airport im Hintertreffen. Flugzeug und Bahn sind Rivalen, buhlen gerade im Europaverkehr um Kunden. Die Spielregeln sind ungerecht, denn der Flugverkehr wird besonders gefördert, zum Beispiel durch fragwürdige millionenteure Investitionen in Infrastruktur, wie beispielsweise dem Ausbau von Flughäfen wie in Kassel-Calden oder Hahn im Hunsrück. Und die viele Jahre politisch geduldeten, wenn nicht gar geförderten Billigflieger haben der Bahn Kunden abgejagt. Auch am Flughafen selbst fehlen die Perspektiven für den Schienenverkehr. Obwohl der Frankfurter Flughafen ausgebaut werden soll, gibt es für den Ausbau des Schienenverkehrs vom und zum Flughafen derzeit keine Perspektiven.

Rückblick

„Großer Bahnhof“ auf dem Frankfurter Flughafen: Am 14. März 1972 eröffneten Bundespräsident Gustav Heinemann, Bundesverkehrsminister Georg Leber und der damalige Flughafen-Chef Erich Becker den Tiefbahnhof unter dem damals ganz neuen Terminal 1 – der erste Flughafenbahnhof in der Bundesrepublik Deutschland.

Drei Jahre zuvor hatten die Flughafengesellschaft und die Deutsche Bundesbahn einen Finanzierungsvertrag über die

Der Flughafenbahnhof 1972
(Foto: Fraport-Archiv)

unterirdische Station unterzeichnet. Sie sollte in das Frankfurter S-Bahn-Netz integriert werden, das damals gerade im Aufbau war. Dazu wurde eine rund sechs Kilometer lange Schleife von der bestehenden Strecke Frankurt – Rüsselsheim – Mainz hinter dem Bahnhof Sportfeld abgezweigt, auf das Flughafengelände geführt und vor Kelsterbach wieder mit der bereits seit 1863 bestehenden Strecke verbunden. Der erste Frankfurter Flughafen-Bahnhof war ursprünglich nur für S-Bahnen vorgesehen.

Mit der Ausweitung des IC-Netzes und der Zunahme des Flugverkehres entstand aber auch immer stärker der Wunsch, den größten Flughafen Deutschlands in das Fernverkehrsnetz der Bahn zu integrieren. Doch dagegen gab es zum Teil harte Widersacher innerhalb der Behördenbahn, die mit fadenscheinigen Argumenten einen Halt der lokbespannten IC im Flughafenbahnhof zu verhindern versuchten. Schließlich hielten ab 1983 probeweise zunächst drei IC-Zugpaare im Flughafenbahnhof, bevor 1985 der Airport komplett im Stundentakt in das InterCity-Netz eingebunden wurde.

In der Verkehrspolitik hatte ein Umdenken eingesetzt. Nun wurde verstärkt auf eine Vernetzung der Verkehrsträger gesetzt. Auch das Bundesverkehrsministerium in Bonn forderte, dass innerdeutsche Flüge durch die Bahn ersetzt werden sollten.

Neuer Flughafenbahnhof

Für die Schnellfahrstrecke Frankfurt – Köln wurde deshalb ein neuer Flughafenbahnhof geplant, an dem nur Fernverkehrszüge halten sollten. 1999 wurde er eröffnet, seit 2001 ist er in die Neubaustrecke eingebunden. Die Züge wurden aus dem unmittelbaren Blickfeld des Flughafens unter die Erde verbannt. Von 2006 bis 2010 entstand über den Gleisen das größte Bürogebäude Deutschlands, „The Squaire“; 660 Meter lang, bis zu 65 Meter breit und 45 Meter (neun Etagen) hoch.

So soll der neue S-Bahnhof „Gateway Gardens“ einmal aussehen.
(Bild: Stadtplanungsamt Frankfurt/Main)

Unweit der Terminals wird schon seit einigen Jahren das ehemalige amerikanische Militärgelände „Gateway Gardens“ ausgebaut. 11.000 Menschen sollen dort einmal arbeiten. Bislang ist das Areal mit Bussen nur unzureichend

erschlossen. Deshalb ist geplant, eine neue S-Bahn-Station auf dem Gelände zu bauen. Dazu muss die bestehende S-Bahn-Strecke verschwenkt werden. Ende 2014 sollen die Bauarbeiten beginnen und zum Winterfahrplan 2018 abgeschlossen sein.

Noch keine konkreten Pläne gibt es dagegen für die Anbindung des neuen Terminals 3. Es soll nicht wie die Terminals 1 und 2 auf der Nordseite des Flughafengeländes errichtet werden, sondern auf der südöstlichen Seite – dort, wo früher die amerikanische Militärbasis war. Doch während es für das neue Terminal bereits detaillierte Baupläne gibt, bis hin zu einem Hundeplatz und einer Wasser- und Fäkalstation, sind die Daten für die Schienenanbindung sehr dürftig.

Das liege daran, dass mit der konkreten Planung erst begonnen werden könne, wenn auch die Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim genau trassiert sei, betont die Bahn immer wieder. Doch an dieser Neubaustrecke wird schon seit rund 20 Jahren geplant – und noch ist kein Ende in Sicht. Noch immer ist ein Gutachten zur Wirtschaftlichkeit und Trassierung der Strecke, das bereits im vergangenen Jahr vorgelegt werden sollte, nicht veröffentlicht. Von dieser Studie hängt auch ab, ob die Neubaustrecke überhaupt als Schnellfahrstrecke, als Güterstrecke oder für den Mischbetrieb gebaut werden soll.

Sollte das Terminal 3 wie geplant in Betrieb gehen, müssten die Fluggäste wohl mit Bussen vom Bahnhof Zeppelinheim oder von den bestehenden Bahnhöfen und Terminals mit der verlängerten Passagierbahn „Sky Line“ in die neue Abflughalle gebracht werden. Ob das neue Terminal aber wirklich gebraucht wird, soll erst noch einmal überprüft werden. So steht es im Koalitionsvertrag der schwarz-grünen Landesregierung.

Für einen Schienenanschluss des Terminals 3 wäre denkbar, ähnlich wie beim alten S-Bahnhof, eine Schleife von der Riedbahn Frankfurt – Biblis – Mannheim unter das neue Gebäude zu ziehen. Zweite Möglichkeit wäre, die gesamte Riedbahn auf das Flughafengelände zu verschieben, und alle (Nahverkehrs-) Züge über das neue Terminal zu leiten. Diese Option würde sich wohl dann ergeben, wenn die schnellen ICE-Züge über eine Neubaustrecke nach Mannheim fahren würden und mehr Platz für Nahverkehrszüge auf der Riedbahn wäre. (Seite 17 >)

Werden die Fluggäste vom Bahnhof Zeppelinheim mit Bussen zum neuen Terminal 3 transportiert? (Foto: wb)

Flughafenbahnhöfe nicht nur in Frankfurt

Flughafen München. (Foto: DB)

Der Frankfurter Flughafen war übrigens nicht der erste deutsche Flughafen der einen Schienenanschluss erhielt. Der DDR-Staatsflughafen Berlin-Schönefeld erhielt bereits 1962 einen Bahnhof für S-Bahn und Nahverkehr. In der Nachwendezeit hielten auch InterRegio und IC-Züge dort. Nach Frankfurt folgte der Flughafen Düsseldorf 1975 mit einer S-Bahn-Anbindung. Im Jahr 2000 wurde ebenfalls wie in Frankfurt ein zweiter Flughafenbahnhof an der Fernverkehrsstrecke zwischen Düsseldorf Hbf und Duisburg eingeweiht. Er hat jedoch bei weitem nicht die Bedeutung des Frankfurter Fernbahnhofs am Airport. Pro Stunde halten nur ein ICE-Paar sowie einzelne IC als Ergänzung. München hat seit 1992 am neuen Flughafen Franz-Josef Strauß einen S-Bahn-Halt. Über eine Anbindung ans Fernverkehrsnetz wird immer wieder diskutiert. S-Bahn- bzw. Regionalverkehr-Anbindungen haben auch Stuttgart 1993, Hannover (seit 2000 zur Expo), Dresden (seit 2001), Halle/Leipzig 2002, Köln/Bonn (2004, auch ICE-Halt durch Anbindung an die Schnellfahrtsrecke Frankfurt – Köln) und Hamburg (2008). Selbst kleine Flughäfen wie Friedrichshafen (1997) und Lübeck (2008) haben einen Bahn-Anschluss. Mit der Straßenbahn sind auch der Flughafen Erfurt sowie der Verkehrslandeplatz Mannheim-Neuostheim (werktäglich drei Hin- und Rückflüge nach Berlin) erreichbar.

Doch nicht jeder Flughafenanschluss rechnet sich. So die Anbindung des Baden-Airport. Es gibt Pläne, die Karlsruher Stadtbahn, die bereits auf der Rheintalbahn bis Achern verkehrt, durch eine Stichstrecke in Baden-Baden anzubinden. Weil der ehemalige kanadische Militärflugplatz aber zu wenige Passagiere hat, lohne sich die Investition nicht, so der baden-württembergische Verkehrsminister. Ebenfalls illusorisch scheint die ebenfalls angedachte Verlängerung der S-Bahn Rhein-Neckar über Homburg/Saar und Zweibrücken Stadt bis zum Flughafen Zweibrücken.

Flughafenbahnhof Düsseldorf. (Foto: DüsseldorfCongress)

(Fortsetzung von Seite 15)

Auch die Flughafengesellschaft Frauport setzt auf Bahnen: Seit 1994 ist die „SkyLine“ in Betrieb. Die vollautomatische Hochbahn, die spurgeführt auf Gummirädern läuft, verbindet das alte Terminals 1 mit dem Terminal 2. Die zweispurige Strecke ist 3,8 Kilometer lang und hat drei Stationen. Bei hohem Passagieraufkom aufkommen fährt die Bahn alle 90 bis 150 Sekunden, in der Schwachverkehrszeit etwa alle drei bis fünf Minuten. Die Benutzung der „SkyLine“ kostet nichts. der „SkyLine“ kostet nichts. Pro Jahr nutzen etwa Millionen Besucher das Gefährt.

SkyLine vor dem Terminal 1 (Foto: Fraport)

Mit dem Flughafen soll langfristig auch die SkyLine-Trasse wachsen. So soll die bestehende Strecke um eine Station im Terminal 1 im Bereich C erweitert werden. Zur Anbindung des geplanten Terminals 3 soll eine zweite Trasse errichtet werden, die von der bestehenden Strecke betrieblich unabhängig ist. Diese neue Strecke soll von einer Station „Fernbahnhof“, welche über dem Regionalbahnhof errichtet werden soll, zunächst zum Terminal 1, Flugsteig C führen, wo eine Umsteigemöglichkeit zwischen beiden Strecken geschaffen wird. Weiter soll die neue Trasse zur bestehenden Station Terminal 2 gelegt werden und östlich des Terminals 2 entlang der Autobahn ebenerdig nach Süden zum Terminal 3 geführt werden, wo sie schließlich in einem Tunnel verläuft. Der Fahrweg der geplanten neuen Trasse beträgt ca. 5,7 Kilometer.

Minimetro auf dem Flughafengelände

Seit Februar 2012 verbindet die Standseilbahn Minimetro den Gebäudekomplex über dem Fernbahnhof mit einem 310 Meter entfernten Parkhaus. Mit einer Geschwindigkeit von bis zu sechs Meter pro Sekunde kann die Bahn 1.700 Personen pro Stunde und Richtung befördern.

Lufthansa-Züge

Auch die Deutsche Lufthansa hatte mal „eigene“ Züge: den Lufthansa-Airport-Express (kurz LHA). Sie verbanden zwischen 1982 und 1993 den Frankfurter Flughafen mit Düsseldorf und Stuttgart. Hintergrund war eine Empfehlung des Verkehrsministeriums in Bonn, innerdeutsche Kurzstreckenflüge auf die Bahn zu verlagern, Flughafenkapazitäten für Langstreckenflüge freizusetzen und gleichzeitig die Umwelt zu schonen.

Airport-Express-Triebwagen (Foto : B. Dohmen)

Zum Einsatz kamen zunächst Elektrotriebwagen der Baueihe 403, dem ersten „Hochgeschwindigkeitszug“ der Deutschen Bundesbahn. Die vierteiligen Triebwagen wurden 1973 in Betrieb genommen, waren mit Neigetechnik ausgrüstet und maximal 200 km/h schnell. Sie passten aber nicht in das Inter-City-Konzept, das ebenfalls in den 70er Jahren aufgebaut wurde. 1982 kamen sie zu neuen Ehren als Lufthansa-Airport-Express und fuhren viermal täglich zwischen Düsseldorf Hauptbahnhof/ Flughafen) und Frankfurt Flughafen und zurück. Dafür wurden die Triebwagen in die Farben der Fluglinie (gelb-weiß) umlackiert und erhielten deshalb den Spitznamen „Donald Duck.

Im Jahr ersetzten die Züge etwa 3000 Kurzstreckenflüge. Allein im letzten Betriebsjahr, 1992, nutzten 270.000 Passagiere die Züge. Im direkten Bezug auf den LHA wurde ferner der Werbeslogan *Reisen* auf Flughöhe Null zum geflügelten Wort für schnelle und komfortable Zugverbindungen.

Nach einem Betriebsjahr war der Weiterbetrieb der Züge zum 1. April 1983 gefährdet, nachdem die Bundesbahn die jährlich der Lufthansa für die Züge in Rechnung gestellte Miete zu diesem Stichtag von acht auf elf Millionen D-Mark pro Jahr erhöhen wollte. Der bisherige Preis habe laut DB-Angaben kaum die Selbstkosten gedeckt.

Insgesamt standen je Einheit 171 Sitzplätze zur Verfügung, nach einem 1988 erfolgten Umbau reduzierte sich die Kapazität auf 151 Sitzplätze. Die durchschnittliche Auslastung der Züge lag in den ersten drei Wochen im Oktober 1983 bei 80 Reisenden pro Zug, gegenüber 30 Reisenden je Zug im Vorjahreszeitraum. Für eine wirtschaftliche Betriebsführung reichten der Lufthansa angeblich 30 bis 35 Passagiere pro Zug aus.

ICE als Konkurrent zum Airline-Zug

Eine weitere Lufthansa-Strecke wurde im Mai 1990 von Frankfurt nach Stuttgart eingeweiht. Dafür wurden herkömmliche InterCity-Wagen umlackiert. Zunächst verkehrten zwei Zugpaare. Mit Eröffnung der Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart wurde die Fahrtenzahl verdoppelt. Die Fahrzeit Stuttgart – Frankfurt Flughafen betrug am Schluss 85 Minuten.

Aufgrund von Korrosionsschäden, die an den auf der Strecke Düsseldorf–Frankfurt eingesetzten Fahrzeugen auftraten, sowie der zunehmenden Konkurrenz durch den ICE-Verkehr der damaligen Deutschen Bundesbahn auf der Strecke Stuttgart–Frankfurt zog sich die Lufthansa jedoch in der ersten Hälfte der 1990er-Jahre nach knapp zehn Jahren wieder vom Schienenverkehrssektor zurück.

Trotz niedrigerer Betriebskosten (als vergleichbare Kurzstreckenflüge) wurde der Lufthansa-Airport-Express am 23. Mai 1993 eingestellt – unter anderem, weil das System mit dem später einge-

führten Rail&Fly in Konkurrenz stand, das mit dichteren Takten und viel mehr Zielen eine viel größere Flexibilität als die jeweils viermal täglich zu zwei Zielen verkehrenden Airport-Express-Züge bot. Als Nachfolgeprojekt werden seit 1993 und noch bis heute von der Lufthansa spezielle Sitzplätze in regulären ICE-Zügen zwischen Köln, Frankfurt und Stuttgart vorgehalten. Diese Kooperation mit der Deutschen Bahn AG wird unter dem Namen AIRail vermarktet.
(Jobst Conrad)

Rail&Fly: Fußangeln für Fahr-/Fluggäste

Mit dem Zug zum Flug oder neudeutsch deutsch Rail&Fly: Mehr als 70 Fluggesellschaften nutzen diese preisgünstige Kombination, ihre Passagiere zum Flughafen zu transportieren, rund 2,5 Millionen Touristen und Geschäftsreisende nutzen es pro Jahr. Doch was ist, wenn der Zug wegen Streckensperrung, Personenschaden oder ausgefallener Triebfahrzeuge erheblich verspätet ist und der Flug nicht erreicht wird?

Die großen Airlines, wie die Lufthansa, pochen darauf, dass die Anreise das Risiko des Passagieres sei und er eben rechtzeitig losfahren müsse, um seinen Flug zu erreichen. Regelmäßig verweigern die Fluggesellschaften dann auch Schadenersatzleistungen, wenn ein Reisender seinen Flug nicht antreten konnte oder auf einen anderen Flug in einer höheren Klasse oder über einen Umweg umgebucht werden muss.

Wieviele solcher Streifälle es gibt, darüber geben Fluggesellschaft und Bahn keine Auskuft. Bei der Schlichtungsstelle Öffentlicher Personenverkehr (SÖP) landen pro Jahr etwa 60 Schlichtungsanträge zu Rail&Fly-Tickets. SÖP-Geschäftsführer Heinz Klewe rät grundsätzlich, einen auseichenden Zeitpuffer bei der Bahnreise zum Flughafen einzuplanen und sich bei Problemen an seine Schlichtungsstelle zu wenden. „Obwohl die Bahn nicht Vertragspartner der Reisenden ist, konnten wir in vielen Fällen eine einvernehmliche Lösung zwischen Reisenden und Verkehrsunternehmenerzielen," so Klewe.

Was fehlt, ist ein Urteil des Bundesgerichtshofes (BGH) zur Haftung bei „Rail&Fly"-Tickets. Bevor es zu Klagen kam, haben sich Fluggesellschaften immer wieder mit den verärgerten Passagieren aussergerichtliche geeiegnigt, eben gerade deshalb, damit es keinen Präzedenzfall und ein Urteil gibt.

Ein solches BGH-Urteil gibt es allerdings bereits, wenn ein Reiseveranstalter im Rahmen einer Pauschalreise ein Komplettagebot aus Zugfahrt zum Flughafen und Flug anbietet. Dann haften die Reiseveranstalter, wenn der Zug des Passagiers erhebliche Verspätung hat. *(Jobst Conrad)*

Großraum Frankfurt am Main

Ringe oder Waben?

Tarifvergleich RMV und Münchener-Verkehrsverbund (MVV)

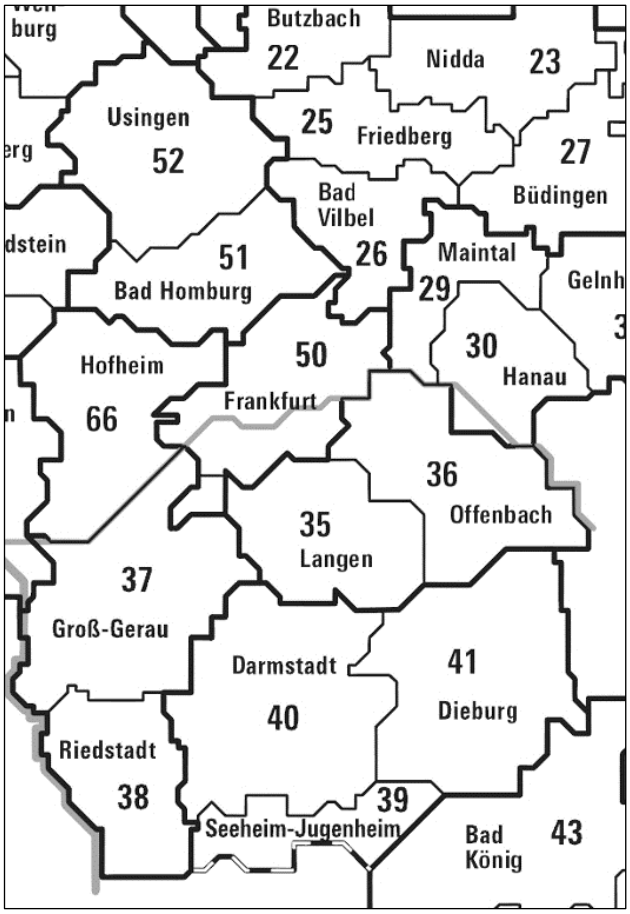
Überall in Deutschland gibt es bei Verkehrsverbünden Probleme, weil Verbund-Zeitkarten mit DB-Streckenkarten nur bedingt oder gar nicht kombiniert werden können. So auch im Münchner Verkehrsverbund (MVV). Hier gibt es immer wieder Diskussionen in den nicht in Tutzing (Endstation der S6) haltenden Regionalzügen der wegen der eingeschränkten Kombination zwischen MVV-Zeitkarten und DB-Streckenzeitkarten am Beispiel nicht in Tutzing haltender Regionalzüge. Dies führt unweigerlich zu der Frage, wie andere Verbundräume Probleme dieser Art lösen. Offenbar ist es so, dass der MVV aufgrund des noch aus der Anfangszeit des Verbundes stammenden Ringtarifes zu preiswert ist, sodass die Verkehrsunternehmen außerhalb des Verbundes nicht nur bis zur Verbundgrenze ihre eigenen Einnahmen generieren wollen, sondern bis zum ersten Punkt, an dem der Zug im Verbundgebiet hält (der Fahrgast im nicht in Tutzing haltenden Regionalzug muss also den DB-Tarif von z. B. Weilheim bis München-Pasing bezahlen).

Der FVV (Frankfurter Verkehrsverbund) als Vorgängerverbund im Großraum Frankfurt war zunächst wie der MVV organisiert, aufgrund der Verbundausdehnung auf fast ganz Süd- und Mittelhessen hinaus musste jedoch auch die Verbundstruktur angepasst werden. Zunächst sind die Unterschiede marginal. Eine Fahrt von Dachau nach Markt Schwaben kostet 7,50 Euro, eine vergleichbare Fahrt von Hofheim nach Offenbach 7,80 Euro.

Klassisches Ringsystem im MVV

S-Bahn im MVV (links) und im RMV. (Fotos: DB/Uwe Mieth und Thomas Schwemmer)

Die Fahrt von Dachau in die Münchener Innenstadt kostet 5,00 Euro, für eine vergleichbare Fahrt von Hofheim in die Frankfurter Innenstadt ist 4,35 Euro zu zahlen.



Der RMV berechnet nach Landkreisen.

Völlig anders sieht es jedoch bei den Monatskarten aus. Hier zählen in München die durchfahrenen Ringe, im Großraum Frankfurt die durchfahrenen Landkreise (hier also drei). Eine Monatskarte von Dachau nach Markt Schwaben kostet 115,30 Euro (acht Ringe), eine vergleichbare Monatskarte von Hofheim nach Offenbach 168,00 Euro. Die Monatskarte von Dachau in die Münchener Innenstadt kostet 105,30 Euro (sieben Ringe), für eine vergleichbare Monatskarte von Hofheim in die Frankfurter Innenstadt ist immerhin 126,00 Euro zu zahlen. Bei den Abonnements ist der RMV also teurer, bietet aber großzügigere Mitnahmeregelungen (eine zweite Person und beliebig viele Kinder unter fünfzehn Jahre können ab 19.00 Uhr und am Wochenende ganztags mitgenommen werden).

Da sich der RMV an politischen Grenzen orientiert, sind Fahrten, die nur kurz über das Stadtgebiet hinausführen, sehr teuer. Von Frankfurt Stadtmitte nach Eschborn kostet der Einzelfahrschein 4,35 Euro und die Monatskarte 126,00 Euro, für die etwa gleiche Entfernung

vom Münchener Marienplatz nach Neubiberg kann der Einzelfahrschein für 2,60 Euro und die Monatskarte für 71,50 Euro erworben werden. Hier zahlt es sich aus, dass Neubiberg noch zum Münchener Innenraum zählt, obwohl es nicht mehr zu München gehört. Die Fahrt von Frankfurt in grenznahe Nachbarstädte ist in der Regel, wie im Beispiel zu sehen ist, wesentlich teurer als vergleichbare Entfernungen in München. In diesem Bereich hat es bei Einführung des RMV die größten Preiserhöhungen gegeben.

Wenden wir uns dann noch Orten zu, die weiter entfernt von der Großstadt liegen. Der Fahrschein für die Fahrt vom 55 Streckenkilometer von Frankfurt entfernten Eltville nach Frankfurt kostet 7,80 Euro (bei ausschließlicher Nutzung von DB-Schienenstrecken kann der Preis mit Bahn-Card 25/50 auf 5,85 Euro reduziert werden), die Monatskarte für diese Entfernung kann für 168,00 Euro erworben werden, es können alle Züge außer den zuschlagpflichtigen ICE/EC genutzt werden, in den Großstädten Wiesbaden, Mainz und Frankfurt und in Teilen der durchfahrenen Landkreise kann der öffentliche Nahverkehr mit der Monatskarte genutzt werden.

Die vergleichbare Entfernung von Weilheim nach München (54 Streckenkilometer) ergibt preismäßig folgendes Bild. Der Einzelfahrschein von Weilheim nach München kostet 11,80 Euro (bei Nutzung der Bahn-Card 50 ermäßigt sich der Preis auf 5,90 Euro), gegebenenfalls muss noch ein Fahrschein für ein MVG-Verkehrsmittel gelöst werden (1,30 Euro für die Kurzstrecke oder 2,60 Euro für größere Nicht-DB-Strecken innerhalb Münchens). Die Monatsfahrkarte von Weilheim nach München kostet 241,50 Euro (158,30 Euro für die Fahrt im MVV und 83,20 Euro für die DB-Strecke Tutzing – Weilheim).

Dass die Monatskarte von Weilheim nach München jetzt bei Benutzung der Regionalzüge, die nicht in Tutzing halten, auf 269,40 Euro (71,50 Euro für die Fahrt im MVV und 197,90 Euro für die DB-Strecke München-Pasing – Weilheim) steigt, zeigt deutlich, dass der ohnehin teure Münchener Tarif auf dieser Relation nochmals erheblich teurer wie auch komplizierter wird, außerdem können nun nur noch vier statt zwölf MVV-Ringe genutzt werden. Im Großraum Frankfurt kostet bei gleicher Entfernung die Monatskarte nur 168 Euro, also 38 Prozent weniger, wobei noch zu erwähnen ist, dass das in der Jahreskarte abgedeckte Streckennetz beim RMV viel größer ist. Außerdem ist die Mitnahmeregelung im Großraum Frankfurt großzügiger.

Sicherlich wurden bei diesen Beispielen Einzelfälle verglichen, die meines Erachtens aber nicht untypisch sind. Sicherlich gibt es Fahrgäste, die beim System MVV weniger Geld für die gleiche Leistung als bei vergleichbaren Strecken beim RMV ausgeben müssen (z.B. Neubiberg – München).

Es soll allerdings nicht verschwiegen werden, dass auf Strecken, die über das

MVV-Verbundgebiet hinausgehen, der Tarif kompliziert, teurer und mit einigen unnötigen Ausnahmen gespickt ist. Im Bereich der Pendler, die täglich über 50 Kilometer fahren, hat der RMV mit dem größeren Tarifgebiet eindeutige Vorteile gegenüber dem MVV, dessen Tarifgebiet in der Regel bereits am Ende des S-Bahnnetzes endet.

Insofern sollte über eine kurzfristige Erweiterung des MVV in einen Verkehrsverbund Oberbayern nachgedacht werden. Das von einigen Vertretern der oberbayrischen Nahverkehrsunternehmen vorgebrachte Argument, der MVV-Tarif sei zu preiswert, insofern müsse der Fahrgast die Strecken bis von der Tarifgrenze bis zum ersten Haltepunkt im MVV-Gebiet gegebenenfalls doppelt bezahlen, kann nicht bestätigt werden, da ein RMV, der auch betriebswirtschaftlich rechnen muss, gleichartige Leistungen gerade bei Entfernungen über 50 Kilometer viel günstiger anbieten kann.

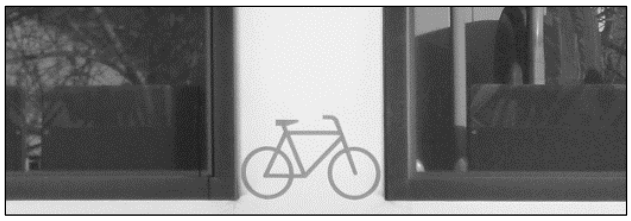
Natürlich wird es bei einer Verbunderweiterung auch Verlierer geben, denn die Ringstruktur wird sich in einem größeren Verbundraum vermutlich nicht mehr halten lassen, aber insgesamt sollte sich Oberbayern einem Trend zu einem größeren Verbundraum nicht verschließen, da diese größeren Verbundräume bereits in den meisten anderen Großräumen Deutschlands (z.B. Berlin, Hamburg, Frankfurt und Köln) seit Jahren gängige Praxis sind. *(Frank Lipke)*

Großraum Frankfurt

Wie steige ich richtig ein?

Große Probleme für Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder

Wetzlar „Hauptbahnhof“ war als Ziel ausgewählt, um von dort mit der Lahntalbahn zum Startpunkt zurück zufahren.



Kaum zu erkennen: Symbol am VT628

Den RE (VT 612) verschmähten wir, weil die Miniaturtüren dieses Fahrzeuges den Einstieg nicht vereinfachen. Außerdem muss man dann noch drei Stufen hochsteigen, um ins Fahrzeuginnere zu gelangen. Für Radler schon schwierig, mit Kinderwagen oder Rollstuhl unmöglich. Wer konstruiert solche Fahrzeuge?

Zum Glück kommt ca. sieben Minuten nach dem RE eine RB der HLB (LINT 41). Der Wagen hielt und die sehr nachdrückliche Stimme des Triebfahrzeugfahrers rief: Fahrräder nächste Tür. Na ja, wir blieben dort, wo wir eingestiegen waren und sprachen mit der Schaffnerin(!), die unsere Eigenmächtigkeit duldete – denn der Zug war fast leer.

Einige Tage später fuhr ich dann nach Grävenwiesbach, um zu sehen, ob ich nicht lesen kann oder was da falsch lief. Dort fotografierte ich dann einige HLB Züge und stellte fest: es gibt Fahrrad-, Kinderwagen- und Rollstuhl-Piktogramme. Allerdings sind diese so winzig, dass man schon dreimal hinsehen muss, um sie zu entdecken. Das geht besser.

So ist's besser: Piktogramm am VT2E

Mein Vorschlag an den Designer: Ein Piktogramm in der Größe der Fahrzeugseitenfenster entwickeln, das dann bei allen Fahrzeugen verwendet werden kann. Auf keinen Fall sollte die Karosserie beklebt werden, weil bei der Einfahrt des Zuges garantiert jemand im Weg steht und man den Hinweis nicht sehen kann.

Negativbeispiel ebenso die renovierten ET 423. Auch hier würde eine Beklebung der Fenster helfen. Selbst die S-Bahn in Berlin hat sich endlich für die Hinweise im Fenster entschieden. Und wenn auch die VGF diese Fensterbeklebung zumindest für die U5-Fahrzeuge einzuführen würde, dann gäbe es in den Wagen keine Diskussion mehr über die stark verschmutzten Räder, wenn die Linie U5 an der Hohemark „geentert" wird. Die Stellplätze im Typ U5 sind so praktisch, dass es schade ist, nicht bereits außen darauf hinzuweisen.
(Wolfgang Matthiolius)

Sonntagsausflug nach Rheinland Pfalz

In Abänderung der ursprünglichen Planung ist das Ziel des diesjährigen Sommerausfluges des Regionalverbandes Großraum Frankfurt während der Sommerpause des Tagungslokals der nur sonntags bediente Haltepunkt Ramsen Eiswoog (KBS 666) und die dortige Stumpfwaldbahn mit ihrem 600 mm Gleisnetz. Die Mittagsrast ist direkt am Eiswoog-See vorgesehen. Bei dem etwa neunstündigen Ausflug wollen die Hessen den Vorläufer des Rheinland-Pfalz-Taktes 2015 testen und gleich sechsmal mit oft nur knappen Übergängen umsteigen.

Los geht es am Sonntag, dem 14. September 2014, um 8.00 Uhr im Hauptbahnhof Frankfurt. Rückkunft ist für für 17.05 Uhr vorgesehen. In Abhängigkeit von der Anzahl der Mitstreiter kostet die gesamte Fahrt auf Gruppenkarten etwa 15,00 Euro. Gäste sind herzlich willkommen und können sich er Reisegesellschaft gerne anschließen. Nähere Informationen gibt es auf der Homepage des PRO BAHN Regionalverbandes Frankfurt unter TERMINE. Eine Anmeldung unter WilfriedStaub@t-online.de ist wegen der Bestellung der Fahrkarten erforderlich. *(Wilfried Staub)*

Halten bald auch wieder direkte Busse aus Michelstadt am Bensheim Busbahnhof? PRO BAHN hat ein Konzept dazu entwickelt. (Foto: Juvee Blau)

Starkenburg

An der Kreisgrenze ist bislang Schluß

Konzept für durchgehende Busse zwischen Odenwald und Bergstraße

Seit Jahren gibt es keine durchgehende Busverbindung mehr zwischen dem Odenwaldkreis und dem Landkreis Darmstadt Dieburg. PRO BSAHN Starkenburg hat deshalb jetzt ein Konzept für durchgehende Busbedienung zwischen Michelstadt und Bensheim im Zwei-Stunden-Takt vorgelegt – wenn auch zunächst nur am Wochenende. Der Odenwaldkreis hat bereits Interesse an den Vorschlägen gezeigt.

Die Buslinien im östlichen Odenwald sind jeweils auf die Mittelzentren Michelstadt/Erbach bzw. Fürth/Heppenheim ausgerichtet. Eine Direkt-Verbindung oder zumindest eine optimierte Umsteigeverbindung existiert nicht mehr. Vor 20 Jahren ging das Reisen mit dem Bus vom Odenwaldkreis an die Bergstraße noch erheblich einfacher:

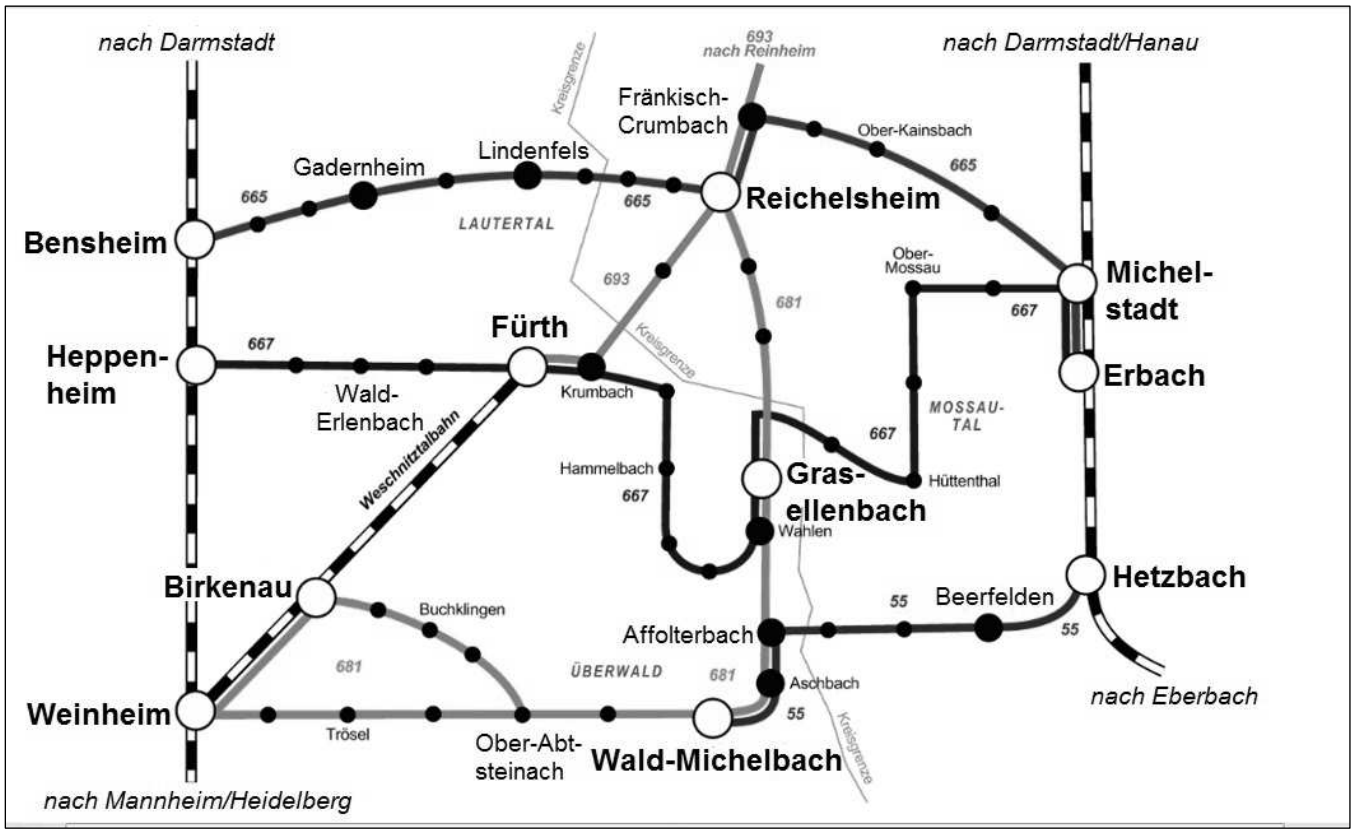
1. Es gab eine durchgehende Linie von Bensheim nach Erbach über Lindenfels und Reichelsheim. Mittlerweile ist diese Linie in zwei Teile aufgesplittet. Zwischen den Linien besteht kein Anschluss.
2. Die Buslinie zwischen Michelstadt und Weinheim- Worms über Hetzbach, Beerfelden, Gras Ellenbach, Affolterbach-Wald-Michelbach und Mörlenbach wurde aufgegeben. Es gibt lokale Zerstückelungen, die aber keine durchgehende Linienführung haben (Michelstadt – Beerfelden; Beerfelden-Affolderbach (Rufbus); (Grasellenbach)-Affolterbach-Wald-Michelbach - Weinheim).

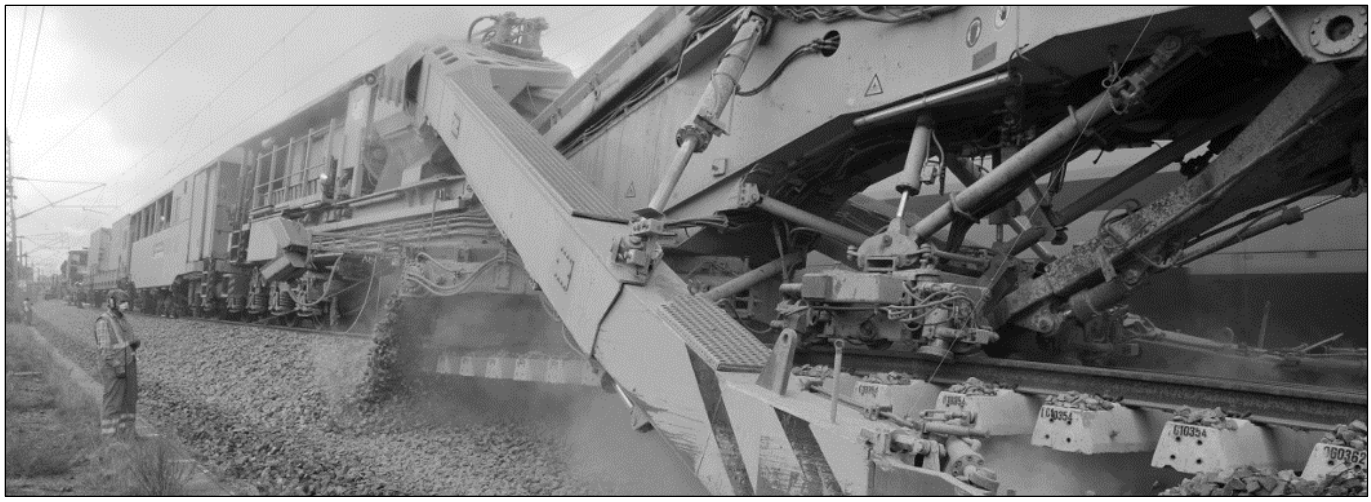
Das führt gegenüber dem Individualverkehr zu wenig attraktiven Fahrzeiten: Während der Autofahrer über die Bundesstraße 460 30 Minuten von Michelstadt nach Fürth benötigt, kann der ÖPNV Nutzer mit Umsteigen gut eineinhalb Stunden einplanen.

ProBahn schlägt jetzt eine Zusammenlegung der an den Kreisgrenzen endenden Verbindungen vor, um wieder Landkreis-übergreifend fahren zu können:

1. Die bestehenden VRN Buslinie 667 Heppenheim - Fürth - Grasellenbach würde bis nach Michelstadt und über das Mossautal geführt werden
2. Einführung einer direkten Buslinie zwischen Wald-Michelbach und Beerfelden mit Ablösung des Rufbuss-Systems.
3. Verlängerung der Buslinie Weinheim - Grasellenbach über Wald-Michelbach bis nach Reichelsheim.
4. Weiterführung der Buslinie mit der Buslinie Michelstadt - Hiltersklingen zusammengelegt werden und durch das Mossautal bis nach Michelstadt geführt werden.

Insbesondere im Odenwaldkreis fanden die PRO BAHN Vorschläge positive Resonanz. Bereits Anfang dieses Jahres fand auf Einladung der Odenwald-Regional Gesellschaft mbH(OREG) ein Gespräch statt, bei dem PRO BAHN die Möglichkeit hatte, sein Buskonzept zu präsentieren. Daraufhin setzte sich in einem Schreiben an die zuständigen Verkehrsverbünde RMV und RNV die OREG für eine durchgehende Busbedienung zwischen Bensheim und Erbach am Wochenende ein. Eine zweistündige Bedienung solle stattfinden, vor allem der Ausflugsverkehr solle damit adressiert werden, über eine Fahrradbeförderung könnte man nachdenken. Eine Ausdehnung auf die Werktage wird es aber nicht geben, weil dann die Verkehrsströme anders laufen und diese stärker auf die größeren Städte zentriert sind. Mittlerweile hat ProBahn ein erweitertes und modifiziertes Bedienungskonzept (NaTourBusKonzept Bergstraße-Odenwald) erstellt. Die detailierte Beschreibung von auf dem Internet-Seiten des Regionalverbandes Starkenburg heruntergeladen werden. *(hka)*





In den Sommerferien sind wieder viele Gleisbaufahrzeuge unterwegs, so wie diese Schotterreinigungsmaschine. Bauarbeiten müssen sein – sie sind aber zum Leidwesen der Fahrgäste, wenn deshalb ganze Strecken wochenlang gesperrt werden.
Foto: DB/Christian Bedeschinski

Rhein-Neckar

Baustellen-Unwesen

Alle Jahre wieder: Bahnbaustellen in den Sommerferien

Alle Jahre wieder legen sich die Deutsche Bahn, bzw. die von ihr beauftragten Firmen, ins Zeug, wenn andere in Urlaub fahren. Inzwischen sind Juli, August und Anfang September die Haupt-Baustellenzeiten – zumindest, wenn es um die Sperrungen von Strecken geht.

Dieses Jahr trifft es im erweiterten Rhein-Neckar-Raum vor allem den Abschnitt Mainz – Ludwigshafen-Oggersheim auf der KBS 660 (Vollsperrung vom 26. Juli bis 8. September 2014) sowie Graben-Neudorf – Karlsruhe auf der KBS 700 (Vollsperrung vom 31. Juli bis 14. September 2014). In beiden Fällen geht es um Bahnsteig-, bzw. Stations-Umbauten – bei der linksrheinischen Strecke zusätzlich um den Neubau zweier Stationen für die 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar.

Auf der Strecke Mainz – Ludwigshafen/Mannheim bedeuten die Baustellen, dass es nur noch morgens und am späten Nachmittag durchgehende Nahverkehrszüge geben wird. Die RE-Linie Mainz – Ludwigshafen – Karlsruhe wird komplett eingestellt.

Die Auswirkungen auf die Strecke (Mannheim -) Graben-Neudorf - Karlsruhe sind wie folgt:

- Bus statt RB, bzw. RE, mit Fahrzeit-Verlängerung von 15 (RB), bzw. 20 Minuten (RE).
- Keine Zwischenhalte in Friedrichstal und Blankenloch
- Verlängerung der Fahrzeiten im Fernverkehr (ICE Freiburg - Mannheim) um sieben bis acht Minuten.
- Teilweise Ausfall, bzw. Fahrzeit-Verlängerung der IC auf der Strecke Heidelberg – Karlsruhe (da Karlsruhe - Gra-

ben-Neudorf von den verkehrenden Zügen statt direkt jetzt über Bruchsal gefahren werden muss).

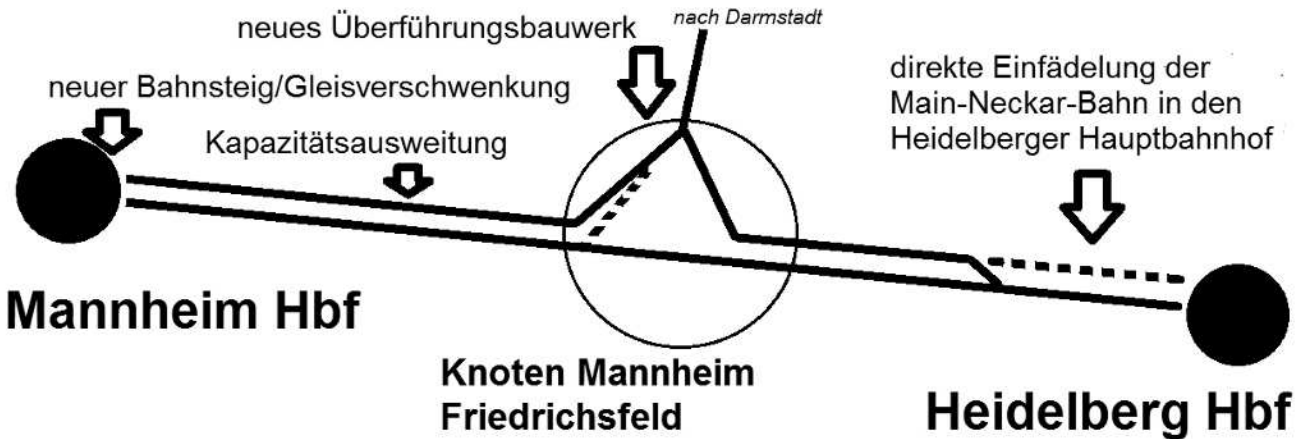
● Es wird an einigen Stationen mehrere Ersatzbusse in verschiedene Richtungen geben, die möglicherweise bei einem Ansturm von umsteigenden Fahrgästen aus den Bahnen nur schwer auseinander zu halten sind.

Gleisbauarbeiten (Foto DB/Kniestedt)

Im letzten Sommer lag der Schwerpunkt der Sperrungen in der Rhein-Neckar-Region im Neckartal. Zwischen Juli und Oktobert 2013 war die Strecke Heidelberg - Neckarelz in vier Teilabschnitten komplett gesperrt. Die „Fahrgastzeitung“ titelte damals „Chaos auf der Neckartalbahn“. Die Klagen: Es gab zu wenig Busse für den Schienenersatzverkehr, die dementsprechend überfüllt waren, die Informationen in den Zügen und an den Bahnhöfen waren oft mangelhaft, und die richtigen Busse und Züge an den Umsteigestationen waren nicht so einfach zu finden. Zuweilen gab es gar kein Personal an den Stationen, das den verwirrten Bahnfahrern den richtigen Weg wies, oder es gab – wie in Neckargemünd – nur einen älteren Einweiser, der bei einem Massenansturm von Reisenden nach der Einfahrt eines Zuges hoffnungslos überfordert war. PRO BAHN befürchtet, dass es bei der Sperrung zwischen Graben-Neudorf und Karlsruhe in diesem Jahr zu ähnlich chaotischen Verhältnissen kommt.

Der Fahrgastverband kritisiert die Strategie der DB, selbst bei kleineren Baumaßnahmen statt eingleisigem Betrieb und nächtlicher Sperrungen immer gleich zu Vollsperrungen zu greifen. Die Belastungen werden so voll auf die Fahrgäste abgewälzt. Auch wenn die Bauarbeiten in die Schulferien gelegt werden, trifft es doch auch in diesen sechs bis sieben Wochen viele Fahrgäste, da die typischen Sommer-Urlaube zwei bis drei Wochen dauern und nur Schüler und Studenten längere Ferien haben. Trotz des Ausbaus von Weichen gab es bis vor wenigen Jahren auf zweigleisigen Strecken nur selten Vollsperrungen aufgrund von Gleiserneuerungen oder Stationsumbauten. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht dürften Vollsperrungen günstiger sein, da nicht so lange und im wesentlichen werktags tagsüber gearbeitet werden kann. Außerdem sind Vollsperrungen bzgl. der Auswirkungen einfacher zu planen als temporäre Kapazitäts-Beschränkungen, aufgrund derer Züge auf das Passieren von Gegenzügen in eingleisigen Abständen warten müssen. Aus Fahrgastsicht ist es jedoch meistens umgekehrt besser: Lieber etwas längere Bauphasen mit verlängerten Fahrzeiten und höchstens wenigen Zugausfällen als Komplett-Sperrungen mit Schienenersatz-Verkehr.

(Michael Löwe/wb)



Ursprünglich geplanter Ausbau Knoten Heidelberg – Mannheim.

Rhein-Neckar

Auf absehbare Zeit kein Streckenausbau

Planung Heidelberg – Mannheim im Verkehrsministerium „vermurkst“?

Schon lange hatte PRO BAHN Rhein-Neckar den Verdacht, dass die für die 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar geplanten Ausbau-Maßnahmen zwischen Heidelberg und Mannheim nicht kommen werden. Auf eine Anfrage an das Verkehrsministerium in Stuttgart erhielten wir fast sechs Monate lang keine Rückmeldung. Die nichtssagende Antwort bestand schließlich aus drei Sätzen, von denen wir die ersten zwei hier wiedergeben: „Die Ausbaumaßnahmen zwischen Mannheim und Heidelberg sind Bestandteil des Konzepts zur 2. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar. Es bestehen Gremienbeschlüsse zur Beauftragung von Planungsleistungen, so dass das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur davon ausgeht, dass diese Maßnahmen nach Abschluss der derzeit noch andauernden Planungsphase auch realisiert werden.“

Ende Juni erfuhren wir schließlich von DB Projektbau, dass die am 24. Juni 2010 unterschriebene Planungsvereinbarung sich immer noch im Stadium der Vorplanung, also der ersten Planungsphase, befindet. Damals wurde beschlossen:

- Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs im Hauptbahnhof Mannheim.
- Verschwenkung der Gleise im Hbf Mannheim einschließlich Anpassungsmaßnahmen am Ost- und Westkopf.
- Kapazitätsausweitung zwischen Mannheim Hbf und Mannheim-Friedrichsfeld Süd (dreigleisiger Ausbau).
- Verbesserter Anschluss der Main-Neckar-Bahn (kreuzungsarme Anbindung in Mannheim-Friedrichsfeld).
- Getrennte Einführung der Main-Neckar-Bahn und der Strecke von Mannheim in den Hbf Heidelberg (viergleisiger Ausbau zwischen Heidelberg Hbf und Heidelberg-Wieblingen)

Die Finanzierung sollte dabei etwa zur Hälfte aus Mitteln des Bundes-Schienenwege-Ausbau-Gesetzes und aus GVFG-Mitteln (GVFG: Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz) erfolgen. Nun ist aber die Beantragung von GVFG-Mitteln erst nach der dritten

Planungsphase (Vorplanung, Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung) möglich – und mit GVFG-Mitteln finanzierte Projekte müssen 2019 abgeschlossen und abgerechnet sein, da dann die GVFG-Finanzierung ausläuft. Doch es ist noch kein GVFG-Antrag gestellt und es kann auch keiner mehr rechtzeitig gestellt werden. Eine Realisierung des Ausbaus zwischen Mannheim und Heidelberg ist also unwahrscheinlicher denn je. Die spannende Frage lautet: Wer ist für den Stillstand der Planung seit vier Jahren verantwortlich ? Hier deutet vieles auf das Verkehrsministerium in Stuttgart hin, da dieses 2012 Werner Schreiner, dem früheren Geschäftsführer des verkehrsverbundes Rhein-Neckar, die Zuständigkeit für die Planung der Infrastruktur-Maßnahmen zur S-Bahn Rhein-Neckar entzog – aber offensichtlich nicht selbst die Planung vorantrieb. Leidtragende sind auf alle Fälle die Fahrgäste in der Region. *(Michael Löwe)*

Bahngeschichte

Zu früh stillgelegt

Erinnerungen an durchgehende Nebenstrecken

Das Ganze ist nun 69 Jahre und vier Monate her: Es war im Jahre 1945, als meine Cousine das Licht der Welt erblickt hatte und getauft werden sollte. Die Mutter der Neugeborenen war die Schwester meines Vaters und war mit dem Pfarrer in einem kleinen Taunusdorf nahe der Lahn verheiratet. Was mir von der Feier mit meinen neun Lebensjahren in Erinnerung geblieben ist, war die Kälte, die vielen Leute, die das Haus füllten und, weil man mich später damit aufzog, die von mir im Laufe der Zeit angeblich verzehrten neun Stück Buttercremtorte.

196c Weilburg–Weilmünster (Oberlahnkr)**–Laubuseschbach** und **Bad Homburg–**(Frankfurt [M])

km	RBD Frankfurt (M) ZugNr		W 1784	2006	2000	2004	
0,0	**Weilburg** 195	ab	W 4.10	...	...	4.47	.
4,1	Freienfels	↓	4.18	...	...	4.56	.
6,6	Essershausen	↓	4.24	...	...	5.02	.
9,0	Ernsthausen (Oberlahnkr)	↓	4.29	...	...	5.08	.
10,9	**Weilmünster** (Oberlahnkr)	an	4.33	...	...	5.13	.
0,0	**Weilmünster** (Oberlahnkr)	ab	4.34	...	...	...	.
2,2	Rohnstadt (Oberlahnkr)	↓	4.39	...	...	...	.
5,2	**Laubuseschbach**	an	W 4.47	...	...	...	.
10,9	**Weilmünster** (Oberlahnkr)	ab	...	...	...	5.15	.
13,3	Weilmünster Kurhaus	↓	...	...	...	5.21	.
15,0	Audenschmiede	↓	...	...	...	5.26	.
18,6	Heinzenberg	↓	...	...	...	5.36	.
22,1	**Grävenwiesbach** 196 d	an	...	...	...	5.52	.
		ab	...	4.45	...	6.02	.
24,6	Hundstadt	↓	...	4.53	...	6.10	.
28,1	Wilhelmsdorf (Taunus)	↓	...	5.03	...	6.20	.
33,6	**Usingen**	an	...	5.11	...	6.28	.
		ab	...	...	5.18	6.36	.
36,6	Hausen (Taunus)	↓	...	...	5.25	6.43	.
37,6	Anspach (Taunus)	↓	...	...	5.30	6.48	.
41,7	Wehrheim	↓	...	...	5.39	6.57	.
44,0	Saalburg (Taunus)	↓	...	...	5.44	7.02	.
48,9	Köppern	↓	...	...	5.52	7.12	.
51,0	**Friedrichsdorf** (Taunus) 196 b	↓	...	...	5.59	7.19	.
52,2	Seulberg	↓	...	...	6.03	7.23	.
55,9	**Bad Homburg** 196a. 196b	an	...	...	6.09	7.29	.
	Frankfurt (M) Hbf 196 a	an	...	...	6.51	8.12	.

Fahrplan von 1946

Wie meine Mutter und ich dorthin kamen, ist mir entfallen. Der Rückweg nach Oberursel begann jedoch um zwei Uhr nachts mit einem zweistündigen Fußmarsch zum Bahnhof Freienfels an der Strecke Weilburg - Grävenwiesbach - Frankfurt. Dort stiegen wir in den wohl erste Zug des Tages und waren dann – im Februar wird es ja spät hell – nach ca. drei Stunden zu Hause in Oberursel. Wie ich später hörte, war dies der letzte durchgehende Zug, der heil ankam. Tagsüber war wegen der Tieffliegerkaum Zugverkehr möglich. Das Ganze spielte sich auf einer Strecke ab, deren Mittelstück zwischen Weilmünster und Grävenwiesbach in Mittelhessen bereits im September 1969 stillgelegt wurde.

Der Gensbergtunnel (links) und Gleisreste auf der Brücke über die Weil. (Fotos: MdE)

Die beiden Reststrecken wurden dann auch lange Zeit vernachlässigt, denn die Deutsche Bundesbahn machte sich selbst mit parallelen Buslinien Konkurrenz, wohl in der Absicht, den Rest auch noch einzustellen (was dann auf der Weilburger Seite auch 1988 vollzogen wurde).

Ab Grävenwiesbach ging die Strecke weiter durch das Solmstal nach Wetzlar – dieser Teil wurde aber in den 80er Jahren ebenfalls eingestellt und abgebaut.

Interessant ist dabei, daß nach Einstellung des Bahnverkehrs auch die Busverbindungen Stück für Stück ausgedünnt und teilweise (Richtung Wetzlar) ganz eingestellt wurden. Das gleiche Schicksal wäre auch der Strecke Grävenwiesbach - Friedrichsdorf widerfahren, hätte nicht auf Betreiben einiger Weniger der frühere Landrat des Hochtaunuskreises, Klaus-Peter Jürgens, Verhandlungen über der Kauf der Strecke aufgenommen, die dann nach langen Runden zur Taunusbahn führten, deren Erfolg lange von den Nachfolgern gefeiert wurde.

Auf Teilen der Weiltalbahn wurde 2001 der neue Weiltalweg eröffnet. Ein vom Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) in Erwägung gezogener Wiederaufbau der Strecke ist theoretisch möglich, da die Trasse noch nicht entwidmet ist. Im aktuellen Regionalplan für Mittelhessen wird eine Bestandssicherung gefordert, um zukünftig eventuell wieder Schienenverkehr auf die Weiltalbahn zu bringen. Dem steht jedoch die heutige Bebauung am Nordwestportal des Weilmünsterer Tunnels entgegen. Ein 2007 Gutachten des RMV ergab einen ungünstigen Kosten-Nutzen-Faktor. *(red)*

Leider wurde die Infrastruktur (in Hessen hat man sich da sehr beeilt) vollständig zerstört, so daß eine Wiederinbetriebnahme aussichtslos ist.

Fazit: Leider gibt zu viele Erbsenzähler, die versuchen, aus einer durchgehenden Verbindung Stichstrecken zu machen, weil auf einem Teilstück zu wenige Passagiere die Bahn benutzen. Diese Aktivitäten töten meist den Rest der Strecke – wenn nicht ein Wunder wie bei der Taunusbahn) geschieht. *(Helmut Lind)*

Bahnhof ohne Züge: Freienfels zwischen Weilburg und Weilmünster. (Fotos: MdE)

Buchtipp

„Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform“

Ein neues Buch von Bernhard Knierim und Winfried Wolf

„Zu unpünktlich, unzuverlässig, unflexibel und zu teuer. Wir sind stinksauer.“ Diese Worte könnten aus dem Munde sehr vieler Bahnkunden kommen. Sie kamen aber im September 2001 aus dem Munde einer Sprecherin des weltbekannten Zirkus Krone. 94 Jahre lang hatte der Zirkus unter anderem seine berühmten Elefanten mit der Bahn von einem Ort zum anderen bringen lassen. Bis dem Zirkusdirektor wegen des schlechten Service der Deutschen Bahn der Kragen platzte. Diese Geschichte ist nur eine Petitesse. Aber sie passt punktgenau in das neue Buch „Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform“ von Bernhard Knierim und Winfried Wolf. Seit 2007 erstellt das Duo den „Alternativen Geschäftsbericht der Deutschen Bahn“. Und aus diesem reichen Fundus haben die beiden Autoren nun geschöpft und zum Jubiläum der Bahnreform eine ernüchternde, wenn nicht gar erschütternde Bilanz gezogen.

Der Grund: Fast keines der ursprünglichen Ziele der Bahnreform wurde erreicht. Erstens sollte der Anteil der Schiene im Verkehrsmarkt erhöht werden. Zweitens sollten die öffentlichen Mittel

für die Schiene reduziert werden. Drittens sollte aus einer angeblich fahrgastfeindlichen „Behördenbahn“ ein kundenorientiertes Serviceunternehmen werden.

Warum es so gekommen ist, schildern die beiden Autoren in 22 Einzelkapiteln in chronologischer, jahreszeitlicher Abfolge an Beispielen. Bilanztricks werden darin ebenso beschrieben wie die Abschaffung des Interregio, der Abbau der Infratsruktur und gleichzeitig Investitionen in wenige Prestigeprojekte sowie das Scheitern des Börsengangs.

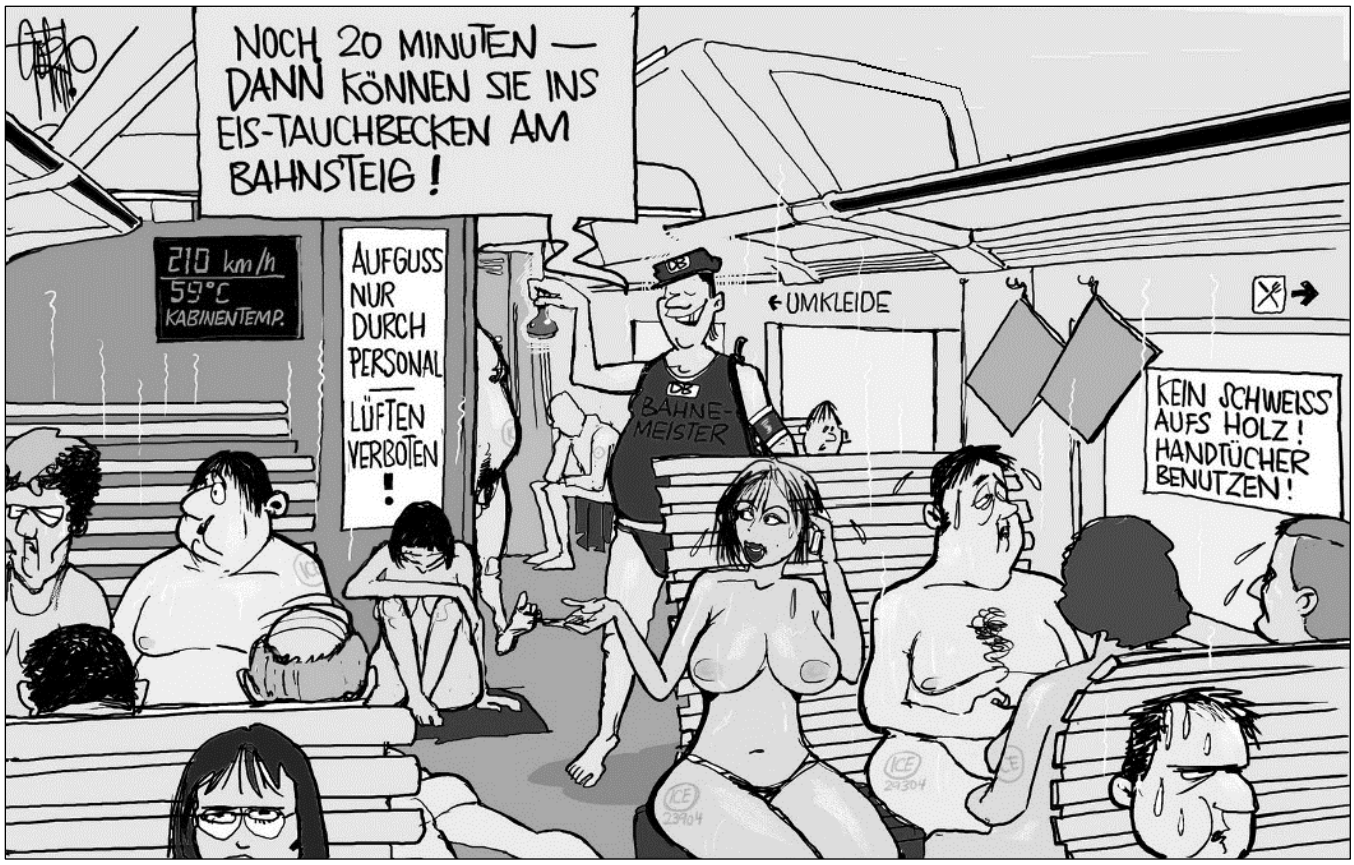
Mit zahlreichen Details belegen die Autoren, beide aktiv im Bündnis „Bahn für alle“, ihre Thesen und erklären, warum es so gekommen ist wie es kommen musste. Im Schlußkapitel zeigen die Bahn-Experten aber auch eine bessere Zukunft auf und benennen Mosaiksteine für eine „Bahnfreundliche Republik Deutschland“ (BRD) auf. Alles in allem ein lesenswertes Buch für Bahn-Experten, Bahn-Interessierte, aber auch Bahn-Laien, die einen Blick hinter die Kulissen des Staatsbetriebes und die vergangenen/verlorenen 20 Jahre Bahnreform wagen wollen. *(wb)*

* * * * *

„Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform“, erschienen im Schmertterling Verlag, 22,80 Euro, ISBN 3-89657-071-4.

Das Allerletzte

Aus der Klima-Not eine Tugend gemacht



„Nein, bitte nicht vom Bahnhof abholen. Ich habe nur noch einen Platz in diesen superteuren Sauna-Wagen ergattern können! (© Gerd Windenroth)

PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten

PRO BAHN e. V. Bundesgeschäftsstelle
Agnes-Bernauer-Platz 8
80687 München
Tel. (030) 3982 0581 (Mitgliedsanfragen)
Tel. (030) 3982 0582 (Kundenprobleme)
Fax (030) 2017 9967
www.pro-bahn.de
Für Adressenänderungen:
E-Mail: mitgliederservice@pro-bahn.de

PRO BAHN Landesverband Hessen e. V.
Postfach 11 14 16
60049 Frankfurt a.M.
Tel. 06441 – 9631 899
Fax 06441 – 5669 880
www.pro-bahn-hessen.de
E-Mail : info@hessen.pro-bahn.de

Landesvorsitzender: Thomas Kraft
Stellvertreter: Dr. Gottlob Gienger,
Werner Filzinger, Kassenwart: Helmut Lind

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen
Hermann Hoffmann
Am Juliusstein 18
34130 Kassel
Tel. (0 5 61) 6 71 79
E-Mail: info@nordhessen.pro-bahn.de

PRO BAHN Regionalverband Osthessen
Werner Filzinger
Baumgartenweg 12
36341 Lauterbach
Tel. (06641) 29 11
E-Mail: info@osthessen.pro-bahn.de

PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen
Thomas Kraft
Fliederweg 17
35633 Lahnau
Tel. (0 64 41) 6 60 99, Fax 67 18 29
www.pro-bahn-mittelhessen.de
E-Mail: info@mittelhessen.pro-bahn.de

PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.
Regionalvorsitzender Thomas Schwemmer
Krifteler Straße 107
60326 Frankfurt am Main
Tel. (0 69) 36 70 17 50, Fax 7 10 45 94 42
E-Mail: info@frankfurt.pro-bahn.de
www.pro-bahn-frankfurt.de

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.
Regionalvorsitzender Dr. Gottlob Gienger
Berliner Str. 32
64807 Dieburg
Tel. (0 60 71) 2 43 60, Fax 8 17 60
E-Mail: info@starkenburg.pro-bahn.de
www.pro-bahn.de/starkenburg

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar
Regionalvorsitzender Andreas Schöber
Holbeinstraße 14
68163 Mannheim
Tel. (06 21) 41 19 48 oder (01 74) 6 50 82 30
E-Mail: pb-rhein-neckar@arcor.de
www.pro-bahn.de/rhein-neckar

Bankverbindung (Spendenkonten):

Landesverband Hessen e.V. (für Fahrgastzeitung):
IBAN: DE17 5009 0500 1105 9000 14 BIC: GENODEF1S12
Landesverband Hessen e. V.: IBAN: DE18 5009 0500 0005 9000 14 / BIC GENODEF1S12
Landesverband Baden-Württemberg e. V. (für Regionalverband Rhein-Neckar):
IBAN: DE47 6669 0000 0002 0352 61 / BIC: VBPFDE66XXX
Regionalverband Frankfurt e. V.: IBAN: DE65 5009 0500 0001 1130 91 / BIC: GENODEF1S12
Regionalverband Starkenburg e. V.:
IBAN: DE83 5089 0000 0000 5713 00 / BIC: GENODEF1VBD

Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!

PRO BAHN - Termine

Allgemeine Termine:

Do, 15.8. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft September – Oktober. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken.

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen:

Mi, 30.7. 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus, Wilhelmsstraße 2, Kassel (zusammen mit dem VCD).

Mo, 25.8. 18.30 Uhr: PRO BAHN-Treffen im Restaurant Depesche, Wilhelmshöher Allee 254, 34119 Kassel (direkt gegenüber Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe)

Mi, 24.9. 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmsstraße 2, Kassel (mit VCD).

PRO BAHN Regionalverband Osthessen:

Mi, 20.8. 19 Uhr: Zweimonatliches Treffen am 3. Mittwoch in geraden Monaten in der Gaststätte „Zum Felsenkeller“, Leipziger Straße 12 in Fulda.

PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen:

Mi, 16.7. 18.30 Uhr: Zweimonatliches Treffen am 3. Mittwoch in ungeraden Monaten in

Mi, 17.9. der Pizzeria Adria, Frankfurter Straße 30 in Gießen. Wegbeschreibung: Vom Bahnhofsvorplatz über die historische Treppe (rechts), dann unmittelbar links durch den Alten Wetzlarer Weg bis zur Einmündung Frankfurter Straße.

PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.:

Mo, 7.7. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 3 (fünf Fußminuten vom Hauptbahnhof/Südseite)

Mo, 4.8. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut

So, 14.9. Statt Monatstreff „Schienenkreuzfahrt“ von Frankfurt nach Eiswoog (Pfalz) zur Stumpfwaldbahn. Abfahrt Frankfurt Hbf 8 Uhr, Rückkehr gegen 17 Uhr. Anmeldung erforderlich bis 5. Sept. 2014 bei WilfriedStaub@t-online.de. (siehe auch Seite 26).

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi, 23.7. 18.00 Uhr: Jeden vierten Mittwoch im Monat: Monatstreff des RV Starkenburg im Restaurant Casa Algarve („Grün-Weiß“**)**, Dornheimer Weg 27 in Darmstadt. (18.-18.30 Uhr: Abendessen, 18.30-20.15 Uhr: Tagesordnung)

Mi 24.9. 18.00 Uhr: Monatstreff im Restaurant Casa Algarve.

Im August wegen der Sommerferien kein Arbeitstreffen!

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar:

Do, 17.7. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar **im Restaurant red - die grüne Küche**, Poststraße 42 in Heidelberg

Im August kein Monatstreffen wegen der Sommerferien!

Mi, 18.9. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

Plasser&Theurer
DB

Deutsche Bahn
Eintracht..
FRANKFURT
DB
Zukunft bewegen