

Fahrgastzeitung

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

Nr. 85

März – April 2011



Haltestellentest Frankfurt	S. 8
Main-Neckar-Bahn	S. 20
Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim	S. 28

Titelbild: S-Bahn im Kreuzungsbahnhof Waibstadt an der Strecke (Heidelberg–) Meckesheim–Aglasterhausen. (Foto: wb)

Rückseite: 1997 war letztmals ein Personenzug zu Gast in Pfungstadt. Nun wird die Strecke nach vielen Jahren langwieriger Vorplanungen reaktiviert. Von den umfangreichen Gleisanlagen in Pfungstadt bleibt allerdings nicht viel übrig. (Foto: hk)

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 anonyme 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*), Hermann Hoffmann (*hh*). Alle anderen Artikel sind namentlich gekennzeichnet.
V. i. S. d. P.: *mus*, für die einzelnen RV: *hh*, *hk*, *wb*, *ld*.

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

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: 1.2.2011 (Heft März – April 2011)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.4.2011 (Heft Mai – Juni 2011)

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

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

Nordhessische Kommunen für Klimafreundlichekeit.....	4
Wolfgang Dippel bleibt Geschäftsführer des NVV	4

Großraum Frankfurt am Main

Großer Bahnhof in kleiner Station	5
Frankfurt trauert um Lutz Sikorski.....	6
Nachtrag.....	7
Haltestellentest Frankfurt am Main	8
Staufreies Hessen 2015.....	12
Stationsgebühren 2011	14
Eine unendliche Geschichte.....	15
Vereinbarung über Modernisierung der Ländchesbahn unterzeichnet	18

Starkenburg

"Quo vadis Main-Neckar-Bahn?"	20
Bahnstrecke nach Pfungstadt in Bau	21

Rhein-Neckar

Auf Jahre keine Verbesserungen in Sicht.....	24
Geplante Kürzungen im Heidelberger ÖPNV-Angebot.....	26
Kein direkter Konsens	28
Bypass und kein Ende	30

Wiesbaden/Rheingau-Taunus

Internationaler Bahnlärm-Kongress	32
PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten	34
PRO BAHN - Termine	35

Nordhessen

Nordhessische Kommunen für Klimafreundlichkeit

Jobticket für 500 Mitarbeiter

Anfang Januar 2011 haben sieben Gemeinden aus dem östlichen Landkreis Kassel den Umstieg auf den umweltfreundlichen öffentlichen Nahverkehr beschlossen. Für ihre rund 500 Mitarbeiter der Kommunalverwaltung haben die sieben Bürgermeister der Kommunen Fuldaabrück, Helsa, Kaufungen, Lohfelden, Nieste, Niestetal und Söhrewald gemeinsam mit der Kasseler Verkehrsgesellschaft AG einen Vertrag über ein JobTicket abgeschlossen. Damit fahren die Gemeindemitarbeiter 7 % günstiger als mit einer regulären Jahreskarte und genießen eine Reihe weiterer Vorteile.

Für die Arbeitsgemeinschaft des östlichen Landkreises Kassel bieten Busse und Bahnen nicht nur eine günstige Möglichkeit der Mobilität. Sie sind auch umweltfreundlich. Dr. Thorsten Ebert, Vorstand der KVG, ist sicher, „dass es noch genügend Nordhessen gibt, die gar nicht wissen, wie bequem sie mit Bus oder Bahn

ihren Arbeitsplatz erreichen können. Das JobTicket ist ein guter Weg, die Vorteile des ÖPNV bekannter zu machen.“

Weitere Vorteile

Die Zeitkarten des ÖPNV bieten nicht nur preisgünstige Mobilität bei der Fahrt zum Arbeitsplatz, sondern auch bei privaten Fahrten. Darüber hinaus können JobTicket-Inhaber unter der Woche ab 19 Uhr und das gesamte Wochenende einen erwachsenen Begleiter und alle zum Haushalt gehörenden Kinder oder Jugendliche unter 18 Jahren kostenlos mitnehmen. Auch ist das Ticket auf eine andere Person frei übertragbar.

PRO BAHN Hessen würde es begrüßen, wenn noch mehr nordhessische Arbeitgeber ihren Mitarbeitern JobTickets anbieten könnten. Bei großen Firmen wie B. Braun oder Volkswagen sollte über Pendelbusse nachgedacht werden. (hh)

Nordhessen

Wolfgang Dippel bleibt Geschäftsführer des NVV

Der Aufsichtsrat des NVV hat am 05.02.2011 den bisherigen Geschäftsführer Wolfgang Dippel für eine zweite Amtszeit bestätigt. Der Aufsichtsrat sieht durch Sippel die Eigenständigkeit und

Stärke des Verkehrsverbundes gestärkt und dessen Zukunftsfähigkeit und Weiterentwicklung gewährleistet.

Der zuvor als Rechtsanwalt, in der Administration und politisch tätige 61-

jährige Vater zweier erwachsenen Töchter hat einiges dafür getan, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Nordhessen attraktiver zu gestalten:

Dippel hat beim NVV, der den zweitgrößten Verkehrsverbund von dreien in Hessen darstellt, eine 5-Minuten-Garantie etabliert. Danach können Fahrgäste, deren Anschluss um mehr als fünf Minuten verpasst wird, das Fahrgeld zurückerstattet bekommen; unter bestimmten Umständen werden auch die Kosten für einen dann notwendigen Taxitransport erstattet. Mit diesem Projekt steht der NVV auch bei der EU als herausragender Dienstleister hoch im Kurs.

Die Eröffnung mehrerer neuer Stationen und des Stadtbahnhofes Eschwege, durch den die Stadt 2009 endlich wieder an das Bahnnetz angebunden wurde, tragen ebenso zur Attraktivität des Verbundes bei wie die projektierte umfassende Modernisierung des Bahnhofes Bebra. Durch den Bau eines dritten Gleises in Obervellmar werden die Voraussetzungen für einen Halbstundentakt bei zwei Regiotramlinien geschaffen.

Aber auch tariflich war man in der Zeit der bisherigen Ägide des Geschäftsführers nicht völlig untätig. Mit einer Seniorenkarte, die Menschen ab dem 60. Lebensjahr nutzen können, hat der Verbund eine Jahresnetzkarte zu vertretbaren Kosten geschaffen; auch hiermit ist er hessenweit Vorreiter.

Im Vergleich zu Südhessen umfassen die Landkreise, die den NVV tragen (Hersfeld-Rotenburg, der Landkreis Kassel, Schwalm-Eder, Waldeck-Frankenberg und Werra-Meißner, daneben als verkehrliches und organisatorisches Zentrum des Verbundes die Stadt Kassel), in erheblichem Umfang auch ländliche Gebiete. Um den ÖPNV auch in diesen Gebieten noch attraktiver zu machen, hat sich Dippel für seine zweite Amtszeit u. a. vorgenommen, hier modellhaft die individuelle Mitnahme konzeptionell auszuprobieren. Über die Fortschritte dieses Konzepts wird die FGZ berichten, wie man überhaupt sagen muss, dass die Kommunikation zwischen PRO BAHN und dem NVV erstaunlich gut funktioniert. (Alexander Drewes)

Großraum Frankfurt am Main

Großer Bahnhof in kleiner Station

Reisezentrum Kronberg bleibt weiter geöffnet

Es muss schon etwas ganz Besonderes sein, wenn sich Markus Kuhn, Leiter DB Vertrieb, der Betriebsrat, Vertreter der Mitarbeiter, der Bürgermeister und der Dezernent für den ÖPNV in Kronberg sowie die lokale Presse zur Verabschiedung eines Schalterbeamten in den Vorruhestand zu einer kleinen Feier einfinden. Und in der Tat, Peter Frensch ist eine

außergewöhnliche Person, für die eine solche Ehrung durchaus angemessen ist. Die Bahnschalter in den umliegenden Gemeinden Eschborn, Oberursel und Bad Soden wurden vor Jahren längst geschlossen. Frensch, der weder Auto noch Führerschein besitzt und seit über 40 Jahren im Dienste der Bahn stand, ist es gelungen, einen festen Kundenstamm durch,

wie die Redner übereinstimmend ausführten, soziale und fachliche Kompetenz an sich und „sein“ Reisezentrum zu binden. Seine Kunden kamen nicht nur aus Kronberg selbst, sondern auch aus den umliegenden Orten bis weit hinter den Taunuskamm hinaus. Sie schätzten sein stets freundliches Wesen und seine umfassende Beratungsqualität. Mehrmals wurde er im bahninternen Wettbewerb als „Reisezentrum des Jahres“ ausgezeichnet.

Seine größte Sorge war, dass sein Ausscheiden auch das Ende des Kronberger Reisezentrums, dem er seit den 1970er-Jahren vorstand, bedeuten könnte. Diese Befürchtungen haben sich in letzter Minute überraschend als gegenstandslos herausgestellt. Dietmar Kubahn wechselt von Bad Homburg nach Kronberg und verspricht den Stammkunden, sie in gewohnter Qualität weiter umfassend und fachkundig zu beraten. Kronberg bleibt also weiter der leuchtende Stern unter den Reisezentren der Bahn im sonst meist so finsternen Bahnumland. Ein Fahrkartenschalter kann für die Bahn also durchaus auch

in Unterzentren ein lohnendes Geschäft sein.



Schlüsselübergabe des Reisezentrums Kronberg am 3. Februar 2011 durch Peter Frensch (rechts) an seinen Nachfolger Dietmar Kubahn. (Foto: Wilfried Staub)

Und Bürgermeister Temmen verspricht sogar einen Funken Hoffnung, dass bis zum Jahresende das Thema Zukunft des Bahnhofsgebäudes auch ein glückliches Ende gefunden haben könnte. (Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt am Main

Frankfurt trauert um Lutz Sikorski

Am 5. Januar 2011, drei Tage nach seinem 61. Geburtstag, verstarb der Verkehrsdezernent der Stadt Frankfurt am Main, Lutz Sikorski (Grüne) nach langer, schwerer Krankheit. In den letzten Monaten hatte er seine Amtsgeschäfte per Telefon vom Krankenbett aus geführt. Er galt als der Architekt der schwarz-grünen Koalition im Römer, die er bereits 2001 auf den Weg gebracht hat. Im 2006 speziell für ihn neu geschaffenen Verkehrs-

dezernat konnte er sich mit Leidenschaft und Engagement den Projekten widmen, die ihm besonders am Herzen lagen: Dem Ausbau des Radwegenetzes und der Stärkung des Öffentlichen Nahverkehrs, u.a. durch Taktverdichtungen und Angebotsausweitungen von Bussen und Bahnen in der Mainmetropole.



Lutz Sikorski. (Quelle: Stadt Frankfurt)

Viele Verkehrsprojekte sind ohne ihn undenkbar oder wären in so kurzer Zeit nie verwirklicht worden. Es ihm aber leider nicht mehr vergönnt, die Eröffnung der Stadtbahn zum Riedberg am 12. Dezember 2010 vor Ort persönlich vorzunehmen.

Viele Verkehrsprojekte liegen jetzt noch spruchreif in seiner Schublade. Es ist uns allen im Gedenken an einen hoch qualifizierten Verkehrspolitiker eine große Verpflichtung, diese mit dem gleichen Elan nun weiter voran zu treiben. Der Fahrgastverband PRO BAHN würde es begrüßen, wenn in nächster Zukunft als Zeichen für seine Verdienste eine Stadtbahnhaltestelle nach Lutz Sikorski benannt werden würde. (Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt am Main

Nachtrag

Im November 2005 forderte Pro Bahn, Zu- und Abgänge für Fahrgäste dort anzulegen, wo sie gebraucht werden. Der Artikel, erschienen in FGZ 53, nannte sich am Beispiel von F-West:

Wie komme ich zur Bahn?

Der fahrgastfreundliche Zugang zu Bahnsteigen ist nicht immer selbstverständlich: Am Beispiel des Bahnhofs Frankfurt-West sei dies deutlich gemacht. 100 Meter hinter dem Fotografenstandpunkt befindet sich die Haltestelle der Straßenbahn 17. Um von dort zur S-Bahn zu gelangen, muß man weitere 200 m in Blickrichtung des Bildes gehen, die (Roll-)Treppe nach oben benutzen um dann auf dem Bahnsteig [je nach Zuglänge] sich bis

zu 200m in entgegengesetzter Richtung bewegen. Die Gehwegbreite zwischen Treppe und Bahnsteigkante ist zudem noch extrem schmal. Es müsste doch möglich sein, wie am Gleis 3 (Treppe links im Bild), auch für den Bahnsteig im "Obergeschoss" auf der Südostseite einen Treppengang zu schaffen - Platz ist ja vorhanden!

Geschehen ist bisher nichts, möglicherweise auch deshalb, weil der Bahnsteig zu DB S&S gehört und die darunter befindliche Straße von der Stadt Frankfurt betreut wird. Der Verfasser wird wohl nie verstehen, warum 2 öffentliche Organisationen, die angeblich alles für den Bürger tun, nicht miteinander reden. (ld)

Großraum Frankfurt am Main

Haltestellentest Frankfurt am Main

Gastbeitrag von Stephan Kyrieleis

Das Thema marode Bahnhöfe beschäftigt derzeit fast täglich die Frankfurter Lokalpresse. Es scheint sogar, dass die zum Wahlkampfthema Nummer 1 geworden ist. Die Sektion Frankfurt des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) hat im Herbst 2010 in Frankfurt einen so genannten Haltestellentest durchgeführt. Das Ergebnis fasst Stephan Kyrieleis, VCD in einem Gastbeitrag für die Fahrgastzeitung zusammen:

Haltestellen sind mehr als nur ein Punkt, an dem in Busse und Bahnen ein- und ausgestiegen werden kann. Aus Fahrgastsicht erfüllt eine Haltestelle gleich mehrere Funktionen. Sie ist Orientierungs- und Informationspunkt. Die Fahrgäste sollen hier Basisinformationen über das Nahverkehrs- sowie Tarifangebot vorfinden. Durch eine gewisse Aufenthaltsqualität (Wetterschutz, Sitzgelegenheiten) dient die Haltestelle weiterhin dazu, die Wartezeit bis zur nächsten Abfahrt auf möglichst zuträgliche Weise zu überbrücken. Im Zusammenspiel mit geeigneten Fahrzeugen ist der Bus- oder Bahnsteig zudem eine bauliche Einstiegshilfe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (Gehbehinderte, Eltern mit Kinderwagen oder kleinen Kindern an der Hand sowie Rollstuhlnutzern, etc.). Bei der Gestaltung sind jedoch nicht nur die Interessen der Fahrgäste zu berücksichtigen. Haltestellen im Straßenraum müssen auch für andere Verkehrsteilnehmer deutlich erkennbar sein, damit sich diese angemessen verhalten können.

Nicht zu vernachlässigen ist schließlich die Einbindung der Haltestelle in das räumliche Umfeld. Fallen **Haltestellen im Stadtbild** positiv auf, strahlt das auch auf das Image des ÖPNV aus.

VCD testet 92 Haltestellen in Frankfurt

Inwieweit erfüllen Haltestellen aber in der Praxis diese Anforderungen und wo besteht Verbesserungsbedarf? Diese Frage kann nur lokal beantwortet werden, da sich die Haltestellen je nach Verkehrsmittel und Aufgabenträger selbst innerhalb von Verkehrsverbänden stark unterscheiden. Dies zeigt auch der **Haltestellentest**, den der VCD im Stadtgebiet von Frankfurt am Main im Herbst 2010 durchgeführt hat. Da bei 724 Haltestellen im Frankfurter Stadtgebiet nicht jede einzelne Haltestelle betrachtet werden konnte, ging es bei diesem Test darum, einen allgemeinen Trend der verschiedenen Haltestellentypen und –betreiber zu ermitteln. Anhand einer Checkliste wurden dafür insgesamt 92 Haltestellen bewertet. Darunter waren 16 S-Bahn-, 30 U-Bahn-, 25 Straßenbahn- und 21 Bushaltestellen. Die Checkliste umfasste

- die Erreichbarkeit der Haltestelle,
- die Fahrgastinformation,
- die Barrierefreiheit,
- die Beleuchtung sowie den allgemeinen Bauzustand,
- die Sauberkeit und
- das persönliche Sicherheitsgefühl.

Die Benotung durch die Fahrgäste erfolgte nach subjektiven Kriterien auf einer Notenskala von 1 (sehr gut) bis 5 (mangelhaft).

Viele S-Bahnstationen mit gravierenden Mängeln

Auffälligstes Ergebnis des Haltestellentests ist, dass die **S-Bahnstationen** im Durchschnitt durchweg schlechter als die **U-Bahnstationen** bewertet wurden. Dies fängt schon beim Zugang zur Station an. Nur ein Drittel der getesteten S-Bahnhaltepunkte waren barrierefrei zugänglich. Selbst an stark frequentierten S-Bahnstationen, wie **Frankfurt-West**, **Frankfurt-Höchst** oder der erst 1990 eröffneten **Ostendstraße** fehlen die Aufzüge. Zwar sollen an einigen S-Bahnstationen Aufzüge nachgerüstet werden, doch auf Termine legt sich die Bahn dabei nicht fest. So wurde die bereits für das Jahr 2008 angekündigte Sanierung des Bahnhofs Frankfurt-Höchst seitens der DB AG jetzt auf das Jahr 2014 verschoben.

Beim Gesamteindruck erreichten die sechs getesteten unterirdischen S-Bahnstationen beim Bauzustand lediglich eine Durchschnittsnote von 3,9. Auch bei der Sauberkeit und dem subjektiven Sicherheitsgefühl schnitten diese Stationen am schlechtesten ab. Seit Eröffnung der Stationen, die in die Jahre 1978 bis 1990 datieren, wurde außer ein bisschen grauer Farbe kaum etwas in den Bauunterhalt der unterirdischen S-Bahnstationen investiert. An der **Hauptwache**, im Herzen der Stadt, blickt der Fahrgast auf die „Eingeweide“ der Versorgungsinstallationen, weil die Deckenverkleidung aus Brandschutzgründen entfernt und nicht wieder ersetzt wurde. Während die Anpassung an die neuen Brandschutzbe-

stimmungen bei den benachbarten U-Bahnsteigen innerhalb einiger Wochen erfolgte, herrscht bei der S-Bahn seit über vier Jahren Stillstand. Ein Zustand, über den sich nur die Tauben freuen, die in den Deckeneinbauten neue Nistplätze gefunden haben. Dabei wäre Geld für eine Modernisierung vorhanden. Für jeden Halt eines S-Bahnzuges fallen so genannte Stationsgebühren an. Für die Station **Hauptwache** sind ab 2011 pro Zughalt 3,55 Euro (2010: 1,65 Euro) fällig. Bei rund 380 Stopps pro Bahnsteigkante und Werktag kommen so für diese Station alleine rund €900.000,- Stationsgebühren im Jahr zusammen. Nicht nur der VCD, sondern auch die Frankfurter Politik fragen sich daher, in welchen dunklen Kanälen diese Gelder versickern?

Ein weiteres negatives Beispiel ist die Beschilderung am Frankfurter **Westbahnhof**. Schon die Wegweisung zum Eingang ist sehr unauffällig. In der Verteilerhalle sind lediglich die Liniennummern der S-Bahn, nicht aber die Ziele ausgeschildert. Ein Hinweis, dass die S6 in Richtung Südbahnhof nicht vom Hochbahnsteig abfährt, sucht man in der Wegweisung vergebens. Teilweise ist die Beschilderung nicht mehr auf dem aktuellen Stand. So fanden die Haltestellentester in der S-Bahnstation **Lokalbahnhof** eine Beschilderung zu Buslinien, die bereits seit 2004 nicht mehr verkehren. An vielen S-Bahnstationen, deren Ausgänge oft weit auseinander liegen, fehlen klar verständliche Orientierungspläne.

Negativ fällt bei der S-Bahn zudem auf, dass Eltern mit Kinderwagen offiziell die Rolltreppen zu den S-Bahnstationen nicht benutzen dürfen, auch wenn keine Alternativen zur Verfügung stehen. Im Gegensatz zur Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) hat die Deutsche Bahn

die Norm DIN EN 115-1 umgesetzt, ohne dazu verpflichtet gewesen zu sein. Vermutlich fürchtete man sich bei der DB vor Haftpflichtansprüchen.



Der Eingang zum Westbahnhof: Als solcher fast nicht zu erkennen. (Alle Bilder: Stephan Kyrieleis)

VGF hat Prädikat musterhaft knapp verfehlt

Die VGF modernisiert ihre wichtigsten Stationen und Haltestellen lobenswerter Weise nach einem festen Zeitplan. Bei den unterirdischen Stationen der U-Bahn geht die Nachrüstung mit **Aufzügen** zwar auch nur langsamer voran als erforderlich. Allerdings muss man zubilligen, dass solche Baumaßnahmen oft von vielen Unvorhersehbarkeiten und Auflagen begleitet werden. Beispiel: der Aufzug an der Alten Oper, der sich an das Stadtbild anzupassen hatte, was eine extrem teure Sonderkonstruktion zur Folge hatte. Genauso wichtig wie ständig betriebsbereite Aufzüge, ist aber auch die Funktionsfähigkeit von Rolltreppen. Hier erhielten die U-Bahn-Stationen im Durchschnitt ein „gut“. Die S-Bahn erreichte dagegen nur „befriedigende“ bis „ausreichende“ Durchschnittsnoten, da es bei Störungen oft Wochen bis Monate dauert, bis eine Reparatur erfolgt.



Aussteigen an der Schweizer-/Gartenstraße: Mitten durch den Straßenverkehr und für Rollstuhlfahrer fast unmöglich.

Verbesserungsbedarf bei der **Barrierefreiheit** gibt es aber auch bei der Straßenbahn. Während in den letzten Jahren die meisten oberirdischen Stadtbahn-Haltestellen im Straßenraum angehoben und mit Rampen versehen wurden, geht der barrierefreie Ausbau von Straßenbahnhaltestellen nicht ganz so schnell voran. Noch immer muss an vielen Haltestellen ohne Bahnsteig direkt von der Fahrbahn in die Straßenbahn eingestiegen werden. Trotz des generellen Einsatzes von Niederflurstraßenbahnen ist an solchen Haltestellen der Einstieg für mobilitätsbehinderte Menschen erheblich erschwert bzw. gar nicht möglich. Auch bei den Bushaltestellen gibt es bezüglich des barrierefreien Ausbaus noch großen Nachholbedarf.

Unterschiedlich gestaltete Leitsysteme

Ein weiteres wichtiges Qualitätskriterium für Haltestellen ist die **Fahrgastinformation**. Angefangen von der Beschriftung des Schildes an der Bushaltestelle bis zur Wegweisung durch unterirdische Stationen mit mehreren Ebenen soll der Fahrgast sich zuverlässig, schnell

und auch bei Dunkelheit orientieren können.



Wildwuchs an der Konstablerwache: Ein Leitsystem, das keines ist.

An den Haltestellen von Bus, Tram und U-Bahn wurde in den vergangenen Jahren viel getan, um die Fahrgastinformation zu verbessern. So finden sich an allen Stationen mit Wartehäuschen topografische Liniennetzpläne. Viele Stationen wurden auch mit individuellen Umgebungsplänen ausgestattet. Auch bei den anderen Verkehrsmitteln ist die Wegweisung oft noch verbesserungsbedürftig. So sind insbesondere auf vielen Haltestellenschildern die Schriften zu klein oder **Piktogramme** auf dunklen Untergrund sind schwer erkennbar. Nach Veröffentlichung des VCD-Haltestellentests gab es erfreulicherweise vielerorts bereits Nachbesserungen. So wurden an der **Hauptwache** und am **Willy-Brandt-Platz** beschriftete Leuchtfelder aus dem toten Winkel in die Sichtachse versetzt.

Wer in Frankfurt unterwegs ist, findet eine Vielzahl unterschiedlicher Beschilderungs- und Piktogrammvarianten aus verschiedenen Jahrzehnten. Wechselt der Fahrgast vom Stationsbereich der DB zu einem Bereich der VGF, sehen die Verkehrsmittelpiktogramme plötzlich völlig anders aus. Statt diesem Mischmasch wä-

ren einheitliche Wegweisungselemente notwendig, die – in Berlin eine Selbstverständlichkeit – verkehrsmittel- und unternehmensübergreifend verwendet werden.



S-Bahn (linker Monitor): Heute keine?

Wartehallen besser beleuchten

Neben der Information bestimmt auch die **Aufenthaltsqualität** einer Haltestelle, ob Bus, Tram oder Bahn gerne genutzt werden. An oberirdischen Haltestellen spielt daher die Ausstattung mit einem Fahrgastunterstand als **Wetterschutz** eine große Rolle. Die derzeit aufgestellten Modelle werden nur zum Teil den VCD-Anforderungen gerecht. Mangelnde Deckenbeleuchtung sind nachts auch die Haltestellennamen und die teilweise unbeleuchteten Informationsvitrinen meist nicht zu lesen. Neuere Fahrgastunterstände, wie sie z. B. an der Straßenbahnstation Lokbahnhof oder an den U-Bahnstationen Sandelmühle und Kalbach zu finden sind, zeigen wie wirkungsvoll eine Deckenbeleuchtung sein kann.

Subjektives Sicherheitsgefühl

Deutlich zeigt der Haltestellentest den Zusammenhang zwischen ungepflegten Stationen und einem subjektiven Unsicherheitsempfinden der Fahrgäste. So

fühlten sich die Testpersonen an den oberirdischen U-Bahnstationen am sichersten (Durchschnittsnote: 2). Bei den oberirdischen S-Bahnstationen wurde die subjektive Sicherheit eine ganze Note schlechter bewertet (Durchschnittsnote: 3). Mit einer Durchschnittsnote von 3,56 bildeten die unterirdischen S-Bahnstationen das Schlusslicht.

Der Test des VCD zeigt auf, wo weiterer Handlungsbedarf besteht. Während bei den Bus-, Straßenbahn- und U-Bahnhaltestellen der weitere barrierefreie Ausbau und Verbesserungen im Detail (Beleuchtung, Wegweisung) anstehen, muss

bei den S-Bahnstationen ein grundlegender Wandel bei der Bausubstanz erfolgen. Die S-Bahn ist das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs im Rhein-Main-Gebiet. Damit dies so bleibt, sind nicht nur neue Fahrzeuge, sondern auch dauerhaft gepflegte und barrierefrei erreichbare Stationen zwingend erforderlich.

Der Ergebnisbericht des **Haltestellentest Frankfurt des Verkehrsclub Deutschland** ist als pdf-Dokument unter www.vcd-rhein-main.de abrufbar. (*Stephan Kyrieleis, Wilfried Staub*)

Großraum Frankfurt am Main

Staufreies Hessen 2015

VZH reduziert die Staudauer um 70%

Das „Junge Forum“ der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft hatte für den 20. Januar 2011 zu einer Vortragsveranstaltung in die Verkehrsleitzentrale des Landes Hessen (VZH) nach Rödelsheim eingeladen. Unter „Staufreiem Hessen“ verband der Berichterstatter bis dahin einen vermeintlich publikumswirksamen Slogan des ehemaligen Ministerpräsidenten Koch, der mit diesem mutmaßlich leeren Versprechen auf ganz eine bestimmte Wählergruppe abzielte. Nach der Veranstaltung muss der Chronist allerdings kleinlaut zugeben, wie leicht es doch möglich sein kann, Vorurteilen aufzuliegen, wenn man sich nicht der Mühe unterzieht, sich sachkundig zu machen und umfassend informiert zu haben. Das Konzept „Staufreies Hessen 2015“ ist schlichtweg genial und in vielfacher Sicht innovativ und vorbild-

haft für alle Ballungsräume in Europa und es hat ohne großes Aufheben maßgeblich dazu beigetragen, dass der polyzentrische Metropolraum Rhein-Main nicht schon längst einem Verkehrskollaps erlegen ist.

Hessen ist aufgrund seiner zentralen Lage, was den Luft-, Schienen- und Straßenverkehr betrifft, die Verkehrsdrehscheibe Nummer eins in Europa. 335.000 Fahrzeuge passieren alleine täglich das Frankfurter Kreuz. Auf hessischen Autobahnen zählt man pro Kilometer im Schnitt 62.000 Fahrzeuge am Tag, der Bundesdurchschnitt liegt bei 49.000. Nach den Prognosen des Bundesverkehrsministeriums werden der LKW-Verkehr zudem bis 2015 um 60 % und der PKW-Verkehr um 14 % zunehmen. Und wieder liegt Hessen dabei mit an der

Spitze. Für die Verkehrsströme gilt es hinreichend gewappnet zu sein.

Nur noch wenige Autobahnabschnitte lassen sich in Hessen allerdings um eine weitere Spur erweitern. In ganz wenigen Fällen können noch neue Strecken (A44, A49, Riederwaldtunnel) verwirklicht bzw. fertig gebaut werden. In die zweite Etage zu gehen, wie in den USA oder China vereinzelt üblich, scheidet in Deutschland generell aus. Es gilt also, das vorhandene Netz in irgendeiner Form zu optimieren und durch intelligente Lösungen den Verkehr auf innovative Weise zu kanalisieren und die vorhandenen Streckenkapazitäten zu optimieren.



(Foto: Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen)

2003 wurde das Projekt gestartet und zunächst die Verkehrsleitzentrale in Rödelsheim errichtet. Von dort aus wird ein Straßennetz von 16.000 km betreut. In einem ersten Schritt wurden die Standspuren neuralgischer Autobahnabschnitte ertüchtigt und können nun bei extrem hohem Verkehrsaufkommen für den fließenden Verkehr freigegeben werden. Diese Idee stieß zunächst auf heftigen Widerstand. Die Erfahrungen der letzten Jahre haben jedoch gezeigt, dass alle Befürchtungen unbegründet waren. Voraussetzung ist jedoch, dass die betroffenen

Abschnitte permanent vom Verkehrsrechner überwacht werden und im Falle der Blockierung durch Pannenfahrzeuge sekundenschnell auch wieder gesperrt werden können. Um den höchstmöglichen Durchsatz an Fahrzeugen zu ermöglichen, gibt der Rechner bei Bedarf zudem unterschiedlich hohe Geschwindigkeitsbeschränkungen vor, verhängt abschnittsweise LKW-Überholverbot oder warnt Verkehrsteilnehmer mittels der überdimensionalen Infotafel vor Staugefahr, zeigt die Reisezeitverlängerung an und gibt Hinweise über sinnvolle Ausweichrouten. Im Endausbau treffen diese Maßnahmen auf ca. 340 km Autobahnstrecken zu. Durch die Verbreiterung der Standspur stehen jetzt bei Baustellen als Nebeneffekt die volle Anzahl an (eingengten) Fahrspuren zur Verfügung. Noch Zukunftsmusik sind derzeit in der Versuchsphase befindliche Techniken, bestimmte Telemetriedaten direkt auf die Navigationsgeräte in die Autos aufzuspielen bzw. Daten aus den Fahrzeugen mit dem Rechner und zwischen den Fahrzeugen untereinander auszutauschen.

Gerd Riegelhuth, Leiter der Initiative „Staufreies Hessen“ konnte an Hand zahlreicher Charts den Erfolg seines Konzeptes überzeugend belegen. Und er darf stolz auf das sein, was er und sein Team hier in den letzten Jahren auf die Beine gestellt haben. Man merkt ihm während seines Vortrags sichtlich an, mit welchem Elan er eine Vision erfolgreich in die Tat umgesetzt hat. Die Anzahl der Staus in Hessen konnten trotz höherem Verkehrsaufkommen von etwa 90.000 im Jahr 2003 auf unter 20.000 in 2008 reduziert werden. Besonders bemerkenswert ist dabei, dass die unfallbedingten Staus von 16.000 auf 6.000 zurückgegangen sind. Den volkswirtschaftlichen Nutzen

des Konzepts kann man dabei nicht hoch genug einschätzen.

Den Löwenanteil der Kosten des Projektes trägt der Bund, den kleineren Teil, überwiegend die Regiekosten, das Land Hessen. Staus werden sich nie ganz vermeiden lassen, das war allen Beteiligten von Anfang an klar. Sie auf ein erträgliches Maß herunter zu fahren, das ist aus heutiger Sicht in vollem Umfang gelungen. Für die Bewältigung der zukünftigen Verkehre bedarf es allerdings noch der Umsetzung vieler neuer bereits heute möglicher Techniken.

Die Veranstaltung war eine Lehrstunde für jeden Verkehrsplaner. Was auf der Straße möglich ist, sollte doch auf in abgewandelter Form für die Schiene gelten. Die Kapazität so mancher Bahnstrecke in Hessen ließe sich mit moderner Technologie deutlich erhöhen. Als Beispiel für das Machbare sein die Kapazitätserhöhung des Frankfurter S-Bahn-Tunnels angeführt. Auch im Vorfeld des Frankfurter Hauptbahnhofs kann die Streckenkapazität durch innovative Lösungen spielend verdoppelt werden. Die Pläne dafür liegen in irgendwelchen Schubladen. Auch im Umfeld gibt es Verbesserungsmöglichkeiten. So lange aber Einfahrtsignale kilometerweit vor den Bahnhöfen stehen müssen und der dazwischen liegende

Blockabschnitt nicht durch Zwischensignale abgedeckt werden kann, solange Blocksignale fehlen (Beispiel Niederrhausen) und so lange Überwachungsmagnete in Kopfbahnhöfen 800 Meter vor dem Prellbock stehen (Beispiele: Bad Soden (Ts) und Kronberg), so lange bumeln vollbesetzte Züge unnötigerweise mit Tempo 30 durch die Gegend und der Fahrgast verpasst, zumindest bei Verspätungen, wieder einmal seinen Anschluss.

Am fehlenden Geld kann und darf es dabei nicht fehlen, sonst müsste sich Hessen nachsagen lassen, dass es eine verfehlte Verkehrspolitik einseitig zugunsten des Straßenverkehrs und zu Lasten der Schiene betreibt. Auch der RMV sitzt beim Projekt „Staufreies Hessen 2015“ mit im Boot. Entsprechende Features des Internetauftritts des RMV sollen den staugeplagten Autofahrern Alternativen für Fahrten mit dem ÖPNV vorschlagen. Das macht aber nur dann Sinn, wenn die Züge schneller und pünktlicher am Ziel sind als beim „Stop and Go“ über die Autobahn und auch spontane Übergänge vom Auto auf der Schiene möglich sind. Ganz zum Schluss eine Anregung für eine Motivationsveranstaltung für Mitarbeiter von DB Netz: ein Besuch der VZH in Rödelheim. (*Wilfried Staub*)

Großraum Frankfurt am Main

Stationsgebühren 2011

Kaum nachvollziehbare Logik

DB Station&Service AG, Berlin hat die ab 1. Januar 2011 gültigen Stationsgebühren online gestellt. Den direkten Zugriff auf das 99-seitige Dokument fin-

den Sie unter LINKS auf der Homepage des RV Frankfurt.

In nachfolgender Tabelle sind ausgewählte Stationen aus dem Raum Frank-

furt aufgeführt. Welcher Logik sich die Preisgestaltung dabei unterzieht, dürfte das Geheimnis von S&S bleiben. Auf jeden Fall kommen durch die Neueinstufung einzelner Stationen auf den RMV Kosten in Höhe von rund 8 Mio. Euro zu, die dieser aufgrund der geschlossenen Verkehrsverträge an die Leistungserbringer zahlen muss. Für 2012 ist bereits eine weitere Anhebung angekündigt, die den RMV noch einmal 4 Mio. kosten wird. An den RMV durchgereicht werden auch die Mehrkosten für die zu erwartende Lohnerhöhung der Lokführer.

Da auch die Energiekosten merklich gestiegen sind, können wir uns schon heute leicht ausrechnen, mit welcher Tarifierhebung wir im Dezember 2011 rechnen müssen. Es sei denn, die Politik steuert dagegen und erhöht ihre Zuwendungen für den ÖPNV in Hessen. (Wilfried Staub)

Station	Kriterien Kosten	Verkehrs- unternehmen	Aufzug	Halttreppe	Bahnsteigdach	Zugteil- anruf	Information	Barrierefrei	Sitzmög- lichkeiten	Weiterschutz	Umstellmög- lichkeit	DB-Kategorie	Kosten pro Halt unabhängig von der Zuglänge
Frankfurt Hbf	div.	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	1	17,01 €
Frankfurt-Höchst	div.	nein	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	3	3,55 €
Bad Soden (Ts)	DB/HLB	nein	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	5	1,93 €
Schwalbach Nord	DB	Rampe	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	6	2,84 €
Schwalbach Limes ¹⁾	DB	ja	ja	ja	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	5	1,93 €
Sulzbach Nord	DB	nein	nein	nein	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	6	2,84 €
Sulzbach Bf	HLB	ja	ja	ja	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	6	2,84 €
Frankfurt-Sossenheim	HLB	ja	ja	ja	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	6	2,84 €

¹⁾ zeigt nur bei Bedarf Versparungen über 3 Minuten an
²⁾ in anderen Bahnen und Bussen (Anzahl der Richtungen)
 a) Station, ausgenommen Bahnhof und Gleise, im Besitz der Stadt Schwalbach am Taunus
 1) mit erheblichen Einschränkungen

(Grafik und Foto: Wilfried Staub)



Sulzbach Bf. Modernisiert. Max 20 Personen pro Halt. Einziges Manko: Uhr zeigt falsche Zeit an.

Großraum Frankfurt am Main

Eine unendliche Geschichte

Modernisierung des Bahnhofs Frankfurt-Höchst

Die „Bürgerinitiative Bahnhof Höchst“ hatte für den 10.2.2011 zu einer Podiumsveranstaltung in den Kapellensaal des Bolognaropalastes eingeladen. Edgar Weick von der BI leitete die Veranstaltung mit gleicher Bravour wie Heiner Geißler die S21-Gesprächsrunden. Das Podium war hochkarätig besetzt, u. a. mit Heiko Scholz, Bahnhofsmanager, Peter Wöste, DB-Projektleiter, Karin Arndt, RMV, Gerwin Fassing, Planungsdezernat Frankfurt West und Hans Benninghoven, BI. Der Moderator nannte die Veranstaltung „die wirklich letzte Chance, verspieltes

Vertrauen in die Politik und die Instanzen zurück zu gewinnen und den in den letzten Jahren erlittenen demokratischen Substanzverlust wieder herzustellen“. Er forderte einen Runden Tisch mit präzise definierten Aufgaben und mit der Funktion als Überwachungsorgan eine gewisse Transparenz zur Unterrichtung der Öffentlichkeit herbeizuführen. Um es vorweg zu nehmen, alle Podiumsteilnehmer stimmten dieser Auffassung und Vorgehensweise uneingeschränkt zu und stellten als ersten Schritt der BI die an diesem Abend gezeigten Folien ausnahmslos zur Verfügung.



Gegenüber dem Haupteingang soll eine grüne Oase entstehen. 20 Parkplätze müssen weichen. (Bilder: Wilfried Staub)

Zunächst aber zeigte die BI noch einmal einen kurzen Abriss der „Skandalchronik“ um die Geschehnisse des Bahnhofs von 1965 bis heute auf, die im Jahr 2010 in einem Proteststurm erboster Höchster und dem ersten „Bahnerlebnistag“ mündete. Immer wieder gab es nämlich Versprechen, dass noch in dem betreffenden Jahr (1984, 1989, 2000, 2005, 2008) endlich mit der Sanierung begonnen würde. Die Zeit ist verstrichen und kaum etwas hat sich bewegt, vom Fassadenanstrich des Empfangsgebäudes einmal abgesehen.

34.000 Euro für einen Zugzielanzeiger

Anschließend stellten die Vertreter der Bahn ihren ehrgeizigen Sanierungsplan mit Baubeginn April 2014 und Abschluss zum Fahrplanwechsel 2015 vor. Obwohl Herr Scholz mehrmals versicherte, dass sich die Bahn an diesem Versprechen messen lassen wird und er den Frust der Höchster durchaus nachvollziehen könne, gelang es ihm nur mit Mühe die Gemüter halbwegs zu beruhigen. Da halfen auch seine Ausführungen wenig, dass die Bahn ab 2008 alleine € 900.000 in erste Maßnahmen investiert habe. Er beantwortete auch gleich die Fra-

ge selbst, dass man davon auf den ersten Blick kaum etwas sehe. Alleine € 550.000 kosteten die 16 neuen Zugzielanzeiger, der Rest entfalle auf Flachdachsanierungen und Fahrgastunterstände auf den Bahnsteigen. Die detaillierte Vorstellung der Maßnahmen zur barrierefreien Umgestaltung des Zugangsbereiches zu den Bahnsteigen einer unter Denkmalschutz stehenden Anlage durch Herrn Wöste stimmte dann aber auch die letzten Kritiker nachdenklich. Um nur ein Beispiel zu nennen: Selbst die alten Kacheln sowie die weißen Flächen darauf und die Bahnsteigdächer müssen in der jetzigen Form erhalten bleiben oder aufgearbeitet werden. Die Planung des Projektes ist bereits ziemlich weit gediehen, nimmt allerdings deutlich mehr Zeit in Anspruch als der Bau eines Hochhauses, so die Aussage von Herr Benninghoven, BI, der von Hause aus Statiker ist und sich das zeitraubende Prozedere in dieser Komplexität vorher auch nicht vorstellen konnte.

Höchst kann sich endlich freuen

Es wird ein schmucker, funktionaler und dennoch stilvoller Zugangsbereich zu den Bahnsteigen geben. Zum Einbau der fünf Aufzüge muss eine Seite des Aufgangsbereiches aufgeweitet und auf halber Höhe wieder verjüngt werden. Dadurch wird auch die Unterführung freundlicher und heller, weil mehr Tageslicht einfällt. Am aufgestellten Zeitplan der Genehmigungsverfahren und der damit einhergehenden Finanzierungsvereinbarungen lässt sich kaum etwas straffen. Auch der Ablaufplan der Baumaßnahme selbst ist mit eineinhalb Jahren extrem knapp kalkuliert (fünf Monate je Bahnsteig!). Die Bahn ist jedoch optimistisch diesen einhalten zu können, sofern keine unvorhersehbaren Er-

eignisse eintreten. Leider existieren nämlich keine Pläne mehr über im Verborgenen verlegte Versorgungsleitungen.



In der Haupthalle war früher rechts oben ein Gemälde der Farbwerke Höchst zu sehen. Den grauen Fleck soll eine Höchster Künstlerin verschönern.

Auch die Stadt Frankfurt hatte ihre Hausaufgaben für alle überraschend schnell erledigt und legte den abgespeckten Entwurf für den neuen Busbahnhof mit jetzt nur noch zehn Sägezahnbussteigen vor. Ob dieser den Anforderungen gerecht werden kann, sei dahin gestellt. Die Bahn bestand jedoch darauf, ihr Gelände entlang dem Bahndamm in voller Breite an einen Investor zu veräußern, der darauf eine Ladenzeile und Wohnungen errichten möchte. Die Einnahmen will sie in die dringend erforderliche Sanierung des Empfangsgebäudes stecken. Der Erpressungsversuch der Bahn ist voll aufgegangen.

Die Plätze zu beiden Seiten der Unterführung werden im Eingangsbereich optisch aufgewertet und z. T. als grüne Oase gestaltet. Dass durch das Projekt insgesamt etwa 50 Parkplätze wegfallen, mag für Bahnreisende weniger schmerzlich sein.

Bahnsteighöhe einheitlich 76 cm

Mit dem Vorhaben wird allerdings nur der Status quo zementiert. PRO

BAHN vermisst jegliche Ansätze, für zukünftige Fahrgastzuwächse gewappnet zu sein. Zumindest die Option auf eine Verlängerung der Straßenbahn in den Bahnhof Höchst mit der Möglichkeit der Fortführung in den Industriepark Höchst darf nicht verbaut werden, auch wenn diese Idee derzeit kaum eine Chance auf eine Realisierung hat. Die von PRO BAHN vorgeschlagene Verschwenkung der Gleise 10 bis 13 stößt dagegen bei der DB und dem RMV auf Interesse und wird bereits intensiv geprüft. Dies ist aber nur dann von Interesse, wenn die RTW tatsächlich gebaut werden sollte, was beim derzeitigen Planungsstand der DB offensichtlich nicht berücksichtigt ist. Diese Entscheidung für oder gegen die RTW fällt noch in diesem Jahr.

Die Bahnsteighöhe wird einheitlich 76 cm betragen. Begründet wird das damit, dass an S-Bahnsteigen weiterhin auch Doppelstockzüge halten müssen. Damit ist jedoch eine der Forderungen der BI nicht erfüllt, denn Fahrern von Elektrollstühlen bleibt die einfache Benutzung der S-Bahn in Höchst auch nach 2015 versperrt. Die DB hat Varianten mit unterschiedlicher Bahnsteighöhe geprüft, aber für nicht umsetzbar erklärt. Dem muss widersprochen werden. Die Gleise 1 bis 4 können durchaus gattungsrein nur von der S-Bahn angefahren und die Bahnsteige auf S-Bahn-Niveau angehoben werden. Die Züge des RE 20, die heute in den Gleisen 2 und 3 halten, könnten auch über die Gleise 5/6 mit 76er Bahnsteigen geleitet werden, was sogar mehr Sinn machen würde. Dazu müssten lediglich im westlichen Vorfeld des Bahnhofs die Gleise 156 und 157 mit dem Gleis 261 verbunden werden. Die hier entstehenden Zugkreuzungen entfal-

len auf der anderen Seite im östlichen Gleisfeld, was wiederum von Vorteil ist.



Das Gleisfeld wurde seinerzeit in drei Bauabschnitten angehoben. Dabei wurden unterschiedliche Kacheln als Wandverkleidung verwendet. Diese und die weiße Fläche, deren Zweck heute keiner mehr kennt, müssen erhalten bleiben.

Ggf. müsste die Rebstockstrecke ertüchtigt werden und die Bahnunterfüh-

rung in der Oeserstraße sollte baldmöglichst angegangen werden.

Forderungen erfüllt

Die Forderungen der BI Bahnhof Höchst können nach diesem Abend als durchaus erfüllt angesehen werden. Der Bahnhof wird nach glaubhafter Darstellung bis 2015 barrierefrei umgebaut und saniert. Dies ist ein großartiger Erfolg für alle Höchster Aktivisten. Auf der anderen Seite nimmt die BI von den geforderten Interimslösungen Abstand, zumindest von denen, die aus technischen oder rechtlichen Gründen kurzfristig nicht realisierbar sind. Beide Seiten sind sich jedoch einig, dass Mängel, die die Sicherheit der Fahrgäste gefährden könnten, bis Abschluss der Umbauarbeiten sofort beseitigt werden müssen. (*Wilfried Staub*)

Großraum Frankfurt am Main

Vereinbarung über Modernisierung der Ländchesbahn unterzeichnet

Schon lange drängen die Wiesbader Stadtteile, die an der Verbindungsbahn von der Landeshauptstadt nach Niedernhausen, liegen, auf einer Attraktivitätssteigerung der Strecke. Nach Vorstellung diverser Pläne und Zusagen im Jahr 2009, kam jetzt endlich die Mitteilung, dass die Vereinbarung zur Modernisierung der Stationen von allen Beteiligten (Landeshauptstadt, RMV und DB, Station&Service AG) unterschrieben wurde.

Die RMV-Bahnlinie 21, Kursbuchtafel 627, „Ländchesbahn“, ist eine eingleisige, nicht elektrifizierte Verbin-

dungsstrecke von Wiesbaden nach Niedernhausen mit den Unterwegsstationen Erbenheim, Igstadt und Auringen/Medenbach. Sie ist 19,6 km lang, wurde bereits 1879 eröffnet und wird seit 2004 von der Vectus Verkehrsgesellschaft mbH betrieben. Mit Einführung des Taktfahrplanes und neuen Zügen stieg die Zahl der Fahrgäste um über 20 Prozent.

Die Strecke dient hauptsächlich dem Personenverkehr. Die sehr umfangreichen Bahnanlagen in WI-Erbenheim (mehrere Umfahrgleise, Abstell- und Verladegleise mit Rampen, Anschlussgleise, Fahrdienstleiter und Stellwerk)

sind heute sämtlich zurückgebaut. Geblieben ist das Durchfahrtsgleis mit einem kaum auffindbaren Haltepunkt für den Publikumsverkehr.



Bahnhof Igstadt, Blickrichtung Erbenheim. (Foto: Walter Frey)

WI-Igstadt ist jetzt der noch einzig verbliebene Kreuzungsbahnhof für die Strecke, mit alter Sicherungstechnik: Fahrdienstleiter, Hebelstellwerk, Flügel-signale und klassischer Mechanik. Auf dem Terrain der ehemaligen Güterverladeanlagen stehen etliche Doppelhäuser. Das große Raiffeisenlagerhaus ist abgerissen, der Bahnanschluss dorthin schon lange demontiert. Der Haltepunkt Auringen/Medenbach ist aufgrund von Kriegseinwirkungen seinerzeit zurückgebaut worden und liegt unattraktiv abseits der beiden Orte.

Die Vereinbarung sieht einen Planungseinstieg für die drei Stationen, u. a. mit folgenden Vorgaben vor:

- Der Haltepunkt **WI-Erbenheim** wird neu gebaut, auf die nördliche Seite und in östlicher Richtung zur Bahnüberführung Berliner Straße hin verlegt und erhält einen behindertengerechten Zugang. Neu errichtet werden eine B+R- und eine P+R-Anlage.

- In **WI-Igstadt** besteht das Kuriosum, dass der Bahnhofszugang vom Hauptteil des Ortes abgewandt und von der Bahn abgetrennt liegt. Hier ist die Erneuerung des Hausbahnsteiges sowie der Neubau eines Außenbahnsteiges nach DB-Richtlinie des Moduls 813 mit höhengleichem Schienenüberweg vorgesehen. Eine verkehrstechnische Zuwegung von allen Seiten, speziell von der Ortsmitte, wird ins Auge gefasst.
- Für den Haltepunkt **Auringen/Medenbach** gilt Ähnliches wie für WI-Erbenheim. Ein Neubau und eine Verlegung an die Straße, die die Bahn unterquert, sind - verbunden mit einem Buszubringerverkehr - gefordert.



Vectus hält im Bf WI-Igstadt.

Es bleibt zu hoffen, dass diese seit langem notwendigen Verbesserungen der Infrastruktur auch zu einer Fahrplanausweitung führen, denn nach 20.36 Uhr (Mo-Fr) bzw. 19.36 Uhr (Sa, So) ruht derzeit der Verkehr. Pläne für eine Elektrifizierung der Ländchesbahn wurden längst aufgegeben.

PRO BAHN wird die Resultate der Vereinbarung kritisch verfolgen und in Wort und Bild kommunizieren und kommentieren. (Walter Frey)

Starkenburg**"Quo vadis Main-Neckar-Bahn?"**

Bericht zu einer Veranstaltung in Zwingenberg

Am 3.2.2011 fand in Zwingenberg eine Vortrags- und Diskussionsveranstaltung von „Bündnis 90 Die GRÜNEN“ zum Thema „Quo vadis Main-Neckar-Bahn?“ statt. Nach Impulsvorträgen von Thomas Busch (RMV) und Michael Heilmann (VRN) diskutierten Matthias Altenhein (Geschäftsführer DADINA), Felix Weidner (Fraktionsvorsitzender von Bündnis 90/Die GRÜNEN in der DADINA-Verbandsversammlung) und Hans-Heinrich Spiess (Kreisverband Bergstraße von Bündnis 90/Die GRÜNEN/GUD Zwingenberg) unter der Moderation von Daniela Wagner (MdB) aus Darmstadt. Zunächst wurden die Probleme der Main-Neckar-Bahn von Frankfurt über Darmstadt nach Heidelberg/Mannheim angesprochen: Veralteter Wagenpark, dichter Güterverkehr, Schnittstelle zweier Bundesländer und Verkehrsverbände, Unklarheit über die Streckenführung und Realisierung der Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar.

Herr Busch und Herr Heilmann stellten ein zwischen beiden Verbänden vereinbartes künftiges Bedienungskonzept für den Nahverkehr vor: Dieses beinhaltet eine stündliche S-Bahn von Heidelberg/Mannheim über Weinheim-Heppenheim nach Bensheim, ein sog. „Rhein-Main-Neckar-Express“ von Heidelberg/Mannheim-Bensheim-Darmstadt nach Frankfurt mit Halt an allen Unterwegsbahnhöfen bei Flügelung des Zuges in Mannheim-Friedrichsfeld. Zusammen mit der S-Bahnlinie von Mannheim nach Bensheim ergibt sich auf dem Südab-

schnitt ein Halbstundentakt, der nach Aussage Herrn Heilmanns nunmehr auch am Wochenende fortbestehen soll. Einzelne Verdichterfahrten ergeben zur Hauptverkehrszeit auch nördlich von Bensheim einen Halbstundentakt. Zum Einsatz sollen moderne Doppelstocktriebwagenzüge oder entsprechende lokgeführte Züge kommen. Nach Auffassung des RMV-Vertreters sind auch wichtige Ziele des neuen Konzepts die Verbesserung des Komforts und der zur Verfügung stehenden Sitzplatzkapazitäten. Dieses Bedienungskonzept, das u. a. der Ausbau bzw. die Erhöhung von Bahnsteigen auf einigen Bahnhöfen und Haltepunkten voraussetzt, soll bis 2015 realisiert werden.

Die Regionalexpresszüge (RE) Frankfurt-Darmstadt-Bensheim-Mannheim sollen weiterhin zweistündlich verkehren. Ob diese RE künftig (ab 2015) auch täglich verkehren, blieb in der Veranstaltung unklar. Eine Verbesserung der Übergänge zum Fernverkehr in Mannheim Hbf (ICE-Knotenbahnhof) konnte hierbei wegen angeblicher Überlastung des Knotens Mannheim nicht zugesagt werden. Man werde sich jedoch für eine Optimierung dieser Anschlussbeziehungen einsetzen.

Diese Informationen wurden dann eingehend auf dem Podium diskutiert, wobei auch zahlreiche Fragen aus dem Publikum gestellt bzw. die Planungen von den Anwesenden kommentiert wurden. Lange gesprochen wurde über die Vor- und Nachteile des durchzuführenden Ausschreibungsverfahrens. Dieses soll – nach Auffassung der Aufgabenträ-

ger – durch den dadurch einsetzenden Wettbewerb mehr und im Komfort verbesserte Zugleistungen bringen. Kritisiert wurden u. a. die lange Dauer bis zur Realisierung des S-Bahnkonzepts (2004 Beschluss Rhein-Neckar-Takt für 2010) sowie die fehlenden Aussichten für eine durchgreifende Verbesserung der Anbindung des Oberzentrums Darmstadt an den Fernverkehrsknoten Mannheim für die Verkehrsbeziehung Richtung Süddeutschland und Schweiz. Außerdem wurden Tarifprobleme im Übergang zwischen RMV und VRN an der Bergstraße sowie die Erreichbarkeit der Straßenbahn in Alsbach aus Richtung Bergstraße (Zwingenberg) mit dem Busanschlussverkehr angesprochen. Kritisiert wurde auch von Teilnehmern, dass es bereits 1995 (Verbundstart RMV) zwischen Darmstadt und Bensheim ein zahlenmäßiges besseres Angebot an RB- und RE-Zügen als heute gegeben habe. Die Nachfrage nach der Berechtigung des angesichts der Lage der Strecke im Ballungsraum dürftigen Betriebskonzeptes und des wesentlich besseren Angebotes auf den Strecken Neustadt/Weinstraße nach Landau oder Bad Dürkheim blieb leider unbeantwortet. Als Detailproblem sprachen

Teilnehmer die Erreichbarkeit und die niedrige Bahnsteighöhe in Darmstadt-Eberstadt an (beides schwierig insbesondere für mobilitätsbehinderte Fahrgäste).

Insgesamt war die Stimmung im Plenum dahingehend ausgeprägt, dass das Bemühen der Verbände RMV und VRN auf eine Optimierung der Nahverkehrsbedienung anerkannt wird. Jedoch wird die lange Umsetzungsdauer kritisiert. Außerdem fehlen nach Auffassung vieler Zuhörer deutliche Perspektiven für einen optimierten und vernetzten schnellen Regionalverkehr zwischen Frankfurt und Mannheim unter Einbindung des Oberzentrums Darmstadt. Außerdem müssten auch die Zugzahlen und die Sitzplatzkapazitäten aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg und der Stadt Darmstadt nach Frankfurt Hbf erhöht werden. Allerdings müsse auch positiv bei dem Gesamtverkehrsangebot bewertet werden, dass ab Dezember 2011 die Pfungstadtbahn mit zusätzlichen Zügen Pfungstadt-Darmstadt-Eberstadt-Darmstadt Hbf in Betrieb geht und dass die Direktzüge Odenwaldbahn-Darmstadt Ost-Darmstadt Nord-Frankfurt Hbf zu einer Entlastung des Korridors Darmstadt–Frankfurt auf der Schiene beitragen. (*Gottlob Gienger*)

Starkenburg

Bahnstrecke nach Pfungstadt in Bau

Geplanter Fahrplan ist eine Katastrophe

Nach vielen Jahren der Diskussion und Zuständigkeitsfindung haben nun endlich die Bauarbeiten auf einer der kürzesten Bahnstrecken Deutschlands begonnen. Im Dezember sollen wieder Züge zwischen Darmstadt-Eberstadt und

Pfungstadt fahren. Am Bahnhof in Pfungstadt entsteht eine neue Umsteigeanlage, alle nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigten Geländeteile werden anderweitig bebaut. Der bislang nur mit Andreaskreuzen versehene Bahnüber-

gang erhält eine technische Sicherung und die Gleisanlagen werden getauscht. In Eberstadt wird ein neues Elektronisches Stellwerk errichtet, da in das bisherige Stellwerk die Strecke nach Pfungstadt nur rudimentär eingebunden war und für regelmäßigen Verkehr zuviele Zwangspunkte vorhanden sind.

Fahrgastbeirat ausgebootet

Über den Fahrplan hat sich die DADINA lange nicht geäußert. Mehrere Anfragen im Fahrgastbeirat blieben unbeantwortet oder enthielten allenfalls vage Aussagen. Erst nach dem Ende der aktuellen Sitzungsperiode erhielten die Mitglieder des Beirats den Fahrplan zugestellt, nachdem er zu diesem Zeitpunkt bereits an anderer Stelle veröffentlicht war. Obwohl gemäß Satzung der Fahrgastbeirat bei der Gestaltung der Fahrpläne beteiligt werden sollte, wurde er so wieder einmal – und auch nicht zum ersten Mal – kaltgestellt. Reaktionen auf den Fahrplan sind nicht mehr möglich; der neue Fahrgastbeirat konstituiert sich erst im Juni wieder neu. Und das, obwohl die Fahrplandaten gemäß "Eigenschaften" der PDF-Datei bereits am 9.7.2010 erstellt waren. Der Fahrgastbeirat hätte somit problemlos in seinen beiden Sitzungen zwischen den Sommerferien und dem Jahreswechsel 2010 informiert und beteiligt werden können. Ein klarer Beweis, daß die DADINA absichtlich die Information und Beteiligung des Fahrgastbeirats verschleppt hat.

Katastrophenfahrplan

Der für die Pfungstadtbahn vorgelegte Fahrplanentwurf zeigt, daß der Landkreis alles kann, außer sinnvolle

Schienenverkehre zu organisieren. Fast wie zu erwarten war, ist der Fahrplan das Papier nicht wert, auf dem er gedruckt ist und er wird letztlich zu einem grandiosen Fehlstart der neuen Zugverbindung führen. PRO BAHN möchte sicher nicht hinterher als Besserwisser dastehen, der lauthals "das haben wir schon immer gewußt" von sich gibt, mangels Beteiligungsmöglichkeiten konnten allerdings auch die größten Schnitzer nicht im Vorfeld von uns begutachtet und vermieden werden.

Über die Fahrzeiten kann man geteilter Meinung sein. Fakt ist, daß die Main-Neckar-Bahn stark belastet ist und für die Pfungstadtbahn daher nur die wenigen freien Resttrassen übrig bleiben. Ob eine Verbindung von Pfungstadt zum Merck, die in Darmstadt Hbf um die 20 Minuten herumsteht, jedoch sinnvoll ist, kann man unabhängig von den gegebenen Zwängen nur mit einem großen Fragezeichen versehen. Gegenüber der bisherigen Bus-/Straßenbahnverbindung ist trotz des Aufenthalts die neue Zugverbindung schneller, neue Fahrgäste aus dem Autofahrerkreis wird man damit aber nicht rekrutieren können. Es wird hier in den kommenden Jahren eine große Aufgabe sein, bessere Trassen zu finden, insbesondere, wenn dann doch einmal irgendwann die Schnellfahrstrecke gebaut sein wird.

Das eigentliche Problem stellen die Bedienungszeiten und Takte dar. Die Fahrgäste werden wochenends mit einem Zwei-Stunden-Takt abgespeist. Nur zum Vergleich, falls Sie als Leser derzeit nicht wissen, in welcher Region wir uns befinden: Die Bevölkerungsdichte im Landkreis Darmstadt-Dieburg hat etwas mehr als 400 Einwohner je km². Das ist mehr als das fünffache als der Durchschnitt von Mecklenburg-Vorpommern.

Und dort ist ein Zweistundentakt Standard auf nahezu allen Regionalbahnstrecken. So sollte man denn erwarten können, daß in einer Metropolregion die Züge etwas häufiger verkehren, aber weit gefehlt.

Der erste Zug fährt in Darmstadt Mo-Fr um 5.25 Uhr ab, ab 7.41 ist im Prinzip ein Stundentakt bis 21.41 vorgesehen, an Samstagen besteht ein Zweistundentakt von 7.41 bis 21.41 und an Sonntagen von 9.41 bis 21.41. In der Gegenrichtung fahren die Züge entsprechend später ab Pfungstadt ab, Taktminute ist in der Regel .05. Wie so üblich stellt sich Frage, wer mit diesem Angebot hinter dem Ofen hervorgehockt werden soll. Selbst für einen Theater- oder Kinobesuch am Abend ist die Zugverbindung absolut unbrauchbar, weil die Bedienung viel zu früh endet. Danach bleibt allenfalls die viel zu langsame Umsteigeverbindung mit den lokalen Verkehrsmitteln. Diese wäre noch halbwegs erträglich, würde nicht regelmäßig die Buslinie P am Eberstädter Bahnhof den Zugfahrgästen vor der Nase wegfahren: Ankunft aus Richtung Darmstadt/Frankfurt jeweils zur Minute 37 im Eberstädter Bahnhof, exakt zur gleichen Minute fährt unten unerreichbar die Buslinie ab: Wartezeit auf den nächsten Bus: 30 Minuten.

Wie man es richtig macht, zeigt wieder einmal die AVG im Raum Karlsruhe. Die Bahnstrecken nach Menzingen und Odenheim, einst im romantischen Nebenbahnschlaf der SWEG vor sich hindümpelnd, wurden nach der Übernahme in das Stadtbahnsystem auf Vordermann gebracht und dank "ordentlicher" Betriebszeiten für alle Nutzergruppen attraktiv: Bis Mitternacht Stundentakt, danach eine weitere Fahrt um 1.14 Uhr und

das täglich. An Wochenenden gibt es eine weitere Spätfahrt um 2.14 Uhr. Auch hier zum Vergleich: Menzingen hat 2000 Einwohner, Pfungstadt 24.000. So läßt sich nur sarkastisch feststellen, daß für zehnmal mehr Einwohner ein zehnmal schlechterer Fahrplan wohl ausreichend ist.

Das Argument, daß nur die Züge der Odenwaldbahn, die nach Darmstadt fahren, nach Pfungstadt weiterfahren können, zieht hier keinesfalls. Hätte der Kreis ein wirkliches Interesse an der Bahnverbindung, wäre es ihm und dem RMV ein leichtes gewesen, auch Abendverbindungen auf der Strecke zu bestellen. Es gibt keinen Zwang, nur die Züge zu fahren, die rein zufällig aus dem Odenwald kommen. Der beauftragte Betreiber VIAS hat gerade im Abendverkehr genügend Material frei für weitere Zugfahrten, denn anders als im Berufsverkehr besteht abends kein Wagenmangel.

Fazit: Wieder einmal hat der Landkreis Darmstadt-Dieburg gezeigt, daß er keinerlei Interesse am Schienenverkehr hat und wenn, dann Angebote nur halbherzig eingeführt werden. So ist es dann auch nicht verwunderlich, wenn ein Vertreter der Busfirma Winzenhöler im Fahrgastbeirat im Brustton der Überzeugung die Kosten für die Reaktivierung in Frage stellt und die Behauptung aufstellt, daß man den Verkehr mit vier Gelenkbussen über die Autobahn besser und günstiger abwickeln könne. Von den Unwägbarkeiten des Busfahrplans auf einer staubelasteten Autobahn und dem mangelnden Komfort der Gummibahn abgesehen, mag man angesichts des geplanten Zugfahrplans dem Busbetreiber fast recht geben. (hk)

Rhein-Neckar

Auf Jahre keine Verbesserungen in Sicht

Bedrohungen für den Personenverkehr auf der Main-Neckar-Bahn

Stillstand auf der Main-Neckar-Bahn Frankfurt–Heidelberg: Die S-Bahn-Ausschreibungen und -Planungen verzögern sich, der Druck auf den Nahverkehr durch beantragte und genehmigte Güterverkehre nimmt zu, die angedachte Neubaustrecke Rhein-Main – Rhein-Neckar wird in den nächsten zehn Jahren nicht kommen. Also keine guten Nachrichten für die Anwohner an der hessischen und badischen Bergstraße.

Beginnen wir mit dem Stand der S-Bahn-Planungen auf der Main-Neckar-Bahn. Hierfür müssen die vier klassischen Planungsstufen/Leistungsphasen Grundlagenermittlung, Vorplanung, Entwurfsplanung und Genehmigungsplanung durchlaufen werden. Danach kann ein Bau- und Finanzierungs-Vertrag abgeschlossen werden. Schließlich kann gebaut werden.

Um zu ermesen, wie dramatisch die Verzögerungen derzeit sind, muss man nur einmal die Zeitplanung vom März 2007 mit der heutigen Ist-Situation vergleichen. Damals war vorgesehen, die Entwurfs- und Genehmigungs-Planung in den Jahren 2007 und 2008 durchzuführen und bis Juni 2009 den Bau- und Finanzierungs-Vertrag zu unterzeichnen. Heute ist noch nicht einmal die Vorplanung komplett abgeschlossen und man wäre sicher froh, wenn Mitte 2012 ein ausverhandelter Bau-/Finanzierungs-Vertrag zwischen den Ländern, Landkreisen, kreisfreien Städten und den Infrastruktur-Unternehmen der DB unterzeichnet werden könnte.

Nun muss aber zumindest das S-Bahn-Netz der 1. Stufe, welches im Dezember

2003 von DB Regio als Verkehrsunternehmen in Betrieb genommen wurde, zum Dezember 2015 nach zwölf Jahren Vertragslaufzeit wieder ausgeschrieben werden. Sinnvollerweise soll dabei gleich eine Komplett-Ausschreibung einschließlich der inzwischen bereits ausgebauten Strecken wie z. B. der Elsenzalbahn (Heidelberg–Meckesheim–Eppingen) und der Schwarzbachtalbahn (Meckesheim–Aglasterhausen) und der noch auszubauenden Strecken wie z. B. der Main-Neckar-Bahn erfolgen. Diese Ausschreibung sollte zunächst Anfang 2010 stattfinden. Dann wurde am 23.12.2009 eine europaweite Vorabinformation veröffentlicht, dass die Ausschreibung für die S-Bahn Rhein-Neckar im Januar 2011 erfolgen solle. Inzwischen wäre der Geschäftsführer des VRN, Werner Schreiner, angesichts des Planungs-Rückstandes sicherlich froh, wenn wenigstens im zweiten Halbjahr 2011 die Ausschreibung endlich erfolgen könnte. Schreiner hat von den drei betroffenen Bundesländern den Auftrag zur organisatorischen Durchführung bekommen.

Wie sieht nun das angedachte Betriebs-Konzept für die Main-Neckar-Bahn aus? Während in der VRN-Broschüre „Rhein-Neckar-Takt 2020“ vom Sommer 2009 noch von einem künftig stündlichen RE-Takt auf der Main-Neckar-Bahn gesprochen wird, muss jetzt notgedrungen wieder zurückgerudert werden. Auf der Podiumsdiskussion in Zwingenberg (siehe Bericht weiter oben) stellten die Angebotsplaner die künftigen Pläne für die

Main-Neckar-Bahn vor. Dabei war nur noch vom Lückenschluss im 2-Stunden-Takt des RE die Rede.



Bf Heppenheim. (Foto: Armin Kübelbeck)

Das Problem ist – neben der Finanzierung – der zunehmende Güterverkehr auf der Main-Neckar-Bahn. Für den künftigen S-Bahn-Verkehr hat man sich schon 2009 einen Kompromiss einfallen lassen. Da der RMV (wie PRO BAHN) schon immer die Kapazitäts-Probleme auf der Main-Neckar-Bahn gesehen hat, der VRN im südlichen Abschnitt jedoch keine Kapazitäts-Ausweitungen wollte, hat man sich auf folgende Lösung geeinigt:

Es soll eine stündliche S-Bahn-Linie Bensheim–Weinheim–Mannheim/Heidelberg geben, die in Friedrichsfeld geflügelt und von Mannheim aus über die Riedbahn nach Norden weitergeführt wird. Zusätzlich soll es einen „Rhein-Main-Neckar-Express“ geben. Dahinter verbirgt sich der frühere SE (Stadtexpress) Frankfurt-Heidelberg, der heute unter der Bezeichnung RB (Regionalbahn) fährt und zwischen Frankfurt und Darmstadt nur in Langen hält, südlich davon jedoch an allen Haltepunkten. Er soll künftig (wieder) nach Mannheim fahren und von dort auf der Riedbahn über Biblis nach Frankfurt zurück. Er soll ebenfalls stündlich fahren und damit im Zusammenspiel mit der S-Bahn

zumindest im Abschnitt südlich von Bensheim einen Halbstunden-Takt herstellen. Dieser „Rhein-Main-Neckar-Express“ soll künftig statt 500-600 etwa 600-800 Sitzplätze anbieten. Bei der entsprechenden Ausschreibung dürfte aufgrund der geforderten Sitzplatz-Anzahl bei beschränkter (Bahnsteig-)Länge voraussichtlich ein Anbieter mit Elektro-Doppelstock-Triebwagen zum Zuge kommen. PRO BAHN Rhein-Neckar begrüßt diese Idee ausdrücklich, findet allerdings die Wortwahl „Rhein-Main-Neckar-Express“ problematisch, da wegen der Fahrzeit und der Halte falsche Erwartungen geweckt werden.



S-Bahn Rhein-Neckar im Endbahnhof Aglasterhausen auf der im Juni 2010 neu eröffneten Strecke von Meckesheim. Diese Strecke sollte sinnvoll mit den geplanten S-Bahn-Zügen auf der Main-Neckar-Bahn verbunden werden. (Foto: wb)

Zur verkehrlichen Auslastung auf der Main-Neckar-Bahn: Während 2002 nach den DB-Unterlagen für das Raumordnungs-Verfahren der geplanten Neubaus Strecke Rhein-Main – Rhein-Neckar zum Beispiel zwischen Mannheim-Friedrichsfeld und Bensheim 66 Güterzüge Richtung Süden und 72 Güterzüge Richtung Norden werktäglich fahren, waren es 2010 schon 99 Güterzüge Richtung Nor-

den und 104 Güterzüge Richtung Süden, wie der „Bedarfsplan Schienenwege“ ausweist. Der Rückgang der Güterverkehre durch die Wirtschaftskrise 2009 ist vorbei und die Nachfrage nach Güter-Trassen auf der Main-Neckar-Bahn steigt wieder. Die Vergabe von Netz-Trassen erfolgt dabei nach der sog. Eisenbahn-Infrastruktur-Benutzungs-Verordnung (EIBV), welche in § 9 vorgibt, dass im Konfliktfall Trassen nach folgenden Prioritäten vergeben werden sollen: Zunächst vertaktete Verkehre, dann grenzüberschreitende Verkehre, dann Güterverkehr, dann der Rest. Ein täglicher Güterzug Mailand-Frankfurt oder Rotterdam–Karlsruhe hat daher immer erste Priorität bei der Trassenvergabe. Im Gegensatz zu den Soll-Bestimmungen der EIBV mit verschiedenen Ausnahmeregelungen will die EU seit einiger Zeit generell europaweit eine bevorzugte Trassenvergabe an internationale Güterzüge verbindlich vorschreiben. Da zumindest in den nächsten zehn Jahren noch keine Entlastung durch eine Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar kommen wird,

braut sich hier eine gefährliche Bedrohung des Personenverkehrs-Angebotes auf der Main-Neckar-Bahn zusammen. Schon in der Vergangenheit konnten Nahverkehrstrassen mindestens einmal nur durch den Abschluss eines mehrjährigen Rahmenvertrages gesichert werden.

Die Main-Neckar-Bahn hat (abgesehen vom Abschnitt Heidelberg–Mannheim–Schifferstadt) schon seit Jahren das höchste Nahverkehrs-Fahrgastaufkommen im gesamten Rhein-Neckar-Raum. Ihr Potential, das sich aus der großen Bevölkerungsdichte entlang der Strecke und aus der zentralen Lage der Hauptbahnhöfe in Weinheim, Heppenheim, Bensheim, Darmstadt, Langen und Frankfurt ergibt, wird dabei vor allem im südlichen Teil nach Ansicht von PRO BAHN bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Deshalb wird es auf der Main-Neckar-Bahn für viele weitere Jahre wohl keine Verbesserungen im Fahrplan-Angebot bekommen, sondern das heutige Angebot von Jahr zu Jahr mehr in seinem Umfang bedroht. *(Michael Löwe)*

Rhein-Neckar

Geplante Kürzungen im Heidelberger ÖPNV-Angebot

Kurzfristig und nicht strategisch konzipiert - Kommentar

Seit einigen Monaten sind in Heidelberg sog. „Liniennetz-Optimierungen“ in der Diskussion. Aufgeschreckt durch vermutlich auf etwa 30 Mio EUR anwachsende jährliche Defizite im ÖPNV hat die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) im Auftrag der Stadt Heidelberg bei der Karlsruher Transport Technologie Consult

GmbH (TTK) ein Gutachten zur ÖPNV-Situation mit Optimierungs-Vorschlägen in Auftrag gegeben (s. a. FGZ Nr. 84).

Nun kann man festhalten, dass das Fahrplan-Angebot je Einwohner in Heidelberg höher als in Mannheim oder Ludwigshafen ist und die Einnahmen je Nutzwagen-Kilometer geringer. Statt jedoch zu

hinterfragen, warum das so ist und ausgehend von der historischen Entwicklung eine mittel- bis langfristige Strategie für die Zukunft zu präsentieren, werden in dem Gutachten, welches die RNV unhinterfragt am 24.11.2010 im Heidelberger Rathaus vorstellte, kurzfristige Veränderungen in der Linienführung und Angebotsreduzierungen vorgeschlagen.

Wenn bei dem Gutachten herauskommt, dass mit einer Kürzung des Fahrtenangebotes um rund 15% nur 2 Mio EUR eingespart werden können, muss man doch stutzig werden. Bei einem jährlichen Defizit von künftig etwa 30 Mio EUR (für 2010 geplant: 24 Mio EUR) und Einnahmen von 30 Mio EUR in 2008 (für 2009 nur schwer vergleichbar, da ab 1.10. die RNV die Leistungen in Heidelberg anstelle der HSB erbracht hat) kommt man auf Ausgaben von rund 60 Mio EUR. Wenn man nun mit 15% Leistungseinsparung nur rund 3,3% der Kosten einsparen kann, weniger als ein Viertel der Leistungseinsparungen also Kosten einspart, sieht man doch sofort, dass dies die falsche Stelle zum Sparen ist. Die Wahrscheinlichkeit ist hoch, dass allein schon der Fahrgast-Einnahmeverlust und erst recht der Image-Verlust höher ist als die beim Angebot gesparten Ausgaben!

Die Vorschläge von TTK/RNV sind inhaltlich durchaus detailliert (und die eine oder andere Maßnahme ist sinnvoll, um Überangebot und Parallelverkehre zu reduzieren), aber wenn es um die Reduzierung von Kosten geht, ist dies ganz offensichtlich der falsche Ansatzpunkt! Für PRO BAHN nicht nachvollziehbar ist im übrigen, dass die Kürzungen überproportional im Straßenbahnbereich stattfinden sollen, obwohl bei vorhandenen Fahrzeugen der Kostendeckungsgrad im Straßenbahnverkehr höher als im Busverkehr ist.

Der Vorschlag, 10 Jahre alte Bahnen zu verkaufen, um Abschreibungen zu reduzieren, ist schließlich wohl eher von Panik getrieben als im Interesse eines sinnvollen ÖPNV-Angebotes.



Bismarckplatz Heidelberg. (Foto: wb)

Warum ist es in Heidelberg nicht möglich, analog zu dem Mannheimer Konzept „MVG 2000“ ein strategisches Konzept zu entwickeln, welches über Infrastruktur-Maßnahmen, andere Fahrzeuge, Linien-Umstrukturierungen, Angebotsveränderungen, ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen, etc. versucht, mittel- bis langfristig einen höheren Kostendeckungsgrad zu erreichen? Für das zunehmende Defizit dürften in nicht unerheblichem Maße höhere Abschreibungen für die in den letzten Jahren gekauften Straßenbahnen und durchgeführten Gleiserneuerungen verantwortlich sein. Außerdem läßt das kleine Straßenbahn-Netz in Verbindung mit fehlenden Verbindungskurven eine flexiblere Linienplanung auf der Schiene nicht zu.

Nicht zuletzt bleibt eine Reihe von Fragen:

Warum haben die Stadtwerke Heidelberg z. B. nur eine 62,7%-Beteiligung an der HSB und keine 100%-Beteiligung (den Rest hält die Stadt HD direkt)? Damit ist natürlich nur 62,7% Verlustaus-

gleich und Ersparnis Gewerbe- und Körperschaftssteuer möglich.

Was ist mit den angeblichen RNV-Synergie-Effekten, die allein für Heidelberg mehrere Mio betragen sollen - und laut RNV schon in erheblichem Umfang erreicht wurden?

Warum gibt es keinen Versuch, statt Ausgaben zu senken, die Einnahmen zu erhöhen, also mehr Fahrgäste zu gewinnen?

Liegt nicht ein wesentlicher Teil des Problems einfach darin, dass Heidelberg ein schlechteres Verhältnis von Straßenbahn- zu Bus-Netz hat als Ludwigshafen und Mannheim? Die Städte mit noch weniger oder gar keinem Straßenbahn-Netz (Potsdam, Paderborn, Ulm) schneiden im TTK-Vergleich ja noch deutlich schlechter als Heidelberg bei den Einnahmen je Fahrgast ab. (*wb*)

Rhein-Neckar

Kein direkter Konsens

Scharfe Debatte um die Neubaustrecke in Mannheim

Der „Diskussions-Zug“ zur Anbindung Mannheims an die Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar hat wieder Fahrt aufgenommen. Mehrere Gremien, darunter der Gemeinderat der „Quadratstadt“, beschäftigten sich in den ersten Wochen 2011 mit dem geplanten Bahnprojekt.

Einen Anstoß gab Mannheims Oberbürgermeister Peter Kurz gleich in den ersten Tagen des neuen Jahres. Auf seinem Neujahrsempfang verkündete das Stadtoberhaupt, er habe klare Hinweise, dass sich das Bundesverkehrsministerium nicht an den Beschluss des Bundestages halten wolle und darüber nachdenke, die geplante ICE-Neubaustrecke doch an Mannheim vorbei mit einem sogenannten „Bypass“ bauen zu lassen. Kurz berief sich dabei auf einen Brief aus Berlin.

Die Antwort aus dem Bundesverkehrsministerium kam prompt. „Für uns hat sich nichts geändert,“ sagte ein Sprecher der Behörde. „Der aktuelle Bedarfsplan lässt keinen Bypass an Mannheim vorbei zu.“ Diesen Beschluss könne nur der Bundestag selbst ändern.

Freilich werden angesichts der knappen Investitionsmittel für den Schienenverkehr viele Neu- und Ausbauprojekte derzeit überprüft, darunter auch die Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar, zumal diese zuletzt nur eine sehr schlechte volkswirtschaftliche Nutzenbewertung mit dem Faktor 1,2 erhalten hat. Ein vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebenes, 800 Seiten starkes Gutachten „Bedarfsplan Schiene“ vom November 2010 wies außerdem darauf hin, dass auch nach dem Bau der Neubaustrecke mit einer Direkteinbindung des Mannheimer Hbf noch Engpässe bestehen blieben, die auch mit einem Bypass an Mannheim vorbei gelöst werden könnten.

Die Stadtspitze Mannheims ging deshalb sofort in Alarmstellung. Schließlich gab es vor zehn Jahren schon einmal eine erbitterte Diskussion zum Mannheimer Bypass. Ausgelöst wurde die heftige Debatte vom damaligen DB-Vorstand Hartmut Mehdorn, der die Umgehungsstrecke und die Vorbeifahrt des Hochgeschwindigkeitsverkehrs an Mannheim und der

Rhein-Neckar-Region damit begründete, „dass man nicht an jeder Milchkanne“ halten könne.

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zur Neubaustrecke wurde jedoch eindeutig festgestellt, dass eine Umfahrung Mannheims raumunverträglich sei. Daraufhin wurde auch in einer Fußnote im Bundesverkehrswegeplan festgehalten, dass der Bypass nicht möglich sei. Doch nun wird alles wieder auf „Null“ gestellt. Zumal das ROV für die Neubaustrecke neu aufgerollt werden muss.

Gleichzeitig einigten sich die politischen Vertreter im „Regionalforum ICE-Knoten Rhein-Neckar“ darauf, der DB eine sogenannte „Konsenstrasse“ für den Verlauf der Neubaustrecke vorzuschlagen. Diese sieht eine weitgehende Bündelung der mit den Autobahnen A67 und A6 bis zur Einfädelung im Norden Mannheims vor. Eine solche Strecke, die auch bereits im Rahmen des alten Raumordnungsverfahrens untersucht wurde, hätte freilich zur Folge, dass die Neubaustrecke in einer scharfen S-Kurve nördlich des Viernheimer Dreieckes zunächst nach Westen geleitet werden müsste, um dann gleich wieder nach Süden umzuschwenken. Für diese Trassenführung auf engstem Raum müsste die Geschwindigkeit der ICE-Züge stark reduziert werden, was die Fahrzeit verlängert. Dies und die Streckenführung würden einem Bypass Vorschub leisten.

Das Mannheimer Umweltzentrum (ein Zusammenschluss von Umwelt- und Verkehrsverbänden, dem auch PRO BAHN Rhein-Neckar) angehört, schlug nun Ende Januar eine neue, alte Streckenvariante vor. Die Trasse der Neubaustrecke soll demnach bereits bei Einhausen/Lorsch die Parallellage zur A67 verlassen und an Neuschloss und Lam-

pertheim vorbei nördlich des Mannheimer Stadtteils Blumenau in die Altstrecke der Riedbahn münden, um in den Mannheimer Hauptbahnhof geführt zu werden.

Diese Variante favorisieren auch Bahnvertreter wie Paul Gerhard, Projektleiter der Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim, zumal sie die kürzeste Variante ist. Die „Konsens-Trasse“ dagegen sei schon deshalb unrealistisch, weil sie im Viernheimer Wald eine von der EU unter Schutz gestelltes sogenanntes FFH-Gebiet (Flora, Fauna, Habitat) durchschneiden würde, sagte Matthias Mähliß, bei der DB Projektbau für Umweltplanung zuständig.

Die Mannheimer Stadtspitze und die Mehrheit der Gemeinderatsfraktionen stecken nun in einem Dilemma. Sie favorisiert einerseits eine Trasse, die zwar den Konsens der Region gefunden hat, aber verkehrlich nicht optimal ist. Außerdem fördert sie so indirekt den gleichzeitigen oder nachträglichen Bau eines Bypasses an Mannheim vorbei, weil sie nicht die optimale Streckenführung verwirklicht und eine Umfahrungsstrecke mit dieser Variante relativ einfach gebaut werden könnte, wenn er politisch plötzlich gewollt wird.

SPD/Grüne sprachen sich mit der Zustimmung für die „Konsens-Trasse“ auch gegen eigene Beschlüsse von 2007 aus. Damals war die Mannheim-Direkt-Trasse bereits vom früheren Mannheimer SPD-Bundestagsabgeordneten Lothar Mark in die Diskussion eingebracht worden – auch, um den Bypass zu verhindern. SPD und Grüne im Mannheimer Gemeinderat hatten sich damals für die heutige „Mannheim-Direkt-Trasse“ ausgesprochen.

In der Mannheimer Gemeinderatssitzung am 15.2.2011 versuchten nun SPD und Grüne zurückzurudern, indem sie

keinen konkreten Trassenvorschlag nördlich von Mannheim mehr machten und nicht mehr von einer Konsens-Trasse sprachen, sondern nur noch von einem Konsens-Korridor. Danach wäre eine Streckenführung oder Kombination zwischen beiden Varianten möglich.

Derzeit freilich steht die gesamte Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar auf dem Prüfstand. Noch ist ungewiss, ob sie in absehbarer Zeit überhaupt kommen wird. Zumal sie weniger der Hochgeschwindigkeit dient, als vielmehr zusätzlichen Kapazitäten. Die bestehenden Strecken Frankfurt–Biblis–Mann-

heim (Riedbahn) und Frankfurt–Darmstadt–Heidelberg/Mannheim (Main-Neckar-Bahn) sind derzeit stark frequentiert. Die Main-Neckar-Bahn vor allem auch im Güterverkehr. Deshalb rückt bei der Überarbeitung der Neubaustrecken-Pläne jetzt auch die Güterzugtauglichkeit der neuen Schienenstränge immer mehr ins Blickfeld der Planer. Bei der Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar ist jetzt (fast) wieder alles auf „Null“ gestellt. 2011 wird bei diesem Schienen-Infrastrukturprojekt wahrscheinlich das Jahr der Entscheidungen werden. (wb)

Rhein-Neckar

Bypass und kein Ende

Vorbeifahren ist keine Lösung – Wolfgang Brauer kommentiert

Die Idee des sogenannten „Mannheimer Bypasses“ kam vor etwa zehn Jahren durch den damaligen DB-Vorstand Hartmut Mehdorn auf. Er schlug vor, zusätzlich zur bereits seit Längerem geplanten Neubaustrecke „Rhein-Main/Rhein-Neckar“, die eigentlich direkt von Frankfurt nach Mannheim führen sollte, eine Umfahrung der zweitgrößten Stadt Baden-Württembergs vorzusehen. Sie sollte nordöstlich von Mannheim von der Neubaustrecke abzweigen und südöstlich der Stadt direkt in die bereits bestehende Neubaustrecke Mannheim – Stuttgart einschwenken.

Die ersten Ankündigungen zu dieser zusätzlichen Trassenführung lösten in der Region und besonders in Mannheim sofort scharfe Proteste aus, denn eine solche Trassenführung hätte natürlich zur Folge, dass der schnelle Fernverkehr mit

Halt in der Region Rhein-Neckar nach Eröffnung der Neubaustrecke erheblich reduziert würde. Erst recht, wenn die nördliche Anbindung Mannheims nur noch mit einer scharfen, geschwindigkeitsreduzierenden S-Kurve oder, wie in einigen Publikationen vorgeschlagen, sogar lediglich mit einer Stichstrecke (also Ein- und Ausfahrt des schnellen Fernverkehrs von und nach Mannheim nur noch von und nach Osten auf die Neubaustrecke) erfolgen würde.

Diese Absicht wurde zwar von Ex-Bahn-Chef Mehdorn sofort dementiert. Er verriet sich aber dann doch mit diesem Satz zur ICE-Anbindung Mannheims und der Rhein-Neckar-Region: „Ein ICE könne ja nicht an jeder Milchkanne halten.“

Nun ist die Rhein-Neckar-Region allerdings kein „Kuhdorf“, sondern der siebtgrößte Ballungsraum in Deutschland.

Und es geht dabei auch nicht um die Anbindung einer einzigen, mittleren Großstadt, sondern um die Anbindung des Städtetkonglomerats Mannheim – Ludwigshafen – Heidelberg. Diese drei Großstädte grenzen unmittelbar aneinander und sind auch im ÖPNV direkt verknüpft. So ist der Mannheimer Hauptbahnhof mit Stadtbahnen direkt von Heidelberg und Ludwigshafen erreichbar. Zählt man die Einwohner dieser drei Städte zusammen, so liegt die Zahl zwischen den Einwohnerzahlen von Frankfurt und Stuttgart. Abgesehen davon gehört der die Städte umschließende Rhein-Neckar-Kreis zu den einwohnerstärksten Landkreisen in Deutschland. Der Einzugsbereich des ICE-Bahnhofs Mannheim reicht westlich weit über die Pfalz hinaus bis nach Saarbrücken. Hinzu kommt: Bislang ist Mannheim der umsteigestärkste ICE-Bahnhof im Südwesten Deutschlands. Der heutige ICE-Knoten würde wohl bei einer Realisierung des Bypasses aufgegeben werden (müssen).

Auch vor diesem Hintergrund hat das Regierungspräsidium in Karlsruhe den schätzungsweise eine Milliarde Euro zusätzlich kostenden Bypass als raumunverträglich festgestellt. Denn was nützt eine Neubaustrecke einer Region, wenn die meisten Züge dort in Zukunft nur noch durchfahren und gar nicht mehr halten? Die eigentlich schon längst abgeschlossene Diskussion wird aber nun wieder neu eröffnet, weil es ein neues Raumordnungsverfahren zur Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar geben soll.

Der PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar ist deshalb seit über zehn Jahren gegen den geplanten Bypass Mannheims – so wie fast alle politischen Gremien in der Region. Ebenso gab es bisher eindeutige Erklärungen der Lan-

desregierung von Baden-Württemberg gegen den Bypass. Zusätzlich setzen wir uns auch noch für eine Anbindung Heidelbergs an die Neubaustrecke ein. Uns als Regionalverband ist natürlich auch klar, dass diese Streckenführung nicht unproblematisch ist.

Dies sind die Argumente der Region, denen bislang nur fadenscheinige Argumente der Bypass-Befürworter entgegenstehen, die diese Strecke mit vermeintlich wunderbringenden „Sprinter-Zügen“ befahren wollen.

Nur: Plausible Konzepte dazu habe ich bislang noch nirgends gelesen. Wie soll so ein „Sprinter“-Zug eigentlich fahren. Nonstop Hamburg-Basel? Denn warum nur Mannheim umfahren? In Hannover, Kassel, Frankfurt, Karlsruhe und Freiburg könnte man doch sowieso durchfahren und dadurch Fahrzeit gewinnen. Von Göttingen, Fulda, Baden-Baden und Offenburg will ich gar nicht reden. Und wenn ich nach Westerland oder Fehmarn in den Urlaub fahre, will ich eigentlich auch nicht in Hamburg halten. Also dann auch nach den „Sprinter“-Konzepten an Hamburg vorbei?

Nur: Wir sind hier nicht in Frankreich, wo ein Punkt-zu-Punkt-Verkehr mit Hauptziel Paris Sinn macht. Die Reisenden-Relationen sind bei uns anders und komplizierter, es gibt ganz viele, sich überlagernde Punkt-zu-Punkt-Verkehre, die erst die Verkehrsmenge generieren. So zum Beispiel im Ruhrgebiet, wo IC/ICE-Züge alle 10 bis 15 Minuten halten. Auch da wäre bei Durchfahrt doch ein enormes Zeiteinsparpotenzial? Warum werden nicht auch ICE-Halte in Duisburg, Bochum oder Hamm von den „Sprinter“-Enthusiasten auf den Prüfstand gestellt? Warum nur Mannheim?

Nun mögen die Kritiker sagen: Es sollen ja nur einzelne "Sprinter"-Züge sein. Aber lohnt es sich, dafür so viel Geld auszugeben und Risiken (wie in Mannheim) einzugehen? Auch heute schon gibt es ICE-Sprinter-Züge. Sie spielen nur eine untergeordnete Rolle und werden von der DB teilweise gar nicht mehr beworben. Und wenn wir ehrlich sind, müssen wir doch zugeben, dass bei den meisten dieser wenigen Sprinter-Züge gar nicht die Fahrzeit das Attraktive ist, sondern nur die Fahrplanlage. Also bisher sind die „Sprinter“-Züge absolut kein Erfolgsrezept.

Ansonsten erinnere ich an das kläglich gescheiterte „Sprinter“-Konzept des „Metropolitans“. Diese Züge fuhren von 1999 bis 2004 von Köln nach Hamburg und retour und hielten nur noch in Düsseldorf und Essen. Hiervon redet heute

bei der DB keiner mehr, denn die Schnellzüge waren wirtschaftlich ein riesengroßes Desaster. Es fehlten die Fahrgäste. Auch das macht mich sehr nachdenklich und kritisch gegenüber „Sprinter“-Befürwortern, die darin das Non-Plus-Ultra des zukünftigen Fernverkehrs in Deutschland sehen.

Ich warne auch davor, seitens PRO BAHN allzu forsch mit Forderungen nach Reduzierung der Fernverkehrshalte gegenüber dem heutigen Stand an die Öffentlichkeit zu gehen und zu behaupten, wenn die Stadt Y nur noch einmal pro Stunde angefahren würde und die Stadt X alle zwei Stunden, wäre das völlig ausreichend. Auch solche Forderungen sind ja im Zusammenhang mit dem Bypass schon erhoben worden. Damit machen wir uns keine Freunde. (*Wolfgang Brauer*)

Wiesbaden/Rheingau-Taunus

Internationaler Bahnlärm-Kongress

Nachdem in der FGZ 84 auf Seite 29 zunächst nur allgemein die thematische Struktur des Bopparder Bahnlärm-Kongresses beschrieben wurde, geht es in diesem Beitrag um eine inhaltlich ausführlichere Darstellung von jeweils einem Vortrag. Der Anfang wird gemacht mit Referent **Dr. Peter Ettler** von der „Schweizerische Liga gegen den Lärm (SLL)“ zum Thema „Die Immissionsgrenzwerte schützen den Lärm statt die Menschen“

Erfolge der Bahnlärmbekämpfung

Zunächst wurde hinterfragt, ob die Schweiz ein Musterland der Lärmbekämpfung sei. 27 Jahre vergingen seit der

Annahme des Umweltschutzartikels (1971) der Bundesverfassung, bis Finanzen zur Bahnlärmreduzierung budgetiert wurden (FinöV 1998). 39 Jahre danach, also 2010, ist ca. die Hälfte des Bahnnetzes von übermäßigen Belastungen saniert.

Stand der Rollmaterialsanierung (2009)

Reisezugwagen Normalspur zu 100% erledigt. Bei Meterspur-Reisezugwagen läuft das Programm noch bis 2012. Die SBB besitzt 5.429 Güterwagen. Davon waren bereits ca. 84% auf die so genannte K-Sohle aus besonders schonendem Kunststoff statt bisheriger den Radreifen bei Bremsvorgängen aufrauender Grauguss-Klotzbremsen umgerüstet. Kosten-

punkt pro Güterwagen: CHF 13.800 für einen 2-Achser bzw. CHF 21.800 für einen 4-Achser. Private schweizerische Einsteller verfügten über ca. 3.400 Güterwagen. Davon waren jedoch nur ca. 100 lärmsaniert. Für rund 2.000 Privatgüterwagen waren die Finanzmittel zur Sanierung frei gegeben. Mit dem Projektabschluss ist 2015 zu rechnen.

Bauliche SBB-Streckensanierungen (2009)

Bezüglich Lärmschutzwand-Errichtungen waren 124 von geplanten 285 Kilometern errichtet. Weitere 23 Strecken-Kilometer befanden sich in Ausrüstung. Für ca. 90% der Lärmschutzwand-Projekte war die Finanzierung gesichert. Bei den Schallschutzfenstern waren 80 Projekte mit ca. 14.000 ausgetauschten Fenstern bereits erledigt. 177 Schallschutzfenster-Projekte waren in Arbeit. Auch diese Sanierungsart soll 2015 komplett abgeschlossen sein.

Gesamtkosten des Pakets und damit verbundener Schutzgrad

CHF 1,267 Mrd nach dem Preisstand von 1998. Effektiv wird es jedoch bis 2015 auf ca. CHF 1,5 Mrd hinauslaufen. Momentan geht man jedoch von rund 500 Mio weniger als ursprünglich budgetiert aus. Grund hierfür sind erfreulicherweise tiefere Kosten sowie weniger Aufwand an Lärmschutzwänden infolge geringerer Grenzwertüberschreitungen dank saniertem Rollmaterial. Der mit diesen konzentrierten Maßnahmen erzielte Schutzgrad liegt bezogen auf das SBB-Gesamtnetz bei ca. 63%. An den Transitkorridoren, den am höchsten belasteten Strecken also, beträgt der Schutzgrad aber nur 54%.

Zusammenfassung des SBB-Schutzkonzeptes

Ziel: Schutz für mindestens 2/3 der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Bevölkerung.

1. Priorität: Rollmaterialsanierung.

2. Priorität: Bauliche Massnahmen in Form von Lärmschutzwänden, diese nicht höher als maximal 2 Meter. Höhere Lärmschutz-Wände sind nicht wirksam oder möglich aus Ortsbildschutzgründen oder topografischer Gegebenheiten etc.

3. Priorität: Einbau von Schallschutzfenstern für Betroffene, die nicht durch Maßnahmen der ersten und zweiten Priorität geschützt werden können.

SBB-Rollmaterialsanierung mit europäischem Pferdefuß

Transeuropäischer Güterverkehr findet zum großen Teil mit noch nicht sanierten Wagen statt. Die Verlagerungspolitik von der Straße zur Schiene muss mit einer Beschränkung des alpenquerenden LKW-Verkehrs von derzeit ca. 1,25 Mrd. auf ca. 700 Tsd. Fahrten pro Jahr einhergehen.

Wo drückt noch der Schuh?

Beklagt wurde ein fehlendes Bonus-/Malus-System für Trassenpreise. Zudem seien die Belastungsgrenzwerte inkl. dem Schienenbonus zu überprüfen. Auch eine Förderung innovativer lärmarmen Zugkompositionen, z. B. LEILA-Drehgestell für Güterwaggons, muß unbedingt forciert werden. Der investiver Forschungsausbau zu den Wechselwirkungen zwischen dem Rad bzw. Fahrzeug und der Schiene ist unbedingt weiter voran zu treiben. (Thomas Mroczek)

PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten

PRO BAHN e. V. Hauptstadtbüro

Friedrichstr. 95 (PB 98)
10117 Berlin
Tel.: (030) 3982 0581 (Mitgliedsanfragen)
Tel.: (030) 3982 0582 (Kundenprobleme)
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
tagsüber 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 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) 6 50 82 30
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:

Fr, 1.4. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft Mai-Juni. 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, 4.4. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 3 (5 Fußminuten vom Hbf Südseite)
- Mo, 2.5. 18.30 Uhr: Monatstreff im Bürgerhaus Gutleut, Raum 3
- Mo, 6.6. 18.30 Uhr: Monatstreff im Bürgerhaus Gutleut, Raum 3

Regionalverband Starkenburg e. V.:

- Mi, 23.3. 18.00 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg. **Das bisherige Vereinslokal "Grün-Weiß" hat derzeit wegen Pächterwechsel geschlossen. Den aktuellen Sitzungsort bitte beim Regionalverband erfragen.** Das März-Treffen findet vsl. im Restaurant "Gargano", Dornheimer Weg 72 statt. (18-18.30 Uhr: informeller Teil, 18.30-20.30 Uhr: Tagesordnung)
- Mi, 27.4. 18.00 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg
- Mi, 25.5. 18.00 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg

Regionalverband Rhein-Neckar:

- Do, 17.3. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.
- Do, 14.4. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Restaurant Braustüberl**, Bergheimer Straße 91 in Heidelberg (ca. 10 Fußminuten vom Hauptbahnhof)
Termin wegen Ostern um eine Woche vorverlegt!

