

Fahrgastzeitung

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

Nr. 87

Juli – August 2011



Umbau des Bahnhofs Wetzlar	S. 7
Fahrpreiserhöhungen im RMV	S. 9
Hessentag und ÖPNV	S. 21
Ausbau Heidelberg – Mannheim	S. 30

Titelbild: „Ab nach Kassel“ – Das Foto zeigt eine Regiotram auf dem Weg in die Nordhessen-Metropole an der neuen Station Melsungen Bartenwetterbrücke, die am 20. Mai 2011 eröffnet wurde.

(Foto: NVV)

Rückseite: 51. Hessentag in Oberursel mit 1,4 Millionen Besuchern, das ist neuer Rekord. Der riesige Besucherstrom konnte auch deshalb so gut bewältigt werden, weil viele Gäste mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisten und die Stadt am Rande Frankfurts gut mit S- und U-Bahn angebunden ist. Das Bild oben zeigt den (Haupt-)Bahnhof von Oberursel mit S-Bahn und U-Bahn-Haltestelle. (Foto: Helmut Lind). Unten: Die U-Bahn-Station „Oberursel Bahnhof“ mit der U3 und dem traditionellen Hessentags-Riesenrad (von dem aus das obere Foto entstand) im Hintergrund. (Foto: Wolfgang Brauer)

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 in folgenden Monaten: Januar, März, Mai, Juli, September und November. **Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Redaktion und 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 Euro und beinhaltet die Zusendung von sechs Ausgaben der „Fahrgastzeitung“. Bitte bestellen Sie mit Angabe Ihrer Adresse beim Landesverband Hessen (Postfach 11 14 16, 60049 Frankfurt am Main) unter Beifügung von 7,50 Euro in bar oder in Briefmarken.

Die FGZ kann auch online unter www.pro-bahn.de/mittelhessen bestellt werden.

Leserbriefe sind gerne gesehen, sollten sich jedoch auf Artikel in der „Fahrgastzeitung“ beziehen. Die Redaktion druckt keine „offenen“ oder anonymen Briefe ab, ebenso wenig Beschwerden, die an Verkehrsbetriebe gerichtet sind und der „Fahrgastzeitung“ 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*), Thomas Kraft (*kr*). Alle anderen Artikel sind namentlich gekennzeichnet. V. i. S. d. P.: *mus*, für die einzelnen Regionalredaktionen: *hk, wb, ld, hh, kr*.

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

Endredaktion und Layout dieser Ausgabe: *wb*

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: Thomas Kraft, Fliederweg 17, 35633 Lahnau,
Tel. (0 64 41) 6 60 99, Fax (0 64 41) 67 18 29, E-Mail: Kraft-Lahnau@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: 1.6.2011 (Heft Juli – August 2011)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.8.2011 (Heft September – Oktober 2011)

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

- Neuer Regiotram-Haltepunkt in Melsungen 4
 Kurhessenbahn fährt im Sommer wieder zum Edersee 5

Osthessen

- Rhönbahn nach Gersfeld fährt sonntags jetzt wieder öfter 6

Mittelhessen

- Umbauplanung des Bahnhofs Wetzlar muss geändert werden 7
 Mitgliedertreffen des PRO BAHN Regionalverbandes Mittelhessen 8

Schwerpunktthema Fahrpreise und Fahrpreiserhöhungen

- Im RMV kosten 1,7 Kilometer zuweilen 4,90 Euro 9
 Nicht nur die Politik rügt den teuren RMV 10
 Kommentar: Weniger ist mehr 14
 Kommentar: Die Frankfurter Koalition stößt an ihre Grenzen 15
 Münchner Verkehrsverbund und RMV im Vergleich 16
 Keine Geldkarten mehr bei RMV-Fahrkartenautomaten 19

Großraum Frankfurt

- Elektrobusse aus China für Frankfurt 20
 Hessentag Oberursel: Herausforderung für den ÖPNV 21
 Bahnhof Oberursel: Keine Augenweide zum Hessenfest 23
 Personenaufzug in Niederjosbach entwickelt sich zur Posse 24
 Bahnhofsfest in Königstein 25
 Schienenverkehr 1970 und heute: ein Angebotsvergleich 27

Rhein-Neckar

- Stört neuer Gleisanschluss Nahverkehr auf der Main-Neckar-Bahn?..... 29
 Ausbau Heidelberg – Mannheim gefährdet? 30

Baden-Württemberg

- Bahnlärminitiative auch im Raum Stuttgart 32

Buchtip

- Elektromobilität mit Oberleitungsbussen gab es schon vor 50 Jahren 33

PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten 34

PRO BAHN – Termine 35



*RegioTram am neuen Haltepunkt in der 13.000-Einwohner-Stadt Melsungen im Schwalm-Eder-Kreis. Links im Bild die Bartenwetterbrücke, der die neue Station ihren Namen verdankt. Die Regiotram fährt in Nordhessen seit 2007. Im Kasseler Stadtgebiet nutzen die Zwei-System-Bahnen die Schienen und Oberleitung der Straßenbahn, außerhalb der Stadt fahren sie auf Eisenbahngleisen unter 15.000 Volt. Dieser Mischbetrieb wurde Ende der 1980er Jahre in Karlsruhe entwickelt.
(Fotos: Nordhessischer Verkehrsverbund)*

Nordhessen

Direkt in die Fachwerk-Innenstadt

Neuer Haltepunkt bringt Standortvorteile für Melsungen

Melsungen hat eine neue, zweite Station für die Regiotram: Nach 14 Monaten Bauzeit wurde am 20. Mai 2011 der Haltepunkt Melsungen Bartenwetterbrücke an der Bahnstrecke Kassel – Bebra eröffnet. Auch PRO BAHN hatte sich in der Vergangenheit vehement für den Bau der stadtnahen Station eingesetzt. Mit der Inbetriebnahme bekommt das 30 Kilometer südöstlich von Kassel gelegene Mittelzentrum Melsungen einen Haltepunkt, der die Innenstadt mit der Regio-

tram besser verbindet als der alte Bahnhof Melsungen. Diese Station dient der schnellen Verbindung in Richtung Bebra – Fulda, während die Regiotram die Stationen in Richtung Kassel anfährt. Hessens Verkehrsminister Dieter Posch wies darauf hin, dass jetzt noch mehr Pendler vom Auto auf die Bahn umsteigen werden, vor allem, wenn zum Fahrplanwechsel Ende 2012 ein 30-Minuten-Takt eingeführt wird.

In direkter Nähe ist auch eine Bushaltestelle, an der mehrere Linien, auch nach Fritzlar und Spangenberg, halten. Damit gehört Melsungen zu den am besten angebotenen Mittelzentren in Nordhessen. „All das sind echte Standortvorteile für Melsungen“, so der Geschäftsführer des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) Wolfgang Dippel.

Für den neuen Haltepunkt wurden zwei Regiotram-Bahnsteige mit einer Länge von je 115 Metern und einer Höhe von 38 Zentimetern inklusive Fahrgastwartehalle und Rampen für mobilitätseingeschränkte Personen gebaut. So eignet sich die neue Station auch für drei Regiotram-Fahrzeuge hintereinander bei Sonderveranstaltungen. Eine neue Fußgängerunterführung verbindet in Verlängerung der Brücke die Bahnsteige mit-

einander. Die Unterführung ist mit Motiven der Bartenwetzertstadt gestaltet. Natürlich ist auch der Waldarbeiter mit der Axt, der Bartenwetzert, zu sehen, der der Brücke ihren Namen gab.

Die Cantus-Züge zwischen Kassel und Fulda halten zweimal am Tag an der Bartenwetzertbrücke, aber immer am Bahnhof Melsungen. Hier ist noch Großbaustelle für einen neuen Busbahnhof und Park & Ride-Plätze.

Insgesamt wurden Bau- und Planungskosten in Höhe von fünf Millionen Euro veranschlagt, die durch Bund und Land und in geringerem Umfang vom NVV und der Stadt finanziert werden. Für interessierte Bürger hat der NVV ein umfangreiches Informationspaket geschnürt, das unter www.nvv.de abgerufen werden kann. (hh)

Nordhessen

Wieder Ausflugsverkehr zum Edersee

Interessante Ferien-Touren mit Kurhessenbahn, Bus und Draisine

Vom 1. Mai bis zum 30. Oktober 2011 bietet die Kurhessenbahn an jedem Sonn- und Feiertag im Zwei-Stunden-Takt einen Ausflugsverkehr von Marburg über Frankenberg bis Herzhausen am Edersee an. Aus dem Raum Frankfurt – Gießen reist man am besten mit dem Hessenticket an. Damit sind ab Herzhausen auch Anschlussbusse in Richtung Waldeck und der Edersee-Sperrmauer finanziert, natürlich auch die Rückfahrt.



Draisinenfahrt auf dem Industriegleis am Edersee.

Die Kurhessenbahn nach Herzhausen verlässt Marburg um 8.29 Uhr, 10.29 Uhr usw. Nach 1 ¼ Stunden ist Herzhausen erreicht. In Herzhausen besteht Anschluss an den Linienbus 555 nach Korbach oder Bus 556 in Richtung Vöhl – Waldeck – Sperrmauer (Aquapark). Ein Aufenthalt von zwei Stunden im Raum Herzhausen könnte auch lohnen: Mit Bus 556 kann das Nationalparkzentrum (interessante Ausstellung mit Filmvorführung) bzw. der gegenüberliegende Campingplatz Teichmann mit Badesee erreicht werden. Fußweg vom Campingplatz bzw. Nationalparkzentrum zum Bahnhof Herzhausen etwa 20 Minuten.

Fahrpläne zu diesen genannten Buslinien können unter www.nvv.de gefun-

den werden, auch zu der Buslinie 510 zwischen Waldeck und Bad Wildungen. In Waldeck Strandbad bzw. der Halbinsel Scheid besteht bis 3. Oktober Anschluss an die Ederseeschiffahrt. Auf dem ehemaligen Industriegleis zwischen Affoldern und Hemfurth kann eine Draisine für zwei bis vier Personen gemietet werden, hin und zurück 30 Minuten für zwölf Euro. Infos unter www.eder-draisine.de.

Der Kurhessenbahn-Sonderverkehr ist als Vorstufe eines zukünftigen Planverkehrs zwischen Frankenberg und Korbach zu verstehen, so dass dann auch der Wintersportort Willingen auch aus Mittelhessen auf der Schiene erreicht werden könnte. *(Text und Foto: hh)*

Osthessen

Die Rhön bietet auch schöne Ausflugsziele

Auch in diesem Jahr wieder fährt die Rhönbahn Fulda – Gersfeld zwischen Juni und Ende Oktober sonn- und feiertags mit mehr Zügen. So besteht an diesen Tagen zwischen 9 und 16 Uhr ein Stundentakt, danach ein Zwei-Stunden-Takt. In Gersfeld gibt es Anschlüsse an den Rhön-Rad-Bus zu Hessens höchstem Berg, der Wasserkuppe. Wer beispielsweise im Frankfurter Hauptbahnhof mit dem Regionalexpress um 7.26 Uhr startet, mit bequemem Anschluss in Fulda in die Rhönbahn umsteigt und dann in Gersfeld den Bus nimmt, ist um 10.24 Uhr auf der Wasserkuppe. Die gleiche Verbindung ab Frankfurt gibt es auch noch zwei Stunden später. Zurückgefahren werden kann dann mit dem Rhön-Rad-Bus 15.51 Uhr oder 17.51 Uhr ab Wasserkuppe, 2 x Umsteigen und Ankunft in Frankfurt 18.28 oder 20.28 Uhr. Nähere Informationen: www.Ing-Fulda.de.

(tb/wb)





Bahnhof Wetzlar, rechts im Bild die Busbahnhof-Baustelle. (Foto: Thomas Kraft)

Mittelhessen

Dringender Handlungsbedarf in Wetzlar

PRO BAHN fordert Änderungen beim Umbau des Bahnhofs

Änderungen beim Ausbau der Bahnsteiganlagen im Bahnhof Wetzlar fordert der Fahrgastverband PRO BAHN. Während der Neubau des Busbahnhofs seitens der Stadt Wetzlar in vollem Gang ist, lässt der Ausbau der Schienenanbindung noch auf sich warten. Kritisiert wird, dass in der Gesamtplanung die Neuordnung der Gleisanlagen nicht vorgesehen sei. Dass der seit drei Monaten im Bau befindliche neue Busbahnhof nah an die Gleisanlagen heran gerückt werde, sei einerseits für die Fahrgäste gerade bei den Umsteigebeziehungen von großem Vorteil.

Jedoch werde ein Teil des Gleisbetts der inzwischen zurück gebauten Gleise 1 und 2 für immer zugebaut. Hier fuhr zu früherer Zeit die Nahverkehrszüge der Kanonenbahn nach Lollar, ins Ulmtal nach Beilstein und der Taunusbahn nach

Grävenwiesbach und Friedrichsdorf ab, beide Gleise wurden aber auch von der Lahntalbahn genutzt.

Für die Lahntalbahn stehen heute nur noch die Gleise 3 und 4 zur Verfügung. Dies führt dazu, dass es keine Möglichkeit mehr gibt, im Fahrplan Überholbeziehungen für die Bahnstrecke entlang der Lahn vorzusehen, so Thomas Kraft von PRO BAHN in Mittelhessen. Auf dem gesamten Abschnitt zwischen Gießen und Limburg sei dies nicht mehr möglich, so auch im Bahnhof Weilburg. Erschwerend komme hinzu, dass die Einfädelung der Lahntalbahn in Wetzlar kurz vor der Flussbrücke auf ein Gleis zusammen laufe, bevor die Weiche in die Dillstrecke mündet. Somit müsse je nach exaktem Fahrplan beim Begegnungsverkehr aufeinander gewartet werden. Dies führe oftmals zu Verspätungen, wel-

che im weiteren Betrieb nicht mehr aufzuholen seien. Bei der Übernahme der Regionalbahnverbindungen durch die Hessische Landesbahn im Dezember 2011 sei bei der ständigen Durchbindung bis Fulda mit noch größeren Verspätungen zu rechnen, erwartet Kraft. Früher sei die Vermeidung der Begegnung durch die zweite Flussbrücke aufgefangen worden, welche heute nicht mehr bestehe.

PRO BAHN fordert deshalb, die Umbauplanungen im Bahnhof Wetzlar noch einmal zu korrigieren. Neben der Bahnsteigsanierung müssten auch die Weichen und Gleise für einen modernen Betrieb einerseits und auch für eine mögliche Kapazitätserweiterung andererseits umgebaut werden. Die Lahntalbahn müsse auf jeden Fall zweigleisig in die Strecke Siegen – Gießen einmünden. Dann müsse der östliche Teil des ehemaligen Gleises 2 dafür genutzt werden, um eine Überholmöglichkeit für die Lahntalbahn in Wetzlar wieder vorzusehen. Wenn man es mit der Lahntalbahn wirklich ernst meine, dass hier über die Freizeitbahn hinaus insgesamt mehr Fahrgäste die Nahverkehrsmöglichkeit nutzen, dann

brauche man eine Ausweichmöglichkeit in Wetzlar. In Wetzlar könnten dann ggf. auch wieder Züge im Lahntal als Start- und Zielpunkt halten.

Neben der Möglichkeit, Teile des alten Gleises 2 zu nutzen, sei auch gerade beim Neubau der Bahnsteige, welche ohnehin nicht mehr die ursprüngliche Länge erhalten sollen, eine gemeinsame Nutzung von Gleisen der Dillstrecke und der Lahntalbahn denkbar. Das Gleis 5 könnte dann auch eine Verknüpfung mit der Lahntalbahn erhalten und somit auch als Ausweichgleis genutzt werden. Bei weiterhin 5 Gleisen würden dann jeweils 2 eigenständige für die Strecken Richtung Limburg und Richtung Siegen zur Verfügung stehen und dazu ein gemeinsames Gleis.

PRO BAHN sieht also dringenden Handlungsbedarf im Bahnhof Wetzlar. Der Ausbau des Bahnhofs werde für die nächsten Jahrzehnte erfolgen und dürfe sich nicht nur an heutigen Kapazitäten orientieren, sonst sei der beim Spatenstich für den neuen Busbahnhof gegenüber der Lokalpresse gebrauchte Begriff „Wetzlar 21“ nicht ernst gemeint. (kr)

Der Regionalverband PRO BAHN in Mittelhessen lädt alle Mitglieder und Interessierte im Bereich Mittelhessen ein zum Mitgliedertreffen

**am Freitag, den 15. Juli 2011 um 19.00 Uhr
im „Justus im Hessischen Hof“, Frankfurter Straße 7, 35390 Gießen.**

Das Lokal ist in der Nähe des Bahnhofs (ca. 300 Meter entfernt) und mit den Stadtbuslinien 2, 5, 15 und 24 erreichbar.

Folgende Themen sollen besprochen werden: 1. Einführung regelmäßiger Treffen von PRO BAHN in Mittelhessen, 2. aktueller Stand des „Main-Lahn-Sieg-Netzes“ (also der Strecke Frankfurt – Gießen – Siegen – Köln), 3. Stand der Umbauarbeiten der Bahnhöfe Gießen und Wetzlar, 4. Änderungen zum Fahrplanwechsel, 5. strukturelle Angelegenheiten.

Schön wäre es, wenn sich eine große Runde von PRO-BAHN-Mitgliedern aus Mittelhessen (und natürlich auch interessierte Nicht-Mitglieder) am 15. Juli in Gießen zusammenfinden würde. Nähere Informationen bei Thomas Kraft, Fliederweg 17, 35633 Lahnau, Tel. 06441-66099, Fax 06441-671829, Mobil 0170-4412394, E-Mail: Kraft-Lahnau@t-online.de.

Schwerpunktthema Fahrpreise

Früher als erwartet haben die hessischen Verkehrsverbünde RMV und NVV – wie jedes Jahr – Fahrpreiserhöhungen zum Fahrplanwechsel angekündigt. Grund für die „Fahrgastzeitung“, das Thema einmal aus verschiedenen Blickwinkeln zu beleuchten. Wir beginnen mit den ganz persönlichen Erfahrungen eines Fahrgastes mit dem Tarif, informieren über die Preiserhöhungen in Hessen im Detail, vergleichen den RMV-Tarif mit den Fahrpreisen des Münchner Verkehrsverbundes, berichten über den alltäglichen „Kleinkrieg an Fahrkartenautomaten und kommentieren die aktuelle „Tarifrunde“ mit zum Teil unterschiedlichen Positionen.

1,7 Kilometer für 4,90 € – nach Fleißarbeit

Wie moderne Automaten und politisch bestimmte Fahrpreise zu leeren Geldbeuteln führen

Ein Tag im Sommer. Papa begleitet seine Tochter, die zu einer Freundin nach Assenheim eingeladen ist. Man fährt mit öffentlichen Verkehrsmitteln, denn man will ja die Umwelt schonen. Also auf, mit dem Fahrrad zur Bahnstation und dann 'rein in den Zug. Denkste! Zuerst der Fahrkartenkauf. Wo zum Teufel liegt Assenheim? Der Apparat kennt den Ort nicht. Man soll die ersten Buchstaben eintippen... Kein Erfolg.



Nicht nur Papas, sondern auch Mamas machen gerne mal Radtouren und nutzen dabei auch die Bahn. Wenn die Tickets nur nicht so teuer wären... (Foto: RMV)

Moment – ist das nicht ein Ortsteil der Kunstgemeinde Niddatal? Auch hier zunächst kein Erfolg, aber als ich fast aufgeben will, erscheint beim Zurückblättern Niddatal, sogar mit Pünktchen zum Weitersuchen. Da endlich ist auch Assen-

heim. Ja, direkter Weg. Wie bitte? Sieben Euro und Dreißig Cent will der Apparat für die Fahrkarte. Mit dem Fahrrad sind es ungefähr 15 Kilometer dorthin, jeden Kilometer lässt sich der RMV hier also mit fast 50 Cent bezahlen. Das ist mehr

als Selbständige für Fahrten mit dem eigenen PKW von der Steuer absetzen können. Ich krame in meinem Portemonnaie, mit so viel habe ich nicht gerechnet. Kostet die Fahrt nach Bruchenbrücken, einen Kilometer vor Assenheim, doch nur 2,40 Euro. Ich habe einen Zehn-Euro-Schein und Kleingeld dabei, es reicht gerade für uns beide, aber ein Eis in Friedberg ist nun nicht mehr drin. Gut, dass wir so früh am Bahnhof waren.

Die Verschwörungstheorien gedeihen prächtig: Will man die Strecke Friedberg – Hanau „vom Personenverkehr befreien“, wenn die Ziele im Automaten versteckt und die Fahrpreise horrend sind?

Aber nein, es ist nur die Folge der RMV-Philosophie: Bestimmen tun die Bürgermeister, Tarifgrenzen sind Kommunalgrenzen, und Assenheim gehört seit der Gemeindereform eben nicht zu Friedberg. Dann wird der RMV sehr schnell sehr teuer.

Zurück fahren wir mit dem Fahrrad, und zwar die ganze Strecke. Das sehe ich ja nicht ein, bei diesem Spiel mitzumachen. So kamen wir im Wettertal zu unserem Eis. Papa ist an diesem Wochenende übrigens viel Fahrrad gefahren, das Auto blieb trotzdem zu Hause.

(Nils Kahl)

Nicht nur die Politik rügt den teuren RMV

Verkehrsverbund erhöht Fahrpreise um durchschnittlich 2,7 Prozent

Die frühe Verkündung der jährlichen Fahrpreiserhöhung des RMV hat den Fahrgastverband PRO BAHN Hessen kalt erwischt. Drei Wochen früher als üblich beschloss der 27-köpfige Aufsichtsrat anlässlich des Hessentages in Oberursel am 15. Juni 2011 die nächste Fahrpreiserhöhung zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 um durchschnittlich 2,7 Prozent.

Eine Fahrpreiserhöhung wurde zwar allgemein erwartet, sie liegt aber leider über der von vielen politischen Gruppierungen geforderten Obergrenze der Inflationsrate. Hieran hat sich der zweite große Hessische Verkehrsverbund, der NVV mit einer Steigerungsrate von 2,4 Prozent strikt gehalten und taktisch klug einen Tag später nachgezogen.

PRO BAHN wurde von dem sehr frühen Termin überrascht, hatte der Fahrgastverband doch ein Arbeitspapier in

Vorbereitung, das den Aufsichtsratsmitgliedern noch vor der entscheidenden Sitzung zugestellt werden sollte.



Wieder Fahrpreiserhöhungen in der Region von Marburg (Foto) bis Erbach

Es enthält einen Appell an die Landräte und Oberbürgermeister, insbesondere die soziale Komponente bei der Tarifgestaltung zukünftig stärker zu berücksichtigen.

Zubilligen muss man dem RMV, dass eine Fahrpreisanhebung um bis zu vier Prozent durch zu erwartende höhere Kosten bei den Stationsgebühren von DB Netze in diesem Jahr und noch einmal im nächsten Jahr, durch dramatisch steigenden Lohnkosten als Folge der Tarifabschlüsse mit den Gewerkschaften, die zumindest teilweise an die Besteller der Verkehre weiter gegeben werden können, zu rechtfertigen gewesen wäre. Auch die Energiekosten werden sich 2012 stark preistreibend auswirken. Als erfreulich dagegen ist die späte Einsicht des RMV zu bezeichnen, dass man über eine moderate Anhebung den ungebremsten Trend zu noch mehr Fahrgästen (besonders in den Ballungsräumen) fördern möchte und über die Mehreinnahmen das finanzielle Manko weitgehend auszugleichen hofft; eine Annahme, die sich in anderen Verbänden längst als absolut zutreffend und strategisch richtig erwiesen hat.

Die Renaissance der Rückfahrkarte

Durchaus als positiv zu bezeichnen ist ferner, dass die Einzeltageskarte jetzt generell zur so genannten Rückfahrkarte erklärt wurde und in den Preisstufen (PS) 1 bis 7 gegenüber heute sogar preiswerter wird. Diese „Rückfahrregelung“ galt bisher erst ab PS 5. Erspart dieses Angebot dem Fahrgast doch das lästige Lösen weiteren Fahrkarten für die Rückfahrt oder Zwischenfahrten am Zielort. Die Tageskarte der Preisstufe 1 verbilligt sich gegenüber heute um geschlagene 13

Prozent, die der Preisstufe 4, zum Beispiel für Fahrten von den umliegenden Kreisen nach Frankfurt und zurück, um 15 Prozent, die Tageskarte Frankfurt bleibt vom Preis her allerdings gleich. Als Begründung hierfür wird das unvergleichlich dichtere Verkehrsangebot in der City (Tunnelstrecken) mit einem 2,5-Minutentakt gegenüber dem deutlich dünneren Angebot in der Region genannt. Unverändert bleiben die Preise auch für Einzelfahrten in den Preisstufen 5 bis 7 sowie das immer schon reichlich überteuerte Hessenticket.



Was das Wort eines Politikers gilt, kann am Beispiel der Einzelfahrt Frankfurt aufgezeigt werden. „Mit 2,40 Euro ist das Ende der Fahnenstange erreicht“, tönte es im vergangenen Frühjahr lautstark aus dem Römer. Und tatsächlich wurde diese Marke entgegen dem Trend für 2011 auch eingefroren. 2012 wird dieser Fahrschein nun doch auf 2,50 Euro, also um satte 4,2 Prozent angehoben. Zwar soll die Aufsichtsratsvorsitzende und Frankfurter Oberbürgermeister-

rin Petra Roth, wie aus Kreisen der – zur strengen Vertraulichkeit verpflichteten – Aufsichtsratsmitglieder zu hören war, gegen die Tarifierhöhungen gestimmt haben, das ändert aber nichts an der Tatsache, dass sich der Wähler wieder einmal von vollmundigen Versprechen in der Zeit vor der Kommunalwahl hinters Licht geführt fühlt. Allerdings erwägt man jetzt in Frankfurt im Alleingang die Einführung eines subventionierten Stadt-Tickets. Dies wäre ein entscheidender Schritt in Richtung der immer wieder angekündigten Tarifreform. Als Preis für das „Stadt-Ticket“ hält PRO BAHN zwei Euro im Preis-Leistungs-Vergleich mit anderen Verbänden für durchaus angemessen.



Kinderfahrtscheine absolut überteuert

Kinder werden bei den deutschen Verbänden bei der Tarifgestaltung ganz unterschiedlich behandelt. Der Münchner MVV (Kinder gelten als solche unter bestimmten Voraussetzungen bis zum 21. Lebensjahr) und Hamburger HVV (Kinder zahlen für Fahrten im gesamten Verbundraum nur zwei Euro – Erwachsene 7,65 Euro) gelten als absolut kinderfreundlich, der Nordhessische Verkehrsverbund dagegen hat ebenso eine

ähnlich strukturierte nur schwerlich nachempfindbare Tarifphilosophie wie der RMV. Eine der Forderung von PRO BAHN an den Aufsichtsrat des RMV wäre es gewesen, den Preis für Kinderfahrtscheine auf etwa 40 Prozent oder zumindest, wie bei der Bahn üblich, auf maximal 50 Prozent des Preises für Erwachsene zu begrenzen, zumal es im Verbund keine generelle Mitnahmeregelung wie auf die Bahnfahrkarte gibt. Diese Forderung bleibt weiterhin bestehen, mit der Aufforderung an den Aufsichtsrat, diese soziale Komponente in einer außerordentlichen Sitzung nachträglich noch zu beschließen und zum diesjährigen Fahrplanwechsel umzusetzen. Eine Einzelfahrt in Frankfurt für Kinder zum Preis von 67 Prozent eines Fahrscheins für Erwachsene kommt fast einer Diskriminierung von Kindern gleich. Eine Reduzierung auf ein Euro (40 Prozent) sollte mit etwas gutem Willen mit Blick auf die soziale Komponente durchaus machbar sein. Schließlich hat uns die große Politik in den letzten Monaten gelehrt, dass Forderungen von weitaus größerer Tragweite ohne großes Aufheben durchaus noch umkehrbar sind. Der Aufsichtsrat des RMV wird sich in diesem Punkt an seiner sozialpolitischen Verantwortung messen lassen müssen.

Eine zweite Forderung von PRO BAHN bezieht sich auf eine weitere Steigerung der Attraktivität der CleverCard (CC). Frankfurt ist hier in vorbildlicher Weise vorgeprescht und subventioniert die CC mit 100 Euro jährlich. Die lokalen Nahverkehrsgesellschaften DADINA, im Vogelsbergkreis und in Fulda haben die Gültigkeit bereits zuvor schon deutlich erweitert. Die CC sollte zukünftig nicht nur zwischen Wohnort und Schule gelten, sondern – ohne Mehrpreis

– im gesamten Kreisgebiet des Wohnortes und, bei Kreisgrenzen überschreitendem Verkehr, auch im gesamten Kreisgebiet des Schulstandortes. Die RMV-weite Gültigkeit sollte zudem auf das Wochenende und auf Feiertage ausgeweitet werden.



Die Umsetzung dieser Forderung ist für den RMV durchaus kostenneutral, fahren doch viele Busse und Bahnen in der Region an Samstagen, Sonn- und Feiertagen weitgehend nur schwach besetzt durch die Lande. Schließlich fordert PRO BAHN endlich die Einführung einer Seniorenkarte analog der beiden anderen Hessischen Verbände. Was deutschland-

weit ein Erfolgsmodell ist, kann beim RMV kein Flop sein!

4,10 Euro für 3 ½ Minuten Bahnfahrt

Nicht nur bestimmte politische Gruppierungen sind mit der Struktur der diesjährigen Preisanhebung des RMV nicht einverstanden. PRO BAHN setzt sich hiermit im Interesse der Fahrgäste und im Einklang mit der sozialen Verantwortung als Dienstleister für eine uneingeschränkte Mobilität, insbesondere benachteiligter Gruppen, mit Nachdruck für die Umsetzung vorstehender aufgelisteter Vorschläge ein. Mittelfristig hat der RMV zudem Lösungen aufzuzeigen, wie Tarifungerechtigkeiten im Kreisgrenzen überschreitenden Kurzstreckenverkehr beseitigt werden können. Es kann nicht länger hingenommen werden, dass ein Fahrgast für eine Strecke von dreieinhalb Minuten Fahrzeit (Oberursel-Steinbach nach Rödelheim) nunmehr 4,10 Euro berappen muss, bei Fahrten von bis zu eineinhalb Stunden quer durch den gesamten Landkreis aber nur 2,50 Euro fällig sind. (Wilfried Staub)



Die „Shops“ des Rhein-Main-Verkehrsverbundes. (Fotos: Wolfgang Brauer)

Weniger ist mehr

Ein Kommentar von Nils Kahl

Die teure Fahrt nach Assenheim (11,70 Euro für einen Erwachsenen plus Kind – zwei Erwachsene und zwei Kinder hätten 22,70 Euro bezahlt, erst danach hätte sich eine Gruppentageskarte für 25 Euro gelohnt) beschreibt sehr anschaulich, wohin es führt, wenn Fahrpreise von anderen Dingen als der zurückgelegten Entfernung abhängen. Mehr als fünfmal so viel wie mit dem eigenen Auto – so bleibt der Zug leer. Zugegeben, diese Relation ist ein extremes Beispiel, und Freaks wissen längst, dass man viel billiger fährt, wenn man in Friedberg aussteigt und die Fahrkarte stückelt. Damit aber zeigt sich in meinen Augen erst recht der Irrsinn, der darin liegt, dass der Aufgabenträger die Fahrpreise nach komplizierten Regeln macht und damit unter einen Hut zu bringen versucht, das Defizit des RMV möglichst zu verringern und gleichzeitig sozial attraktive Angebote zu machen. Das geht nicht!

Der Fehler, der dahinter liegt, ist schlimmer. Es war ein Fehler, als man mit der Bahnreform 1994 begann, zwischen „eigenwirtschaftlichem“ Fernverkehr und „gemeinwirtschaftlichem“ Nahverkehr scharf zu unterscheiden. Nun waren die Länder für den „Nahverkehr“ zuständig und mussten ihn bezahlen, das Fahrgeld bekamen sie über Verbundtarife teilweise wieder herein. Strecken wie Treysa – Bensheim wurden so zu „Nahverkehr“, der Interregio fiel dieser Philosophie zum Opfer. Dass alle Beteiligten dabei auf ihren eigenen Geldbeutel schauen, ist weder verwunderlich noch an sich von Übel: „Geld regiert die Welt“

und finanzielle Anreize steuern eben auch das Angebot.

Deshalb sind in den vergangenen fünfzehn Jahren vor allem die Verbindungen schlechter geworden, die nicht mehr reiner Lokalverkehr, aber auch noch kein typischer Fernverkehr sind: Strecken knapp über die Gemeinde- oder Kreisgrenze sind im RMV oder Hamburger Verkehrs-Verbund oft sprunghaft teurer und durchgehende Verbindungen wie von Marburg nach Darmstadt sind mit Verbundfahrausweisen nun tabu. Dies hat leider auch zu Abwanderungen geführt: Die IR-Züge auf der Main-Weser-Bahn gehörten zu den vollsten der DB AG: seit sie IC heißen sind sie leer. Die Familie meidet den RMV, weil Kilometerkosten von weit mehr als einem Euro jenseits aller Konkurrenz sind – da kann man gut ein Taxi nehmen. So führt ein gut gemeintes Konzept (der Besteller bezahlt) ad absurdum (dafür, dass niemand mehr fährt).

Mein Vorschlag dazu wäre, die Definition von Nahverkehr neu zu setzen: Innerhalb einer Stadt oder eines Kreises macht es Sinn, pauschale Preise zu verlangen. Die Preise können vom Rat der Stadt individuell festgelegt werden. Kurzstrecke und Stadtfahrt – bei größeren Gemeinden oder auf Landkreisebene höchstens eine dritte – wären die einzigen Preisstufen, aber alle Fahrten, die in einen anderen Landkreis oder eine andere Gemeinde führen, sind Fernverkehr. Die Bedingungen dafür sind bundes- oder europaweit dieselben und werden im Konsens bestimmt. Verkauft wird die Fahrkarte für die ganze Strecke vor

Ort, also zum Beispiel beim Busfahrer oder am RMV-Automaten.

Im Fernverkehr gilt die Bahncard und man kann Kinder umsonst mitnehmen. Auch Rückfahrkarten und Sonderpreise am Wochenende sind dort möglich. Die Preise errechnen sich aus Kilometertarif plus pauschaler Abgeltung der Anschlussfahrten im Nahverkehr.

Wenn ich also zum Beispiel in Bad Vilbel mit dem Bus fahre, dann zahle ich einen Euro für die Kurzstrecke und zwei für die Stadtfahrt. Wenn ich vom Bahnhof zu einem anderen Bahnhof fahre, dann zahle ich nur die Strecke mit der Bahn, z. B. zwölf Cent pro Kilometer mit einem Regionalzug und 18 Cent pro Kilometer mit IC, auf fünf oder zehn

Cent aufgerundet, und wenn ich mit Bus oder U-Bahn weiter fahre, dann werden dafür zwei Kurzstrecken bei den betreffenden Stadtwerken fällig. Die meisten Verbindungen würden so billiger, und viele Züge dann wieder voller.

Der RMV wäre dann noch für die Verteilung und Abrechnung, jedoch nicht mehr für die Festsetzung der Preise im gesamten Verbundgebiet zuständig und kann sich so eine Menge Streit ersparen. Es wäre für Städte wie Frankfurt dann viel leichter möglich, eigene Tarife festzusetzen. Verbund und lokale Aufgabenträger könnten sich um so mehr ihrer eigentlichen Aufgabe widmen, nämlich die verschiedenen Verkehrsträger und -gesellschaften zu koordinieren.

Die Koalition stößt an ihre Grenzen

Ein Kommentar von Günter Murr

Langsam haben die Fahrgäste in Frankfurt die Schnauze richtig voll. Jahr für Jahr steigen die Fahrpreise stärker als die Inflation. Und in diesem Jahr ist es besonders krass: Während im Umland Tageskarten zum Teil sogar billiger werden, greift der RMV in der Großstadt überdurchschnittlich stark in die Taschen der Fahrgäste. Begründet wird das mit dem guten Angebot. Man könnte aber auch anders argumentieren: Frankfurts Busse und Bahnen sind so gut ausgelastet, dass niedrigere Fahrpreise möglich wären – wenn die Großstadt nicht auch die schwach frequentierte Verbindung von Vorder- nach Hintertupfingen mitfinanzieren müsste. Regionale Solidarität ist wichtig, aber irgendwann ist eine Grenze erreicht.

An ihre Grenzen gestoßen ist auch die schwarz-grüne Koalition. Denn sie musste erkennen, dass es nicht reicht, im Stadtparlament eine Begrenzung der Preissteigerung zu beschließen. Man muss auch die Kraft haben, diesen Beschluss mit den regionalen Partnern durchzusetzen. Es ist ein Konstruktionsfehler, dass Frankfurt im Aufsichtsrat nur eine Stimme hat.

Der Stadt bleibt nichts anderes übrig, als auf eigene Faust neue, günstigere Ticketangebote zu machen. Das allerdings ist riskant: In den 90er Jahren musste das verbilligte Umweltticket wieder abgeschafft werden, weil es sich die Stadt nicht mehr leisten konnte.



Münchens und Frankfurts Hauptbahnhof (Fotos: Udo Tournesol und Jerry Fischer)

Tarife im Vergleich

Münchener Verkehrsverbund contra Rhein-Main-Verkehrsverbund

Der Tarif im Münchner Umland ist komplex, zumal der Münchner Verkehrsverbund (MVV) mit dem Münchner S-Bahn-Netz endet. Fahrten über den MVV hinaus unterliegen dem DB-Tarif bzw. dem Tarif der jeweiligen Privatbahn. Des Öfteren wird auch die Anregung gegeben, den MVV zu erweitern. Aus diesem Grunde möchte der Autor die Tarife des Großraumes München mit dem Großraum Rhein-Main, der bereits 1995 vom damaligen Frankfurter Verkehrsverbund zum Rhein-Main-Verkehrsverbund erweitert wurde und nun ca. 40 Prozent des Bundeslandes Hessen inklusive Randgebieten von Rheinland-Pfalz und Bayern abdeckt, vergleichen. Hier stellt sich die Frage, ob das Bahnfahren im Rhein-Main-Gebiet einfacher

und preiswerter als im Großraum München ist? Hierbei möchte der Autor ähnliche Strecken untersuchen, und zwar zum einen die Verbindung von München nach Miesbach, das 54 Kilometer vom Münchner Hauptbahnhof entfernt ist, und zum anderen die Verbindung von Frankfurt nach Grävenwiesbach, das 53 Kilometer vom Frankfurter Hauptbahnhof entfernt ist. In beiden Fällen wird die Strecke durchgehend von einer Privatbahn betrieben, in Oberbayern ist es die Bayerische Oberlandbahn und im Rhein-Main-Gebiet die Hessische Landesbahn.

Beginnen wir in München. Unterstellen wir zwei Personen wollen an einem Sonntag von München Hbf nach Miesbach hin und zurück fahren. Hier gibt es folgende Möglichkeiten:

München Hbf – Miesbach	BC 50	4 * €5,35	€21,40
München Hbf – Miesbach	BC 25	4 * €8,00	€32,00
München Hbf – Miesbach	Keine Bahncard	4 * €10,70	€42,80
München Hbf – Miesbach	Bayernticket (gültig für fünf Personen)	€29,00	€29,00
München Hbf – Miesbach	Oberland-Ticket	2 * €13,00	€26,00

Die preiswerteste Möglichkeit, für zwei Personen nach Miesbach mit der Bahn zu fahren, ist die Fahrt mit der BC 50. Die Nutzung des Nichteisenbahn-Nahverkehrs ist jedoch in diesem Preis nicht inbegriffen. Sofern keine BC 50 vorliegt, ist eindeutig das Oberland-Ticket das günstigste Angebot, einen Ausflug mit der Bahn nach Miesbach zu unternehmen. Dieses Angebot hat jedoch den Nachteil, dass innerhalb von München nur Züge der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) benutzt werden können und diese Tageskarte nur an BOB-Schaltern und Automaten gelöst werden kann. Das Oberland-Ticket kann nicht im Internet erworben werden.

Das flexibelste Angebot ist eindeutig das Bayern-Ticket, das während eines kompletten Sonntags die Nutzung aller Eisenbahnverbindungen und Verbundverkehrsmittel in Bayern erlaubt. Bedauerlich ist es, dass der Fahrgast bei der Internet-Buchung nicht darauf hinge-

wiesen wird, dass eine Rückfahrt nach Miesbach mit dem Bayerticket auf jeden Fall preiswerter und flexibler ist als mit der normalen Rückfahrkarte mit BC 25 oder ohne Bahncard.



Vergleichen wir die Preise für eine ähnliche Strecke im Großraum Rhein-Main. Hier sind die Möglichkeiten für Gelegenheitsfahrer ähnlich, es besteht die Auswahl zwischen dem Hessen-Ticket, der Tageskarte, der BC 25 Fahrkarte und dem Einzelfahrschein, die am Automaten zu erwerben sind. Hier die Preise:

Frankfurt Hbf – Grävenwiesbach	BC 25 / BC 50	4 * €5,50	€22,00
Frankfurt Hbf – Grävenwiesbach	Keine Bahncard	4 * €7,30	€29,20
Frankfurt Hbf – Grävenwiesbach	Gruppentageskarte für fünf Personen	€25,00	€25,00
Frankfurt Hbf – Grävenwiesbach	Hessen-Ticket (gültig für fünf Personen)	€31,00	€31,00

Die Gruppentageskarte ist hier eindeutig das flexibelste Angebot. Alle U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse in Frankfurt können als Zulaufstrecken mit benutzt werden. Der Vorteil an einem größeren Verkehrsverbund zeigt sich offensichtlich an einer eindeutig einfacheren Tarifstruktur, wobei die Preise sich nicht sonderlich unterscheiden. Nachteil ist jedoch, dass preiswerte BC 50 Fahr-

karten für diese Strecke nicht erhältlich sind, eine BC 25 Ermäßigung wird auf dieser Relation allerdings gewährt und ist in diesem Falle auch die günstigste Verbindung. Allerdings gilt hier die gleiche Einschränkung wie in München, Fahrkarten mit BC25 Ermäßigung gelten nicht im Nichteisenbahn-Nahverkehr. Die BahnCard 50 ist in Verbundräumen nicht mehr nutzbar. Somit gilt abzuwä-

gen zwischen einem einfacheren Tarif und dem Erhalt von ermäßigten Fahrkarten für BahnCard 50 Inhaber. Die Gruppentageskarte für die Fahrt nach Grävenwiesbach zu 25 Euro deckt eine Lücke zwischen der MVV Gesamtnetz-Partnerkarte (19,60 Euro) und dem Bayernticket (29,00 Euro), die in Bayern noch besteht.



Hier besteht für das Münchner Umland durchaus die Möglichkeit, auch von nördlicheren Gebieten Deutschlands zu lernen. Die Vergrößerung des Münchner Verkehrsverbundes über die Grenzen des S-Bahn Bereiches sollte kein Tabu sein, da meines Erachtens die Vorteile die Nachteile überwiegen. Wenn die Prämisse vorherrscht, dass der Erwerb eines Fahrscheins keine wissenschaftliche Tätigkeit sein sollte, muss der Tarif für Reisen außerhalb des Münchner Verkehrsverbundes vereinheitlicht werden, was nur durch eine Erweiterung des Verbundgebietes möglich ist. Das Angebot der Oberlandbahn, preiswerte Tageskarten für den Bereich ihres Netzes anzubieten, erhöht eher den Tarifwirrwarr und ver-

einfacht die Benutzung des öffentlichen Nahverkehrs nicht, zumal für eine Anschlussfahrt mit einer Münchner Straßenbahn oder U-Bahn wieder separat zuzahlen ist. Genauso systemfremd ist die Bahncard-Ermäßigung im Rhein-Main-Gebiet, die eine mit vielen Ausnahmen versehene Regelung darstellt (eine Anschlussfahrt vom Frankfurter Hauptbahnhof zur Innenstadt mit der U-Bahn ist z. B. nicht inbegriffen). Komplizierte Tarife zu vermeiden und flexible Angebote zu erweitern wäre überall wichtig.

Positiv zu bewerten ist, dass viele der Angebote familienfreundlich sind. Die Ländertickets und die RMV-Gruppentageskarte sind ein Beweis dafür, dass auch ein Ausflug ins Grüne für eine Familie bis zu fünf Personen mit der Bahn bezahlbar ist. Einen Vorteil kann jedoch das Bundesland Bayern aufweisen. Für ein Bundesland, das mehr als doppelt so groß ist wie Hessen, ist das Länderticket mit 29 Euro immerhin zwei Euro preiswerter als das Hessen-Ticket, das 31 Euro kostet. Da fragen sich nicht nur viele Hessen, warum für ein so relativ kleines Bundesland das Hessen-Ticket vergleichsweise so teuer sein muss.

(Frank Lipke)



Mehr Qualität und niedrigere Fahrpreise im Münchner Verkehrsverbund? (Fotos: MVV)

„Was geht die Bahn meine Kontonummer an?“

Die Fahrkartenautomaten des RMV nehmen keine Geldkarten mehr an

Folgende Beschwerden sind über die neuen RMV-Fahrkartenautomaten beim PRO-BAHN-Fahrgastdialog eingegangen:

„Seit fast drei Jahren habe ich keine Jahreskarte mehr und kaufe mir bis zu sechs Einzeltickets pro Woche der Preisstufe 4. Dabei nutze ich immer die Möglichkeit mit Geldkarte zu bezahlen, da das die schnellste Bezahlungsmöglichkeit ist und man keine Probleme mit Automaten hat, die nicht wechseln können, die keine Banknoten annehmen und ich nicht ständig Kleingeld sammeln muss. Jetzt bin ich am Montag in Rödelheim auf dem Mittelbahnsteig auf einen modernen Fahrkartenautomaten getroffen und musste zu meinem Entsetzen feststellen, dass die neuen Automaten keine Geldkarte mehr annehmen. Da ich nicht darauf eingestellt war und kein Kleingeld dabei hatte, musste ich mit Kontoabbuchung und Eingabe der Geheimzahl bezahlen. Zum einen dauert das ewig und die Leute in der Schlange hinter mir waren nicht erfreut, zum anderen ist das eine weitere Möglichkeit, bei der böse Mitmenschen die Girokartendaten ausspähen können. Daher frage ich Sie: Wieso dieser Rückschritt, dass keine Geldkarten mehr akzeptiert werden bei den neuen Fahrkartenautomaten?“

Ein anderer Fahrgast bemängelt: *„Es ist ein deftiger Serviceverlust, den ich gerne korrigiert hätte. Ein Anruf bei der Beschwerdhotline der Bahn hat ergeben, dass der Sachverhalt schon öfter beklagt wurde, es sei aber offen, ob es eine Veränderung gibt.“*

Andreas Frank vom PRO-BAHN-Fahrgastdialog hat diese Beschwerden zum Thema „Geldkarte in Fahrkartenautomaten im RMV-Gebiet“ aufgenommen und den Rhein-Main-Verkehrsverbund um eine Stellungnahme gebeten, aber leider keine Antwort erhalten. Aber PRO-BAHN Frankfurt bleibt an dem Thema dran und bittet die Leser der „Fahrgastzeitung“, ihre Meinungen und Erfahrungen zu den Themen „Geldkarte“ und „Fahrkartenautomaten allgemein“ an die Redaktion zu senden. Wir möchten das Thema „Fahrkartenautomaten und deren Bedienfreundlichkeit“ in unserer nächsten Ausgabe näher beleuchten. (ld/wb)



Die RMV/DB-Fahrkartenautomaten nehmen keine Geldkarte mehr an. (Foto: wb)

Großraum Frankfurt

Elektrobusse aus China für Frankfurt

Probetrieb soll im nächsten Jahr am Flughafen beginnen

In der chinesischen Zwölf-Millionen-Metropole Shenzhen fahren sie schon im Linienbetrieb, angeblich zur besten Zufriedenheit des dortigen Verkehrsunternehmens, die ausschließlich batteriebetriebenen 12-Meter-Linienbusse des chinesischen Busherstellers BYD.



Im Stadtverkehr sollen die Fahrzeuge mit einer Batterieladung 250 Kilometer zurücklegen können: in dreieinhalb Stunden sollen die Akkus wieder komplett aufgeladen werden können. 400.000 Euro wird ein solcher Bus kosten, also 120.000 Euro mehr als ein Standardlinienbus. Nach acht Jahren und mit Erreichen der Lebensdauer der Batterien nach 5.000 Ladezyklen sollen sich die Mehrkosten durch die niedrigeren Energiekosten amortisiert haben.

Frankfurts Oberbürgermeisterin Petra Roth und Henry Li, Senior Director der BYD Group, haben am 14. Juni 2011 eine Absichtserklärung für die Lieferung von drei Elektrobussen unterzeichnet (Foto rechts). Im Frühjahr nächsten Jahres soll der K9 bereits seine ersten Testfahrten in Frankfurt absolvieren. Der Re-

gelbetrieb wird dann auf der Pilotlinie zwischen Flughafen, Terminal 1 + 2 und dem Bürokomplex Gateway Gardens (mit geplanter S-Bahnstation) im Sommer 2012 aufgenommen, einer neuen Linie, die zunächst von der europaweiten Ausschreibung ausgenommen wird.

1,3 Millionen Euro werden in die zunächst drei Busse und die erforderliche Ladestation investiert. Hierfür strebt man Fördergelder aus Brüssel an. Frankfurt erhofft sich mit dieser Entscheidung ganz nebenbei, dass chinesische Firmen vorrangig Frankfurt als zukünftigen Sitz ihrer Europazentralen bevorzugen.



*Vertragsunterzeichnung im Römer.
(Fotos: Stadt Frankfurt und BYD)*

PRO BAHN wird das Projekt vom ersten Tag an begleiten. Vom Ansatz her erscheint es der richtige Schritt in eine wegweisende Neuorientierung zukünftiger Stadtverkehre zu sein. Es bleiben aber noch viele Fragen offen, wie zum Beispiel die der Wintertauglichkeit bei Temperaturen von unter 0° Celsius und der damit physikalisch bedingten Halbie-

zung der Kapazität der Batterien bei gleichzeitig erforderlicher Beheizung des Fahrgastraumes von schätzungsweise 20 Kilowattstunden.

Um diese innovative Idee weiter zu spinnen, sei der Gedanke erlaubt, folgenden Vorschlag in weitere Überlegungen mit einzubeziehen: Dort, wo es das Stadtbild erlaubt und auf Teilstrecken, auf denen dies technisch und betrieblich möglich ist, könnte der Elektrobus ggf. über

eine Oberleitung mit Energie versorgt werden. Dadurch würden die Standzeiten zum Aufladen der Batterien entfallen und die Busse könnten deutlich wirtschaftlicher eingesetzt werden. Ein Vorschlag, der für Frankfurt nicht ganz neu ist, auch wenn die Ära der reinen Obusse auf der Linie 60 nur ganze 15 Jahre währte und bereits im Oktober 1959 endete (siehe auch „Buchtipp“ auf Seite 33).

(Wilfried Staub)



*1,4 Millionen Besucher kamen zum 51. Hessentag nach Oberursel, viele davon mit dem ÖPNV, wie mit der S-Bahn (links) oder mit der Frankfurter U-Bahn.
(Fotos: Helmut Lind und Wolfgang Brauer)*

Großraum Frankfurt

Hessentag: Herausforderung für den ÖPNV

Nahverkehr in Oberursel profitiert von der Nähe zu Frankfurt

Der Hessentag wurde in diesem Jahr 50 Jahre alt. War es 1961 nur ein Feier-Wochenende, ist das Fest der Hessen inzwischen längst zu einem zehntägigen Mammut-Event mit riesigen Besucher-Massen geworden. So wurde beim 51. Hessentag in diesem Jahr ein neuer Rekord vermeldet: 1,4 Millionen Menschen kamen vom 10. bis 19. Juni nach Oberursel am Rande des Taunus unweit von

Frankfurt. Bei einem Rockkonzert beispielsweise strömten statt der erwarteten 30.000 mehr als 50.000 Zuhörer zum Veranstaltungsort. Solche Menschenmengen sind nur noch mit Hilfe des ÖPNV sicher zum Fest und wieder nach Hause zu bringen. Deshalb gibt es jedes Jahr ein spezielles ÖPNV-Konzept zum Hessentag: Sonderzüge verkehren, zusätzliche Busse werden eingesetzt und wenn mög-

lich halten Intercity-Fernverkehrszüge an Bahnhöfen, wo sie sonst nicht halten. So beispielsweise in Butzbach (2007) oder Stadtallendorf (2010).

Gerade in Stadtallendorf vor einem Jahr hatte es massive Beschwerden gegeben, weil die Zug-Kapazitäten nicht ausgereicht hatten. Daraus haben die Verantwortlichen beim Rhein-Main-Verkehrsverbund offenbar gelernt und zusätzliche Fahrzeuge bereit gestellt. Die S-Bahnen der Linie S5 fuhren bis spät abends im 15-Minuten-Takt, oft als Langzug. Die U-Bahn-Linie U3 aus der Frankfurter Innenstadt nach Oberursel-Hohemark verkehrte im gleichen Takt, nach Großveranstaltungen wurden ad hoc zusätzliche Züge eingesetzt.



*Im Oberurseler Stadtteil Bommersheim hat die U-Bahn ein kleines Depot.
(Foto: Horst Honig)*

Während die Verbindungen in Richtung Frankfurt durchweg als gut bewertet wurden, gab es Kritik bei den Bahnverbindungen ins Umland. So fuhr auf der RegionalBahn-Linie 15 nach Brandobendorf der letzte Zug ab Oberursel um 0.42 Uhr mit Umstieg in Bad Homburg. Für die Fahrt auf der RegionalBahn-Linie 16 nach Friedberg mit Umstieg in Friedrichsdorf musste man schon um 23.12 Uhr in der Hessentagsstadt 2011 aufbrechen. Gäste aus Mittelhessen waren

deshalb gezwungen, über Frankfurt den Heimweg anzutreten und sprachen deshalb von einem „Südhessentag“.

Weitgehend problemlos lief auch der Busverkehr, der teilweise wegen Straßensperrungen in Oberursel für die Zeit des Hessentages umgeleitet werden musste. Aus dem nahen Depot der Hessischen Landesbahn wurden bei Großveranstaltungen Zusatzbusse eingesetzt, die zwar ausreichend, aber oft randvoll waren. Darüber gab es auf dieser Linie nur vier Beschwerden. Einziges Manko: Es gab zu viele Barzahler, offenbar Gelegenheitsfahrgäste, die den ÖPNV in der Region nur selten nutzen. Das Abkassieren durch die Busfahrer dauerte pro Haltestelle bis zu zwölf Minuten. Bei dichtem Takt und Zusatzbussen war dies kein großes Problem. Hier hätte sich PRO BAHN an den Brennpunkten mehr mobile Fahrkartenverkäufer gewünscht.

Das Resümee: Insgesamt war der 51. Hessentag aus Sicht der ÖPNV-Nutzer aus und über Frankfurt und aus dem Hochtaunuskreis eine perfekte Veranstaltung. Das ist aber auch nicht verwunderlich, denn der Öffentliche Nahverkehr in der 43.000-Einwohner-Stadt Oberursel, die direkt an Frankfurt grenzt, ist sehr gut ausgebaut. Die S-Bahn-Linie S5 von Frankfurt Süd nach Friedrichsdorf erschließt die Stadt mit drei Haltepunkten (Weißkirchen/Steinbach, Stierstadt und Oberursel Bahnhof). Auch durchgehende Züge der von der Hessischen Landesbahn befahrenen Taunusbahn von Brandobendorf nach Frankfurt halten in Oberursel.

Zusätzlich führt die U-Bahn-Linie 3 vom Frankfurter Südbahnhof zur Endstation Oberursel-Hohemark am Rande des Taunus-Waldes. Im Oberurseler Stadtgebiet hat die U-Bahn insgesamt elf Haltestellen. Außerdem halten in Ober-

ursel sechs Regionalbuslinien sowie am Wochenende der Nachtbus n31 aus der Frankfurter Innenstadt. Daneben betreibt die Stadt zwei Tagesbuslinien, die mit dem Bad Homburger Stadtbusnetz verbunden sind, und zwei Abendbuslinien.

Die U-Bahn-Strecke nach Oberursel hat bereits eine lange Vorgeschichte. Seit 1899 wurde die 4,5 Kilometer lange Strecke vom Bahnhof bis Hohemark zunächst als „Gebirgsbahn“ von einer Dampfstraßenbahn befahren. Die von der

Frankfurter Lokalbahn AG betriebene Bahn wurde 1910 nach Heddernheim verlängert (heute ein Stadtteil von Frankfurt), elektrifiziert und mit der Lokalbahn auf der Eschersheimer Landstraße verbunden. 1955 übernahm die Straßenbahn Frankfurt am Main den Betrieb, seit der Eröffnung der Frankfurter U-Bahn 1968 ist Oberursel mit diesem Verkehrsmittel mit der Rhein-Main-Metropole verbunden. (ld)



Bahnhof Oberursel: Der neue Anbau für den DB-Servicestore (links), noch ohne jegliche Beschilderung, deshalb verirrte sich kaum ein Gast in den neuen Kiosk. Rechts: Der eingerüstete Bahnhof, kein Aushängeschild für eine Hessentagsstadt.

Bahnhof Oberursel – keine Augenweide zum Hessentag

Das alte Bahnhofsgebäude in Oberursel präsentierte sich während der Festtage mit einem Gerüst umgeben, an dem zur Zierde notdürftig Plakate angebracht waren. Der Grund ist typisch für viele Bahnhöfe in Hessen: Die Kaufverhandlungen zwischen der Stadt Oberursel und der Deutschen Bahn waren zähflüssig. Erst nach deren Abschluss begann die Suche nach einem „Verwender“ für das alte Gemäuer mit Gleisanschluss. Als dies endlich in trockenen Tüchern war, war es für den Hessentag zu spät. Das Bahnhofsgebäude ist jetzt nahezu entkernt, der Investor will dort ein Gourmet-Lokal einrichten. Trotz einer Anwohnerklage noch rechtzeitig fertig wurde dagegen der neue, großzügige Bahnsteigzugang, der rund fünf Millionen Euro kostete. Ebenfalls noch rechtzeitig zum 51. Hessentag eingeweiht wurde ein flacher Anbau an den Bahnhof, in dem ein DB-Service-Store untergebracht ist, ein Kiosk mit DB-Fahrkartenverkauf. (ld)

Großraum Frankfurt

Personenaufzug entwickelt sich zur Posse

ZDF kürte den Planungsfehler schon zum „Hammer der Woche“

Vor eineinhalb Jahren wurde der mit großem Aufwand barrierefrei umgebaute Haltepunkt der S2 in Niederjosbach, einem Ortsteil von Eppstein im Taunus mit knapp 2.000 Einwohnern, fertig gestellt. Allerdings mit einer entscheidenden Ausnahme. Zu einem der beiden Bahnsteige gelangt man wegen der extremen Hanglage entweder über eine steile Treppe mit 30 Stufen oder barrierefrei nur mittels eines Aufzugs. Doch dieser Aufzug bewegte sich in den vergangenen 18 Monaten bisher keinen einzigen Millimeter. Grund: Man hat bei der Planung schlichtweg den Drehstromanschluss und die absolut erforderlichen Kabel zur Notfallzentrale vergessen. Das fiel den Ingenieuren bereits in der Bauphase auf. Anstatt aber vorsichtshalber wenigstens entsprechende Leerrohre zu verlegen, wurde der Bahnsteig erst einmal fein säuberlich gepflastert.

Vor Wochen wurden die Verbundsteine an einigen Stellen nun wieder aufgerissen, doch dann ruhten die Arbeiten wieder, denn das Eisenbahnbundesamt hat in den Plänen der Bahn gravierende Mängel moniert. Der für den Frühsommer avisierte Termin der Inbetriebnahme des Aufzugs verzögert sich also weiter. Hatte sich die Bahn schon in der letzten Fastnachtskampagne zum Gespött der lokalen Karnevalisten gemacht, so hat der Länderspiegel des ZDF Anfang Juni die Posse um den Aufzug bundesweit öffentlich gemacht und zum „Hammer der Woche“ gekürt.

Bei der Bauaufsicht soll die Panne zu personellen Konsequenzen geführt haben, wie aus der am 16. Juni 2011 gemachten Fernseh-Aufnahme hervorgeht, müssen doch Reisende über den markierten Sicherheitsbereich den Bahnsteig betreten oder verlassen, und das, obwohl hier bis zu drei Regionalexpresszüge pro Stunde ohne Halt mit hoher Geschwindigkeit durchbrausen. Da hilft auch das Entschuldigungsplakat der Bahn wenig, sollte es an der Engstelle, was keiner hofft, zu einem Personenunfall kommen. *(Text und Foto: Wilfried Staub)*



Der Aufzug in Niederjosbach



Impression vom Bahnhofsfest in Königstein Pfingsten 2011. (Fotos: Jürgen Lange)

Großraum Frankfurt

Bahnhofsfest in Königstein

Bringen solche Veranstaltungen dem ÖPNV neue, junge Fahrgäste?

Bereits zum 31. Mal richtete die Historische Eisenbahn Frankfurt (HE) an den beiden Pfingstfeiertagen mit Unterstützung zahlreicher Vereine des Rings der Eisenbahnfreunde Rhein-Main und der Oberhessischen Eisenbahnfreunde aus Gießen sein Bahnhofsfest in Königstein im Taunus aus. Auf der 17 Kilometer langen eingleisigen Strecke der K-Bahn (RB 12) pendelte im Zweistundentakt ein Dampfzug nach Frankfurt-Höchst, am Pfingstmontag taktverdichtet durch drei Schienenbuspaare. Auch der PRO-BAHN-Regionalverband Frankfurt war wieder mit einem viel beachteten Infostand vertreten.

Die Historische Eisenbahn verzeichnete trotz des benachbarten Hessentages in Oberursel einen neuen Fahrgast- und Einnahmerekord. Die Züge um die Mittagszeit waren zu 160 Prozent besetzt,

was aber die Begeisterung der Fahrgäste kaum schmälerte, fühlte man sich doch in die Zeit der vollen Züge der 1950er Jahre ohne Auto versetzt.

Fragt man sich nun, was den ungebrochenen Erfolg des Königsteiner Bahnhofsfestes ausmacht, so wird man feststellen, dass drei Viertel der Besucher junge Familien mit Kindern sind. Gerade für Kinder im Alter bis zu zehn Jahren sind die Dampflokomotiven der Anziehungspunkt Nummer 1. Anders als bei den modernen Triebwagen kann man hier anschaulich erleben, wie aus den Elementen Feuer und Wasser Dampf erzeugt und in Energie umgewandelt wird, die über Kolben und Treibstangen einen 130 Tonnen schweren Koloss samt Waggons schnaufend und stampfend in Bewegung setzen. Im Gegensatz zu den modernen klimatisierten Zügen kann man die Fen-

ster der Waggons noch öffnen und auf der Bergfahrt mit einer Steigung von bis zu 1:30 den unnachahmlichen Sound und zudem die reizvolle Landschaft entlang der Strecke „in vollen Zügen“ genießen. So also sind die Großeltern damals verreist oder zur Arbeit gefahren. Ein Aha-Erlebnis für alle, die diese Bahnepoche nur vom Hörensagen kennen.



Die andere Seite

Der unbedarfte Beobachter konstatiert auf der anderen Seite einen zunehmenden Verfall von Sitten und Moral bei der heutigen Gesellschaft. Kinder stehen hemmungslos mit Schuhen auf den Polstersitzen der Museumswagen und Eltern postieren die noch kleineren ungeniert auf den winzigen Klappischen, die nur zum Abstellen von Getränken konstruiert sind. Bitten des Personals, dies zu unterlassen, werden mit der Bemerkung quittiert, dass man dafür schließlich doch bezahlt habe. Unentgeltlich mitfahrende Kinder unter sechs Jahren beanspruchen ganz selbstverständlich ihren eigenen Sitzplatz, die Erwachsenen dürfen im Gang stehen. Wundert sich da noch jemand, wenn Jugendliche im Öffentlichen Nahverkehr ihre Schuhe auf die Sitze legen oder ihren Sitzplatz kaum noch Bedürftigen freiwillig anbieten?

Trotz umfangreicher Absperrungen werden immer wieder Eltern gesichtet, die ihre Sprösslinge an die Hand nehmen

und auf den Schienen balancieren lassen. Ohne eine komplette Flutterbandabspernung würden ganze Heerscharen, wenn es sein muss sogar mit Kinderwagen, die Schienen zur Abkürzung der Wege außerhalb der gesicherten Übergänge überschreiten. Die Gefahr, die vom Betreten der Gleisanlagen ausgeht, ist kaum jemandem wirklich bewusst.

Obwohl der Fahrplan mit acht Zugpaaren und nur zwei Zwischenhalten recht übersichtlich war, können nur wenige Zeitgenossen selbigen lesen und interpretieren. Es darf behauptet werden, dass ohne die Vorverkaufs- und Informationsstände auf den Bahnsteigen die Sonderzüge fast leer fahren würden. Selbst mit den Flyern in der Hand fragen viele noch nach der nächsten Abfahrts- und Rückkehrzeit des Dampfzuges. Über die Hälfte der Besucher des Bahnhofsfestes ist nicht imstande, sich ohne Beratung eine für sie passende Fahrtmöglichkeit herauszusuchen.

Wenn man diese Behauptung auf die Nichtnutzer des ÖPNV überträgt, so könnte so mancher Gelegenheitsfahrgast für den RMV gewonnen werden, wenn er eine auf seine Bedürfnisse zugeschnittene persönliche Auskunft, zumindest an den Hauptumsteigeknoten, erhalten würde. Undurchsichtige Fahrplantabellen und kompliziert zu bedienende Automaten schrecken die „Generation Autofahrer“ von der potentiellen Nutzung von Bussen und Bahnen ab. Noch mehr, diese Gruppe macht nicht einmal einen Versuch, das Auto gegen eine umweltfreundlichere und oftmals sogar bequemere und preisgünstigere Beförderung einzutauschen, weil sie der Hürde Fahrplanstudium und Fahrkartenkauf schlichtweg nicht gewachsen ist. *(Wilfried Staub)*

Großraum Frankfurt

Schienenverkehr 1970 und heute

Versuch eines Angebotsvergleichs

Auf dem Bahnhofsfest in Königstein habe ich das Kursbuch des Sommerfahrplans 1970 ergattert. Es ist eine wahre Fundgrube für einen Eisenbahnfreund und man wundert sich beim Stöbern, welche exotischen Verbindungen vor 40 Jahren noch existierten.



So gab es Eilzüge Frankfurt – Limburg – Köln oder Frankfurt – Nijmegen bzw. Frankfurt – Luxembourg. Das europäische TEE-Netz wurde ständig erweitert. Erstmals verkehrte der TEE „Goethe“ nach Paris. Siegen, aber auch Rüdeshheim und Bensheim waren noch bedeutende D-Zug-Stationen!

1970, der Höhepunkt des Wirtschaftswunders, die Hoch-Zeit der automobilen Gesellschaft kurz vor der ersten so genannten Ölkrise. Lohnsteigerungen von 15 Prozent jährlich, der Bruttoverdienst überstieg erstmals die Marke von 1.000 DM, es galt die 44-Stundenwoche, Benzin kostete bezogen auf die Kaufkraft unerschwingliche 30 Pfennig und der Käfer war für unter 5.000 Mark zu haben (1965 lief der Zehnmillionste vom Band). Das Auto mauserte sich zum unangefochtenen Statussymbol. Jeder, der es sich nur annähern leisten konnte, hatte damals be-

reits einen PKW und fuhr selbstverständlich damit nicht nur in den Urlaub nach Italien, sondern auch zur Arbeit. Der Deutschen Bundesbahn liefen die Fahrgäste scharenweise weg. Die DB musste der Not gehorchend reagieren und Kosten reduzieren, zumal auch bei ihr die Lohnkosten explodierten. Das jährliche Defizit der Staatsbahn nahm gigantische Ausmaße an.

Die Gelehrten streiten sich heute immer noch, ob das ausgedünnte Angebot der Bahn den Autoboom verstärkte oder ob der Prestigegegedanke, mindestens ein Auto in der Familie besitzen zu müssen, dem traditionellen Nahverkehr seinerzeit den Garaus bereitete.



Titelseite des Kursbuches von 1970



Ich wohnte damals in Bürstadt und kann mich in den Jahren nach dem Abitur (1961) bis 1975 nicht daran erinnern, jemals einen Zug von innen gesehen zu haben. Alle Ausflüge und Besorgungen in den neuen Verbrauchermärkten auf der Grünen Wiese wurden selbstverständlich mit dem Auto erledigt. 1975 bin ich nach Bad Soden im Taunus umgezogen.

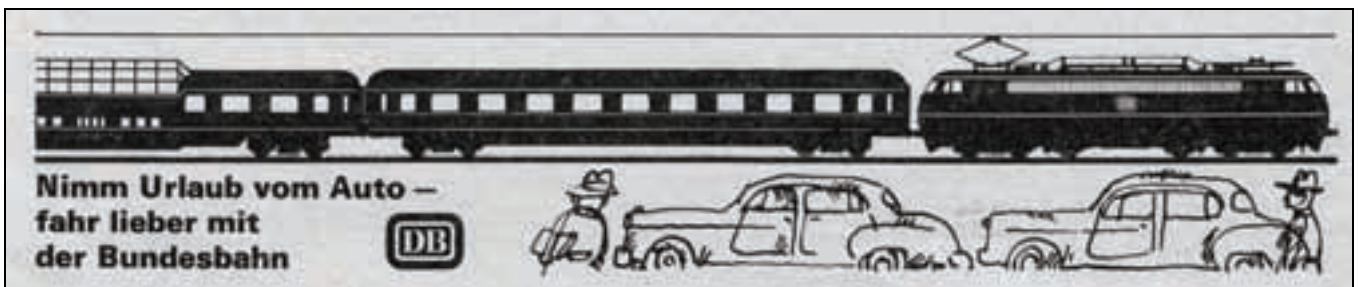
Im folgenden werde ich tabellarisch und stichprobenweise das Schienenangebot „meiner“ beiden Regionen des Jahres 1970 dem von 2010 montags bis freitags (nur Züge auf dem gesamten Streckenverlauf) gegenüberstellen. Die oft geäußerte Behauptung, dass sich die Bahn gegenüber dem Jahr 1970 aus der Fläche zurückgezogen hat, stimmt also zumindest auf den Relationen nicht, auf denen ein wirtschaftlich vertretbarer Betrieb Sinn macht. Hier stellt die Schiene heute und noch mehr in Zukunft eine echte Alternative zum Auto dar.

(Wilfried Staub)

Streckennummern	Von	Nach	1970	2010	+/- %
315f, Nibelungenbahn ¹⁾	Worms	Bensheim	16	18	+13 %
315a, RB70 Riedbahn	Biblis	Mannheim	26	41	+63 %
195c, RB13 Sodener Bahn ²⁾	Bad Soden (Ts)	F-Höchst	14	25	+79 %
195b, RE20, S2 Taunusstrecke	Niedernhausen	Frankfurt Hbf	36	78	+117 %
195d, SE12 Königsteiner Bahn ³⁾	Königstein	F-Höchst	19	33	+73 %
196h, S4 Kronberger Bahn ⁴⁾	Kronberg	Frankfurt Hbf	26	38	+46 %
196h, S5 Bad Homburger Bahn ⁴⁾	Bad Homburg	Frankfurt Hbf	49	64	+31 %
196k, Solmstalbahn ⁵⁾	Grävenwiesbach	Wetzlar	11	./.	
195b, Aartalbahn ⁶⁾	Limburg	Wiesbaden	9	./.	
193, RB35, Vogelsbergbahn	Fulda	Gießen	10	19	+90 %

Anmerkungen

1) Strecke stand Ende der 1960-er Jahre kurz vor der Einstellung; 2) ab 1972 zusätzliche Anbindung von Bad Soden (Ts) über Niederhöchststadt nach Frankfurt (durch S3); 3) Pläne eines S-Bahnbetriebes bis Kelkheim (S12) und Stilllegung der Reststrecke wurden verworfen; 4) erste Strecken mit sauberem Taktverkehr (30/60) mit Wendezügen ab Sommerfahrplan 1954; 5) Stilllegung Mai 1985; 6) am 25.09.1983 Personenverkehr eingestellt. Reaktivierung des Abschnitts Diez – Zollhaus für den Personen- und Güterverkehr ab Dezember 2014.



Zeitgenössische Werbung aus dem Kursbuch von 1970

Rhein-Neckar

Stört Gleisanschluss Main-Neckar-Bahn?

Planfeststellungsbeschluss für Schienenanbindung der Firma Pfenning

Der Logistik-Dienstleister Pfenning plant, seinen Firmensitz von Viernheim nach Heddeshcim zu verlagern und dort für 100 Millionen Euro ein großes Logistikzentrum zu bauen. Dieses soll einen Gleisanschluss an die Main-Neckar-Bahn bekommen. Seit 12. Mai 2011 gibt es nun einen Planfeststellungsbeschluss zu dieser Schienenanbindung.



Güterfahrt in Heddeshcim/Hirschberg, wie der Haltepunkt heute heißt (vormals bis Ende 2010 Heddeshcim-Großachsen). (Fotos: Andreas Liebert)

Einer der Knackpunkte dieses Güteranschlusses ist die heute schon vorhandene Überlastung der Main-Neckar-Bahn Frankfurt – Heidelberg/Mannheim, von der das Gleis abzweigen soll. Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) hat sich hier engagiert für den Nahverkehr eingesetzt und in seiner Stellungnahme ausgeführt, er „verfolge gemeinsam mit den Ländern Baden-Württemberg und Hessen das Ziel, den Nahverkehr auf der Main-Neckar-Bahn er-

heblich zu verbessern“. Die Stellungnahmen von DB Netz und Eisenbahn-Bundesamt waren für den VRN nicht ausreichend, so dass er erfolgreich darauf drängte, dass explizite Auflagen als Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen wurden. Diese beinhalten unter anderem Festlegungen, wie „der vertaktete Nahverkehr hat Vorrang vor Trassenzusagen für den Vorhabenträger“ oder „von Montag bis Freitag ... ist eine Andienung ab Heddeshcim in der Zeit von 16:30 bis 19:30 Uhr nicht gestattet. Abweichungen sind nach Absprache mit dem VRN zulässig“.

Entsprechende Regelungen für den Güter- und Fernverkehr auf der Main-Neckar-Bahn wegen des Pfenning-Anschlussgleises gibt es nicht. Trassenabsprachen über bestimmte Uhrzeiten werden also ausschließlich zwischen VRN und Pfenning vorgenommen. Es werden (aus Lärmschutzgründen) maximal sechs Zugbewegungen (je drei Einfahrten auf die und Ausfahrten von der Main-Neckar-Bahn) mit maximal jeweils 18 Wagen im Zeitraum von 6 – 22 Uhr (außer 16:30 – 19:30 Uhr) zugelassen.



Das neue Bahnhofschild in Heddeshcim, wo das Gütergleis abzweigen soll.

Für die Fahrten auf das Pfenning-Werksgelände aus Richtung Süden (Rangierfahrten) werden laut DB Netz – bei einer reinen Fahrzeit von drei bis fünf Minuten – Güterverkehrsstrassen von 15 Minuten benötigt. Nichtsdestotrotz sind laut DB Netz „auch unter dem Gesichtspunkt, dass der Nahverkehr auf der Strecke verdichtet wird, ... die Züge unter dem Gesichtspunkt ‚flexible Fahr-

plangestaltung in Abhängigkeit vertakteter Verkehre‘ aus heutiger Sicht fahrbar“. Doch wie viele freie Trassen von 15 Minuten Dauer gibt es denn heute noch werktags zwischen 6 und 16.30 Uhr, bzw. 19:30 und 22 Uhr? Hier sind Konflikte zwischen den heutigen Bahnverkehr auf der Main-Neckar-Bahn und den künftigen Pfenning-Zügen leider abzusehen. (*Michael Löwe*)



Bauarbeiten und Gleisverschwenkungen für ein neues Überführungsbauwerk zwischen Mannheim und Heidelberg. (Fotos: Klaus Rothenhöfer)

Rhein-Neckar

Ausbau Heidelberg – Mannheim gefährdet?

Neues Kreuzungsbauwerk auf der stark belasteten Strecke fertig

Seit August 2010 arbeitet die DB Netz AG daran, das Kreuzungsbauwerk zur kreuzungsfreien Einfädelung des Nord-Süd-Gleises der Main-Neckar-Bahn in die Bahnstrecke Mannheim – Heidelberg Richtung Heidelberg zu erneuern. Das Ganze ist aufwändiger als es zunächst klingt, da die beiden Strecken stark belastet sind. Daher mussten die ehemali-

gen Gütergleise zwischen Heidelberg-Wieblingen und Mannheim-Friedrichsfeld Süd wieder in Betrieb genommen werden (siehe dazu auch die entsprechende Bild-Dokumentation unter www.probahn.de/rhein-neckar). Jetzt geht die Baumaßnahme jedoch termingerecht ihrem Ende entgegen.



S-Bahn auf dem stark belasteten Streckenabschnitt bei Heidelberg.

Am Sonntag, dem 10. Juli 2011, soll die sogenannte Rückschwenkung des Kreuzungsbauwerkes erfolgen. Deshalb werden an diesem Tag mehrere Fernverkehrszüge über Schwetzingen umgeleitet und halten nicht in Heidelberg Hbf. Während diese Maßnahme also planmäßig abgeschlossen werden dürfte, droht an anderer Stelle nach Informationen von PRO BAHN Ungemach. Vor einem Jahr wurde nach jahrelangen Verhandlungen die Planungsvereinbarung mit Kostenaufteilung für die Planungsschritte für die Baumaßnahmen zur Infrastruktur-Ertüchtigung der Bahnstrecke Mannheim – Heidelberg Hauptbahnhof unterzeichnet. Diese Maßnahmen wurden etwa hälftig zwischen der 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar (GVFG-Mittel) und DB Netz auf-

geteilt. Insbesondere fiel und fällt der die getrennte (also viergleisige) Einführung der zwei Gleise der Main-Neckar-Bahn und der zwei Streckengleise Mannheim-Heidelberg in den Heidelberger Hbf in denjenigen Teil, zu dessen Planung und Umsetzung sich DB Netz verpflichtete. Die Notwendigkeit dieser Maßnahme scheint nun bei DB Netz nicht mehr unumstritten zu sein. Sollte tatsächlich diese getrennte Einführung nicht kommen, hätte dies verheerende Auswirkungen insbesondere auf Einfädelungen von Zügen aus Richtung Darmstadt/Weinheim Richtung Heidelberg. Durch die geplanten S-Bahn-Mehrverkehre von Mannheim Richtung Heidelberg entstünden hier zwangsläufig immer wieder Wartezeiten für diese Züge. Schon die getroffene Planungsvereinbarung ist ein Kompromiss, der einige Einschränkungen beinhaltet (und bisher ist nur die Planung gesichert, die Umsetzung noch nicht). Sollten selbst hiervon noch Abstriche gemacht werden, hätte dies fatale Auswirkungen auf den künftigen Nahverkehr im Rhein-Neckar-Raum.

(Michael Löwe)

Die geplante Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar wird noch einmal komplett überprüft. Das Bundesverkehrsministerium hat ein neues Gutachten zu der seit mehr als zehn Jahren diskutierten neuen Trasse europaweit ausgeschrieben. Grund dafür ist die (neue) Erkenntnis, dass auch nach dem Bau einer ICE-Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim weiter Engpässe im Güterverkehr bestehen bleiben würden. Für die neue Untersuchung sind zwei Jahre veranschlagt. Das bedeutet, dass die Planungen für die neue Schienen-Trasse bis voraussichtlich 2013 auf Eis liegen. Auch der Fahrgastverband PRO BAHN befasst sich in einer Arbeitsgruppe mit Vorschlägen für zukünftige Konzepte zur geplanten Neubaustrecke, die noch in diesem Jahr veröffentlicht werden sollen.

(wb)

Baden-Württemberg

Bahnlärminitiative im Raum Stuttgart

Was will die „Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg“?

Auch im Raum Stuttgart gibt es eine Initiative gegen Bahnlärm, die „Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg“ (AGLV). Dies ist eine Dachorganisation von derzeit acht Bürgervereinen/Initiativen, die sich die „Verbesserung der Verkehrslärmsituation“ zum Ziel gesetzt haben, also weniger Lärm durch die Bahn, aber auch durch Autos und Flugzeuge. Ihre Mitglieder befürchten unter anderem, dass die Gäubahn Stuttgart – Singen nach der Inbetriebnahme des neuen Gotthard-Basis-Tunnels voraussichtlich 2016/1017 eine zusätzliche Zulaufstrecke für den Güterverkehr in Richtung Schweiz und Italien wird.

Davon wären besonders auch die Gemeinden westlich der baden-württembergischen Landeshauptstadt betroffen. Sollte nämlich das umstrittene Bahnprojekt „Stuttgart 21“ verwirklicht werden, können die Güterzüge nicht mehr auf der sogenannten „Panoramastrecke“ westlich der Stuttgarter Innenstadt fahren. Als Teil von „Stuttgart 21“ soll dieser Teil der Gäubahn aufgelassen werden. Dann bliebe für die Güterzüge vom Rangierbahnhof Kornwestheim in Richtung Schweiz nur noch der Weg weiter westlich an Stuttgart vorbei über Leonberg, Renningen nach Böblingen und weiter nach Süden in Richtung Schweiz.

Deshalb sieht die AGLV auch den zweigleisigen Ausbau der Strecke für die neue S-Bahn-Linie 60 von Böblingen nach Renningen, der 2010 abgeschlossen

wurde, kritisch. Diese sei laut AGLV nur „unter dem argumentativen Deckmäntelchen einer höheren S-Bahn-Streckenkapazität betrieben worden“, tatsächlich hätten die Planer aber auch höhere Güterzugkapazitäten im Blick gehabt.

Die Arbeitsgemeinschaft fordert nun, dass ein Teil der aus dem Versilbern der „Panoramastrecke“ erzielten Erlöse in den Lärmschutz gesteckt wird. Außerdem will die AGLV, dass geeignete Lärmschutzwände entlang der Strecke früher als geplant eingebaut werden. Ferner fordert die Initiative, dass für die Strecke von Leonberg nach Böblingen betriebliche Einschränkungen vereinbart werden, insbesondere eine Verlagerung des Güter-Nachverkehrs auf den Tag, Geschwindigkeitsbeschränkungen in Ortsbereichen sowie das Verbot von besonders lauten Güterwagen in der Nacht. Aus Sicht des Verfassers dieses Artikels scheinen diese Forderungen jedoch völlig unrealistisch. Schließlich fordert die „Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Leonberg“ auch noch, dass die Gäubahn südlich von Böblingen nicht zu einer Zulaufstrecke zum neuen Gotthard-Basis-Tunnel werden soll. Stattdessen sollten die Güterverkehrsströme in die Schweiz und weiter nach Italien auf eine Güterbahnstrecke im Oberrheintal konzentriert werden, der Ausbau dort solle aber bitte bürgerfreundlich erfolgen, so die AGLV.

(Thomas Mroczek/wb)

Buchtipps**Elektromobilität – alles schon mal dagewesen****Die ehemaligen Obus-Betriebe in Hessen in Text und Bild**

Über Elektrofahrzeuge wird derzeit viel nachgedacht (siehe auch Seite 20), dass aber Elektromobilität im öffentlichen Personen-Nahverkehr in vielen deutschen Städten durch rund 60 Oberleitungsbus-Netze noch vor nicht einmal 50 Jahren zum Alltag gehörte, bevor die Omni-Dominanz des Autos einsetzte, ist von vielen schon vergessen oder wurde von den später Geborenen gar nicht mehr erlebt. In Hessen waren dies die Obus-Betriebe in Kassel, Marburg, Gießen, Wiesbaden, Frankfurt, Offenbach und Darmstadt.

Diese Wissenslücke schließt jetzt der Nahverkehrs-Autor und -Buchherausgeber Ludger Kenning aus Nordhorn mit dem zweiten Band seiner Reihe „Obusse in Deutschland“. Das 320 Seiten starke Werk beschränkt sich auf die Trolleybus-Netze in Nordrhein-Westfalen (20) und Hessen (7). Mit zahlreichen (bisher unbekannt) Bildern, detaillierten Texten und Streckenkarten sowie Fahrzeugtabellen zu jedem Betrieb wird in Deutschland erstmals nach 25 Jahren wieder eine umfassende Publikation zu diesem Thema herausgegeben. Fachkenner, die sich vor Ort in den Obus-Betrieben auskannten, haben zahlreiche Details beigezeichnet und die beiden Autoren bei ihrer Arbeit unterstützt.

Nicht ganz niedrig ist der Preis von 45,90 Euro. Aber jeder, der sich einmal mit Buchproduktion befasst hat, kennt den Spagat zwischen der erwarteten Auflage, den Herstellungskosten und dem Wunsch, möglichst viele Leser zu errei-

chen. Doch auch wenn „Obusse in Deutschland“ kein Massenprodukt ist, lohnt sich der Kauf auf jeden Fall für Nahverkehrsinteressierte und ÖPNV-Experten, Obus-Enthusiasten und die Freunde von aufwendig gestalteten, mit vielen alten Fotos versehenen Bildbänden zum Thema Nahverkehr. (wb)



Obusse in Deutschland Band 2 / Nordrhein-Westfalen – Hessen, 320 Seiten DIA-A-4 gebunden, 72 Farb- und 622 Schwarz-Weiß-Fotos, 75 Tabellen, Preis: 45,90 Euro, ISBN 978-3-933613-31-8.

(Band 1 ist bereits 2009 erschienen und befasst sich mit den Obus-Betrieben in Nord- und Ostdeutschland)

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 Adressenänderungen:
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
Landesvorsitzender Hermann Hoffmann
(Anschrift siehe PRO BAHN in Nordhessen)
Stellvertreter:
Dr. Martin Schmidt
Küferstraße 30
65931 Frankfurt am Main
Tel./Fax (0 69) 37 56 24 88
E-Mail: m.schmidt@chemie.uni-frankfurt.de

Wilfried Staub
Königsteiner Straße 156a
65812 Bad Soden am Taunus
Tel. (0 61 96) 2 66 84
E-Mail: WilfriedStaub@aol.com

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 in Mittelhessen

Thomas Kraft
Fliederweg 17
35633 Lahnau
Tel. (0 64 41) 6 60 99
Fax: (0 64 41) 67 18 29
E-Mail: Kraft-Lahnau@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 Starkenburger 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@starkenburger.pro-bahn.de
www.pro-bahn.de/starkenburger

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/Spendenkonten (Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!):

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

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

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

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

PRO BAHN – Termine

Allgemeine Termine:

Mi 1.8. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft September – Oktober 2011. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (siehe Seite 2).

PRO BAHN in Nordhessen:

Mi 27.7. 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmstraße 2, Kassel

Mi 31.8. (jeden letzten Mittwoch im Monat).

PRO BAHN in Mittelhessen:

Fr 15.7. 19.00 Uhr: Treffen im „Justus im Hessischen Hof“, Frankfurter Straße 7, 35390 Gießen (ca. 300 vom Bahnhof entfernt, Haltestelle Liebigstraße der Stadtbus-Linien 2, 5, 15 und 24).

PRO BAHN Großraum Frankfurt e.V.:

Mo 8.8. Exkursion: Mit drei Betreibern durch Hessen und Rheinland-Pfalz. Fahrplan: Frankfurt Hbf ab 16.22 (Gleis 15) mit HLB, Gießen an 17.02 Uhr (Gleis 2), ab Gießen 17.18 Uhr (Gleis 9) mit DB Regio, Niederlahnstein an 18.50 Uhr (Gleis 2), ab 19.00 Uhr (Gleis 5) mit VIAS, Frankfurt-Höchst an 20.55 Uhr, Frankfurt Hbf an 21.05 Uhr (Gleis 23). **Achtung: 2. Montag im Monat!**

Anmeldung bitte bis 2. August 2011 bei Wilfried Staub (Tel. 06196-26684 oder E-Mail an WilfriedStaub@aol.com mit der Angabe, ob ein Fahrschein benötigt wird. Preis pro Person 10,20 Euro, Gäste sind willkommen.

Mo 5.9. ab 18.30 Uhr: Monatstreff im Saalbau Gutleut, Raum 3, , Rottweiler Straße 32, Raum 3 (fünf Fußminuten vom Hauptbahnhof/Südseite).

Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi 27.7. 18.00 – 20.15 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des Regionalverbandes Starkenburg, im Restaurant Gargano, Dornheimer Weg 75, 64293 Darmstadt (Tel. 06151 – 666555). Wegbeschreibung: Ab Darmstadt Hbf Westausgang zehn Minuten Fußweg durch den Zweifalltorweg, dann Dornheimer Weg links bis zur letzten Ampel – oder mit Busline F bis zur Haltestelle Moldenhauerweg.

Mi 24.8. 18.00 – 20.15 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des Regionalverbandes Starkenburg im Restaurant Gargano.

Regionalverband Rhein-Neckar:

Do 21.7. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar im Umweltzentrum, Mannheim, Käfertaler Straße 162.

Im August wegen der Sommerferien kein Monatstreffen!

Sonstige Termine

Do 14.7. 20.00 Uhr: Arbeitstreffen der IG PRO SCHIENE Weschnitztal-Überwaldbahn
Do 11.8. im Gasthaus „Zur Kreuzgasse“ in Ober-Waldmichelbach.

