

PRO BAHN Hessen 

Fahrgastzeitung

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

Nr. 89

November – Dezember 2011



Elektrisch durch Marburg

S. 5

Pfungstadtbahn

S. 20

Hunsrückbahn auf der Kippe

S. 24

Titelbild: Erstmals seit 1955 fahren ab Dezember 2011 wieder Züge auf der Stichstrecke nach Pfungstadt. Lange hat PRO BAHN für die Reaktivierung der Bahnstrecke gekämpft. (Foto: hk)

Rückseite: Der Duplex TGV (hier auf Probefahrt in Bayern) wird ab März 2012 auch für die neue Fernverbindung von Frankfurt über Mannheim nach Marseille und zurück eingesetzt.

(Foto: DB AG)

Impressum

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

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

Sie können die Fahrgastzeitung auch erhalten, wenn Sie nicht Mitglied bei PRO BAHN e. V. sind. Das **Jahresabonnement** kostet 8 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 8 EUR in bar oder in Briefmarken. **Die FGZ kann auch online unter www.pro-bahn.de/mittelhessen bestellt werden** (bitte senden Sie gleichzeitig den Unkostenbeitrag an die Adresse des Landesverbands).

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*), Thomas Schwemmer (*ts*), Hermann Hoffmann (*hh*), Thomas Kraft (*kr*). Alle anderen Artikel sind namentlich gekennzeichnet. V. i. S. d. P.: *mus*, für die einzelnen RV: *hh*, *kr*, *ts*, *hk*, *wb*.

Endzusammenstellung dieser Ausgabe: *hk*

Druck und Versand: *hk*

Redaktionsanschrift: 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

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: probahn_mittelhessen@yahoo.de

Großraum Frankfurt: Thomas Schwemmer, Krifteler Straße 107, 60326 Frankfurt am Main, Tel. (0 69) 36 70 17 50, Fax (0 69) 7 10 45 94 42, E-mail: comtom01@web.de

Starkenburg: Holger Kötting, Am Karlshof 12, 64287 Darmstadt,
E-Mail: holger.koetting@gmx.de

Rhein-Neckar: Wolfgang Brauer, Brückenkopfstraße 6, 69120 Heidelberg,
Tel. (0 62 21) 47 01 34, Fax (0 62 21) 41 10 34, E-Mail: wolfgangbrauer@t-online.de

Redaktionsschluss für diese Ausgabe: 1.10.2011 (Heft November – Dezember 2011)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.12.2011 (Heft Januar – Februar 2012)

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

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

Mehr Fahrgäste in der nordhessischen Regiotram	4
--	---

Mittelhessen

Elektrisch durch Marburg	5
--------------------------------	---

Großraum Frankfurt am Main

Regionalmitgliederversammlung des RV Frankfurt	9
--	---

Streik der GDL und seine Auswirkungen auf die Fahrgäste.....	10
--	----

Ernüchternder "Bahngipfel Hessen 2011"	13
--	----

Schienenverkehr in Hessen bleibt Stiefkind in der Landespolitik	14
---	----

Bad Soden genehmigt sich neuen Busbahnhof	16
---	----

Starkenburg

Neubaustrecke über Darmstadt	18
------------------------------------	----

Pfungstadtbahn vor Eröffnung	20
------------------------------------	----

PRO BAHN trifft sich mit den Grünen im Landkreis Bergstraße	22
---	----

Rhein-Neckar

S-Bahn Rhein-Neckar wird verlängert	22
---	----

Rheinland-Pfalz

Neue Hunsrückbahn auf der Kippe	24
---------------------------------------	----

Der Kommentar	25
---------------------	----

PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten	26
---	----

PRO BAHN - Termine	27
--------------------------	----

Nordhessen

Mehr Fahrgäste in der nordhessischen Regiotram

NVV: Täglich 11 200 Passagiere

Seit Sommer 2007 fahren die silbernen Regiotramzüge aus der Region durch den Tunnel unter dem Kasseler Kulturbahnhof direkt in die Innenstadt. Nach Angaben des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) haben die Fahrgastzahlen seither einen deutlichen Sprung nach oben gemacht.

Fahrgastzahlen in vier Jahren verdoppelt

Vor der Innenstadt-Anbindung im Jahr 2007 fuhren laut NVV jeden Tag im Schnitt etwa 5100 Menschen mit den Regiotrams der Linie 3 (Hofgeismar), 4 (Wolfhagen) und 5 (Melsungen). Heute seien jeden Tag durchschnittlich 9000 Menschen auf diesen Strecken unterwegs – ein Plus von 76%. Hinzu kam 2008 die Linie 9 nach Treysa, die täglich von 2200 Passagieren genutzt wird. Nach der jüngsten Erhebung, die der Verkehrsverbund von Dezember 2010 bis März 2011 vorgenommen hat, steigen jeden Tag im Durchschnitt 11200 Fahrgäste in die Regiotram-Züge ein. NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel bezeichnete dies als „echte Erfolgsgeschichte“. Dabei würden zusätzliche Verbindungsangebote in den Fahrplänen für weitere echte Nachfrage sorgen, sagte Dippel. Vor allem am Wochenende steigen die Fahrgastzahlen. Dadurch verbessert sich nach NVV-Angaben auch die Einnahmesituation. Die Regiotram sei „wie alle öffentlichen Ver-

kehrssysteme nicht kostendeckend. Aber jeder Fahrgastzuwachs macht sich in klingender Münze bezahlt“, so NVV-Sprecherin Sabine Herms.

RT3 ist stärkste Linie

Mit hochgerechnet 1,2 Millionen Fahrgästen pro Jahr sei die Linie 3 nach Hofgeismar momentan die fahrgaststärkste und erfolgreichste Linie, heißt es beim NVV. Dicht dahinter folge die Linie 5 nach Melsungen mit 1,1 Passagieren. Die RT4 nach Wolfhagen erreicht bald die Millionengrenze.

15-Minuten-Takt in der Harleshäuser Kurve Ende 2012

Positiv bewertet der NVV auch die Entwicklung der Fahrgastzahlen auf der Harleshäuser Kurve mit den neuen Haltepunkten Vellmar-Osterberg/EKZ sowie Kassel-Jungfernkopf und Kassel-Kirchditmold. Die Zahl der ein- und aussteigenden Fahrgäste stieg an allen Haltepunkten auf 400 Personen pro Schultag. Wenn im Dezember 2012 das 3. Gleis im Bahnhof Obervellmar von den Zügen in Richtung Wolfhagen genutzt werden kann, können die Linien RT3 und RT4 ab Obervellmar im 30-Minuten-Takt fahren. Im Berufsverkehr ist sogar ein 15-Minuten-Takt in den dicht besiedelten Gebieten von Vellmar und Kassel geplant. (hh)

Mittelhessen

Elektrisch durch Marburg

100 Jahre städtischer Nahverkehr in der Universitätsstadt

Die mittelhessische Universitätsstadt Marburg mit ihren rund 80.000 Einwohnern und etwa 22.500 Studenten (einem neuen Rekord im Wintersemester 2011/12) ist Dank Semesterticket und einem hohen Anteil an (umweltbewusst denkenden) Akademikern ein gutes Pflaster für den Öffentlichen Personen-Nahverkehr. Hinzu kommt, dass die bergige Lage der Kommune und ihrer Stadtteile dem ungezügelter Individualverkehr Grenzen setzt. Diese Grenzen gelten allerdings auch für den ÖPNV – heute wie vor 100 Jahren, als die Geschichte des städtischen Nahverkehrs mit der Einführung der elektrischen Straßenbahn in der Universitätsstadt begann.



Die Marburger Straßenbahn unterhalb der (alten) Universität und der Universitätskirche. (Postkarte von 1912)

Am 23. November 1911 erhielt die Stadt Marburg die Konzession für die zunächst 2,48 Kilometer lange elektrifizier-

te Straßenbahnstrecke für die Dauer von 50 Jahren, also bis zum Jahr 1961. Noch am gleichen Tag fanden die ersten Probefahrten statt und fünf Tage später begann der planmäßige Betrieb. Schon mehr als zehn Jahre zuvor gab es in Marburg die ersten Überlegungen zum Bau einer elektrischen Tram. Die Stadtväter holten sich Erfahrungsberichte aus Kommunen gleicher Größe (20.000 Einwohner) ein, die bereits ein solches Nahverkehrsmittel planten oder schon gebaut hatten.

Schwierige Topografie

Die ursprünglichen Pläne, die Bahn komplett durch die historische Altstadt (Oberstadt) unterhalb des Schlosses zu führen, scheiterten an einigen starken Steigungen, für die die Aufsichtsbehörde keine Genehmigung erteilen wollte. Deshalb blieb es bei der Streckenführung, die auch schon von der 1903 eingeführten Pferdebahn eines privaten Fuhrunternehmers genutzt wurde: Vom Hbf ging es zur Grabeskirche der Heiligen Elisabeth und am Fuße des Schlossberges entlang, vorbei an der Universität und durch ein damals neues Gründerzeit-Villenviertel bis zum Wilhelmsplatz. Hier war zunächst der Endpunkt der „Elektrischen“.

Ein Jahr später wurden die Gleise von dort aus um rund einen Kilometer in das neu gebaute Straßenbahn-Depot am Südrand der Stadt verlängert, 1913 schließlich folgte ebenfalls vom Wilhelmsplatz aus noch eine 950 Meter lange Stichstrecke in die Oberstadt, die unweit des Rat-

hauses und des Marktplatzes endete. Auf diesen Gleisen war auch einige Jahre zuvor schon die Pferdebahn gefahren. Alle Marburger Straßenbahn-Strecken waren eingleisig mit Ausweichen, für den Betrieb wurden insgesamt zehn zweiachsige Wagen bei einer Kasseler Firma beschafft.



Zweiachsige Marburger Straßenbahn vor dem Hauptbahnhof. (Foto: W. Stock)

Zum Beginn des 1. Weltkrieges wurde nach nur 14 Monaten Betrieb die Linie in die Oberstadt wieder eingestellt, weil viele Marburger Straßenbahnfahrer zum Kriegsdienst einberufen wurden und die Fahrgastzahlen dieses Streckenastes nicht den Erwartungen entsprachen. In der Inflationszeit Anfang der 20er Jahre war die finanzielle Situation der städtischen Marburger Straßenbahn sehr schlecht. Das Gleismaterial in der Oberstadt wurde deshalb herausgerissen und ebenso wie zwei Straßenbahnwagen verkauft.

1927 wurden diese Wagen durch zwei vierachsige Neubauten ersetzt und in dieser Zeit auch die verschlissenen Gleise erneuert. 1934 erfolgte die letzte Streckenerweiterung des Schienennetzes um 200 Meter zum Südbahnhof. Die Straßenbahn pendelte nun alle siebeneinhalb

Minuten zwischen den beiden Marburger Bahnhöfen. Das waren allerdings dann die letzten Investitionen in die Straßenbahn. Die Strecke wurde nicht wie in vielen anderen deutschen Städten modernisiert und zweigleisig ausgebaut, sondern auf Verschleiß gefahren. 1941 wollte die Stadt die „Elektrische“ abschaffen und stattdessen Oberleitungsbusse einführen. Zehn Obusse und fünf Anhänger waren bereits bestellt, sie wurden aber im 2. Weltkrieg nicht mehr ausgeliefert.



Vierachsige Straßenbahn am Südbahnhof. Die beiden 1927 beschafften Fahrzeuge dieses Typs wurden 1951 nach Darmstadt verkauft und fuhren dort noch bis in die 60er Jahre. (Foto: W. Stock)

Umstellung auf Obus

Die Marburger Straßenbahn fuhr deshalb noch zehn Jahre länger bis Mai 1951, bevor die Umstellung auf Obusse erfolgte. In der „Wirtschaftswunderzeit“ stiegen die Fahrgastzahlen stetig. Die Stadt war im 2. Weltkrieg nahezu unzerstört geblieben, was viele Menschen anlockte, die sich in Marburg ansiedelten. Die Einwohnerzahl verdoppelte sich von 1930 bis 1965 nahezu auf fast 50.000, die Zahl der Studenten stieg stetig. 1961 kauften die Stadtwerke Marburg zur Bewältigung der Fahrgastströme zwei Gelenk-Obusse bei Henschel an. Als zwei

Jahre später zwei weitere Fahrzeuge dieses Typs beschafft werden sollten, hatte die Kasseler Firma die Obus-Produktion aber bereits eingestellt. Notgedrungen musste der städtische Betrieb zwei Diesel-Gelenkbusse kaufen, die fortan im Wechselbetrieb mit den Elektrofahrzeugen unter dem Fahrdraht fuhren.

Verdieselung und Rückzug des ÖPNV

Dies war der Anfang vom Ende der Marburger Oberleitungsbusse. Als in der zweiten Hälfte der 60er Jahre größere Straßenbaumaßnahmen anstanden, die eine vorübergehende Unterbrechung des elektrischen Betriebes und Umspannen der Fahrdrähte nötig gemacht hätte, entschied das Stadtparlament kurzentschlossen gleich ganz die Abschaffung der Obusse. Am 5. Oktober 1968 fuhren die „Stangentaxis“ zum letzten Mal durch die Stadt. Die Fahrleitung als sichtbares Zeichen und Werbung für den ÖPNV verschwand.



Abschiedsfahrt der Marburger Obusse 1968. (Foto: Sammlung M. Klehm)

Das Auto brach sich auch in Marburg mit brachialer Gewalt Bahn. Neue Stadtteile und ein neuer Universitätscampus mit den Uni-Kliniken wurde am Rande der Stadt auf dem Lahnbergen seit Mitte der 60er Jahre „autogerecht“ gebaut.

Vierspurige Straßenschneisen wurden dafür durch den Wald geschlagen, an eine gute ÖPNV-Anbindung wurde jedoch nicht gedacht. Das rächt sich heute, 50 Jahre nach der (Fehl-)Planung. Inzwischen arbeiten und studieren auf dem Gelände, das von der Innenstadt aus nur schwer über zwei Straßen zu erreichen ist, über fünftausend Menschen. Dazu kommen noch jeweils mehr als tausend Patienten in den Uni-Kliniken. Die Wege zu diesem Campus sind in den Hauptverkehrszeiten regelmäßig verstopft. Da viele Studenten sowohl auf den Lahnbergen, als auch in den Instituten in der Innenstadt Lehrveranstaltungen haben, die eng aufeinander folgen, bleibt für viele gar keine andere Wahl, als ein Auto zu benutzen.

Jetzt wieder Takt wie vor 50 Jahren

Erst seit wenigen Jahren wirken die Stadtwerke Marburg diesem Auto-Strom mit neuen Schnellbussen entgegen, die die Innenstadt über Straßen erreichen, die für den Autoverkehr gesperrt sind. In den Vorlesungszeiten fährt dieser „Schnellbus“ alle 15 Minuten, das ist der dichteste Takt einer Marburger Buslinie. Zusammen mit der Linie, die auf dem „normalen“ Weg in die Innenstadt fährt, wird es ab Fahrplanwechsel einen 7,5-Minuten-Takt von und zum „Campus-Lahnberge“ geben.

Auch die Innenstadt-Linien sollen ab 11. Dezember neu geordnet werden: Während bisher teilweise mehrere Busse der verschiedenen Linien hintereinander auf der Stammstrecke zwischen Haupt- und Südbahnhof fahren und dazwischen Taktlücken bis zu 20 Minuten auftreten, sollen die Marburger Stadtbusse nun besser getaktet und eine gleichmäßige Bus-

folge in der Innenstadt gewährleistet werden. Man erinnere sich: Einen solchen gleichmäßigen Takt gab es schon mal zu Straßenbahn- und Obus-Zeiten!



Wegen der engen Straßen in der Altstadt (hier vor dem Rathaus) und aufs Landgrafenschloss haben die Stadtwerke Marburg auch mehrere Mini-Busse in ihrem Fuhrpark. (Foto: Wolfgang Brauer)

Eine moderne Straßenbahn wäre sicherlich die beste Möglichkeit gewesen, den Uni-Campus schnell an die Innenstadt anzubinden. Auch in der Stadt im engen Lahntal würde ein gutes ÖPNV-Angebot auf Schienen wohl dazu beitragen, die vorprogrammierten alltäglichen Staus zu minimieren. Doch nur einmal gab es ansatzweise Pläne, die Wiedereinführung einer Straßenbahn in Marburg zu untersuchen. Dies wurde 1992 jedoch vom Stadtparlament abgelehnt.

Neue Straßenbahn für Marburg?

Zum Vergleich: In Frankreich haben viele Städte von der Größe Marburgs und kleiner Straßenbahnstrecken neu gebaut oder planen dies für die nächsten Jahre. So zum Beispiel die Uni-Stadt Valenciennes (42.000 Einwohner) im Norden

unseres Nachbarlandes. Dort fährt nach 40 Jahren Unterbrechung seit 2006 wieder eine Straßenbahn durch die Straßen, die oft genauso eng sind wie die von Marburg.



Die Stadtwerke Marburg haben die größte Erdgas-Bus-Flotte in Hessen. Im Bild ein MAN-Erdgas-Fahrzeug. (Foto: J. Lemmer)

In der mittelhessischen Universitätsstadt dagegen wird seit einigen Jahren die Anbindung des Uni-Campus auf dem Lahnbergen mittels einer Seilbahn heftig diskutiert. Im Koalitionsvertrag der neuen rot-grünen Stadtregierung sind Untersuchungen zu diesem neuen Nahverkehrsmittel vereinbart. Eine Seilbahn wäre freilich eine Insellösung, die nicht direkt in das städtische ÖPNV-Netz eingebunden wäre. Und wie es in Marburg seit vielen Jahren so ist: Es wird ganz viel diskutiert – und am Ende kommt doch nichts bei raus. Unsere Vorfahren waren vor 100 Jahren schlauer: Sie entschieden sich damals für ein fortschrittliches öffentliches Nahverkehrsmittel. Und das könnte die Straßenbahn vielleicht auch heute noch in Marburg sein, wenn es nicht zahlreiche verkehrspolitische Fehlentscheidungen in der Stadt gegeben hätte. (wb)

Großraum Frankfurt am Main

Regionalmitgliederversammlung des RV Frankfurt

Am 10.10.2011 waren die Mitglieder des RV Frankfurt zur Jahreshauptversammlung in den Saalbau Gutleut eingeladen.

Nach der Begrüßung der anwesenden RV-Mitglieder und der Gäste Alexander Drewes (Stellvertretender Bundesvorsitzender) und Hr. Hoffmann (Vorsitzender Landesverband Hessen), gab der Vorsitzende Helmut Lind zunächst seinen Bericht über die Aktivitäten und Veranstaltungen des Regionalverbandes ab.

Der RV ist z. B. in verschiedenen Fahrgastbeiräten vertreten (Fahrgastlobby Hochtaunus, Kundenbeirat VHT, sowie den Beiräten traffiQ und RMV) und leistete den Fahrgästen auch direkt Hilfe bei Problemen.

In den Medien wurde der RV insbesondere durch Wilfried Staub zu den verschiedensten Themen hervorragend vertreten.

Es folgte der Bericht des Kassenwartes Heinz Maier. Mitgliederzahl und Kassenbestand blieben im Vergleich zum Vorjahr stabil und die Kassenprüfer bestätigten die ordnungsgemäße Führung der Kasse. Beide Unterlagen wurden den Anwesenden schriftlich ausgehändigt.

Nach der anschließenden Aussprache wurden sowohl der Kassierer als auch der Vorstand entlastet.

Turnunmäßig standen die Wahlen des Vorstands und eines neuen Kassenprüfers auf der Tagesordnung. Heinz Maier wurde als Kassenwart bestätigt, Jochen Ritter ersetzt Thomas Schwemmer als neuer zweiter Kassenprüfer.

Helmut Lind stellte sein Amt als Vorsitzender aus Altersgründen zur Verfügung, bleibt dem Verband aber mit seinem Knowhow als stellvertretender Vorsitzender erhalten.

Damit ist ein fließender Übergang ohne Brüche und Verluste gewährleistet. Wilfried Staub und Michael Alfter komplettieren als 2. und 3. Stellvertreter den neuen Vorstand.

Zum neuen Regionalverbandsvorsitzenden wurde Thomas Schwemmer gewählt.

Der Regionalverband bedankte sich herzlich bei den alten und neuen Vorstandsmitgliedern für ihr Engagement, aber besonders bei Helmut Lind für sein langjähriges erfolgreiches Wirken als Vorsitzender und für seine Bereitschaft auch weiterhin mit Rat und Tat im Vorstand zur Verfügung zu stehen.

Abschließend wurden noch regionale und bundesweite aktuelle Entwicklungen im ÖPNV und die Standpunkte des Verbandes rege diskutiert. (ts)

Zur Person Thomas Schwemmer:

Der 45 jährige DV-Kaufmann Thomas Schwemmer wurde in Fürth geboren und lebte und arbeitete bis vor einigen Jahren in Nürnberg.

Mittlerweile lebt er in Frankfurt und arbeitet bei einer der in Frankfurt ansässigen Großbanken im Datenverarbeitungsbereich.

Wandern, Lesen und alles rund um den Schienenverkehr gehört zu seinen

Hobbys. Seit 2007 engagiert er sich im Regionalverband Frankfurt für den öffentlichen Nahverkehr und wird nun die Aufgaben des bisherigen Regionalvorstandes Helmut Lind übernehmen.

Sein besonderes Interesse gilt, neben der Sicherung eines bezahlbaren und nutzerorientierten ÖPNV, der sinnvollen Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger, um auch in Zukunft Mobilität für alle Menschen sicher zu stellen.

Im Regionalverband möchte er die sehr gute und erfolgreiche Arbeit des bisherigen Vorstandes für die Region fortsetzen.

Die Gewinnung neuer Mitstreiter und die Motivation weiterer Mitglieder zur intensiveren Beteiligung an der Verbandsarbeit liegen ihm ebenfalls am Herzen.



Großraum Frankfurt am Main

Streik der GDL und seine Auswirkungen auf die Fahrgäste

RMV profitiert vom Streik bei der HLB

Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) fordert für die Lokführer eine angemessene Lohnerhöhung. Mit der Deutschen Bahn ist es nach mehreren Warnstreiks bereits im Frühjahr zu einem Abschluss für einen Flächentarifvertrag gekommen. Die DB-Lokführer erhalten, neben verschiedenen vertraglich geregelten Vergünstigungen (u.a. 39-Stundenwoche, Weihnachtsgeld, Altersversorgung, Besitzstandswahrung), auch 2 % mehr Lohn. Berufserfahrenes Perso-

nal kommt bei der DB somit brutto auf 2.831, Berufseinsteiger immerhin noch auf 2.341 EUR. In der Folgezeit ist es deutschlandweit bei zahlreichen „Privatbahnen“ zu einer Vielzahl von teils befristeten, teils unbefristeten Streikmaßnahmen mit dem Ziel gekommen, die Vereinbarung mit der DB auf alle Lokführer in Deutschland zu übertragen. Schließlich erreichte die Streikwelle auch Hessen und die Hessische Landesbahn (HLB) sowie ihre Tochter Vectus in

Limburg. Ein erster vierwöchiger unbefristeter Streik endete am 28. September 2011 ohne eine Annäherung der Standpunkte beider Tarifparteien.



Vier Wochen verkehrte kein Zug auf der Sodener Bahn nach Frankfurt-Höchst (Foto: Wilfried Staub)

PRO BAHN ist, was die Streikinhalte betrifft, ebenso wie die Politik, zur strikten Neutralität verpflichtet. Was allerdings die Auswirkungen auf Pendler betrifft, so ist es eine unserer vornehmsten Pflichten, mit Nachdruck die Interessen der Fahrgäste zu vertreten. Bei der HLB und vectus sind viele Lokführer nicht oder bei der „konkurrierenden“ EVG (Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft) organisiert. So konnten beide Unternehmen vom ersten Tag des unbefristeten Streiks an auf den meisten Strecken einen Notfahrplan anbieten, der nach Angaben beider Betreiber bis zu 70 % des Regelangebots ausmachte oder die Reisenden konnten, wie im Falle des Main-Lahn-Sieg-Netzes, bedingt auf DB-Züge ausweichen. Hier gebührt HLB und vectus ein dickes Lob, ist es doch gelungen, die Auswirkungen des Streiks auf die Fahrgäste auf ein gerade noch vertretbares Maß zu reduzieren. Sogar frisch für die Vogelsbergbahn ausgebildete Triebfahrzeugführer und fabrikneue Triebwagen kamen zum Einsatz. In vielen Fällen war

allerdings die gewohnte Reisekette, insbesondere über Anschlussbusse, nicht oder nur über lange Wartezeiten gewährleistet.

Vier Linien besonders hart betroffen

Besonders hart traf es die Fahrgäste der Taunusbahn (TSB, RMV-Linie 15) und der Königsteiner Bahn (K-Bahn, RMV-Linie 12). Zwar gab es auch hier einen Notfahrplan. Der sah aber nur ein stark ausgedünntes Angebot vor, das deutlich unter 50 % des Regelangebotes lag. Die durchgehenden Züge zum Hauptbahnhof Frankfurt wurden bis auf ein Zugpaar komplett gestrichen, statt vier fuhren im morgendlichen Berufsverkehr nur ein Zug, Tagerandverbindungen und der Verkehr an Sonntagen wurde stark ausgedünnt. Fahrgäste mit Ziel Frankfurt waren gezwungen, in Friedrichsdorf/Bad Homburg bzw. F-Höchst, hier in bereits überfüllte S-Bahnen umzusteigen. Der Betrieb auf der Sodener Bahn (RB 13) und der Strecke Gießen–Nidda–Gelnhausen (RB 36) wurde komplett eingestellt. Viele Pendler mussten notgedrungen auf das Auto umsteigen, denn die meisten Arbeitgeber bestanden auf einem pünktlichen Erscheinen am Arbeitsplatz und waren in den seltensten Fällen zu Kompromissen für flexible Arbeitszeiten bereit.

Besitzern von Zeitkarten standen auf den vier vorgenannten Strecken auch nicht nur annähernd das bei Kauf der Karten vertraglich zugesicherte Zug- und Sitzplatzangebot zur Verfügung. Ordentlich durchgeführte Streikmaßnahmen fallen nicht ganz unstrittig unter den Oberbegriff der „Höheren Gewalt“. In diesen Fällen besteht also rein rechtlich kein Anspruch auf eine (Teil-)erstattung be-

reits bezahlter, aber nicht erbrachter Leistungen. Aus Kulanz kann, und bei einer solchen langfristigen Maßnahme sollte sogar der Verbund von sich aus, den betroffenen Fahrgästen auf Antrag zumindest einen Teil des Fahrgeldes erstatten. Der RMV gibt auf Nachfrage unumwunden zu, dass er den Unmut der Fahrgäste nachvollziehen kann. Er ist aber nicht zu einer Fahrgelderstattung bereit, weil er keinen Präzedenzfall schaffen will, obwohl er dem Ersteller der Leistungen, in diesem Fall also der HLB, tatsächlich nur die Fahrten vergütet, die diese während des Streiks auch durchführen konnte. Allerdings empfiehlt der RMV den Fahrgästen über die Presse (Frankfurter Rundschau, Frankfurter Neue Presse, Usinger Anzeiger), sich in begründeten Fällen mit Erstattungsanträgen direkt an die HLB zu wenden. Bei Ablehnung der Anliegen solle man sich dann an die Schlichtungsstelle Nahverkehr in Mainz wenden, dessen Schiedsspruch die HLB vertraglich anzuerkennen hat. Erstattungsanträge kann man sich übrigens über die Homepage des RMV herunter laden.



Selbst die für die Vogelsbergbahn bereits ausgelieferten LINT (hier in der Abstellanlage des Bf Friedberg) wurden während des Streik eingesetzt. (Foto: Wilfried Staub)

Was die Information der Fahrgäste betrifft, so informierten Tagespresse und

Rundfunk ausreichend. Die Onlineauftritte der HLB und die Aushänge in den Stationen der HLB-Basis AG waren umfassend und verständlich, mühsam war die Recherche über den Ausfall von Zügen allerdings auf der Homepage von vectus. In den DB-Stationen mit Zugzielanzeigern wurden die Fahrgäste über die streikbedingten Ausfälle bei HLB und vectus zeitnah, aber nicht immer frühzeitig genug informiert. An kleineren DB-Bahnhöfen auf Strecken, die von der HLB und vectus betrieben werden, gab es so gut wie keine Information über den eingeschränkten Zugverkehr. Hier gibt es für den Wiederholungsfall also noch einen großen Nachholbedarf.

HLB erleidet Imageschaden

Die HLB hat durch den Streik einen immensen Imageschaden erlitten, da die Fahrgäste kaum nachvollziehen können, welche politische Dimension die Streikinhalte insgesamt beinhalten. Das anfängliche Verständnis für die Forderungen der Lokführer kippte schnell in das Gegenteil um. Im nicht unbedingt vergleichbaren Fall der Nichtbedienung ganzer Strecken bzw. eines stark reduzierten Angebots über Monate bei der Berliner S-Bahn infolge technischer Mängel an den Fahrzeugen in den vergangenen beiden Jahren, hat sich der Betreiber auf politischen Druck und auf Drängen des Berliner Fahrgastverbandes für eine Entschädigung der Fahrgäste entschlossen und einen Anspruchskatalog beschlossen. Dass man dieses Entgegenkommen der S-Bahn Berlin juristisch als Wiedergutmachung für entstandene Unannehmlichkeiten bezeichnete, ist dabei unerheblich. Entscheidend war, dass den Inhaber von Zeitkarten Gutschriften oder Gültigkeits-

verlängerungen zugebilligt wurden. Etwas Vergleichbares hätte sich die Kunden des RMV für den Zeitraum der

streikbedingten Einschränkungen auf den oben erwähnten vier Strecken auch gewünscht. *(Wilfried Staub)*

Großraum Frankfurt am Main

Ernüchternder "Bahngipfel Hessen 2011"

Die Hessische Landesregierung und der Vorstand der Deutschen Bahn trafen sich am 6.9.2011 in Wiesbaden zum zweiten Bahngipfel Hessen, um, wie es in der Presseankündigung verlautete, gegenwärtige und zukünftige Projekte der Bahn in Hessen zu erörtern. Zu der anschließenden Pressekonferenz in der Staatskanzlei war auch die FGZ eingeladen.

Viele schöne Zahlen mussten die zahlreich erschienenen TV-Teams und Pressevertreter über sich ergehen lassen. Hessen ist die Drehscheibe der wichtigsten europäischen Verkehre in der Luft, auf der Straße und auf der Schiene. Von 2006 bis 2010 hat die Bahn hier sechs Milliarden Euro investiert, weitere 2,8 Milliarden sollen - alles zusammengekommen - bis 2015 folgen. Mit 24.000 Beschäftigten und 1.200 Auszubildenden ist die Bahn der zweitgrößte Arbeitgeber im Land. Der IT-Dienstleister DB-Systel und DB Schenker verlegen ihre Standorte gebündelt nach Frankfurt (Gateway Gardens). Zahlreiche Infrastrukturmaßnahmen wurden bzw. werden umgesetzt. Beispielhaft genannt wurden die Hauptbahnhöfe Frankfurt (117 Mio. Euro), Darmstadt (30 Mio.), Wiesbaden (36 Mio.), die Station F-Rödelheim (12 Mio.!), die Modernisierung der Vogelsbergbahn (24 Mio.) und das ESTW „Nördliche Bergstraße“ zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Main-Neckar-Bahn. Auch die Fahrgastinformation soll

verbessert und das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste durch 90.000 zusätzliche Stunden „Bestreifung in den Zügen“ gesteigert werden.



Großes Medienaufgebot beim Bahngipfel in Wiesbaden. (Foto: Wilfried Staub)

Minister Posch will sich dafür stark machen, die Planungsprozesse in Hessen zu beschleunigen. Im Falle der Kinzigtalbahn könnte das Land in Vorlage treten und die Planungskosten des dringend erforderlichen Ausbaus vorfinanzieren. Die Bevölkerung im Rheintal will der Minister in Sachen Lärmschutz frühzeitig in die Entscheidungsfindung zur Minderung der Lärmbelastung der Anwohner einbinden, um ein Desaster wie bei S21 zu vermeiden. Lärmreduzierung bei der Bahn muss seiner Meinung nach in erster Linie aber an der Quelle bekämpft werden, wozu europaweit noch etwa 400.000 Güterwagen nachzurüsten sind. So ließe sich

der von Güterzügen ausgehende Lärmpegel leicht auf die Hälfte reduzieren.

War das etwa alles?

Nach ihren Statements wollten die Podiumsteilnehmer den Saal schnellstmöglich verlassen. Auf Einspruch der Medien wurden dann wenigstens noch vier Fragen von Journalisten zugelassen. Johannes Bentrup vom Darmstädter Echo wollte wissen, warum die Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar mit keinem Wort erwähnt wurde. Ein Termin für einen Baubeginn der NBS sei in den derzeit aktuellen Planungsunterlagen nicht mehr enthalten, so Ministerpräsident Bouffier, zudem befinde man sich mit Darmstadt noch nicht in einer Phase ab-

schließender Gespräche. Vorab war durchgesickert, dass die nordmainische S-Bahn nicht realisiert werden könnte. Das, so die Antwort des Bahnchefs, sei zutreffend, da Berlin hierfür keine Zuschüsse mehr gewähre, da es sich um keine Fernverkehrsstrasse handle und der Nutzen-Kosten-Quotient im reinen Nahverkehr nach Bekanntwerden der nach oben korrigierten Baukosten von 430 Mio. EUR nunmehr negativ ausfalle. Auf die Frage, ob der Ausbau der Kinzigtalbahn in Falle der Realisierung der Mottgers-Spange überhaupt Sinne mache, gab Grube zur Antwort, dass man beides völlig losgelöst voneinander sehen müsse. Die Reaktivierung der Strecke Frankenberg–Korbach ist derzeit absolut nicht aktuell, gestand Posch. (*Wilfried Staub*)

Großraum Frankfurt am Main

Schieneverkehr in Hessen bleibt Stiefkind in der Landespolitik

Kommentar von Wilfried Staub

Im europäischen Vergleich liegt Deutschland bei den Investitionen in die Schiene mit 53 EUR pro Einwohner (zum Vergleich: Österreich 230 EUR) nur knapp vor Albanien. Im Deutschlandvergleich dürfte Hessen inzwischen ebenfalls auf den hinteren Rängen rangieren. Während in den Bundesländern ringsum geklotzt wird, wird in Hessen nicht einmal ansatzweise gekleckert.

Beispiel Rheinland-Pfalz: Innovative Weiterentwicklung des Nahverkehrskonzeptes und Angebotssteigerung um 20 % (Takt 2015). Beispiel Thüringen: Neubaustrecke durch den Thüringer Wald

und Ausbau des Bahnknotens Erfurt. Beispiel Nordrhein-Westfalen: Im großen Stil Beschleunigung und Modernisierung von RE-Zügen. Beispiel Baden-Württemberg: Bau von zwei Schnellfahrstrecken, Ausbau und Modernisierung des Nahverkehrs; vom Vorhaben Stuttgart21 einmal ganz zu schweigen.

Was geschieht dagegen in Hessen? In die Flughäfen Frankfurt und Kassel werden Millionen investiert und für die Schiene bleibt weiterhin kaum Geld übrig. Dazu sei die Frage erlaubt, wie die Menschen hierzulande 2020 zur Arbeit kommen werden, wenn das Benzin im-

mer unerschwinglicher wird und kein Strom für das Aufladen der - übrigens äußerst umweltschädlichen - Batterien der Elektroautos zur Verfügung steht?

Und jetzt setzt auch noch Frankfurt am Main den Rotstift an. Wenn schon die nordmainische S5 als Ganzes nicht kommt, so streicht man gleich auch noch den Weiterbau der halb fertigen Strecke von der Konstablerwache zum Ostbahnhof. In beiden Stationen wurden bereits beim Bau der Stammstrecke und der U-Bahnstation Ostbahnhof gewaltige Vorleistungen erbracht. Lediglich rund ein Kilometer Tunnel wären noch zu graben. Sollten hier wieder einmal Millionen nutzlos verbuddelt worden sein? Hat man wenigstens geprüft, ob ein Betrieb bis Maintal halbwegs wirtschaftlich sein könnte, bevor man das Gesamtprojekt voreilig beerdigt? Dabei könnte die S5 im 15-Minutentakt im Wechsel auf eigenem (dritten) Gleis bis Maintal und auf vorhandener Trasse bis Hanau fahren.



Die Linie 17 führt oberirdisch durch den stark befahrenen Katharinenkreisel (früher Opel-Kreisel). (Foto: Wilfried Staub)

Und dann soll jetzt auch noch die U5 ins Europaviertel aus Kostengründen wieder überwiegend oberirdisch verlegt werden. Hierbei ignoriert man vor fünf

Jahren gefasste verbindliche Beschlüsse. Als hätte man nichts aus der verkorksten Trassierung der Straßenbahnlinie 17 zum Rebstock gelernt, die sich oberirdisch und zeitraubend ihren Weg durch den Katharinenkreisel und die Voltastraße bahnen muss und zukünftigem Verkehrsaufkommen nicht gewachsen ist. Frankfurt, wo bleibt dein Anspruch auf eine Weltmetropole?

Kippt nun auch die RTW?

Zum allem Überfluss kommen in den letzten Tagen Signale aus Wiesbaden, dass das Land nicht bereit ist, den immensen Zuschuss bei den Betriebskosten der RTW in Höhe von 1,3 Mio. EUR pro Jahr (Schätzung von PRO BAHN) zu verantworten. Das könnte das Aus für die Tangentenbahn bedeuten, noch bevor ihr Bau überhaupt beschlossene Sache ist. Allerdings versucht sich gerade auch Rheinland-Pfalz auf elegante Weise aus wirtschaftlichen Aspekten heraus von einem Prestigeprojekt zu verabschieden. Die Schienenanbindung des Flughafens Hahn wird, wohl wegen der hohen Betriebskostenzuschüsse, auch zum Leidwesen der Region Rhein-Main wohl nicht kommen. Der vierspurige Ausbau der B 50 genießt auch in Mainz einen höheren Stellenwert als die Schienenanbindung von Hahn, mit der Begründung der Halbierung der Passagierzahlen gegenüber der ursprünglichen Prognose. Bei dem derzeitigen Streichkonzert wagt es PRO Bahn erst gar nicht, seine in jeder Hinsicht sinnvolle Forderung nach einer Verlängerung der Straßenbahnlinie 11 in den Bahnhof Höchst hinein zu erneuern.

Die hessischen Wähler haben sich für eine Schuldenbremse ausgesprochen. Keiner von uns will allen Ernstes auch bei

uns griechische Verhältnisse. Wir können und dürfen nicht über unsere Verhältnisse leben. Das steht außer Frage. Die zur Verfügung stehenden Gelder für Investitionen und freiwillige soziale Leistungen werden zunehmend knapper. Davon ist auch der ÖPNV betroffen. Das sind Fakten, die wir alle wohl oder übel akzeptieren müssen. Die Landeregierung muss also den Fokus bei der Ausgabenpolitik mehr denn je auf

ökologisch sinnvolle, auf die Bedürfnisse der Menschen ausgerichtete und auf zukunftsorientierte Projekte zur Bewältigung der immensen Verkehrsströme der nächsten 20 Jahre im Ballungsraum Rhein-Main zu lenken. Hierzu ist insbesondere in Hessen ein Umdenken der Prioritäten zwischen Straße, Luft und Schiene zwingend erforderlich.

Großraum Frankfurt am Main

Bad Soden genehmigt sich neuen Busbahnhof

Das Parkhaus am Bahnhof in Bad Soden (Taunus) und der dortige Busbahnhof sind in die Jahre gekommen. Zudem ist das überdimensionierte Parkhaus hochgradig baufällig, der Busbahnhof mit seinen drei Bussteigen und bis zu acht gleichzeitig abzufertigenden Linienbussen platzt schon lange aus allen Nähten. Auf dem Areal des aufgelassenen Güterbahnhofs wurden fünf luxuriöse „Townhouses“ errichtet und auf dem Gelände des Gleiskopfes hat die Firma Messer inzwischen ihre Deutschlandzentrale bezogen. Das unter Denkmalschutz stehende Bahnhofsgebäude hat Messer ebenfalls gekauft, saniert das auf das Jahr 1847 zurückgehende und 1912 erweiterte Empfangsgebäude von Grund auf und baut das Erdgeschoss zu einer allgemein zugänglichen Gastronomieerlebniswelt aus. Das Umfeld, das am Rande zweier Parks gelegenen, Bahnhofsgeländes entwickelt sich zum zentralen Mittelpunkt im Herzen der (ehemaligen) Kurstadt. Da kann und darf die Stadt nicht nachstehen und hat beschlossen, die Bausünden der 1960er Jahre zu beseitigen

und durch ein modernes Bauwerk zu ersetzen, das P&R-Parkhaus und Busbahnhof auf funktionale Weise vereinigt.



Fa. Messer saniert das denkmalgeschützte Empfangsgebäude in Bad Soden zum 100-jährigen Geburtstag des Erweiterungsbaus. (Alle Fotos: Wilfried Staub)

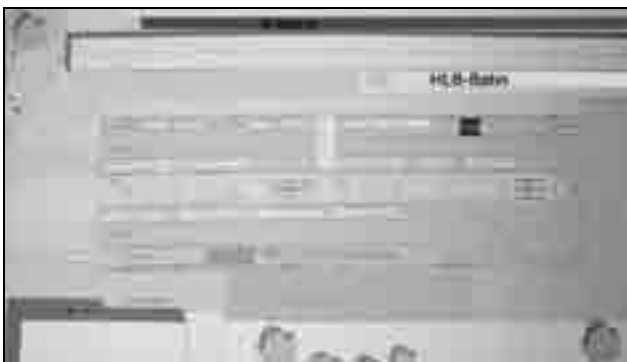
Es wurde ein Ideenwettbewerb ausgeschrieben, an dem sich 18 Architekturbüros, die schon Erfahrungen beim Bau solcher Vorhaben vorweisen mussten, beteiligten. Eine Fachkommission hat sich einstimmig für das Konzept eines Züricher Büros entschieden. Aus der Sichtweise einer optimalen Abwicklung des Busverkehrs ist die Lösung leider nur die

drittbeste. Allerdings bereitet das An- und Abfahren der Linienbusse am zentral gelegenen Mittelbahnsteig mit seinen acht Bussteigen bei dem neuen Fahrplankonzept (Sammelanschluss) keine Probleme mehr, da die zukünftig sechs Buslinien (253, 803, 810A, 811, 812 und 828) die Haltestellen heute und wohl auch in Zukunft nach dem Prinzip first in – first out bedienen.



Gleiskopf Gleis 1 kann um 40 Meter zurückgenommen werden.

Im Jahr 2013 wird das Projekt in Angriff genommen. Zunächst müssen aber erst einmal im Stadtgebiet ersatzweise zusätzliche PKW-Parkplätze geschaffen werden, zumal auch die Bus-Ersatzhaltestellen während der Bauzeit weiteren knappen Parkraum blockieren. Die Bauzeit dürfte inklusiv Abriss der alten Anlagen ein Jahr in Anspruch nehmen.



Von Berichterstatter modifizierter Plan des Busbahnhofs

Ärgerlich ist, dass nicht bereits in der Vorplanung Überlegungen angestellt wurden, das Gleis 1 (81), in dem die HLB mit 42 m langen LINT planmäßig ein- und ausfährt von 220 auf 170 m nutzbare Länge und somit ersatzweise voll ausreichend für Vollzüge der S-Bahn zu kürzen. Auf diese Weise wäre es möglich gewesen, dass die Fahrgäste auf kurzem und überdachtetem Weg direkt vom Bahnsteig in die Busse im Busbahnhof umsteigen können. Jetzt verbleibt mitten in dem nach Fertigstellung sicherlich ansprechendem Ambiente der hässliche Schandfleck eines Gleiskopfes 81 und die Umsteiger müssen einen, wenn auch vertretbaren, Umweg in Kauf nehmen.



Mittelbahnsteig mit lichtdurchflutendem Innenhof

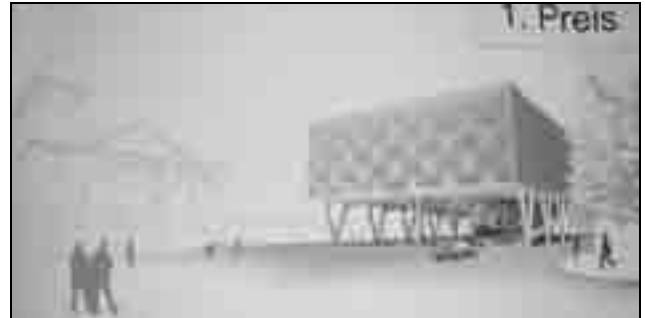
Parkhaus mit hochgradig negativem Deckungsgrad

Schon bei der Kürzung des Gleises 2 (82) von 300 auf eine nutzbare Länge von 220 Meter hat es über 10 Jahre zäher Verhandlungen mit der Bahn bedurft, den Vorschlag des Berichterstatters aufzugreifen und betrieblich umzusetzen. Schließlich war DB Netz bereit, drei ge-

staffelte angebrachte Überwachungsma-gnete für PZB90 zu installieren, weil der Durchrutschweg bei nur einem Überwa-chungspunkt am vorversetzten Ausfahrt-signal zu kurz gewesen wäre. In diesem Fall hat der Investor Messer sehr viel Geld in die Hand genommen, das von der Bahn dadurch frei werdende Gelände zu erwerben und indirekt über den Kaufpreis auch die Rückbaukosten getragen. Im Falle der Kürzung des Gleises 1 müsste die Stadt die Kosten für den Rückbau des Gleiskörpers um 40 Meter in voller Höhe (schätzungsweise 500.000 EUR, inkl. Landerwerb) tragen. Diese Ausgaben scheut der Magistrat derzeit noch. PRO BAHN leistet auf politischer Ebene sehr viel Überzeugungsarbeit, doch im Inter-esse der Fahrgäste Nägel mit Köpfen zu machen. Dazu zählen auch die Forderun-gen nach windgeschützten Warteberei-chen mit deutlich mehr Sitzgelegenhei-ten, mehr Taxiplätzen, die Verlegung der Fahrradboxen an eine weniger exponierte Stelle und die Errichtung einer öffentli-che Toilette im Bahnhofsbereich.

Für das Parkhaus mit 350 Stellplät-zen, von den durchschnittlich weniger als die Hälfte belegt sind (und den integrierten Busbahnhof) werden ohne größere

Diskussion mehrere Millionen locker ge-macht.



Ansicht des futuristischen Parkhauses mit integriertem Busbahnhof in Bad Soden am Taunus

Beim ÖPNV ist der Deckungsgrad das Maß aller Dinge. Das Sodener Parkhaus dürfte, nach Erfahrungswerten ver-gleichbarer Bauwerke, einen negativen Deckungsgrad von Minus 300 % (Ein-nahmen ./ Abschreibung und Betriebskosten) aufweisen. Den Steuerzahler wird das Parkhaus also jährlich 300.000 EUR kosten. Es ist nicht nachvollziehbar, dass für eine auch optisch ansprechende Ge-staltung des Zugangs von den Bahnen in die „Premiumstadt“ Bad Soden und zum geplanten Busbahnhof nicht einmalig Mittel - für eine Investition für die näch-sten 100 Jahre - zur Verfügung stehen sollten. (Wilfried Staub)

Starkenburg

Neubaustrecke über Darmstadt

Landesregierung legt sich auf eine Trassenführung über den Hbf fest

Allen Unkenrufen vorgeblicher Ex-perten zum Trotz hat sich im Streit um die Trassenführung der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim nun auch das Land Hessen auf eine Führung der Strecke über den Darmstädter Hauptbahnhof fest-

gelegt. Während zuvor u. a. der Bau-träger versuchte, der Stadt Darmstadt den Schwarzen Peter für Verzögerungen bei der Planung zu geben, weil sie sie mit ihrer Forderung nach einer Führung über den stadtnahen Bahnhof alleine dastünde,

gibt es nun eine weitere Schützenhilfe seitens des Landes.

Grundlage hierfür ist der Regionale Flächennutzungsplan 2010. Er wurde bereits Ende vergangenen Jahres von der Regionalversammlung Südhessen beschlossen und im Juni 2011 von der Landesregierung ebenfalls beschlossen und anschließend genehmigt. Mit der Bekanntmachung im Staatsanzeiger 42/2011 ist der Plan seit dem 17. Oktober in Kraft. Neben vielen anderen Planungen findet sich zur Neubaustrecke auch der für Darmstadt so bedeutsame Text: "Die Trasse ist über den Hauptbahnhof Darmstadt zu führen."

Damit hat sich nach dem Raumordnungsverfahren des Regierungspräsidiums nun ein zweites wichtiges Gremium hinter die Forderungen der Stadt Darmstadt gestellt. Somit wächst erneut der Druck auf die Deutsche Bahn, ihre Planung nun doch im Sinne der Stadt und des Landes auszuführen oder alternativ begründen zu müssen, warum man sich gegen die bereits zum zweiten Mal festgelegte Trassenführung entscheiden will.

Theoretisch könnte sich die Stadt nun also gemütlich zurücklegen und das Ergebnis abwarten. Ganz ohne Hausaufgaben wird sie jedoch nicht davonkommen. Sie wird sich Gedanken um die Führung insbesondere südlich des Hauptbahnhofs machen und hier vor allem den betroffenen Bürgern erklären müssen, daß sie eine Bahnstrecke vor die Nase gesetzt bekommen. Aus der Heimstättensiedlung sind zwar bislang nur wenig stichhaltige Argumente auf dem Niveau von Verhinderungs-Bürgerinitiativen gekommen ("Kinder können nicht mehr draußen spielen" - was sie angedenk der stark befahrenen Eschollbrücker Straße ohnehin nicht machen), aber je eher die Stadt die

Bürger in die Planungsabläufe einbindet und die geplanten Trassen sinnvoll begründet, umso mehr wird die Schnellfahrstrecke akzeptiert werden. Vorteil für die Stadt jetzt: Sie kann auf das Raumordnungsverfahren und den Regionalplan verweisen und ist damit nicht mehr einzige Kraft für die bei einigen so ungeliebte Trasse. Nachzuvollziehen sind die Bedenken ohnehin nur in den wenigsten Fällen. PRO BAHN Starkenburg hat hier oft genug auf andere Bauprojekte und die tatsächliche Lärmentwicklung verwiesen, die vermutlich weit unter dem Straßenlärm bleiben wird. Solchen Argumenten sind viele Bürgerinitiativen nicht zugetan - der Standardspruch "das ist hier überhaupt nicht vergleichbar" läßt grüßen.

PRO BAHN begrüßt die Entscheidung der Landesregierung und wertet dies auch als Erfolg für die eigene Arbeit, gegen alle Widerstände für eine Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs gearbeitet zu haben. Die Fahrgastzeitung berichtete hierzu mehrfach. Die abschließliche Führung der Neubaustrecke über den Hbf hat sich bereits in der Raumordnung als sinnvollste Version herausgestellt. Neben dem geringsten Flächenverbrauch ergibt sich als Hauptvorteil eine optimale Verknüpfung mit dem Regionalverkehr. Für durchfahrende Züge - denn nicht jeder ICE soll in Darmstadt halten - ergeben sich gegenüber einer direkten Führung etwa 40 Sekunden Verzögerung; diese sind im wesentlichen auf die etwas längere Strecke zurückzuführen und weniger auf die Trassierung. Hintergrund ist, daß auf der Distanz zwischen Zeppelinheim und Darmstadt die ICE-Züge ohnehin nicht auf volle Geschwindigkeit kommen bzw. bereits in der Bremsphase sind. (hk)

Starkenburg

Pfungstadtbahn vor Eröffnung

Fahrplan auf niedrigem Niveau - Busverkehr angepaßt

Nach über 50 Jahren fahren ab dem Fahrplanwechsel wieder Züge auf der Bahnstrecke Darmstadt-Eberstadt nach Pfungstadt. Einst war sie als kürzeste Kursbuchstrecke Deutschlands eingestuft, heute firmiert sie, gedruckte Kursbücher sind ohnehin Vergangenheit, als Teil der Odenwald-Strecke 641. Am Tag vor der Eröffnung soll es ein Bahnhofsfest in Pfungstadt geben, auch Sonderfahrten mit einem Dampfzug sind angedacht.



Auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände entsteht neben dem einzig verbliebenen Gleis mit Bahnsteig der neue Busbahnhof (Foto: hk).

Auf dem einstigen Bahnhofsgelände haben sich inzwischen mehrere Geschäfte, ein Supermarkt und eine Modekette angesiedelt, die heutige Eisenbahn ist fast nur noch ein Beiwerk mit einem einzelnen Stumpfgleis. Betrieblich ist der Bahnhof Pfungstadt daher kein Bahnhof mehr. Für Fahrgäste der verschiedenen Buslinien war der Bahnhof schon immer

einer der ungemütlichsten Plätze der Stadt; 1993 wurde die Haltestelle mit der Aufgabe der Linie PI eingerichtet und blieb seitdem immer ein Provisorium. Das ändert sich nun. Zusammen mit dem neuen Bahnsteig entsteht eine zeitgemäße Bushaltestelle.

So sehr sich PRO BAHN über die Wiedereröffnung der Strecke freut und damit auch ein Ziel seiner langjährigen Arbeit sieht, bleibt als Kritikpunkt nach wie vor der Zugfahrplan stehen, der trotz kleinerer Änderungen nur als mangelhaft bezeichnet werden kann. Beteuerungen der lokalen Nahverkehrsgesellschaft Dadina zufolge, daß man das maximale mit den zur Verfügung stehenden Geldern erreicht habe, mögen aus ihrer Sicht zwar richtig erscheinen, für Fahrgäste ist dies aber alles andere als ausreichend. Verlautet wurde, daß sowohl Stadt als auch Kreis die Finanzierung nur entsprechend dem vorliegenden Fahrplan vorgenommen haben und das auch nur nach langen Verhandlungen. Für die Dadina ist dies sicher als kleine Organisation ein großer Erfolg, PRO BAHN sieht darin jedoch wieder den Beweis, welchen Stellenwert der Schienenverkehr bei den Aufgabenträgern - Stadt und Kreis - hat. An anderer Stelle äußert sich dies beispielsweise in der massiven Finanzierung von Bussen im Schienenparallelverkehr und damit dem unnötigen Verbraten wichtiger Ressourcen. Das Ergebnis ist bekannt, im Berufsverkehr rollen Busse aus dem Landkreis teils im Minutentakt durch Darmstadt, weil die Gefäßgrößen dieser

Fahrzeuge keinesfalls mit der benötigten Kapazität mithalten können.

Kaum Änderungen gegenüber den Entwürfen

Der in der FGZ 85 treffend als Katastrophenfahrplan titulierte Entwurf ist weitgehend übernommen worden. Als einziger Lichtblick ist zu werten, daß die Fahrzeiten zwischen Pfungstadt und Darmstadt um eine Minute gekürzt werden konnten. An der Bedienungshäufigkeit ändert sich nichts. Mo-Fr verkehren die Züge ab Pfungstadt 5.41 Uhr, dann 7.05, 7.37. Ab 8 Uhr stündlich zur Minute 05 (teilweise 07) bis 22.05 Uhr. An Samstagen fährt der erste Zug um 8.07 Uhr, dann von 10.05 Uhr bis 22.05 Uhr alle zwei Stunden. An Sonntagen fährt der erste Zug gar erst um 10.05 Uhr; ein völlig indiskutables Angebot. PRO BAHN richtet hier mit Nachdruck seine Forderung an die Aufgabenträger in Stadt und Kreis, unverzüglich ein der Rhein-Main-Region angemessenes Angebot zu schaffen; dies beinhaltet einen Zugverkehr bis Mitternacht und wochenends ebenfalls einen Stundentakt. Eine versprochene "Bei entsprechender Nachfrage bessern wir nach"-Taktik bringt nachweislich nicht soviel Erfolg wie ein Start gleich mit vernünftigen Taktzeiten.

Auf der Odenwaldbahn ist die gleiche Salamtaktik festzustellen. Erst jetzt, nach der Halbzeit der Vergabe der "neuen Odenwaldbahn" an die VIAS kommt es zum lang ersehnten Abendangebot in den Kreisen Darmstadt-Dieburg und Odenwald, allerdings nur in einer Richtung. Neu ab Dezember wird der Zug, der in Darmstadt um 22.18 Uhr ankommt, nach Frankfurt verlängert. Er kehrt von dort um 23.21 Uhr über Darm-

stadt Hbf (ab 23.51 Uhr) nach Erbach zurück (an 0.49 Uhr). In der Gegenrichtung gibt es kein adäquates Angebot; wer nach dem 21 Uhr-Zug aus dem Odenwaldkreis nach Darmstadt will - Pech gehabt.

Neue Busverbindungen

Mit der Wiedereinführung des Zugverkehrs wird auch der Busverkehr in Pfungstadt und seinen Stadtteilen neu geordnet und mehr auf die Züge ausgerichtet. So entfällt u. a. die Linie PS, deren Bedienung nun durch die anderen Linien mit teils geänderter Wegführung sichergestellt wird. Für die Buslinie P bedeutet die Änderung aber auch, daß sie in Eberstadt Mo-Fr nicht mehr auf die Straßenbahnlinie 6, sondern auf die Linie 7 (bzw. 8) angebunden ist. Mit einer neuen Linie K60 wird eine Querverbindung zwischen dem Bahnhof in Pfungstadt und dem Gernsheimer Bahnhof hergestellt. Der schlechte Zweistundentakt der Bahnverbindung am Wochenende wird durch die Gestaltung der Busfahrpläne zumindest soweit kompensiert, daß eine stündliche Fahrmöglichkeit alternativ mit dem Bus oder Zug besteht.

Fahrgastbeirat weiter ohne konkrete Beteiligungstermine

Viel Ärger gab es mit dem neuen Fahrplan im Fahrgastbeirat, da - wie berichtet - er anders als in den Statuten vorgesehen, nicht rechtzeitig informiert wurde. Bei der ersten Sitzung des neuen Fahrgastbeirats wurde vom Dadina-Vorsitzenden Christel Fleischmann (Kreisbeigeordneter Darmstadt-Dieburg) daher auch versprochen, daß der Fahrgastbeirat künftig besser in die Planung eingebun-

den werden solle. Prompt wurde jedoch seitens der Dadina-Geschäftsführung ein von PRO BAHN gestellter Antrag abgelehnt, wonach der Zeitpunkt für die Einbindung des Beirats weiter konkretisiert

und in die Satzung aufgenommen werden sollte. Die bisherige Regelung, so die Begründung der Dadina, sei ausreichend. Die Vergangenheit hat leider das Gegenteil gezeigt. *(hk)*

Starkenburg

PRO BAHN trifft sich mit den Grünen im Landkreis Bergstraße

Zum Beginn der neuen Wahlperiode im Kreis Bergstraße starteten PRO BAHN Starkenburg und die Interessengemeinschaft Pro Schiene einen neuen Versuch, mit den Verantwortlichen ins Gespräch zu kommen. Zu Beginn stehen Gespräche mit den neuen Koalitionären von CDU und Grünen über den nach Ansicht der Fahrgastverbände dürftigen und nach Konkretisierung der Inhalte trachtenden Koalitionsvertrages.

Den Auftakt machte der Gedankenaustausch mit der Grünen-Fraktion im September 2011. Dabei wurde von Seiten der Fahrgastverbände deren überparteiliches Selbstverständnis erläutert und das Dilemma des jahrelangen Stillstandes in der Nahverkehrspolitik im Kreis Berg-

straße beklagt. Im Gespräch konnten auch viele Aspekte hinsichtlich der Bedeutung eines gut vertakteten Nahverkehrs im Kreis Bergstraße, das verbundübergreifende Stricken eines lückenlosen Angebotes und die zur Durchsetzung der Interessen des Kreises – gepaart mit den personellen und inhaltlichen Ressourcen – erforderlichen Bildung einer lokalen Nahverkehrsgesellschaft vorgebracht werden.

Allen ist klar, dass es eines entsprechenden Zukunftskonzeptes für den Nahverkehr bedarf, welches dann schrittweise umgesetzt wird. Weitere Treffen mit der CDU und den Grünen folgen.

Summa summarum: Ein zartes Pflänzchen, welches behutsam gedeiht. *(Gottlob Gienger)*

Rhein-Neckar

S-Bahn Rhein-Neckar wird verlängert

Neue Haltepunkte zwischen Bruchsal und Germersheim

Die wichtigste Neuerung zum Fahrplanwechsel in der Rhein-Neckar-Region wird ab 11. Dezember die Inbetriebnahme des S-Bahn-Vorlaufbetriebes mit der neuen Linie S33 sein. Es kommen

Fahrzeuge der Baureihe 425 (S-Bahn-Fahrzeuge) zum Einsatz, die in Germersheim überwiegend auf die S3 und S4 nach Karlsruhe bzw. Bruchsal durchgebunden sind. Es entsteht somit ein

„Ringverkehr“ von Bruchsal über Mannheim und Heidelberg wieder zurück nach Bruchsal.



S-Bahn Rhein-Neckar. (Foto: DB AG)

Entlang der neu elektrifizierten Strecke gibt es drei neue Haltepunkte: Germersheim Mitte, Bruchsal am Mantel und Bruchsal Sportzentrum. Das Verkehrsvolumen erhöht sich ab Fahrplanwechsel auf dieser Verbindung, die bisher mit Diesel-Regionalbahnen befahren wurde, um rund 16 Prozent. Dies wirkt sich insbesondere in den Nachmittags- und

Abendstunden aus, aber auch im morgendlichen Berufsverkehr wird es ein neues Zugpaar geben. Durch die neue S-Bahn-Linie werden die Anschlussmöglichkeiten in Graben-Neudorf in Richtung Schwetzingen, Mannheim und Karlsruhe verbessert. Vor dem Start der neuen S.-Bahn-Linie wird es am 5. und 7. Dezember 2011 einen Probetrieb geben, um „eine qualitativ gesicherte Inbetriebnahme zu gewährleisten“. Ebenso wird es wie schon bei der Eröffnung der S5 und S51 in den Kraichgau 2009 und 2010 eine Einführungskampagne geben. Durch verschiedene Werbemaßnahmen möchte die S-Bahn Rhein-Neckar neue Kunden gewinnen, unter anderem auch durch Werbekampagnen auf Parkplätzen. (wb)

Ab Ostern: Mittags Monnem, abends Mittelmeer

Ursprünglich sollte bereits zum Fahrplanwechsel die neue, schnelle Fernverkehrsverbindung von Frankfurt nach Marseille über Mannheim mit ICE-Zügen der neuen Baureihe 407 starten. Doch da die Triebwagen wegen erheblicher technischer Probleme noch nicht einsatzbereit sind, einigten sich Deutsche Bahn und die französische Staatsbahn SNCF schon vor mehreren Monaten, die Verbindung zunächst mit TGV-Zügen zu fahren. Da auf der neuen, 140 Kilometer langen Schnellfahrstrecke von Strasbourg nach Dijon außerdem noch Probefahrten geplant sind, verzögert sich nun auch der Start der neuen Verbindung ans Mittelmeer auf den 23. März 2012.

Der TGV startet in Frankfurt Hbf um 14.01 Uhr, hält laut Fahrplan in Mannheim Hbf von 14.37 bis 14.39 Uhr und fährt dann über Karlsruhe, Baden-Baden und Strasbourg sowie weiteren sieben Zwischenstopps wie Lyon, Avignon und Aix-en-Provence nach Marseille St. Charles, wo der Zug um 21.46 Uhr eintrifft. Der Gegenzug startet am Mittelmeer um 8.14 Uhr, hält in Mannheim um 15.18 Uhr und erreicht sein Ziel Frankfurt täglich um 15.58 Uhr. Umlaufbedingt wird der TGV dann bereits eine Stunde später von Frankfurt über Saarbrücken nach Paris Est fahren, der Gegenzug kommt aus Paris und wechselt dann ebenfalls mit rund einer Stunde Aufenthalt in den Main-Metropole auf die Route ans Mittelmeer. Zum Einsatz kommen die neuen TGV-Doppelstock-Triebwagen. (wb)

Rheinland-Pfalz

Neue Hunsrückbahn auf der Kippe

Auch mit Rot-Grün wachsen die ÖPNV-Träume nicht in den Himmel

Die Reaktivierung der Hunsrückbahn und damit die geplante RE-Verbindung von Frankfurt über Langenlonsheim und Simmern zum Flughafen Hahn ist sehr ungewiss geworden. Nicht überraschend für Eingeweihte, musste die neue rheinland-pfälzische Landesregierung eingestehen, dass der Termin für die beabsichtigte Reaktivierung im Dezember 2014 nicht zu halten ist. Die Fluggastzahlen auf dem Flughafen Hahn gehen zurück, weil Ryanair Ziele gestrichen hat und die etablierten Fluggesellschaften mittlerweile wettbewerbsfähige Angebote machen, die den „Billigfliegern“ stark zusetzen.



Wird der Bahnhof im Hunsrück-Städtchen Simmern jemals wieder von Zügen angefahren? (Foto: hk)

Anfang September 2011 zog der neue Innen- und Verkehrsminister Roger Lewentz (SPD) die Notbremse. Die Planungen für den Ausbau und Reaktivierung der Strecke werden weitergeführt, zugleich werden die Kosten neu bewertet. Die Linie wird aus dem Ausschreibungs- bzw. Nachverhandlungsverfahren Dieselnetz Südwest in Rheinland-Pfalz herausgenommen und soll ggf. separat ausgeschrieben wer-

den. Als neuer Reaktivierungstermin wird jetzt 2018 in Aussicht gestellt, wenn die Kosten im Rahmen bleiben und die Überprüfung der prognostizierten Fahrgastzahlen keine Überraschungen zutage fördert.



Bislang gibt es nur Busse zum Hahn. (Foto: Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH)

Doch genau hier liegt das Problem. Die Lokalpolitik, autofixiert wie sie im schienenbefreiten Hunsrück nun einmal ist, sieht die Reaktivierung der Hunsrückbahn nur im Zusammenhang mit dem Flughafen Hahn. Der Gedanke, dass auch Pendler, Schüler und andere Fahrgäste von der Strecke profitieren und die Kreisstadt Simmern wieder einen Anschluss ans Schienennetz erhält, ist den Kommunalpolitikern fremd. Es fehlt dort ein Werner Schreiner, der mit Begeisterung und Optimismus für die Sache der Schiene streiten und widerspenstige Bürgermeister überzeugen, notfalls „unter den Tisch saufen“, kann. Die einseitige Fokussierung auf die Funktion als Flughafenzubringer stellt die Reaktivierung infrage, wenn die Fluggastzahlen sinken. Hinzu kommt, dass die Hunsrückbahn den Flughafen nur Richtung Mainz anbindet, nach Koblenz, Trier und Saarbrücken bleibt es beim Bus. Der

Busverkehr zum Hahn ist gut ausgebaut und die A61 wenig staugefährdet. Die Bahn könnte die Fahrzeiten der Busse zwischen Mainz und Hahn nicht annähernd erreichen, so lange in Bingen die Fahrtrichtung gewechselt werden muss und keine Neubaustrecke Gensingen–Horrweiler–Langenlonsheim die Fahrzeit verkürzt. Unschwer vorauszusagen, dass die bisherigen Prognosen über Fahrgastzahlen zu optimistisch sind. Die Reaktivierung der Strecke dürfte „gestorben“ sein, aber 2018 wird es Sache der nächsten Landesregierung sein, das Aus zu verkünden.

Leider ist die örtliche Kommunalpolitik so stark auf PKW/Bus fixiert, dass PRO BAHN Rheinland-Pfalz/Saarland keine Argumentationsbasis für den Schienenver-

kehr sieht. Dann ist es sinnvoller, Gelder für diese Strecke anderswo zu verwenden, wo die Kommunalpolitik dem SPNV offen und kooperativ gegenübersteht.

Nach so viel Schatten das Licht: die beiden Reaktivierungen Heimbach–Baumholder und Diez–Zollhaus zum Dezember 2014 sind nach jetzigem Stand nicht gefährdet. Es wird jedoch spannend, ob Hessen die logische Verlängerung der Aartalbahn nach Bad Schwalbach–Wiesbaden irgendwann hinbekommt, der Streckentorso von Diez nach Zollhaus verspricht jedenfalls keine berauschenden Fahrgastzahlen. Hoffentlich passiert hier nicht noch etwas. Die Unwilligkeit auf hessischer Seite stünde im „Fall des Falles“ als Alibi schon bereit. (*Ulrich Vogel*)

Rheinland-Pfalz

Der Kommentar

von Ulrich Vogel

„Wo viel Licht ist, ist starker Schatten.“
(Goethe, Götz von Berlichingen, 1. Akt)

Mit dem bekannten Zitat lässt sich die Entwicklung im Bahnverkehr in Rheinland-Pfalz seit 2010 kurz und prägnant zusammenfassen. Nach der Landtagswahl vom 27.3.2011 hat sich eine rot-grüne Landesregierung konstituiert. Der Verkehrsbe-
reich wurde auf Betreiben der SPD vom Wirtschaftsministerium, jetzt in grüner "Hand", zum Innenministerium verschoben, das neu als "Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur" (ISIM) firmiert. Minister ist Roger Lewentz (SPD), bisher Staatssekretär im Innenministerium. Die alte Mann-/Frauschaft der Verkehrsabteilung ist geblieben, auch bei den Zweckverbänden in Kaiserslautern und

Koblenz gab es keine Veränderungen. Insofern herrscht Kontinuität. Und doch – es gibt Anlass zum Nachdenken im Bahnland Rheinland-Pfalz. Noch kein Grund zur Sorge, allerdings hätte sich der PRO BAHN Landesverband ein deutlicheres Bekenntnis der neuen Landesregierung zum Ausbau des ÖPNV (vor allem im Busbereich) gewünscht, insbesondere ein Abgehen von dem Grundsatz, dass seitens des Landes im Falle von Widerständen aus der Kommunalpolitik keine Initiativen im ÖPNV erfolgen werden. Rheinland-Pfalz liegt dabei offenbar im Trend einer Stagnation der ÖPNV-Politik, auch in Baden-Württemberg ist jenseits von Stuttgart 21 bisher wenig davon zu bemerken, dass ein grüner Verkehrsminister amtiert.

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

tagüber Tel. (0 69) 7 98 - 2 91 71

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

PRO BAHN in Nordhessen

Hermann Hoffmann

Am Juliusstein 18

34130 Kassel

Tel. (0 5 61) 6 71 79

E-mail: hhoffma@freenet.de

PRO BAHN in 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 67 18 29

E-Mail: probahn_mittelhessen@yahoo.de

PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.

Regionalvorsitzender Thomas Schwemmer

Krifteler Straße 107

60326 Frankfurt am Main

Tel. (0 69) 36 70 17 50, Fax 7 10 45 94 42

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

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:

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

PRO BAHN in Nordhessen:

Jeden letzten Mittwoch im Monat, 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmsstraße 2, Kassel.

Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.:

Mo, 7.11. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt **im Bürgerhaus Gutleut**, Rottweiler Straße 32, Raum 3 (5 Fußminuten vom Hbf Südseite)

Mo, 5.12. 18.30 Uhr: Monatstreff im Bürgerhaus Gutleut, Raum 3

Mo, 2.1. 18.30 Uhr: Monatstreff im Bürgerhaus Gutleut, Raum 3

Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi, 23.11. 18.00 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV 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. **Achtung: Im November wegen Renovierungsarbeiten vermutlich alternativer Treffpunkt im "Grün-Weiß" (Casa Algarve, Dornheimer Weg 27). Bitte informieren Sie sich beim Regionalverband!**

(18-18.30 Uhr: informeller Teil, 18.30-20.30 Uhr: Tagesordnung)

Im Dezember findet kein Monatstreffen statt!

Mi, 25.1. 18.00 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg

Regionalverband Rhein-Neckar:

Do, 17.11. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Restaurant red - die grüne Küche**, Poststraße 42 in Heidelberg

Do, 15.12. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

