

**PRO BAHN Hessen** 

# Fahrgastzeitung

**Informationen von PRO BAHN  
für Hessen und Rhein-Neckar**

Nr. 75

Juli – August 2009



<b>Neuer Bahnhof in Eschwege</b>	<b>S. 5</b>
<b>Stillegung der Krebsbachtalbahn</b>	<b>S. 13</b>
<b>Sommerferien auf der Schiene</b>	<b>S. 17</b>

**Titelbild:** Mit sechs Monaten Verspätung wurde die Straßenbahn in Darmstadt-Arheilgen wieder in Betrieb genommen. Wegen der vielen Hofeinfahrten konnten nicht alle Haltestellen durchgehend barrierefrei gestaltet werden, wie das Beispiel am Fiedlersee zeigt. (Foto: hk)

**Rückseite:** Die Lahntalbahn bei Runkel. (Foto: DB AG)

## 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., Rhein-Neckar und der PRO-BAHN-Mitglieder in Nord-, Mittel- und Osthessen.

Die Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen erscheint sechsmal im Jahr zu folgenden Terminen: Januar, März, Mai, Juli, September und November. **Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit 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 7,50 EUR 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 7,50 EUR in bar oder in Briefmarken. **Die FGZ kann auch online unter [www.pro-bahn.de/mittelhessen](http://www.pro-bahn.de/mittelhessen) bestellt werden.**

**Leserbriefe** sind gerne gesehen, sollen sich jedoch auf Artikel in der FGZ beziehen. Die Redaktion druckt keine "offenen" oder anonymen Briefe ab, ebensowenig 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, wenn Sie die Zeitung als Jahresabonnement/Freiverteiler erhalten.

**Redaktion:** Martin U. Schmidt (*mus*), Holger Kötting (*hk*), Wolfgang Brauer (*wb*), Helmut Lind (*ld*), Thomas Bayer (*tb*), Nils Kahl (*nk*), Hermann Hoffmann (*hh*). Alle anderen Artikel sind namentlich gekennzeichnet. V. i. S. d. P.: *mus*, für die einzelnen RV: *hk*, *wb*, *ld*, *tb*, *nk*.

**Endzusammenstellung dieser Ausgabe:** *hk*

**Redaktionsanschrift:** Martin U. Schmidt, Küferstraße 30, 65931 Frankfurt am Main,  
Tel/Fax: (0 69) 37 56 24 88. E-mail: [m.schmidt@chemie.uni-frankfurt.de](mailto:m.schmidt@chemie.uni-frankfurt.de)

**Druck und Versand:** *hk*

Regionalredaktionen:

**Nordhessen:** Hermann Hoffmann, Am Juliusstein 18, 34130 Kassel, Tel. (0 5 61) 6 71 79, E-Mail: [hhoffma@freenet.de](mailto:hhoffma@freenet.de)

**Mittelhessen:** Nils Kahl, Nieder Weisel, Butzbacher Straße 31, 35510 Butzbach, Tel. (0 60 33) 92 44 11, E-mail: [nilskahl.de](mailto:nilskahl.de)

**Osthessen:** Thomas Bayer, Roter Weg 5, 36163 Poppenhausen, Tel./Fax: (0 66 58) 91 86 03. E-mail: [thomas.bayer-poppenhausen@t-online.de](mailto:thomas.bayer-poppenhausen@t-online.de)

**Großraum Frankfurt:** Helmut Lind, Holzweg 17, 61440 Oberursel, Tel. (0 61 71) 46 28, E-mail: [info@frankfurt.pro-bahn.de](mailto:info@frankfurt.pro-bahn.de)

**Starkenburg:** Holger Kötting, Am Karlshof 12, 64287 Darmstadt, E-Mail: [holger.koetting@gmx.de](mailto:holger.koetting@gmx.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](mailto:wolfgangbrauer@t-online.de)

**Redaktionsschluss für diese Ausgabe:** 1.6.2009 (Heft Juli – August 2009)

**Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:** 1.8.2009 (Heft September – Oktober 2009)

Die Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen ist auch online über [www.pro-bahn.de/hessen](http://www.pro-bahn.de/hessen) erhältlich.

# Inhalt dieser Ausgabe

## Nordhessen

- Drei NVV-Freizeitführer mit Kundenworkshop..... 4  
 NVV setzt auf schöne Bahnhöfe ..... 5

## Großraum Frankfurt am Main

- Umleitungen und ihre Folgen ..... 6  
 Freie Fahrt für Kinder – Preiserhöhung ist das falsche Signal ..... 8  
 Wie macht man einen Fahrplan?..... 9

## Starkenburg

- Ab 15. Juni hält wieder Spät-IC in Bensheim und Weinheim..... 10  
 Straßenbahn fährt wieder nach Arheilgen..... 11

## Rhein-Neckar

- Krebsbachtalbahn wird stillgelegt ..... 13  
 PRO BAHN fordert Schienenausbau ..... 16

## Ausflugstipps

- Sommerferien auf der Schiene..... 17  
 PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten ..... 22  
 PRO BAHN - Termine ..... 23

Nordhessen

## Drei NVV-Freizeitführer mit Kundenworkshop

### Radeln & Touren – Sonnen & Baden – Schlösser und Burgen

Schon oft hat die Fahrgastzeitung über die handlichen, ansprechenden und gut gebildeten Freizeitführer berichtet. Inzwischen sind es 8 Hefte. Wegen starker Nachfrage sind im April und im Mai 2009 drei neue Hefte aufgelegt. Sie können heruntergeladen werden unter

[www.nvv-mobil.de/radeln.zip](http://www.nvv-mobil.de/radeln.zip)  
[www.nvv-mobil.de/baden.zip](http://www.nvv-mobil.de/baden.zip)  
[www.nvv-mobil.de/schloss.zip](http://www.nvv-mobil.de/schloss.zip)

15 Radtouren bieten vielfältige Möglichkeiten, Nordhessen mit Bahn, Fahrradbus und Drahtesel zu entdecken. Erstmals sind auch die aktuellen Fahrpläne der beiden Fahrradbuslinien 190 im Reinhardswald und 202 im Bereich Meißner mit Erläuterungen enthalten. Die 15 Touren verfügen dank vieler Bahnhöfe und Fahrradbus-Haltestellen unterwegs über Abkürzungsmöglichkeiten. Auch besteht die Wahl mit Routen durchs Tal (Familien) oder über sportlich anspruchsvolle Strecken. Alle Vorschläge sind gleichmäßig über alle 5 Landkreise des Verbundgebietes verteilt - das Werratal ist ebenso vertreten wie der Edersee, die Schwalm, das Fuldata und das Waldecker Upland.

Sonnen & Baden beschreibt 72 Schwimmbäder und Badeseen in ganz Nordhessen. Alle Bademöglichkeiten sind gut mit Bus, Tram und Bahn erreichbar. Ob naturnaher Badesees, übersichtliches Familienbad, Sportbad mit

10-Meter-Turm oder Spassbad mit umfangreichen Spielgeräten - für Wasserratten ist die Auswahl groß. Bei weniger günstiger Witterung könnte auf Hallen- und Naturbäder ausgewichen werden, z.B. Gudensberg oder Immenhausen.

Über 30 Bauten und Ruinen werden - jeweils auf einer eigenen Seite - in "Schlösser & Burgen" vorgestellt. Verwünschte Standorte mitten im Wald sind ebenso dabei wie Schlösser, die mitten in einer Stadt das Bild prägen. Fast alle Ziele können von innen besichtigt werden oder sind auch als Ruine frei zugänglich. Neu aufgenommen wurde in diesem Jahr das Welfenschloss in Hann. Münden.

Für jedes Ziel gibt es wie gewohnt auf einer eigenen Seite die Öffnungszeiten, eventuelle Eintrittspreise, die Anbindung mit Bus und Bahn und nicht zuletzt eine genaue Wegeskizze und eine genaue Beschreibung des Angebots. Im hinteren Umschlag befinden sich wie immer Fahrkartentipps und eine ausklappbare Übersichtskarte mit allen vorgestellten Zielen.

#### **Workshop "Freizeit mit Bus&Bahn"**

Wer die neuen Hefte aufschlägt, findet im vorderen Umschlag eine Antwortkarte - der NVV plant in einigen Monaten einen Kundenworkshop, um die bisherigen Angebote zum Thema "Freizeit mit Bus & Bahn" zu optimieren. Wer ge-

rne mit interessierten Bürgern und fachkundigen NVV-Verantwortlichen konstruktiv diskutieren möchte, kann sich mit der Antwortkarte bewerben. Auch das PDF im Internet erhält die Karte.

Nähere Auskünfte erhalten Sie beim NVV-Service-Telefon unter 0180-234-

0180 für 6 Cent pro Anruf aus dem Festnetz. Als nächste NVV-Freizeitbroschüren erscheinen in aktualisierter und erweiterter Auflage der beliebte Wanderführer "Stock & Stein" sowie "Spiel & Spaß" und "Entdecken & Erleben". (hh)

## Nordhessen

# NVV setzt auf schöne Bahnhöfe

## Neues u. a. aus Kassel-Kirchditmold und Eschwege

Am 23. April 2009 stellte der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) in einer Pressekonferenz zahlreiche Bahnhöfe vor, die in den letzten 14 Jahren modernisiert und barrierefrei ausgestaltet waren - sowohl für Stationen der Regionalzüge wie Bad Arolsen oder Witzenhausen als auch für Regiotram-Halte im Kassel-Plus-Gebiet. Seit 10 Jahren arbeitet der NVV in Zusammenarbeit mit DB Netz an dem "Programm 55": Bahnsteige liegen 55 cm über Schienenoberkante. So kommen mobilitätseingeschränkte Fahrgäste bequem in einen Zug. "Es reicht nicht aus, Mobilität in modernen Zügen anzubieten. Für einen attraktiven ÖPNV brauchen wir in Nordhessen auch moderne Bahnhöfe, an denen sich die Menschen sicher und wohl fühlen", so NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel.

### **Mindeststandards**

In den ersten Jahren nach Gründung des NVV wurden Mindeststandards an den Stationen eingerichtet. Dazu gehörten eine einheitliche Vitrine mit Fahrgastinformationen, eine gute Ausschilde- rung zu Gleisen und Ausgängen sowie

der Bau von modernen Fahrgastwarte- hallen, um überall ein witterungsge- schütztes Warten zu ermöglichen. Nach- dem die Deutsche Bahn Empfangsge- bäude an Gemeinden und Privateigentü- mer veräußert hatte, folgte ein Instand- setzungsprogramm. Ziel war es, die Im- mobilie überhaupt wieder als Gebäude zu nutzen und Info Points oder Kundenzent- ren mit persönlicher Beratung für alle Fragen rund um das Zugfahren einzu- richten. Dazu wurden die häufig histo- risch wertvollen Gebäude saniert und modernisiert. Beispiele dafür sind Kor- bach, Hann. Münden, Bad Arolsen, Bad Wildungen, aber auch Ahnatal-Weimar.

Bereits zwei Tage später, am 25.4., wurde in der Harleshäuser Kurve die neue Regiotram-Station Kassel-Kirchdit- mold in Anwesenheit von Dr. Klaus Vornhusen, DB-Konzernbevollmächtig- ter für Hessen und dem hessischen Ver- kehrsminister Dieter Posch (FDP) eingeweiht. Diese Station liegt an den Linien RT3 Kassel - Hofgeismar - Warburg und RT4 Kassel - Wolfhagen. Leider kommt hier ein 30- bzw. 15-Minuten-Takt erst zustande, wenn im Bahnhof Obervellmar ein drittes Gleis gebaut ist (siehe auch

FGZ Nr. 72 Seite 7). Aber schon jetzt ergibt sich für die Kirchditmolder in Richtung Innenstadt bzw. in den nördlichen Landkreis Kassel ein hoher Zeitgewinn gegenüber Staßenbahn oder Linienbus.

### **Reaktivierung der Kanonenbahn**

Am 20. Mai 2009 erreichen die NVV-Aktivitäten einen vorläufigen Höhepunkt: Der neue Stadtbahnhof Eschwege feiert Richtfest mit Eschweges Bürgermeister Jürgen Zick, Verkehrsminister Dieter Posch, NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel und Veit Salzmann, HLB Basis AG. Um die Stadt mit der Hauptstrecke von Göttingen nach Fulda zu verbinden, werden brachliegende Gleise zwischen Eschwege-West und Eschwege-Stadt reaktiviert und eine neue Verbindungskurve von der HLB Basis AG gebaut. Dies ist möglich, weil im Auftrag des NVV die Hessische Landesbahn die nicht mehr von der DB Netz benötigte Schieneninfrastruktur im Rahmen eines Stilllegungsverfahrens gekauft hat - mit dem Zweck, die Anlagen zu modernisieren und zu reaktivieren. Das kleine Teilstück der ehemaligen "Kanonenbahn" wird an die Hauptstrecke Bebra - Eichenberg angebunden, ebenso eine neue Nordkurve. Eine Nebenbahn mit

einem neuen Bahnhof in Stadtnähe entsteht. Bis heute kann die Stadt Eschwege auf der Schiene nur über den Bahnhof Eschwege West erreicht werden. Dieser liegt etwa fünf Kilometer außerhalb des Stadtzentrums. Wer in die Innenstadt möchte, muss auf Busse umsteigen. Mit einem Kostenvolumen von rund 16 Mio Euro sollen knapp 5 Kilometer Schiene, 5 Brücken, ein neuer Bahnhof in Niederhone, ein Bahnübergang, zwei Verkehrsstationen, neue Leit- und Sicherungstechnik sowie die Elektrifizierung der Strecke bis Dezember 2009 gebaut sein. Der jetzige Haltepunkt Eschwege West wird nach dem Umbau verschwinden. (siehe auch FGZ Nr. 70 Seite 4). PRO BAHN Bundesverband übergab beim Bundesverbandstag 2009 in Darmstadt am 27. März einen Fahrgastpreis an die Stadt Eschwege (siehe auch FGZ Nr. 74 Seite 7).

Allein über die neuen Eschweger Bahnhöfe hat der NVV zahlreiche Bilder veröffentlicht. Hinzu kommen viele Bilder aus den Stationen zwischen Eichenberg und Bad Hersfeld, Kassel und Korbach, Kassel und Bebra, Kassel und Eichenberg, Kassel und Treysa, Kassel und Warburg sowie aus dem zentralen Regiotram-Projekt im Kasseler Hauptbahnhof. (hh)

### Großraum Frankfurt am Main

## **Umleitungen und ihre Folgen**

Umleitungen von Buslinien sind ein Übel, aber meistens unvermeidbar. Gerade jetzt im Sommer häufen sich notwendige Baumaßnahmen, aber auch an vielen Wochenenden Volksfeste oder Sportveranstaltungen, die den regulären

Verkehrsfluss behindern. Darunter leiden die Fahrgäste besonders dann, wenn kurzfristig Änderungen angeordnet werden. Leider unterbleiben Informationen in der Regel, wenn eine Umleitung wieder aufgehoben wird. Als Fahrgast kann

man sich nicht immer rechtzeitig auf die jeweilige Verkehrslage einstellen, weil die Presse oft nur bruchstückhaft berichtet und auch die Informationen durch den RMV oder die Verkehrsbehörden im Internet mangelhaft sind.

Besonders misslich wird die Lage jedoch, wenn die Busfahrer selbst nicht mehr wissen, wo sie fahren sollen. Hier fehlt es offenbar an einer gründlichen Information durch die Linienbetreiber und zwar bei HLB, Stadtbus Bad Homburg und RKH.

Allein in zehn Tagen konnte ich folgende Vorfälle feststellen:

**22. Mai 2009** – Bus 261 von Königstein: der Fahrer fährt vom Hindenburgring über die Höhestraße zum Finanzamt und lässt Ritter-von-Marx-Brücke und Markt aus; er behauptet, die gesamte Innenstadt sei gesperrt.

**29. Mai 2009** – Stadtbuslinie 12 (Bus Nr. 819) vom Untertor 13.39 Uhr in Richtung Bahnhof fährt Umleitung über Promenade–Ferdinandstraße, weigert sich aber, einen Fahrgast am Marienbader Platz aussteigen zu lassen mit den Worten: „Hier halte ich nicht“. Die Frau muß über Schlußnerstraße–Bahnhof zum Rathaus mitfahren; dann hätte sie gleich die ganze Strecke zu Fuß gehen können.

**2. Juni 2009** – Buslinie 50 ab Grävenwiesbach (14.55 Uhr) nach Bad Homburg:

Der Bus fährt vom Kurhaus (Abfahrt 16.20 Uhr) über die Thomasbrücke Richtung Hessenring. Da wir am Marienbader Platz aussteigen wollen, frage ich, warum er nicht den richtigen Fahrweg über die Schöne Aussicht nehme. Antwort: „Wollen Sie mich belehren, wie ich fahren soll?“. Er fahre seit Wochen so und wisse von einer Aufhebung der Sperre der

Schönen Aussicht nichts; er sei nicht informiert worden. Kann man das glauben?

Er hält an der ehemaligen Haltestelle im Hessenring und sieht dann, dass kein Haltestellenschild da ist. Bevor wir aussteigen, weist er aber noch darauf hin, dass ja auch in der Gegenrichtung gegenüber im Hessenring gehalten werde.

**2. Juni 2009** – Buslinie 50 ab Grävenwiesbach (16.40 Uhr) nach Bad Homburg: Auf der Fahrt vom Krankenhaus 17.57 Uhr in Richtung Bahnhof biegt der Fahrer nach rechts in den Hessenring ein und wird von einigen Fahrgästen darauf hingewiesen, dass er über Markt und Kurhaus fahren müsse. Er fährt nun Richtung Kurhaus, wendet aber auf der Thomasbrücke (!) und kehrt zum Hessenring zurück, weiter über den Hindenburgring dann auf dem normalen Weg über Untertor–Markt–Kurhaus. Als er dann nicht in die Schöne Aussicht einbiegt, verlangt eine Frau auf der Thomasbrücke auszusteigen, was ihr auch erlaubt wird.

Diese Häufung von Falschfahrten ist wohl nur die „Spitze des Eisberges“. Hier ist dringend Abhilfe nötig.



*Umleitungen sind ein ständiges Ärgernis für Fahrgäste. (Foto: ld)*

Überhaupt mit den Informationen für die Fahrgäste mangelt es noch an man-

chen Stellen. Dabei wird der ÖPNV doch für die Fahrgäste veranstaltet – oder nicht?

Beispiel 1: An der Haltestelle Hessenring in Bad Homburg vermisst man einen Hinweis, dass dort die Nachtbuslinie n35 nach Friedrichsdorf ihre einzige Halte-

stelle in Bad Homburg hat. Ein Fahrplan fehlt natürlich auch.

Beispiel 2: Am Bahnhof Grävenwiesbach hängen noch die Busfahrpläne vom Vorjahr. Auch die Linie 505 ist dort noch zu finden. Wer fühlt sich dafür zuständig? (*Walter Söhnlein*)

## Großraum Frankfurt am Main

# Freie Fahrt für Kinder – Preiserhöhung ist das falsche Signal

### RMV gefährdet eigene Ziele mit angekündigter Preiserhöhung

Volker Sparmann, Geschäftsführer des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV), läutete am 9. Juni 2009 in einem Interview mit dem hr die nächste Preisrunde bei den Verbundtickets ein. Zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2009 sollen die Fahrpreise „traditionell“ und „moderat“, wie Sparmann wörtlich formulierte, zwischen 2,5 % und 2,7 % erhöht werden.

Wilfried Staub von PRO BAHN Hessen dazu: „Interessant dürfte es aber werden, wie der RMV dem Aufsichtsrat die Preiserhöhung dieses Jahres schmackhaft machen wird. Die Argumente gestiegener Energie- oder höherer Lohnkosten dürften kaum herangezogen werden können. Schließlich liegt der Rohölpreis derzeit genau 50% unter dem des Vorjahres und die Löhne des fahrenden Personals bewegen sich zumindest bei den neu ausgeschriebenen Linien um bis zu 30 % unter denen der Fahrer und Triebwagenführer mit Altverträgen. Auch dürfte sich so langsam der vom RMV propagierte Effizienzgewinn bei den europaweit ausge-

schriebenen Verkehren in der Bilanz in Höhe von etlichen Millionen Euro niederschlagen.“

Nur einen Tag zuvor stellte Sparmann in Frankfurt als Vertreter des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eine Studie zum Thema „Finanzierung des ÖV“ vor. Ausbau des Angebotes, Schaffung weiterer Arbeitsplätze in Fahrzeugindustrie, Wegebau und bei den öffentlichen Verkehrsunternehmen, Verringerung des Ausstoßes von Treibhausgasen und die gute Erreichbarkeit unserer Städte werden darin als Ziele genannt. Nils Kahl, Mittelhessen-Sprecher des Fahrgastverbandes, dazu: „Das wollen wir auch. Aber Preiserhöhungen sind dafür das falsche Signal. Wir wollen eine bessere Auslastung von Bussen und Bahnen! Je mehr Einzel- und Zeitkarten der RMV verkauft, desto höher der Kostendeckungsgrad bei Verkehrsunternehmen und ihren Auftraggebern. Das schafft das politische Klima, in dem dann auch höhere Investitionen bewilligt werden.“

Der unabhängige Fahrgastverband PRO BAHN fordert deshalb den Aufsichtsrat auf, der angekündigten Erhöhung der Fahrpreise nicht zuzustimmen und stattdessen die Fahrpreise, insbesondere für Familien deutlich zu senken. Pressesprecher Martin Schmidt: „Wer mit zwei Erwachsenen und zwei Kindern Bus fährt, ist zuweilen mit dem Taxi billiger unterwegs: Auch kurze Strecken kosten in der Regel im RMV mindestens die Preisstufe zwei und Mitfahrregelungen gibt es nur bei Gruppentageskarten!“ Wilfried Staub ergänzt: „Die Fahrpreise für Kinder sind im RMV im Vergleich zu anderen Verbänden viel zu hoch. Kinder in Begleitung Erwachsener frei zu befördern, wie es auch bei der DB üblich ist, sowie - entsprechend einer lang gehegten Forderung von PRO BAHN und VCD - den Preis für das Ticket alleine fahrender Kinder deutlich zu senken, sehen wir als das richtige Signal an. Eine Fahrt der

Preisstufe 3 (z.B. im Tarifgebiet 50 - Frankfurt am Main) darf zukünftig für Kinder nicht mehr als €1,- kosten. Entsprechend müssen die Fahrscheine für die Preisstufe 1 auf 50 Cent, für die der Preisstufe 2 auf 80 Cent oder für eine Fahrt im gesamten Verbundgebiet auf höchstens €6,- gesenkt werden. Schließlich gilt es, Jugendlichen den ÖPNV als zukünftige Dauerkunden schmackhaft zu machen.“

Schmidt: „Damit wäre auch dem Umstand Rechnung getragen, dass Mitfahrer im eigenen Auto keine weiteren Kosten verursachen.“ Wie bei der Vorstellung der VDV-Studie am 8. Juni 2009 richtig gesagt wurde: „Unsere Städte ersticken am Verkehr wenn alle mit dem Auto kommen oder Kinder mit „Mutti-Taxi“ zur Schule oder Freizeitaktivitäten chauffiert werden.“ Die Preispolitik des RMV ist ein regulierender Faktor, dies zu verhindern – oder zu fördern. (nk)

### Großraum Frankfurt am Main

## Wie erstellt man einen Fahrplan?

Die Erstellung eines Fahrplans am Beispiel der Linie 261 (ex 917) und eines von Bad Homburger Bürgern angeregten Schnellbusses Bad Homburg – Flughafen war Thema eines zweistündigen Fachvortrages unseres stellvertretenden Landesvorsitzenden Wilfried Staub anlässlich des Monatstreffens des Regionalverbandes Großraum Frankfurt am Main am 8. Juni in der Stadthalle Oberursel. Leider waren die Mitglieder unseres Verbandes deutlich in der Minderzahl, was außerordentlich bedauerlich war, zumal alle Mitglieder neben der Ankündigung

in der Fahrgastzeitung noch einmal persönlich angeschrieben wurden.

Es gaben uns jedoch die Geschäftsführer von VHT und HLB Hessenbus Oberursel die Ehre des Besuchs der Veranstaltung.

Der neue Fahrplan der Linie 261 ist einer der wenigen im Hochtaunuskreis, der nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 nicht nachgebessert werden musste. Welche detaillierte Vorarbeit bei der Erstellung geleistet wurde, erfuhren die gespannt lauschenden Zuhörer in über 100 Charts einer professionellen PowerPoint-Präsentation und eines amü-

santen Kurzfilmes. Im zweiten Teil der Veranstaltung wurden die Chancen einer (Wieder-)Einführung eines Schnellbusses vom Hochtaunuskreis zum Flughafen Frankfurt ausgelotet. Das Ergebnis der Kosten-Nutzen-Analyse war für einige

Verfechter dieses Projektes allerdings mehr als ernüchternd.

Eine Kurzfassung des Vortrages druckt die Fahrgastzeitung in ihrer nächsten Ausgabe ab. (*ld*)

## Starkenburg

# Ab 15. Juni hält wieder Spät-IC in Bensheim und Weinheim

## Bahn greift PRO BAHN-Forderung auf

Während im Kreis Bergstraße in Sachen Nahverkehr mehr oder weniger Stillstand herrscht, griff die Deutsche Bahn einen Vorschlag des Fahrgastverbandes Pro Bahn Starkenburg auf und lässt mit dem kleinen Fahrplanwechsel ab dem kommenden 15. Juni den von Frankfurt am Main (Abfahrt 21:54) nach Karlsruhe (Ankunft 23:22) verkehrenden IC 2177 in Bensheim (Ankunft 22:21) und Weinheim (22:32) halten. Damit sparen Fahrgäste künftig über eine halbe Stunde und profitieren von den guten Anschlüssen am Frankfurter Hauptbahnhof aus vielen Metropolen Europas und Deutschlands, z. B. ICE-Sprinter aus Berlin (Abfahrt 18:05), Brüssel (18:18 Uhr), Dresden (16:54 Uhr), Köln (20:20 Uhr), Prag (14:40), Warschau (11:35), Wien (14:40) oder vom Frankfurter Flughafen (21:32).

In Karlsruhe entsteht zudem ein komfortabler Anschluss an die CityNightLine „quasi im Schlaf“ nach Mailand (Ankunft 7.50) mit entsprechenden Verbindungen nach Italien.

Mit dieser Verbindung erschließen sich für Tages- Urlaubs- und Geschäfts-

reisende, Berufspendler sowie Politiker in den Hauptstädten Berlin und Brüssel attraktive Verbindungen an die Bergstraße, von der hoffentlich viele Kundinnen und Kunden sowie die Angeordneten regen Gebrauch machen werden.

Für den Fahrgastverband Pro Bahn ist dieser Zug ein Beleg, dass es sich für einen attraktiven Bahnverkehr einzusetzen lohnt. Der erst zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 montags und an Messetagen zur Entlastung eingesetzte IC 2390 von Stuttgart nach Frankfurt über Weinheim und Bensheim erfreut sich immer größerer Beliebtheit.

Im Nahverkehr bieten sich ebenfalls gute Perspektiven. Dies zeigt der erfreuliche Fahrgastzuwachs auf den weitgehend wieder im Zweistundentakt verkehrenden Regionalexpresszügen zwischen Frankfurt, Darmstadt und Mannheim, was Pro Bahn seit dem verheerenden Fahrplanwechsel 2002 stets gefordert hatte. Nur, muss es immer soweit kommen, dass sich das Angebot erst verschlechtert? Dadurch wird viel Porzellan zerschlagen und Fahrgastpotenziale verschlafen. Natürlich wurde durch diese

Expresszüge der Fahrplan an der Bergstraße an anderen Stellen ausgedünnt. Damit muss Schluss sein. Landrat Wilkes versprach 2004 einen attraktiven Nahverkehr an der Bergstraße im 30-Minuten-Takt für das Jahr 2010. Er weiß genau, dass dies Erfolg versprechend ist. Die Bürgermeister im Neckartal können

davon ein Lied singen, ebenso die in der Pfalz, wo die S-Bahn trotz fast gleichbleibenden Angebots die Fahrgäste mit ihrer Qualität so überzeugt, dass sie dies mit einer 40 %-igen Zunahme honorieren. Nur warum ist seither im Kreis Bergstraße so gut wie nichts passiert? *(Peter Endemann)*

## Starkenburg

# Straßenbahn fährt wieder nach Arheilgen

## Erster Bauabschnitt beendet

Am 22. Juni 2009 wurde mit rund einem halben Jahr Verzögerung die Straßenbahnstrecke in den Darmstädter Vorort Arheilgen wieder in Betrieb genommen. Überschattet wurde der Bau von diversen Pannen und Fehlkalkulationen seitens der Stadt Darmstadt, so dass die positiven Seiten der Umbaumaßnahmen bei vielen Bürgern einen faden Beigeschmack hinterlassen haben. So mußten zuletzt noch mehrere Bahnsteige umgebaut werden, da sie sonst nicht problemlos von allen Straßenbahntypen bedient werden konnten. Insgesamt hat der Ortskern eine deutliche Aufwertung erhalten, das bisherige wilde Parken am Straßenrand wurde durch geordnete Parkbuchten ersetzt. Viele Bäume geben der Frankfurter Landstraße nun einen kleinen Alleencharakter.

Aufgrund des vorhandenen Straßenquerschnitts konnte das Gleis nicht immer auf einem getrennten Bahnkörper angelegt werden. Im Regelfall sind solche Konstruktionen (leider) nicht mehr zuschussfähig. Man konnte das Problem in Arheilgen dadurch umgehen, dass durch eine geschickte Signalschaltung

(die sicher noch in den Wochen nach der Inbetriebnahme optimiert werden muss) die Straßenbahn letztlich genauso schnell vorankommt wie auf einem abgetrennten Gleiskörper.

## Taktverdichtung

Am 20. Juni wurde mit einem kleinen, recht dürftigen Fest und kostenlosen Pendelfahrten die Wiederinbetriebnahme gefeiert. Gegenüber dem früheren Zustand ist die Strecke nun durchgehend zweigleisig gestaltet. Damit kann neben der Stammlinie 7/8 nun auch in den Spitzenverkehrszeiten die Linie 6 nach Arheilgen fahren und somit einen angenäherten 7,5-Minuten-Takt für die Fahrgäste herstellen. Die während der Bauzeit zum Merck verlängerten Buslinien A, WX und 662 sind auf ihre alten Linienwege zurückgekehrt und enden wieder an der Hofgasse. Für die meisten Arheilger endet damit der Umsteigezwang, um nach Darmstadt zu gelangen. Zugleich demonstrierte der Busersatzverkehr eindrucksvoll, dass eine Straßenbahnanbindung nicht zu ersetzen ist. So gab es vor

Baubeginn immer wieder Forderungen einer lokalen Interessengemeinschaft, die Straßenbahn ganz einzustellen, da Arheilgen viel besser mit dem Bus zu erreichen sei. Die gesunkenen Fahrgastzahlen und der mit dem Ersatzverkehr verbundene Aufwand wird den meisten Fahrgästen hoffentlich lange genug im Gedächtnis bleiben, um künftig solchen Einzelmeinungen widersprechen zu können.

Wieder einmal neu geordnet wurde der Linienweg der Linie AH. Vom ursprünglichen Ziel, die Hardt-Siedlung im Arheilger Osten anzubinden, ist man inzwischen vollständig abgerückt. Der Bus endet nun am Thomas-Mann-Platz. Im Westen hingegen wurde die Linie nach Fertigstellung der Straße bis zum Arheilger Bahnhof verlängert. Die S-Bahn-Station ist damit nun an zwei Buslinien, A und AH angebunden.



*Wiedereröffnung der Straßenbahnlinie am 20.6.2009 mit dem "Feurigen Elias". Die Strecke war ursprünglich 1890 als Dampfstraßenbahn in Betrieb genommen worden. (Foto: hk)*

Die Endstation Hofgasse wurde provisorisch umgebaut. Ursprünglich sollte die alte Wendeschleife bis zur Fertigstellung der Verlängerung an den Arheilger Nordrand genutzt werden. Durch den Bau eines Supermarkts wird das Areal

allerdings benötigt, so dass eine kleinere Schleife angelegt wurde. Dem Charakter des Provisoriums entsprechend ist nur eine kleine Wartehalle aufgestellt und es sind nur wenige Sitzplätze vorhanden.

### **Weiterbau läßt auf sich warten**

Man darf hoffen, dass die Wendeschleife nicht eines der Provisorien wird, die bekanntlich am längsten halten, denn der Bau der Verlängerung steht weiterhin in den Sternen. Im Rahmen des ersten Bauabschnitts sind zwar bereits die ersten Meter der Straßenbahnverlängerung gebaut worden, dies betrifft aber nur die Kreuzung an der Hofgasse. Bei der Stadt rechnet man derzeit damit, im Spätsommer den Förderbescheid für den zweiten Bauabschnitt seitens des Landes zu erhalten. Angedenk ähnlicher Aussagen zu früheren Terminen kann man diese Wünsche leider schon fast in die Kategorie "Die Hoffnung stirbt zuletzt" einordnen. Hier zeigt sich wieder einmal der große Nachteil des Deutschen Planungsverfahrens gegenüber der französischen Version: Das Erlangen des Baurechts heißt hierzulande noch lange nicht, dass, ob überhaupt und in welcher Höhe Fördermittel fließen. Hingegen ist in Frankreich mit der Bescheinigung des öffentlichen Nutzens (vergleichbar mit der Nutzen-Kosten-Untersuchung in Deutschland) automatisch klar, dass die Fördermittel fließen. Damit kann sich eine Kommune darauf verlassen, daß sie die für den Bau benötigten Zuschüsse auch erhält. Umgekehrt, wie hier im Falle Hessens, muß der Aufgabenträger trotz Baurechts bangen, dass ein selbstherrlicher Landesfürst, der ausschließlich den Autoverkehr im Auge hat, Mittel nach eigenem Ermessen um-

verteilen oder der Anweisung zumindest zeitlich verzögern kann.

Der zweite Bauabschnitt, die Verlängerung der Strecke, wurde trotz der Wid-

rigkeiten begonnen. Die Stadt läßt vorbereitende Arbeiten, wie z. B. Kartierung und Verlegung unbekannter Kabel und Kanäle ausführen. (hk)

## Rhein-Neckar

# Krebsbachtalbahn wird stillgelegt

## Keine Züge mehr von Neckarbischofsheim nach Hüffenhardt

Am 31. Juli 2009 wird der letzte Dieseltriebwagen auf der Krebsbachtalbahn von Neckarbischofsheim nach Hüffenhardt im Kraichgau fahren. So will es die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, die zu diesem Datum sämtliche Leistungen auf der 17 Kilometer langen Nebenstrecke abbestellt hat. Schon vor zwei Jahren war der Betrieb erheblich ausgedünnt und auf zwei Zugpaare von Montag bis Freitag reduziert worden.



*MAN-Schienenbus im Endbahnhof Hüffenhardt (Foto: Ulrich Klumpp)*

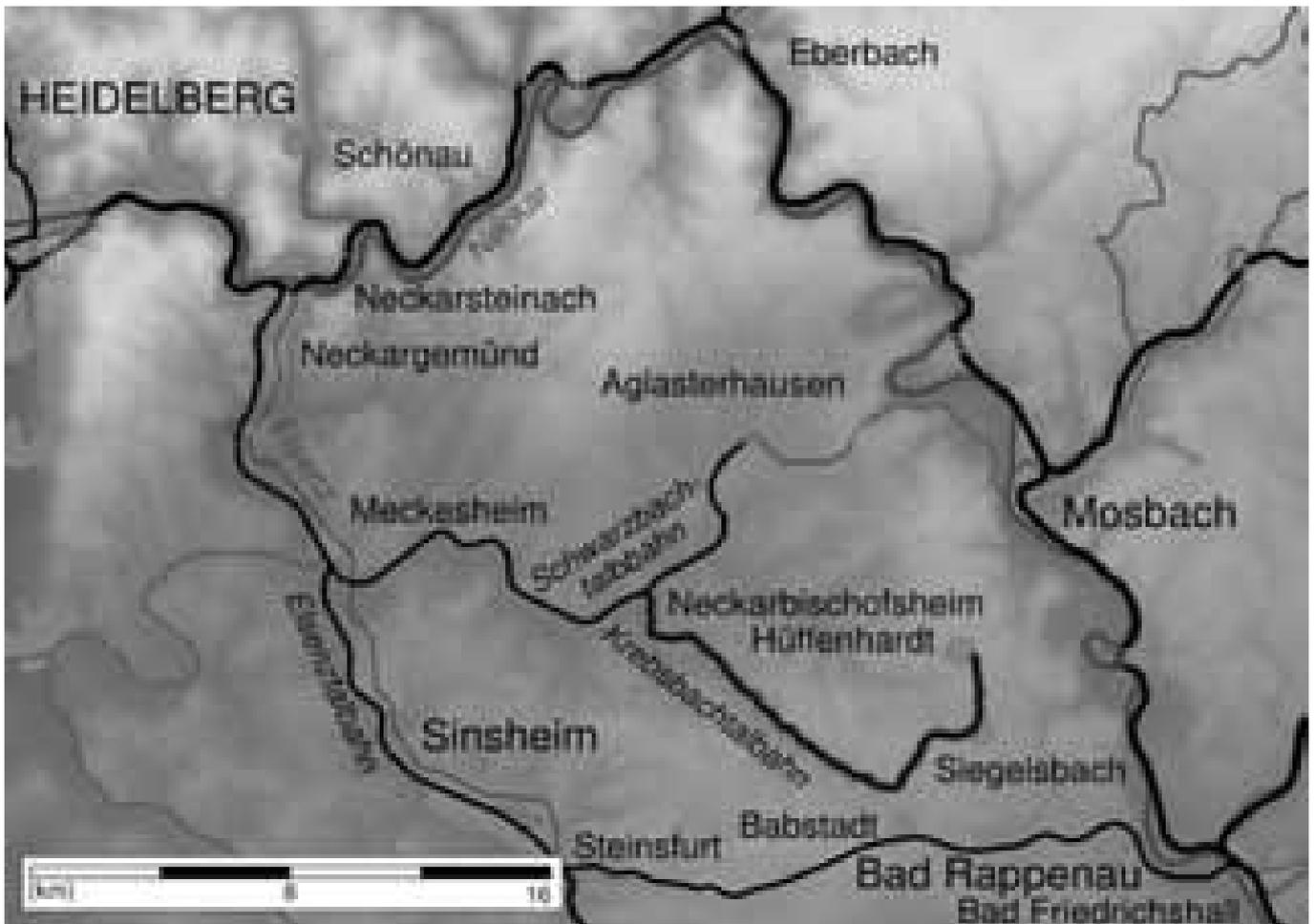
Die Krebsbachtalbahn ist ein Opfer der S-Bahn Rhein-Neckar, die im Dezember mit einer neuen Linie von Heidelberg nach Aglasterhausen und Eppingen erweitert werden soll. Wegen der Elektrifizierung der Strecke von Meckesheim über Neckarbischofsheim (wo die Krebs-

bachtalbahn abzweigt) nach Aglasterhausen wird die 1902 eröffnete Strecke jedoch zu einer Insel mit Dieselbetrieb, der sich angeblich nicht mehr lohne. Da die Mosbacher Lokomotivenfabrik Gmeiner, die erst 2008 einen Zweigbetrieb am Bahnhof Neckarbischofsheim Nord eröffnete, die Bahnlinie zukünftig als Teststrecke nutzen will, ist eine Wiederinbetriebnahme für den Personenverkehr, zumindest im Museumsbetrieb, nicht ganz ausgeschlossen.



*Für Eisenbahnfreunde nett, im täglichen Betrieb aber kaum zur Kundengewinnung geeignet: Die MAN-Schienenbusse und NE81-Triebwagen prägen den Betrieb auf den SWEG-Strecken. (Foto: hk)*

Maßgeblich für den Bau der Strecke vor über 100 Jahren hatte sich die Stadt Neckarbischofsheim eingesetzt, die rund drei Kilometer von der Strecke Meckes-



Karte der Bahnstrecken im Kraichgau (Grafik: kjunix)

heim – Neckarelz der Badischen Staatsbahn entfernt lag. Da mit der 17 Kilometer langen Strecke auch Kalkbrüche erschlossen werden konnten, entschied sich die Badische Staatsregierung schließlich für den Bau und den Betrieb durch eine private Gesellschaft. Das erwartete Verkehrsaufkommen blieb jedoch weit hinter den Erwartungen zurück, sodass die Privatbahn die Strecke schon 1927 wieder stilllegen wollte. Um dies zu verhindern wurde vereinbart, dass der Staat die finanziellen Verluste des privaten Betreibers ausgleichen sollte.

Der Güterverkehr erlebte erst nach 1940 einen Aufschwung, als bei Siegelbach ein Munitionsdepot eröffnet wurde, das später von der Bundeswehr übernommen wurde und militärischen Transporte über die Bahn abwickelte. Die Be-

förderungszahlen im Personenverkehr stagnierten jedoch weiter.

Nachdem die Strecke Meckesheim – Neckarelz, von der die Krebsbachtalbahn abzweigt, 1945 durch die Sprengung einer Neckarbrücke unterbrochen und der Abschnitt hinter Aglasterhausen 1971 stillgelegt worden war, liebäugelte die Deutsche Bundesbahn mit der Stilllegung dieser Strecke. Dies hätte jedoch einen Inselbetrieb durch die inzwischen von der Südwestdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (SWEG) betriebenen Strecke bedeutet. Deshalb übernahm die SWEG 1982 auch die Bundesbahnstrecke von Aglasterhausen nach Meckesheim. Dies wurde damals als erste Übernahme einer Bundesbahnstrecke durch eine Privatbahn gefeiert. Um den Personenverkehr zu steigern, bot die SWEG auch durch-

gehende Züge von Aglasterhausen nach Heidelberg an, die jedoch später wieder eingestellt wurden. Schlechte Anschlüsse in Neckarbischofsheim Nord führten außerdem dazu, dass die Krebsbachtalbahn immer weniger genutzt wurde. Da die Bundeswehr ihr Depot in Siegelsbach im Zuge der Ost-West-Abrüstung in den 90er Jahre schloss, sank das Frachtaufkommen um 90 Prozent.

Um die Erweiterung der S-Bahn Rhein-Neckar in den Kraichgau rentabel zu machen, wurde die Strecke Meckes-

heim – Aglasterhausen wieder von der DB übernommen und elektrifiziert. Zum Fahrplanwechsel im Dezember soll der S-Bahn-Betrieb beginnen. Das bedeutet nun das endgültige Aus des Personenverkehrs auf der Krebsbachtalbahn, nachdem das Fahrten-Angebot schon 2007 auf zwei Zugpaare für den Schülerverkehr von Montag bis Freitag reduziert wurde. Am Freitag, den 31. Juli 2009 sollen die letzten Regel-Dieseltriebwagen fahren. (wb)



*Die komplette Ost-West-Strecke des Meterspur-Netzes im Rhein-Neckar-Delta durchquert auch in diesem Sommer wieder der RNV-Express. An jedem Sonn- und Feiertag fährt er fünf Mal von Heidelberg am Rande des Odenwalds über Mannheim – Ludwigshafen nach Bad Dürkheim am Rande des Pfälzer Waldes und zurück für Ausflügler. Der Express-Zug legt die Strecke in nur einer Stunde und 22 Minuten zurück, weil er nur an wichtigen Haltestellen Station macht. „Im vergangenen Jahr haben über 13.000 Fahrgäste das neue Angebot genutzt,“ erläuterte Martin in der Beek, technischer Geschäftsführer der Rhein-Neckar Verkehrs GmbH (RNV), „für uns ist das Konzept für den Ausflugsverbindungen durch die Metropolregion erfolgreich aufgegangen, so dass wir nun zusätzliche Verbindungen eingeplant haben.“ (wb/Foto in Bad Dürkheim: RNV)*

Rhein-Neckar**PRO BAHN fordert Schienenausbau****Gegen Stau auf der Strecke Mannheim – Heidelberg**

Die S-Bahn Rhein-Neckar ist eine Erfolgsgeschichte – aber es droht ihr in den kommenden Jahren ein zunehmender Engpass. Der Abschnitt Heidelberg-Mannheim-Ludwigshafen ist das Herzstück der S-Bahn Rhein-Neckar und verbindet allein in diesen drei Städten mehr als 600.000 Einwohner, also mehr als etwa in Stuttgart leben. Doch während die S-Bahn im Großraum Stuttgart auf mehreren Strecken eigene Gleise hat, gibt es derzeit nur jeweils ein Gleis je Richtung für den Personenverkehr zwischen Mannheim und Heidelberg, das neben dem S-Bahn-Verkehr auch den Regionalexpress-Verkehr, den IC-Verkehr und gelegentlich am Rangierbahnhof vorbeifahrende Güterzüge aufnehmen muss. Darauf weisen die Regionalverbände Rhein-Neckar des VCD (Verkehrsclub Deutschland) und des Fahrgastverbandes PRO BAHN hin.

Für die beschlossenen S-Bahn-Erweiterungen bis 2015 sind jedoch mindestens drei Gleise erforderlich, um das höhere Zugaufkommen dann bewältigen zu können. So müssen voraussichtlich die beiden neuen S-Bahn-Linien aus Richtung Aglasterhausen bzw. Eppingen, die im Dezember 2009 ihren Betrieb aufnehmen sollen, im Heidelberger Hauptbahnhof enden, weil die Strecke nach Mannheim bereits voll ausgelastet ist. Den Engpass zwischen Mannheim und Heidelberg verschärft in Mannheim-Friedrichsfeld zusätzlich der von Mannheim aus ebenerdig kreuzende Abzweig in Richtung Weinheim – Darmstadt so-

wie die Güterzug-Ausfahrt aus dem Rangierbahnhof.

Geplant ist bisher jedoch nur ein teilweise dreigleisiger Ausbau zwischen Mannheim und Heidelberg. Abschnittsweise soll es bei den derzeitigen zwei Gleisen bleiben. „Das ist natürlich unzureichend,“ ärgert sich Wolfgang Preuß, Vorstandsmitglied im VCD Rhein-Neckar. Vielen Fahrgästen geht die häufige Ansage „Der vor uns liegende Streckenabschnitt ist noch durch einen anderen Zug belegt. Wir setzen unsere Fahrt in Kürze fort“, bereits heute auf die Nerven.

Die Vorteile des viergleisigen Ausbaus mit zwei separaten S-Bahn-Gleisen im Überblick:

1. Fester 10-Minuten-Takt im Kernbereich: nur mit zwei eigenen S-Bahn-Gleisen lässt sich ein fester und damit attraktiver S-Bahn-10-Minuten-Takt zwischen den Großstädten Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg erzielen.
2. Weniger Verspätungen: Bei vier Gleisen verringert sich die Gefahr, dass sich eine Verspätung auf einem Außenast im Kernbereich weiter erhöht.
3. Kürzere Fahrzeiten: Vier Gleise erfordern weniger Fahrzeitpuffer und führen damit zu einer höheren Durchschnittsgeschwindigkeit.
4. Ungestörter S-Bahn-Verkehr: Der Zuwachs an Leistungsfähigkeit durch ein viertes gegenüber einem dritten Gleis ist wesentlich höher als der von einem dritten Gleis gegenüber zwei Gleisen. Daher ist eine echte Entmischung von

Nahverkehr und Schnellverkehr erst bei vier Gleisen möglich, bei drei Gleisen nur eingeschränkt

5. Geringere Baustellen-Empfindlichkeit: Bei vier Gleisen ist die baustellenbedingte Sperrung eines Gleises deutlich weniger betriebswirksam als bei drei Gleisen.

Das Problem ist natürlich den verantwortlichen Planern in der Region und bei der Bahn bekannt. „Strittig ist jedoch offensichtlich nach wie vor die Finanzierung,“ meint Michael Löwe von PRO

BAHN Rhein-Neckar. Dies sei der Hauptgrund, warum die vollständige Inbetriebnahme der 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar von 2007 über 2010 und 2012 auf 2015 verschoben wurde. Und selbst der Termin 2015 wackele inzwischen.

VCD und PRO BAHN fordern daher alle politisch Verantwortlichen in der Region auf, sich für einen viergleisigen Ausbau zwischen Mannheim und Heidelberg stark zu machen. (*Michael Löwe*)

### Ausflugstipps

## Sommerferien auf der Schiene

Interessante Ziele rund um das Thema Eisenbahn

Sommerferien muss nicht nur sonniger Süden heißen. Auch in der Region gibt es interessante Ferienzele, die alle mit der Bahn erreichbar sind – und die auch oft etwas mit dem Thema Schiene zu tun haben. Die Redaktion der „Fahrgastzeitung“ hat einige interessante Ziele ausgewählt und stellt sie hier vor. Alle Angaben wurden nach besten Wissen zusammengestellt, wir übernehmen aber für die Richtigkeit keine Gewähr.

### Nordhessen

#### **Straßenbahnmuseum Kassel**

Historische Fahrscheine, Uniformen, Exponate und Fotos aus 132 Jahren Kasseler Straßenbahngeschichte bietet das Museum an jedem ersten Samstag im Monat. An den Öffnungstagen fährt eine historische Straßenbahn vom Museum

durch die Kasseler Innenstadt. Öffnungszeiten: 4.7., 1.8., 5.9.; 10.30-16.30 Uhr. KVV-Betriebshof Sandershäuser Straße, ab Kassel Hbf/Kassel-Wilhelmshöhe mit RegioTram 9.

Info: [www.heckenreiter.de/museum](http://www.heckenreiter.de/museum)



## Bergbau Museum Borken

Wer von Süden auf der Main-Weser-Bahn in Richtung Kassel fährt sieht noch vor der Einfahrt in den Bahnhof Borken im Schwalm-Eder-Kreis ein riesiges, 3,5 Hektar großes Freiluft-Ausstellungsgelände mit alten Lokomotiven und Transportwagen, Schaufelbaggern und anderem Gerät aus der Bergbaugeschichte, das Außengelände des Hessischen Bergbau Museums. Ergänzt wird der Außenbereich durch einen Museumbau in der Innenstadt, das 400 Jahre hessische Bergbaugeschichte in der Innenstadt dokumentiert und einen Besucherstollen. Für Kinder von 6 bis 14 Jahren sind be-

sonders gestaltete „Spielerische Erfahrungsbereiche“ und Experimentalwerkstätten vorhanden, in denen sie altersgerecht und erlebnisorientiert auf eine Entdeckungsreise durch die Geschichte der Kohle & Energie gehen können. Wer mehr an Natur als an Technik interessiert ist, kann den Borkener See besuchen. Dort wurde früher einmal Braunkohle über Tage abgebaut, heute ist es Naturschutzgebiet.

Für Wander- und Radfahrfreunde gibt es einen ein 32 Kilometer langen Braunkohlerundweg. Er verbindet die Museumsstandorte, das Seenland und 20 ehemalige Betriebsstandorte.



*Transportzug im Themenpark des Bergbaumuseums Borken (Fotos: Axel Hindemith)*

Öffnungszeiten: Dienstag bis Samstag 14-17 Uhr, sonntags bereits ab 12 Uhr. Montags geschlossen.

Anfahrt: Von Frankfurt mit RE oder IC bis Treysa, dort Umstieg in die Regio-

Tram bis Borken (Hessen), ab Kassel mit RegioTram 9. Info:

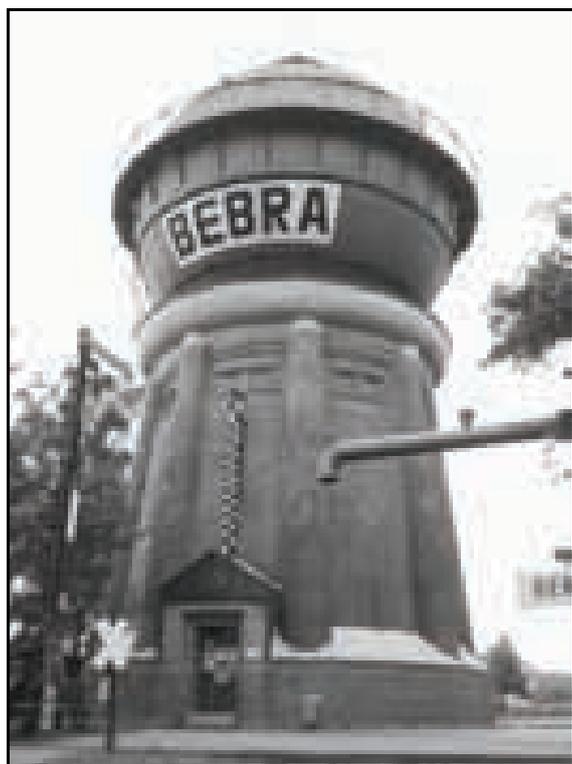
[www.braunkohle-bergbaumuseum.de](http://www.braunkohle-bergbaumuseum.de)

## Osthessen

### **Bebra: Wasserturm Express**

Das Museum im ehemaligen Wasserturm auf dem Bahngelände zeigt die Geschichte des Eisenbahn-Knotenpunktes Bebra mit einer kompletten historischen Fahrkartenausgabe, einem Fahrdienstleiterplatz sowie Exponaten aus der Fernmelde- und Signaltechnik. Direkt neben dem Wasserturm daneben befindet sich eine 1,6 Km lange 600 Millimeter Schmalspurbahnstrecke.

Öffnungszeiten und Fahrbetrieb: An den Sonntagen 5.7., 2.8., 6. und 27.9. 10 bis 17 Uhr. Anfahrt: Von Kassel und Fulda mit Cantus, einige IC halten auch in Bebra. Info: [www.ef-bebra.de](http://www.ef-bebra.de)



*Wasserturm Bebra (Foto Klaus Jespe)*

### **Dampfkleinbahn Bad Orb**

Ursprünglich wurde die Bad Orber Kleinbahn als Normalspur-Strecke er-

richtet, um den aufstrebenden Kurort mit der 6,5 Kilometer entfernten Hauptbahn bei Wächtersbach zu verbinden. 1995 wurde sie nach einem schweren Unfall an einem Bahnübergang stillgelegt, zumal die Betreiber, die Kreiswerke Bad Orb, die zusätzlichen Betriebskosten nicht mehr tragen wollten. Nach einem fehlgeschlagenen Versuch, die Strecke in Normalspur zu reaktivieren, fanden sich Eisenbahnfreunde, die die Schienen umspurten und seit 2001 an Sonn- und Feiertagen einen Dampfzugbetrieb durchführen.



*(Foto: Stadt Bad Orb)*

Fahrten bis 25. Oktober sonn- und feiertags (nicht 3.10!), Wächtersbach ab 11.50, 14.25 und 16.25.

Anfahrt: Wächtersbach ist von Frankfurt und Fulda mit RB und RE erreichbar.

Info: [www.bad-orb.de](http://www.bad-orb.de)

## Mittelhessen

### **Lahntalbahn**

Nicht nur für Bahn-Enthusiasten, auch für Wanderer, Radfahrer und Paddler ist das Lahntal und die Lahntalbahn ein lohnendes Ziel im Sommer. An einigen Stellen ist das Flußtal so eng, dass dort nicht einmal Autofahrer hinkommen. Für Radfahrer gibt es in der Sommersaison sonntags zusätzliche Züge: Ab

Gießen um 9.23, 12.34, 13.23 und 15.23 Uhr, ab Limburg 10.50, 14.50, 16.54 und 18.54 Uhr. Besonders reizvoll ist es, die Lahn mit dem Kanu zu erkunden. Zu den vielen Attraktionen des Flusses zählen

kleinere Stromschnelle, Bootsruichen und selbst zu bedienende Schleusen. Aufsehererregend ist auch eine Fahrt durch den einzigen Schiffstunnel Deutschlands in Weilburg.



*Lahntalbahn bei Runkel, links die Burg. (Foto: WikiRail)*

Anfahrt zur Lahntalbahn über Gießen: IC- und RE-Züge von Kassel und Frankfurt; über Limburg: RB von Frankfurt und Vectus von Wiesbaden.

Der RMV bietet ein besonderes „Kanu-Ticket“ für kombinierte Bahn/Kanu-Fahrten in Zusammenarbeit mit Kanu-Verleihern an der Lahn an. Es kostet 2,80 Euro pro Person und kann beim Leihen des Kanus jeweils mit erworben werden.

Info: [www.rmv.de](http://www.rmv.de)

### Großraum Frankfurt

#### **Nassauische Touristik-Bahn**

Auch in diesem Sommer wieder fährt die Museumsbahn an jedem ersten Sonntag im Monat jeweils von Wiesbaden-Dotzheim (Abfahrt dort ist jeweils um 10, 12, 14 und 16 Uhr) bis zum Haltepunkt "Eiserne Hand". Eine Weiterfahrt bis nach Bad Schwalbach ist derzeit nicht

möglich, da ein Bahnübergang in Hahn-Wehen derzeit nicht befahrbar ist.

Info: <http://www.aartalbahn.de>

### Starkenburg

#### **Eisenbahnmuseum Kranichstein**

Jeden Mittwoch und Sonntag jeweils von 10 bis 16 ist in der Sommersaison das Eisenbahnmuseum in Darmstadt Kranichstein geöffnet. Seit über 30 Jahren engagiert sich ein Kreis von Eisenbahn-Enthusiasten ehrenamtlich, um über 40 Lokomotiven und über 150 Wagen in Schuss zu halten und dem Publikum zu präsentieren. An bestimmten Tagen findet ein Fahrbetrieb auf der vereinseigenen Strecke von Darmstadt Ost zum Besunger Forsthaus statt.

Anfahrt: Mit RB ab Darmstadt Hbf oder mit Straßenbahnlinien 4 und 5.

Info: [www.museumsbahn.de](http://www.museumsbahn.de)

Rhein-Neckar**Der Bundenthaler**

Zum Wandern im Dahner Felsenland in der Südpfalz lädt jeden Sonntag im Sommer der „Bundenthaler“ ein, der direkt ab Mannheim (ab 8.48 Uhr) bzw. ab Karlsruhe (10.17 Uhr) nach Bundenthal-Rumbach fährt. Zwischen Hinterweidenthal Ost und der Zielstationen wird die Bahnstrecke nur an Sonntagen im Ausflugsverkehr befahren.

Info: [www.vrn.de](http://www.vrn.de)

**Stumpfwaldbahn Ramsen**

Immer am Sonn- und Feiertagen werden die Züge der Eisbachtalbahn von Frankenthal nach Ramsen in der Pfalz bis zum Erholungsgebiet Eiswoog verlängert. Neben Wanderungen in der Umgebungen des tieftemperierten Waldsees lockt in der Sommersaison auch die Stumpfwaldbahn, die ihre Endstation am See hat. Die 600 Millimeter Feldbahn hat

ihre Strecke vor zwei Jahren bis an den Ortsrand der ungefähr vier Kilometer entfernten Gemeinde Ramsen erweitert. Dort entstand Anfang Juni auch ein kleines Betriebswerk.

Anfahrt: Die Eisbachtalbahn beginnt/endet in Frankenthal Hbf, der über Mannheim oder von Frankfurt aus über Mainz/Worms erreichbar ist.

Info: [www.stumpfwaldbahn.de](http://www.stumpfwaldbahn.de) (*wb*)



*Endstation Eiswoog  
(Foto: Stumpfwaldbahn)*



*In Bundenthal-Rumbach kann man vor der Rückfahrt durch das Dahner Felsenland in die Ausflugsstätte im Bahnhofsgebäude einkehren. (Foto: hk)*

# PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten

## PRO BAHN e. V. Hauptstadtbüro

Friedrichstr. 95 (PB 98)

10117 Berlin

Tel.: (030) 2018 1742

Fax: (030) 2017 9967

www.pro-bahn.de

### Für Adressänderungen:

E-mail: mitgliederservice@pro-bahn.de

## PRO BAHN Landesverband Hessen e. V.

Postfach 11 14 16

60049 Frankfurt a.M.

www.pro-bahn.de/hessen

## Ansprechpartner für Radio und Fernsehen

Dr. Martin Schmidt

Tel./Fax (0 69) 37 56 24 88

tagesüber Tel. (0 69) 7 98 - 2 91 71

E-mail: m.schmidt@chemie.uni-frankfurt.de

## PRO BAHN in Nordhessen

Hermann Hoffmann

Am Juliusstein 18

34130 Kassel

Tel. (0 5 61) 6 71 79

e-mail: hhoffma@freenet.de

## PRO BAHN in Mittelhessen

Nils Kahl

Nieder Weisel, Butzbacher Straße 31

35510 Butzbach

Tel. (0 60 33) 92 44 11

E-mail: nils@nilskahl.de

## PRO BAHN in Osthessen

Thomas Bayer

Roter Weg 5

36163 Poppenhausen

Tel./Fax: (0 66 58) 91 86 03

E-mail: thomas.bayer-poppenhausen@t-online.de

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

Regionalvorsitzender Helmut Lind

Holzweg 17

61440 Oberursel

Tel. (0 61 71) 46 28

E-mail: info@frankfurt.pro-bahn.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) 5 85 62 63

E-Mail: pb-rhein-neckar@arcor.de

www.pro-bahn.de/rhein-neckar

## Bankverbindung (Spendenkonto):

Landesverband Hessen e. V.: Konto 695831-605 bei der Postbank Ffm (BLZ 500 100 60); Kontoinhaber Holger Kötting

Landesverband Baden-Württemberg e. V.: Konto 2035261 bei der Volksbank Pforzheim (BLZ 666 900 00)

Regionalverband Großraum Frankfurt e. V.: Konto 1113091 bei der Sparda-Bank Frankfurt (BLZ 500 905 00)

Regionalverband Starkenburg e. V.: Konto 571300 bei der Volksbank Darmstadt (BLZ 508 900 00)

**Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!**

## PRO BAHN - Termine

### Allgemeine Termine:

Sa, 1.8. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft März-April.  
Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken  
(s. S. 2).

### PRO BAHN in Nordhessen:

Jeden letzten Mittwoch im Monat, 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmsstraße 2,  
Kassel

### Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.:

Mo, 6.7. 18.30 Uhr: Regionalmitgliederversammlung des RV Frankfurt im Bürgerhaus  
Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 2 (5 Fußminuten vom Hbf Südseite)

Kein fester Termin im August – es ist eine Exkursion zu verkehrstechnisch interessanten  
Orten vorgesehen. Bitte informieren Sie sich auf der Homepage des Regional-  
verbands oder telefonisch.

Mo, 7.9. 18.30 Uhr: Monatstreff im Bürgerhaus Gutleut, Raum 2

### Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi, 22.7. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereins-  
gaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie (Dornheimer Weg 27, Darmstadt,  
15 min Fußweg ab Hauptbahnhof oder mit Linie F bis Hst. Rodensteiner Weg)  
(18.30-19 Uhr: informeller Teil, 19-21 Uhr: Tagesordnung)

Mi, 26.8. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereins-  
gaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie

### Regionalverband Rhein-Neckar:

Do, 16.7. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Umwelt-  
zentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

Im August kein Monatstreffen wegen der Sommerferien.

