

Fahrgastzeitung

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

Nr. 77

November – Dezember 2009



Stadtbahnneubau Riedberg	S. 16
Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim	S. 21
S-Bahn Rhein-Neckar verzögert sich	S. 25

Titelbild: In den Herbstferien weilte ein Darmstädter Straßenbahnzug leihweise in Gera. Der Geraer Verkehrsbetrieb, der baugleiche Fahrzeuge, aber ohne Beiwagen einsetzt, wollte damit die Tauglichkeit von Beiwagenzügen auf dem eigenen Streckennetz austesten. (Foto: hk)

Rückseite: Ab Dezember soll die S-Bahn vom Heidelberger Hauptbahnhof (im Bild) zunächst bis nach Eppingen fahren. (Foto: DB AG)

Impressum

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

Die Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen erscheint sechsmal im Jahr zu folgenden Terminen: Januar, März, Mai, Juli, September und November. **Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe („Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen“) erlaubt.** Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Sie können die Fahrgastzeitung auch erhalten, wenn Sie nicht Mitglied bei PRO BAHN e. V. sind. Das **Jahresabonnement** kostet 7,50 EUR und beinhaltet die Zusendung von sechs Ausgaben der Fahrgastzeitung. Bitte bestellen Sie mit Angabe Ihrer Adresse beim Landesverband (Postfach 11 14 16, 60049 Frankfurt a. M.) unter Beifügung von 7,50 EUR in bar oder in Briefmarken. **Die FGZ kann auch online unter www.pro-bahn.de/mittelhessen 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: 1.10.2009 (Heft November – Dezember 2009)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.12.2009 (Heft Januar – Februar 2010)

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

Inhalt dieser Ausgabe

Hessen

Vorhaben der Landesregierung im Schienenverkehr	4
---	---

Nordhessen

NVV-Neuerscheinung "Kirchen & Klöster"	7
Mitte-Deutschland-Verbindung.....	8
Neues NVV-Pilotprojekt: Individuelle Mobilitätsberatung für Fahrgäste.....	9

Großraum Frankfurt am Main

ÖPNV-Fahrt von der Großstadt in den Speckgürtel	10
Frankfurt und Offenbach gehen getrennte Wege	11
Fahrplanwechsel	12
Stadtbahn-Neubau am Riedberg.....	16

Starkenburg

Pfungstadt-Bahn wird reaktiviert	20
Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim.....	21
Neubaustrecke und Güterverkehr	23

Rhein-Neckar

Engpass Heidelberg – Mannheim.....	25
Der Kommentar	27
S-Bahn ins Schwarzbachtal verzögert sich	28
Mannheim: Note 3 plus für Bahn und Bus.....	29
PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten	30
PRO BAHN - Termine	31

Hessen

Vorhaben der Landesregierung im Schienenverkehr

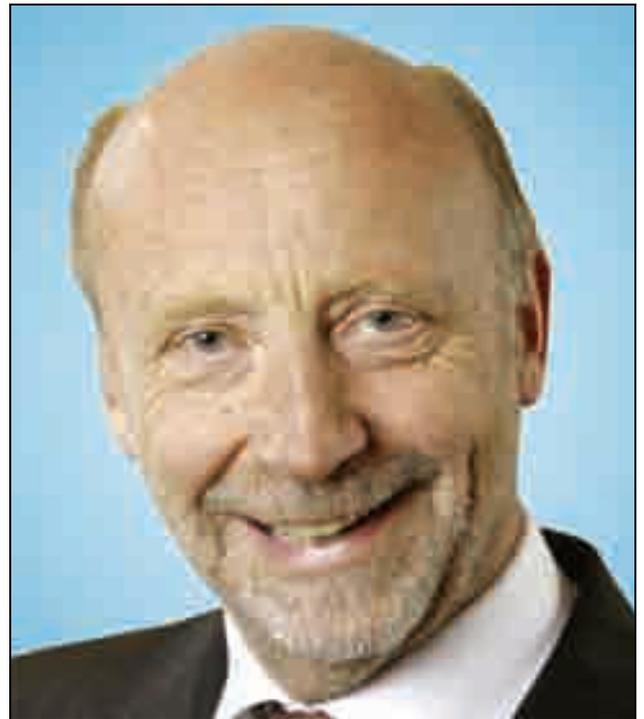
Gastbeitrag von Minister Dieter Posch

Der Ausbau der Schieneninfrastruktur ist für Hessen von herausragender Bedeutung. Aufgrund der zentralen Lage in Deutschland und Europa muss die Infrastruktur in Hessen neben den Verkehrsbedürfnissen der Bürger und der Wirtschaft des eigenen Landes in überdurchschnittlichem Maße Transitverkehre bewältigen. Wichtige Hauptstrecken und der Knoten Frankfurt sind seit langem so stark belastet, dass bei Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf kaum Spielräume bestehen, diese aufzufangen.

Mit dem Ausbau der Schieneninfrastruktur sollen aber nicht nur Kapazitätsprobleme gelöst werden, es sollen auch Angebotsqualitäten geschaffen werden, die das System Schiene insgesamt attraktiver machen. Die Schieneninfrastrukturpolitik des Landes Hessen steht in engem Konsens mit den hessischen Verkehrsverbänden und den sie tragenden kommunalen Aufgabenträgern des SPNV.

Ausgehend vom zentralen Bahnknoten Frankfurt werden nachfolgend die wichtigsten Ausbauprojekte für den Schienenverkehr in Hessen angesprochen.

Als Alternative zu dem früheren Projekt Frankfurt 21, das eine Untertunnelung der Frankfurter Innenstadt für den Schienenpersonenfernverkehr und den Regionalverkehr vorsah und das auf schwerwiegende fachliche Bedenken und kaum überwindbare Finanzierungshindernisse stieß, haben sich das Land Hes-



sen, die Stadt Frankfurt, die Region Rhein-Main, der Rhein-Main-Verkehrsverbund und die Deutsche Bahn AG 2003 auf eine modulare Lösung zur Stärkung des Knotens Frankfurt verständigt. Unter dem Oberbegriff „Frankfurt RheinMain^{plus}“ wird eine Vielzahl von Einzelprojekten im Knoten und auf den Zulaufstrecken integriert betrachtet und sukzessive auf den Weg gebracht.

In den letzten Jahren wurden bereits neue elektronische Stellwerke (ESTW) in Frankfurt/Main und in Bad Vilbel und die erste Ausbaustufe im Knoten Frankfurt Stadion realisiert. Aktuelle und weiter geplante Maßnahmen sind:

- ◆ die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des S-Bahntunnels in Frankfurt;

- ◆ das Projekt S-Bahn plus mit einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen zur Erhöhung der Flexibilität und Angebotsqualität der S-Bahninfrastruktur;
- ◆ die Erschließung von Gateway-Gardens durch Neutrassierung der Flughafen-S-Bahn und Bau einer neuen S-Bahnstation;
- ◆ der weitere Ausbau des Knotens Frankfurt-Stadion (2. und 3. BA, einschl. einer 3. Niederräder Brücke);
- ◆ separate S-Bahngleise Frankfurt-West–Bad Vilbel–Friedberg in zwei Bauabschnitten;
- ◆ die nordmainische S-Bahn (Frankfurt–Maintal–Hanau);
- ◆ der Ausbau der Gleisanlagen in Frankfurt-Süd und zwischen Frankfurt-Süd und Hbf;
- ◆ die Regionaltangente West (RTW);
- ◆ die Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim;
- ◆ die S-Bahnanbindung des neuen Terminal 3 am Flughafen Frankfurt durch Verschwenkung der Riedbahn;
- ◆ die Neu- und Ausbaustrecke Frankfurt–Fulda.

In Nordhessen liegt der Schwerpunkt des Schieneninfrastrukturausbaus auf der RegioTram. Zentrale Elemente dieses „S-Bahn-Systems im Kleinen“ sind die Unterfahrung des Kasseler Hauptbahnhofs und der Bau der Lossetalbahn.

Die wichtigste aktuell anstehende Maßnahme zum weiteren Ausbau der RegioTram ist der Bau zusätzlicher Gleise im Knoten Obervellmar und an der Strecke Richtung Wolfhagen, die einen 15 Minuten-Takt ermöglichen sollen.

Ein weiteres Großvorhaben in Nordhessen ist der fast abgeschlossene Bau des Stadtbahnhofs Eschwege und der Bau der hierfür erforderlichen Stichstrecke.

Immer noch nicht geklärt ist der Lückenschluss zwischen Korbach-Süd und Frankenberg im Netz der Kurhessenbahn. Bahn und Land prüfen weiterhin Finanzierungsmöglichkeiten und -pflichten für die Infrastrukturmaßnahme unter Beteiligung der kommunalen Gebietskörperschaften.

Grundsätzlich stellt die attraktive Gestaltung der Regionalstrecken eine besondere Herausforderung dar. Die Schere zwischen oft nur geringen Fahrgastzahlen und hohen, von den Verkehrsverbänden zu tragenden Bestellkosten (wesentlich bedingt durch die sog. Regionalfaktoren, die zu überdurchschnittlich hohen Trassenutzungsentgelten führen) droht sich weiter zu öffnen. Hier können nur konsequente Streckenmodernisierungen, die sowohl attraktive Reisegeschwindigkeiten als auch einen rationellen Streckenbetrieb ermöglichen, nachhaltig Abhilfe schaffen.

Die Kurhessenbahn, die Odenwaldbahn und verschiedene Strecken im direkten Einzugsbereich von Frankfurt (Taunusbahn, Dreieichbahn, Niddertalbahn und die Strecke Friedberg–Friedrichsdorf) sind Beispiele für bereits erfolgreiche Modernisierungen. Durch das Konjunkturprogramm der Bundesregierung ist es nunmehr möglich, als nächstes Projekt den seit langem geplanten Ausbau der Vogelsbergbahn vorzuziehen und bereits in den Jahren 2010 und 2011 umzusetzen. Schwerpunkt dieses Vorhabens ist die Ertüchtigung der Bahnübergänge, des Oberbaus und der Gleisanlagen für eine Streckengeschwindigkeit von zukünftig 120 km/h (statt bisher 90 km/h).

Da die Regionalnetze in der Regel ausschließlich der jeweiligen Region dienen und die nahezu gesamten Trassenutzungsentgelte von den bestellenden

Verkehrsverbänden zu finanzieren sind, ist es – nicht zuletzt aus Subsidiaritätsgründen – anzustreben, analog zur Straße einen Infrastrukturbetrieb von Regionalstrecken in Verantwortung der Region zu ermöglichen. Voraussetzung für eine solche Zuständigkeitsverlagerung wäre ein Finanztransfer seitens des Bundes analog zu den Regelungen im Zusammenhang mit der Regionalisierung des SPNV. Politische Bestrebungen der Länder, ein entsprechendes Optionsmodell gesetzlich zu verankern, sind in der letzten Legislaturperiode des Bundes gescheitert und werden mit der kommenden Bundesregierung neu zu verhandeln sein.

Eine Daueraufgabe ist die Modernisierung der Verkehrsstationen. Auf Grundlage der im Jahre 2001 vom Land Hessen und den hessischen Verkehrsverbänden mit der DB AG abgeschlossenen Rahmenvereinbarung sind mit umfangreicher Landesförderung eine Vielzahl von Bahnsteigerhöhungen, behindertengerechten Zugängen, Umsteigeanlagen, Wetterschutzeinrichtungen, Fahrgastinformationsanlagen und bauliche Sanierungen und Erweiterungen sowie neue Stationen, insbesondere für die S-Bahn Rhein-Main und für die RegioTram realisiert worden. Dieses Programm wird fortgeführt und soll zur Beschleunigung der Umsetzung auf eine neue vertragliche Grundlage gestellt werden. In den Jahren 2010 und 2011 wird das Bahnhofsmodernisierungsprogramm durch Maßnahmen des Konjunkturprogramms ergänzt. Schwerpunktmaßnahmen sind hierbei die energetische Sanierung der Empfangsgebäude in Limburg und Friedberg, barrierefreie Zugänge in Gießen und Wächtersbach sowie die Hallendachsanieurung in Wiesbaden Hbf. Darüber hinaus werden in Hessen 217 Stationen mit neuen

Fahrgastinformationsanlagen ausgestattet, an 24 Stationen wird Wetterschutz eingerichtet oder verbessert und an 103 Stationen werden dringende bauliche Sanierungen und Renovierungen vorgenommen werden.

Ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel der Landesregierung ist es, die Nutzung der Schiene auch im Güterverkehr zu stärken. Die Schiene muss verstärkt die wachsenden Güterverkehrsströme aufnehmen. Die durch die globale Wirtschaftskrise bedingten Einbrüche bedeuten keine Trendumkehr, sondern nur eine Verzögerung der nach wie vor erwartbaren Zuwächse. Für Unternehmen, die auf den Schienentransport angewiesen sind, ist die Bedienung eines Gleisanschlusses Voraussetzung zum Erhalt des Unternehmensstandorts und der dortigen Arbeitsplätze. Verschiedene seitens des Landes geförderte Potentialuntersuchungen im erweiterten Rhein-Main-Gebiet haben gezeigt, dass ein erhebliches Verlagerungspotential besteht. Voraussetzung zu dessen Realisierung ist die Möglichkeit und Bereitschaft des Unternehmens zur Umsetzung entsprechender Logistikkonzepte, die Bedienung durch Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Verfügbarkeit entsprechender Gleisanschlüsse und Verladeeinrichtungen.

Wegen der Bedeutung des Bahntransports für Unternehmen fördert das Land bereits seit 2001 die Sanierung von nur im Güterverkehr genutzten Strecken sowie von Gleisanschlüssen und Verladeanlagen unter der Voraussetzung, dass hierdurch Güterverkehr nachhaltig auf der Schiene erhalten bzw. auf die Schiene verlagert werden kann. Erfolgreiche in den letzten Jahren realisierte Projekte sind u. a. die Strecken Lollar–Mainzlar, Weinheim–Viernheim und Kerkerbach–

Steeden, Holzverladestellen in Großenlüder, Breidenstein bei Biedenkopf und Gleisanschlüsse in Ober-Widdersheim, Wiesbaden und Borken.

Die Landesförderung ist ausschlaggebend dafür, dass in erheblichem Umfang örtliche Arbeitsplätze erhalten werden, da die betroffenen Firmen in ihrer Logistik auf die Schiene angewiesen sind. Insgesamt wurden so in Hessen bisher rund 230 Arbeitsplätze gesichert. Seit Beginn der Landesförderung wurden insgesamt ca. 70.000 Lkw-Fahrten in Ortsdurchfahrten vermieden und das Straßennetz wurde um ca. 30 Mio. Lkw-km entlastet.

Größtes Vorhaben ist die Wiederinbetriebnahme der Strecke Kerkerbach-Steeden an der Lahn zur Abwicklung von

Kalktransporten nach Ludwigshafen, ein Vorhaben, das zeigt, dass die Schiene – eine entsprechende Logistik und Infrastruktur vorausgesetzt – auch bei Entfernungen von weit unter 300 km konkurrenzfähig sein kann. Weitere Vorhaben zur Stärkung des Schienengüterverkehrs sind in den Häfen Gernsheim, Frankfurt Osthafen und Hanau sowie in Biebesheim geplant.

Für Nordhessen, das sich zu einer europaweit bedeutenden Logistikkreuzung entwickelt hat, ist der Standort Bebra von erheblicher Bedeutung. Das Entwicklungspotential des dortigen Rangierbahnhofs ist Gegenstand einer von Land und Region finanzierten Potentialuntersuchung.

Nordhessen

NVV-Neuerscheinung "Kirchen & Klöster"

Broschüre komplettiert Reihe über Freizeitziele in Nordhessen

Seit Jahren gibt der Nordhessische Verkehrsverbund kostenlose Broschüren zur Freizeitgestaltung in der Region heraus - Anreise selbstverständlich mit Bahn und Bus:

- ◆ Stock & Stein (Wandervorschläge)
- ◆ Sonnen & Baden
- ◆ Radeln & Touren
- ◆ Froh & munter (Weihnachtsmärkte)
- ◆ Schlösser & Burgen
- ◆ Entdecken & Erleben
- ◆ Spiel & Spaß
- ◆ Museen & Kabinette

Neu zu diesen mittlerweile acht Hefen wurde Ende Juli 2009 die Broschüre

"Kirchen & Klöster" vorgestellt. 58 sehenswerte nordhessische Bauwerke dienen aktuell noch kirchlichen Zwecken, können aber besichtigt werden. Dank der guten ÖPNV-Anbindung ist auch die An- und Abreise kein Problem. Für jedes Ziel sind wie gewohnt auf einer eigenen Seite die Öffnungszeiten, eventuelle Eintrittspreise, die Anbindung mit Bus und Bahn und nicht zuletzt die genaue Wegskizze von der Haltestelle aus beschrieben. Im hinteren Umschlag ist eine ausklappbare Übersichtskarte mit allen vorgestellten Zielen. Aus dem RMV-Bereich wären bequem auf der Schiene Stadtkirche (S. 5) und Stiftsruine (S.6) in Bad Hersfeld erreichbar sowie die Totenkirche in Treysa (S. 52) und das ehemalige Zister-

zienserinnenkloster St. Georgenberg in Frankenberg (Eder) (S. 15). Auf der Rückseite der Broschüre werden tabellarisch Preisstufen dargestellt und Fahrkartenarten erklärt, z. B. 5er-Ticket und Multiticket.

"Kirchen & Klöster" liegt in allen NVV-Kundenzentren und Info-Points aus, sowie in vielen Gaststätten, Rathäusern, Touristinfos und Jugendherbergen im gesamten NVV-Gebiet. Außerdem sind die Inhalte unter www.nvv.de (Rubrik "Freizeit") per Mausclick verfügbar; dort kann das Heft auch als PDF-Datei heruntergeladen werden. Es kann auch telefonisch bestellt werden: 0180-234-0180 oder per E-Mail unter info@nvv.de

Kundenworkshop "Freizeit mit Bus & Bahn"

Wer die aktuellen Hefte aufschlägt, findet im Umschlag eine Antwortkarte. Der NVV plant für den Winter einen Kundenworkshop, um die bisherigen Materialien und Angebote aus Kundensicht weiter zu optimieren. Alle, die gern ihre Meinung dazu einbringen, mit interessierten Bürgern und fachkundigen NVV-Verantwortlichen konstruktiv diskutieren wollen, können sich mit der Antwortkarte bewerben. Auch das PDF im Internet enthält die Karte. (hh)

Nordhessen

Mitte-Deutschland-Verbindung

Rathaus-Chefs trafen sich in Kassel

In der Fahrgastzeitung Nr. 74 Seite 11 wurde das Problem der Schienenverbindung Ruhrgebiet–Kassel–Thüringen erörtert. Kurz vor der Bundestagswahl 2009 lud im September Kassels Oberbürgermeister Bertram Hilgen die Rathauschefs von hessischen, thüringischen und westfälischen Städten nach Kassel ein. Auch Vertreter der Industrie- und Handelskammern und der Verkehrsverbände waren anwesend. Ziel der Gespräche war ein durchgehendes attraktives Fernverkehrsangebot Dortmund–Hamm–Paderborn–Kassel–Wilhelmshöhe–Bebra–Erfurt.

Die Deutsche Bahn AG hat angekündigt, die IC-Verbindungen auf der Mitte-Deutschland-Strecke ab Dezember 2010 weiter auszudünnen. Das führt zu massi-

ven Standortnachteilen der Anliegerkommunen. Seit 2006 hat die DB einen großen Teil der damaligen Verbindungen gestrichen, vor allem in Tagesrandlagen - wegen mangelnder Auslastung.

Leider muss PRO BAHN Nordhessen feststellen, dass Politiker die bestehenden RE-Verbindungen zu wenig im Blick haben, z. B. Münster–Paderborn–Warburg. Die ließe sich nach Kassel–Wilhelmshöhe verlängern, vielleicht noch weiter. Auch der RE-Taktverkehr Göttingen–Leinefelde–Erfurt–Jena–Chemnitz wird gut angenommen, ebenso Kassel–Hagen (Westf). Wahrscheinlich gibt es im November 2009 einen neuen Bundesverkehrsminister, mit dem regionale Politiker und Landespolitiker verhandeln können. (hh)

Nordhessen

Neues NVV-Pilotprojekt: Individuelle Mobilitätsberatung für Fahrgäste

Ab 14. September 2009 startet der NVV in Nordhessen ein besonderes Pilotprojekt, das es bisher in einem hessischen Verkehrsverbund noch nicht gibt: NVV-Mobilitätsberater informieren kostenlos Interessierte persönlich über die vielen Vorteile und die optimale individuelle Nutzung von Bus und Bahn. Dazu gehört beispielsweise die problemlose Handhabung der Fahrkartenautomaten ebenso wie das Erstellen der kostengünstigsten persönlichen Route. Die Aktion ist zunächst begrenzt und endet am 23. Oktober 2009. Bei erfolgreicher Nachfrage soll die Aktion in Zukunft fortgesetzt werden.

Und so funktioniert das neue NVV-Angebot: Unter der Nummer 0561-709490 können Informationssuchende von Montags bis Donnerstag zwischen 9.00 Uhr und 17.00 Uhr, freitags von 9.00 Uhr bis 14.00 Uhr einen Termin mit den insgesamt vier neuen NVV-Mobilitätsberatern vereinbaren. Im anschließenden persönlichen Gespräch werden dann alle Fragen beantwortet und der/die Interessierte auf Wunsch bei der Nutzung des Nahverkehrs aktiv begleitet. Einzige Voraussetzung ist eine gültige Fahrkarte.

Die vier Frauen und Männer, die als jeweils ein Paar unterwegs sein werden,

wurden durch den NVV ausgesucht, geschult und auf ihre Aufgabe vorbereitet, bei Mobilitätswünschen mit Rat und Tat zur Seite zu stehen.

Die Motive für die Einrichtung des Pilotprojekts beschreibt Wolfgang Doppel, Geschäftsführer des NVV, so: „Wir möchten mit einer völlig neuen Art des Dialogs die Menschen in der Region über den öffentlichen Personennahverkehr und seine vielen Vorteile informieren. Gleichzeitig soll die intensive individuelle Beratung dazu beitragen, Zugangshemmnisse, die häufig auch ihren Grund in Informationsdefiziten haben, abzubauen. Denn wir sind überzeugt davon, dass der Nahverkehr in vielen Fällen die bessere und kostengünstigere Alternative zum Individualverkehr ist.“

Untersuchungen zeigen immer wieder, dass gute und umfassende Informationsmöglichkeiten viele Menschen dazu motivieren, den öffentlichen Nahverkehr intensiver zu nutzen. Mit klarer, einfacher und persönlicher Beratung vor Ort möchte der NVV das unterstützen und insbesondere Nicht- oder Seltennutzern die Möglichkeit geben, den Nahverkehr kennenzulernen und sich von dessen Vorteilen zu überzeugen. *(Wilfried Staub/hh)*

Großraum Frankfurt am Main

ÖPNV-Fahrt von der Großstadt in den Speckgürtel

Was Hessen von Bayern unterscheidet

Der ÖPNV ist in den einzelnen Bundesländern unterschiedlich organisiert, was auch Auswirkungen auf das jeweilige ÖPNV-Angebot haben kann. Als Beispiel möchte ich hier zwei vergleichbare Verbindungen untersuchen, und zwar die Verbindung vom Münchener Hauptbahnhof nach Isen und die ÖPNV-Verbindung vom Frankfurter Hauptbahnhof nach Weilrod-Rod. Isen liegt im Landkreis Erding außerhalb des S-Bahn-Netzes und ist 43 km von der Landeshauptstadt entfernt, Weilrod-Rod liegt im Hochtaunuskreis 46 km von der Mainmetropole entfernt und ist auch nicht auf der Schiene erreichbar.

Basis dieser Betrachtung ist der Verbindungsplaner des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) sowie des Münchener Verkehrsverbundes (MVV). Um eine Vergleichbarkeit herzustellen, habe ich alle Verbindungen mit Fahrzeiten von über 1 Stunde und 30 Minuten eliminiert sowie Verbindungen, bei denen entweder Abfahrts- oder Ankunftszeiten identisch sind. Hier wurde nur die jeweils schnellste Verbindung berücksichtigt.

Hierbei ergeben sich beim ersten Vergleich der Fahrtenhäufigkeit noch keine großen Unterschiede. 16 ÖPNV-Fahrten an Montagen bis Freitagen mit einer Fahrtdauer unter 1 Stunde 30 Minuten zwischen dem Frankfurter Hauptbahnhof und Weilrod-Rod stehen 15 ÖPNV-Fahrten im gleichen Zeitraum zwischen München Hauptbahnhof und

Isen gegenüber. Beim genaueren Hinsehen ergeben sich aber doch interessante Unterschiede.

Während die Verbindung zwischen dem Frankfurter Hauptbahnhof und Weilrod im beinahe starren 2-Stunden-Takt plus Zusatzfahrten bedient wird, welcher mit Abfahrten um 10:28 bis 22:24 den ganzen Tag durchgehalten wird, was für den Fahrgast eine merkbare regelmäßige Verbindung bedeutet, besteht in der oberbayerischen Vergleichs-Verbindung ein Stundentakt zwischen 10 und 18 Uhr. Die letzte Verbindung nach Isen besteht jedoch schon um 20:32, also fast zwei Stunden vor der letzten ÖPNV-Verbindung von Frankfurt nach Weilrod-Rod. Und während sich nach Weilrod-Rod bei Inkaufnahme einer Fahrzeit bis zu zwei Stunden noch mindestens eine stündliche Verbindung von Betriebsbeginn um 5:24 bis 22:24 ergibt, bestehen zwischen München und Isen zum Teil Taktlücken von über zwei Stunden (zwischen 7:32 und 10:12). Fahrten nach 19:30 werden auf beiden Verbindungen übrigens nur mit Benutzung eines Ruftaxis (in Hessen AST (Anrufsammeltaxi) genannt) auf dem letzten Streckenabschnitt angeboten.

Interessant ist der Vergleich der Wochenendverkehre. Während nach Isen samstags nur fünf Fahrten mit dem Ruftaxi und sonntags nur zwei Fahrten mit dem Ruftaxi angeboten werden und somit nur noch von einem Rumpf- bzw.

Restangebot gesprochen werden kann, gibt es nach Weilrod-Rod immerhin einen durchgehenden 2-Stunden-Takt, der samstags von 6:24 bis 22:24 und sonntags von 8:24 bis 22:24 angeboten wird. Hier ist tatsächlich ein Ausflugs- und Besuchsverkehr mit dem ÖPNV möglich.

Wie bereits anfangs erwähnt, ist der hessische ÖPNV anders organisiert als der bayerische ÖPNV. In Hessen besteht in jedem Landkreis eine Nahverkehrsgesellschaft, die sich um den Busverkehr im Landkreis kümmert. Insofern wird der ÖPNV im Landkreis professionell betreut und kann – wie es aussieht – dadurch besser organisiert werden. Weilrod-Rod liegt im Hochtaunuskreis, dessen Nahverkehrsgesellschaft sich für den ÖPNV engagiert. Das Engagement der Nahver-

kehrsgesellschaft des Hochtaunuskreises zeigt sich zum einen im besser vertakteten Fahrplan wie auch im wesentlich besseren Wochenendverkehr. Es gibt aber auch durchaus Landkreise im Frankfurter Umland, deren Nahverkehrsangebot dem Angebot des Landkreises Erding ähnelt. In Oberbayern besteht ein S-Bahn Angebot, das besser strukturiert ist als das S-Bahn Netz des Rhein-Main-Gebietes. Außerhalb des S-Bahn Bereiches ist zwar auch ein Grundangebot von Montag bis Freitag vorhanden, aber der nur rudimentär vorhandene Wochenendverkehr in diesen Regionen ist eines wirtschaftsstarke Bundeslandes nicht würdig. Hier kann ein Blick zu gut organisierten hessischen Landkreisen nicht schaden. (*Frank Lipke*)

Großraum Frankfurt am Main

Frankfurt und Offenbach gehen getrennte Wege

Die Frankfurter Verkehrsgesellschaft VGF muss ihre 49 %-Beteiligung an den Busbetrieben der Offenbacher Verkehrsbetriebe (OVB) aufgeben. Das sieht eine EG-Verordnung vor, wenn die Stadt Frankfurt den Betrieb von U- und Straßenbahn ohne Ausschreibung als In-housevergabe durch die VGF abwickeln will. Dazu muss die VGF zu 100% im Besitz eines städtischen Unternehmens sein und darf sich nicht an Geschäften außerhalb der Stadtgrenzen beteiligen. Und ein solcher Beschluss der Stadtverordnetenversammlung für die Direktvergabe liegt seit einiger Zeit vor.

Damals vor fünf Jahren galt es als eine kleine Sensation, als die VGF zum

symbolischen Betrag von einem Euro beim Busbetrieb der Nachbarstadt Offenbach eingestiegen ist. Und die Zusammenarbeit kann durchaus als vorbildlich bezeichnet werden, was man von anderen Geschäften zwischen den beiden ungleichen Schwestern nicht immer behaupten kann. Synergieeffekte sollten erzielt, das enorme Defizit der OVB reduziert werden. Diese Ziele wurden auf Anhieb erreicht. Die VGF nutzte als Beispiel den Offenbacher Betriebshof, im Gegenzug führte die VGF auf Offenbacher Linien mit bestens geschultem Personal Fahrscheinkontrolle im RMV-Auftrag durch.

Zum 31.12.2009 muss nun die erfolgreiche Kooperation leider wieder aufge-

geben werden. Aber auch aus dem Eisenbahngeschäft muss sich die VGF verabschieden. Zusammen mit ihrem Partner Rurtalbahn firmierten beide unter dem Dach der VIAS als Betreiber der Odenwaldbahn und VIAS wird im Dezember 2010 den Betrieb der rechte Rheinstrecke zwischen Koblenz-Mitte und Frankfurt-Hauptbahnhof von der Deutschen Bahn übernehmen. Wer an Stelle dessen bei

der Rurtalbahn einsteigen wird, konnte bisher nicht in Erfahrung gebracht werden. Nun muss die VGF wieder und hoffentlich weiter so erfolgreich kleinere Brötchen backen. Ob man nun in den Vorstandsetagen bei deutlich kleinerem Arbeitsanfall ebenso rigoros Personal einspart wird wie im Fahrbetrieb? (*Wilfried Staub*)

Großraum Frankfurt am Main

Fahrplanwechsel

Der Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2009 steht bevor. Zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe befanden sich die meisten Lokalen Nahverkehrsorganisationen (LNO) noch in letzten Abstimmungsgesprächen mit ihren Vertragspartnern, so dass zum jetzigen Zeitpunkt noch keine abschließenden Wertungen über Verbesserungen oder Verschlechterungen des Angebots abgegeben werden können. Zudem ist das Demokratieverständnis im Gesamtgebilde des RMV weniger ausgeprägt als im nordhessischen NVV. Dieser hat zumindest die Fahrplantabellen im Entwurf für die RB- und RE-Züge, für die Redaktionsschluss übrigens bereits am 31. März 2009 war, schon seit Wochen ins Internet gestellt und den Kunden die Möglichkeit eingeräumt, Änderungswünsche einzureichen. Die Schweiz und auch Sachsen-Anhalt gehen noch ein ganzes Stück weiter. Diese stellen ihre ständig aktualisierten Fahrpläne für die Schiene bereits 9 Monate vor dem Inkrafttreten ins Netz.

Was die RE-Linie 30 betrifft, so findet sich seit Juli 2009 ein Link zum Fahrplanentwurf auf der Startseite des

Internetauftritts des RV Frankfurt. Beim Mittelhessenexpress gibt es auch die wohl gravierendsten Änderungen (vgl. FGZ Nr. 76, S. 9). Diesen Verschlechterungen hat der RMV auf der Trassenkonferenz 2007 zähneknirschend zustimmen müssen, die betroffenen LNOs an der Strecke aber erst im Mai 2009 informiert. Welche Änderungen in den einzelnen Landkreisen bis dato bekannt sind, ist nachfolgend aufgelistet. Es empfiehlt sich, wegen zeitnaher Details die Internetauftritte der einzelnen LNOs kurz vor dem Fahrplanwechsel aufzurufen.

Hochtaunuskreis

Der Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) erlebte beim letzten Fahrplanwechsel ein totales Desaster. Außer der Feldberglinie und den RMV-Bussen 251, 252 und 261 mussten die Fahrpläne aller Lokalbuse mehr oder weniger in zwei Schritten nachgebessert und sogar ein Fahrplanergänzungsheft neu aufgelegt werden. Mit dem neuen Geschäftsführer ist nun wieder Ruhe in das Tagesgeschäft eingekehrt. Bevor das Gesamtkonzept

generell neu gestrickt werden kann, müssen erst eine ganze Reihe von Erhebungen und Fahrgastbefragungen durchgeführt und die Ergebnisse sorgfältig analysiert werden. Das braucht erfahrungsgemäß seine Zeit und so unterstützt PRO BAHN auch vorbehaltlos die Absicht des VHT, zum Fahrplanwechsel im Dezember nur moderate und dringliche Anpassungen vorzunehmen.

Es wird eine Vielzahl von Fahrplankorrekturen im Schülerverkehr vorgenommen, die auf Anregungen der Schulen und Elternvertretungen zurückgehen oder aufgrund geänderter Schülerströme notwendig werden. Der Feldbergbus (Linie 57) fährt zukünftig auf erweiterter Streckenführung und wird von einer reinen Freizeitlinie aufgewertet zur ganztägigen Anbindung von Ober- und Niederreifenberg (Siegfriedstraße) an die U3 in Hohemark. Damit wird eine der Hauptforderungen von PRO BAHN aus dem letzten Jahr auf elegante und kostengünstige Weise erfüllt. Die Linie 50 (Bad Homburg – Hohemark – Schmitten – Weilrod - Grävenwiesbach) fährt zukünftig (meist) wieder in beiden Richtungen in Bad Homburg über die Innenstadt. Die Systemabfahrt ss.45 in Bad Homburg Bahnhof wird auf ss.47 verlegt, um einen sicheren Übergang von der S5 herzustellen. Als Folge muss der Bus nicht mehr in der Innenstadt Bad Homburgs von den Linien 7 und 261 überholt werden. Die Linie 85 (Königstein – Mammolshain – Kronberg) erfährt geringfügige Änderungen. Neu in Königstein ist, dass das Kurbad über den Stadtbus 84 an das ÖPNV-Netz angeschlossen wird und dass die Fahrpläne der beiden Linien nach Falkenstein in eine verständlichere Form gebracht werden.

Auf der Linie 261 wird die Abfahrt des Verstärkerbusses ab Königstein Stadtmitte an Schultagen von 13:10 Uhr auf 13:03 Uhr vorgezogen. Weitere Änderungen auf den drei RMV-Regionalbuslinien im Kreis sind nicht vorgesehen. Der Probetrieb des Nachtbusses n252/261 wird um ein weiteres Jahr verlängert. Nicht bereits wie ursprünglich angekündigt ab Oktober, sondern mit Start zum Fahrplanwechsel verkehrt ein neuer Nachtbus (n34) von Bad Homburg, Polizeistation mit Anschluss auf den n32 bis ins Usinger Land.

Wohl die wichtigste Neuerung für den 13. Dezember: Für den Hochtaunuskreis wird es zukünftig nur noch eine einheitliche Telefonnummer mit einheitlicher Anmeldefrist für die Bestellung von Anrufsammeltaxen geben.

Main-Taunus-Kreis

Zum Redaktionsschluss finden noch letzte Abstimmungsgespräche statt. Der mit dem Jahresfahrplan 2008 eingeführte Integrale Taktfahrplan (ITF) der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft (MTV) hat seine Feuertaupe mit Bravour bestanden. Korrekturen im Minutenbereich sind nur auf Grund veränderter Rahmenbedingungen im Schülerverkehr erforderlich. Der Bus 803 verkehrt nachfragegerecht spät abends nur noch bei Bedarf über das Wohnstift Augustinum. Einige Abfahrtszeiten ändern sich auf dieser Linie im Minutenbereich.

Lange gefordert und nunmehr dank partnerschaftlicher Kooperation und Kostensplitting mit traffiq und dem RMV finanzierbar, sind neu zwei Nachtbuslinien - hier im Kreis völlig zurecht Nachtexpress (n82 und n83) genannt -, die beide an der Konstablerwache starten,

auf unterschiedlichen Linienwegen nach Höchst fahren, dort an der Haltestelle „Hans-Böckler-Straße“ untereinander Korrespondenz haben und auf getrennten Wegen Hofheim-Marxheim bzw. Epstein - Vockenhausen zum Ziel haben. Bemerkenswert ist, dass man mit dem „Nacht-express n83“ zwei Minuten schneller von der Konstablerwache in Bad Soden sein wird als tagsüber mit der S3! Wegen fehlender Bussteige starten beide Nachtbusse an der Konstablerwache zehn Minuten später als die innerstädtischen Linien, also um 1:40 Uhr und um 3:40 Uhr, zu besonderen Anlässen zusätzlich um 2:40 Uhr. Die Ankunft zur Minute 25 ist dort so gelegt, dass alle Anschlüsse erreicht werden.

Rheingau-Taunus-Kreis

Im Rheingau hat die Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH (ORN) die Ausschreibung für die Linien 170, 172 und 173 zwischen Kiedrich, Eltville Walluf und Wiesbaden für weitere acht Jahre für sich entscheiden können. Eingesetzt werden ausschließlich neue klimafreundliche Niederflerbusse. Der Freizeitverkehr wird im deutlichen Gegensatz zum Nachbarkreis weiter verdichtet. Die Linie 210 ist im kommenden Jahr öfter zwischen Lorch und Bad Schwalbach unterwegs. Das Taunus Wunderland erhält mit dem Bus 241 im 60-Minuten-Takt eine regelmäßige Anbindung auch an Sonntagen und Feiertagen.

Rund um Bad Schwalbach werden die Umsteigebedingungen weiter optimiert. In den Orten Aarbergen, Bad Schwalbach, Heidenrod, Hohenstein, Schlangenbad und Taunusstein werden Angebotslücken durch zusätzliche Rufbusfahrten geschlossen. Im Idsteiner Land

wird das bewährte Konzept der Linie 230 nochmals optimiert. Im kreisübergreifenden Verkehr mit Rheinland-Pfalz ist es der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV) gelungen, die Tarifbestimmungen des RMV im Übergangsverkehr einfacher, transparenter und für den Fahrgast preisgünstiger zu gestalten.

Frankfurt am Main

Aus Frankfurt ist seit langem bereits bekannt, dass die Nachtbuslinien n1 bis n11 ab Dezember sogar täglich verkehren. Betreiber dieser Linien und der Linien n31 und n32 bleibt die ICB. Die Ausschreibung des RMV für die Überlandlinien n61 bis n83 hat die Firma Regionalverkehr Kurhessen GmbH für sich entscheiden können. Der Bus n81 von der City zum Flughafen verkehrt ebenfalls täglich, alle anderen überregionalen Linien nach Hanau, Ober-Roden, Darmstadt, Rüsselsheim/Mainz und deren Anschlussbusse fahren endlich einheitlich geregelt in den Nächten von FR auf SA und von SA auf SO sowie vor (eigentlich, da Start nach Mitternacht ist, an) allen Feiertagen in Hessen und an allen Brückentagen.

Der Verkehr auf den Linien U4 und die U5 wird zukünftig während der Weihnachtsferien nicht mehr, wie sonst während der Schulferien, nicht mehr ausgedünnt. Die Straßenbahnlinien 11 und 21 verkehren auch zwischen 9 und 14 Uhr im dichteren 7,5-Minutentakt (bisher 10 Minuten). Verdichtet wird der Takt auch auf den Buslinien 26 und 34. Der 46 erhält eine neue Linienführung zwischen Deutschherrnbrücke und Europaviertel. Auf den 50er-Linien im Raum Höchst gibt es marginale Linienkorrekturen. Der anfangs nur zögerlich angenommene

64er hat sich inzwischen als „Renner“ entwickelt und wird nur über das Polizeipräsidium hinaus über Campus West und Messe bis zum Hauptbahnhof verkehren.

Weitere Änderungen gibt es dieses Mal nicht, weil den Frankfurtern für das Fahrplanjahr ein Quantensprung im städtischen Nahverkehr bevorsteht und viele Verbindungen komplett neu gestrickt werden sollen.

Letzter Schultag ungeregelt

Anders als in Frankfurt und bei der RTV ist der Schülertransport am letzten Schultag vor den Ferien und am Tag der Zeugnisausgabe beim VHT und der MTV nicht geregelt. Der Fahrplan der in den Main-Taunus-Kreis einfahrenden VGF-Linie 58 und der im Hochtaunuskreis startenden Linie 223 kennt Regelungen für diesen Ausnahmezustand an insgesamt sechs Betriebstagen im Jahr. Der Unterricht an den meisten (aber leider nicht allen) Schulen endet an diesen Tagen mit der 2,5. bis 4. Stunde. Weder der VHT noch die MTV haben am 8. Oktober 2008 (Herbstferien) zum früheren Schulschluss Verstärkungsbusse bestellt. Dank des an diesem Tag herrlichen Herbstwetter war die Situation nicht ganz so prekär. Dennoch drängelten bis sich zu 130 Schüler in den Solobussen des normalen Linienverkehrs. Es dauerte bis zu zwei Stunden, bis die letzten Kinder die Heimfahrt antreten konnten, sofern sie nicht bereits vorher von besorgten Eltern irgendwo aufgelesen wurden. Nach 13 Uhr hat PRO BAHN dann weit über 20 „Schulbusse“ ermittelt, die „heiße Luft“ durch die Gegend transportierten und unnötigerweise geschätzte 1.000 Liter Dieselkraftstoff vergeudeteten.



Nur einer von mehreren Brennpunkten: Buslinie 261 zum Ferienbeginn; etwa 30 Fahrgäste blieben zurück, wie sah es erst an den folgenden Haltestellen aus? (Foto: Wilfried Staub)

Dieser Zustand, der sich seit In-Kraft-Treten des Jahresfahrplan 2009 nun zum sechsten Mal in Folge wiederholte, darf kein weiteres Mal auftreten. PRO BAHN hat beide LNOs umgehend angeschrieben und Lösungsvorschläge für den Jahresfahrplan 2010 unterbreitet. Wir werden am 18. Dezember 2009 mit einem Team von Mitgliedern an den verschiedensten Schulstandorten präsent sein und protokollieren, wie sich diese Ausnahmesituation zukünftig darstellt.

Wetteraukreis

Dem Fahrgastbeirat für den Wetteraukreis konnten anlässlich der Sitzung des Fahrgastbeirates am 9.10. in Friedberg seitens der Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO) noch keine spruchreifen Pläne für das Fahrplanjahr 2010, das bekanntlich bereits am 13.12.2009 beginnt, vorgelegt werden. Als Grund für die Verzögerungen in diesem Jahr wurden noch Verhandlungen über die endgültigen Schienenfahrpläne auf der Main-Weser-Bahn angeführt. Dies scheint jedoch nur ein vordergründiger Vorwand gewesen

zu sein, denn der Vertrag über die Trassenbelegung auf der Main-Weser-Bahn wurde mit allen potentiellen Bestellern und der DB Netz AG bereits Mitte des Jahres rechtsverbindlich geschlossen. Allerdings sind hierbei durchaus noch geringfügige Verschiebungen im Minutenbereich jetzt kurz vor Redaktionsschluss der RMV-Fahrplanbücher im Bereich des Möglichen, in der Regel aber doch die Ausnahme.

Als weitere Unsicherheit für die Planer kommt hinzu, dass DB-Regio Hessen die Betriebsführung der RB 33 von der HLB übernimmt, die von Hanau über Friedberg bis Gießen verkehrt. Auch in diesem Fall sind angeblich noch keine abschließenden Fahrplandaten verfügbar.

Der Stolpertakt des Mittelhessenexpress, der zukünftig jede 2. Stunde dem in der Zeitlage um 30 Minuten verlegten IC 26 Platz machen muss, verursacht massive Probleme in der gesamten Region, was eine saubere Anbindung der Lokal- und Stadtbusse an die in Friedberg, Bad Nauheim und Butzbach haltenden Nahverkehrszüge betrifft. Der Stolpertakt erschwert auf bisher nicht gekannte Weise die Gestaltung einer für die Fahrgäste der Region vernünftigen und leicht einprägsamen Reisekette.

Als weiteres wird bei der VGO für die Zukunft über Nachtbuslinien im Wetteraukreis nachgedacht, wie es in den Nachbarkreisen bereits an Wochenenden Usus ist. (*Wilfried Staub/ld*)

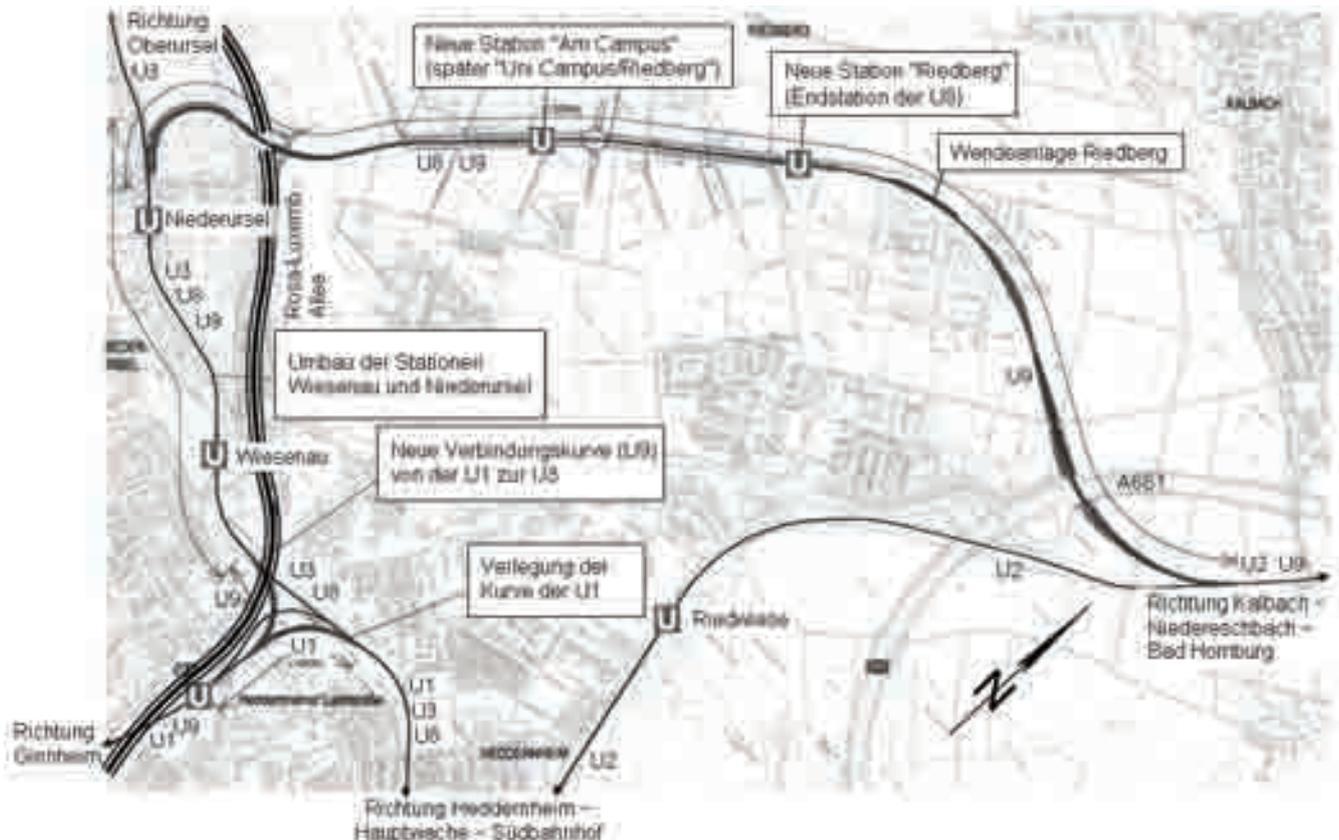
Großraum Frankfurt am Main

Stadtbahn-Neubau am Riedberg

Im Norden Frankfurts werden derzeit 3,8 km Stadtbahnstrecke neu gebaut. Damit soll das neu entstehende Stadtviertel Riedberg angebunden werden. Die Kosten betragen 71 Mio €. Die Strecke soll im Dezember 2010 eröffnet werden; bisher liegen die Bauarbeiten im Zeitplan. Am 10.10.2009 hatten VGF und das Ingenieurbüro Schüßler-Plan zu einer Besichtigung eingeladen.

Die neugebaute Strecke zweigt nördlich der Station Niederursel von der U3 ab, steigt in einer Kurve im Einschnitt steil an, überquert die Rosa-Luxemburg-Allee und verläuft mitten durch das Viertel Riedberg. Anschließend überquert sie die A661 und mündet in die Linie der U2 in Richtung Kalbach – Bad Homburg.

Das Riedberg-Viertel befindet sich noch in der Aufbauphase: Die ersten Gebäude wurden zwar schon 1971 errichtet; es waren die Chemischen Institute der Universität Frankfurt. Ringsherum war nur Ackerland, und ein Stück weiter lag ein Pferdehof. Während der nächsten 30 Jahre tat sich nur wenig. Ab etwa 2002 ging es dann Schlag auf Schlag: Gebaut wurden ein Max-Planck-Institut, die Physikalischen Institute und das Geozentrum der Universität, ein Studentenwohnheim etc.; derzeit sind das Biologicum und ein Hörsaalgebäude in Bau. Außerdem wird ein großes Wohnviertel mit zwei- bis viergeschossigen Häusern aufgebaut, das in 12 Jahren einmal 15.000 Einwohner beherbergen soll. Im Augenblick sind es 2.000. Zudem rechnet man bis 2017 mit 8.000 Studenten und 6.000 Angestellten.



Übersicht über die Bauarbeiten (Zeichnung: Schüssler-Plan / VGF / mus)

Ende 2008 eröffnete ein erstes kleines Geschäftszentrum.

Das Viertel erhält zwei Stadtbahnhaltestellen: „Am Forum“ und „Riedberg“. Die Haltestelle „Am Forum“, die nach dem Geschäftszentrum benannt ist, soll später in „Uni Campus / Riedberg“ umbenannt werden, da der Name „Am Forum“ kaum jemandem geläufig ist (auch nicht dem Autor dieser Zeilen, der 200m davon entfernt arbeitet); der Name „Uni Campus Riedberg“ wird hingegen seit einigen Jahren von der Universität konsequent verwendet. Ob es freilich geschickt ist, zwei benachbarte Haltestellen „Riedberg“ und „Uni Campus / Riedberg“ zu nennen, sei dahingestellt. Man müsste wenigstens den Schrägstrich in „... / Riedberg“ entfernen.

Die neue Strecke wird von zwei Linien bedient werden. Die neue Linie U8 fährt zusammen mit der bisherigen Linie U3 (Südbahnhof – Oberursel) bis Nieder-

ursel, biegt dann auf die neue Strecke ab und endet in Riedberg. Östlich der Station Riedberg entsteht eine Wendeanlage zwischen den Gleisen. Die U3 wird also in Zukunft in der Hauptverkehrszeit nicht mehr alle 7,5 Minuten, sondern nur noch alle 15 Minuten bis nach Oberursel fahren können. Die zweite neue Linie (U9) beginnt in Ginnheim, verläuft auf den Gleisen der U1 bis Heddernheimer Landstraße, biegt dann über eine neue Verbindungskurve auf die Strecke der U3/U8 nach Wiesbaden ein, verläuft wie die U8 über Niederursel nach Riedberg, endet aber nicht dort, sondern mündet südwestlich von Kalbach in die Linie der U2 ein und endet in Nieder-Eschbach. Langfristig – schon seit Jahrzehnten geplant – sollen U2 und U3 von Bad Homburg bzw. Oberursel nicht mehr über die unfallträchtige Eschersheimer Landstraße in die Innenstadt fahren, sondern über Niederursel–Ginnheim–Bockenheimer War-

te zum Frankfurter Hbf. Hierzu fehlt freilich noch das Teilstück der U-Bahn von Ginnheim zur Bockenheimer Warte (das ebenfalls seit Jahrzehnten in Planung ist).

Am Samstag, dem 10.10.2009 hatten die VGF und das Ingenieurbüro Schüßler-Plan zu einer gut organisierten Besichtigung eingeladen. Die VGF hatte auch einen Bus bereitgestellt, der die Teilnehmer an der U2 abholte und später zu den Baustellen fuhr. Trotz Regenwetter waren etwa 20 Interessierte gekommen. Herrn Reißfelder von Schüßler-Plan stellte das Projekt vor; dabei gelang es ihm, seine Begeisterung für das Projekt auf die Teilnehmer überspringen zu lassen. Anschließend wurden die Bauarbeiten an vier Stellen besichtigt. Mit einem kleinen Imbiss wurde die Besichtigung abgeschlossen.

Die Bauarbeiten an der neuen Strecke auf dem Riedberg gehen zügig voran und liegen im Zeitplan (!). Die Erdarbeiten sind fast vollendet. An einigen Stellen liegen bereits die Gleise. Im Bereich des Wohngebietes Riedberg werden Rasengleise verlegt, die auf Betonlängsträgern ruhen (siehe Foto). In der Steigung an der Rosa-Luxemburg-Straße ruhen die Schienen auf Betonfertigteilen. Die restlichen Bereiche werden eingeschottert.



Rasengleis auf der Riedbergallee im Bau.

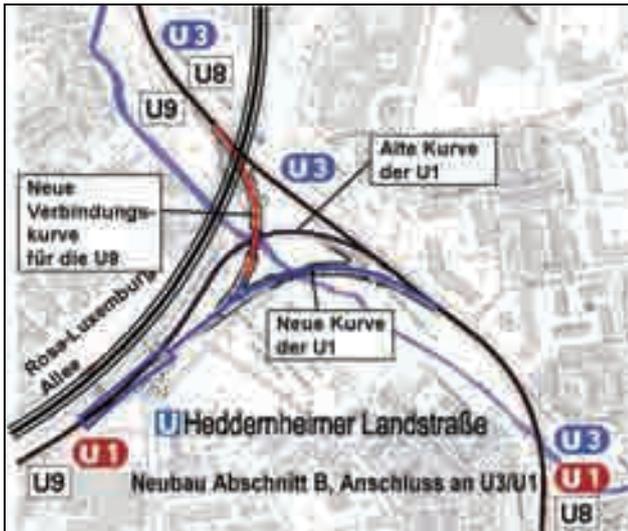
Drei der 7 Brücken sind bereits fertig. Die Brücke über die Rosa-Luxemburg-Straße (siehe Foto) ist im Bau. Sie ist für einen vierspurigen Straßenausbau vorgesehen.



Brücke über die Rosa-Luxemburg-Straße im Bau. Die Holzkonstruktion ist die Halterung der Schalung für den Spannbeton.

Das größte Bauwerk ist die Brücke über die A661, die für einen zukünftigen 6-spurigen Ausbau der Autobahn ausgelegt ist. Die vier mehr als 30m langen Brückenträger aus Stahl wurden in der Nacht vom 24./25.10.2009 eingesetzt; hierzu wurde in der Nacht zuvor ein 500t-Kran aufgebaut. In beiden Nächten war die A661 zeitweise gesperrt.

Kompliziert ist die Situation am Gleisdreieck U1/U3/U9 nahe der Station Hedderheimer Landstraße: Im Prinzip könnte man einfach eine neue Verbindungskurve von der U1 (Hedderheimer Landstraße) zur U3 (Wiesenu) bauen, und dabei schräg unter Rosa-Luxemburg-Straße, die hier auf Stützen verläuft, hindurchfahren. – Aber leider aber stehen die Stützen so ungünstig, dass die Gleise nicht im richtigen Winkel hindurchpassen. Also muss das ganze Gleisdreieck umgebaut werden, inklusive der Station Hedderheimer Landstraße.



Plan der Bauarbeiten am Gleisdreieck U1/U3/U9 (Zeichnung: Schüssler-Plan / VGF / mus)

Der Umbau geschieht in 4 Schritten:

1. Neubau der südlichen Kurve, d. h. der U1. Die neue, hochwassersichere Brücke über den Urselbach ist bereits fertig. Da auch die Bahnsteige der Station Hedderheimer Landstraße in Zukunft einige Meter weiter südlich liegen werden, musste der Bahnsteig der U1 Richtung Südbahnhof abgerissen werden; er wird derzeit neu gebaut. Die U1 hielt in Richtung Südbahnhof daher vom 17.8.-30.9.2009 nicht an dieser Station.
2. Um die Gleise anzuschließen und die noch fehlenden Fahrleitungsmasten zu errichten (die teilweise auf dem Gleisplenum der bisherigen U1-Strecke stehen), sowie die Oberleitung aufzubauen, werden die U1 und U3 im Bereich des Gleisdreiecks vom 31.10.-15.11.2009 voll gesperrt. Es gibt Schienenersatzverkehr.
3. Anschließend wird die alte U1-Kurve abgerissen und die neue Kurve der U9 gebaut, einschließlich einer zweiten, neuen Brücke über den Urselbach. Pa-

rallel dazu wird der Bahnsteig Richtung Ginnheim neu gebaut, d. h. die Züge der U1 Richtung Ginnheim werden ab 16.11.2009 vorübergehend nicht in der Hedderheimer Landstraße halten.



Bauarbeiten am Gleisdreieck U1/U3/U9 an der Station Hedderheimer Landstraße. Links ist die alte Kurve der U1 zu sehen, rechts die neue Kurve. Im Vordergrund ist der neue Bahnsteig Richtung Südbahnhof im Bau (Alle Fotos: hl, 10.10.2009).

4. Zum Anschluss der neuen Verbindungskurve der U9 an die U3-Strecke muss die U3 im Jahre 2010 nochmals gesperrt werden; die U2 ist jedoch nicht betroffen.

Alle neuen Haltestellen sind barrierefrei erreichbar und für 4-Wagen-Züge ausgelegt. Die Bahnsteige in Wiesenau und Niederursel werden entsprechend umgebaut. Die neuen Stationen in Riedberg sollen architektonisch ansprechend gestaltet werden, um mit dem neuen Wohnviertel zu harmonieren. (mus)

Starkenburg

Pfungstadt-Bahn wird reaktiviert

Umsetzungskonzept unterzeichnet

Am 22. September, dem europäischen autofreien Tag, trafen sich im Landratsamt in Kranichstein die Vorstandsvorsitzenden der DADINA, ÖPNV-Dezernent Klaus Feuchtinger und Landrat Alfred Jakoubek (beider Amtszeit endete am 30. September), der Pfungstädter Bürgermeister Horst Baier, RMV-Geschäftsführer Klaus-Peter Güttler und der Konzernbevollmächtigte der DB Hessen Dr. Klaus Vornhusen. Sie unterzeichneten die Vereinbarung, nach der die Kosten aufgeteilt werden. Die jährlichen Betriebskosten von 450.000 EUR teilen sich Kreis und die Stadt Darmstadt. Eine halbe Million soll der Bahnsteig in Pfungstadt kosten, die knapp zwei km lange Strecke wird mit drei Millionen veranschlagt, wozu in beiden Fällen Fördermittel von Land und Bund kommen. Auch der Eberstädter Bahnhof, noch der allerschlechtesten an der Main-Neckar-Bahn mit Bahnsteighöhen von wenigen cm, soll im Zuge der Maßnahme aufgewertet werden.

1886 war ein historisches Jahr für Pfungstadt, das 2011 gefeiert werden soll mit der Wiederinbetriebnahme. Damals bekam Pfungstadt nicht nur Stadtrechte, sondern mit der Stichstrecke auch den Anschluß an die große weite Welt des Schienennetzes, der in den 1950er Jahren aufgrund des Autoverkehrs an Bedeutung verlor, so daß erst der Personenverkehr und später auch der Güterverkehr aufgegeben wurde.

Schon in den 1990er Jahren wurde die Reaktivierung erwogen (schon vor 20 Jahren wurde gemeinsam mit dem VCD Darmstadt-Dieburg eine Sonderfahrt mit einer VT628-Doppeltraktion von Pfungstadt nach Eberbach und zurück durchgeführt), eine günstige Kosten-Nutzen-Untersuchung kam 2002, jetzt soll im Dezember 2011 der fahrplanmäßige Betrieb aufgenommen werden. Das Betriebskonzept sieht die Verknüpfung mit der Odenwaldbahn vor, so daß nicht nur eine schnelle Direktverbindung zum Darmstädter Hbf, sondern auch zum Nordbahnhof (Fa. Merck) und zur TU-Lichtwiese entsteht. An Werktagen soll im Stundentakt gefahren werden, an Sonntagen alle zwei Stunden.

Es werden die ITINO-Triebwagen der Odenwaldbahn fahren, einer ist rechnerisch für die Pfungstadt-Bahn vorgesehen. Mit 22 Fahrzeugen dieses Typs ging die neue Odenwaldbahn an den Start, durch deren Erfolg erwiesen sich diese als zu wenig, weshalb drei weitere beschafft werden sollten. Mit dem weiteren für Pfungstadt wurden vier bestellt, die noch in diesem Jahr ausgeliefert werden sollen und die Kapazitätsengpässe der Odenwaldbahn beseitigen. Anders als sonst üblich braucht nicht der Betreiber (VIAS) die Fahrzeuge zu kaufen, sondern sie werden von der RMV-eigenen Fahrzeugvorhaltungsgesellschaft beschafft und dem Betreiber zur Verfügung gestellt. (Christian Knölker)

Starkenburg

Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim

Veranstaltung der DB Projekt-Bau

Am 19.02.09 fand auf Initiative des „Jungen Forums“ im Hause der DB-Projekt-Bau GmbH, Hahnstraße 52, in Frankfurt eine Informationsveranstaltung zur geplanten Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar (NBS R/M – R/N) statt.

Vortragender war Herr Paul Gerhardt, Projektleiter dieser NBS-Planung. Um es vorweg zu nehmen: Herr Gerhardt, unmittelbar am Zustandekommen der NBS Köln – Rhein/Main beteiligt, ist mittlerweile 58 Jahre alt und wird es nach eigenem Bekunden nicht mehr während seiner aktiven Dienstzeit erleben, dass die NBS R/M – R/N in Betrieb gehen wird, was vsl. in den Jahren 2020 bis 2024 zu erwarten ist. Denn als zu komplex stellen sich mittlerweile die planungstechnischen Herausforderungen dar, als das früher damit zu rechnen sei.

Hier ein Blick auf die wichtigsten Schwierigkeiten, die es nach seinen Ausführungen nachhaltig zu lösen gilt:

Im Dezember 2008 wurde für den ersten relativ unstrittigen Streckenabschnitt Ffm-Stadion – Zeppelinheim – NBS-Ausfädelung Richtung A 5 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

Es handelt sich hierbei um die zukünftigen Stammgleise der Riedbahn mit einem notwendigen Bahnhofsneubau in Zeppelinheim nordwestlich zwischen dem heutigen Bahnhofsareal und der A 5.

Von der NBS Köln – Rhein/Main kommend, wird die heutige Bahnhofs-durchfahrt Zeppelinheim zukünftig nahtlos übergehender Bestandteil der

NBS R/M – R/N sein, die südlich Zeppelinheim mit der A 5 gebündelt wird.

Man möge sich bitte nicht wundern, das es mitten im Wald nahe Zeppelinheim fernab jeglicher Bebauung Lärmschutzwände geben wird. Dies sei einer besonders selten vorkommenden Vogelart geschuldet, die nur einen bestimmten von Zügen verursachten Lärmwert pro Stunde verträgt, da es sonst zu einer Lebensraum-Verlagerung kommt.

Südlich Zeppelinheim wird die NBS R/M – R/N, wie zuvor schon erwähnt, bis in Höhe des Darmstädter Kreuzes der A 5 und südlich davon westlich der A 67 bis in Höhe des Viernheimer Dreiecks und weiter parallel nördlich der A 6 geführt, bevor sie dann nach Süden durch den „Mannheimer Sand“ Kurs auf den Mannheimer Hauptbahnhof nimmt.

Überhaupt die Autobahnen! Wegen Fahrspur-Erweiterungen im südlichen Bereich der A 67 sowie auch schon vorbereitend im Zulauf auf Darmstadt mussten bereits zahlreiche querende Brücken abgebrochen und durch Neubauten ersetzt werden.

Man habe DB-seitig bisher vergeblich mit Engelszungen auf das hessische Verkehrsministerium eingeredet, um vorsorglich zu erreichen, das im Vorgriff auf die zu erwartende Verkehrsbündelung von erweiterter A 67 und NBS gleich die verschiedenen querenden Brücken-Rampen im NBS-Trassenbereich nicht abgesschrägt verlaufen, sondern sofort ein notwendiges Durchlaß-Höhen-Profil von

mindestens 7 Metern ab Schienenoberkante erhalten.

Weil dieses DB-Anliegen bisher ignoriert wurde, müssen nun, da die NBS R/N – R/N langsam aber sicher Realität wird, sämtliche bisher schon neu errichteten Brücken umgeplant und somit baulich verändert werden.

Da Hessen sich gegenwärtig nicht dazu in der Lage sieht, Planungskapazitäten für die nach Norden noch fortzusetzende Fahrbahnerweiterung, den völligen Umbau des Darmstädter Kreuzes auf insgesamt neu 16 Fahrspuren sowie damit einhergehende Brücken-Anpassungen bereit zu stellen, hat sich die Projekt-Bau dazu bereit erklärt, diese Aufgabe zusätzlich noch mit zu übernehmen.

Auch im südlichen Darmstädter Stadtgebiet gibt es Schwierigkeiten, die so genannte eingleisige Konsenstrasse vom Darmstädter Hbf. her kommend raumordnerisch durch zu bekommen.

Sie sollte idealerweise entlang des westlichen Haardtrings über das DÖHLER- und sich anschließende Kasernen-Gelände in weitgehend fortgesetzter nordwestlicher Anlehnung an die Eschollbrücker Straße (südöstlich davon liegt die Heimstätten-Siedlung mit ihren überzogenen Lärmschutz-Forderungen) zum westlich an der A 67 vorbei führenden NBS-Hauptstrang geleitet werden.

Sich auftürmende Hindernisse hierbei: Döhler möchte sein Betriebsgelände konträr zur idealen Konsenstrassen-Lage erweitern und die Stadt Darmstadt sieht sich in ihrer gewerblichen Entwicklungsmöglichkeit auf dem geräumten Kasernen-Gelände unzumutbar eingeschränkt.

Diese städtischen Durchfahrungsprobleme haben sich nun wahrscheinlich überraschenderweise erledigt, sofern die von Oberbürgermeister Hoffmann aus

Kostenbeteiligungsgründen einsam vollzogene Kehrtwende zu Gunsten eines NBS-Halts im Bereich der Siedlung Tann realisiert wird.

Nächster exemplarischer Knackpunkt ist das auf der A 67-Westseite gelegene „Rasthaus Pfungstadt“, welches unter Denkmalschutz steht.

Hier werden folgende Optionen in Erwägung gezogen:

- ◆ NBS umfährt die Rastanlage und rückt damit näher an Eschollbrücken heran.
- ◆ NBS geht extra wegen Rasthof in Tunnellage, was sehr teuer wird.
- ◆ Rasthof wird Stein für Stein abgetragen und an anderer Stelle wieder mit gleichem Material originalgetreu aufgebaut.

Ein nächstes großes Hindernis ist die kreispolitisch geforderte ca. 11 Kilometer lange bergmännisch zu erstellende Tunnel-Lösung auf dem Boden des Landkreises Bergstraße für die durchs Flachland führende NBS im Bereich Langwaden, Jägersburger Wald, Einhausen, Lorsch und Lampertheimer Wald.

Nach den neuesten Sicherheitsrichtlinien müssen bergmännisch zu errichtende Tunnel mit mehr als 1,5 Kilometer Länge in jeweils getrennten Richtungsröhren geführt werden, deren fahrdynamische Trassenzulauf-Spreizung für 350 km/h Ein- und Ausfahrsgeschwindigkeit unverhältnismäßig viel Anrampungsfläche verbrauchen.

Zudem muß zwischen den beiden Schienenrichtungsröhren ein beidseitig zugänglicher Sicherheitstunnel angelegt werden, welcher jeweils alle 500 Meter einen Evakuierungsaufstieg ins Freie enthalten muß.

An diesen Ausstiegsstellen wiederum sind befestigte Fahrgastsammel-Plätze

mit einem Fassungsvermögen von mindestens 1.500 Personen vorzuhalten, die wiederum über ein gut ausgebautes Rettungswegenetz binnen kürzester Zeit erreichbar sein müssen, was wiederum zusätzliche Wald-Verluste mit sich bringt.

Die Auswirkungen dieser Tunnel-Forderung auf das damit zu zerschneidende Trinkwasser-Fördergebiet im Jägersburger Wald sind dabei noch überhaupt nicht abschätzbar.

Begrüßenswerterweise widersetzt sich nun die DB-Projekt-Bau GmbH dieser immens teuren Tunnel-Forderung des Bergsträßer Kreistags und man wird nun sehen müssen, ob es deswegen jetzt zu langwierigen gerichtlichen Auseinandersetzungen kommt.

Bisher war geplant, dass die NBS R/M–R/N das Waldgebiet Viernheimer

Heide in südwestlicher Trassenlage entlang Sandtorf durchquert und dann Kurs auf den Mannheimer Hbf. nimmt.

Aufgrund massiver Proteste wird nun eine waldschonende, die 350 km/h Fahrdynamik nicht einschränkende Trassen-Optimierung in enger Anlehnung ans Viernheimer Dreieck mit nördlicher Lage entlang der A 6 bis in Höhe Riedbahn bei Mannheim-Schönau geprüft.

Abschließend betrachtet müssen noch sehr viele Details geplant und abgestimmt werden.

Es bleibt zu hoffen, das allseits unrealistische Maximal-Forderungen unterbleiben und man sich auf pragmatische Problem-Lösungen einigt, damit unnötigerweise nicht noch zeitraubende Gerichtsverfahren dieses Mammut-Projekt zeitlich verzögern. (*Thomas Mroczek*)

Starkenburg

Neubaustrecke und Güterverkehr

Welche Verkehrszunahme ist zu erwarten?

Im Zusammenhang mit der geplanten Neubaustrecke Rhein-Main–Rhein-Neckar wurde immer wieder auch deren Nutzung für den Güterverkehr (SGV) vorwiegend nachts ins Gespräch gebracht. In dem Beitrag soll genauer beleuchtet werden, wie realistisch dies ist.

Für eine SGV-Nutzung stünde ohnehin nur ein ICE-freier Zeitkorridor von ca. 01.00 Uhr bis ca. 5.00 Uhr nachts zur Verfügung. DB-Projektbau sprach bisher immer von 40 SGV-Bewegungen auf der NBS R/M–R/N.

Hier zunächst einmal ein Blick auf die derzeit unsere Region durchfahrenden SGV-Linien:

- ◆ **Korridor 1:** Rechte/linke Rheinstrecke–MZ-Bischofsheim–Groß-Gerau-Dornberg–Riedbahn–Mannheim Rangierbahnhof–Basel/Stuttgart/Saarbrücken bzw. Biblis–Worms–Ludwigshafen Abzw Rotes Kreuz–Saarbrücken
- ◆ **Korridor 2:** Rheinstrecke–MZ-Bischofsheim–Darmstadt Hbf–Main-Neckar-Bahn–HD/Schwetzingen/MA Rbf–Basel/Stuttgart/Saarbrücken
- ◆ **Korridor 3:** Rheinstrecke–MZ-Bischofsheim–Darmstadt Nord–Mainaschaff–Abzweig Steinerts–Hanau oder Aschaffenburg–Würzburg
- ◆ **Korridor 4:** Main-Weser-Bahn–Ffm West–Ffm Louisa–Darmstadt Hbf–

Main-Neckar-Bahn–Mannheim Rbf–Basel/Stuttgart/Saarbrücken

- ◆ **Korridor 5:** Main-Weser-Bahn–Ffm West–Ffm Louisa–Darmstadt Nord–Aschaffenburg–Würzburg
- ◆ **Korridor 6:** Hanau–Ffm Süd–Ffm Louisa–Darmstadt Hbf–Main-Neckar-Bahn–HD/Schwetzingen/Mannheim Rbf–Basel/Stuttgart/Saarbrücken
- ◆ **Korridor 7:** Main-Weser-Bahn–Ffm West–Abzweig Messe–Ffm-Nieder-rad –Ffm Stadion–Riedbahn–Mannheim Rbf–Basel/Stuttgart/Saarbrücken bzw. Biblis–Worms–Ludwigshafen Rotes Kreuz–Saarbrücken
- ◆ **Korridor 8:** Hanau–Ffm Süd–Ffm Stadion–Riedbahn–Mannheim Rbf–Basel/Stuttgart/Saarbrücken bzw. Biblis–Worms–Ludwigshafen Rotes Kreuz–Saarbrücken
- ◆ **Korridor 9:** WÜ–Aschaffenburg oder Hanau–Abzweig Steinerts–Mainaschaff–Darmstadt Nord–Hbf–Main-Neckar-Bahn–HD/ Schwetzingen/MA Rbf–Basel/Stuttgart/Saarbrücken
- ◆ **Korridor 10:** Würzburg–Aschaffenburg–oder Hanau–Abzweig Steinerts–Mainaschaff–Darmstadt Nord–Klein-Gerau Abzweig Eichmühle–Groß-Gerau–Dornberg–Riedbahn–Mannheim Rbf–Basel/Stuttgart/Saarbrücken bzw. Biblis–Worms–Ludwigshafen Rotes Kreuz–Saarbrücken

Entscheidend für eine sinnvolle SGV-Nutzung werden die zukünftigen Verknüpfungen zwischen der NBS RM-RN und dem Bestandsnetz sein.

Als gesichert gilt momentan nur die **Trennung bzw. Zusammenführung von NBS R/M-R/N mit Riedbahn in Zeppelinheim**

Sie wäre nutzbar für SGV aus den Korridoren 4, 5, 6, 7, 8. Dadurch auf

Main-Neckar-Bahn frei werdende SGV-Trassen könnten mit SGV aus dem Korridor 1 belegt werden.

Desweiteren kann es auch sein, das wirtschaftliches Wachstum zu einer verstärkten SGV-Nachfrage auf den Korridoren 4, 5, 6, 7 und 8 führt, so das trotz NBS-Nutzung keine nächtliche SGV-Minderung auf der Main-Neckar-Bahn eintritt.

Wenn es eine **Vollanbindung von Darmstadt Hbf** gäbe, wäre diese für SGV-Verlagerungen aus folgenden Korridoren interessant: 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 und 9. Selbstverständlich gibt es jedoch auch hier keine Entlastungsgarantie für die Main-Neckar-Bahn, weil wirtschaftliches Wachstum zu stärkerer SGV-Nachfrage führen kann, die wiederum im Altnetz untergebracht werden müsste.

Eine einspurige Süd-, Nord- oder Durchgangsanbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs dürfte für eine SGV-Ein- und Ausfädelung im Begegnungsverkehr ein kapazitives Nadelöhr darstellen und erst recht keine SGV-Entlastung für die Main-Neckar- oder Riedbahn bringen.

Im Raum Mannheim wird die **NBS R/M-R/N vermutlich zwischen Mannheim-Blumenau und Mannheim-Schönau mit der östlichen Riedbahn** verknüpft werden, so das hier Ein- bzw. Ausfädelungen des SGV möglich sind.

Angesichts der momentan äußerst knappen Bundesfinanzmittel sowie des bevorstehenden Regierungswechsels auf Bundesebene, einhergehend mit bereits ausgetauschtem Bahnmanagement sowie einem zeitlich unabsehbar verschobenen Bahn-Börsengang ist nicht auszuschließen das die NBS RM-RN nochmals gründlich bezüglich ihres Nutzungscharakters bei gleichzeitiger Betrachtung des

nachbarschaftlich hierzu existierenden Bestandsnetzes untersucht wird.

Dabei wird dann sicherlich nochmals zu klären sein, ob die NBS RM-RN eine volle, eingeschränkte oder eventuell auch gar keine SGV-Tauglichkeit haben soll.

So dürfte beispielsweise ein Eingehen auf den vom Bergsträßer Landrat Wilkes geforderten 11 km langen in bergmännischer Bauweise anzulegenden Flachlandtunnel ein starkes Betriebshemmnis für SGV-Abwicklung darstellen, sofern die Ein- und Ausfahr-Rampen nicht entsprechend flach ausgebildet sind. Ganz zu schweigen von anderen Tunnelprojekten u. a. auch im Bereich des Darmstädter

Kreuzes sowie eines möglichen unterirdischen Darmstädter ICE-Westbahnhofs im Bereich der Siedlung Tann.

Als Beispiel für eine SGV-Vollanbindung kann der Bau einer Verbindungskurve im Stadtgebiet von Weiterstadt dienen, um aus Richtung Rheinkorridor kommend in die NBS RM-RN zu gelangen bzw. umgekehrt.

PRO BAHN wird die sich im Zusammenhang mit der NBS RM-RN ergebenden SGV-Optionen weiterhin mit besonderer Aufmerksamkeit verfolgen und dort wo es angebracht erscheint, sich aktiv an Diskussionen hierzu beteiligen. *(Thomas Mroczek)*

Rhein-Neckar

Engpass Heidelberg – Mannheim

Zu wenig Gleise / Ausbau der S-Bahn Rhein-Neckar wird sich verzögern

Das Herzstück des S-Bahn-Netzes Rhein-Neckar ist der Streckenabschnitt zwischen Mannheim Hbf und Heidelberg Hbf. Dieser Abschnitt muss in verschiedenster Weise ausgebaut werden, um die geplanten S-Bahn-Verkehre der 2. Stufe ab Dezember 2015 aufnehmen zu können. Schon jetzt ab Dezember 2009 kann der S-Bahn-Vorlaufbetrieb auf der Elsenzalbahn von Eppingen über Sinsheim und Neckargemünd nur bis Heidelberg und nicht wie später vorgesehen bis Mannheim oder gar Mainz durchgebunden werden.

Seit Juni 2009 liegt nun ein mit den verschiedenen Bereichen der DB abgestimmtes Ausbaukonzept vor, welches auch eine konkrete Aufteilung der Kosten beinhaltet. Im Detail geht es um folgende vier Ausbaumaßnahmen:

- 1a. Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs im Hbf Mannheim zur Herstellung zweier zusätzlicher Bahnsteigkanten (Bahnsteig F)
- 1b. Verschwenkung der Gleise im Hbf Mannheim einschließlich Anpassungsmaßnahmen am Ost- und Westkopf
2. Kapazitätsausweitung zwischen Mannheim Hbf und Mannheim-Friedrichsfeld Süd (dreigleisiger Ausbau)
3. Verbessertes Anschluss der Main-Neckar-Bahn (kreuzungsarme Anbindung in Mannheim-Friedrichsfeld)
4. Getrennte Einführung der Main-Neckar-Bahn und der Strecke von Mannheim in den Hbf Heidelberg (viergleisiger Ausbau zwischen Hei-

delberg Hbf und Heidelberg-Wieblingen)

Hierfür sind Gesamtkosten in Höhe von 212,7 Mio. Euro geplant. Dabei haben sich „das Land Baden-Württemberg und der ZRN (Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar) nach intensiven rund dreijährigen Verhandlungen mit der Deutschen Bahn und nach Prüfung durch das Eisenbahnbundesamt mit der DB Netz AG und dem Bundesverkehrsministerium auf eine Kostenaufteilung verständigt, die sich an der zukünftigen Belastung der jeweiligen Teilabschnitte durch die verschiedenen Verkehrsträger orientiert. Bei Anlegen dieser Maßstäbe ergibt sich eine Aufteilung der Gesamtkosten von 60 Prozent (Anteil Nahverkehr) zu 40 Prozent (Anteil Fern- und Güterverkehr). Da eine Mischfinanzierung innerhalb der Einzelmaßnahmen immer wieder zu Finanzierungskonflikten führt, wurde mit dem Eisenbahnbundesamt eine Kostenzuscheidung auf Basis der Einzelmaßnahmen vereinbart. Demnach ergibt sich eine Zuordnung der Maßnahmen 1b, 2 und 3 mit einem Kostenvolumen von 126 Mio. Euro zum Nahverkehr, wohingegen die Maßnahmen 1a und 4 mit einem Kostenvolumen von 86,7 Mio. Euro der DB Netz AG zugeordnet werden.“ (Originaltext ZRN).

Die Planungskosten betragen 12,71 Mio. Euro. Hierfür gab es im Juni 2009 einen ersten Entwurf für eine Kostenaufteilung, der jedoch bei den betroffenen Bundesländern und Kommunen keine Zustimmung fand. Daraufhin wurde der Entwurf überarbeitet und sieht jetzt folgende Aufteilung der Kosten vor:

Land Baden-Württemberg („Anschubfinanzierung“) 7,11 Mio. Euro,
VRN GmbH 1,5 Mio. Euro, ZRN

aus Kapitalrücklage 0,5 Mio. Euro, ZRN (Sonderumlage) 3,6 Mio. Euro.



Nicht gut aus sieht es für die Ertüchtigung der hochbelasteten Strecke zwischen Heidelberg und Mannheim. Im Bild der S-Bahnhof Mannheim-Rangierbahnhof (Foto: M. Frank)

Diese Sonderumlage soll nach einem komplexen Schlüssel auf die drei Bundesländer, bzw. die dortigen kreisfreien Städte und Landkreise umgeschlagen werden. Den Hauptanteil werden dann die Städte Mannheim mit gut 1,2 Mio. Euro, Heidelberg mit gut 900.000 Euro und der Rhein-Neckar-Kreis mit gut 400.000 Euro tragen. Insgesamt müssen jedoch elf Städte und dreizehn Landkreise zustimmen. In Mannheim z. B. stimmte der Hauptausschuss des Gemeinderats am 6. Oktober 2009 zu; im November geht die Vorlage voraussichtlich in den Gemeinderat.

Bis heute gibt es zu den aufgeführten Maßnahmen 1-4 nur reine Kostenschätzungen. Wenn alle 24 Beteiligten ihre Zustimmung zur Übernahme der jeweiligen Planungskosten-Anteile gegeben haben, können die vier Planungsstufen/Leistungsphasen (Grundlagenermitt-

lung, Vorplanung, Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung) durchlaufen werden. Dabei hat sich der ZRN bereits vorbehalten, nach der Vorplanung das Projekt ggfs. abzurechnen, wenn für die Realisierung „unzumutbare Kosten erkennbar“ würden. (*Michael Löwe*)

Rhein-Neckar

Der Kommentar

von Michael Löwe

Es sieht nicht gut aus für die 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar. Für den Abschnitt Mannheim Hbf–Heidelberg Hbf liegt ein Konzept vor, welches nur die zwingend betrieblich zum Start erforderlichen Maßnahmen enthält, um überhaupt die geplante Anzahl S-Bahn-Züge ab Dezember 2015 zwischen Mannheim und Heidelberg fahren und halten lassen zu können. So ist z. B. nur ein dreigleisiger Ausbau zwischen Mannheim Hbf und Mannheim-Friedrichsfeld Süd vorgesehen. Zwischen Friedrichsfeld Süd und Heidelberg Hbf wird die Strecke zweigleisig sein, bzw. bleiben. Lediglich die Main-Neckar-Bahn soll unabhängig von der Strecke Mannheim–Heidelberg in den Heidelberger Hbf eingeführt werden (also zwei Gleise MA-HD und 2 Gleise Main-Neckar-Bahn). Außerdem ist nur eine kreuzungsarme und keine kreuzungsfreie Anbindung der Main-Neckar-Bahn in Mannheim-Friedrichsfeld an die Strecke Richtung Mannheim geplant. Nichtsdestotrotz sollen die geplanten Maßnahmen laut einer ersten Kostenschätzung der DB Netz AG rund 212 Mio. Euro kosten.

Wenn man berücksichtigt, dass

- die gesamten Infrastrukturkosten für die 1. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar (Stationen, Gleise, etc.) rund 260 Mio. Euro betragen,
- für den Abschnitt Mannheim Hbf – MA-Friedrichsfeld im Juni 2004 „maximal 52,4 Mio. Euro“ Investitionskosten genannt wurden,
- bei verschiedenen S-Bahn-Infrastruktur-Projekten nach der 1. Stufe wie der Elektrifizierung der Elsenzalbahn oder Haltepunkten wie „Mannheim Sport- und Messepark“ oder Weinheim Süd sich die Kosten bereits in der Planungsphase teilweise mehr als verdoppelten,

ist es verständlich, dass seitens Kommunen und Kreisen inzwischen offensichtlich äußerstes Misstrauen bzgl. der Verlässlichkeit der auf sie zukommenden Kosten herrscht. Dies ist völlig nachvollziehbar. Andererseits ist es natürlich ein Trauerspiel, wenn als Konsequenz der ZRN (Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH) wegen 3,6 Mio. Euro Sonderumlage durch die Gremien von 24 Körperschaften (elf Städte und 13 Landkreise) ziehen muss und die Zustimmung aller Städte und Landkreise

abwarten muss, um der DB Netz AG die Freigabe für die allererste Planungsstufe erteilen zu können.

Man braucht kein Prophet zu sein, um zu erkennen, dass ein Betrieb der 2. S-Bahn-Stufe ab Dezember 2015 höchst unwahrscheinlich geworden ist. Wie lange die vor Jahren im wesentlichen über GVFG-Bundes- und Landesmittel ge-

plante und zugesicherte Finanzierung der 2. S-Bahn-Stufe (Bau, nicht Planung!) angesichts der finanziellen Situation auf Bundes- und Länder-Ebene noch Bestand hat, ist offen. Im 2. Halbjahr 2009 ist die Wahrscheinlichkeit, dass es tatsächlich zu einer 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar kommt, geringer denn je.

Rhein-Neckar

S-Bahn ins Schwarzbachtal verzögert sich

Betriebsaufnahme erst März 2010 – bis dahin Busersatzverkehr

Das Netz der S-Bahn Rhein-Neckar wird zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember nicht wie geplant erweitert werden. Zu diesem Zeitpunkt wird nur die neue Strecke auf der Elsenzalbahn von Heidelberg über Sinsheim nach Eppingen in Betrieb gehen. Der abzweigende Streckenast von Meckesheim nach Aglasterhausen, die sogenannte Schwarzbachtalbahn, wird voraussichtlich erst mit mehr als drei Monaten Verspätung von den S-Bahn-Zügen der Baureihe 425 befahren werden können, teilte Werner Klingberg, Konzernbevollmächtigter der DB AG für die Region Südwest und das Land Baden-Württemberg mit. „Diese Teilstrecke können wir erst ab 21. März 2010 in den laufenden Fahrplan integrieren. Ab diesem Zeitpunkt kann das gesamte von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) bereits präsentierte Fahrplanangebot umgesetzt werden. In der Zeit vom 13. Dezember 2009 bis 21. März 2010 wird für das Schwarzbachtal weiterhin ein Busersatzverkehr angeboten, der auf das neue Zugangebot im El-

senztal ausgerichtet ist“, so der Konzernbevollmächtigte Klingbeil.



Ins Stocken geraten: Die Erweiterung der S-Bahn Rhein-Neckar nach Aglasterhausen verzögert sich bis Ende März 2010. Im Bild die Bauarbeiten am Bahnhof Waibstadt. (Foto: VRN)

Im Schwarzbachtal fahren schon seit 31. Juli 2009 keine Züge mehr. Der bisherige Dieselbetrieb wurde eingestellt und durch Busse ersetzt. Der Schienenersatzverkehr muss nun verlängert werden, weil die Bahn mit den Baumaßnahmen nicht nachkommt. Nach dem ursprünglichen Zeitplan sollten bereits ab Anfang

Juni, also schon vor der Streckensperrung mit der Gründung der Oberleitungsma-
sten sowie Kabeltiefbau für die neue
Leit- und Sicherungstechnik begonnen
werden. Der Termin musste jedoch ver-
schoben werden, weil die erforderliche
Baufreigabe zu spät einging und es durch
die Klage einer Anwohnerin in Neiden-
stein zu Verzögerung kam.

Der S-Bahn-Bahn-Verkehr von Hei-
delberg nach Eppingen soll allerdings

wie geplant am 13. Dezember 2009 star-
ten, bereits einen Tag vorher wird die
Strecke feierlich eröffnet. Gleichzeitig
soll auch der elektrische Lückenschluss
zwischen Sinsheim-Steinsfurt und Bad
Friedrichshall-Jagstfeld in Betrieb ge-
nommen werden. Dadurch wird es mög-
lich sein, ab dem Fahrplanwechsel auch
den größten Teil der Züge auf diesem
Streckenabschnitt mit elektrischer Trak-
tion zu befahren. (wb)

Rhein-Neckar

Mannheim: Note 3 plus für Bahn und Bus

Kundenbarometer des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen

Die Fahrgäste von Bus und Stadtbahn
geben dem Angebot und dem Service in
Mannheim die Note 3 plus. Die Quadra-
testadt liegt damit im Bundesdurchschnitt
und steht bei Komfort, Ausstattung und
Sauberkeit etwas besser da als bei der
letzten Umfrage. Dies ergab das Kun-
denbarometer des Verbandes Deutscher
Verkehrsunternehmen (VDV), dem
Dachverband der kommunalen Verkehrs-
unternehmen.

Kritisiert wurde von den Kunden be-
sonders die drangvolle Enge morgens
und am Nachmittag. Dem sollen elf neu
bestellte Bahnen, die zur Auslieferung
anstehen, abhelfen, reagierte Martin in
der Beek auf die Umfrage und auf die
Kritik. Der technische Geschäftsführer
der Rhein-Neckar Verkehrsgesellschaft
(RNV) räumte allerdings auch ein, dass
Bielefeld, der Spitzenreiter im VDV-
Kundenbarometer, in den vergangenen
Jahren auch sehr viel Geld in den ÖPNV
gesteckt habe. „Das muss für uns An-
sporn sein,“ sagte in der Beek, der selbst

in der Nähe von Bielefeld aufgewachsen
ist.

Das Streckennetz in Mannheim
wurde bei der Umfrage etwas besser be-
wertet als im Vorjahr. „Hier zeigt sich,
dass die Linienumstellung 2008 positiv
aufgenommen wurde,“ bewertet Chris-
tian Specht, Erster Bürgermeister in
Mannheim und für den ÖPNV zuständig,
das Ergebnis. Die Pünktlichkeit der
Busse und Bahnen müsse allerdings noch
besser werden. Hier erwartet Specht in
Zukunft bessere Ergebnisse durch die
neue, rechnergestützte Fahrplaninforma-
tion an den Haltestellen, die sukzessive
ausgebaut wird. Auch verspricht sich der
Erste Bürgermeister vom geplanten Aus-
bau der Stadtbahn Nord in den Stadtteil
Gartenstadt Vorteile: „Hier können wir
die letzte Lücke im Stadtbahn-Liniennetz
schließen und so noch mehr Fahrgäste
gewinnen.“ Die neue Verbindung sieht
auch in der Beek positiv, allerdings
müsse dafür eine Grundsatzentscheidung
spätestens im Frühjahr 2010 fallen. (wb)

PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten

PRO BAHN e. V. Hauptstadtbüro

Friedrichstr. 95 (PB 98)

10117 Berlin

Tel.: (030) 2018 1742

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 Nordhessen

Hermann Hoffmann

Am Juliusstein 18

34130 Kassel

Tel. (0 5 61) 6 71 79

e-mail: hhoffma@freenet.de

PRO BAHN in Mittelhessen

Nils Kahl

Nieder Weisel, Butzbacher Straße 31

35510 Butzbach

Tel. (0 60 33) 92 44 11

E-mail: nils@nilskahl.de

PRO BAHN in Osthessen

Thomas Bayer

Roter Weg 5

36163 Poppenhausen

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

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

PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.

Regionalvorsitzender Helmut Lind

Holzweg 17

61440 Oberursel

Tel. (0 61 71) 46 28

E-mail: info@frankfurt.pro-bahn.de

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.

Regionalvorsitzender Dr. Gottlob Gienger

Berliner Str. 32

64807 Dieburg

Tel. (0 60 71) 2 43 60, Fax 8 17 60

E-Mail: info@starkenburg.pro-bahn.de

www.pro-bahn.de/starkenburg

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar

Regionalvorsitzender Andreas Schöber

Holbeinstraße 14

68163 Mannheim

Tel. (06 21) 41 19 48 oder (01 74) 5 85 62 63

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

www.pro-bahn.de/rhein-neckar

Bankverbindung (Spendenkonto):

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

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

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

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

Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!

PRO BAHN - Termine

Allgemeine Termine:

Di, 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 Mittwoch im Monat, 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmsstraße 2, Kassel. **Kein Treffen im Dezember.**

Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.:

Mo, 2.11. 19 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 2 (5 Fußminuten vom Hbf Südseite)

Mo, 7.12. 19 Uhr: Monatstreff im Bürgerhaus Gutleut, Raum 2

Mo, 4.1. 19 Uhr: Monatstreff im Bürgerhaus Gutleut, Raum 2

Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi, 25.11. 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 Uhr: informeller Teil, 19-21 Uhr: Tagesordnung)

Kein Treffen im Dezember.

Mi, 27.1. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie

Regionalverband Rhein-Neckar:

Do, 19.11. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Braustü-berl**, Bergheimer Straße 91 in Heidelberg (ca. 10 Fußminuten vom Hauptbahnhof)

Do, 17.12. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

