

Fahrgastzeitung

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

Nr. 72

Januar – Februar 2009



Angebotsplanung im Fernverkehr	S. 7
Straßenbahn in Alsbach verlängert	S. 25
Überwaldbahn im Vergleich	S. 29

Titelbild: Am 13. Dezember 2009 wurde nach gut einem halben Jahr Bauzeit die Straßenbahnverlängerung in Alsbach um 900 Meter in Betrieb genommen. *(Foto: hk)*

Rückseite: Sonderfahrt von PRO BAHN anlässlich der europäischen Woche der Mobilität am 20. September 2009, hier auf der Frankfurter Hafenbahn. *(Foto: H. Scheel)*

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, Küferstraße 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 Straße 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: 1.12.2008 (Heft Januar – Februar 2009)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.2.2009 (Heft März – April 2009)

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

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

Neuer Bahnhof für den Deutschen Wandertag 2009 im Upland	4
Bahnhof Witzenhausen am 24. Oktober 2008 festlich eingeweiht	5
Kassel – Schloss Wilhelmsthal – Calden	6
Neue RT-Haltepunkte in Kassel und Vellmar.....	6

Großraum Frankfurt am Main

Es fährt kein Zug nach nirgendwo	7
Regionalmitgliederversammlung (JHV) des RV Frankfurt	11
Jubiläum 125 Jahre elektrische Straßenbahn	12
Fahrgastsprechtage Stadtverkehr Frankfurt	12
Frankfurt am Main per Schiene.....	13
Regionaltangente West (RTW) nimmt endlich Fahrt auf	13
DB ServiceStore – jetzt auch mit Fahrkartenverkauf.....	16
100 Stunden neuer Fahrplan.....	17

Starkenburger

Fahrplanvergleich Odenwaldbahn	24
Verlängerung der Straßenbahnlinie 8.....	25
Abkehr vom Taktfahrplan an der Bergstraße	27

Rhein-Neckar

Keine Perspektive für die Überwaldbahn?.....	29
Kurznachrichten.....	31
Information tut gerade im ÖPNV not.....	32

Buchtipp

Urlaub ohne Hindernisse	33
PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten	34
PRO BAHN - Termine	35

Nordhessen

Neuer Bahnhof für den Deutschen Wandertag 2009 im Upland

Spatenstich in Willingen am 25. Oktober 2008

Der Bahnhof der Tourismusgemeinde Willingen ist das Eingangstor für alle Besucher aus den Niederlanden, aus Nordrhein-Westfalen bzw. aus dem Raum Kassel, die mit der Bahn anreisen. Nach Auskunft von Bürgermeister Thomas Trachte musste das alte Gebäude abgerissen werden, da eine Sanierung erheblich teurer gekommen wäre als ein Neubau. Beim symbolischen Spatenstich am 25. Oktober 2008 waren neben den Gemeindevetretern und dem Architekten auch Staatsminister Wilhelm Dietzel anwesend. Das neue Bahnhofsgebäude wird voraussichtlich 1,58 Millionen Euro kosten. 893 000 Euro kommen als Zuschuss vom Land Hessen. Bis zum kommenden Juni soll nun auf dem Bahnhofsgelände ein neues einstöckiges Gebäude entstehen. Es wird einen Kiosk mit Fahrkartenverkauf und Informationsmöglichkeiten beherbergen, eine öffentliche Toilette, einen großzügigen Wartesaal sowie eine Taxizentrale.

Ein weiteres Taxiunternehmen will am Bahnhofsvorplatz sein Büro eröffnen. Der Platz vor dem Bahnhofsgebäude wird ebenfalls neu gestaltet: Zwanzig Park+Ride-Parkplätze und barrierefreie Bushaltestellen sind geplant. Auch das Bahnhofsgelände ist barrierefrei - günstig für Rollstuhlfahrer.

Mit dem Rohbau für das neue Gebäude wird Anfang November begonnen, sagte Architekt Uno Kleine. Das Richtfest ist vor Weihnachten geplant. Innenausbau sowie Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes sollen bis Juni 2009 abgeschlossen sein. Der Deutsche Wandertag findet im August statt.

Bürgermeister Trachte dankte der Landesregierung, dass das Land seinen Zuschuss früher als geplant zahlt. Bei einem Besuch im April habe Verkehrsminister Dr. Alois Rhiel den Wunsch der Willinger nach einem neuen Bahnhof zum Deutschen Wandertag berücksichtigt und dafür gesorgt, dass der Zuschuss vorgezogen wird. (hh)



Nordhessen

Bahnhof Witzenhausen am 24. Oktober 2008 festlich eingeweiht

P&R-Anlage fertig – alle Modernisierungsarbeiten abgeschlossen – Neue Aufzüge bieten kurze Wege und Barrierefreiheit

Nach Fertigstellung der Park & Ride-Anlage wurde mit den Baubeteiligten Deutsche Bahn, NVV und Stadt Witzenhausen der neu gestaltete Bahnhof Witzenhausen am 24.10.2008 eingeweiht. Hier verkehren die cantus-Triebwagen Kassel-Göttingen, die EIB-Triebwagen Kassel-Leinefelde-Erfurt und die RE-Züge Kassel-Nordhausen-Halle/Saale. Beim großen Bahnhofsfest, zu dem alle Bürgerinnen und Bürger von Witzenhausen und Umgebung eingeladen waren, nahm auch Verkehrsminister Dr. Alois Rhiel teil. Rhiel zeigte sich erfreut, dass ein weiterer Bahnhof mit Landesmitteln und Eigenmitteln der DB Station&Service AG barrierefrei ausgebaut und modernisiert werden konnte. Nach ca. 3 Jahren Bauzeit und Kosten von rund 3,3 Millionen Euro bietet der Witzenhäuser Bahnhof eine Vielzahl von Verbesserungen.

Der Konzernbevollmächtigte der DB AG für Hessen Dr. Klaus Vornhusen hob die behindertengerechte Gestaltung der Verkehrsstation hervor: Kernstück ist die neue Personenunterführung mit den beiden Aufzügen. Erhöhte Bahnsteige sorgen dafür, dass auch beim Einstieg in die Züge keine Stufe mehr überwunden werden muss. Ein neues Wegeleitsystem erleichtert die Orientierung.

Auch Susanne Henckel, NVV-Bereichsleiterin Infrastruktur, begrüßte den Abschluss der Modernisierungsarbeiten: "Wir sind als NVV sehr froh, dass wir in

Witzenhausen, einem der wichtigsten Bahnhöfe im Verbundgebiet, allen Kunden den Zugang zur uneingeschränkten Mobilität ermöglichen können! Ich möchte daher auch allen danken, die daran mitgewirkt haben." Im Rahmen des umfangreichen Modernisierungsprogramms "Programm 55" des NVV und der DB gehört der Bahnhof Witzenhausen zu neun Stationen, die seit 2001 in Nordhessen umgebaut werden. Bereits fertig gestellt sind die Bahnhöfe in Melsungen, Rotenburg-Lispenhausen, Morschen-Altmorschen, Alheim-Heinebach sowie Staufenberg-Spee und Witzenhausen-Gertenbach.

Gleichzeitig mit der Feier zur Modernisierung wird die neue Park&Ride-Anlage der Stadt eingeweiht. Die Stadt setzte damit in diesem Jahr ein Projekt um, das seit über 10 Jahren auf der Wunschliste stand. Die Bushaltestellen vor dem Bahnhof wurden neu angeordnet und gestaltet. Eine Bike&Ride-Anlage direkt am Bahnsteig ermöglicht dem Kunden kurze Wege. "Der Bahnhof Witzenhausen bietet damit dem Reisenden ein rundum attraktives Angebot", freut sich Bürgermeisterin Angela Fischer.

Die Baukosten betragen ca. 930.000 Euro zusätzlich zu Investitionen in die Modernisierung der Verkehrsstation. Die Maßnahme wird mit 550.000 Euro aus GVFG-Mitteln und ca. 110.000 Euro nach FAG (Finanzausgleichsgesetz) gefördert. (hh)

Nordhessen**Kassel – Schloss Wilhelmsthal – Calden**

NVV-Buslinie 120 fährt seit Dezember 2008 täglich

Seit einem Jahr fährt die Buslinie 120 von der Kasseler Nordstadt (Straßenbahn-Endstation Linie 1 und 5) über Obervellmar (Einkaufszentrum) und das Schloss Wilhelmsthal nach Calden. Ab 14. Dezember 2008 wird diese Linie auch an Sonn- und Feiertagen eingesetzt. Damit erhält Schloss Wilhelmsthal erstmals eine tägliche Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz – für den Ausflugsverkehr zum sehenswerten Rokokoschloss mit großem Park sicher ein Gewinn. Freuen können sich auch Fahrgäste aus den Caldener Ortsteilen Ehrsten, Meimbressen und Calden. Sie können dann auch an Sonn- und Feiertagen mit dem Bus fahren. Das Wochenendangebot ist ein zunächst befristetes Modell. Der NVV wird einen Regeleinsatz von der Kundennachfrage abhängig machen. Die Buslinie endet im Caldener Ortsteil Fürstenwald, wo in die Regiotramlinie 4 um-

gestiegen werden kann. Die Linie 120 verkehrt Montag bis Freitag stündlich und am Wochenende alle 2 Stunden. Im Gemeindehauptort (mit Flugplatz) haben die Kunden auch am Wochenende ein stündliches Angebot von und nach Kassel, weil sie in der einen Stunde über Fürstenwald und die RT4 fahren und in der anderen Stunde über die Kasseler Nordstadt und die Tramlinien 1 und 5.

Das Busangebot ist über den ganzen Tag gut getaktet. Bereits um 8.30 Uhr hält der erste Bus an Sonn- und Feiertagen in Calden. Der letzte Bus kommt um 22.30 Uhr aus Kassel an.

Pro Bahn wünscht, dass viele Caldener Bürger und viele Kasseler Ausflügler das attraktive Busangebot annehmen. Im Raum Ahnatal - Calden - Wilhelmsthal - Vellmar gibt es zahlreiche markierte Wanderwege. (hh)

Nordhessen**Neue RT-Haltepunkte in Kassel und Vellmar**

Regiotram feierte am 13. Dezember 2008

Seit August 2007 fahren Regiotramzüge aus vier Richtungen durch den Hauptbahnhofstunnel in die Kasseler Innenstadt. Sie erreichen die Königsstraße, das Auestadion bzw. Bettenhausen.

In den nächsten Monaten dürften die Linien RT3 aus Hofgeismar und RT4 aus

Wolfhagen deutlich voller werden. Mit dem Fahrplanwechsel gibt es im Kasseler Stadtteil Jungfernkopf und in Vellmar-Osterberg /Einkaufszentrum neue Haltepunkte. Bewohner dieser Regionen können jetzt über die Harleshäuser Kurve in wenigen Minuten die Kasseler Innenstadt

erreichen. Mitarbeiter des DB-Ausbesserungswerkes, die im nördlichen Landkreis Kassel wohnen, erreichen ihren Arbeitsplatz über RT Jungfernkopf. Es wird hier mit einem täglichen Ein- und Ausstieg von rund 400 Fahrgästen gerechnet. Den Bahnhof Kassel-Harleshausen gibt es seit vielen Jahrzehnten, der noch fehlende Haltepunkt in Kirchditmold geht im Frühjahr 2009 in Betrieb. Die Linien RT3 und RT4 fahren meistens im Stundentakt. Sie werden an manchen Stationen durch RE-Züge verstärkt, die im Taktverkehr Korbach bzw. Warburg (Westf) mit dem Fernbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe verbinden.

Die Station Kassel-Jungfernkopf hat 3,2 Millionen Euro gekostet, der noch im Bau befindliche Haltepunkt Kassel-Kirchditmold wird das Doppelte kosten, ebenso Vellmar-Osterberg. Hier wird - mit Unterstützung der Stadt Vellmar - ein Park-and-Ride-System errichtet. Im Neubaugebiet Osterberg wohnen 1600 Menschen. Auch das Herkules-Einkaufszentrum liegt nahe bei der Regiotram-Station.

Geschaffen wurden am beiden Haltepunkten zwei Außenbahnsteige von jeweils 115 Metern Länge. Das erlaubt den Halt von drei aneinander gekoppelten RT-Zügen. Eine Bahnsteighöhe von 38 cm ermöglicht einen stufenlosen Einstieg in die RegioTram. Für Fahrgäste mit Behinderungen stehen in Vellmar-Osterberg Aufzüge und Rampen zur Verfügung. Zur Unterquerung der Gleise und als Zugang zu Bahnsteig 2 dient eine Fußgängerunterführung. In KS-Jungfernkopf ist der Zugang ebenerdig.

In Vellmar-Obervellmar treffen sich die Linien RT3 Hofgeismar-Kassel und RT4 Wolfhagen-Kassel. Mindestens einmal stündlich werden die Regiotram-Linien in Vellmar halten. Ziel ist es, die zwei Linien im 30-Minuten-Takt laufen zu lassen und durch die Überlagerung der RT3 und RT4 auf einen 15-Minuten-Takt zu kommen. Die kurze Vertaktung wird aber frühestens Ende 2011 möglich sein, wenn das dritte Gleis am Bahnhof Obervellmar gebaut ist. (hh)

Großraum Frankfurt am Main

Es fährt kein Zug nach nirgendwo

Die Angebotsplanung von DB Fernverkehr

Die Zeiten, als ein Ministerialbeamter es fertig brachte, dass wegen ihm (und einiger weniger Angestellter und Arbeiter von Kalle) morgens ein Zug von Zwingenberg (Bergstr) über Darmstadt nach Wiesbaden und abends dorthin zurück verkehrte, gehören längst der Vergangenheit an. Die Deutsche Bahn muss heute ihre Verkehre als „börsenorientiertes Unternehmen in spe“ – was hoffentlich nie

der Fall sein wird – mehr denn je nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten planen und so weit es umlauftechnisch geht, Geisterzüge (intern als Personalfahrten bezeichnet) vermeiden. Unter diesem Aspekt mussten auch bestimmte ICE-Züge auf der Relation Köln – Wiesbaden dem Rotstift zum Opfer fallen, auch wenn einzelne Betroffene auf höchster politischer Ebene alle Hebel in Bewegung

setzen, ihren persönlichen Zug vor der unvermeidlichen Kappung zu retten. Die Zahlen sprechen jedoch eine eindeutige Sprache. So zählte man bei den ICE-Halten in der hessischen Landeshauptstadt gerade einmal 100 Ein- und Aussteiger über den ganzen Tag gesehen. Abgesehen von der Kapital- und Energieverschwendung ist es den anderen bis zu 400 Reisenden pro Zug zwischen Ruhrgebiet und Süddeutschland nur schwer verständlich zu machen, dass sie wegen einer Handvoll Aussteiger einen riesigen Umweg und einen Zeitverlust von rund einer Stunde auf sich nehmen sollen. Fakt ist, dass Wiesbaden peu à peu vom ICE-Verkehr abgehängt wird, denn ein Halt dort weist nicht das erforderliche Fahrgastpotential auf. Die Bahn hatte dies übrigens vorausgesehen und sie hat sich bereits in der Planungsphase der NBS vehement, aber erfolglos gegen den von der hessischen Landesregierung geforderten überdimensionierten zweigleisigen Ausbau der Verbindungsschleife gestemmt (für das damals sinnlos verbaute Geld hätte man die halbe RTW errichten können!). Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2008 gibt es folgerichtig gerade noch einmal zwei Zugpaare morgens und nachmittags.



Einer von werktäglich zwei ICE-Zugpaaren auf der Wallauer Spange. (Foto: Walter Frey)

Vortragsveranstaltung bei PRO BAHN

PRO BAHN wollte wissen, auf welcher Grundlage die Bahn die Fahrpläne für Fernzüge heute und zukünftig plant. Dazu hatte der Landesverband anlässlich einer Ausschuss-Sitzung am 5. November 2008 Herrn Dr. Wolfgang Weinhold, Leiter des Netzmanagements der DB Fernverkehrs AG zu einer gut besuchten Vortragsveranstaltung nach Frankfurt am Main eingeladen. Der Referent zeigte anhand zahlreicher, leicht nachvollziehbarer Charts die Kriterien auf, die für die Angebotsplanung im Schienenfernverkehr, und nur hierüber wird nachfolgend berichtet, relevant sind.

330.000 Fahrgäste sind täglich in 800 Zügen, 2/3 davon ICE unterwegs. Hierfür stehen 259 ICE-Triebzüge aller 4 Gattungen und 174 Lok-bespannte Garnituren zur Verfügung. Die durchschnittliche Reiseentfernung beträgt 280 km. Der Marktanteil aller Reisen über 100 km liegt in Deutschland allerdings nur bei bescheidenen 11 %. Es besteht also ein riesiges Potential zur Generierung zusätzlicher Fahrgäste. Jeder 2. Fahrgast nutzt als Zu- und/oder Abbringer den Nahverkehr; dies jedoch überwiegend in Ballungsgebieten, kaum jedoch auf dem „flachen Land“. 20 % der Fahrgäste steigen im Fernverkehr einmal und nur 1 % zweimal um. Die Auslastung jedes Zuges wird, herunter gebrochen auf genau definierte Teilabschnitte, täglich durch das Zugbegleitpersonal exakt ermittelt. Dazu zeigte der Referent zahlreiche Grafiken, aus der die Frequentierung der Züge und der Strecken nach Verkehrstagen und sogar Stunden abgelesen werden konnte. Gerne würde die Bahn zum Beispiel zwischen Frankfurt und Mannheim nachfra-

gebedingt mehr Züge verkehren lassen. Dies geben jedoch die drei Nord-Süd-strecken zwischen Frankfurt/Mainz und Mannheim nicht her, mit der Folge, dass in Peakzeiten Fahrgäste auf dieser Relation keinen Sitzplatz finden (und stattdessen ihr Auto benutzen). Die gezeigte Grafik belegt auf anschauliche Weise die Dringlichkeit des Baus der südhessisch-badischen NBS, wobei aus Sicht des Berichterstatters eine Anbindung Darmstadts unsinnig (s.o.) und die Bypasslösung Mannheim voll ausreichend wäre. Aber die für Deutschland typische Kirchturmpolitik verhindert seit Jahren eine abschließende Planung. Ernstgemeinte, aber der Sache insgesamt un-dienliche Einsprüche belasten schließlich nicht die Kasse der Protestler, sondern gehen zu Lasten der Allgemeinheit, sprich des Steuerzahlers. Jeder weitere Tag Verzögerung ist volkswirtschaftlich eigentlich nicht zu verantworten.

In Deutschland verkehren Fernzüge zwischen den verschiedenen Ballungsräumen auf bahnintern definierten Linien nach einem integralen Taktfahrplan. Um es auf einen Nenner zu bringen: Die Bahn fährt dort, wo Menschen wohnen. In dünn besiedelten Gebieten kann und wird sich Fernverkehr nicht rechnen. Auch das konnte der Referent anhand von Schaubildern überzeugend darstellen. Das System der Verknüpfungen an so genannten Korrespondenzbahnhöfen mit Umsteigemöglichkeit am Bahnsteig gegenüber und alternierenden Zielen, in Mannheim zum Beispiel im Zweistundentakt abwechseln in die Schweiz bzw. nach München und Österreich, hat sich bewährt und wird beibehalten. Der konsequente Taktverkehr hat allerdings zur Folge, dass die Auslastung der Züge über den gesamten Streckenverlauf nur bei 43

% liegt und sich auch nur schwerlich steigern lässt. In Frankreich dagegen verfolgt man eine ganz andere Philosophie. Ein TGV verkehrt prinzipiell nur dann, wenn Bedarf besteht. Einen Taktfahrplan kennt man bei der SNCF so gut wie nicht. Zur Steuerung der Fahrgastströme gibt es zudem tageszeit- und wochentag-abhängige Fahrpreise. Dadurch liegt die Auslastung bei stolzen 75 % und das, obwohl Reservierungszwang besteht und keine Stehplätze zugelassen sind - und wegen der niedrigeren Deckenhöhe der Gefäße auch nicht möglich wären. Dafür ist die Laufleistung der Züge trotz höherer Durchschnittsgeschwindigkeit allerdings deutlich geringer als bei uns (etwa ein Drittel der Fahrzeuge ist nur für ein Zugpaar unterwegs).

Die Planung der Fahrpläne beginnt im Allgemeinen drei Jahre vor dem Starttermin. Dabei haben sich die nationalen Fernzüge den Takt der internationalen Verbindungen, die alle vier Jahre fortgeschrieben werden, unterzuordnen bzw. diesem anzupassen. In dieses Geflecht werden die RE-Verbindungen eingebunden und danach die Regionalbahnen und S-Bahnen integriert, wobei es bei Teilung der Strecken mit dem Fernverkehr auch vorkommen kann, dass die S-Bahn eine höhere Priorität genießt als der RE-Verkehr. Was den Fernverkehr betrifft, so kennt man, wie dargestellt, die Fahrgastwünsche und -bewegungen ziemlich exakt und berücksichtigt dies mit dem Einsatz von Doppeltraktionen oder Zusatzzügen so gut es immer geht. Weinhold ist mit dem Ergebnis nicht immer zufrieden, aber Netzengpässe, Baustellen und fehlendes rollendes Material erzwingen Kompromisslösungen.

Bis Mitte der 90-er Jahre betrachtete die Bahn den Energieverbrauch nur als

eine unvermeidliche globale Größe. Heute ist in fast jedem Triebfahrzeug ein Stromzähler eingebaut und die Betreiber müssen an das GF Netz den tatsächlichen Energienverbrauch des Tzf abführen. So beträgt der Stromverbrauch eines ICE1 von Hamburg nach München rund 25.000 kWh (oder 3 Liter Benzin je Fahrgast bei fiktiven 50 % Auslastung). Das führt dazu, dass bei der Fahrplangestaltung auch zunehmend darauf geachtet werden muss, dass sich Unterwegshalte auch wirklich rechnen, ganz abgesehen von dem Zeitverlust von sieben bis zehn Minuten je Stopp in Abhängigkeit von der Strecke (ABS/SFS). Ein Halt verursacht einen zusätzlichen Energieverbrauch von bis zu 400 kWh, was für die Kalkulation bedeutet, dass im Schnitt 30 Fahrgäste ein- und 30 aussteigen müssen. Bei einem lokbespannten Zug gleicher Länge liegt der Verbrauch bauartbedingt noch deutlich höher.

Was den Jahresfahrplan 2009 betrifft, so gibt es kaum große Veränderungen. Es werden Angebotslücken, z. B. auf der Relation Berlin–Aachen und Berlin–Amsterdam (auf Druck der Niederlande) geschlossen, Verkehre auf der Relation Köln–Brüssel bedarfsgerecht verdichtet, Lübeck wird an das ICE-Netz angeschlossen und auf der Destination München–Wien kommt der neue Railjet der ÖBB zum Einsatz. Allerdings gibt es auch Ausdünnungen. So wird Garmisch von München aus nur noch samstags angefahren. Unter der Woche wird die Einheit dann anderweitig sinnvoller eingesetzt.

Ein Beispiel wie mühsam Fahrplankorrekturen sein können, zeigte Herr Weinhold an der für das Fahrplanjahr 2010 geplanten Änderungen auf der Linie 26 (Rostock – Karlsruhe) auf. Die IC-

Züge zwischen Hannover und Frankfurt sind nur schwach ausgelastet, während die ICE auf der gleichen Distanz oft überbucht sind. Um Fahrgäste zu bewegen, auf den preiswerteren Zug umzusteigen, ist es erforderlich, auch die Fahrzeit deutlich zu straffen. Das gelingt, wenn man den IC zwischen Hannover und Göttingen auf der NBS verkehren lässt und die wenig frequentierten Halte im Leinetal auflässt. Dadurch kommt man allerdings ab Kassel in eine neue Taktlage (eine Verschiebung der Fahrplangestaltung zwischen Hamburg und Hannover lässt die dortige Trassenbelegung nicht zu), mit der Folge, dass auch der RE zwischen Kassel und Frankfurt sowie der Mittelhessenexpress und alle betroffenen Regionalbahnen in geänderter Lage verkehren müssen. Und nicht nur das, alle Fahrpläne der angebundenen Stadtverkehre müssen neu geplant werden. Dennoch hat der RMV dem Vorhaben zugestimmt, denn wo Schatten ist, ist auch viel Licht. Es verbessern sich dadurch die Umsteigebedingungen auf die Regionalbahnen in Gießen und Friedberg und beim Mittelhessenexpress wird durch Verkürzen der Standzeiten eine Einheit freigesetzt, die dann als Verstärkung zur Verfügung steht. Auch Südhessen betreffend gibt es mehr Luft für zusätzliche Systemhalte an der Bergstraße und am Endpunkt Karlsruhe werden gute Anschlussverbindungen nach Süden erreicht. In der SVZ enden die Züge der Linie 26 vorzeitig in Frankfurt. Bedauerlich allerdings ist, dass sich der NVV mit einem Stolpertakt bei der Regiotram nach Treysa abfinden muss.

Was die Infrastruktur betrifft, so wird es bis 2020, wenn die NBS Nürnberg – Erfurt in Betrieb gehen wird, keine nennenswerten Veränderungen geben. Inter-

national ist das Jahr 2017 mit der geplanten Eröffnung des neuen Gotthardtunnels von großer Bedeutung. Was die Fahrzeuge betrifft, so müsse eine kleine Charge von etwa 14 Fahrzeugen bis 2012 neu beschafft werden, die kürzlich ausgeschrien wurde und bei der es sich entgegen ursprünglich anders lautender Gerüchte aus logistischen Gründen doch um den Typ ICE3 handeln wird. Für die Neubeschaffung von 2014 bis 2016 wird als Vorgabe bisher nur die Baureihe ICx genannt. Es käme also hierfür auch der Alstom TGV als neue Fahrzeuggeneration für die DB in Betracht?

Zu Beginn seiner Ausführungen ging Herr Weinhold aus aktuellem Anlass in bemerkenswert offener Weise auf die Probleme der Angebotsplanung der

DBAG ein, die quasi über Nacht durch die zwangsweise Stilllegung von rund 50 ICE-Zügen entstanden ist. Nachdem die Bahn das Problem mit den ICE3 leidlich in Griff bekommen hatte, gab es weit größere Probleme mit den Neigezügen der Baureihe ICE-T. Es musste in aller Eile ein Notfahrplan mit allem was damit zusammenhängt (Umläufe, Dienstpläne, usw.) erstellt werden. Dankenswerterweise stellten ÖBB und SBB als Unterstützung kurzfristig und unbürokratisch Lok- und Wagenmaterial zur Verfügung. Wer Herrn Weinhold an diesem Tag hören konnte, wird die Leistung der DB in dieser Sache mit ganz anderen Augen sehen und die Maßnahmen des Krisenmanagements der Konzernleitung neidlos anerkennen müssen. (Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt am Main

Regionalmitgliederversammlung (JHV) des RV Frankfurt

Am 1. Dezember 2008 fand die Jahreshauptversammlung statt. Im Anschluss an die Begrüßung der Mitglieder informierte der Vorsitzende über die Aktivitäten und Veranstaltungen des Regionalverbandes. Der Bericht wurde den Anwesenden in Schriftform ausgehändigt.

Es folgte der Bericht des Kassenswartes, aus dem hervorging, dass - wie in der Aussprache festgestellt wurde - der Kas senbestand ggü. dem Vorjahr gesunken ist.

Die Kassensprüfer bestätigten dies und begründen es mit erhöhten Aktivitäten. Anschließend wurde der Antrag auf Entlastung des Vorstandes gestellt. Die Ab-

stimmung ergab 6 Ja-Stimmen und 2 Enthaltungen.

Für die Nachwahl zum Kassenswart, die notwendig wurde, weil der bisherige langjährige Amtsinhaber Frank Lipke durch Wechsel des Arbeitsplatzes nicht mehr zur Verfügung steht, gab es zunächst keinen Kandidaten.

Nach einer Bedenkzeit erklärte sich Heinz Maier bereit, für die Nachfolge als Kassenswart zu kandidieren: Er wurde mit 7 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung gewählt.

Der Regionalverband dankt dem bisherigen Kassenswart Frank Lipke für seine jahrzehntelange gewissenhafte Arbeit und hofft, dass er auch aus seinem

neuen Wohnsitz im Süden der Republik den RV Frankfurt im Auge behält.

Kassenprüfer wurden für dieses Jahr Jochen Ridder und Edgar Winkler.

Am Schluss berichtete Wilfried Staub über die Bestrebungen des Regionalver-

bandes, den Bahnhof Frankfurt-Höchst mit etwa 50.000 Fahrgästen pro Tag zu einem attraktiven Umsteigeknoten unter Einbeziehung der Straßenbahn umzugestalten. (ld)

Großraum Frankfurt am Main

Jubiläum 125 Jahre elektrische Straßenbahn

Einladung zur akademischen Feier im "Depot Oberrad"

Am 18. Februar 2009 findet die akademische Feier zum Jubiläum der ersten elektrischen Straßenbahn, die auf den Tag genau vor 125 Jahren ihren Betrieb auf der Strecke Frankfurt am Main – Oberrad aufgenommen hat, im Saalbau „Depot Oberrad“ statt.

Den Festvortrag hält Dr. Frank Wittenborfer, Leiter Siemens Archiv München. Siemens war der Hersteller der elektrischen Ausrüstung der Straßenbahnfahrzeuge die von der Frankfurt-Of-

fenbacher Trambahngesellschaft eingesetzt wurden. Vertreter der Städte Offenbach und Frankfurt am Main werden Grußworte entrichten und die Jubiläumsausstellung eröffnen.

Die Veranstaltung, zu der alle PRO BAHN-Mitglieder herzlich eingeladen sind, beginnt um 19.30 Uhr. Der Saalbau „Depot Oberrad“ ist mit den Straßenbahnlinien 15 und 16, Haltestelle Buchrainstraße erreichbar. (*Holger Scheel*)

Großraum Frankfurt am Main

Fahrgastsprechttag Stadtverkehr Frankfurt

Fahrgäste von U-Bahn, Straßenbahn und Bus waren von PRO BAHN am 17.9.2008 zu einem Sprechtag ins Bürgerhaus Bornheim eingeladen. **Bernd Wilde**, Angebotsplaner der lokalen Nahverkehrsgesellschaft traffiQ, stellte sich den Fragen der Fahrgäste, die leider in überschaubarer Zahl erschienen waren – Nachbarveranstaltungen erging es ähnlich.

Das hinderte aber die Anwesenden nicht, nach dem Kurzreferat von Herrn Wilde durch gezielte Fragen an den Referenten und seinen ebenfalls mitgekommenen Nachfolger **Roland Schmidt** den Abend zu einer fast 2-stündigen sehr informativen Gesprächsrunde zu machen. (*Holger Scheel*)

Großraum Frankfurt am Main

Frankfurt am Main per Schiene



Ihre Stadt aus neuen Blickwinkeln erleben über 160 Fahrgäste der Schienenkreuzfahrt von PRO BAHN am 20. September 2008. Aus Anlaß der europäischen Woche der Mobilität veranstaltete der PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt in Zusammenarbeit mit der lokalen Nahverkehrsgesellschaft traf-

fiQ Frankfurt eine Stadterkundung der anderen Art: Per Schiene kreuz und quer durch Frankfurt, überall wo Gleise liegen.

Am Mainufer entlang, durch den Osthafen, den Stadtwald, Güterstrecken auf denen keine Personenzüge verkehren und über eine der ältesten Eisenbahnbrücken Deutschlands. Die Nachfrage war so groß, dass die Hessische Landesbahn in Doppeltraktion fahren musste. Auch beim Hessischen Rundfunk fand die Schienenkreuzfahrt Interesse: Ein Redakteur fuhr mit und schilderte seine Erlebnisse im Radiosender HR 4. Aufgrund des Erfolges wird es im nächsten Jahr sicherlich eine Wiederholung geben. (*Holger Scheel*)

Großraum Frankfurt am Main

Regionaltangente West (RTW) nimmt endlich Fahrt auf

30 Jahre alt sind die ersten Pläne, zur Entlastung des Frankfurter S-Bahntunnel eine Ringbahn rund um die Innenstadt nach weltstädtischem Vorbild (z. B. Berlin, London) zu bauen. Dabei genießt der erste Teilabschnitt, die so genannte West-Tangente absolute Priorität vor der Ostumgehung, die beide miteinander verbunden später einmal das Vorhaben zu einer echten Ringbahn machen würde. Die Stadt Frankfurt galt jahrelang als der maßgebliche Blockierer des Projektes,

denn der damals zuständige Dezernent sah nicht nur schwarz, sondern befürchtete auch (allerdings völlig zu unrecht) eine Kaufkraftabschöpfung durch das Umland. Insbesondere aber wollte sich Frankfurt nicht in dem vom RMV vorgezeichneten Umfang bei der Finanzierung des Baus und später auch an dem Defizit des Betriebs beteiligen. Mit der den neuen Koalitionspartner und einem zukunftsorientierten, dem ÖPNV vorurteilsfrei gegenüberstehenden Verkehrsdezer-

nent Lutz Sikorski, kommt nun endlich Bewegung in die Geschichte. Frankfurt gewichtet plötzlich die Vorteile höher als die mutmaßlichen Nachteile. Die Region Frankfurt Rhein-Main ist nämlich geprägt durch einen erheblichen Mobilitätswachstum. Das Projekt RTW verfolgt dabei die umweltpolitische Strategie, durch eine bessere Vernetzung des öffentlichen Personennahverkehrs dem Wachstum des motorisierten Individualverkehrs und seinen negativen Folgen und Belastungen für die Menschen in der Region entgegen zu wirken und letztendlich auch zur Sicherung des attraktiven und hochwertigen Wirtschaftsstandortes Rhein-Main beizutragen.

Dabei wird die RTW gleich mehrere Aufgaben erfüllen: Sie schafft entlang der Nahtstelle zwischen der Stadt Frankfurt und den Nachbarstädten eine attraktive Querverbindung zwischen den S-Bahn-Achsen, stellt eine direkte Nord-Süd-Schienenanbindung von Bad Homburg v.d.H. (Linie 1) bzw. dem Nordwestzentrum (Linie 2) und Eschborn Süd mit Verknüpfung zur S 3/4, Sossenheim (RB 13) und F-Höchst (S 1/2, RE 10/20, RB 12, Straßenbahn 11 (?), Lokalbuslinien) zum Frankfurter Flughafen (S 8/9, DB-Fernverkehr!) her und verbessert ebenso durch die Weiterführung in die Innenstadt von Neu-Isenburg bzw. nach Dreieich (RB 61) die Anbindung des Kreises Offenbach an das Schnellbahnnetz. Das Angebot des Schienenpersonennahverkehrs in der Region Frankfurt Rhein-Main wird damit gravierend verbessert und maßgeblich erweitert. Die Tangentialverbindung eröffnet den Fahrgästen die Möglichkeit, mit direkten Fahrten das Umsteigen im Frankfurter Hauptbahnhof zu umgehen und somit auch Reisezeiten zu verkürzen. Die RTW

wird zum Großteil bestehende Infrastruktur nutzen, an insgesamt 25 Stationen halten, von denen 11 bereits bestehende Bahnstationen und 2 Stadtbahnstationen sind.

Die bereits vor zwei Jahren durchgeführte Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) ergab einen Wert von 1,14. Damit wird der volkswirtschaftliche Nutzen des Projektes und dessen Förderfähigkeit durch Bund und Land zweifelsfrei belegt, auch wenn Gegner behaupten, die Zahlen von 46.000 Nutzern täglich seien schön gerechnet. Bisher wurden Prognosen der Verkehrspläne allerdings immer um ein Vielfaches übertroffen (Beispiele: Taunusbahn, Odenwaldbahn). Am 27. November 2008 haben die Stadt Bad Homburg vor der Höhe, die Stadt Frankfurt am Main, der Hochtaunuskreis, der Main-Taunus-Kreis, der Kreis Offenbach und der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) die sehnlich erwartete RTW-Planungsgesellschaft gegründet. Ziel der Gesellschaft mit Sitz in Frankfurt am Main ist es, für die beteiligten Gebietskörperschaften innerhalb der nächsten drei Jahre die Grundlagen für die Planfeststellung und Finanzierung zu schaffen. Bei positiver Entscheidung kann der Baubeginn im Jahr 2014 erfolgen und die Betriebsaufnahme im Jahr 2018 rückt in greifbare Nähe. Wenn es allerdings nach dem 2004 vorgelegten Zeitplan des RMV gegangen wäre, würden die ersten Züge bereits 2012 rollen. Ende nächsten Jahres, also in weniger als 12 Monaten, soll nun, das hat Sikorski recht glaubhaft verkündigt, und wer ihn kennt, wird bestätigen, dass er dies auch ernst meint, als 1. Stufe die Machbarkeitsstudie vorliegen.

PRO BAHN und die Fahrgastlobby Hochtaunus machen seit mehr als drei Jahren verschärft Druck, dass das Projekt

RTW endlich angestoßen wird und sehen ihre Forderung nun mit der Unterzeichnung des Vertrages von Erfolg gekrönt. Gleichwohl sind die Zweifel nicht ausgeräumt, dass bei der Detailplanung zu Tage kommen könnte, dass das Vorhaben wegen unüberwindlicher Schwierigkeiten im Bereich des Bahnhofs Höchst, der Führung der Gleise über die Leunabrücke sowie bei der Einfädelung der Strecke in den Flughafen (Bannwald) zum Scheitern verurteilt sein könnte - oder aber der gesteckte Kostenrahmen gesprengt wird (die Fahrgastzeitung berichtete ausführlich über die möglichen Unwegsamkeiten im Bereich Höchst).

Derzeit überwiegen zweifelsohne der Optimismus und die Vorfreude, dass 2018 wirklich der erste Zug der RTW verkehren wird. PRO BAHN regt als Ergänzung der bisher bekannt gewordenen Pläne an, bereits in dieser frühen Phase noch folgende Überlegungen in das Konzept mit einzubeziehen:

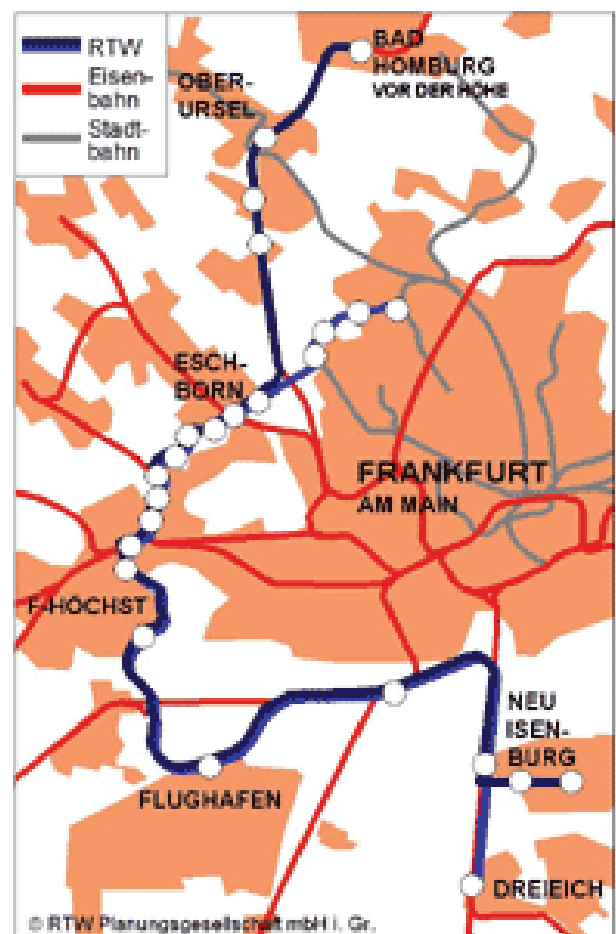
1. Verlängerung des Bad Homburger Astes über Friedrichsdorf nach Friedberg,
2. Betrieb der Sodener Bahn mit Fahrzeugen der RTW mit zusätzlichem Halt im Gewerbegebiet Sulzbach/Ts.,
3. Anbindung des Main-Taunus-Zentrums an die Schiene als Stichbahn von der Königsteiner Bahn (Abzweig nördlich der A66) und Betrieb mit Fahrzeugen der RTW.

Begründungen:

zu 1: Es gibt einen starken Pendlerstrom vom Wetteraukreis nach Bad Homburg und im besonderen Maße zu den Gewerbegebieten in Eschborn, Schwalbach und Kronberg Süd.

zu 2: Die Sodener Bahn hat einen Fahrdracht unter der derzeit Dieseltriebwagen verkehren.

zu 3: Das MTZ muss an die Schiene angeschlossen werden. Dies lässt sich auf kostengünstige Weise nur als Stichbahn realisieren. Eine Verschwenkung der Gleise der Sodener Bahn durch das MTZ mit Anschluss an die K-Bahn ist unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht vertretbar.



Streckenführung der RTW (Quelle: RMV)

Kaum dass der Vertrag zur Gründung der Planungsgesellschaft unter Dach und Fach war, hat sich die längst tot geglaubte Sossenheimer Bürgerinitiative wieder zu Wort gemeldet und mit mittlerem Erfolg zu einer Unterschriftenaktion aufgerufen. Die BI will mit allen Mittel verhindern,

dass die Trassierung südlich der A 66 auf Sossenheimer Seite in einem so genannten Naturschutzgebiet der Sulzbachwiesen erfolgt. Wäre das allerdings nicht durchführbar, würden die Kosten weiter steigen und außerdem müssten zwei geplante Haltestellen entfallen. Auch in Höchst selbst regt sich Widerstand, und zwar dergestalt, dass einzelne Bewohner befürchten, dass eine durch die Leuna-

straße geführte Straßenbahn diese dann für Fußgänger unpassierbar machen würde. Den hier hundertfach größeren Autoverkehr stören diese Nörgler offensichtlich nicht. PRO BAHN hofft, dass sich die Planer durch diese Proteste nicht verunsichern lassen und ist zu jeder gewünschten konstruktiven Überzeugungsarbeit, auch was die potentiellen Gegner betrifft, bereit. (*Wilfried Staub*)

Großraum Frankfurt am Main

DB ServiceStore – jetzt auch mit Fahrkartenverkauf

Mit einem neuen Konzept versucht die Deutsche Bahn die Lücke, die sie sich durch die Schließung der Fahrkartenschalter an kleinen und mittleren Bahnhöfen selbst geschaffen hat, wieder zu schließen. Das Motto heißt mehr Service verbunden mit einem modernen Gastronomiekonzept nach dem Franchisemodell. Selbstständige Unternehmer führen das Geschäft auf der Basis der Vorgaben von DB ServiceStore nach einheitlichem Corporate Design, Marketing, Sortiment und Dienstleistungen und werden stichprobenweise auf Einhaltung der Standards, Sauberkeit, Freundlichkeit und Kompetenz nach einem 100-Punkteprogramm überwacht.

Am 26.11.2008 wurde der zweite Laden dieser Art in Frankfurt (der erste befindet sich seit 2004 in der Berger Straße) als einer von bundesweit über 135 im Westbahnhof offiziell eröffnet. Auf 155 m² Verkaufsfläche findet der schnelle Fahrgast alles, was er für die Reise selbst oder als Verpflegung zur Arbeit oder als Mitbringsel für nach Hause braucht.



ServiceStore im Westbf. (Foto: W. Staub)

Das Angebot reicht von frischen Backwaren und Snacks, Heiß- und Kaltgetränken über Tabakwaren bis hin zu einer großen Auswahl an Zeitschriften. Zunächst einmalig ist die in einer Nische jugendlich modern eingerichtete Lounge, die wirklich auch zum Verweilen einlädt. Der Shop im Westbahnhof hat von früh morgens bis 24 Uhr geöffnet. Zwölf besonders geschulte Mitarbeiter verbreiten eine bemerkenswerte Höflichkeit und schaffen damit eine vertrauensvolle Atmosphäre. Die dominierende Farbe Rot signalisiert Lebensfreude und Dynamik.

Nun wollte sich der Berichterstatter nicht durch die Anwesenheit von so viel Prominenz am Eröffnungstag blenden lassen. Bei einem zweiten verdeckten Besuch zwei Wochen später bestätigte sich jedoch der erste Eindruck - ohne jede Abstriche. Das Personal war mindestens ebenso freundlich und zuvorkommend und die Hygiene und Sauberkeit gaben keinen Anlass zu Beanstandungen. Das Wichtigste aber war, dass die Beratung beim fingierten Kauf einer Fahrkarte nach Binz als durchaus zufrieden

stellend bezeichnen werden konnte. Auch die RMV-Tarifkenntnisse waren als durchaus angemessen einzustufen.

Fazit: Mit dem ServiceStore-Konzept hat die DB den richtigen Weg eingeschlagen, den Fahrgast wieder als zu umwerbenden Kunden neu zu entdecken. Möge die Konzeption dauerhaft von Erfolg gekrönt sein und mögen bald viele Bahnhöfe das neue Markenzeichen zieren. Dann wird Bahn fahren von Anfang an wieder Spaß machen. (*Wilfried Staub*)

Großraum Frankfurt am Main

100 Stunden neuer Fahrplan

Alle Änderungen, die zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2008 in Kraft getreten sind abschließend zu bewerten, dazu reichen vier Tage Beobachtungszeit bei Weitem nicht aus. Auch der Redaktionsschluss dieser Ausgabe (17.12.) lässt eine tiefer gehende Analyse nicht zu. Der erste, knappe Eindruck reicht dementsprechend - im Einklang mit der Vorweihnachtszeit - von himmelhoch jauchzend bis - der Jahreszeit entsprechend - zum Tode betrübt. Apropos Jahreszeit: Wer in aller Welt, außer der EG-Kommission, kann in Form einer so genannten Richtlinie auf die Idee kommen, einen Fahrplanwechsel für den 2. Dezember Sonntag europaweit vorzuschreiben? Ein gravierender Wechsel von Betreibern, Fahrtrouten und Abfahrtszeiten ist heutzutage zwangsläufig leider immer mit - früher allerdings undenkbar - Pannen verbunden. Zugegeben, es mangelt bekanntlich an entsprechend fundiert ausgebildeten Planern mit langjähriger Erfahrung und guten Ortskenntnissen und

das Fahrpersonal wird üblicherweise als Folge des enormen Kostendrucks nicht adäquat geschult und gründlich eingewiesen. So bleibt zumindest der fahle Nachgeschmack, dass die Macher mancherorts überfordert scheinen oder aber der Fahrgast nicht als das betrachtet wird, was man in Sonntagsreden so gerne herausstellt, nämlich als ein unworbener Kunde.

Aus den Fehlern von Wiesbaden, Fulda, dem Rheingau-Taunus-Kreis (dort hatte man allerdings den großen Fahrplanwechsel 2007 einsichtigerweise zeitlich vorgezogen und in den Sommer gelegt) hat man auch dieses Mal nicht die erforderlichen Schlüsse gezogen und so mussten, wenn man ersten Presseartikel glauben darf, auch dieses Mal wieder im Hochtaunus die Fahrgäste inklusive der Schulkinder den Busfahrern sagen, wo es lang geht oder wie im Fall von Königstein im Taunus, hat man es an den ersten beiden Tagen dem Geschick des Fahrgastes überlassen, seine Anschlussverbin-

dung selbst herauszufinden oder doch besser gleich trotz gültigem Fahrausweis ein Taxi zu nehmen. Doch der Reihe nach.

Frankfurt am Main

Für Frankfurt gibt es durchweg nur Erfreuliches zu berichten. Autobus Sippel (ARRIVA) hat das vorletzte Linienbündel C mit 2,1 Mio. Nutzwagenkilometer gewonnen und 40 neue Volvo-Stadtbusse beschafft. Bereits vor dem Fahrplanwechsel fuhr Sippel zur Einarbeitung der Fahrer im Auftrag der VGF zeitweise auf den Linien im Süden der Mainmetropole, so dass ein reibungsloser Start erwartet werden konnte. Zudem stellt Sippel seine Busse im VGF-Betriebshof Rebstock ab und übernimmt auch dessen Fahrgeldabrechnung, was die konstruktive Zusammenarbeit beider Unternehmen unterstreicht.

Seit Juni 2008 fährt die U4 von der Seckbacher Landstraße bereits über die Gleise des Betriebshofs Ost weiter bis zur Schäfflestraße, wo zur U-Bahn-Linie U7 umgestiegen werden konnte. Schon nach kurzer Zeit nutzten täglich rund 2.000 Fahrgäste das neue Angebot. Eine weitere Verlängerung bis Enkheim lässt einen noch größeren Zuspruch erwarten. Ab 14. Dezember werden also alle Züge der U4, die bisher im Riederwald endeten, bis Enkheim verlängert. Damit bietet die U4 zwischen Seckbacher Landstraße und Enkheim tagsüber einen Viertelstundentakt. Zu den verkehrsschwachen Zeiten – zum Beispiel abends oder am Sonntag – fährt sie alle 20 Minuten. Ohne Umsteigen kommen Fahrgäste aus Enkheim jetzt in elf Minuten nach Bornheim und in weniger als zwanzig Minuten zum Hauptbahnhof. Umgekehrt errei-

chet man nach nur zehn Minuten Fahrzeit das Hessen-Center. Auch das Angebot von Enkheim in die Innenstadt verbessert sich deutlich.

Vor etwa sechs Jahren wurde der 58er-Bus etwas zögerlich von Höchst zum Flughafen verlängert. Inzwischen wird er so gut angenommen, dass der Fahrplan halbjährlich erweitert werden muss. Ab dem diesjährigen Fahrplanwechsel verkehrt die Linie 58 jetzt bis nach Mitternacht und tagsüber in einem deutlich verdichteten Takt. Taktverdichtungen gibt es auch auf zahlreichen anderen Bus- und Straßenbahnlinien Frankfurts. Neu ist die Linie 48, die als „Ausflugsbus“ zum Goetheturm verkehrt.

Rheingau-Taunus-Kreis

Auch hier wurden Verkehre neu ausgeschrieben. Betreiber der Linien 271 und 272 ist nunmehr die Verkehrsgesellschaft Mittelhessen mit neuem Busmaterial. Die VM legte einen reibungslosen Start vor. Bei den Linien 171, 274 und 275 bleibt es bei dem Betreiber ORN, der auch hier fabrikneue Fahrzeuge einsetzt. Hier wird an den ersten Tagen von Komplettausfällen ganzer Kurse berichtet. Inzwischen hat sich aber auch das normalisiert. Über die brandaktuellen Querelen zwischen einzelnen Gemeinden und der Geschäftsleitung der RTV wird zu einem späteren Zeitpunkt noch ausführlich zu berichten sein.

Main-Taunus-Kreis

Vorzeitig zum 31. Oktober 2008 ging der Haltepunkt Schwalbach Nord ans Netz (die FGZ berichtete). Bereits seit Oktober verkehrt der übrigens kostenlos benutzbare Eschborner Stadtbus 813; ko-

stenlos deshalb, weil einmal Eschborn die Finanzierung komplett übernimmt und zum anderen Umsteiger aus Frankfurt für eine Strecke von weniger als einem Kilometer sonst eine Preisstufe mehr bezahlen müssten. Auch bei anderen Stadtbussen im Kreis gibt es Verbesserungen und Fahrplananpassungen im Minutenbereich. Der Stadtbus Liederbach (814) endet/beginnt endlich, wie von den Einwohner schon seit Monaten gefordert, an den an dem neuen Kreisel gelegenen vier Supermärkten. Beim Lokalbus 803 wurde eine Expressverbindung vom Stadtteil Altenhain zur ersten Regionalbahn nach Höchst neu eingeführt. Dadurch kann der Schichtbeginn um 6 Uhr auf dem Flughafen auch wieder ohne Auto erreicht werden. Der große Betreiberwechsel durch HLB-Hessenbus und Sippel im Raum Hofheim, Hochheim, Flörsheim und Hattersheim verlief absolut störungsfrei. Auch hier kommen rund 40 neue umweltfreundliche Busse zum Einsatz. Die MTV stellt auf der Basis des verabschiedeten ITF im gesamten Kreisgebiet ein hervorragendes ÖPN-Angebot zur Verfügung, das seines gleichen sucht und von den Bürgern verstärkt im messbaren Bereich angenommen wird und sich zudem noch zur vollen Zufriedenheit der Gesellschafter durchaus im gesteckten Kostenrahmen bewegt. Der Haushaltsansatz für das Jahr 2009 sieht daher nur eine bescheidene Erhöhung von weniger als 1 % vor! Das dürfte in Hessen einmalig sein.

Hochtaunuskreis

Bad Homburg, Oberursel, Friedrichsdorf

Die Fahrpläne wurden in Anpassung der um eine Minute vorverlegten Abfahrtszeit der S5 ebenfalls um eine Mi-

nute vorverlegt. Sonst änderte sich zum Fahrplanwechsel erst einmal nichts. Mit Spannung wird der Wechsel der Betreiber in Bad Homburg und Oberursel erwartet. Erst zum 1. Januar 2009 gehören nämlich die blauen Alpinabuse der Vergangenheit an und die grünen klimatisierten Busse der VM werden für die nächsten Jahre das Stadtbild beider Vordertaunusstädte prägen. Die Fahrzeuge sind zwar beschafft, aber die neuen Fahrer haben bisher absolut keine Ortskenntnisse und dürften wohl große Schwierigkeiten haben, den sekundengenau ausgefüllten Fahrplan einzuhalten. Wir werden es sehen.

Was die Regional- und Lokalbusse betrifft, so wurden auch diese Linien nicht nur durch den RMV bzw. den VHT ausgeschrieben und an neue Betreiber vergeben, sondern die Busse verkehren z.T. auch auf neuen Routen und mit neuer Linienbezeichnung nach einem mehrfach „verschlimmbesserten“, weil stark abgespeckten integralen Taktfahrplan.

Vordertaunus

Betreiber der Linien 261 (ex 917), 251 (ex 872) und 252 (ex 916) ist ab 14. Dezember 2008 die HLB. Damit hat Hessenbus sein verloren gegangenes Terrain im Hochtaunus mehr als wett gemacht. Das Angebot auf allen drei Linien wurde im Vergleich zu bisher deutlich erweitert, im Falle der Linie 261 gegenüber dem Ausschreibungsfahrplan sogar nochmals um rund 35.000 km aufgestockt. Dadurch kann auf der Paradelinie des VHT im Berufs- und Schülerverkehr ein durchgängiger 15-Minutentakt, wie man ihn sonst nur von innerstädtischen Verbindungen her kennt, mit hervorragenden Umsteigebedingungen an insgesamt 11 (!) Halte-

stellen auf der insgesamt 18 km langen Strecke mit einer Fahrtzeit von tagsüber 50 Minuten angeboten werden. Zum Einsatz kommen rund 20 umweltfreundliche Solobusse der Marke Volvo und vier Mercedes-Citaro-Gelenkbusse, die im neuen Depot Oberursel oder im alten Betriebshof Oberhöchstadt abgestellt sind. 14 Tage vor dem Wechsel hat die HLB die „Haltestellenpaddel“ bereits mit den neuen Nummer und der neuen Endhaltestelle Königstein Stadtmitte versehen und einen Tag vor der Umstellung die dann gültigen Fahrpläne ausgehängt bzw. aushängen lassen. Die Betriebsaufnahme verlief, wie vom Berichtstatter vorausgesagt, äußerst zufrieden stellend, wenn sich auch einzelne Fahrern noch intensiver in die Technik der neuen Fahrzeuge und die Menüführung der modernen Elgeba-Drucker einarbeiten müssen. Die Verspätungen bewegten sich in den ersten 100 Stunden des neuen Fahrplans, allerdings meist bedingt durch den erhöhten Individualverkehr oder durch hohes Fahrgastaufkommen höchstens im Fünfminutenbereich. Seit Mittwoch (17.12.) kann man bereits von einem absolut pünktlichen und störungsfreien Verkehr sprechen. Der 251 verkehrte von Anfang an nach Plan und der 252 hatte lediglich Baustellen- oder Staubedingte Verspätungen im Minutenbereich.

Usinger Land (Linienbündel HTK Nord)

Neuer Betreiber ist hier die VM. Es wird von den üblichen Anfangsschwierigkeiten, wie mangelnde Orts- oder Tarifkenntnisse der neu eingestellten Busfahrer berichtet. Gravierender ist jedoch, dass Schulkinder auf Grund modifizierter Fahrpläne nicht mehr ihre gewohnte gute Verbindung zur Schule bzw. bei spätem Schulschluss nach Hause vorfinden. Es

müssen zum Teil zur besseren Auslastung der Busse längere Wege, aber auch längere Wartezeiten in Kauf genommen werden. Auch scheint es keine umfassende Abstimmung zwischen den Schulträgern und dem VHT über die geänderten Zeiten bei den Ganztagschulen gegeben zu haben. Dies alles rief bereits empörte Eltern auf den Plan, so dass die Pressesprecherin des Landratsamtes in Bad Homburg am Montag (15.12.) mit Protestanrufen nur so überhäuft wurde. „Man denke schon über Veränderungen nach; diese könnten aber erst nach Ende der Weihnachtsferien umgesetzt werden“, hieß es nach einer eilig einberufenen Krisensitzung im Kreishaus.

Samstags und sonntags verkehren auf vielen Verbindungen nur noch Anrufsammeltaxen (AST). Fahrgastzählungen an vier Stichtagen im Jahr 2006 haben wohl erbracht, dass ein Busverkehr im Hintertaunus mit zwei bis drei Fahrgästen im Durchschnitt im Bus nicht länger zu verantworten ist. Was man aber dabei nicht bedacht hat, ist, dass Rollstuhlfahrer, Fahrradfahrer oder Fahrgäste mit Gehhilfen, Kinderwagen, Schlitten und Skiern jetzt keine Fahrmöglichkeit mehr vorfinden. Auch stehen größere Wandergruppen vor der Frage, wie sie kurzfristig, z. B. bei Witterungswechsel, weiter kommen. Das neue ÖPNV-Konzept ist in diesem Fall also absolut kontraproduktiv zu den Bestrebungen des Kreises zur Aufwertung des Hochtaunus als Naherholungsgebiet. Man sollte die Polizei umgehend dahingehend informieren, dass der Hinweis im Hörfunk nicht mehr gesendet wird: „Parkplätze in Oberreifenberg überfüllt. Bitte benutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel“.

Als „echte“ Buslinien gibt es im Überlandverkehr faktisch nur noch den

Weitalbus von Hohemark nach Weilburg (Linie 245). Der aber verkehrt bekanntlich nur in den Sommermonaten, dann den 63 zum Hessenpark und schließlich den 50 (ex 505) von Bad Homburg über Schmitten und Weilrod nach Grävenwiesbach. Letzterer wird gerne von älteren Fahrgästen aus dem Hochtaunus zum Bummeln und Einkaufen in der Bäderstadt genutzt. Auf der Rückfahrt in den Taunus nimmt der Bus jetzt vom Bahnhof aber den direkten Weg zum Krankenhaus. Fahrgäste aus der Innenstadt sind demnach gezwungen, umständlich einen Homburger Stadtbus zur Starthaltestelle zu nehmen, was bereits zu heftigen Protesten und der Forderung der unverzüglichen Nachbesserung geführt hat.

Großraum Königstein (Linienbündel HTK Mitte)

Am meisten betroffen von den Änderungen im Hochtaunuskreis ist wohl der Raum Königstein und Schmitten/Reifenberg. Wie bereits erwähnt, wurde der traditionelle Ast des 261 nach Falkenstein wegen für einen 12-Meterbus zu geringer Nachfrage gekappt. Die Lücke schließt die neue Stadtbuslinie 84, die bedarfsgerecht mit einem Midibus oder einem City-Sprinter (s. Foto) betrieben wird. Im halbstündlichen Wechsel mit dem Stadtbus verkehrt zudem noch die Linie 80, von Arnoldshain kommend und somit stark verspätungsanfällig, über Königstein Bahnhof nach Falkenstein. Eingestellt wurden auch endlich die Stadtbuslinien 820 und 821, die sinnigerweise bis zum 13.12.2008 nach einem vor 20 Jahren kreierte Fahrplan verkehrten, als die FKE ihre Busse noch am Bahnhof abstellte und - außerhalb des Schülerverkehrs - immer dann fahren, wenn der Betreiber freie Kapazität hatte.

Mammolshain ist jetzt allerdings über die Linie 85 in einem sauberen Takt an Königstein und Kronberg angebunden. Auf dieser Linie verkehren nach Umlaufplan die gleichen Fahrzeuge wie auf der Linie 84, nachts und sonntags übernimmt die Bedienung ein AST. Schneidhain ist zumindest werktags hervorragend über die Linie 263 von der Kernstadt aus zu erreichen. Am Wochenende stellt die K-Bahn dagegen die einzige Verbindung zwischen beiden Ortsteilen her. Das aber ist nichts Neues für dieses Jahr. Königstein profitiert also von dem neuen Konzept des VHT im besonderen Maße, wenn da nicht die Einschränkung wäre, dass die Stadtbusse zu Schulbeginn und Schullende den knapp kalkulierten Fahrplan nicht einhalten und somit wichtige Anschlüsse nicht gewährleisten können, und am Wochenende nur noch ein AST-Verkehr mit allen vorstehend genannten Nachteilen betrieben wird.



Der neue Königsteiner City-Sprinter auf der Linie 85 (Foto: W. Staub)

Den Feldbergbus (neu: Linie 57) fährt nunmehr die Fa. Hornung im Auftrag der RKH mit einem schmutzigen etwa 18 Jahre alten untermotorisierten Gefährt und ungepflegtem und zu dem noch unfreundlichen Fahrpersonal. Ausflügler in den Hochtaunus, und am Tag des Fahr-

planwechsels waren es bis zu 40 Personen pro Bus, werden sich zu Recht fragen, ob sie sich unter solchen Bedingungen ein zweites Mal bei ihren Freizeitaktivitäten dem ÖPNV anvertrauen werden. Dass man seinen Verpflichtungen dem Fahrgast gegenüber auch anders nachkommen kann, belegt auf anschauliche Weise der farblich ansprechend lackierte Wassum-Bus der neuesten Generation des Herstellers Setra auf der Linie 223 an der benachbarten Haltestelle in Königstein Stadtmitte.

Pleiten, Pech und Pannen

Bei so gravierenden Fahrplanumstellungen sind kleinere Pannen nicht ganz auszuschließen. Dafür bringen die Fahrgäste im beschränkten Umfang sicherlich Verständnis auf. Das, was sich aber VHT als Besteller und RKH als Betreiber im Raum Königstein geleistet haben, spottet jeder Kritik. Am Tag der Fahrplanumstellung hingen an nahezu allen RKH-Haltestellen noch die alten 500er- bzw. im Falle Falkenstein die 917-er Fahrpläne und alle Haltestellenmasten (ausgenommen die HLB-Linien) wiesen noch die früheren Bezeichnungen auf. In ganz Königstein war kein einziger Hinweis auf den Fahrplanwechsel und die geänderten Linienführungen zu finden. Dabei wäre es ein Leichtes gewesen, einen der gut gestalteten Flyer, die an alle Haushalte im Kreis verteilt werden sollten, aber nur in wenigen Gemeinden verteilt wurden, in einem der großen Schaukästen anzubringen. Kein Personal war an den ersten beiden Tagen zu sehen, das den verwirrten oder verirrtten Fahrgästen weiterhelfen konnte. Am Montagvormittag war das Chaos dann perfekt. Der neue City-Sprinter fiel aus, die Midibusse waren

noch nicht einsatzbereit, so dass entweder Fahrten ganz ausfielen oder beim ersatzweisen Einsatz von größeren Gefäßen oder einem ungeeigneten Kleinbus (für 7 Personen) bis zu 30 Minuten Verspätung hatten.



Erst 2 Tage nach dem Fahrplanwechsel waren die neuen Haltestellenschilder in Königstein "Stadtmitte" montiert. (Foto: W. Staub)

PRO BAHN erhielt auf Anruf am Montag um 9 Uhr bei der Hotline des VHT die Auskunft, dass die bestellten Haltestellenmasten noch nicht lieferbar seien. Seltsam nur, dass alle acht Schilder, nach dem geharnischten Protest des Berichterstatters, am Nachmittag des gleichen Tages dann an der zentralen Umsteigehaltestelle Stadtmitte innerhalb von nur zwei Stunden montiert waren und die restlichen Haltestellenpaddel im Stadtgebiet bis zum 16.12.2008 abends ausgetauscht (s. Foto) und mit den gültigen Fahrplänen versehen waren. Hätte man diese Aktion drei Tage früher durchgeführt, wäre dem VHT, noch mehr

aber den Fahrgästen so mancher Unmut erspart geblieben.

Ein Manko aber bleibt auf Dauer haften, nämlich das der mangelnden Öffentlichkeitsarbeit im Vorfeld so gravierender Umstellungen wie im Hochtaunuskreis und im Besonderen in Königstein. Selbst einem erfahrenen Fahrplannexperten fällt es sichtlich schwer, einem Fahrgast in weniger als drei Minuten die nächste und schnellste Verbindung von der Stadtmitte nach Falkenstein aus dem Fahrplanbuch des RMV herauszusuchen. Bis es so weit ist, ist allerdings der Anschlussbus bereits abgefahren, es sei denn, er ist so unpünktlich wie in den ersten 100 Stunden. Die Herausgabe eines von PRO BAHN bereits im Sommer vorgeschlagenen *Gesamtfahrplans Königstein Stadtmitte – Bahnhof – Falkenstein – Stadtmitte – Bahnhof*, den sicherlich auch gerne das lokale Anzeigenblatt als Service für die Leser abgedruckt hätte, hätte erheblich dazu beigetragen, das an sich gute Angebot den Nutzern in verständlicher Form näher zu bringen.

Was ist zu tun

PRO BAHN informierte zusammen mit einigen Mitgliedern der Fahrgastlobby Hochtaunus am Montag, dem 15.12.2008 an der Haltestelle Bad Homburg Kurhaus interessierte Fahrgäste über alle Änderungen der Busverbindungen im Hochtaunuskreis. Und das ehrenamtlich und bei nicht gerade angenehmen Temperaturen. Diese Aktion konnte natürlich nur ein Tropfen auf den tatsächlich heißen Stein darstellen. Immerhin fanden in kurzer Zeit 2.000 der kostenlosen Bad Homburger Stadtfahrpläne, die uns dankenswerterweise die Stadtverwaltung nicht nur zur Verfügung, son-

dern sogar zum Veranstaltungsort transportieren ließ, sowie einige 100 Fahrplanbücher 2 interessierte Abnehmer. In Gesprächen mit den meist sehr gut informierten Fahrgästen konnten viele Anregungen für Verbesserungsvorschläge gesammelt werden.

Fünf Forderungen stehen aktuell auf der Prioritätenliste von PRO BAHN:

1. Führung der Linie 50 auch auf der Rückfahrt wieder über Bad Homburg Kurhaus (eilt),
2. Anpassung einiger Schulbusse an geänderte Schulzeiten mit Start der Fahrplankorrektur unmittelbar nach den Weihnachtsferien (dringlich),
3. Abfahrt der Busse der Linien 80 und 84 ab Königstein Stadtmitte in Richtung Falkenstein von einer gemeinsamen oder mindestens benachbarten Haltestelle. Bisher fahren die Busse wechselweise von den 100 Meter auseinander liegenden Bussteigen 7 oder 1 ab (sofort).
4. Korrektur der immer noch zahlreichen fehlerhaften Beschilderungen und Fahrplanaushänge. Als Beispiel seien angeführt: Bad Homburg Kurhaus, Haltestelle Richtung Finanzamt: „Bus 505 – Grävenwiesbach“ – Nachfolgelinie bedient die Haltestelle derzeit nicht mehr. Oder gleiche Stelle: „Bus 261 – Königstein-Falkenstein“. Bus endet bereits in Königstein. Und, und, und. Die zuständigen Stellen sind über alle entdeckten Fehler informiert (sofort).
5. Aufgelassene Haltestellen sollten mit entsprechendem Hinweis versehen werden (sofort).
(Wilfried Staub)

Starkenburg

Fahrplanvergleich Odenwaldbahn

Angebote vor und nach dem Fahrplanwechsel am 20. Oktober 2008

Angebot

Die auffallendste Errungenschaft ist die tägliche Angebotsausweitung am Abend. So können nun Spätpendler auf dem westlichen Streckenast die letzte Relation von Darmstadt nach Erbach um 22:37 Uhr nutzen (vorher 21:06 Uhr). Fahrgäste, die zuvor ein abendliches Kulturangebot in der Residenzstadt wahrnehmen, schauen allerdings weiterhin in die Röhre, denn einen echten Abendverkehr sucht man auf der Odenwaldbahn weiterhin vergebens. In umgekehrter Richtung existiert nun eine Spätverbindung, denn der Zug 20:39 Uhr ab Eberbach, der zuvor in Erbach geendet hatte, hat nun Darmstadt als Ziel und kommt dort 22:18 Uhr an.

Das gleiche Bild auf dem östlichen Streckenast: Nun ein letzter Zug ab Hanau um 22:35 Uhr, mit dem man durch Umsteigen in Wiebelsbach noch um 23:43 Uhr Erbach erreichen kann. In Gegenrichtung nun ein in Erbach 19:56 Uhr startender Zug, der umsteigefrei 21:20 Uhr Frankfurt erreicht. Außerdem gibt es von dem Zug ab Eberbach 20:39 Uhr in Wiebelsbach einen täglichen Abbringer nach Hanau (dort an 22:22 Uhr).

Fahrzeiten

Ein wichtiges Argument für die Inbetriebnahme des ESTW war neben dem Rationalisierungseffekt eine Senkung der Fahrzeiten. Betrachtet man zunächst die Nord-Süd-Richtung des westlichen Stre-

ckenastes, so ist allenfalls ein marginaler Fahrzeitgewinn erkennbar. Anders in der Gegenrichtung, wo die Triebwagen schon 7-10 Minuten schneller verkehren.

Auf dem Hanauer Ast schaffen es einige Züge in immerhin bis zu 11 Minuten weniger von Frankfurt nach Erbach; noch ergiebiger ist der Fahrzeitgewinn in Gegenrichtung, wo die Fahrzeuge bis zu einer Viertelstunde schneller unterwegs sind.

Anschlüsse

Alle Züge aus dem Odenwald, die zur morgendlichen HVZ verkehren, erreichen den "Taktknoten um Halb" in DA Hbf gut, auch zu anderen Verbindungen nach Frankfurt besteht ein guter, wenn auch knapper Anschluß (hier also ist Pünktlichkeit besonders wichtig!). Später erreichen die Züge Darmstadt zur ungeraden Stunde, Minute 18. In Nord-Süd-Richtung besteht weiterhin kein einheitliches Bild, denn nur die VIAS-Züge, die DA Hbf zur Minute 37 verlassen, können Umsteiger ohne lange Wartezeit aufnehmen.

Das Bild am Umsteigeknoten Babenhausen wird weiterhin dadurch getrübt, daß der an Werktagen stattfindende stündliche Umsteigetreff in alle vier Richtungen an Samstagabenden und an Sonntagen nicht komplett ist. So erreicht die DB sonntags Babenhausen zur vollen geraden Stunde - 2 min. Umsteigemöglichkeiten bestehen dann jedoch nur zwischen DB und der nach Norden verkehrenden Odenwaldbahn, Fahrgäste aus

Richtung Hanau bzw. in den Odenwald kommen nicht in den Genuß eines Anschlusses. Hier ist der RMV als Koordinator des SPNV der Region gefragt, die DB- und VIAS-Fahrpläne aneinander anzupassen und das zu ermöglichen, was an Werktagen selbstverständlich ist.

Leider besitzt der Zug 21:25 Uhr ab Frankfurt an den Wochenenden und an Feiertagen keinen Anschluss von Darmstadt Hbf nach Darmstadt Nord, der auch

die Taktverbindungen aus Richtung Heidelberg und Wiesbaden/Mainz gewährleistet. Im Übrigen sind auch die Bus-/Straßenbahnanschlüsse in Darmstadt vom Luisenplatz zum Nordbahnhof bzw. zum Ostbahnhof nicht optimal, so dass man von dort aus bereits um 21:15 Uhr abfahren muss, um den Zug in den Odenwald um 21:44 Uhr ab Darmstadt Nord bzw. um 21:48 Uhr ab Darmstadt Ost zu erreichen. *(Volker Gelmroth)*

Starkenburg

Verlängerung der Straßenbahnlinie 8

Darmstädter Streckennetz um 900 Meter gewachsen

Am 13. Dezember 2008 konnte nach gut einem halben Jahr Bauzeit die Streckenverlängerung der Linie 8 in Alsbach vom Beuneweg zur neuen Endstation Am Hinkelstein in Betrieb genommen werden. Das Ereignis wurde mit einem Fest und kostenlosen Fahrten für die Bevölkerung gefeiert. Negativ präsentierte sich jedoch die lokale Nahverkehrsgesellschaft Dadina in mehrfacher Hinsicht: Es waren keinerlei Stände mit Informationen zum Fahrplan vorhanden, auch wurden – obwohl sich viele dafür interessierten – keine Fahrpläne verkauft. So mußten sich dann die künftigen Kunden mühselig anhand der Aushänge ihre Verbindungen zusammensuchen.

Mit der Inbetriebnahme wurde auch das Linienkonzept umgestellt. Um den Fahrgästen der Bergstraße eine schnellere Verbindung nach Darmstadt zu bieten, verkehrt tagsüber unter der Woche nun die Linie 6, die im Stadtgebiet von Darmstadt einige Haltestellen ausläßt, nach Alsbach. Während dieser Zeit fährt

die Linie 8 nicht bzw. nur innerstädtisch als Linie 7. Wer die nicht angefahrenen Haltestellen in Darmstadt aus Seeheim oder Alsbach erreichen will, muß in Eberstadt - zeitnah - auf eine der langsamen Straßenbahnlinien 1 oder 7 umsteigen. Für Fahrgäste aus Zwingenberg und weiter südlich von der Bergstraße ergibt sich trotz des weiteren Umsteigevorgangs insgesamt eine schnellere Reisezeit – anders als in manch einem Zeitungsbericht von erbosten Eltern dargestellt –, da die Buslinie 669 nun in Alsbach besser mit der Straßenbahn verknüpft ist. Die Linie 669 endet nun in Alsbach an der neuen Endstation der Straßenbahn, die dazu auch Bushaltestellen, sowie im Inneren der Schleife P&R-Plätze erhalten hat. Kritik kommt allerdings aus Bickenbach, denn durch die Angebotsänderung verkehren nur noch wenige Fahrten der Linie 669 in die Nachbargemeinde. Hier ist künftig zu beobachten, ob die hauptsächlich vorgebrachten Schwachpunkte tatsächlich existieren, oder die Kunden bis-

lang nur alternative Fahrtangebote, z. B. mit dem Zug entlang der Bergstraße noch nicht wahrgenommen haben.



Unter dem Motto "Ab in den Süden" wurde die Inbetriebnahme des neuen Streckenteils gefeiert. (Foto: hk)

Zusätzliche Fahrten gibt es im Straßenbahnbereich nicht, es bleibt beim bisherigen Angebot des 30- bzw. 15-Minuten-Takts an der Bergstraße. Negativ fiel hier allerdings die Dadina auch wieder auf, die in einer ihrer Pressemitteilungen behauptete, daß die Fahrten der Linie 6 zwischen 6 und 19 Uhr von Eberstadt nach Alsbach verlängert werden. Ein Blick in den Fahrplan zeigt jedoch, daß die letzte Fahrt nach Alsbach um 17.53 am Luisenplatz (bzw. 18.10 ab Eberstadt) startet, mithin also eine knappe Stunde früher als seitens der Bestellorganisation behauptet. Ebenso fehlt im Fahrplanbuch

die von der Dadina gegenüber dem Fahrgastbeirat angekündigte "Gesamtverkehrstabelle" beider Linien [*]. Weiterhin fällt negativ auf, daß nach der nachmittäglichen Umstellung der Linie 6 auf die Linie 8 eine Lücke von 21 (Luisenplatz) bzw. 24 min (Alsbach) im Fahrplan besteht, die es so früher nicht gab und die Linie 6 insgesamt um 15 Minuten gekürzt wurde (letzte Ankunft in Eberstadt 18.54 Uhr statt 19.09 Uhr). Hier sind also noch im Detail Nacharbeiten erforderlich.

Generell ist außerdem zu überlegen, wie die Linien künftig bezeichnet werden sollen. Aus historischen Gründen gab es schon immer eine Linie 7 und eine Linie 8, wobei die Linie 7 nur eine verkürzte Linie 8 darstellt, aber ansonsten Laufweg und Haltestellen identisch sind. Hingegen sind unter dem Sammelbegriff "Linie 6" nun insgesamt fünf Endstationen und entsprechend viele Laufwege zu finden (Alsbach und Eberstadt im Süden, Schloß/Kongreßzentrum, Merck und ab Frühjahr auch noch Arheilgen im Norden). Konsequenterweise wäre daher entweder die Linie 7 abzuschaffen oder für jeden Laufweg der Linie 6 eine neue Liniennummer anzulegen. (hk)

[*] Was aber nicht weiter verwundert, da gegenüber dem Fahrgastbeirat auch erwähnt wurde, daß sich auf der Bahnstrecke nach Wiesbaden durch die Ausschreibung am Fahrplan nichts ändern würde. Ein Blick in den Fahrplan zeigt aber, daß die bisherige Wochenendverbindung zum 0.30 Uhr-Knoten ab Darmstadt Hbf gestrichen wurde und der Zug stattdessen, fahrgastunfreundlich, eine Stunde früher verkehrt.

Starkenburg

Abkehr vom Taktfahrplan an der Bergstraße

Insbesondere im Fernverkehr hat Bensheim das Nachsehen

Wir lieben an Frankreich den Wein, die schönen Ferienerlebnisse, Molière, Ravel oder Patricia Kaas - aber nicht die seit langen Jahren geltende Logik des französischen Bahnsystems mit einem an Taktbrüchen reichen Fahrplan und wechselnden Bedienungshalten je nach Uhrzeit. Die deutsche Bahn scheint sich die französische zum schlechten Vorbild zu nehmen: Am neuen ab 14. Dezember 2008 gültigen Fahrplan auf der Main-Neckar-Bahn zwischen Mannheim/Heidelberg und Darmstadt/Frankfurt hat sich leider die schleichende Wende rückwärts vom leicht merkbaren, durchgehenden Taktverkehr mit System zum lückenhaften Fahrplan wie in Frankreich fortgesetzt.

1. Regionalexpresszüge Mannheim-Frankfurt

Alle zwei Stunden verkehren – seit letztem Jahr dankenswerter Weise ohne Überholungshalt – Regionalexpresszüge zwischen Mannheim und Frankfurt über Darmstadt, allerdings nicht in der 10-Uhr Lage. Im abendlichen Zug aus Frankfurt um 20.29 kann man übrigens eine fünfminütige Rundfahrt über Frankfurt-Niederrad und am Stadion vorbei genießen. Einen Gegenzug aus Mannheim an die Bergstraße vermisst man nach 20 Uhr, just dann wenn die Kundschaft aus den Geschäften strömt. Dieser Zustand hat sich im neuen Fahrplan nicht verbessert.

2. Regionalbahnlinie Bensheim-Mannheim

Das Gute vorweg: Eine bisher von Mannheim-Friedrichsfeld nach Bensheim verkehrende Regionalbahn startet nun schon in Mannheim Hbf (um 5.38). Auf der Habenseite steht zudem eine jetzt wieder Mo-Sa verkehrende RB (MA ab 13.44); dazu eine Rückfahrt ab Bensheim um 14.32 nach Mannheim. Zum Fahrplanwechsel entfällt jedoch eine bisher montags bis freitags verkehrende RB (Mannheim ab 9.44 Uhr) sowie der Gegenzug (Bensheim ab 10.32). Dadurch entsteht eine weitere Lücke zwischen Bensheim bzw. den Bergstraßenhalten und Mannheim am Vormittag.

Für Pro Bahn ist es nach wie vor nicht hinnehmbar, dass zwischen den Mittelzentren der Bergstraße und dem Zentrum der Metropolregion Rhein-Neckar tagsüber kein durchgehender 30-Minuten-Takt angeboten wird. Dafür müssten vom Kreis Bergstraße und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg entsprechende Leistungen bestellt werden.

Denn auch am Nachmittag bleibt eine weitere Lücke für die Halte nördlich von Weinheim bestehen, da die um 15.44 in Mannheim abfahrende RB nach einem neunminütigen Aufenthalt in Weinheim ihren Weg nach Fürth fortsetzt (Ankunft 16.48). Ein Gegenzug fährt um 16.05 in Fürth ab und erreicht Mannheim um 17.13. Grund hierfür ist, dass die DB nicht die üblichen ETR 425-Zuggarnitu-

ren einsetzt, sondern den langsameren VT 628, der nicht in der vorgegebenen Zeit bis Bensheim fahren und dort rechtzeitig wenden kann.

3. Änderung auf der Weschnitzalbahn Weinheim-Fürth

Am Freitag gibt es einen zusätzlichen Spätzug ab Weinheim um 21:52, der Fürth um 22.18 erreicht und um 22.35 wieder nach Weinheim zurückfährt (Ankunft 23.05). Im Gegenzug entfällt ein Zugpaar am Samstag Morgen (Weinheim ab 6.22, Fürth ab 7.05).

4. Erfreuliches von der Riedbahn Frankfurt-Biblis-Mannheim

Ein zusätzlicher RB fährt montags bis freitags von Mannheim nach Biblis, wo sie direkt Anschluss an einen RE aus Richtung nach Frankfurt erhält (Ankunft 5.42). Ebenfalls neu unter der Woche ist die RB ab Mannheim um 5.57 nach Biblis (Ankunft 6.32).

5. Auch im Fernverkehr vermehrt französische Verhältnisse

Wer in Frankfurt Hbf bisher in einen IC in Richtung Heidelberg stieg, konnte sich in den letzten Jahren weitgehend sicher sein, in Bensheim oder Weinheim aussteigen zu können. Während an Freitagen der IC 2377 in beiden Orten hält, braust er montags bis donnerstags durch. Ebenfalls wird ein Sonntag Abends aus Berlin kommender IC nicht in Bensheim, wohl aber in Weinheim (Ankunft 22.34) halten. Beide Orte werden wiederum nicht durch den morgens neu eingesetzten, für Urlauber interessanten bis ins Vorarlberg verkehrenden IC bedient.

Entsprechend haben sie auch beim Gegenzug das Nachsehen (Bludenz ab 14.33, Heidelberg an 20.15, Darmstadt an 20.53). Ganz kritisch für Bensheim wird es, wenn es bei der IC-Linie von Frankfurt über Stuttgart nach Salzburg in der 10-Uhr-Lage künftig durchfahren wird, somit zum ersten Mal ein Halt in einer regelmäßig vertakteten Fernverkehrslinie entfällt. Mit dem Wegfall der RB Bensheim ab 10.32, Weinheim an 10.47 wird zudem eine gute Anschlussmöglichkeit genommen. Daher ist es nur ein schwacher Trost, dass diese Linie als Eurocity-Verbindung künftig über Salzburg hinaus verlängert, so dass die Bergstraße zumindest zu einzelnen Zeiten große europäische Luft schnuppern darf.

Ein weiteres Beispiel für den Fernverkehrsrückzug an der Bergstraße: Der bisherige IC 2054 Frankfurt-Saarbrücken mit Halt in Heppenheim (16.24) entfällt künftig samstags und wird durch den eine Stunde früher und an Sonntagen verkehrenden IC 2256 ersetzt. Der IC-Halt Heppenheim ist dabei ersatzlos gestrichen.

Erfreulich ist ein generell montags und zu bestimmten Messeterminen als Entlastungszug verkehrender IC Stuttgart – Frankfurt (Ankunft 9.02) mit den Halten in der Region: Weinheim (07.58), Bensheim (08.13), Darmstadt (08.39). Der Gegenzug verkehrt nur an Messetagen von Frankfurt (ab 16.58) nach Stuttgart, er hält nur in Darmstadt (ab 17.15) und Vaihingen (Enz).

Ein abschließender Lichtblick: Ab 15. Juni 2009 soll montags bis freitags ein IC von Frankfurt (ab 6.42) über Darmstadt (6.59), Bensheim (7.14), Weinheim (7.27), Heidelberg (7.42) nach Stuttgart verkehren. Das wäre die seit langem erste Angebotsausweitung für den Verlauf der Linie 62, wobei auch hier keine Regel

ohne Ausnahme. Dieser Zug wird wie auch schon einige IC der Linie Karlsruhe-Heidelberg-Frankfurt-Stralsund in Wiesloch-Walldorf halten. Pendler zu SAP oder HeidelDruck also aufgepasst!

Die Forderung von Pro Bahn: Ein Stundentakt zwischen Darmstadt und Mannheim sollte wieder hergestellt werden. Die bisher verkehrenden REs plus drei IC/ICE am Tag sind zu wenig. Ebenso sollten die Tagesrandlagen

besser mit mit Fernverkehrszügen bedient werden!

„Da brummt der Bär. Die Achse Mannheim-Darmstadt-Frankfurt ist für uns hochinteressant“, frohlockte der RMV-Chef Volker Sparmann einer besseren Integration von VRN und RMV entgegen. Das spärliche Nahverkehrsangebot auf der Main-Neckar-Bahn spricht da eine ganz andere Sprache. (Peter Endemann)

Rhein-Neckar

Keine Perspektive für die Überwaldbahn?

Vergleich mit anderen Strecken/Woanders wurde mehr getan

Immer wieder hört man, dass die Überwaldbahn derzeit keine Perspektive für den Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV) hätte. Aber an zwei vergleichbaren Beispielen lässt sich aufzeigen, welches Potential solch eine Strecke bietet. In den letzten 20 Jahren sind eine ganze Reihe von Nebenbahn-Strecken in Deutschland reaktiviert worden. So gibt es z. B. auch zwei Strecken in Hessen und Baden-Württemberg, die im weiteren Umfeld von Großstädten liegen, im näheren Umfeld eines Mittelzentrums, und die selbst auch Stichstrecken sind, deren letzter Abschnitt stillgelegt war – also genau so wie bei der Überwaldbahn.

Bei den beiden Strecken handelt es sich um die Taunusbahn von Friedrichsdorf nach Brandoberndorf und die Schönbuchbahn von Böblingen nach Dettenhausen. Die Großstadt im ersteren Fall ist Frankfurt, 61 km vom Endpunkt der Strecke entfernt, das Mittelzentrum Bad Homburg (52.000 Einwohner), 42

km vom Endpunkt entfernt. Bei der Schönbuchbahn ist Stuttgart die Großstadt, 42 km vom Endpunkt entfernt, und Böblingen (47.000 Einwohner) das Mittelzentrum, 17 km vom Endpunkt der Strecke entfernt. Die Parallelen zur Überwaldbahn mit Weinheim (43.000 Einwohner) als 20 km von Waldmichelbach entferntem Mittelzentrum und Mannheim/Ludwigshafen als Großstädte in 43 Schienen-Kilometer Entfernung sind verblüffend.

Taunusbahn

Ursprünglich wurde diese Bahnstrecke von Bad Homburg bis Wetzlar befahren. 1985 wurde der Abschnitt zwischen Wetzlar und Grävenwiesbach stillgelegt, so dass jetzt Grävenwiesbach der nördliche Endpunkt der Strecke ist. Auch der Abschnitt Friedrichsdorf – Grävenwiesbach war akut stilllegungsgefährdet. Daraufhin beschloss der Kreistag des Hoch-



LINT-Triebwagen der Taunusbahn im Endbahnhof Brandoberndorf, der im Jahr 2000 wieder reaktiviert wurde. (Foto: wb)

taunus-Kreises die Gründung eines Zweckverbandes „Verkehrsverband Hochtaunus“ (VHT), der 1989 die Bahnstrecke Friedrichsdorf – Grävenwiesbach kaufte. Es wurde werktags ein 30-, bzw. 60-Minuten-Takt eingerichtet mit Direktverbindungen zum Frankfurter Hauptbahnhof. Im Jahre 2000 schließlich wurde der Betrieb um den stillgelegten Abschnitt bis Brandoberndorf (weitere acht km) verlängert. Hierfür erfolgten Investitionen von umgerechnet 6,6 Mio. Euro in die Infrastruktur. Die Fahrgastzahlen stiegen von ursprünglich 1.500 auf inzwischen über 9.000 werktäglich. Die Taunusbahn ist 37 km lang, eingleisig und nicht elektrifiziert.

Schönbuchbahn

Als Schönbuchbahn bezeichnet man die 17 km lange Bahnstrecke von Böblingen nach Dettenhausen. Auf dieser Strecke wurde 1965 der Personenverkehr und 1990 der Güterverkehr eingestellt. 1993 wurde von den Landkreisen Böt-

lingen und Tübingen der „Zweckverband Schönbuchbahn“ (ZVS) gegründet, der die Strecke für eine D-Mark von der damaligen Deutschen Bundesbahn kaufte. Die Anfangsinvestitionen in die Strecke und vier Diesel-Triebwagen betragen 25 Mio. DM (12,8 Euro). Seit 1996 führt die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) den Betrieb auf der Strecke durch, heute werktags von 5 bis 22 Uhr im 30-Minuten-Takt, danach noch bis 1 Uhr nachts im Stunden-Takt. Die Fahrgastzahlen stiegen werktags von 2.000 auf inzwischen 7.300. Auch diese Strecke ist eingleisig und nicht elektrifiziert. Ganz aktuell wird übrigens ein Gutachten zur Zukunft der Schönbuchbahn erstellt, weil die Strecke das ständig steigende Fahrgastaufkommen nicht mehr bewältigen kann. Dabei wird u. a. ein zweigleisiger Ausbau und eine mögliche Elektrifizierung untersucht.

PRO BAHN Rhein-Neckar findet, dass an diesen Beispielen sehr schön sichtbar wird, dass bei entsprechendem



Regioshuttle der Schönbuchbahn (Foto: wb)

Engagement in der Region und politischem Willen des jeweiligen Landkreises in bis ins Detail vergleichbaren Konstellationen Eisenbahn-Erfolgsgeschichten geschrieben werden können. Grävenwiesbach hat übrigens 5.500 Einwohner,

Waldsolms (Brandoberndorf ist ein Ortsteil von Waldsolms) 5.140 Einwohner und Dettenhausen 5.400 Einwohner. Waldmichelbach ist mit 11.200 Einwohnern mehr als doppelt so groß ... (*Michael Löwe*)

Rhein-Neckar

Kurznachrichten

Neue Planungen in Heidelberg und an der Bergstraße

Doch neue Umsetzanlage am Heidelberger Bismarckplatz?

Eigentlich hätte im Herbst 2008 durch Weichenein- und -umbau das Umsetzgleis vom westlichen Gleis auf das mittlere Gleis verlegt werden sollen. Bei der genaueren Untersuchung stellte sich jedoch heraus, dass das mittlere Gleis nicht lang genug für zwei Straßenbahnen wäre. Dadurch ist jetzt doch ein zusätzliches zweites Umsetzgleis zur Behebung des Wende-Engpasses erforderlich. Hierfür hat die Rhein-Neckar-Verkehrsgesellschaft mbH (RNV) einen Investitionsantrag an ihre Muttergesellschaft Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH gestellt. Vermutlich kann die Baumaßnahme im Sommer/Herbst 2009 umgesetzt werden.

Neues von der „Südschiene“

Die RNV, die den ÖPNV auf Meter-spurgleisen in der Rhein-Neckar-Region betreibt, hat von der Stadt Heidelberg den Auftrag erhalten, den östlichen Ast der sog. „Südschiene“ zu untersuchen, d. h., eine mögliche Straßenbahn-Verlängerung von Leimen über Nußloch, Wiesloch und den Bahnhof Wiesloch-Walldorf bis ins Walldorfer Industriegebiet. Neben der Heidelberger Druckmaschinen AG ist dort unter anderem die Zentrale des Softwarekonzerns SAP mit vielen tausend Arbeitsplätzen.

Nächtliches Bedienungskonzept an der Bergstraße

Ab Juni wird es bis Mitternacht einen 30-Minuten-Takt auf der Meterspur-Stre-

cke der Oberrheinischen Eisenbahn Gesellschaft (OEG) an der Bergstraße geben und Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag anschließend sogar noch einen Stundentakt bis zum Beginn des

Rhein-Neckar

Information tut gerade im ÖPNV not

Neue Anzeigetafeln / Bessere Technik im Rhein-Neckar-Delta

Mehr und bessere Informationen über Verspätungen, Sonderfahrten und Fahrplanabweichungen verspricht die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV). In diesen Tagen wurden die ersten neuen elektronischen Anzeigetafeln an Haltestellen im Rhein-Neckar-Delta aufgestellt.

Grundlage für die Dynamische Fahrgastinformation ist das Rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL), das die RNV in den letzten Monaten Stück für Stück aufgebaut hat. Hierbei erhielten die Fahrzeuge neue Bordrechner, die nun jederzeit den exakten Standort der Bahnen und Busse an die zentrale Leitstelle durchgeben können. Dort wiederum vergleicht der Rechner diese Informationen mit dem Soll-Fahrplan und ermittelt daraus die verbleibende Zeit bis zur Abfahrt an der jeweiligen Haltestelle und stellt diese Information auf Anzeigetafeln an den Haltestellen dar. So gibt es dann keine Unklarheiten mehr, ob die Bahn jetzt schon weg ist, oder vielleicht doch mit etwas Verspätung gleich eintreffen wird.

Zusätzlich bieten die Anzeigetafeln die Möglichkeit, Zusatztexte über Störungen, Umleitungen und Sonderverkehre direkt von der zentralen Leitstelle aus einzuspielen. Sollte akustische Unterstützung erforderlich sein, enthalten die Anzeiger auch einen Lautsprecher. Bisher kam es leider

Morgenverkehrs. Heute gibt es bis etwa 21.30 Uhr einen 30-Minuten-Takt und danach nur noch einen Stundentakt. (*Michael Löwe*)

immer wieder vor, dass bei einer Störung die Kunden an den Haltestellen nur mit Verzögerung informiert werden konnten.



Das Bild zeigt Christian Specht, Erster Bürgermeister der Stadt Mannheim, und Martin in der Beek, technischer Geschäftsführer der RNV, bei der Enthüllung des ersten Fahrgastanzeigers am Mannheimer Verkehrsknotenpunkt Paradeplatz. (Foto: RNV GmbH)

Bis 2010 sollen in Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg kontinuierlich

an weiteren Haltestellen die dynamische Fahrt-Anzeigen installiert werden. Auch außerhalb der drei Großstädte soll dies z. B. an den OEG-Bahn-Haltestellen erfolgen. Insbesondere sind entsprechende Anzeigen an mehr als der Hälfte der Haltestellen zwischen Schriesheim und Weinheim im Rahmen des zweigleisigen Ausbaus geplant.

Nachdem jetzt alle RNV-Fahrzeuge mit der Zentrale und untereinander über das Rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) kommunizieren, soll auch die

Kommunikation mit Bussen anderer im Rhein-Neckar-Raum verkehrender Unternehmen verbessert werden. Insbesondere hat die rnv erreicht, dass künftig bei den regelmäßigen Ausschreibungen der Bus-Linien die technische Kommunikation mit dem RNV-RBL eine Vergabe-Bedingung sein wird. So können dann auch Fahrzeuge unterschiedlicher Betreiber sich gegenseitig Verspätungen und umsteigewillige Fahrgäste mitteilen, um ggfs. aufeinander warten zu können. (*Michael Löwe/wb/rnv*)

Buchtipps

Urlaub ohne Hindernisse

Barrierefreie Urlaubsziele

Reisen ohne Barrieren sind für Rollstuhlfahrer noch immer nicht selbstverständlich. Vielerorts lauern Hindernisse, die im Urlaub zum Ärgernis werden. Jetzt liegt der neue Reisekatalog des Bundesverbandes Selbsthilfe Körperbehinderter "BSK-Urlaubsziele 2009" vor. Darin sind Informationen und Reiseangebote nachzulesen, die für Rollstuhlfahrer/innen) und gehbehinderte Menschen bei der Planung einer Urlaubsreise wichtig sind.

Gruppenreisen mit Betreuung u.a. nach Thailand, Südafrika, Italien, Spanien, Tunesien sind ebenso im Angebot, wie viele neue Reiseziele innerhalb Deutschlands und anderen europäischen Ländern für die individuelle Reise.

Der Katalog kann gegen Zusendung eines mit 1,45 € frankierten und adressierten A4 Rückumschlages angefordert werden beim BSK "Reiseservice", Altkrautheimer Straße 20, 74238 Krautheim.

(*Peter Reichert/Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V.*)



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:

So, 1.2. 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, 5.1. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 2 (5 Fußminuten vom Hbf Südseite)

Mo, 2.2. 18.30 Uhr: Monatstreff im Bürgerhaus Gutleut, Raum 2

Mo, 2.3. 18.30 Uhr: Monatstreff im Bürgerhaus Gutleut, Raum 2

Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi, 28.1. 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 Uhr: informeller Teil, 19-21 Uhr: Tagesordnung)

Mi, 25.2. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie

Regionalverband Rhein-Neckar:

Do, 15.1. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

Do, 19.2. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Braustüberl, Bergheimer Str. 91 in Heidelberg** (ca. 10 Fußminuten vom Hauptbahnhof).

