

PRO BAHN Hessen



Fahrgastzeitung

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

Nr. 71

November – Dezember 2008



Lückenschluss Frankenberg	S. 5
Neuer Haltepunkt Schwalbach Nord	S. 18
Spezial: Draisinenstrecken	S. 21

Titelbild: Am 31. Oktober 2008 wurde auf der RMV-Linie S3 der neue Haltepunkt Schwalbach Nord eröffnet. Näheres dazu im Heft. (Foto: W. Staub)

Rückseite: Der ehemalige Bahnhof Lustadt der Strecke Germersheim-Landau mit Aufenthaltsplattform für Fahrraddraisinen. (Foto: A. Fist)

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 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, Küferstr. 30, 65931 Frankfurt am Main,
Tel/Fax: (0 69) 37 56 24 88. E-mail: 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

Mittelhessen: Nils Kahl, Nieder Weisel, Butzbacher Str. 31, 35510 Butzbach, Tel. (0 60 33) 92 44 11, E-mail: 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

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

Starkenburg: Holger Kötting, Am Karlshof 12, 64287 Darmstadt, E-Mail: 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

Redaktionsschluss für diese Ausgabe: 1.10.2008 (Heft November – Dezember 2008)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.12.2008 (Heft Januar – Februar 2009)

Die Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen ist auch online über www.pro-bahn.de/hessen erhältlich.

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

Lückenschluss Frankenberg-Korbach – eine unendliche Geschichte.....	4
Kassel: Sozialticket – Bürgerticket – Studententicket.....	5
Kassel: Straßenbahnverlängerung nach Fuldata-Ihringshausen	6

Mittelhessen

Ein Abend im August	7
Marburgs OB kämpft für Intercity.....	8
Ist die DB AG regulierbar?.....	9

Großraum Frankfurt am Main

Heiliger St. Florian	10
Vandalismus ausbremsen – aber wie?	11
Kennen Sie Langenselbold?.....	13
Neuer Haltepunkt Schwalbach Nord	17

Starkenburg

Pfungstadtbahn verzögert sich weiter.....	17
Letzte Etappe der Odenwaldbahnmodernisierung	18
Verlängerung der Straßenbahnlinie 8	19

Rhein-Neckar

Nie wieder Züge auf der Überwaldbahn?.....	20
Offenen Auges ins finanzielle Abenteuer.....	21
Draisinenstrecken in Deutschland	22
Weniger Fernzüge über Heidelberg.....	26

Buchtipp

Abschied vom Schienengüterverkehr	27
---	----

Das allerletzte

Das Leben in vollen Zügen genießen	29
PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten.....	30
PRO BAHN - Termine.....	31

Nordhessen

Lückenschluss Frankenberg-Korbach – eine unendliche Geschichte

Wieder Hoffnung nach Landtagsbeschluss vom 25.9.2008

Seit Jahren blicken Eisenbahnfreunde besorgt auf die gut 30 km lange Schienenverbindung zwischen Frankenberg und Korbach Süd. Oft berichtete die Fahrgastzeitung hierüber: FGZ Nr. 65, Seite 4 ; Nr. 64, S. 7+ 8 ; Nr. 61, S. 5 und Nr. 57 , S. 8. Die Kurhessenbahn betreibt den Schienenverkehr Kassel–Korbach–Brilon Wald und Marburg–Frankenberg. Ein Lückenschluss Frankenberg–Korbach in der reizvollen Nationalparklandschaft könnte Fahrplangestaltung und Triebwageneinsatz für die Kurhessenbahn erleichtern und bei Durchbindung zwischen Frankfurt/Marburg einerseits und Ruhrgebiet andererseits die Fahrgastzahlen erhöhen. In den letzten Jahren bot die Kurhessenbahn Sonderfahrten mit dem Triebwagen der Baureihe 628 zwischen Frankenberg und Battenberg/Auhhammer sowie zwischen Frankenberg und Herzhausen/Edersee an. Edertal-Radwanderer machten hiervon gerne Gebrauch.

Laut Pressemitteilung vom 6. September 2008 denkt die Kurhessenbahn über ein Stilllegungsverfahren zwischen Frankenberg und Herzhausen ab Januar 2009 nach. Nun ist ein Verein für Dampflokfahrten im Gespräch, damit das Nationalparkmuseum bei Herzhausen auch weiterhin auf der Schiene erreicht werden kann. Ebenfalls Anfang September hat die Fraktion der Grünen im hessischen Landtag die Reaktivierung der Eisenbahn zwischen Frankenberg und Kor-

bach erneut auf die Tagesordnung gebracht. Die Grünen fordern, dass das Land die Bahnlinie zwischen Frankenberg und Herzhausen so weit in Stand setzt, dass dort im nächsten Jahr ein regelmäßiger Eisenbahnverkehr stattfinden kann. Außerdem solle das Land Geld für den Schienenverkehr nach Herzhausen zuschießen. "Mit der Reaktivierung der Bahn nach Herzhausen erschließen wir das Infozentrum und den Nationalpark für Bahnreisende aus dem südhessischen Ballungsraum", erläutert Grünen-Landesvorsitzende Kordula Schulz-Asche. Sie erinnert auch daran, dass nur mit dem Bahnanschluss der Nationalpark in die Werbekampagne "Fahrtziel Natur" der Bahn und der großen Umweltverbände komme. "Die gesamte Region würde von dieser internationalen Vermarktung profitieren", erklärt Schulz-Asche. In vielen Bahnhöfen fällt die Werbung "Fahrtziel Natur" auf: Nationalpark Sächsische Schweiz, Nationalpark Berchtesgaden, Nationalpark Vorpommersche Boddenlandschaft. Diese Nationalparke werden auf der Schiene erreicht. Und der Nationalpark Kellerwald-Edersee? Langfristig fordern die Grünen, auch die 11 km zwischen Korbach Süd und Herzhausen zu reaktivieren. "Nur eine durchgehende und gut ausgebaute Schienenverbindung nach Marburg macht die Bahn wirklich attraktiv", betont der Korbacher Grünen-Kreistagsabgeordnete Daniel May. Dies gelte für den Tourismus, da dann auch

Reisende aus dem Raum Kassel und aus dem Ballungsraum Rhein-Ruhr den Nationalpark auf der Schiene erreichen könnten. Zudem würde eine durchgehende Bahn Korbach–Marburg den öffentlichen Nahverkehr aufwerten und eine Alternative zum Auto bedeuten.

Durchgehende Linie – auch für den Güterverkehr

Neben einem Mehr an Fahrgästen würde die Bahn auch dadurch wirtschaftlicher, indem aus zwei Stichbahnen (Brilon–Korbach und Frankenberg–Marburg) eine durchgehende Linie geschaffen werde. Dadurch könnten teure Standzeiten vermieden werden. Neben dem Personenverkehr sehen die Grünen auch die Bedeutung des Güterverkehrs auf der Bahn. "Der stark steigende Ölpreis macht den energieeffizienten Gütertransport über die Schiene notwendig", erläutert Daniel May. Zudem sei die Eisenbahn umweltfreundlich, da weniger CO₂ entstehe, als dies auf der Straße der Fall sei. Der neue

Antrag der Grünen ist laut Pressemitteilung notwendig, da der Nordhessische Verkehrsverbund im vergangenen Jahr den Bau- und Finanzierungsvertrag über die Reaktivierung und Modernisierung der Eisenbahnlinie von Korbach nach Frankenberg einseitig gekündigt hatte.

Nun kommt Ende September Bewegung in den Landtag: Als kurzfristige Maßnahme soll die Bahnstrecke Frankenberg–Herzhausen so weit in Stand gesetzt werden, dass ab dem Jahr 2009 regelmäßige Zugfahrten zum Nationalparkhaus erfolgen können. Das Land zahlt bis zum Jahr 2021 rund 17 Millionen Euro an die Kurhessenbahn. Weitere 1,6 Millionen Euro werden von 2008 bis 2015 durch den NVV gezahlt. "Mit den Stimmen der Fraktionen von Grünen, Sozialdemokraten, Linken und Liberalen hat der hessische Landtag am 25. September den Antrag zur Reaktivierung der Eisenbahnlinie Korbach–Frankenberg beschlossen", teilte Monika Lentz, Regionalmitarbeiterin der Grünen, mit. (hh)

Nordhessen

Kassel: Sozialticket – Bürgerticket – Studententicket

Preiswerte Dauerkarten steigern die Fahrgastzahlen

Seit Monaten wird im NVV-Bereich ein Sozialticket gefordert: Personen mit niedrigem Einkommen sollten für 15 Euro monatlich Busse und Bahnen im Kassel-Plus-Bereich nutzen. In einigen westdeutschen Städten ist dieses Ticket schon eingeführt. Allerdings reicht das Sozialticket nicht, um die Nutzung von

Bus und Bahn insgesamt attraktiver zu machen. Daher fordert die Grüne Jugend Kassel ein Bürgerticket, das alle Kasseler erhalten sollen. Vorbild für dieses Ticket sei das solidarisch finanzierte Studententicket an der Universität Kassel. Dort zahlen alle Studenten einen Pflichtbeitrag von circa 15 Euro pro Monat für eine

Fahrkarte, welche den ganzen Monat im gesamten NVV-Gebiet gilt. Das gut genutzte Studententicket entschärft das Parkplatzproblem im Hochschulbereich. Die Nordhessenkarte 60plus - 410 Euro im Jahr - ist ebenfalls preiswert. Der günstige Studententicket-Preis ergebe sich durch die große Menge an garantiert verkauften Fahrkarten. Analog dazu würde der Preis für eine Jahresfahrkarte im Kasseler Raum drastisch sinken, wenn alle Kasseler Bürger eine Fahrkarte kauften. Das Bürgerticket verbindet das Ziel der bezahlbaren Mobilität mit der dringend

notwendigen ökologischen Wende und verbessert die Attraktivität von Bus und Bahn. Jetzt muss allerdings ein Weg gefunden werden, das Bürgerticket zu finanzieren - analog zum Studententicket.

Leider beobachten Fahrgastverbände seit vielen Jahren, dass die Verfilzung von Politik und Autolobby die Verantwortlichen im NVV zum spitzen Bleistift zwingt, so dass CO₂ ungehindert in die Luft geblasen wird und die Mobilität von einkommensschwachen Bürgern auf der Strecke bleibt. (hh)

Nordhessen

Kassel: Straßenbahnverlängerung nach Fuldata-Ihringshausen

Auch CDU-Parlamentarier für die Tram

Seit Jahrzehnten fahren die Kasseler Straßenbahnlinien 3 und 7 an die nördliche Stadtgrenze zur Endstation Ihringshäuser Straße. Dort wird in Busse umgestiegen zur Nachbargemeinde Fuldata. Diese Gemeinde besteht aus 5 Ortsteilen, von denen das an Kassel angrenzende Ihringshausen die meisten Einwohner hat. Die Grünen im Gemeindeparlament und viele Bürger wünschen seit Jahren eine Verlängerung der Schienenstrecke durch den Ortskern von Ihringshausen bis zur Hasenstock-Siedlung am Nordrand - etwa 2 km. Hier sind auch neue Bushaltestellen in Planung. Widerstände gegen die Straßenbahn kamen von Kaufleuten entlang der Veckerhagener Straße (Hauptgeschäftsstraße). Sie fürchten lange Bauzeiten mit Vollsperrung und dadurch Umsatzeinbußen. Sie glauben nicht, dass eine

Straßenbahn zusätzliche Kunden bringt. Und dann sind da viele Menschen in den anderen Ortsteilen, die als Einwohner Fuldata eine Investition mittragen sollen, von der sie nicht profitieren.

Nun muss wegen erforderlicher Kanalsanierung die Veckerhagener Straße von der Rathauskreuzung bis zum Baugebiet Hasenstock umgebaut werden - Baukosten ohne Straßenbahnschienen etwa 2 Millionen Euro. Wird die Straßenbahn berücksichtigt, beträgt der Gemeindeanteil 4,5 Millionen Euro. Nun argumentiert die CDU-Fraktion: Mit einer Straßenbahn wird Ihringshausen als Ort attraktiver, das Bauland auf dem Hasenstock lasse sich besser verkaufen. Die Folge: mehr Einwohner und dadurch höhere Steuereinnahmen. Die Tram solle für mehr Kaufkraft und verursache weni-

ger Lärm und Abgase. Werden dank einer Straßenbahn nur 10 Grundstücke auf dem Hasenstock mehr verkauft, ist ein Großteil der Summe wieder hereingeholt. Und dank einer höheren Förderung mit Straßenbahn durch Bund und Land verringert sich der Anteil der Anlieger um 700 000 Euro auf 1,4 Millionen Euro. Nach einer Bürgerversammlung ent-

scheidet die Gemeindevertretung im November 2008 über den Umbau ohne oder mit Straßenbahn.

PRO BAHN wünscht, dass nach den Schienenstrecken-Erfolgen in Baunatal (seit 1995), Kaufungen und Helsa (seit 2001) und Hessisch Lichtenau (seit 2006) auch die 2-km-Trasse in Fuldatal gebaut wird. (hh)

Mittelhessen

Ein Abend im August

Dialogforum der SPD in Grünberg

Die SPD hatte eingeladen: Die Landtagsfraktion macht ihre Arbeit und T. Schäfer-Gümbel, der Abgeordnete im Landkreis Gießen, lud zum Dialogforum ein, zu dem ich als Vertreter des unabhängigen Fahrgastverbandes PRO BAHN geladen war.

Die Fahrt dorthin illustrierte die Probleme und Herausforderungen: Der Zug fuhr verspätet ab, weil per Funk erst ein "Befehl" übermittelt wurde. Grund waren Oberbauabsenkungen auf der gerade neu gebauten Strecke im Bereich des Haltepunktes Licher Straße, die eine Langsamfahrt erforderten. Hatte man beim Bau gepusht? Sind "Y"-Schwellen doch etwa nicht so leistungsfähig wie die ausgebauten Betonschwellen es waren? Das gleiche Phänomen verlängert übrigens die Fahrzeit auf der ebenfalls für teures Geld neuverlegten Strecke Friedberg-Friedrichsdorf. Der Lokführer des behäbig anfahrenden 628 war aber gelassen: In Grünberg habe er sowieso fast 10 Minuten Aufenthalt....

Vor Grünberg fuhr der Zug allerdings in Saasen und Göbelnrod durch. Leute,

die dort aussteigen wollten, fehlten in dem Zug. Dies war während der Diskussion auch der am heftigsten erhobene Vorwurf. Außerdem musste ich mir für die Rückfahrt eine Mitfahrgelegenheit per Auto organisieren, weil man mit öffentlichen Verkehrsmitteln abends nicht mehr nach oder von Grünberg weg kommt.

Derart eingestimmt, versprach die Diskussion mit Rolf Gnadt, dem ehemaligen Landrat und jetzt für die VGO zuständigen Geschäftsführer und Professor Frank Lademann, dem Experten für Fahrwege, Betriebssimulationen und Stellwerke, sehr interessant zu werden. Im Publikum saßen "alte Hasen" und Weggefährten neben betroffenen Pendlern und politischen Brandrednern. Man war sich schnell einig, dass Kreis und Land zwar mehr tun als andernorts, aber zu wenig erreichen. Zwar waren die Bus- und Zugkilometer insgesamt gestiegen, aber die Leute merkten es eher, dass der Zug in Göbelnrod durchfuhr und man nicht mehr vernünftig zur Arbeit fahren konnte, weil stundenlang keine vernünfti-

ge Verbindung besteht. Über die Motive, die die Fahrplanmacher dazu bewegten, dass der von mir genutzte Zug in den kleineren Orten durchfuhr (und andere Züge seit dem Fahrplanwechsel in Fulda die Anschlüsse nach Hamburg und Berlin verpassen), wurden wir uns nicht klar.

Die Beiträge aus dem Publikum waren nicht immer sachlich und verkannten völlig, dass Politik ein Interessenausgleich unter Machtbalance ist. Als jemand böse auf die Kapitalisten schimpfte und danach dann Geld für sein Projekt forderte, erzählte ich das Beispiel vom Stuttgarter Oberbürgermeister, der die IG Metall im Nacken hat, die Straßen auszubauen, damit die Leute sich Porsches und

Daimlers kaufen. Dass dieser Bürgermeister aber dafür sorgen wird, dass niemand mehr in Stuttgart wohnen mag, wenn er die Stadt autogerecht ausbauen würde, und die Leute dann lieber auf der grünen Wiese einkaufen werden und damit die Stadt entvölkern und ihr Einnahmen entgehen werden, habe ich nicht mehr sagen können. Dass der Staat besser daran tut, den öffentlichen Verkehr zu fördern, war ohnehin Konsens.

Herr Gnadt und Herr Schäfer-Gümbel hatten viele Anregungen bekommen – wenn wir dranbleiben, könnte sich die Politik in unserem Sinne wieder ändern. (nk)

Mittelhessen

Marburgs OB kämpft für Intercity

17 Städte unterstützen Resolution an Verkehrsminister Tiefensee

Auf Initiative des Marburger Oberbürgermeisters Egon Vaupel (SPD) haben sich 17 Städte zusammengeschlossen, um für den Erhalt der IC-Anbindung ihrer Kommunen zu kämpfen. In einer Resolution an Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) und Bahnchef Hartmut Mehdorn fordern sie eine Garantie des Bundes für den Fernverkehr, der mittelgroße Städte anbindet.

Der Hintergrund: Durch den geplanten, aber Anfang Oktober zunächst gestoppten Börsengang der Bahn müssen zahlreiche Städte um ihre InterCity-Züge bangen. Nach einem Gutachten des Beratungsunternehmens KCW könnte der Fernverkehr nach einem Börsengang der Deutschen Bahn stark ausgedünnt werden. Marburg und Gießen gehören zu den

deutschen Städten, die explizit als bedrohte IC-Stationen genannt werden. Der Marburger Oberbürgermeister Egon Vaupel nannte dies eine Hiobsbotschaft und organisierte den Widerstand, Bundesweit haben nun 17 Rathauschefs die Resolution unterschrieben. Neben den hessischen Kommunen Marburg und Gießen sind dies Städte von Emden über Cottbus und Trier bis nach Pforzheim und Konstanz. Die Stadtväter fürchten, vom Schienenverkehr abgehängt zu werden. Ein Fernverkehrsgesetz, das konkrete Vorgaben für den von der DB eigenwirtschaftlich betriebenen IC- und ICE-Verkehr vorschreibt, sei seit 14 Jahren überfällig und durch einen Börsengang der Bahn besonders notwendig. „Wir sind auf eine gute IC-Anbindung angewie-

sen,“ sagte Marburgs Oberbürgermeister Egon Vaupel. Er verwies darauf, dass in Marburg überproportional viele Mensche

mit Bussen und Bahnen unterwegs seien. (wb)



Marburgs Hauptbahnhof könnte vielleicht in einigen Jahren nicht mehr vom InterCity angefahren werden, wenn zum Börsengang der Bahn AG kommt. (Foto: Simon Brauer)

Mittelhessen

Ist die DB AG regulierbar?

Kommentar von Nils Kahl

Die Marburger haben nichts gelernt. Oder, wenn sie etwas gelernt haben, dann ignorieren sie es. Schon vor einigen Jahren, als der Interregio dem "IC" wich, sahen sich die Städte in Mittelhessen der Drohung gegenüber, vom Fernverkehr abgehängt zu werden. Damals verlangte die DB AG einen finanziellen Ausgleich für jeden Halt eines "IC" in Marburg und Treysa.

Ob damals Geld geflossen ist, weiß ich nicht, aber davon, dass jede Baumaßnahme am Bahnhof öffentlich gefördert wird, ist immer wieder die Rede. Mit anderen Worten: Die Stadt gibt schon jetzt viel Geld. Und die Schere zwischen dem, was sie bezahlt und dem, was sie bekommt, geht weiter auseinander: Die Interregiozüge fuhren früher öfter, waren auch mit RMV-Karten zu benutzen und

dementsprechend gut besetzt. Die "IC" sind heute mit dem Nahverkehr z.B. in Gießen nur noch schlecht verknüpft (sowohl beim Umsteigen wie tariflich), es kostet Strafe, wenn man die falsche Fahrkarte hat, und fahren deshalb meistens leer.

Um diese Züge tut es mir kaum leid. Normale Menschen fragten sich schon bei der Abschaffung des Interregios, welche Absicht da wohl hinter steckt. Es ist nicht die beabsichtigte Privatisierung, denn davon war damals nicht die Rede, und das, was zur Abschaffung des IR (und jetzt des IC) führte und führt, hat auch heute mit dem "Börsengang" nichts zu tun.

Alleine die Tatsache, dass die DB AG es immer wieder schafft, von Kommunen, Ländern und der Bundesrepublik Geld locker zu machen für etwas, was eigentlich ganz normale Aufwendungen für ihr eigenes Geschäft sind, hat etwas "börsengängiges": So wird sie für "Anleger" attraktiv, ohne sich selber anstrengen zu müssen. Dass der Staat sich von seinem eigenen Betrieb jedoch schon seit Jahrzehnten an der Nase herumführen lässt und es nicht fertigbringt, die eingesetzten Mittel auf ihre Wirkung hin zu überprüfen, zeigt vielerlei. Es lässt andere Motive vermuten als die, die ge-

nannt werden; als ob der Staat eigentlich den Verkehr auf den Schienen nicht wolle, werden für viel Geld Weichen ausgebaut und Bahnsteige verkürzt, fahren Züge leer im Lande herum.

Dieses Verhalten des Staates ist aber weder ein Grund für noch eine Folge der

Privatisierungsdiskussion. Bund, Länder und Gemeinden sollten nun endlich die Spielregeln neu fassen, nach denen hierzulande öffentlicher Verkehr bestellt und bezahlt wird. Ob staatliche DB oder privatisiertes Unternehmen: Auf die Ziele, die verfolgt werden, (und die Mittel, diese zu erreichen) kommt es an.

Als Fahrgäste wünschen wir ein gut vertaktetes Netz öffentlicher Verkehrsträger, das wir ohne Tarif- und sonstige Barrieren benutzen können. Resolutionen und Transferleistungen an ein monopolistisch agierendes Unternehmen, das es sich leistet, Züge lieber leer fahren zu lassen als sie durch ein attraktives Angebot füllen zu wollen, sind nicht in unserem Sinn.

Ein Verkehrsangebot, das dafür sorgt, dass die Straßen leerer und die Schienen besser ausgelastet werden, wird es nicht über behördlich vorgeschriebene (und bezahlte) Mindestbetriebsleistungen geben. Dafür braucht man andere Methoden. Diese zu gestalten ist das Gebot der Stunde.

Großraum Frankfurt am Main

Heiliger St. Florian ...

oder wie man erfolgreich Planungen auf die lange Bank schiebt

Seit Jahrzehnten ist das Gerangel um den Bahnhofsvorplatz und den Verkehr auf den umgebenden Straßen in **Oberursel** Gesprächsthema. Die Idee, den be-

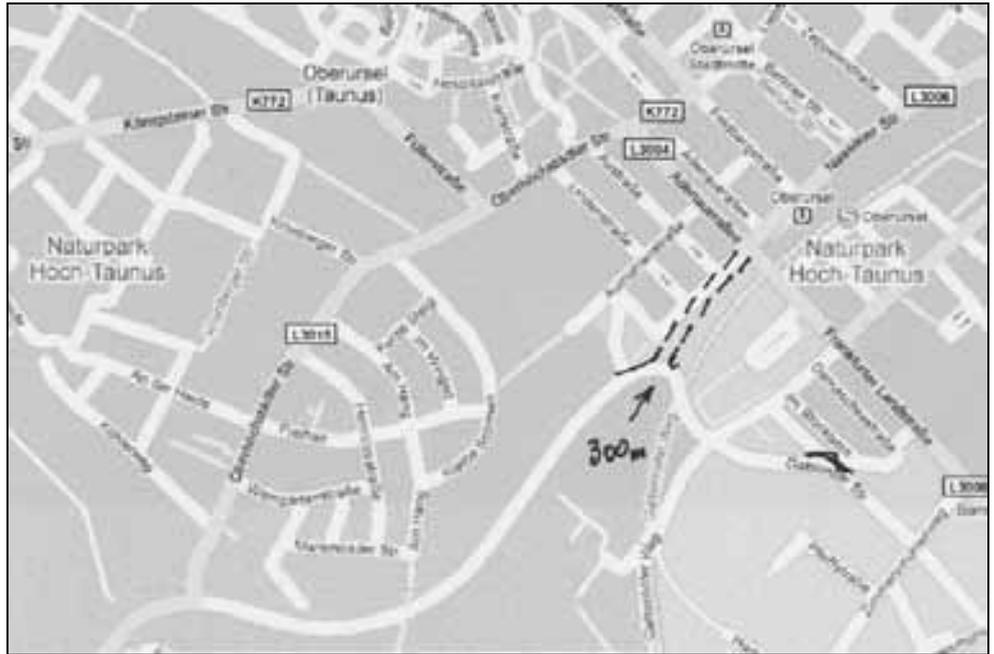
schränkten Bahnübergang zu beseitigen gab es samt Bauplänen schon 1938. Dann hatten wir in den 50er Jahren einen Stadtverordnetenvorsteher, der dafür

sorgte, dass aus der Frankfurter Landstraße und damit dem Bahnübergang eine Einbahnstraße wurde (Ein Schelm, wer Eigennutz dahinter vermutete).

Jahre später wurde die Weingärtenumgehung erfunden, die den Bahnhofsvorplatz in einem 400 Meter langen Tunnel unterqueren sollte – ein zig-Millionenprojekt, das im letzten Jahr aus finanziellen Gründen beerdigt wurde.

Das rief jetzt eine Bürgerinitiative (BI) aus Bahnhofsvorplatzbewohnern auf den Plan, die mit Hilfe eines erfahrenen Anwalts verhindern will, dass eine ca. 300 Meter lange Verbindung der Weingärtenumgehung Richtung Bad Homburg ebenerdig gebaut wird, obwohl diese Verbindung keinen Mehrverkehr hervorrufen würde.

Dagegen wehren sich jetzt eine Menge Anlieger der Oberhöchstatter Straße,



die durch diese Verbindung entlastet würden, da der Weg über die Weingärtenumgehung schneller und kürzer ist als durch die Stadt und sicher auch angenommen würde.

An den Häusern der ersten BI kommt der Verkehr aber in beiden Fällen vorbei!

Die einzigen Gewinner der Geschichte – egal wie sie ausgeht – dürften wohl die Anwälte sein. (ld)

Großraum Frankfurt am Main

Vandalismus ausbremsen – aber wie?

Zu diesem Thema haben die Deutsche Bahn AG und die Bundespolizei die lokale Presse am 13. Oktober 2008 zu einer Informationsveranstaltung in den Frankfurter Hauptbahnhof eingeladen. Vorausgegangen war die Zurschaustellung eines stark demolierten S-Bahnzuges am Wochenende davor. Insgesamt 46.000 Vandalismusfälle mit einer Schadenshöhe von etwa 50 Mio. Euro wurden im ver-

gangenen Jahr bundesweit zur Anzeige gebracht. Alleine im Bereich der S-Bahn Rhein-Main belaufen sich die Schäden durch Graffiti, Scratching (Verkratzen der Scheiben), herausgetretene Scheiben und aufgeschlitzte Sitze an Zügen, Brücken, Lärmschutzwänden und Gebäuden mit leicht steigender Tendenz auf 1,1 Mio. Euro im Jahr.

Viel zu lange hat die Bahn dem Treiben der Sprayer mehr oder weniger untätig zugesehen bzw. zusehen müssen, denn die deutschen Gerichte stuften Schmiere-reien dieser Art lange, wenn überhaupt als Straftatbestand, dann nur als groben Unfug oder „Dummen-Jungen-Streich“ ein. Oft genug wurden Verfahren sogar wegen Geringfügigkeit eingestellt. Graffiti galt über Jahrzehnte in bestimmten Kreisen als angesagtes Kunstwerk. Erst langsam hat ein Umdenken bei den politisch Verantwortlichen und bei der Justiz eingesetzt. Durch eine vor Jahren erfolgte Gesetzesänderung können gefasste Übeltäter jetzt endlich, aber viel zu spät wegen schwerwiegender Sachbeschädigung zur Rechenschaft gezogen werden.

Was Graffiti betrifft, so wurde das Täterprofil durch die Bundespolizei wie folgt beschrieben: männlich, 14 bis 18 Jahre alt, Angehörige der deutschen Mittelschicht. Leider können nur etwa 8 % der so genannten „Schmierfinken“ und Scratcher überführt werden. Eine Rundumbewachung der Abstellanlagen ist nach Meinung der Bahn nicht finanzierbar und personell nicht machbar. Um einen ganzen S-Bahnzug zu besprühen, benötigen organisierte Sprayer-Clubs von bis zu 15 Akteuren oft nicht einmal drei Minuten. Danach verwinden die Mitglieder der Clubs (im Rhein-Main-Gebiet dominierend „Moon“ und „RMC“) in alle Himmelsrichtungen so schnell wie sie gekommen sind. Ein Zugriff ist in der Kürze dieser Zeit logistisch nicht machbar. Allerdings zeigen Schwerpunktkontrollen, der Einsatz von Videoüberwachung und Bewegungsmeldern sowie hell beleuchtete Gleisanlagen so langsam ihre abschreckende Wirkung.

Eine ganz andere Täterschicht, diejenigen nämlich, die Scheiben heraustreten,

Sitze beschädigen, das Rauchverbot ignorieren und Brandlöcher verursachen, zeichnet für die Zerstörung an und in den Fahrzeugen verantwortlich. Diese Art von Vandalismus, durchgeführt von Personen der unteren Bildungsschicht, erfolgt, so die Analyse der Bahn, aus Impi-nergehabte in der Clique oft sogar vor den Augen der eingeschüchterten Reisenden. Bevorzugtes Ziel sind die 1. Klasse-abteile. Die Täter sind meist nicht im Besitz eines gültigen Fahrausweises oder „rächen“ sich Tage später wegen voran-gegangener Feststellung des „Schwarz-fahrens“. Der Aussage während der Pres-sekonferenz, dass bei dieser Art des Van-dalismus keine besonderen Schwer-punkte erkennbar wären, muss entschie-den widersprochen werden. Die Streckenabschnitte, auf denen pro Kilo-meter bis zu 20 herausgetretene Scheiben links und rechts der Gleise liegen, kennt jeder Triebwagenführer nur zu gut. Auch sind ihm die Tage und Zeiten bekannt, an denen Vandalismusschäden verstärkt auf-treten (freitags und samstags spät nachts).

Ein Beweggrund, warum die Bahn jetzt massiv in die Öffentlichkeit geht, ist es, Jugendlichen deutlich zu machen, dass die Zeiten, in denen Sachbeschädi-gungen als Kavaliersdelikt zählten, end-gültig vorbei sind. Jeder Täter setzt bei seinen Vandalismusaktivitäten nicht nur sein eigenes Leben aufs Spiel, oft ist sein Treiben auch mit einem schwerwiegen-den Eingriff in den Eisenbahnverkehr (Überschreiten der Gleise) verbunden, und er muss für den Fall, dass er erwischt wird, zukünftig mit empfindlichen Stra-fen rechnen. Ist der Täter zum Beispiel derzeit noch mittellos, so muss ihm be-wusst sein, dass ein bei Gericht erwirkter Titel bis zu 30 Jahre vollstreckbar ist und bei ganz gravierenden Fällen kommen

sogar Freiheitsstrafen von bis zu fünf Jahren in Betracht.

Wir Reisenden leiden unter den Vandalismusschäden einer eng begrenzten Bevölkerungsgruppe, bei der als Folge fehlgesteuerten Sozial- und Rechtsbewußtseins die Achtung fremden Eigentums völlig abhanden gekommen scheint. Verschmierte Züge und Inneneinrichtungen machen Bahnfahren zu keinem Vergnügen mehr und der Blick aus dem Fenster, so er denn ungetrübt möglich ist, tut ein Übriges. Allerdings ist die von dem Flyer „Ihre **Waffe** gegen **Vandalismus**“ begleitete Aktion von *Mobility Networks Logistik* quasi einem Eingeständnis des Konzerns gleichzusetzen, ohnmächtig einem Phänomen gegenüber zu stehen, ein „teures Ärgernis“ (Zitat) nicht in den Griff zu bekommen. Die Kunden der Bahn werden in dem Faltblatt relativ unverfroren aufgefordert, die Hotlinenummer **0180 5 234566** (für 14 Cent/Minute, warum übrigens nicht zum Nulltarif?) im eigenen Handy zu speichern und Beobachtungen – zugegebenerweise mit dem deutlichen Hinweis: „ohne sich selbst in Gefahr zu bringen“! – der Bundespolizei zeitnah zu melden. Zivilcourage der zahlenden Kundschaft soll also das Vakuum wegrationalisierter Zugbegleiter ersetzen. Das mutet schon seltsam an, wenn man im gleichen Atemzug beob-

achten kann, dass sich Triebwagenführer beim Auftreten von bestimmten Horden auf dem Bahnsteig oder im Zug aus Angst um Gesundheit und Leben in ihrem Führerstand verbarrikadieren und selbst für Hilfe suchende Reisende nicht mehr ansprechbar sind.

New York ist es in einem Kraftakt gelungen, die dortige U-Bahn nahezu graffitifrei und für Fahrgäste wieder sicherer zu machen. Durch konzertierte Aktionen von Bundes- und Landespolizei sollte das auch in Deutschland möglich sein. Informationen der Fahrgäste (Betroffenen) können bei der Reduzierung des Übels durchaus eine hilfreiche Unterstützung darstellen. Ihnen aber gleich den Status eines inoffiziellen Informanten (IM) einzuräumen, ist ein mehr als suspekt. Daher sei zum Schluss die Frage erlaubt, warum sich die „Graffitikünstler“ ausschließlich auf den Nahverkehr konzentrieren und von Anfang an das Flugschiff der DB, nämlich die ICE-Flotte verschonen? Was im Fernverkehr bundesweit seit 1990 ohne Abstriche gelingt nämlich graffitifrei Fernverkehrszüge, sollte im Rhein-Main-Gebiet bei einer etwa gleich großen Anzahl von Triebfahrzeugen und Abstellanlagen doch auch bei der S-Bahn möglich sein. (*Wilfried Staub*)

Großraum Frankfurt am Main

Kennen Sie Langenselbold?

Ein nicht ganz untypischer Reisebericht

Am letzten Freitag im Mai startete ich zu einer Fahrt nach Frankfurt, um dann weiter mit der S-Bahn Flörsheim am

Main zu erreichen. Pünktlich verließ der ICE 526 um 19:01 bei schönem Wetter Nürnberg Hbf. In Würzburg, das wir

fahrplanmäßig erreichten, waren dunkle Wolken am Himmel aufgezogen.

Nach kurzem Aufenthalt kam dann die Durchsage, dass sich die Weiterfahrt verzögert, weil die Strecke nach Aschaffenburg wegen Unwetter nicht befahrbar ist. Das war glaubhaft, man brauchte nur einen Blick aus dem Fenster werfen. Schräg hinter mir kamen dann auch die ersten Kommentare: "Wenn ich schon mal Bahn fahre, da geht doch immer was schief, ich fahre das nächste mal lieber wieder Auto." Ich dachte: "Na ja so aufregen braucht der sich doch nicht, meistens klappt doch mit der Bahn alles hervorragend. Die Verspätung wird schon nicht zu groß werden. Aber müde bin ich schon."

Zehn Minuten und die Stimme des Zugbegleiters tönte aus dem Lautsprecher: "Wir setzen unsere Fahrt in wenigen Minuten über Fulda und Hanau nach Frankfurt fort. Wir werden dort mit ca. einer Stunde Verspätung ankommen." "Gut", dachte ich, "das geht ja noch." Reisenden nach Aschaffenburg hat man auch unseren Zug empfohlen, man kann ja dann von Hanau aus, Aschaffenburg gut erreichen.

Ich verständigte nach dem zweiten Versuch mit dem Handy (die Tunnels hinter Würzburg spielten mir einen Streich) meinen Freund, den ich irgendwo zwischen Frankfurt und Flörsheim in der S-Bahn treffen wollte. Wir vereinbarten dann als Treffpunkt Frankfurt Hbf um 22 Uhr, also die Stunde Verspätung eingeplant.

In Fulda hatte der Zug dann eine viertel Stunde Aufenthalt. Am Bahnsteig zeigte die Anzeige ganz stolz, heute Extrazug nach Frankfurt.

Kurz nach Fulda bremste dann der ICE heftig ab, schien in einem Bahnhof

zu halten. Alle waren gespannt was nun kommt. Uns wurde mitgeteilt, dass sich die Weiterfahrt wegen eines Oberleitungsschadens auf der Strecke vor uns um eineinhalb Stunden verzögern wird. Jeder schaute auf die Uhr mit der Erkenntnis: vor 23:30 geht es hier nicht weiter. Die Aufregung um mich herum war groß.

Fast jeder zückte sein Handy und die Stimmen schwirrten durchs Abteil: Was ist denn los? Hör doch mal Nachrichten! Schau im Internet nach! Wo sind wir überhaupt? Flieden - ja wo ist das denn? Was die Autobahn ist auch dicht? Es geht nichts wegen Regen und Gewitter!" Wie hieß einmal ein Werbeslogan der Bahn. Alle reden vom Wetter. Wir nicht!

In Flieden regnete es ja auch nicht.

Ich versuchte meinen Freund per Handy zu erreichen, aber zu Hause war er nicht mehr, und sein Handy war aus. Also schnell eine Nachricht auf den Anrufbeantworter sprechen und hoffen: er meldet sich schon. Geduld war also angesagt. Ich packte dann ein paar warme Socken aus, denn in dem stehenden Zug wurde es doch etwas kühl und vertilgte meine Brote, die ich glücklicherweise dabei hatte. Mit meinem Sitznachbarn einem jungen Studenten, der die Geburtstagsparty, die er in der Nähe von Köln besuchen wollte, auch schon abgeschrieben hatte, führte ich ein nettes Gespräch. Dann mischte sich noch ein Japaner ein, der uns gleich ein komplexes mathematisches Problem als Aufgabe stellt. Es war durchaus nicht langweilig, aber ich hatte schon Sehnsucht endlich am Ziel anzukommen. Wir hatten am nächsten Vormittag immerhin einen offiziellen Termin und ich bin deshalb extra schon am Freitag nach Frankfurt unterwegs.

Nach einer halben Stunde wurde dann wenigstens eine einzige Türe geöffnet, für die Raucher und diejenigen, die hier ihre Fahrt mit der Bahn vielleicht schon vorzeitig beenden wollten.

Kurz vor halb Zwölf, wurden dann die Reisenden nach Frankfurt gebeten den ICE zu verlassen und mit dem Nahverkehrszug bis Gelnhausen zu fahren, dort ein Taxi zu nehmen bis Hanau, um dann dort wieder in einen Zug nach Frankfurt zu steigen.

Also Abschied von den Gesprächspartnern, raus aus dem Zug und erst mal orientieren wie es weitergeht. Gelnhausen - noch nie gehört!

Mein Freund hatte sich auch noch nicht gemeldet und ich machte mir schon langsam etwas Sorgen um ihn. Eigentlich müßte er doch am Frankfurter Hauptbahnhof erfahren was los ist. 23:16 Uhr, kam dann eine SMS aus dem Internetcafe von ihm, er wartet am Hbf ohne Handy, unser Zug hat wohl 160 Minuten Verspätung laut Anzeige. Hinter mir fuhr gerade der ICE, den ich eben verlassen hatte, Richtung Fulda aus dem Bahnhof Flieden. Der bequeme Sitzplatz war nun auch weg. Aber alleine war ich nicht, mit mir haben viel Menschen den ICE verlassen, um mit dem Nahverkehrszug weiter Richtung Hanau zu fahren. Das hätten wir im Übrigen schon eine Stunde früher haben können, denn da rauschte besagter Nahverkehrszug schon einmal an uns vorbei. Der Gedanke an ein Taxi in Gelnhausen, machte mir angesichts der vielen Menschen am Bahnsteig etwas Unbehagen: Wie soll das funktionieren?

Da klingelte mein Handy, mein Freund rief von der Telfonzelle aus an, wir tauschten kurz unsere Situationen aus. Am Frankfurter Hbf herrschte auch aufgeregte Stimmung vor. Der ICE in

dem ich mal saß war erst mit 60 Minuten Verspätung bis schließlich 160 Minuten Verspätung angezeigt worden, um dann sang- und klanglos ganz von der Anzeigentafel zu verschwinden! Na ja, er fuhr auch nicht mehr dort hin. Aber es war ja nicht der einzige ICE, der nicht in Frankfurt ankam. Mein Freund fuhr dann mit der letzten S-Bahn zurück nach Flörsheim. Er versprach sich von zu Hause aus wieder zu melden.

Der Nahverkehrszug ließ auf sich warten und ich fragte mich, ob überhaupt von Hanau aus zu so später Stunde noch ein Zug fahren würde, falls ich es überhaupt bis dort hin schaffe.

Noch vor 24:00 Uhr kam dann der Doppelstöcker. Ich beschloss im Zug stehen zu bleiben, wäre aber am liebsten im Stehen eingeschlafen. Alle sprachen von ihren Bahnabenteuern und fragten wie es wohl heute Nacht weitergeht. Die Durchsagen im Zug waren unverständlich, da die Anlage defekt war. Einmal kam ein schweißgebadeter Schaffner durch den Zug, der uns erklärte, wir sollen bis Langenselbold fahren, dort ständen dann Busse bereit, die uns nach Hanau brächten. An jeder Station, an der der Zug hielt, stand ein ICE, und es strömten jedes Mal viele Bahnkunden in unseren Nahverkehrszug.

Eine Frau erzählte, sie sei um 20:00 Uhr in Würzburg in den Zug gestiegen um nach Aschaffenburg zu fahren. Jetzt war es fast ein Uhr morgens und sie war weit davon entfernt.

Nach einer knappen Stunde hatten wir Langenselbold erreicht. Alle sind rausgestürzt, in der Hoffnung einen Busplatz zu ergattern. Zuerst mussten wir durch die Unterführung, die drei Zentimeter unter Wasser stand. Vor dem verschlossenen Bahnhof war weit und breit kein

einzigem Bus und kein Taxi zu sehen. Auch niemand von der Bahn. Da standen wir nun zu Hunderten im Freien mitten in der Nacht und warteten. Zum Glück regnete es nicht. Viele versuchten ein Taxi zu bestellen. Dazu mußte man erstmal herausfinden, wie man ein Taxi bekommt und wo man eigentlich genau war. Und die wenigen, verfügbaren Mietwagen waren blitzschnell ausgebucht. Viele ließen sich von Angehörigen, Freunden oder Bekannten abholen. Immer wieder hörte ich die Fragen, wo sind wir hier genau, das Navigationsgerät findet den Bahnhof nicht! Der Ort Langenselbold befand sich ja auf der anderen Seite der Autobahn und der Bahnhof lag im Industriegebiet.

Die versprochenen Busse kamen und kamen nicht und von der Bahn war niemand zu sehen. Sie, die Bahn, hat uns einfach in Langenselbold ausgesetzt, wahrscheinlich in der Hoffnung, die Leute helfen sich schon selber, näher an Frankfurt können wir sie nicht befördern.

Immer mehr Privatautos kamen zum Abholen. Mich erinnerte das an Klassenfahrten, wo Eltern Ihre Kinder vom Bus abholen. Nur war das Ausmaß hier viel größer.

Einige riefen auch bei der Polizei an, die sollen doch mal schauen, was hier los sei. Es kam dann auch mal ein Streifenwagen vorbei, die Polizisten konnten aber auch nichts tun. Die Leute verhielten sich glücklicherweise alle friedlich.

Mein Freund hat dann auch beschlossen mich mit dem Auto abzuholen, als ich eine halbe Stunde vergeblich auf ei-

nen Bus gewartet hatte. Da war es dann schon nach 1:15 Uhr.

Die Menschenmenge vor dem Platz hatte sich so langsam auf ein Drittel reduziert, da kam ein weiterer Nahverkehrszug, der annähernd soviel Menschen mitbrachte wie der Zug vorher und der Bahnhofsplatz war wieder voll.

Ich war froh als ich endlich nach 2:00 Uhr im Auto meines Freundes saß und um 3:00 in Flörsheim ins Bett fallen konnte.

Mir taten alle leid, die niemanden hatten, der sie abholen konnte und ich weiß auch nicht wie lange deren Aufenthalt am Langenselbolder Bahnhof noch dauerte.

Immerhin bekam ich 20% der einfachen Fahrt erstattet, das sind genau 3,45€ Diese wurden großzügig auf 5€ aufgerundet. In Nürnberg am Bahnschalter, als ich den Gutschein aus Frankfurt einlöste, kam dann noch die erstaunte Bemerkung: Und dafür bekommen Sie eine Erstattung? Wir in Nürnberg haben nichts gegeben, das war doch höhere Gewalt.

An dem Unwetter ist die Bahn nicht schuld, aber das ausgesetzt und alleingelassen werden in Langenselbold und die Informationspolitik der Bahn hat mich schon verärgert.

Und Langenselbold, kenn ich immer noch nicht, aber ich weiß jetzt wo es liegt!

Vielleicht mache ich ja mal einen Ausflug dorthin - zur Erinnerung an das kleine nächtliche Bahnabenteuer! (*Renate Dunkel*)

Großraum Frankfurt am Main

Neuer Haltepunkt Schwalbach Nord

Zum Titelbild

Am 31.10.2008 wurde der Haltepunkt Schwalbach Nord vorzeitig und ohne Öffentlichkeitsbeteiligung in Betrieb genommen. Nach 20 Jahren Diskussion, fünf Jahren Planung und weniger als einem Jahr Bauzeit ging im Schwalbacher Gewerbegebiet "Kronberger Hang" der von dortigen Firmen lange geforderte zusätzliche Halt der S3 zwischen "Niederhöchstadt" und "Schwalbach Limes" ans Netz. Er ist etwas spärlich mit nur einer kleinen Wartehalle für ca. 10 Personen ausgestattet und der einzige Fahrkartenselbstschalter steht "RMV-konform" vor Witterungseinflüssen ungeschützt auf dem Bahnsteig. Man erwartet in der Anfangsphase etwa 300 Ein- und eben so viele Aussteiger. Es dürften jedoch bald deutlich mehr Fahrgäste werden, da sich einige Firmen derzeit noch in Verhandlungen mit dem RMV über ein Job-Ticket befinden.

PRO BAHN konnte in Gesprächen mit dem RMV erreichen, dass die ursprünglich geplante Namensgebung "Kronberger Hang" in "Schwalbach Nord" geändert wurde, weil zu befürchten gewesen wäre, dass ortsunkundige Fahrgäste mit Ziel Kronberg im Niemansland zwischen den beiden Städten ohne Busanschluss oder Taxistand gestrandet wären.

Es fehlen noch die Lautsprecher für Durchsagen und die Monitore und Kameras für die Einmannabfertigung von Vollzügen bei der in einer langezogenen Kurve liegenden Station. Noch mindestens bis zum Frühjahr nächsten Jahres müssen diese Züge somit durch das bemitleidenswürdige Personal des Bahnschutzes abgefertigt werden, denen weder eine Toilette noch ein beheizter Aufenthaltsraum zur Verfügung steht. (*Wilfried Staub*)

Starkenburg

Pfungstadtbahn verzögert sich weiter

Auf die Anfrage von PRO BAHN an die Dadina zur erneuten Verzögerung der Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke von Darmstadt-Eberstadt nach Pfungstadt antwortete uns der Geschäftsführer M. Altenhein:

"Wie schon in der letzten Versammlung am 25.9.2008 mitgeteilt, steht fest, dass die Reaktivierung der Bahnstrecke Darmstadt–Pfungstadt nicht bis zum Dezember 2009 abgeschlossen

sein wird. Einen genauen Zeitpunkt kann die DB AG erst bis zum Jahresende 2008 nennen, da die Planungen dann entsprechend weiter fortgeschritten sein werden.

Die Verzögerung ist nicht auf eine spezielle Schwierigkeit zurückzuführen, sondern auf die Zeitabläufe insgesamt, die auch bei dieser relativ kleinen Maßnahme einzuhalten sind. Hierzu gehören u. a. die Erstellung der Vorentwurfsplanung, der Abschluss eines Bau- und Fi-

finanzierungsvertrages, der Grundstückserwerb, das durch das Eisenbahnbundesamt durchzuführende Genehmigungsverfahren, die Erstellung der Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanung, die Sicherstellung der Finanzierung durch Mittel der Kommunen, des Landes Hessen und des Bundes sowie der Abschluss

einer Kreuzungsvereinbarung. Dies alles nimmt entsprechende Zeit in Anspruch.

Zurzeit wird aber von allen beteiligten Stellen wie u. a. dem RMV, der Stadt Pfungstadt, der DB AG und der DADI-NA mit Hochdruck an dem Projekt gearbeitet, so dass wir zuversichtlich sind, die Umsetzung jetzt zügig zu realisieren." *(Gottlob Gienger)*

Starkenburg

Letzte Etappe der Odenwaldbahnmodernisierung

Bahnhof Michelstadt nimmt neue Formen an

Am 12. August begannen die vorbereitenden Arbeiten am Michelstädter Bahnhof mit dem Rückbau des alten Hausbahnsteigs, der dann mit 55 cm Höhe und modernen Ausstattungen neu errichtet wird. Während der Bauzeit wird der Verkehr über den Mittelbahnsteig abgewickelt, zu dem man am Stellwerk über Gleis 1 gehen muß, dies wird durch den noch vorhandenen Fdl mit Kette gesichert. Auf diesem fahren Züge nur dann, wenn gekreuzt werden muß, ansonsten verkehren alle auf Gleis 2. Auch der Bahnübergang der B 47 wird an das ESTW angeschlossen, wobei künftig Halbschranken zum Einsatz kommen. Ein Rückstau auf die Gleise wird verhindert durch Koordinierung mit der Kreuzungsampel B 45 und auf Steinbacher Seite durch ein Linksabbiegverbot in den Baumarkt, statt dessen kommt man dorthin über einen Verkehrskreisel. Der Fußgängerbereich wird durch eine Insel vom Fahrzeugverkehr getrennt und erhält beidseitig eigene Schranken. Durch die auto-

matisch gesteuerte Schrankenanlage werden die Schließzeiten deutlich reduziert. Nach der Einstellung des Schienenverkehrs am 3. Oktober können die Seilzüge der mechanischen Weichen und der Signaltechnik zurückgebaut werden und an deren Stelle der Außenbahnsteig für Gleis 2 entstehen, am Nordende wird ein Fußgängersteg errichtet, der barrierefreie Zugang zum Gleis 2 erfolgt über den BÜ. Während der Bauphase besteht Richtungsbetrieb, später sollen die Züge in der jeweiligen Hauptlastrichtung auf Gleis 1 verkehren und damit möglichst vielen Fahrgästen kurze Wege bieten (zu Gleis 2 muß man über den Steg bzw. den BÜ). Zum Schluß wird Anfang 2009 der überflüssige Mittelbahnsteig zurückgebaut. In den Herbstferien wird der Südast an das ESTW angeschlossen. Vom 16.-19.10. wird nach altem Fahrplan mit neuer Technik zur Erprobung gefahren, am 20.10. wird dann der neue Fahrplan der Odenwaldbahn vorzeitig eingeführt. Eine Höchstgeschwindigkeit von 120 statt bis-

her 90 wird abschnittsweise möglich sein. Anstelle von 68 Formsignalen werden 45 Lichtsignale installiert, neu hinzu kommen 66 Achszähler auf der Strecke, mithilfe derer die genaue Position jedes Zuges ans Stellwerk übermittelt wird.

Hiermit wird das Gesamtprojekt abgeschlossen, in dem über 8 Jahre insgesamt 120 Mio in die 121 km lange Strecke investiert werden. Der erste Abschnitt umfaßte die Erneuerung und Ergänzung (DA

Nord Spange nach Ffm) des Fahrwegs, im zweiten werden die Stationen modernisiert bzw. neu errichtet. Herzstück ist das in Wiebelsbach befindliche ESTW, von dem aus von zwei Personen der ganze Verkehr der Odenwaldbahn gesteuert wird und das 13 alte Stellwerke ersetzt. An Kreuzungsbahnhöfen wird dann gleichzeitige Ein- und Ausfahrt möglich sein, was die Wartezeiten deutlich verkürzt. (*Christian Knölker*)

Starkenburg

Verlängerung der Straßenbahnlinie 8

Eröffnung im Dezember – bis dahin Busverkehr

Während sich die Wiedereröffnung der Straßenbahn in Arheilgen bis ins Frühjahr 2009 verzögert, liegen die Arbeiten für die knapp 900 Meter lange Neubaustrecke in Alsbach zwischen der bisherigen Endstation am Beuneweg und der Melibokusschule im Zeitplan. Sollte nichts unvorhergesehenes passieren, wird die Verlängerung zum Fahrplanwechsel am 13./14.12.2008 in Betrieb genommen.

Mitte Oktober waren die Gleisanlagen entlang der Strecke weitgehend fertiggestellt, es fehlten noch Teile der neuen Wendeschleife, eines dazwischenliegenden Bahnübergangs, sowie der Anschluß an die bisherige Strecke. Als begleitende Maßnahme entstehen an der neuen Endstation eine Buswendeanlage, sowie ein Verkehrskreisel, die ebenfalls schon teilweise fertiggestellt sind.

Mit Betriebsschluß in der Nacht vom 19. auf den 20.10. wurde der Straßenbahnbetrieb zwischen Eberstadt und Alsbach eingestellt, um die restlichen Arbeiten ausführen zu können.



Letztmalig befuhr am 19.10.2008 eine Straßenbahn die alte Wendeschleife in Alsbach. Im Vordergrund die neuen Gleise der Verlängerung. (Foto: hk)

Die straßenbahnfreie Zeit wird auch genutzt, den sanierungsbedürftigen Bahndamm zwischen den Haltestellen Tan-

nenbergstraße in Seeheim und der Ludwigstraße in Jugenheim zu erneuern.

Um den Fahrgastansturm bewältigen zu können, fahren die Ersatzbusse Mo-Fr zwischen 6 und 9 Uhr, sowie zwischen 11.30 und 15 Uhr alle 7,5 Minuten zwischen Eberstadt und Alsbach, außerhalb dieser Zeiten bis 21 Uhr alle 15 Minuten. Im Abendverkehr und an den Wochenenden bleibt es beim 30-min-Takt. Die Busse bedienen dabei zwischen Jugenheim und Alsbach nicht die üblichen Straßenbahnhalte, sondern verbleiben auf der alten Bergstraße.

Bei einer Baustellenbesichtigung im September ließ der Alsbacher Bürgermeister verlauten, daß die neue Endstation nunmehr "Am Hinkelstein" heißen soll. Hierüber kann man geteilter Meinung sein, Hauptargument gegen einen solchen Namen dürfte die Tatsache sein, daß sich zwar in unmittelbarer Nähe der Hinkelstein (Menhir) befindet, die Straße "Am Hinkelstein" aber gut 300 Meter von der eigentlichen Endstation entfernt ist.

Auch das Fahrplankonzept steht in- zwischen: Unter der Woche wird die Linie 6 nach Alsbach verlängert, im Takt wie die bisherige Linie 8. Dies bedeutet, daß im Berufsverkehr die Linie 6 alle 15 Minuten nach Alsbach verkehrt, außerhalb dieser Zeiten nur alle 30 Minuten.

Jede zweite Fahrt endet wie bisher in Eberstadt/Frankenstein. Die Linie 8 entfällt während der Verkehrszeiten der Linie 6 komplett, es fährt nur die Linie 7 innerstädtisch alle 15 Minuten. Außerhalb der Betriebszeiten der Linie 6 ändert sich nichts, wie bisher verkehrt die Linie 8 dann alle 30 Minuten zwischen Arheilgen (bzw. derzeit Merck) und Alsbach. Mit der Verlängerung der Linie 6 erhalten die Fahrgäste entlang der Bergstraße vier Minuten Fahrzeit geschenkt, die durch den Wegfall der Haltestellen in Darmstadt entstehen. Fahrgäste aus den Gemeinden, die diese Stationen erreichen wollen, müssen in Eberstadt einmal zusätzlich in die Linien 1 bzw. 7 umsteigen.

Problematisch (und bislang ein Argument gegen die Verlängerung der Schnellinie) könnte die Anschlußsituation an der Wartehalle in Eberstadt mit den Bussen der Linie P aus Pfungstadt werden. Bislang fanden die Fahrgäste dieser Linie eine "leere" Straßenbahn 6 vor, die aber nun künftig bereits mit den Fahrgästen aus Alsbach besetzt ankommt. Um dieses Problem in den Stoßzeiten zu mindern, haben die Stadt und der Landkreis zusätzliche Straßenbahnfahrten zwischen Eberstadt und dem Schloß bestellt. (hk)

Rhein-Neckar

Nie wieder Züge auf der Überwaldbahn?

Gemeinden und Kreis stimmten für Draisine

Am 7. Oktober 2008 stimmte die Gemeindevertretung von Mörlenbach mit 15:12 Stimmen für den Erwerb der stillgelegten Überwaldbahn-Strecke (Mörlen-

bach-Waldmichelbach) von der DB Netz AG und für die Gründung einer kommunalen Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus dem Kreis Bergstraße und den Kommu-

nen Abtsteinach, Waldmichelbach und Mörtenbach. Zweck dieser Arbeitsgemeinschaft ist laut Vertrag die „Reaktivierung Überwaldbahn für touristische Nutzung (Draisine)“. Nachdem bereits der Landkreis sowie die beiden anderen Gemeinden dem Kauf der Strecke sowie der Gründung der Arbeitsgemeinschaft zugestimmt hatten, ist damit endgültig der Weg für den Draisinenbetrieb auf der Überwaldbahn frei. In der Sitzung selbst nahmen vier Befürworter und ein Gegner Stellung. Andreas Pfeiffer und Heinz Fraas von der SPD hoben dabei in ein-

dringlichen Reden die historische Bedeutung der Entscheidung und ihre Tragweite hervor. Auf der Befürworter-Seite nahm nur Frank Sürmann (FDP) Stellung. Die CDU als größte Fraktion schwieg. Bei der namentlichen Abstimmung stimmten die zwölf anwesenden CDU-Mitglieder, die beiden FDP-Mitglieder sowie Wilhelm Krieger von der Bürgervereinigung (BV) dafür, alle anderen dagegen. Damit dürfte klar sein, dass auf einer der schönsten Bahnstrecken Deutschlands nie wieder ein Zug fahren wird (siehe auch Kommentar). (*Michael Löwe*)

Rhein-Neckar

Offenen Auges ins finanzielle Abenteuer

Ein Kommentar zur Draisine auf der Überwaldbahn

Jetzt sind alle erforderlichen Beschlüsse zum Thema Draisine auf der Überwaldbahn gefasst – und das Thema Schienenpersonen-Nahverkehr ist zumindest für die nächsten 15 Jahre erledigt. Natürlich kann man die Frage aufwerfen, ob das Fahrgastpotential eine Reaktivierung der Überwaldbahn rechtfertigt. Man kann und muss Sanierungs- und künftige Instandhaltungskosten dem Nutzen des Bahnbetriebs gegenüberstellen. Und man muss bedenken, dass außer den Endpunkten Mörtenbach und Waldmichelbach höchstens noch Kreidach halbwegs durch die Bahnstrecke angebunden wird. Doch selbst einem Befürworter des Draisinen-Betriebes müssten bei der bisherigen Vorgehensweise und den gefassten Beschlüssen die Haare zu Berge stehen. So ist die Konstruktion der Arbeitsgemeinschaft (AG) aus vier Partnern (Kreis plus drei Kommunen) ein kompliziertes Gebilde,

welches schnelle und effiziente Beschlüsse kaum möglich macht. Erschwert wird das Ganze dadurch, dass die Arbeitsgemeinschaft als einziges operatives Organ einen Ausschuss, bestehend aus dem Landrat und den drei Bürgermeistern, hat. Dieser Ausschuss darf jedoch nur die Beschlüsse seiner Mitglieder, d. h. der drei Kommunen und des Kreises, umsetzen. Alle Entscheidungen des Ausschusses müssen vor ihrer Umsetzung daher die Zustimmung der drei Gemeindevertretungen und des Kreistages erhalten. Als I-Tüpfelchen kommt dann hinzu, dass der Draisinen-Betrieb nicht durch die AG, sondern durch einen privaten Betreiber erfolgen soll. Während anderswo Zweckverbände oder GmbHs der kommunalen Träger gegründet wurden, um Marketing und Betrieb der Strecke in einer Hand zu haben, maximiert man im Überwald Verwaltungsaufwand, Kommunikationsbe-

darf und Abstimmungserfordernis. Wie soll denn z.B. ein vernünftiges Marketing aussehen, wenn das „regionale Marketing“ von der Tourismusmarketing GmbH des Kreises Bergstraße betrieben wird, die Gestaltung der Webseite mit der Online-Reservierungs-Möglichkeit und der Verfügbarkeitsanzeige jedoch vom Betreiber? Wenn letzteres nicht professionell und im Sinne der AG, bzw. der Tourismusmarketing GmbH erfolgt, kann ersteres nicht viel bewirken. Hier gibt man alle Gestaltungsmöglichkeiten aus der Hand und zahlt für den Gewinn des Betreibers auch noch drauf.

Ein weiterer gravierender Punkt ist der Erwerb der Strecke. Natürlich ist die DB froh, die Strecke und die damit verbundenen Instandhaltungs-Verpflichtungen loszuwerden. Natürlich hätte eine Pacht der Strecke eventuell zäher Verhandlungen bedurft. Da die Strecke jedoch unter Denkmalschutz steht, hat man sich einen Klotz ans Bein gebunden, den man nie wieder loswerden wird. Selbst wenn die AG eines Tages aufgelöst wird, bleiben die vier Partner weiter Eigentü-

mer der Strecke und müssen sie instandhalten – egal, ob Draisinenbetrieb, Schienenpersonen-Nahverkehr oder gar nichts auf ihr stattfindet.

Wenn man dann noch sieht, wie dilettantisch das Ganze in den vergangenen Monaten angegangen wurde, bleibt einem nur noch der Schluss, dass es letztlich darum ging, das Thema Bahnverkehr auf der Überwaldbahn ein für alle Mal zu erledigen. Das ist gelungen. So fehlen in der Aufstellung der Kosten nach wie vor die Draisinen (vermutlich 200.000 – 300.000 Euro), es fehlen die erforderlichen Personalaufwände bei den Kommunen und dem Kreis – und es kam schließlich zur Abstimmung über unterschiedliche Vertragstexte bzgl. der AG in den drei Kommunen. Professionalität sieht anders aus. Die Chancen für einen erfolgreichen Draisinenbetrieb stehen vor diesem Hintergrund denkbar schlecht. Warten wir ab, wann tatsächlich die erste Draisine auf der Überwaldbahn fährt – an Ostern 2009, wie nach wie vor angekündigt wird, wird es mit Sicherheit nicht sein. (*Michael Löwe*)

Rhein-Neckar

Draisinenstrecken in Deutschland

Bahnstrecken ohne Perspektive vor der Entwidmung bewahrt

Der Draisinenbetrieb auf (ehemaligen) Bahnstrecken hat in Deutschland in den letzten Jahren eine rasante Entwicklung genommen. Insgesamt gibt es aktuell 27 Strecken mit Draisinenbetrieb, wobei bei fast allen der Betrieb erst in diesem Jahrhundert aufgenommen wurde. Die Bandbreite ist sowohl bezüglich der Strecken als auch der Draisinen und der Betreiber

sehr groß. Die Streckenlänge variiert von zwei bis 41 km. Es gibt völlig ebene Strecken, hügelige sowie mindestens eine Bergstrecke. Dementsprechend gibt es je nach Strecken-Beschaffenheit auch Draisinen mit Sieben-Gang-Schaltung und mit elektronischer Zusatzausrüstung. Bei den Draisinen kann man drei Typen unterscheiden: die in den 90er Jahren üblichen

Handhebel-Draisinen (die es nur noch auf wenigen Strecken gibt), die am weitesten verbreitete Vier-Personen-Fahrrad-Draisine sowie Club-Draisinen für größere Gruppen. Die erfolgreichste Strecke ist die Strecke im Glantal von Altenglan nach Staudernheim. Diese Strecke ist gut 41 Kilometer lang und es verkehren auf ihr sage und schreibe 87 Draisinen. In fast allen Fällen handelt es sich um Stre-

cken, die keine Perspektiven mehr im Bahnverkehr haben und auf denen ohne Draisinenbetrieb Entwidmung und Abbau der Schienen erfolgen würden.

Interessante Internet-Seiten zum Thema Draisinenbetrieb auf Bahnstrecken sind www.achim-bartoschek.de/bahn_draisinen.htm sowie der Eintrag „Eisenbahn-Draisine“ auf www.wikipedia.de.
(*Michael Löwe*)

Alle Draisinen-Strecken in Deutschland auf einen Blick

	Strecke	Bundesland	Länge km	Web-Adresse
1	Leck – Unafthen	Schleswig-Holstein	24	www.draisinentour-nf.de
2	Malente – Lütjenburg	Schleswig-Holstein	17	www.draisinenbahn.de
3	Tasdorf – Wankendorf	Schleswig-Holstein	12,2	www.draisinedfm.de
4	St. Michaelisdon – Marne	Schleswig-Holstein	9	www.marschbahn-draisine.de
5	Ratzeburg – Hollenbeck	Schleswig-Holstein	13 (9)	www.erlebnisbahn-ratzeburg.de
6	Dargun – Salem	Mecklenburg-Vorp.	17	www.naturpark-draisine.de
7	Damerow-Kaserne – Borkow	Mecklenburg-Vorp.	23	www.draisine-mecklenburg.de
8	Alt Garge–Bleckede–Walfrieden	Niedersachsen	6,5	www.ig-draisine-elbtalae.de
9	Westersted – Ochold	Niedersachsen	7 (6)	www.draisinenspass.de
10	Quakenbrück – Fürstenau	Niedersachsen	25	www.hasetal.de
11	Buchhagen – Osterbrack (Dielmissen)	Niedersachsen	5	www.3sine.net/bodenwerder
12	Rinteln Süd – Alverdissen	Nieders./NRW	18,1	www.draisinen.de
13	Kleve – Groesbeek	Nordrhein-Westf./Niederlande	15,5	www.grenzland-draisine.eu
14	Vockerode – Oranienbaum	Sachsen-Anhalt	5,5	www.fbe-bahn.de
15	Fürstenberg/Havel – Templin	Brandenburg	30,5 (28)	www.draisine.com
16	Kremmen – Germendorf	Brandenburg	10	www.draisinenbahn.de
17	Tiefensee – Sternebeck	Brandenburg	11,6	www.draisinenbahn.de
18	Königs Wusterhausen – Mittenwalde Ost	Brandenburg	8,2	www.draisinenbahn.de
19	Mittenwalde Ost – Töpchin	Brandenburg	10,8 (11,5)	www.draisinenbahn.de
20	Zossen – Jüterbog	Brandenburg	39,9	www.erlebnisbahn.de
21	Finsterwalde Frankenau – Crittenitz Bahnhof	Brandenburg	16 (17)	www.niederlausitzer-erlebnisbahn.de
22	Lengsfeld u. Stein –Großartloff/Siebengärten	Thüringen	5,5/ 20,5	www.kanonenbahn-ev.de
23	Affoldern – Hemfurth	Hessen	2	www.eder-draisine.de
24	Diez-Freidiez – Michelbach Tunnel	Rheinland-Pfalz/Hessen	19	www.arbeitskreis-aartalbahn.de
25	Altenglan – Staudernheim	Rheinland-Pfalz	41	www.draisinentour.de
26	Bornheim –Lingenfeld	Rheinland-Pfalz	13	www.suedpfalzdraisine.de
27	Wehrden – Großrosseln – Grube Warndt	Saarland	12,5	www.warndt-express.eu

Rhein-Neckar

Draisinenstrecken in Deutschland

Details zu allen Draisinen-Strecken in der Region

Affoldern – Hemfurth

Die Strecke liegt auf dem ehemaligen Anschlussgleis zum Edersee-Elektrizitätswerk, das in Bergheim-Giflitz von auf der ebenfalls bereits lange stillgelegten Bahnlinie von Bad Wildungen nach Korbach Süd abzweigt. Ursprünglich endete das Gleis in einem tiefen Stollen, in dem – um möglichst viel Gefälle für die Nutzung der Wasserkraft zu erzeugen, die Turbinen tief unter der Erde eingebaut sind. Über die Gleise wurden beim Bau der Anlage und Austausch auch die Turbinen nach unten gebracht.



Einige Jahre lang wurde die Anschlussbahn zum Edersee durch den NVV für den touristischen Verkehr mit Triebwagen reaktiviert. In Affoldern, dem heutigen Startpunkt der Draisinentour, muss sich der Triebwagen 1996 mit Sicherung durch einen Begleiter vorsichtig über die Straße tasten, da sämtliche Bahnübergänge entlang der Anschlussstrecke keinen Vorrang für den Schienenverkehr gewährten. Dementsprechend langsam war der Zug unterwegs. (Foto: hk)

Heute werden etwa zwei Kilometer der Strecke entlang des unteren Sees von vier Fahrrad-Draisinen des Betreibers Eder-Draisine Gerhard Kleinschmidt & Bernd Zimmermann GbR genutzt. Betriebszeiten der ebenen Draisinen-Strecke sind in der Hauptsaison täglich, in der Nebensaison an Sonn- und Feiertagen. Der Betrieb verfügt über vier Fahrrad-Draisinen, der Fahrpreis beträgt 12 Euro für die etwa 40-minütige Hin- und Rückfahrt.

Internet: www.eder-draisine.de

Diez-Freindiez – Michelbach Tunnel

Auf dem nördlichen Teil der Strecke Wiesbaden – Diez gibt es einen „grenzüberschreitenden“ Draisinen-Verkehr zwischen Hessen und Rheinland-Pfalz, der vom Arbeitskreis Aartalbahn betrieben wird. Dafür stehen fünf Handhebel-Draisinen für zwölf Personen sowie ein Anhänger zur Verfügung. Der Fahrpreis beträgt zehn Euro pro Person. Es werden nur geführte Fahrten angeboten, die typischerweise über Teilstrecken von etwa zehn Kilometer führen und ca. zwei Stunden dauern. Eigentümer der Strecke, die stillgelegt aber nicht entwidmet ist, ist die DB Netz AG.

Internet:

www.arbeitskreis-aartalbahn.de

Altenglan – Staudernheim

Für Fahrten auf der rund 42 Kilometer langen Strecke von Altenglan (an der

im Personenverkehr betriebenen Strecke Landstuhl – Kusel) über Lauterecken-Krumbach (Endpunkt der RB-Linie von Kaiserslautern) bis Staudernheim (Station an der Strecke Mainz – Saarbrücken) stehen rund 90 Draisinen zur Verfügung. Die meisten sind Fahrrad-Draisinen für vier Personen. Außerdem gibt es fünf Konferenz-Draisinen für sieben Personen, zusätzlich gibt es noch einige Handhebel-Draisinen.



Draisinen auf der Strecke Altenglan – Staudernheim. Zwei Fahrer, links und rechts, treiben das Gefährt an, auf der Bank in der Mitte können weitere Mitreisende Platz nehmen. Hinter den Sitzen besteht die Möglichkeit zur Mitnahme des Gepäcks. (Foto: Lothar Gitech)

Gefahren werden kann zwischen Altenglan und Staudernheim zwischen dem 1. März und 31. Oktober, der Fahrpreis beträgt für die kleinen Draisinen an Werktagen 34 und am Wochenende 39 Euro, die großen Fahrzeuge können für 64 Euro an Werktagen und 69 Euro an Wochenenden gebucht werden und die Handhebel-Draisinen kosten an allen Tagen 100 Euro. Das vom Fremdenverkehrszweckverband Landkreis Kusel und

der Naheland Touristik GmbH seit dem Jahr 2000 betriebene Projekt wurde mit Mitteln des europäischen Regionalfonds und des Landes Rheinland-Pfalz gefördert. Eine rechtzeitige Reservierung wird empfohlen, da die verfügbaren Draisinen sehr schnell ausgebucht sind.

Internet: www.draisinentour.de

Bornheim - Lingenfeld

20 Fahrradraisinen für vier, fünf und sieben Personen stehen für den Draisinenbetrieb auf einem Teilstück der stillgelegten Strecke Landau – Germersheim in der Südpfalz zur Verfügung. Auf dem 13 Kilometer langen Stück, das seit 30. April 2006 von Draisinen benutzt werden kann, kosten die Fahrten für die kleinen Fahrzeuge werktags 34 Euro, am Wochenende 40 Euro und 64 bzw. 70 Euro für die großen Fahrzeuge. Bei dem von der Südpfalz-Draisinenbahn Dieter Hofherr betriebenen Strecke wird vormittags von Bornheim nach Lingenfeld gefahren, nachmittags in die Gegenrichtung.

Internet: www.suedpfalzdraisine.de



Draisinenbahnhof in Lingenfeld (Foto: Andi Fist)

(wb/Michael Löwe)

Rhein-Neckar

Weniger Fernzüge über Heidelberg

Ansonsten nur wenig Änderungen im Jahresfahrplan 2009

Im Fernverkehr gibt es für die Rhein-Neckar-Region in der Fahrplanperiode 2009 (die am 14. Dezember 2008 beginnt) keine gravierenden Änderungen. Allerdings setzt sich der schleichende Wegfall von Fernverkehrsverbindungen über Heidelberg fort. Dies wurde auf der Fahrplankonferenz am 17. September 2008 in Mannheim bekannt. So fährt das bisherige Zugpaar EC 114/115 „Wörthersee“ Dortmund - Klagenfurt und zurück ab dem Fahrplanwechsel direkt von Mannheim nach Stuttgart bzw. retour über die Neubaustrecke. Statt des Stopps in der Universitätsstadt wird das Zugpaar in Worms halten, dass damit zwei zusätzliche Fernzüge erhält (in der aktuellen Fahrplanperiode halten täglich drei InterCitys in Worms).

Zwar scheint der Wegfall einer Zugverbindung von und nach Österreich für Heidelberg verschmerzbar, zumal die IC-Linie 62 (Frankfurt – Heidelberg – München – Salzburg) zur EC-Linie aufgewertet wird und zukünftig fünf Zugpaare nach Österreich (Klagenfurt, Graz und Linz) verlängert werden. An ein Zugpaar werden außerdem Kurswagen von und nach Zagreb angehängt. Eine Lücke reißt der Wegfall allerdings für Heidelberger Pendler, die in der baden-württembergischen Landeshauptstadt ihren Arbeitsplatz haben. Durch den Wegfall des EC 114 gibt es in Zukunft abends eine rund einstündige Lücke im Fernverkehrsangebot zwischen Stuttgart und Heidelberg. Schon jetzt sind die ohnehin gut frequentierten Züge aus Mün-

chen in Richtung Ruhrgebiet bzw. Frankfurt abends mit Pendlern zwischen Stuttgart und Heidelberg überfüllt.

Messezüge nach Frankfurt

Immer montags sowie an bestimmten Tagen, wenn in Frankfurt Messe ist, wird es ein neues Zugpaar IC 2390/IC 2391 von Stuttgart (ab 6:59 Uhr) nach Frankfurt (an 9:02 Uhr) sowie zurück (Frankfurt ab 16:58, Stuttgart an 18:29 Uhr) geben. Die Besonderheit: Diese Züge fahren von Vaihingen (Enz) direkt nach Weinheim und umgehen Heidelberg und Mannheim. „Dies sind die ersten Bypass-Züge,“ kommentierte ein Teilnehmer an der Fahrplankonferenz dieses Konzept.“

Eine neue touristische Direktverbindung wird es im Winter (20. Dezember 2008 bis 4. April 2009) zwischen Frankfurt und Bludenz in Vorarlberg für Skifahrer immer samstags geben. Das Zugpaar verlässt bzw. erreicht Heidelberg um 7.42 Uhr/20.15 Uhr.

Takt entlang der Bergstraße ab 2010

Große Veränderungen im Fernverkehr stehen auf der Main-Neckar-Bahn dann erst in der übernächsten Fahrplanperiode 2010 an. Dann sollen die Züge der IC-Linie 26 und 62 (Frankfurt-München-Österreich) in einen exakten Stunden-Takt auf der KBS 650 gebracht werden. Das bedeutet, dass die Fahrlagen der Züge der Linie 26 um rund 18 Mi-

nuten vorverlegt werden. Dadurch kann auf dieser Linie ab Dezember 2009 ein zusätzlicher Systemhalt im Bahnhof Wiesloch/Walldorf eingerichtet werden. Außerdem erreichen diese Intercity-Züge Karlsruhe entsprechend früher. Dadurch lassen sich bessere Umsteigeverbindungen auf die ICE-Züge in Richtung Basel sowie auf die Schwarzwaldbahn nach Konstanz realisieren.

Bauarbeiten ab April 2009

Einige Veränderungen wird es beim ICE-Knoten zur halben Stunde im Mannheimer Hauptbahnhof für mehrere Monate ab April 2009 geben. Der Grund: Die beiden Strecken zwischen Karlsruhe und Rastatt über Durmers-

heim bzw. Ettlingen West werden bis Dezember 2009 wechselseitig saniert. Es steht dadurch in diesem Bereich nur die halbe Kapazität zur Verfügung. Das führt zu längeren Fahrzeiten bei einigen ICE-Zügen. Dazu wird die Wartezeit der ICE-Züge aus Richtung Berlin, die ansonsten zur Minute .24 in Mannheim ankommen und zur Minute .36 abfahren, auf nur zwei Minuten reduziert. Der Anschluss der ICE-Züge aus Richtung Köln geht dadurch verloren. Für die Fahrgäste aus diesen Zügen bleiben jedoch die nachfolgenden ICE-Züge aus Hamburg und weiter nach Zürich, die Fahrzeit verlängert sich entsprechend. Ein ähnliches Konzept gibt es auch in Richtung Norden. (*wb*)

Buchtipps

Abschied vom Schienengüterverkehr

Neue Bücher von Urs Kramer und Matthias Brodkorb

Nostalgiebücher über stillgelegte Bahnstrecken gibt es genug. Fast alle behandeln jedoch den Personenverkehr, dessen Einstellung mit großer Aufmerksamkeit verfolgt und letzte Fahrten massenhaft im Bild festgehalten wurden. Anders im Güterverkehr: Obwohl viele Strecken nach dem letzten Personenzug oft noch viele Jahre von Güterzügen befahren wurden, vollzieht sich das Ende des Güterverkehrs meist lautlos. Bilder dazu gibt es kaum.

Diese Lücke füllen nun Urs Kramer und Matthias Brodkorb mit ihren beiden Bänden „Abschied von der Schiene – Güterstrecken von 1980 bis 1993“ sowie

„Abschied von der Schiene – Güterstrecken von 1994 bis heute“.

Auf jeweils 192 Seiten geben die beiden Autoren einen umfassenden Überblick über das Ende des Güterverkehrs auf den Nebenbahnen in der Bundesrepublik Deutschland und der DDR bzw. später in Gesamtdeutschland.

Die beiden Werke sind umfangreich bebildert, die meisten Fotos stammen von Matthias Brodkorb. Dazu gibt es jeweils kurze Texte über die jeweiligen Strecken.

Ergänzt werden die Streckenbeschreibungen durch eigene Berichte der Autoren, die zum Teil amüsant schildern, wie sie die Aufnahmen unter zum Teil abenteuerlichen Bedingungen machten.



So beschreibt PRO BAHN-Mitglied Urs Kramer, der oft mit Zelt, Faltrad oder Bus (denn die Strecken waren ja für den Personenverkehr längst stillgelegt) auf Fotoerkundungstour zum Knipsen von Güterzügen unterwegs war, seine persönlichen Eindrücke von ehemaligen Güterstrecken. Einmal wurde Kramer sogar von der Polizei kontrolliert, weil er sich auf der Suche nach einem geeigneten Foto-Standpunkt verdächtig machte.

Ein wenig unübersichtlich sind in beiden Werken, die im Frühjahr bzw. im September erschienen, die Tabellen, die zu jedem Kapitel eine Gesamtübersicht über die stillgelegten Strecken in den verschiedenen Regionen Deutschlands geben. Das liegt aber weniger an den Autoren als daran, dass die Nummerierung von Bahnstrecken mehrfach wechselte. Ein wenig klein geraten sind auch die Karten, auf denen die Bahnstrecken abgebildet sind.



Alles in allem sind die beiden Bücher aber interessante Werke, nicht nur für Eisenbahnfans und Schienen-Nostalgiker, sondern auch für die, die in der Bahn ein Verkehrsmittel der Zukunft sehen, denn Urs Kramer und Matthias Brodkorb wollen mit ihren beiden Büchern ausdrücklich auch zum Nachdenken über die aktuelle Verkehrspolitik und die Nutzung der Schiene als Verkehrsträger der Zukunft gerade auch für den Güterverkehr anregen. (wb)

Abschied von der Schiene - Güterstrecken
1994 bis heute
und
Abschied von der Schiene - Güterstrecken
1980 bis 1993
transpress Verlag Stuttgart, jeweils 29,90
€
ISBN 978-3-613-71333-8 und ISBN 978-
3-613-71346-8

Das allerletzte

Das Leben in vollen Zügen genießen

Kombitickets, aber keine erhöhten Kapazitäten



Unhaltbare Zustände im Odenwald. Auch die Toilette im 'Sardino' wird noch für Stehplätze benötigt. Fahrradmitnahme, sogar noch durch den RMV in Prospekten beworben: Fehlanzeige. (Foto: rgr)

Samstag, 18.10.2008. Auf den ersten Blick ein gewöhnlicher Samstag und wie vom RMV bestellt, verkehren im Odenwald fast nur einzelne Itino-Triebwagen. Ein Blick in den Kalender offenbart aber, daß einerseits in Frankfurt Buchmesse ist und andererseits auch die Eintracht ein Heimspiel hat. Daß für solche Veranstaltungen die Kapazitäten nicht ausreichend angepaßt werden, mag man im Allgemeinen vom RMV gewohnt sein, bei näherer Betrachtung fällt allerdings auf, daß für die Buchmesse Kombitickets ausgegeben werden und der RMV als

Sponsor der Eintracht auftritt. Insofern wäre eine Verdichtung des Angebots mehr als notwendig gewesen und ob man durch Unterlassung neue Kunden gewinnen kann, die nur wieder einmal vor Augen geführt bekamen, daß man im Nahverkehr nur Kunde zweiter Klasse ist, mag bezweifelt werden.

Die Experten des RMV haben angeblich für die davor- und dahinterliegenden Fahrten zusätzliche Triebwagen bestellt, warum das allerdings für andere Fahrten in ähnlich attraktiver Zeitlage unterblieb, wurde bislang nicht beantwortet. (hk/rgr)

PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten

PRO BAHN e. V. Hauptstadtbüro

Friedrichstr. 95 (PB 98)

10117 Berlin

Tel.: (030) 2096 2585

Fax: (030) 2096 2586

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

tagüber Tel. (0 69) 7 98 - 2 91 71

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

Hermann Hoffmann

Am Juliusstein 18

34130 Kassel

Tel. (0 5 61) 6 71 79

e-mail: hhoffma@freenet.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:

Mo, 1.12. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft Januar-Februar. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (s. S. 2).

PRO BAHN in Nordhessen:

Jeden letzten Mittw. im Monat, 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmsstr. 2, Kassel

Kein Treffen im Dezember!

Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.:

Mo, 3.11. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 2 (5 Fußminuten vom Hbf Südseite)

Mo, 1.12. 18.30 Uhr: **Jahreshauptversammlung** im Bürgerhaus Griesheim, Clubraum 4, gegenüber S-Bahn-Station Griesheim (Linien S1 und S2).

Mo, 5.1. 18.30 Uhr: Monatstreff im Bürgerhaus Gutleut, Raum 2

Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi, 26.11. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie (Dornheimer Weg 27, Darmstadt, 15 min Fußweg ab Hauptbahnhof oder mit Linie F bis Hst. Rodensteiner Weg) (18:30-19:00 Uhr: informeller Teil, 19:00 - 21:00 Uhr: Tagesordnung)

Im Dezember findet kein Arbeitstreffen statt.

Mi, 28.1. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie

Regionalverband Rhein-Neckar:

Do, 20.11. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

Do, 18.12. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Braustübel, Bergheimer Str. 91 in Heidelberg** (ca. 10 Fußminuten vom Hauptbahnhof).

