

PRO BAHN Hessen



Fahrgastzeitung

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

Nr. 90

Januar – Februar 2012



Neue Strecken in Kassel und Frankfurt S. 4
Pfungstadtbahn eröffnet S. 29
Stuttgart 21 S. 32

Titelbild: Am Eröffnungstag waren auf der reaktivierten Bahnstrecke von Darmstadt-Eberstadt nach Pfungstadt Dreifachtraktionen der Itino-Triebwagen im Einsatz. Das schöne Wetter lud viele Fahrgäste zu den Schnupperfahrten ein. (Foto: hk)

Rückseite: Alte und neue Straßenbahn am Gravensteiner-Platz in Frankfurt. Zum Fahrplanwechsel wurde die neue Strecke mit einem Fest eröffnet. (Foto: ts)

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, Krielteler 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: 1.12.2011 (Heft Januar – Februar 2012)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.2.2012 (Heft März – April 2012)

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

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

Vom Wilhelmshöher Bergpark in den Vellmarer Ahnepark	4
Neues Stellwerk – neue Bahnsteige	5

Mittelhessen

Licht und Schatten bei der Sanierung des Bahnhofs Gießen	6
Warum musste die Aar-Salzböde-Bahn sterben?	8
Neue Initiative zur Reaktivierung der Horlofftalbahn	10

Osthessen

Streichung von Ersatzbussen an der Rhönbahn	11
Neuer Betreiber auf der Rhönbahn.....	12

Großraum Frankfurt am Main

Professor Söhnlein mit Ehrenplakette geehrt	12
Änderungen beim Bad Homburger Stadtbus	13
Neuer "Kulturbus" im Taunus	14
Ersatz für den Wegfall der Linie 65 nach Petterweil	15
Das elektronische Fahrgeldmanagement des RMV	16
Das Wichtigste in aller Kürze.....	18
Der Kommentar zu "S-Bahn bleibt rot"	22
Mehr fürs Geld?.....	24
Neue Straßenbahn im Frankfurter Norden	25
Planungssicherheit für Magistrale	26

Starkenburg

Draisinen-Fiasko auf der Überwaldbahn.....	27
Pfungstadtbahn eröffnet.....	29
Fernverkehr wird weiter ausgedünnt	32

Rhein-Neckar

Der (Wahl-)Kampf gegen Stuttgart 21	32
---	----

Bundesverband

Fernverkehr - quo vadis?	35
PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten	38
PRO BAHN - Termine	39

Nordhessen

Vom Wilhelmshöher Bergpark in den Vellmarer Ahnepark

Feierliche Eröffnung der Tramverbindung Linie 1 Kassel–Vellmar am
22.10.2011

Seit zwei Jahren wird an der 4 km langen Neubaustrecke zwischen der bisherigen Endhaltestelle in Kassel „Holländische Straße“ und der neuen Endhaltestelle Vellmar Nord gebaut. Acht neue Stationen wurden eingerichtet.

Ab der Wendeschleife Holländische Straße fahren die Bahnen auf einer Strecke von etwa 1,5 km im Linksverkehr, damit Mittelbahnsteige eingerichtet werden konnten. Anschließend erklimmen sie eine Steigung von 7 % zum Kreisel Dörnbergstraße – in der Gegenrichtung 7,5 % bergab. Das ist das zweitstärkste Gefälle im gesamten Netz der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG). Nach der Haltestelle Dörnbergstraße mit ihren 50 Park&Ride-Parkplätzen führt die Trasse zum Festplatz. Am Rathausplatz verläuft die zweigleisige Strecke auf einem Teilstück von etwa 120 Metern eingleisig. Ein sogenanntes Zwillingsgleis, bei dem zwei Rillengleise aneinander geschweißt werden, löst das Platzproblem in diesem Straßenbereich.

Park & Ride-Parkplätze an der Wendeschleife

Von der Kreuzung Rathausplatz führt die Trasse über die Nordstraße und das Musikerviertel zur Wendeschleife Vellmar Nord. An der Endstation für Trams und Busse wurde ein weiterer Park&Ride-Platz mit 100 Stellplätzen für PKW

sowie eine Bike&Ride-Anlage mit Boxen und Bügeln für Fahrräder errichtet.



Jungfernfahrt in Vellmar (Foto: hh)

In Spitzenzeiten fährt die Linie 1 im 7,5-Minuten-Takt, der 15-Minuten-Takt ist die Regel. Am Abend bzw. am Sonntag gilt der 30-Minuten-Takt. Für die Fahrt vom Kasseler Königsplatz bis zur Vellmarer Stadtmitte benötigt die Tram 19 Minuten. Alle Vellmarer Linienbusse bekommen am 22. Oktober einen neuen Fahrplan. Mehr als die Hälfte der gut 4 Kilometer langen Neubaustrecke trägt umweltfreundliche Rasengleise.

Seit dem Durchstich unter dem Kasseler Hbf 2007 erreicht die Regiotram aus Hofgeismar (RT3) und Wolfhagen (RT4) über die Vellmarer Stadtteile Obervellmar und Vellmar West die Kasseler Innenstadt. Parallel hierzu fährt jetzt die Straßenbahnlinie 1 durch die Vellmarer Stadtteile Niedervellmar und Frommershausen.



Eröffnungsrede mit Verkehrsminister Posch in Vellmar (Foto: hh)

Der Bau der neuen Strecke einschließlich des Umbaus der Wendeschleife Holländische Straße hat 37,7 Mio Euro gekostet. Das Land Hessen hat davon 28,6 Mio Euro getragen, die Stadt Vellmar vier Mio Euro, die Stadt Kassel 600 000 Euro, der NVV 500 000 Euro. Die KVG trägt den Rest von 4 Mio Euro.

Am Eröffnungstag (22.10.) durfte die alle 7 Minuten verkehrende Tram zwischen der Schleife Holländische Straße

und Vellmar Nord kostenlos benutzt werden. Die Bahnen waren gut besetzt. Verkehrsminister Dieter Posch war bei der Eröffnungsfeier über die große Menschenmenge im Hof der Ahnatahschule beeindruckt. Durch das neue Schienenangebot könnten täglich 2000 Menschen vom Auto auf die Straßenbahn umsteigen. Außerdem sprachen Kassels Oberbürgermeister Bertram Hilgen, Vellmars Bürgermeister Dirk Stochla, NVV-Geschäftsführer Klaus-Peter Güttler und KVG-Vorstand Dr. Thorsten Ebert. Letzterer erwähnte weitere Ausbauprojekte im ÖPNV-Bereich Kassel, wofür Gelder bei Land und Bund beantragt werden sollten.

Sicher lohnt es, mit dem Hessenticket aus Richtung Frankfurt-Gießen bzw. Fulda-Bebra nach Kassel-Wilhelmshöhe zu fahren, um die Linie 1 nach Vellmar zu besteigen. Radwanderer könnten von der Haltestelle Festplatz den Ahnefluss abwärts bis zur Kasseler Universität kommen bzw. weiter in die Fuldaaue. (hh)

Nordhessen

Neues Stellwerk – neue Bahnsteige

Historisches Bahngelände Guntershausen in neuem Glanz

Vor 100 Jahren stiegen im Bahnhof Guntershausen neben Kaiser Wilhelm auch der russische Zar bzw. der englische König um. In Guntershausen verzweigen sich die Main-Weser-Bahn Kassel–Gießen–Frankfurt und die Mitte–Deutschland-Verbindung Ruhrgebiet–Kassel–Bebra–Erfurt. Allerdings halten jetzt hier nur noch Nahverkehrstriebwagen von/nach Melsungen bzw. Treysa. Trotzdem muss die uralte Technik modernisiert werden.

Ab Montag, 31. Oktober 2011 sind die Signale, die per Muskelkraft über Hebel und Kabelzug bewegt wurden, durch moderne Technik ersetzt. Alle Signale wurden neu aufgebaut. Die Schienenabschnitte zwischen Felsberg-Genungen, Melsungen und Kassel-Oberzwehren werden dann vom Fahrdienstleiter aus einer Computerzentrale in Guntershausen kontrolliert. Laut Bahnsprecher Torsten Sälinger wurden hierfür

über 40 Mio Euro investiert. Künftig bekommen die Lokführer die freie Fahrt oder den Halt durch Lichtzeichen angezeigt. „Wenn wir die Stellwerkstechnik nicht erneuern, werden bald keine Züge mehr fahren“, erläutert der Bahnsprecher. Mit dem Start am 31.10. verschwinden zudem die Stellwerke in Grifte, Guxhagen und Körle. Die Bahn-Bediensteten werden an anderer Stelle eingesetzt. In Guntershausen arbeiten künftig 10 Fahrdienstleiter im Schichtbetrieb – immer 2 pro Schicht. Die neue Technik ermöglicht bessere Taktzeiten. Mit den Vorteilen zweier neuer Bahnsteige in Guntershausen soll bald die Regiotram komplett im Halbstundentakt rollen, laut Auskunft des NVV wahrscheinlich ab Ende 2012.

Leider war es weder der DB noch der Stadt Baunatal gelungen, das historisch und architektonisch bedeutende Bahn-

hofsgebäude zu nutzen. So wird wohl das Haus zwischen den Mittelbahnsteigen abgerissen. (hh)



Am 30.10.2011 waren in Guntershausen noch die alten Formsignale in Betrieb, die neuen Lichtsignale sind bereits aufgestellt. (Foto: hh)

Mittelhessen

Licht und Schatten bei der Sanierung des Bahnhofs Gießen

Der Umbau des Gießener Bahnhofs im Bereich der Bahnsteiganlagen und der neuen Unterführung dauerte mehrere Jahre, hat wesentlich länger gedauert als gedacht und ist inzwischen abgeschlossen. Alles in allem kann man sagen, es gibt schlechtere Beispiele bei Bahnhofs-sanierungen. Zum Vorteil gereichte hier auch das Konjunkturpaket des Bundes, wodurch bei der neu geschaffenen Unterführung für alle Bahnsteige Aufzüge errichtet wurden. Eigentlich sollte dies nur für den sog. Oberhessischen Bahnhof (Gleise 11-15) geschehen. Für den Bereich der Main-Weser-Bahn sollten, so

die ursprüngliche Planung, die Fahrgäste die im nördlichen Bereich gelegenen Aufzüge der Parkhaus-Überführung nutzen. Nun müssen die Bürgerinnen und Bürger, insbesondere die Gehbehinderten, nicht einen kompletten Bahnsteig in der Länge überwinden, um auf die andere Seite zu kommen. Die Bahnsteige wurden zeitgemäß angehoben, so dass ein angenehmer Einstieg in Gießen von allen Stellen aus gewährleistet ist.

Was als Negativum zu werten ist, sind die Längen der Überdachungen an den Bahnsteigen. Früher gab es, wie an vielen anderen Bahnhöfen auch, eine fast

komplette Überdachung für die Bahnsteige. Ausnahme war nur die Verlängerung des Bahnsteigs Gleis 4+5. Nun ist selbst am Bahnsteig für Gleis 2+3 nur noch für knapp 45% des Bahnsteigs eine Überdachung installiert worden. Die anderen Bahnsteige haben nur noch eine kleine Überdachung im Bereich Treppe-Anlage-Aufzugsanlage-Unterführung. Ein Ding der Unmöglichkeit, gerade weil täglich tausende von Pendlern ins Rhein-Main-Gebiet in Gießen zusteigen. Selbst der Fernzugbahnsteig Gleis 2+3 verfügt somit über keinen adäquaten Witterschutz mehr.

Die Frage darf erlaubt sein, ob die außerhalb der Deutschen Bahn beteiligten Körperschaften nicht vor der Entscheidung für diese kurzen Überdachungen nicht genau hingeschaut haben. Letztlich kamen nach Fertigstellung der Bahnsteiganlagen unmittelbar Proteste sowohl von kommunaler Seite als auch von Verkehrsträgern. Seitens der DB wurde argumentiert, dass die Züge vornehmlich in dem geschützten Bereich halten. Dass dies vielmals anders ist, kann täglich bewiesen werden.

Die Proteste sind aber jetzt seit Monaten verstummt. Man gewinnt den Eindruck, als sei das Aussitzen des Problems seitens der Deutschen Bahn angesagt. Die Bahnnutzer, ob die Pendlerinnen und Pendler oder Gelegenheitskundinnen und -kunden müssen nun die Probleme hinnehmen. Es bleibt zu hoffen, dass das Thema von externer Seite wieder in Bewegung kommt. Gießen als der Knotenbahnhof für Mittelhessen muss eine ausreichende Ausstattung auf den Bahnsteigen erhalten.

Ganz aktuell ist für den Gießener Bahnhof noch ein anderes Problem aufgetaucht.



Der Bahnhof Gießen mit Blick von der Parkhaus-Bahnüberführung. Die Bahnsteige haben in großen Teilen keine Überdachung mehr. (Foto: kr)

Die Stadt Gießen hat tief in die Tasche gegriffen und für 900.000 Euro den Bahnhofsvorplatz gekauft. Man will seit Jahren, wenn auch mit Zuschüssen, ein attraktives Bahnhofsumfeld schaffen. Der Bahnhofsvorplatz erscheint heute als unebene Asphaltpiste mit zu schmalen, nicht behindertengerechten Bussteigen sowohl für den Stadt- als auch für den Regionalverkehr. Lobenswerter Ideenreichtum war angesagt, so z. B. eine Fahrrad-Tiefgarage. Nun hat das Regierungspräsidium Gießen der Stadt einen Strich durch die Rechnung gemacht. Das Projekt wurde in Bezug auf die Finanzierung nicht genehmigt und ist damit auf viele Jahre hinaus verschoben. Es scheint realistisch, dass sich nun auch bis zur Landesgartenschau 2014 nichts am Bahnhofsvorplatz in Gießen tut, die Schuldenbremse in der Hessischen Verfassung tut ihr übriges. In diesem Zusammenhang darf die Frage gestattet sein, warum sich denn die Kommunen in immense Kosten stürzen müssen, um das Umfeld der Bahnhöfe instandzusetzen. Dahingegen zieht man sich seitens der Deutschen Bahn und der Bundesregierung auf den

unmittelbaren Gleisbereich zurück. Auch beim geplanten Bahnhofssanierungsprogramm in Hessen bis 2019 dürfte nur von

einem Bahnsteigsanierungsprogramm ausgegangen werden. (kr)

Mittelhessen

Warum musste die Aar-Salzböde-Bahn sterben?

Man sollte annehmen, dass nach dem ansatzweisen Umdenken in der Verkehrs- und Umweltpolitik der letzten drei Jahrzehnte folgt auf das Stilllegen nicht mehr der komplette Trassenrückbau, der muss sich getäuscht fühlen. Bestes Beispiel ist die Aar-Salzböde-Bahn, welche von Herborn, quer durch das Lahn-Dill-Bergland bis nach Niederwalgern führte.

Es existierte eine unmittelbare Anbindung an die Main-Weser-Bahn, die Züge fuhren teilweise bis Marburg durch. Auf der anderen Seite in Herborn die Verknüpfung mit der Dillstrecke. Eine ideale Erschließung somit.

Nicht in den 1960er bis 1980er Jahren, als die damalige Strategie für zahlreiche Bahnstrecken auch in Mittelhessen das „Aus“ bedeutete, sondern während der Existenz des Rhein-Main-Verkehrsverbundes, in den Jahren 1995, 2001 und 2006 war der Niedergang, in einer Zeit, als in anderen Regionen Deutschlands wieder Strecken reaktiviert wurden.

2006 kam die Bahnstrecke bundesweit in die Schlagzeilen, als auf 5 km der 54 km langen Strecke illegal mit gefälschten Papieren die Gleise abgebaut wurden. Entgegen eines Aufschreis der kommunalen Vertreterinnen und Vertreter kam die ansatzweise Demontage deren Auffassungen gerade recht. So

konnte man letztlich, dann legal und offiziell, die Gleisanlagen abbauen (lassen).



Bahnhof Niederwalgern, links die Main-Weser Bahn, rechts der Abzweig der Aar-Salzböde-Bahn. Die Gleisanlagen und die Technik sind im Bahnhof Niederwalgern noch komplett erhalten, auch das Gleis auf der Länge von 1 km. (Foto: kr)

Aus Sicht von PRO BAHN eine fatale Fehlentwicklung. Dadurch gibt es im im Gebietszwischenraum Marburg-Gießen-Wetzlar-Dillenburg, auch Lahn-Dill-Bergland genannt, keinerlei Schienenverkehrsanbindung mehr. Letztlich ist es an dem Willen der Funktionsträgerinnen und Funktionsträger unterschiedlicher politischer Ausrichtung aus den Kommunen gescheitert. Gescheitert, sich die Option einer Reaktivierung offen zu halten, damit ist in der Region wenig Weitsicht

in eine zukunftsweisende Verkehrspolitik zu vernehmen gewesen.

Dass es wohl keine Reaktivierung mehr geben wird, ist nun auch an inzwischen geschaffenen baulichen Tatsachen. So steht z. B. im ehemaligen Bahnhofsbereich von Lohra einschließlich des ehemaligen Durchgangsgleises ein Einkaufsmarkt (siehe Bild). Einerseits steht entlang der ehemaligen Bahnstrecke noch Infrastruktur wie Schaltanlagen und Holzmasten. Es erscheint als sei der Gleisabbau spontan zu einem Zeitpunkt gekommen, als hätten noch andere Gedanken bei den Verantwortlichen bestanden. Im Verlauf von anderen Bahnstrecken erfolgte entweder vorher oder spätestens zum Gleisabbau auch der Rückbau der sonstigen Infrastruktur.



Der frühere Haltepunkt Lohra. Im Vordergrund rechts das inzwischen in Privatbesitz befindliche Bahngelände. Links sieht man das überwucherte Gleisbett, die Beleuchtungsmasten stehen hier noch. Im Hintergrund die komplett durch einen Supermarkt überbaute Bahntrasse. (Foto: kr)

So ist festzustellen, dass im Landkreis Marburg-Biedenkopf liegenden Abschnitt noch weite Teile der Trasse bis auf die Entfernung der Gleise erhalten sind. Da-

hingegen haben die Kommunen im Lahn-Dill-Kreis auf brutalste Weise vollendete Tatsachen geschaffen. Nicht nur dass auch hier mitten auf die Trasse Einkaufsmärkte errichtet wurden. Die Umgehungsstraße der B 255 im Bereich Herbornseelbach und Burg wurde über mehrere Kilometer mitten auf die Trasse gelegt. Des Weiteren wurde im Bereich der Gemeinde Mittenaar in Teilabschnitten der gesamte Bahnkörper weggebaggert und ist nicht mehr erkennbar. Da mutet es seltsam an, dass der Bürgermeister von Mittenaar, Hermann Steubing, bis Juli 2011 Vorsitzender der Verbandsversammlung der Nahverkehrsorganisation des Lahn-Dill-Kreises war. Seine Aussage war bei einer Sitzung, dass sich die Siedlungsbereiche von der Bahntrasse weg entwickelt haben. Andererseits haben Anliegerkommunen, gerade weil sie ihren Siedlungsbereich bis an die ehemalige Bahntrasse der Aar-Salzböde-Bahn ausdehnen wollten, auf den Rückbau gedrängt.

Offensichtliche Nachteile haben jetzt schon die Orte mitten im Lahn-Dill-Bergland. Bad Endbach beklagt sich über zurück gehende Kurgast- und Urlaubsgästekzahlen, wie neulich in der Hessenschau zu vernehmen war. Ist den Verantwortlichen nicht klar gewesen, dass ein großer Teil der Kur- und Feriengäste mit der Bahn anreisen möchte? Wird der große zeitliche und auch logistische Aufwand, den man nun betreiben muss, um von Marburg mit dem Bus nach Bad Endbach zu kommen, nicht erkannt? Auch die Einwohnerentwicklung ist in den Kommunen deutlich negativer als in anderen Orten Mittelhessens und spricht damit eine deutliche Sprache.

Bis 1995 konnte man mit dem teilweise durchgehenden Zug von Gladenbach bis Marburg in 20 Minuten fahren.

Selbst eine Beschleunigung wäre realistisch gewesen. Dann erfolgte die Einstellung des Personenverkehrs im Abschnitt Hartenrod-Niederwalgern. Heute gibt es in einzelnen Orten, welche damals eine Bahnhaltestelle hatten, nur noch in Sachen ÖPNV eine Schulbus-Erschließung. Die Fahrt bis nach Marburg, wenn denn überhaupt möglich, hat sich in einigen Fällen mehr als vervierfacht.

2001 kam dann auch die Stilllegung des Abschnitts Hartenrod-Herborn. Dass in diesem Abschnitt noch brutaler vorgegangen wurde, wie vorweg beschrieben, hätte damals kein Außenstehender gedacht. 1 Million Euro wären für die Sanierung eines Tunnelbauwerks notwendig gewesen. Gut angelegtes Geld seitens der Städte und Gemeinden, die jetzt mit einer viel schlechteren Anbindung leben müs-

sen. In den letzten 15 Jahren ist die Entwicklung des Lahn-Dill-Berglands u. a. mit der Ausweisung eines Naturparks und einer Tourismus-Markting-Initiative vorangetrieben worden. Wie gut wäre es, wenn mitten durch den Naturpark noch eine Bahnstrecke führen würde.

Zu fordern seitens PRO BAHN ist, dass in der Regionalplanung die noch vorhandenen Abschnitte der Aar-Salzböde-Bahn analog anderer Fälle in Mittelhessen, festgeschrieben wird, dass diese nicht bebaut und privat veräußert werden dürfen. Es wäre ein Tropfen auf den heißen Stein. Ob, dann mit teilweise anderer Streckenführung, es irgendwann wieder mal einen Schienenpersonenverkehr im Lahn-Dill-Bergland geben wird, erscheint aus aktueller Sicht sehr sehr ungewiss. (kr)

Mittelhessen

Neue Initiative zur Reaktivierung der Horlofftbahn

Seit Dezember 2003 ist der Personenverkehr auf der Strecke zwischen Wölfersheim-Södel und Hungen eingestellt. Die wichtige Verkehrsachse, um aus dem östlichen Landkreis Gießen über Friedberg ins Rhein-Main-Gebiet zu kommen besteht seither nicht mehr. PRO BAHN setzt sich seit Jahren für die Reaktivierung dieser Verbindung ein. Umso mehr zeigt sich PRO BAHN erfreut, dass sich nunmehr eine Initiative mit dem Namen „Eisenbahnfreunde Wölfersheim-Hungen“ gefunden hat, wie dieser Tage in der Lokalpresse zu lesen war. PRO BAHN in Mittelhessen und im Großraum Frankfurt/Main sagen ihre Unterstützung zu.

Damit Willkürakte unterbunden sind, ist der Ankauf der Trasse seitens der anliegenden Kommunen Hungen und Wölfersheim sehr zu begrüßen, zumal damit auch die Entwidmung der Strecke vom Tisch ist. Es liegt jetzt an allen Beteiligten, die Reaktivierung der Strecke voran zu treiben. Dazu muss schnellstmöglich eine Erfassung der Kosten für Instandsetzung von Haltestellenanlagen und Technik sowie der künftigen Betriebskosten erfolgen. Die Strecke sei trotz der aktuellen Totalstilllegung und des Bewuchses noch in einem guten Zustand.

Dass im Bahnhof Hungen die Bahnsteiganlagen zur Sanierung anstehen ist

erfreulich. Dabei müsse aber beachtet werden, dass im Rahmen der Erneuerung auch die Einrichtungen so neu gestaltet werden, das die Wiederaufnahme des Betriebs der Horlofftbahn erfolgen kann und nicht für diesen Schienenzweig Rückbauten erfolgen.

PRO BAHN plant, in nächster Zeit mit den Vertretern der Kommunen Hungen und Wölfersheim sowie den „Eisenbahnfreunden Hungen-Wölfersheim“ in Kontakt zu treten. *(kr)*

Osthessen

Streichung von Ersatzbussen an der Rhönbahn

Seit dem Fahrplanwechsel am 11.12.2011 entfallen 10 Ersatzbusse pro Woche an der Rhönbahn Fulda–Gersfeld. Dagegen wehrt sich PRO BAHN in aller Form, weil der Landkreis Fulda auf der anderen Seite Zusatzangebote auf anderen Buslinien, wie der von Fulda nach Hilders schafft. Das kann nicht sein.

Seit Ende 2004 und 2006 werden Montags-Freitags die beiden letzten Züge durch Busse ersetzt. Seither verkehren Ersatzbusse um 20.25 und 21.25 Uhr ab Fulda (ZOB) und um 21.08 und 22.08 Uhr ab Gersfeld (Bahnhof) anstelle von Zügen.

Das sind 20 Busverbindungen pro Woche. Diesen Busersatzverkehr kritisiert PRO BAHN seit langem und fordert, die Busleistung endlich wieder als Bahnleistung anzubieten.

Nach dem Willen des RMV wurden nun alle bisherigen Busverbindungen ersatzlos gestrichen. Dafür fährt nun ein Rhönbahnzug (Mo-Fr) um 21.22 Uhr ab Fulda (nach Gersfeld) und um 22.08 Uhr ab Gersfeld (nach Fulda).

Allerdings gibt es um 20.25 Uhr ab Fulda und um 21.08 ab Gersfeld keine Verbindung mehr. So fallen zwei Busverbindungen pro Tag (10 pro Woche) weg.

Dass nun ein Teil der Busleistungen wieder auf die Schiene gelegt und von der Rhönbahn gefahren werden, ist prinzipiell ein gute Sache und wir begrüßen das. Wenn dafür aber 10 Busfahrten pro Woche komplett entfallen, ist dies nicht nachvollziehbar und auch nicht hinnehmbar. Entweder man ersetzt alle 20 Busverbindungen pro Woche durch Züge oder man lässt die bisherige Regelung mit den Busfahrten unangetastet.

Der 20.25 Uhr-Bus ab Fulda ist gerade für Pendler und Reisende immens wichtig. Wir werden uns mit allen Mitteln gegen diese Planungen wehren. Es darf keine Verschlechterungen im Angebot der Rhönbahn bzw. bei den Ersatzbussen der Rhönbahn geben.

Deshalb hat Pro Bahn in Osthessen vor dem Fahrplanwechsel Informationen über den Wegfall der Busfahrten an Hunderte Fahrgäste verteilt und sie um Mithilfe in Form von Protestbriefen gebeten. Zusätzlich gab es eine umfangreiche Pressearbeit.

Pro Bahn in Osthessen forderte zudem die Wiedereinführung des samstäglichen Studenttakts, der seit Ende 2006 abgeschafft wurde. *(Thomas Bayer)*

Osthessen

Neuer Betreiber auf der Rhönbahn

Seit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember fährt die Hessische Landesbahn (HLB) auf der Rhönbahnstrecke.

Neben dem Einsatz nagelneuer Triebwagen des Typs Coradia Lint 41 wird jeder Zug durch einen Zugbegleiter betreut. Dies begrüßen wir ausdrücklich. Hier trägt die HLB dem Wunsch des Fahrgastes nach mehr Service und dem gestiegenen Sicherheitsbedürfnissen Rechnung.

Leider wurde das Sitzplatzangebot durch die neuen Fahrzeuge deutlich reduziert. Während in den alten Triebwagen

VT 628 noch 143 Sitzplätze (inkl. Klappsitze) und 188 Stehplätze vorhanden waren, sind es im Conradia Lint 41 nur noch 113 (inkl. Klappsitze) und 120 Stehplätze.

Das reicht unserer Auffassung nach speziell im Schüler- und Berufsverkehr nicht aus. Hier muss nachgebessert und jeweils 2 Triebwagen eingesetzt werden.

Wir haben zudem erreicht, dass die Buslinie 8305 von Gersfeld nach Bad Neustadt wieder im Faltfahrplan der Rhönbahn aufgenommen wurde. (*Thomas Bayer*)

Großraum Frankfurt am Main

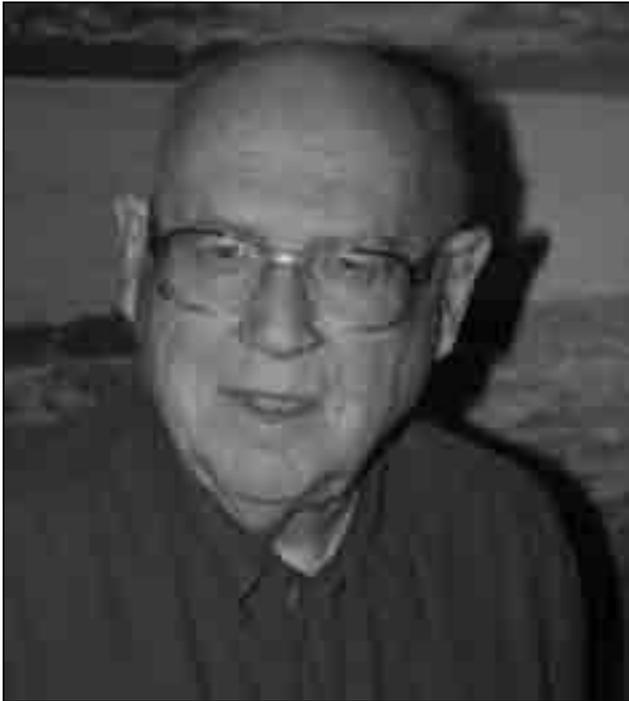
Professor Söhnlein mit Ehrenplakette geehrt

Professor Walter Söhnlein wurde am 27. Oktober aus Anlass seines 80. Geburtstags in einer musikalisch umrahmten Feierstunde durch Oberbürgermeister Michael Korwisi mit der Ehrenplakette der Stadt für seine Verdienste um die Bad Homburger Verkehrsgeschichte ausgezeichnet. Söhnlein ist zudem Träger des Bundesverdienstkreuzes.

Die an seinem Elterhaus in der Louisenstraße vorbei fahrende Straßenbahn faszinierte ihn schon als kleiner Junge und weckte früh seine Leidenschaft für den ÖPNV. Er hatte über 30 Jahre lang eine Professur an der Frankfurter Fachhochschule im Fachbereich Wirtschaft inne und infizierte den einen oder anderen Studenten mit seinem Bahnvirus, so zum Beispiel Rolf Valussi, einer der beiden Geschäftsführer der Planungsgesellschaft der Regionaltangente West (RTW).

In der Lokalpolitik engagierte sich Söhnlein mit Unterbrechungen von 1960 bis 1993 als CDU-Stadtverordneter. Im Frankfurter Umlandverband vertrat er über acht Jahre die verkehrspolitischen Belange seiner Heimatstadt.

Das Erfolgsmodell des Homburger Stadtbusnetzes hat er maßgeblich initiiert und in diesen Tagen erreicht, dass die Reisekette abends und sonntags für Umsteiger von der S-Bahn auf die Busse endlich deutlich sicherer wird. Seiner Beharrlichkeit und seinem Sachverstand ist es letztlich zu verdanken, dass der Hochtaunuskreis das Wagnis des Betriebes der Taunusbahn einging und dass die Frankfurter Stadtbahn heute wenigstens bis zum Stadtteil Gonzenheim verkehrt und in nicht allzu ferner Zukunft endlich zum Bahnhof verlängert wird.



Prof. Walter Söhnlein. (Foto: W. Staub)

Die zahlreichen Bücher über die Geschichte und Entwicklung des ÖPNV im Vordertaunus, die Aufsätze und Vorträge des langjährigen PRO-BAHN-Mitgliedes

genießen in Fachkreisen höchstes Ansehen. So bleibt zu hoffen, dass die Entscheidungsträger in Bälde sein unermüdliches Engagement für den Bau der RTW mit einem längst überfälligen positiven Votum als nachträgliches Geburtstagsgeschenk belohnen.

Die FAHRGASTZEITUNG wünscht dem Jubilar noch viele Jahre gedeihliche Schaffenskraft an der Seite seiner Frau Mechthild, die ihn in seinem Wirken jederzeit unterstützt und ihm, wie er sich selbst ausdrückt, den Rücken immer frei gehalten hat. Und vielleicht geht auch schon bald sein sehnlichster Wunsch in Erfüllung, einen über 100 Jahre alten Waggon der Homburger Straßenbahn, an der sein ganzes Herzblut hängt, aufzuarbeiten und als Museumsstück der Nachwelt zu erhalten. *(Wilfried Staub)*

Großraum Frankfurt am Main

Änderungen beim Bad Homburger Stadtbus

Die Fahrpläne der Stadtbuslinien in Bad Homburg werden ab 11. Dezember 2011 zahlreiche Änderungen erfahren. Ziel ist es, die Umsteigemöglichkeiten am zentralen Umsteigeknoten Bahnhof zwischen S- und U-Bahn einerseits und den Stadtbussen andererseits entscheidend zu verbessern.

Seit Jahren schon wurde von zahlreichen Fahrgästen bemängelt, dass die vor allem beim Halbstundentakt der S-Bahn in den Abendstunden vorgesehene Umsteigezeit von drei Minuten (bei drei Minuten Fußweg!) zu knapp bemessen sei und schon bei geringen Verspätungen, die nun einmal – vor allem im Winter –

unvermeidlich sind, das Anschlussfahrzeug nicht mehr erreicht werden könne.

Mit der Verlängerung der Übergangszeiten wird die Fahrt für alle Fahrgäste berechenbarer und vor allem für Gehbehinderte und Personen mit Gepäck oder Kinderwagen bequemer nutzbar. Ferner entfallen die Pufferzeiten der Busse am Bahnhof, so dass eine Fahrt vom Kurhaus nach Gonzenheim um rund sechs Minuten kürzer wird.

Neue Linienführung

Bei den normalen **Tageslinien 1 – 17** ergeben sich nur geringfügige Änderun-

gen. Die **Linie 5** wird ab 31.3.2012 samstags und sonntags von der Saalburg bis zum Hessenpark verlängert. Die **Linie 6** fährt am Samstagnachmittag und Sonntag vom Bahnhof zur Steinkaut über Gonzenheim U-Bahn und auf dem direkten Weg zurück. Als **Linie 17** werden künftig die Busse der **Linie 7** bezeichnet, die nicht nach Oberursel durch fahren, sondern am ehemaligen Güterbahnhof enden.

Umfangreicher sind die Änderungen der Linienführung bei den **Abendlinien 21–26**: Die **Linie 21** bedient wieder die Haltestelle am Gotischen Haus und fährt auch in Richtung Bahnhof durch die Innenstadt (Kurhaus). Sie ist im Wechsel mit den Linien 24 und 26 verbunden. Die **Linie 22** fährt auch in Richtung Innenstadt–Bahnhof vom Eichenstahl über Kirdorf (Kreuz) und nicht mehr über den unteren Gluckensteinweg. Die **Linie 23** bedient auf der Fahrt nach Kirdorf den

unteren Gluckensteinweg und wird (als Ersatz für die bisherige Linie 24) über Berliner Siedlung bis zum Gartenfeld verlängert. Von dort fährt sie nicht durch die Innenstadt zum Bahnhof zurück, sondern über Berliner Siedlung und Krankenhaus. Die **Linie 24** ersetzt die bisherige **Linie 25** und führt über die Schanze nach Obereschbach Atzelnest. Auf dem gleichen Weg geht es zurück zum Bahnhof und weiter als Linie 21. Anschluss an die Stadtbahnlinie U2 besteht nur in Obereschbach, nicht mehr in Gonzenheim. Die **Linie 26** wird entgegen der bisherigen Führung wie folgt bedient: Vom Bahnhof über die Schanze nach Gonzenheim (U-Bahn), dann über die Promenade zu den Schwimmbädern und zur Steinkaut, schließlich über Kaiser-Wilhelm-Bad zurück zum Bahnhof. Von dort fährt der Bus als Linie 21 zum Gotischen Haus. (*Walter Söhnlein*)

Großraum Frankfurt am Main

Neuer "Kulturbus" im Taunus

Die Bedeutung, die der Tourismus im Taunus spielt, zeigt sich auch daran, dass hier einige Buslinien bestehen, die hauptsächlich als Zubringer zu viel besuchten Sehenswürdigkeiten oder landschaftlichen Schönheiten dienen, wie z. B. Feldberg (Linie 57) oder Weiltalbus (Linie 245). Nun soll eine weitere Linie hinzukommen, die den Hessenpark bei Neu-Anspach unmittelbar mit Bad Homburg verbindet.

Bisher fehlt eine direkte Buslinie zwischen den Ausflugszielen Römerkastell Saalburg und dem nahe gelegenen Hessenpark, zumal zahlreiche Besucher beide Museen an einem Tag besichtigen möchten. Ein weiteres Problem ist es,

dass die Parkplätze an der Saalburg – vor allem anlässlich von Sonderveranstaltungen – nicht ausreichen, aber auch nicht beliebig vermehrt werden können.

Die Stadt Bad Homburg, der Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) und die beiden Museen haben nun gemeinsam eine Lösung erarbeitet. Danach wird ab 31. März 2012 die Bad Homburger Stadtbushlinie 5, die von der U-Bahnstation Gonzenheim und dem S-Bahnhof Bad Homburg durch die Innenstadt zur Saalburg fährt, an Samstagen und Sonntagen bis zum Hessenpark verlängert. Die stündlich verkehrenden Busse benötigen zwischen Kurhaus und Hessenpark nur

29 Minuten, während man für die Fahrt von Bad Homburg über Wehrheim zum Hessenpark fast eine Stunde braucht.

Es ist zu wünschen, dass die neue Verbindung so gut angenommen wird, dass sie auf Dauer erhalten werden kann. Außerdem muss geprüft werden, ob nicht

die bisherige VHT-Linie 63 mit der verlängerten Stadtbuslinie 5 verbunden werden sollte, damit einerseits eine Doppelbedienung des Hessenparks vermieden, andererseits auch Obernhain direkt mit Bad Homburg verbunden werden kann. (Walter Söhnlein)

Großraum Frankfurt am Main

Ersatz für den Wegfall der Linie 65 nach Petterweil

Die Fahrgast-Lobby Hochtaunus, an der einige PRO BAHN-Mitglieder maßgeblich beteiligt sind, hat schon vor einigen Monaten vorgeschlagen, eine Omnibusverbindung zwischen Bad Homburg einerseits und einer Stadt an der Main-Weser-Bahn im Wetteraukreis (Bad Vilbel oder Karben) einzurichten. Der Bedarf im Schüler- und Berufsverkehr ist gegeben, zumal die Eisenbahnlinie Bad Homburg–Friedberg seit Jahrzehnten unterbrochen ist und ein Umsteigen in Friedrichsdorf erfordert, das nicht immer ohne Wartezeiten möglich ist.

Zwar schien es im Frühjahr 2011, als ob eine Lösung in greifbarere Nähe läge, aber die Diskussionen um eine Weiterführung bis Nidderau und der Wunsch nach ihrer Ausgestaltung als Schnellbuslinie führten aus finanziellen Gründen zu einer Verzögerung, so dass eine Neuregelung erst für den Fahrplanwechsel in nächsten Jahr angekündigt wurde.

Nunmehr hat die Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) mitgeteilt, sie werde die Linie 65 bereits ab 11.12.2011 auf die Teilstrecke Bad Vilbel Bahnhof–Frankfurt–Niedererlenbach–Bad Homburg–Obererlenbach beschränken.

Diese Maßnahme zwingt die verantwortlichen Stellen im Wetteraukreis und in Bad Homburg zu einer baldigen Entscheidung, wie für die Verbindungen von Bad Homburg über Obererlenbach nach Karben-Petterweil ein Ersatz geschaffen werden kann. Nicht nur für die Schüler aus Petterweil, die Bad Homburger Schulen besuchen, muss schnellstmöglich eine Fahrtgelegenheit neben der zweimal täglich Schulbuslinie 33 gefunden werden; denn auch andere Fahrgäste stehen nun ohne öffentliche Verkehrsverbindung da.

Die VGF begründet ihren Schritt damit, dass die bisherige Buslinie 65 zwischen Petterweil und Obererlenbach nur schwach benutzt worden sei, jedoch bestand die Linie seit über 60 Jahren und fuhr früher zu den Hauptverkehrszeiten sogar alle 30 Minuten.

Dass nicht noch mehr Fahrgäste den Bus 65 benutzt haben, liegt auch daran, dass man bei einer Fahrt von Bad Homburg nach Petterweil stets umsteigen musste, nach Karben Bahnhof oder Stadtmitte sogar zweimal. Wo kein zumutbares ÖPNV-Angebot besteht, kann man auch nicht mit ausreichenden Fahrgastzahlen rechnen!

Kompetenzgerangel beim kreisübergreifenden Busverkehr

Die Fahrgast-Lobby schlägt vor, die Homburger Stadtbuslinie 2 ein- oder zweimal in der Stunde von Obererlenbach bis Karben Bahnhof oder Stadtmitte zu verlängern und darin die derzeit halbstündlich verkehrenden Busse der Linie FB-26 Peterweil–Karben aufgehen zu lassen.

Ebenso sinnvoll wäre es, auch die restliche Linie 65 Obererlenbach–Bad Vilbel

mit dem Homburger Stadtbus zu verknüpfen. Schon jetzt fahren viele Pendler dorthin lieber mit der S-Bahn auf dem teuren Umweg über Frankfurt Westbahnhof.

Die vorgeschlagene Buslinie könnte die bisher mangelhaften umsteigefreien Verbindungen des Hochtaunus- und des Wetteraukreises erheblich verbessern und zu einer Entlastung der Straßen einschließlich der Ortsdurchfahrten in den verkehrsreichen Tagesstunden beitragen. *(Walter Söhnlein)*

Großraum Frankfurt am Main

Das elektronische RMV-Fahrgeldmanagement

Vor über 10 Jahren hat der damalige RMV-Chef großmündig die baldige Einführung von <<Get-In--Get-Out>> angekündigt, wie man das damalige elektronische Fahrgeldmanagement nannte, das seinerzeit versuchsweise im Stadtgebiet von Hanau mit minderem Erfolg umgesetzt wurde. Inzwischen hat sich Technik weiter entwickelt und die Datenverarbeitung ist wesentlich leistungsfähiger geworden. Ab 1. Januar setzt der RMV das deutschlandweit kompatible eTicket, in der vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) empfohlenen Applikation in drei zeitlichen gestaffelten Phasen in die Tat um. In Phase 1 werden zunächst die persönliche (mit Foto u. Namen) und unpersönliche (übertragbare) Jahreskarte (ausgenommen zunächst Übergangstarife) und die entsprechenden 9-Uhr-Versionen auf Chipkartenformat umgestellt. Die vorteilhafte Mitnahmeregelung und die „Vergünstigung 10=12“ bleiben erhalten.

Abonnementkunden erhalten nach Ablauf der Gültigkeit ihrer derzeitigen Jahreskarte die neue Plastikversion au-

tomatisch zugestellt. Barzahler und Neukunden können die elektronische Jahreskarte nur in Verkaufsstellen mit dem weiß-blauen eTicket-Logo erwerben, von denen es noch nicht allzu viele gibt, oder im RMV-TicketShop bestellen.

Bei der VGF erfolgt die Umstellung erst im Frühjahr, die Kundencenter der DB schließen sich im Sommer an (Ausnahmen Hanau und Darmstadt) und Mainz und Wiesbaden folgen sogar erst im Herbst.

Der Datenschutz

Man kann sich registrieren lassen, Daten von Abonnementkunden werden automatisch erfasst. Dieser Personenkreis kann künftig seine Stammdaten vom Computer aus jederzeit ändern. Änderungen werden beim nächsten Kontrollvorgang vom Lesegerät auf den Chip übertragen. Alle Kunden, künftig auch diejenigen, die die übertragbare Version gewählt haben, können die Karte bei Verlust oder Diebstahl sofort sperren lassen und erhalten umgehend gegen eine geringe Gebühr Ersatz. Sofort ge-

sperrt werden vom RMV auch Karten, deren monatliche Abbuchung fehlgeschlagen ist. Wer gerne dem RMV gegenüber anonym bleiben möchte, wählt den Barzahlermodus. Der Aufdruck des Namens erfolgt in diesem Fall nur auf ausdrücklichen Wunsch. Der Chip enthält generell nur die für die Abwicklung erforderlichen Daten. Bewegungsprofile können damit nicht erstellt werden. Die für den Datenschutz zuständigen Behörden haben bei dieser Version keine Bedenken angemeldet.



Logo eTicket (Quelle: RMV)

Die Kontrolle

Der Fahrgast führt beim Einstieg in den Bus die Karte berührungslos am Lesegerät des Fahrscheindruckers vorbei. Durch ein optisches und akustisches Signal wird angezeigt, ob die Karte gültig ist und sich der Fahrgast in der freigegebenen Tarifzone bewegt. Bei schienengebundenen Verkehrsmitteln übernehmen Zugbegleiter/Kontrolltrupps die Prüfung mit mobiler Lesegeräten. In der Phase 2 werden später Monats- und Wochenkarten auf das eTicket-System umgestellt. Wann und ob auch Einzelfahrscheine (Phase 3) umgestellt werden (können), dafür gibt es derzeit noch keinen Zeitplan. Angestrebt wird allerdings, dass die Chipkarten künftig deutschlandweit in allen Verbänden Verwendung finden sollen. Worauf die Fahrgäste wohl noch länger warten müs-

sen, ist die Reform der Tarifmatrix im grenzüberschreitenden Kurzstreckenverkehr bzw. Berechnung der Fahrpreise nach zurückgelegter Strecke und nicht nach der Zahl der durchfahrenen Waben. Dieses Paket muss jetzt endlich nach zehn Jahren nicht erfüllter Versprechungen unabhängig von der Verwirklichung der Phase 3 in Angriff genommen werden.

Bei der Auswahl von möglichen Zusatzfunktionen sollte sich der RMV strikt auf seine Kernaufgaben beschränken.

Die Notwendigkeit

Die Einführung der Chipkarte ist längst überfällig. Sie bedurfte allerdings in dem großflächigen Verbundraum mit seinen 26 Gesellschaftern auch zeitraubender Vorbereitungen. Mit der neuen Chipkarte wird die Kontrolle effizienter und dabei deutlich beschleunigt. Es dürfte sich auch die Zahl der mit abgelaufenen oder ungültigen Zeitkarten reisenden Personen deutlich reduzieren. Insider erzählen sich, dass im Laufe der Jahre im Verbundgebiet des RMV geschätzt 25 Fahrscheindrucker in Vorverkaufsstellen gestohlen oder bei den verschiedensten Busunternehmern auf nicht nachvollziehbare Weise verschwunden sind. Entsprechende Druckerrollen zu besorgen ist für Personen mit krimineller Energie ein Kinderspiel. Wie hoch der Schaden ist, den der RMV durch unrechtmäßig in Umlauf gebrachte Zeitkarten erleidet, lässt sich nur schwer abschätzen. In einem aktenkundigen Fall hat alleine ein Fahrkartenfälscher dem NVV einen Schaden von 80.000 Euro zugefügt. Schon aus dem Grund der Einnahmensicherung ist die Einführung von eTicket zu begrüßen. Gefälschte Fahrscheine dürften also bald der Vergangenheit angehören. (Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt am Main

Das Wichtigste in aller Kürze

Ralf Scholz suspendiert

Der Landrat des Main-Taunus-Kreises und Aufsichtsratsvorsitzender der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft (MTV) Michael Cyriax hat den langjährigen Geschäftsführer der MTV, Ralf Scholz Mitte Oktober mit Hausverbot belegt. Bei einer routinemäßigen Steuerprüfung des Finanzamtes ist Zeitungsberichten zufolge zutage getreten, dass die MTV Aufträge über 1,7 Mio Euro an die Beratungsfirma OHV im Rodgau vergeben haben soll. Davon sollen von 2006 bis 2008 ca. 800.000 Euro an die Firma Nahverkehrs-Consult Ralf Scholz geflossen sein und zwar für Aufgaben, die ursächlich zu dessen Tätigkeitsfeld als Geschäftsführer gehörten. Inzwischen hat die Staatsanwaltschaft den Untersuchungszeitraum auf die Zeit davor und danach ausgeweitet. Welcher Schaden der MTV und ihren Gesellschaftern dadurch entstanden ist, ist derzeit noch nicht absehbar. Zur kommissarischen Geschäftsführerin wurde die bisherige Prokuristin Birgit Hartmann bestellt, die vor Jahren als Qualitätsmanagerin von der HLB, Hofheim zur MTV wechselte. Die Stelle des Geschäftsführers wird in Kürze öffentlich ausgeschrieben.

MTZ weiter ohne Schienenanbindung?

Das Main-Taunus-Zentrum (MTZ) in Sulzbach rühmt sich nach der letzten Erweiterung Mitte November 2011 Hessens größtes Shopping-Center zu sein. Seit der Eröffnung vor 30 Jahren als Deutschlands erstem Einkaufszentrum auf der grünen Wiese, war die Verkehrsführung unzu-

länglich geregelt. Jetzt, nach Umbau und der Umwandlung weiterer Freiflächen in Parkhäuser herrscht zumindest zeitweise das totale Chaos, zumal es kein sinnvolles Leitsystem für PKW gibt. Das zuletzt errichtete dritte Parkhaus musste schon am Eröffnungstag (17.11.) teilweise wieder gesperrt werden, weil Autos auf den Rampen aufsetzten und die Radian der Abfahrten viel zu eng ausgefallen sind. Inzwischen wurde nachgebessert. Eine bestimmte Klientel von Autofahrern wird das MTZ ob dieser Zustände und der Gefahr, das Auto zu „ramponieren“, wohl kein zweites Mal ansteuern.

Die ÖPNV-Anbindung aus dem Main-Taunus-Kreis und von Frankfurt ist suboptimal, aber gerade noch akzeptabel gelöst, wenn man von den Unzulänglichkeiten des Busbahnhofs einmal absieht (siehe FGZ Nr. 82). Was nach wie vor trotz jahrzehntelanger Diskussionen fehlt, ist ein komfortabler und umweltfreundlicher Schienenanschluss. Nach dem nunmehr feststeht, dass weder eine Anbindung durch die RTW, noch durch die RB 13 (zu hohe Landverschwendung) oder durch eine Verschwenkung der RB 12 (kein Halbstundentakt mehr möglich) realisierbar ist, bleibt nur noch die von PRO BAHN schon vor zehn Jahren vorgeschlagene und absolut preiswerte Lösung einer Schienenanbindung mittels einer nur einen Kilometer langen Stichstrecke zur Königsteiner Bahn. Für den erst nach dem morgendlichen Berufsverkehr einsetzenden Betrieb müsste nicht einmal ein zusätzliches Fahrzeug beschafft werden. Der neue Landrat des Main-Taunus-Kreises hat dem Berichterstatter kurz nach seiner

Ernennung eine zügige Prüfung dieser Vorschläge in Aussicht gestellt. Ohne eine solche Schienenanbindung, die Prognosen zu Folge bis zu 6.000 Fahrgäste pro Tag nutzen könnten, und ohne eine Verlagerung der Tarifgrenze 50/66 auf das MTZ dürften viele der neuen Geschäfte kaum eine Überlebenschance haben.

S-Bahn Rhein-Main bleibt rot – Abschied vom 420-er

Der Betrieb des S-Bahn Rhein-Main wurde vom RMV bewusst in drei unterschiedlichen Teilnetzen ausgeschrieben, dem Kleyer-Netz (S1, S7-S9; 7,3 Mio. Zug-km; Laufzeit bis 2036), dem Gallus-Netz (S3-S6; 5,4 Mio. Zug-km; Laufzeit bis 2029) und dem kleinen S2-Netz (2,0 Mio. Zug-km; Laufzeit bis 2029), um auch kleinere Bieter zum Zuge kommen zu lassen. Wie von Experten erwartet und auch von der FGZ Nr. 74 vorausgesagt, hat die DB das wirtschaftlich günstigste Angebot abgegeben und alle drei Ausschreibungen für sich entscheiden können. Auf dem Kleyer-Netz kommen ab Fahrplanwechsel im Dezember 2014 fabrikneue Triebwagen der modifizierten BR 430 zum Einsatz, die bereits ausgelieferten Triebzüge der BR 423 werden in Teilbereichen, zum Beispiel was die Fahrgastinformation betrifft, aufgerüstet. Angestrebt wird eine Echtzeitanzeige der wichtigsten Anschlüsse der nächsten Station in den Zügen auf Monitoren.

„Trambahn“ zum Bahnhof Höchst nimmt Fahrt auf

Der Ortsbeirat 6 im Frankfurter Westen hat einen Vorschlag von PRO BAHN (vgl. Fahrgastzeitung Nr. 86) zum Inhalt einer Vorlage gemacht, die vom Stadt-

parlament im Mai einstimmig verabschiedet wurde. Der Inhalt des Prüfantrages liest sich wie folgt (Auszug):

Der Magistrat wird beauftragt, die vom Fahrgastverband PRO BAHN gemachten Vorschläge für eine Fortführung der Straßenbahn von der Zuckschwerdtstraße zum Höchster Bahnhof zu prüfen und den parlamentarischen Gremien zu berichten, wie die Chancen einer Realisierung eingeschätzt werden. ... Bisherige Überlegungen gingen davon aus, dass dazu eine ganze Reihe von Häusern abgerissen und große Umbauten vorgenommen werden müssten, sodass die Realisierbarkeit als äußerst fraglich gesehen werden musste.

Nun gibt es aber einen neuen, durchaus prüfenswerten Vorschlag: Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, die Straßenbahn bereits an der Ludwig-Scriba-Straße auf eine Ebene mit den Bahntrassen zum Höchster Bahnhof zu bringen. Dafür müsste die Fahrbahn der Ludwig-Scriba-Straße auf die derzeitige Straßenbahngleisanlage verlegt werden. ... Außerdem überlegt PRO BAHN, die Tram bereits an der Mainzer Landstraße zwischen Niddabrücke und Haltestelle Tillystraße auf Stelzen zu bringen und als Hochbahn über den Nieder Teil der Bollongarostraße an den Bahndamm entlang der Ludwig-Scriba-Straße heranzuführen. ... Die Vorschläge haben eine ernsthafte Prüfung verdient. Die ausführlichen Varianten mit vielen Details sind bei PRO BAHN zu bekommen.

Kreisübergreifender Busverkehr bleibt Stiefkind im RMV

Der Autoverkehr zwischen den Main-Taunus- und dem Hochtaunuskreis hat sich in den letzten zehn Jahren - Schät-

zungen zu Folge – in der Ost-West-Richtung mehr als verdoppelt. Insbesondere zu den neu entstandenen Gewerbegebieten in Kronberg und Schwalbach gibt es keine oder nur eine unzulängliche ÖPNV-Anbindung aus dem jeweils benachbarten Kreis. Der Bürgermeister von Kronberg hat nunmehr die Initiative ergriffen, um eine alte Buslinie aus den Anfangszeiten des RMV wieder aufleben zu lassen, die vor 15 Jahren mangels ausreichender Nachfrage eingestellt werden musste. Inzwischen gestalten sich die Voraussetzungen grundlegend anders, zumal ein großer international operierender Konzern mit Niederlassungen in Kronberg und Schwalbach eine solche Busverbindung fordert und sich auch an den Betriebskosten beteiligen will. PRO BAHN hat einen Fahrplanvorschlag zur Verlängerung der MTV-Linie 814 über das MTZ hinaus nach Sulzbach, Schwalbach und Kronberg ausgearbeitet, der auch den freigestellten Schulbusverkehr zwischen Sulzbach und der Albert-Einstein-Schule einschließt und erstmals auch das Wohngebiet Sulzbach Ost ÖPNV-mäßig erschließt. Der Entwurf wird derzeit von einem Verkehrsplanungsbüro auf seine Machbarkeit und Finanzierbarkeit hin untersucht.

Regionaltangente West (RTW)

Der Vertrag der Gesellschafter mit der Planungsgesellschaft für die RTW war bewusst auf den 31. Dezember 2011 befristet. Inzwischen wurde der Auftrag an die Planer unter dem neuen Vorsitzenden des Aufsichtsrates, Stefan Majer um ein Jahr verlängert. Dies darf durchaus als ein positives Zeichen gesehen werden, zumal viele strittige Fragen, was die Linienführung, insbesondere im Bereich Praunheim und auch entlang der A 66 betrifft, einer

Lösung deutlich näher gekommen sind. Auch setzt sich bei den Entscheidungsträgern immer mehr die Einsicht durch, dass das Projekt nicht ausschließlich unter Umweltaspekten, sondern vorrangig auch aus volkswirtschaftlicher Sicht unverzichtbar ist. Die 22 geplanten Haltestellen liegen zur Hälfte in oder in der Nähe vorhandener oder in Planung befindlicher Gewerbegebiete mit zusammen 200.000 Arbeitsplätzen. Inzwischen wurden die Prognosen über die zu erwartenden Fahrgastzahlen auf 45.000 pro Tag nach oben korrigiert. Kein anderes Projekt im Großraum Frankfurt hat für die Anbindung der Metropolregion mit der Stadt Frankfurt einen so hohen verkehrlichen Stellenwert wie die RTW. Ihre Realisierung steht, was die Finanzierung betrifft, in direkter Konkurrenz mit zahlreichen anderen, zugegebenermaßen ebenso bedeutenden Verkehrsprojekten. Für alle diese Vorhaben gilt, den Investitionsstau vergangener Jahre im Rhein-Main-Gebiet im Interesse der Bewältigung zukünftiger Verkehre endlich zu durchbrechen. In Zeichen immer knapper werdender Mittel könnten weitere Verzögerungen beim Baubeginn das endgültige Aus für die RTW bedeuten. Diese deutliche Warnung von Verkehrsexperten sollte bei den Entscheidungsträgern nicht ungehört verhallen.

Einigung zwischen GDL und HLB

Wie erwartet haben sich die Hessische Landesbahn (HLB) und die Lokführergewerkschaft GDL am 9.12.2011 auf einen neuen Haustarifvertrag geeinigt. Dieser nähert sich stufenweise dem Rahmenlokführer-Tarifvertrag, den die GDL mit der DB vereinbart hat an. Der Vertrag mit der HLB und ihrer Tochter Vectus tritt am 1.1.2012 in Kraft und gilt bis

Juni 2014. Durch geschicktes Taktieren, verbunden mit für die Fahrgäste unangenehmen Streikmaßnahmen, haben beide Parteien den Termin für das Wirksamwerden der Lohnerhöhungen in das neue Jahr hinausschieben können. Das hat zur Folge, dass der Besteller der Verkehre, also der RMV entsprechend den Ausschreibungsbedingungen diese für das Lokpersonal erfreuliche Lohnerhöhung tragen muss. Zum 1. Januar eines jeden Jahres werden bekanntlich die Indices für Preissteigerungen bei Löhnen, Gehältern, Energie und sonstigen Kosten neu bewertet, die der RMV bei ausgeschriebenen Verkehren als Ausgleichszahlungen an die Leistungserbringer aufzustocken hat. Wäre die Lohnerhöhung bei der HLB vor der Betriebsaufnahme auf der Lahntal-, Vogelsberg- und Rhönbahn am 11. Dezember 2011 in Kraft getreten, hätte die HLB entsprechend dem Regelwerk die Lohnerhöhung auf diesen drei Strecken aus eigener Tasche aufbringen müssen.

HLB expandiert weiter



HLB-Geschäftsführer Salzmann bei der Eröffnung der Vogelsbergbahn in Alsfeld. (Foto: Wilfried Staub)

Die HLB betreibt in Hessen 13 Bahn- und rund 60 Buslinien bei einem Jahresumsatz von 107 Mio Euro im Jahr 2010. Der Marktanteil im SPNV in Hessen (ohne S-Bahn) beträgt 36 %. Damit ist die

HLB, laut Aussage von Geschäftsführer Veit Salzmann anlässlich der feierlichen Inbetriebnahme der Vogelsbergbahn am 3.12.2011 in Alsfeld, aber immer noch nicht groß genug, um auf Dauer im Wettbewerb bestehen zu können.



Die neuen Triebwagen der HLB anlässlich der Sternfahrt nach Alsfeld am 3.12.2011. (Foto: Wilfried Staub)

Die HLB-Tochter Vectus bewirbt sich derzeit um den Zuschlag für das 5,2 Millionen Zugkilometer umfassende "Eifel-Westerwald-Sieg-Netz" zwischen Eifel, Westerwald und Sauerland in Rheinland-Pfalz. Die Cantus-Tochter in Kassel beteiligt sich an der Ausschreibung "Saale-Thüringen-Südharz" mit 9,25 Millionen Zugkilometern. Dieses Linienbündel umfasst den SPNV Halle-Leipzig, Jena-Saalfeld, Erfurt-Eisenach-Kassel. Derzeit ist die HLB bereits über Beteiligungen an der Süd-Thüringen-Bahn in Südthüringen und im Dreieck Kassel, Eichenberg, Göttingen, Bebra, Fulda und Eisenach engagiert.

Doppelrot-Dunkel-Schaltung für mehr Sicherheit

In Frankfurt gibt es viele Fahrgastüberwege an Straßenbahn- und oberirdischen Stadtbahnhaltestellen, die durch Fußgängerampeln, vielfach sogar zusätz-

lich durch Halbschranken gesichert sind. Dennoch ereignen sich Jahr für Jahr zahlreiche Unfälle mit Verletzten und sogar Toten. Zuletzt wurde am 29.11.2011 ein 13-jähriges Mädchen an der U-Bahnstation Nieder-Eschbach von einem Zug erfasst und erlag noch am gleichen Tag ihren schweren Verletzungen. 31 Tote sind alleine auf der Stammstrecke auf der Eschersheimer Landstraße seit der Eröffnung der U-Bahn 1968 zu beklagen. Die Zahl der Schwer- und Leichtverletzten aller Übergänge in Frankfurt ist nicht bekannt. Nicht erfasst sind leider auch die Beinaheunfälle. Laut Feststellungen der Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) ignoriert trotz herannahender Züge jeder Fünfte das Fußgänger-Rotlicht. Eine erschreckende Zahl, die die Moral der heutigen Gesellschaft, was die Einhaltung von Ge- und Verboten betrifft, widerspiegelt. Leichtsinn, Dummheit und eine Art von Mutprobe spielen bei dem Verhalten der „Rotsünder“ sicher auch eine Rolle.

Die erschreckend hohe Zahl der Toten und Verletzten ließ die Verantwortlichen nicht ruhen. Als Versuch wurde im vergangenen Jahr der Überweg bei der „Pilotthaltestelle“ Lindenbaum optisch umgestaltet. Der Überweg wurde auffällig farblich markiert und mit einem zweiten Warnhinweis auf dem Boden versehen. Der Signalmast wurde in die Mitte des Überweges versetzt und das „Grün“ zeigende Signal durch ein zweites Rotlicht

ersetzt. Diese Maßnahme soll nach Meinung der Experten die Wachsamkeit der Passanten erhöhen. Vier weitere Stationen sind in diesem Herbst umgebaut worden, andere sollen im nächsten Jahr folgen. Kontrollzählungen haben ergeben, dass bei den umgebauten Stationen „nur“ noch 9 Prozent das Rotlicht ignorieren. Der Schluss der aus dieser immer noch viel zu hohen Zahl zu ziehen ist, ist leider der Ruf nach mehr Kontrollen durch Zivilstreifen.

Kronberger Stadtbus entführt

Am 14.12.2011 überfiel ein, wie inzwischen bekannt wurde, 46-jähriger bewaffneter Gewalttäter ein Geschäft in der Kronberger Innenstadt und flüchtete mit einer Beute von 80 Euro Richtung Bahnhof, wobei er einen Rucksack mit persönlichen Dokumenten verlor. Dort angekommen kaperte der Räuber einen Stadtbus mit 7 Fahrgästen und dirigierte diesen unbehelligt mitten durch das Aufgebot von inzwischen 10 Streifenwagen über Königstein nach Eppstein. Bevor er hier den Bus verließ, verlangte er noch von den überwiegend älteren Fahrgästen Bargeld. Die Tageseinnahmen des Busfahrers ließ er als Dank dafür unbehelligt, dass der Fahrer den Anweisungen des Räubers widerstandslos folgte. Weder der Busfahrer noch die Fahrgäste kamen bei dem Vorfall zu Schaden oder fühlten sich unmittelbar bedroht. (*Wilfried Staub*)

Großraum Frankfurt am Main

Der Kommentar zu "S-Bahn bleibt rot"

Die S-Bahn Rhein-Main bleibt für mindestens 15 Jahre fest in der Hand von DB-Regio. Viele hatten dies so erwartet,

nachdem schon bei der Stuttgarter S-Bahn kein Konkurrent zum Zuge kam und bei der Vergabe des Stockheimer

Lieschens eine Ausnahmeregelung zum Tragen kommen musste, weil kein Bieter ein wirtschaftliches Angebot abgegeben hatte. Es mag Zeitgenossen geben, die das Monopol der Deutschen Bahn auf diesem Segment beklagen. Hatte der RMV die Ausschreibung doch mit voller Absicht in drei unterschiedlich große Lose gestückelt und eine extrem lange Laufzeit vorgegeben, die auch kleineren Betreibern eine für die Beschaffung der Fahrzeuge notwendige Planungssicherheit für eine marktgerechte Finanzierung der Fahrzeuge und des erforderlichen Betriebs hofs gegeben hätte.

Der Berichtstatter ist persönlich über diese Entwicklung nicht ganz unzufrieden, bleibt so das Qualitätsprodukt S-Bahn Rhein-Main mit all seinen Vorzügen für die Fahrgäste als eine Einheit als Ganzes erhalten. Zudem sind die Arbeitsplätze eines hoch qualifizierten und meist auch hoch motivierten Personals, das gilt übrigens auch für die Beschäftigten in der Zentralwerkstatt, auf Jahre hinaus gesichert. Mit dem Pool von 170 Triebfahrzeugen kann ein einziger Betreiber auf Änderungen von Fahrgastströmen, auf periodische Engpässe, insbesondere bei Großveranstaltungen, mit Sicherheit unbürokratischer und flexibler reagieren, als wenn zwei oder sogar drei Unternehmen beauftragt worden wären.

Die Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Deutschen Bahn drückt sich in einer überraschend guten Gesamtnote für die S-Bahn Rhein-Main aus. Auch unter diesem Aspekt ist das Ergebnis der Ausschreibung nicht das Schlechteste. Mängel, die im Betrieb der Frankfurter S-Bahn auftreten, werden oft zu Unrecht dem Betreiber angelastet, haben aber in aller Regel ihre Ursachen in der mangelhaften Infrastruktur des Netzes bzw. dem

hinlänglich bekanntem Engpass auf der Stammstrecke. In diesem Fall hätte ein Mitbewerber mit den gleichen Unzulänglichkeiten zu kämpfen gehabt und es kaum besser machen können.

Das Kriterium Pünktlichkeit wurde vertraglich neu definiert und dem Schweizer Standard angeglichen. Zukünftig gilt eine S-Bahn als verspätet, wenn sie an den definierten Messpunkten mehr als drei Minuten zu spät ankommt. Das dürfte die härteste Nuss für den alten und neuen Betreiber darstellen. Allerdings wird der Fahrplan aller Linien für die Zeit nach 2014 neu gestrickt, wobei bestimmte Fahrzeiten gestreckt werden sollen. Auch gibt es dem Vernehmen nach bei den Linien 3 bis 6 neue Taktzeiten und einen Linientausch. Bei Langläufern dürfte eine Fahrzeitverlängerung von einigen Minuten nicht zu sehr ins Gewicht fallen. Wichtiger für die Fahrgäste ist es, dass sie ihr Ziel pünktlich und die Anschlusszüge auch sicher erreichen. Daran wird sich die S-Bahn zukünftig also in erster Linie messen lassen müssen.

PRO BAHN geht ferner davon aus, dass seine Forderungen zum Erreichen des Dienstbeginns auf dem Flughafen um 6 Uhr von jeder S-Bahn-Station aus mit der Betriebsaufnahme 2014 erfüllt werden. Auch der wieder auf dem Prüfstand stehende 24-Stundenbetrieb der S8 sollte ab 2014 umgesetzt werden, es sei denn, es würde für den Flughafen Frankfurt ein absolutes Nachtflugverbot ausgesprochen.

Es liegt also nun beim RMV, dass die in der Ausschreibung geforderten höheren Anforderungen an die Pünktlichkeit, die Sauberkeit, die Information der Fahrgäste im Regel- als auch im Störfall erfüllt, entsprechend überwacht und Vertragsverstöße nach dem Malus-System strikt geahndet werden. (*Wilfried Staub*)

Großraum Frankfurt am Main

Mehr fürs Geld?

Größere und kleinere Veränderungen im Nahverkehrsangebot des RMV

Nicht nur die Preise haben sich zum Fahrplanwechsel geändert, auch das Angebot wurde angepasst und z. T. ergänzt.

Neue Linien und Fahrzeuge

Zu den größeren Veränderungen gehören sicherlich Reaktivierungen oder Betreiberwechsel mit neuen modernen Fahrzeugen und neuem Fahrplan und die Eröffnung der neuen Straßenbahnlinie 18 in Frankfurt.

Der Mittelhessenexpress sowie die Regionalbahnen von Friedberg nach Gießen und Hanau müssen allerdings entgegen der Planung weiterhin mit den gewohnten Fahrzeugen der Baureihen 425 und 426 betrieben werden. Zulassungsprobleme bei der neuen Triebwagenbauweise verhinderten die Umstellung.

Nicht ganz so umfangreich aber trotzdem zu begrüßen ist die Aufstockung der Kapazität der S8 und S9 von und nach Wiesbaden. Insbesondere im Berufsverkehr waren die Züge der Flughafen S-Bahn immer wieder überfüllt. Jetzt fehlen nur noch moderne Fahrzeuge und ein renovierter Regionalbahnhof am Aushängeschild Flughafen um den Transitreisenden und Gästen einen guten ersten Eindruck der Region zu vermitteln.

Anpassungen beim Busverkehr – Licht und Schatten

Sowohl beim Regionalverkehr als auch bei dem Bussen im Stadtgebiet Frankfurt wurden nach den großen Ver-

änderungen der letzten Jahre nur kleinere Justierungen an den Fahrplänen vorgenommen. So wird zum Beispiel der Flughafen (Linien 58 und 61) und Gateway Gardens durch (OF67) besser angebunden und eine Reihe von zusätzlichen Fahrten auf den Regionalbuslinien angeboten.

Leider werden z. B. in Osthessen zeitgleich Buslinien ausgedünnt und das Sitzplatzangebot in den Zügen der Rhön-Bahn reduziert.

Moderne Zeiten: Touch&Travel

Neue elektronische Fahrkartenkonzepte werden zunehmend erprobt.

Das Pilotprojekt Touch&Travel wird nun auf das ganze Stadtgebiet Frankfurt und alle Bahnstationen im RMV ausgedehnt. Dazu werden die blauen An- und Abmeldepunkte bis Ende 2012 an allen Haltestellen angebracht.

Das System ermöglicht eine Reihe von Handymodellen mit entsprechender Software als Fahrkarte zu nutzen und optimiert automatisch im Laufe eines Tages den zu entrichtenden Fahrpreis. Ein Ärgernis für viele Kunden ist allerdings der Entfall der einfachen Zahlungsmöglichkeit mit der Geldkarte an vielen neuen Fahrkartenautomaten der Bahn.

Stattdessen werden die fälligen Beiträge nun über die EC-Karte nach einer PIN-Abfrage vom Konto abgebucht.

Man darf gespannt sein wie die Nutzer die neuen Karten und Zahlungsmöglichkeiten akzeptieren und ob die Umstellung reibungsarm verläuft. (ts)

Großraum Frankfurt am Main

Neue Straßenbahn im Frankfurter Norden

Inbetriebnahme der Linie 18 – Fest im Frankfurter Bogen

Trotz kurzfristiger aufgetretener neuer Hindernisse wurde zum Fahrplanwechsel am 11.12.2011 die neuste Erweiterung des Netzes in Frankfurt mit einem Eröffnungsfest am Gravensteiner-Platz in Betrieb genommen.

Oberbürgermeisterin Petra Roth und Verkehrsdezernent Stefan Majer fuhren eine historische Straßenbahn mit weiterer Prominenz als Festzug zur neuen Endhaltestelle und starteten dann mit einem Festakt den Betrieb der neuen Linie 18.

In ihrer kurzen Rede erinnerte Frau Roth auch an den verstorbenen Verkehrsdezernenten Lutz Sikorski, der das Projekt maßgeblich vorantrieb und an einen bei den Arbeiten tödlich verunglückten Arbeiter.



Übergabe der Betriebserlaubnis an VGF-Geschäftsführer Budig. (Foto: ts)

Regierungspräsident Johannes Baron übergab die Betriebserlaubnis und sorgte damit dafür, dass die neue Tram nicht mehr „schwarzfahren“ muss, der Betrieb startete bekanntlich bereits gegen 4:20 Uhr.

Attraktive Anbindung

Vom Frankfurter Bogen aus können die Bewohner der Neubaugebiete und Studenten der Fachhochschule nun in 19 Minuten bequem zum Knoten Konstablerwache (U4, U5, U6, und U7 sowie zur S-Bahn) in der Innenstadt und weiter zum Lokalbahnhof in Sachsenhausen fahren.

6,6 Kilometer ist die neue Strecke lang, 3,5 Kilometer und 8 Haltestellen wurden für gut 50 Mio Euro neu gebaut.

An Samstagen wird die Linie sogar bis nach Oberrad weitergeführt. Zu den Hauptverkehrszeiten besteht damit alle 10 Minuten eine Verbindung in die Innenstadt. In den Randlagen gilt ein 20-Minuten-Takt.

Die Fahrpläne und Linienweg der Busse 30 und 66 wurden entsprechend abgestimmt und stellen die Verbindung in den Norden nach Bad Vilbel und den Westen zur Haltestelle Weißer Stein (U1, U2, U3, U8 und S6) in Eschersheim sicher.

Aufwendiger Bau

Mehr als 50 verschiedene Firmen haben seit dem ersten Spatenstich im März 2009 bzw. schon seit April 2007 mit dem Beginn der Arbeiten an Versorgungsleitungen, am Bau der neuen Linie an unterschiedlichsten Gewerken mitgewirkt.

Zuletzt mussten kurz vor der Inbetriebnahme noch 400 Meter Oberleitung ersetzt werden. Der frisch gespannte Fahrdraht war von dreisten Dieben demontiert worden.



Das südliche Ende der Linie 18: Der Lokalbahnhof. (Foto: ts)

Auch wenn bis zuletzt unter Hochdruck gearbeitet wurde, fehlen noch einige Details an den Haltestellen, sind die Schaukästen oder die Leuchten noch provisorisch installiert. Auch die Begrünung und die Anlage an der Friedberger Warte müssen erst noch fertig gestellt werden.

Durch den Neubau wurde auch die Verkehrsführung entlang der wichtigen Ausfallstraße Friedberger Landstraße geändert. Straßen sowie Fahrrad- und Gehwege wurden neu angelegt oder verlegt

und saniert. Die Buslinie 30 nutzt die feste Fahrbahn der Neubaustrasse und kommt damit ebenfalls schneller und störungsfreier durch den Verkehr. So profitieren am Ende alle Verkehrsteilnehmer vom neuen Verkehrsmittel.

Eröffnungsfest

Im Tagesverlauf herrschte auf dem Festplatz vor der Bühne und an den diversen Ständen trotz der kalten Witterung großer Andrang. Ein buntes Programm mit Theater, Musik und einem Basar luden zum Verweilen ein.

Die angebotenen Freifahrten wurden ausgiebig genutzt. Z. T. fanden gar nicht alle wartenden Fahrgäste, die die neue Linie testen wollten, in den Zügen Platz.

PRO BAHN hofft, dass die Strecke entsprechend angenommen und die prognostizierten Fahrgastzahlen von ca. 14.000 pro Tag mit der laufenden Fertigstellung der Neubaugebiete erreicht werden. (ts)

Großraum Frankfurt am Main

Planungssicherheit für Magistrale

Verwaltungsgericht gibt grünes Licht für Ausbau der "Main-Weser-Bahn" – Kommentar von Thomas Schwemmer

Niederlage für die Gegner des Projektes

Der Verwaltungsgerichtshof (VGH) in Kassel wies am 17. November die 28 vorliegenden Klagen gegen die Streckenweiterung um zwei Gleise zwischen dem Frankfurter Westbahnhof und Bad Vilbel ab. Eine Revision wurde nicht zugelassen.

Damit sind die Bürgerinitiative „2 statt 4“ und die klagenden Anwohner mit ihrem Widerstand gescheitert.

Planung nun rechtmäßig

Der seit Jahrzehnten geplante und dringend benötigte Ausbau der Strecke ist nun auch planungsrechtlich abgesi-

chert. Allerdings räumte das Eisenbahnbundesamt selbst einige Fehler ein, welche nun nachgebessert werden sollen.

Durch die beiden zusätzlichen Gleise können die S-Bahn einerseits und der Regional-, Fern- und Güterverkehr andererseits wirksam entflochten werden. Die einzelnen Verkehre behindern sich dann nicht mehr gegenseitig. Pendler profitieren durch eine weiter verbesserte Pünktlichkeit der S-Bahn und die Möglichkeit in Zukunft kürzere Fahrtzeiten und ggf. einen engeren Takt zu realisieren.

Auch eine geplante Verknüpfung der S-Bahnen mit dem U-Bahnnetz an der projektierten Station Ginnheim macht nur mit dem Ausbau Sinn. Das Urteil ist daher ausdrücklich zu begrüßen.

Akzeptanz durch Anwohner- und Landschaftsschutz

Schon heute könnte die Bahn mehr Güterzüge auf der Strecke fahren, ohne weitere Lärmschutzmaßnahmen! Allerdings sind momentan im Wesentlichen nur in der Nacht entsprechende Trassen frei. Dies wäre für die Anwohner die schlechteste Lösung gewesen.

Um die Anwohner vor dem Lärm und den Erschütterungen des aktuellen und

zukünftigen Verkehres zu schützen und für eine breite Akzeptanz zu sorgen, erwartet PRO BAHN aber im Zuge des Ausbaus mehr als nur das Minimum an Schutzmaßnahmen durch den Bauträger.

Nicht nur Lärmschutzwände, auch innovative Maßnahmen am Gleis mit Dämpfungselementen oder ein festes Gleisbett sollten zum Einsatz kommen.

Dies forderte der Verband zuletzt im Februar diesen Jahres. So können die Schallschutzwände dann nach modernstem Standard so niedrig wie möglich errichtet werden. Auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr morgens und generell am Wochenende sollte in Erwägung gezogen werden. Langfristig ist anzustreben, dass nur geräuscharme Zugarnituren die Strecke nachts passieren dürfen.

Zukunftssicherung

Mit der Realisierung des Ausbaus wird ein wichtiger Beitrag zur Zukunftssicherung des Verkehrsträgers Bahn über die Grenzen unserer Region und unserer Landes hinaus geleistet. Wünschenswert ist jetzt der rasche Beginn und die zügigen Fertigstellung der Bauarbeiten.

Starkenburg

Draisinen-Fiasko auf der Überwaldbahn

Immer deutlicher zeichnet sich die Fehlplanung ab

Nach Einschätzung von PRO BAHN ist das Draisinen-Projekt auf der Überwaldbahn Mörtenbach–Waldmichelbach planerisch und finanziell völlig aus dem Ruder gelaufen. Bei der Sanierung der

Gleise und Viadukte werden die Weichen derart falsch gestellt, dass die ÖPNV-Nutzung dauerhaft unmöglich wird.

In der Projektbeschreibung zur Draisine war angekündigt, nach einem Stu-

fenplan von der Draisine bis zum Nahverkehr, vielleicht sogar zum S-Bahn-Betrieb, fortzuschreiten. Mit diesem Argument köderte der Kreis die Anliegergemeinden, sich auf das Abenteuer Draisinenbetrieb einzulassen. PRO BAHN und IG Pro Schiene haben von Anfang vor diesem Projekt gewarnt. Während andernorts der Zugverkehr auf ehemals stillgelegten Strecken wiederbelebt wird, blockiert im Überwald nun eine Gespenter-Draisinenbahn die Gleise.

Inbetriebnahme steht in den Sternen

Die Inbetriebnahme des Draisinenbetriebs wurde mehrfach verschoben, 2011 dann als Phantom-Bahn eröffnet, laut Landrat und Kommunalen AG (KAG) wird jetzt 2012 angepeilt. Den Beweis dafür sind sie schuldig geblieben: Die Entwicklungsfirma hat bisher nur zwei Prototypen der Draisinen gebaut, die der TÜV erst nach mehreren Anläufen abnehmen konnte, die Produktion läuft noch nicht.

Für die Empfangsgebäude in Mörlenbach und Wald-Michelbach ist ebenfalls noch keine Lösung vereinbart. Während die denkmalgeschützten alten Bahnhofsgebäude fremdgenutzt inmitten neuer Gewerbegebiete verschwinden sollen, versucht man auf die Schnelle, neue Baracken für die Draisinenstationen aus dem Boden zu stampfen (Mörlenbach) oder siedelt sogar Firmen um wie in Wald-Michelbach.

Kosten ein "Fass ohne Boden"

Trotz der Betriebsamkeit fragt sich der Beobachter aber, ob die Fertigstellung überhaupt gewollt ist oder die Bahnstrecke doch nur zwecks Immobilien-Vermarktung von Kreis und Gemeinden

erworben wurde. Denn von allen Verantwortlichen wird zugegeben: Das Unternehmen Draisine bleibt ein Zuschussprojekt. Fast 215.000 €/Jahr (Stand 2007; alte Projektplanung) sind fest eingeplant und werden die Kommunen auf mindestens 15 Jahre dauerhaft belasten. Zu den veranschlagten Investitionskosten des Projekts von ca. 6,5 Mio € (ohne Fahrzeuge!) kommen noch die Unterhaltungskosten von mindestens 3,5 Mio. hinzu, macht stolze 10 Millionen in 15 Jahren! Der Betrieb ist zudem wenig attraktiv, so dass die Fahrgäste in einem Fahrplan-Korsett hin und hergeschickt werden.

Doch bleibt es dabei? Trotz "Einsparungen" bei der Streckensanierung sind die Kosten in die Höhe geschossen. Die Viadukte müssten für den Bahnverkehr nochmals kostenaufwendig grundsaniert werden, wovon die KAG sich jetzt drückt. Wirtschafts- und Touristikförderung schaufelten kräftig mit in das Fass ohne Boden, sogar die Mittel, die ursprünglich für die Sanierung einer Kreisstraße vorgesehen waren wurden mit verbraucht. Trotzdem reicht das Geld nicht. "Nicht vorhersehbare" Schwierigkeiten, Verzögerungen durch Verschulden des Regierungspräsidiums Darmstadt und das von ihm durchgeführte Planfeststellungsverfahren, selbst das Lärmgutachten, Entwässerungs- und Hangarbeiten oder das Aufstellen von Ampeln an Straßenüberquerungen werden zur Begründung herangeführt. Wozu hat man dann aufwändige Gutachten und Planungen bezahlt, wenn anschließend allenthalben korrigiert werden muss?

Zudem bleibt eine Tatsache meist unerwähnt: Nachdem sich schon bei der ersten Ausschreibung kein Betreiber fand, hat man den Konstrukteur der "Weltneuheit" Solardraisinen ins Boot

geholt und ihm im ehemaligen Coronet-Gelände Produktionsstätten zur Verfügung gestellt. Diese Maßnahme war durch die ursprünglichen Beschlüsse nicht gedeckt. Weder Kreistag noch Gemeindeparlamente wurden dazu befragt. Die Kosten wurden mit in den Förderantrag gepackt. Jetzt sollen die Kommunen die Kosten mittragen, denn sie hätten ja vorbehaltlich weiterer EU-Zuschüsse auch künftiger Mit-Finanzierung zugestimmt. Ursprünglich gab es eine Kostendeckelung!

Mit dem Entwicklungsingenieur, Dr. Dag Schulze, wurde ein Vertrag geschlossen, den die gewählten Volksvertreter nicht kennen. Warum nicht? Deswegen Absicht, Gewinne zu erzielen, ist nicht verwerflich. Für das Überwälder Projekt hat er bisher lediglich zwei Prototypen hergestellt. Bei früheren Aktivitäten in dieser Richtung oder bei der Errichtung von Solartankstellen in Berlin war er wenig erfolgreich. Der stattliche Preis von ca. 40.000 € für eine "6-6-Draisine" lässt für die künftige Auftragslage auch nichts Gutes ahnen. Ihn akzeptiert vermutlich ausschließlich der Kreis Bergstraße. Wo ist der Nutzen? Nicht einmal dauerhafte Gewerbesteuererinnahmen sind zu erwarten.

Zusätzliche (Sicherheits-)Auflagen können das Ganze noch verteuern. Das schmälert voraussehbar den Gemeindegan-

teil der Fahrgeldeinnahmen. Da der Fahrpreis schon jetzt mit 23 € je Gast angesetzt ist, lässt eine Verteuerung das erwartete Fahrgastaufkommen von 40.000 pro Jahr schon jetzt zweifelhaft erscheinen.

Die unbeirrbar Verfechter des verfehlten Projekts versuchen, den Gemeindeparlamenten neue Zahlungszusagen zu entlocken. "Zunächst" sollen es 500.000 € sein, was unter Hinweis auf die vor der Zusammenlegung der Bauabschnitte veranschlagten 850.000 € günstig erscheint. Das Gemeindeparlament Waldmichelbach hat den Kostensteigerungen leider zugestimmt, das Gemeindeparlament Mörtenbach bisher nicht.

Nach Ansicht des Landrats hätte die Reaktivierung der Strecke für den ÖPNV den Kreis in den Ruin getrieben. Das stimmt nicht, die dafür vorgesehenen Fördermittel hat er nie ausgelotet. Die Reaktivierung hätte den Bürgern eine nachhaltige Verbesserung an Infrastruktur und Lebensqualität gebracht. Die immensen Fahrgaststeigerungen z. B. bei der Taunus-, der Odenwald-, der Elsenzalbahn oder der S-Bahn nach Aglasterhausen verdeutlichen, dass ein intelligent vernetzter Nahverkehr den Anliegergemeinden einen enormen Entwicklungsschub gibt.

Statt Millionen für den Draisinenverkehr fehlzuleiten, müssen die Weichen jetzt für den SPNV auf der Überwaldbahn gestellt werden! (*Gottlob Gienger*)

Starkenburg

Pfungstadtbahn eröffnet

Dampfsonderzug - Pfeifen "überrascht" Bürger

Mit der Ankunft eines Dampfsonderzuges begann in Pfungstadt am 10. De-

zember wieder das Eisenbahnzeitalter. An diesem Tag konnte mit mehreren

Pendelfahrten kostenlos die Strecke zwischen Pfungstadt und Darmstadt bereist werden. Für den Andrang hatte der Betreiber VIAS vorgesorgt und war mit dreiteiligen Itino-Zügen präsent. Im regulären Betrieb kommen planmäßig nur Doppeltraktionen nach Pfungstadt. PRO BAHN war mit einem Infostand vertreten.

Volkes Stimme

Das Spektrum der Besucher am Infostand war weit gefaßt. Typisch waren halbgare Aussagen eingefleischter Autofahrer ("braucht kein Mensch", "da fährt niemand mit", "Geldverschwendung"), aber auch viel Zustimmung zur neuen Verbindung. Insbesondere die Anbindung an den Taktknoten zur Minute 30 in Darmstadt wurde angesprochen. Diejenigen, die sich auch schon über die Fahrpläne näher informiert haben, wollten ebenso ihre Kritik bei PRO BAHN äußern und stießen auf offene Ohren, denn es sind die Argumente, die seitens des Fahrgastverbands seit Bekanntwerden des Fahrplans geäußert wurden und nach wie vor aktuell sind (vgl. auch letzte Ausgaben der FGZ):

- Werktags ist die Abfahrt um 5.41 Uhr viel zu spät
- Zwischen 5.41 und 7.05 Uhr klafft eine riesige Lücke
- Schichtarbeiter der Fa. Merck bemängelten, daß sie die Zugverbindung so nicht nutzen könnten: Schichtbeginn sei um 6 Uhr, die Zugverbindung bringt nichts. Ebenso endet die Spätschicht um 22 Uhr, auch dann fährt kein Zug mehr nach Pfungstadt
- Der Wochenendtakt alle zwei Stunden ist unzureichend.

Daneben wurden auch viele Dinge rund um die Bahn angesprochen. So gab

es natürlich auch einen Kreis derjenigen, die lieber beim Status Quo blieben. Interessant waren hier Aussagen, daß man lieber 40 Minuten mit Bus und Straßenbahn zum Darmstädter Hbf. führe als mit dem Zug in 12 Minuten. Ebenso wurden die neuen Busführungen in Pfungstadt kritisiert; hier gilt es aber wie immer abzuwarten, ob die Kritik berechtigt ist oder es sich nur um Mutmaßungen handelt.



Auf reges Interesse stieß der PRO BAHN-Stand. (Foto: Gottlob Gienger)

Der planmäßige Betrieb am Folgetag lief reibungslos an. Für erste Aussagen zu Fahrgastzahlen ist es noch zu früh. Einerseits haben sich die Verbindungen noch nicht herumgesprochen, ebenso ist der Verkehr in den Weihnachtsferien ohnehin auf niedrigerem Niveau und umgekehrt sind ggf. einige "nur mal ausprobieren"-Fahrgäste im Zug.

Keine Fahrkarten nach Pfungstadt

Schlichtweg gepfuscht haben Dadina, RMV und VIAS allerdings bei den Tarifen. Innerhalb des RMV ist die Verbindung nach Pfungstadt natürlich unproblematisch. Von außerhalb sind Bahnfahrkarten nach Pfungstadt derzeit gar nicht (Automaten, Internet) oder nur über er-

hebliche Umwege und mit Einschränkungen (im personalbedienten Verkauf) erhältlich. Tickets, obwohl nach Pfungstadt gewünscht, werden nur bis Eberstadt ausgestellt. Hier haben Besteller und Betreiber versäumt, Pfungstadt als normalen Tarifpunkt nach DB-Tarif oder als Anstoßstrecke im NE-Tarif aufnehmen zu lassen. PRO BAHN erwartet von den Verantwortlichen bei RMV, Dadina und VIAS, daß das Problem, das auch Anfang 2012 noch bestand, schnellstmöglich zugunsten der Fahrgäste behoben wird.

Die böse Huperei

Während der Bahnübergang an der ehemaligen Bundesstraße nun mit Schranken gesichert ist, sind auf der Strecke weiterhin zwei nichttechnisch gesicherte Bahnübergänge vorhanden. Diese nichttechnische Sicherung besteht durch Übersicht auf die Strecke und durch das Geben von Achtungssignalen, kurz, die Züge müssen pfeifen. Intern wurden bereits Wetten abgeschlossen, wann in Darmstadts bester und einziger Tageszeitung der erste Artikel erboster Anwohner erscheinen würde, die sich mit allerlei Argumenten (kein Aufenthalt im Freien mehr möglich, Kinder können nicht schlafen, Häuser unverkäuflich) gegen den Bahnbetrieb wehren. Es dauerte immerhin über eine Woche, bis der passende Artikel abgedruckt wurde. Danach durften sich die Anwohner in einer Fernsehsendung präsentieren. Äußerst befremdlich mutet hier insbesondere die Aussage des Pfungstädter Bürgermeisters an, er habe nichts davon gewußt, daß die Züge pfeifen. Dies kann eindeutig widerlegt werden, da die Pfeiftafeln "schon immer" an der Strecke standen und dementsprechend verbindlich benutzt wurden;

aufgrund des geringen Zugverkehrs in den letzten Jahren vor der Sperrung ist das aber niemandem mehr groß aufgefallen. Trotzdem waren sie jedem, der mehr oder weniger in die Reaktivierung involviert war, damit auch der Stadt Pfungstadt und ihren Repräsentanten bekannt.

Nachdem das Kind in den Brunnen gefallen war, die Bahnübergänge sogar straßenseitig saniert wurden, hat die Stadt die Überwege für den Autoverkehr gesperrt und gehofft, sich so schnell und heimlich aus der Verantwortung stehlen zu können. Weit gefehlt. Damit ein Bahnübergang keiner mehr ist, müssen andere Schritte unternommen werden, insbesondere was die rechtliche Widmung der Anlagen angeht. Hätte sich die Stadt Pfungstadt hierbei rechtzeitig vor der Reaktivierung um das Problem gekümmert, wären jetzt die Panikreaktionen unnötig.



Unübersehbar präsentiert sich auch 1997 bei den Sonderfahrten mit dem Talent-Prototyp eine der Pfeiftafeln, die jetzt für Aufsehen sorgen. (Foto: hk)

PRO BAHN Starkenburg freut sich jedenfalls, daß fast 20 Jahre nach Veröffentlichung eines Vereinskonzpts für die Pfungstadtbahn endlich wieder Züge rollen. Es gilt nun, für die Bevölkerung eine sinnvoll nutzbare Fahrplangestaltung einzufordern. (Gottlob Gienger/hk)

Starkenburg

Fernverkehr wird weiter ausgedünnt

Mit Sorge beobachtet PRO BAHN das mittlerweile fast eingestampfte Fahrplanangebot im Fernverkehr zwischen Darmstadt und Mannheim und den jeweiligen Einzugsgebieten. Jüngstes Beispiel: Der bisher um 8.11 Uhr in Darmstadt abfahrende IC2058 mit Ankunft in Mannheim um 8.36 (Weiterfahrt nach Saarbrücken) wird ersatzlos gestrichen, ebenso in Gegenrichtung IC2057 (Mannheim 19.12, Darmstadt 19.45).

Bestand vor gut zehn Jahren noch ein mindestens zweistündliches Fernverkehrsangebot mit einer Fahrzeit von rund 35 Minuten, so verkehren jetzt nur noch zwei IC-/ICE-Zugpaare am gesamten Tag. Die 4 RE-Zugpaare mit einer Fahrzeit von 47 Minuten und die noch langsameren Regionalzüge sind nicht der Bedeutung beider Städte angemessen.

Dabei hat die Strecke Potenzial: Je weit über 50000 tägliche Fahrzeuge auf

den Autobahnen 67 und 5 steuern zum großen Teil beide Räume an. Für Berufspendler, Geschäftsreisende bildeten die jetzt gestrichenen Züge eine unverzichtbare Fahrmöglichkeit. PRO BAHN und andere Institutionen haben über Jahre gefordert, dieses Angebot aufrecht zu erhalten und zu verbessern. Ergänzendes Argument bilden für den Fahrgastverband die Halte an den beiden Bergstraßenknoten Bensheim und Weinheim sowie Mannheim als Umsteigeknoten für die Region. Der Heppenheim Landrat Wilkes und seine Shuttle-Initiative schweigt hierzu, genauso wie die Verantwortlichen in den Städten Darmstadt und Mannheim.

Ein attraktiver Fernverkehr ist Wasser auf die Mühlen der Verfechter einer direkten Anbindung Darmstadts an die Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim. Also, Darmstadts Oberbürgermeister Partsch: Handeln Sie jetzt! (*Gottlob Gienger*)

Rhein-Neckar

Der (Wahl-)Kampf gegen Stuttgart 21

Aktionsbündnis für den Ausstieg an der badischen Bergstraße

Am 27. November 2011 entschieden sich die wahlberechtigten Bürger Baden-Württembergs mit Mehrheit gegen einen Ausstieg des Landes aus dem Finanzierungsvertrag für „Stuttgart 21“ (S21). Mehrheiten für das Volksbegehren und damit gegen Stuttgart 21 gab es allerdings in den badischen Städten Mannheim, Heidelberg, Karlsruhe und Freiburg. Im Vorfeld der Abstimmung bildete sich an

der badischen Bergstraße ein Aktionsbündnis für den Ausstieg. Diesem Bündnis gehörten der BUND, verschiedene Gruppierungen von Bündnis 90/Die GRÜNEN, PRO BAHN Rhein-Neckar sowie Einzelpersonen an. Michael Löwe von PRO BAHN Rhein-Neckar unterstützte dieses Aktionsbündnis bei zahlreichen Veranstaltungen in der Region.



Michael Löwe (im Bild rechts neben der Leinwand) warb im November in zahlreichen Veranstaltungen – wie hier in Edingen-Neckarhausen – zusammen mit dem GRÜNEN-Landtagsabgeordneten Uli Skerl für den Ausstieg aus der Finanzierung von Stuttgart21. (Foto: Angelika Stabenow)

Das Bergsträsser Bündnis für den Ausstieg aus S21“ Bündnis veranstaltete insbesondere vom 10. bis 24. November insgesamt sechs Informationsabende in Dossenheim, Schriesheim, Hirschberg, Heddesheim, Ladenburg und Edingen, also in kleineren Gemeinden zwischen Weinheim, Heidelberg und Mannheim. Außerdem gab es in verschiedenen Gemeinden speziell an Samstag-Vormittagen zur besten Einkaufszeit, Infostände. Die Infoabende gestaltete ich im wesentlichen zusammen mit Uli Sckerl, Mitglied der GRÜNEN-Landtagsfraktion in Stuttgart, unter tatkräftiger organisatorischer Unterstützung von Fadime Tuncer, der Gründerin des Aktionsbündnisse. Außerdem war ich mehrmals samstags bei Infoständen in der Weinheimer Fußgängerzone. Über die dabei entstandenen Eindrücke möchte ich hier berichten:

Insgesamt war ich etwas enttäuscht über das relativ geringe Interesse am Thema. Zu den Veranstaltungen kamen maximal 25 Personen – was von der An-

zahl her durchaus akzeptabel war. Allerdings waren diejenigen, die kamen, fast alle schon überzeugte S21-Gegner, so dass es kaum möglich war – wie ich gehofft hatte –, Unentschlossene zu überzeugen. Ein Großteil der Teilnehmer waren insbesondere örtlich aktive GRÜNE. Auch mit den Infoständen und persönlicher Ansprache in der Fußgängerzone konnten wir nur relativ wenige Leute erreichen. Viele winkten ab oder wichen aus. Unklar blieb, ob sie das Thema satt hatten, oder sich z. B. in der Sache zu unsicher fühlten, um sich auf ein Gespräch einzulassen. Obwohl wir die Themen „Baukosten“ und „Mögliche Ausstiegskosten“ fokussierten, sprangen nur wenige Passanten darauf an. Diese beiden Themen beschäftigten laut Umfragen die meisten in Ihrer Entscheidungsfindung – auf der Straße ließ sich das jedoch nicht nachvollziehen.



Hart gekämpft und doch verloren: Das eindeutige Nein der badischen Großstädte zu Stuttgart 21 konnte das Großprojekt nicht stoppen. Die Zeichnung zeigt den Stuttgarter Hauptbahnhof nach der Tieferlegung. (Abbildung: Deutsche Bahn AG/ingenhoven architects)

Eine interessante, aber nicht überraschende Erfahrung war, dass – wenn inhaltliche Diskussionen mit Befürwortern von S21 zustande kamen – man es nicht schwer hatte, die Argumente der Gegen-

seite zu entkräften. Überhaupt wurde von den S21-Befürwortern vor allem damit argumentiert, dass es zu teuer wäre, jetzt noch auszusteigen. Es kamen praktisch keine inhaltlichen Argumente für S21, sondern nur die Aussage „jetzt sind wir schon so weit – jetzt bauen wir zuende“.



Das Gleisvorfeld des Stuttgarter Hauptbahnhofs – in zehn Jahren wird es wohl verschwunden sein. (Foto: DB AG/Christian Bedeschinski)

Einen weiteren Schwerpunkt legten wir darauf aufzuzeigen, inwieweit S21, die geplante Neubaustrecke (NBS) Rhein-Main–Rhein-Neckar sowie die zweite Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar sich aus denselben Finanzierungs-Töpfen bedienen. Dies betrifft konkret die Regionalisierungsmittel (S21, S-Bahn), die Mittel aus dem Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungsgesetz (S21, S-Bahn) und die

Mittel des Bundes-Schienen-Ausbaugegesetzes (S21, S-Bahn, NBS). (Zu den Finanzierungsanteilen dieser drei Töpfe bei S21 siehe Tabelle.)

Aufgrund dieser Erfahrungen hatten wir mit einer Mehrheit für den Ausstieg, aber mit einer relativ geringen Wahlbeteiligung gerechnet. Die Wahlbeteiligung lag höher als erwartet, im gesamten Rhein-Neckar-Kreis bei 38,9 Prozent und über 40 Prozent in den Bergstraßen-Kommunen. Die Mehrheit für den Ausstieg wurde allerdings nur knapp - und in zwei Gemeinden gar nicht erreicht. So lag der JA-Prozentsatz in Dossenheim bei 49,94 Prozent und in Hirschberg bei 47,48 Prozent. Im gesamten Rhein-Neckar-Kreis stimmten 48,62 Prozent mit JA.

Innerhalb von PRO BAHN gibt es inzwischen nach der Volksabstimmung zwei unterschiedliche Positionen: Die einen wollen jetzt ganz genau auf die Kosten (und eine wahrscheinliche Überschreitung des Kostendeckels von 4,5 Mrd. Euro) achten. Die anderen wollen nun wenigstens ein Maximum im Interesse der Fahrgäste erreichen und fordern bei einigen Schwachstellen von S21 Nachbesserungen. Dies würde zwar S21 etwas verbessern, aber das miserable Nutzen-Kosten-Verhältnis aufgrund weiterer Kosten nicht verändern. (Michael Löwe)

Finanzierungstopf	Finanzierer	Betrag	Bemerkung	%-Anteil am Gesamtbetrag
Regionalisierungsmittel	Land	285,7 Mio €	eigentlich zur Bestellung von Nahverkehr	6,99%
GVFG-Mittel	Bund	168,6 Mio €	Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz	4,12%
BSchwAG-Mittel	Bund	563,8 Mio €	Bundes-Schienenwege-Ausbau-Gesetz	13,79%
BSchwAG-Mittel	Bund	197 Mio €	Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung	4,82%

Bundesverband

Fernverkehr - quo vadis?

Überlegungen aus Bundessicht – Gastbeitrag des Bundesvorsitzenden

Als eine der wenigen regionalen Gruppierungen in unserem Fahrgastverband PRO BAHN hat die hessische Fahrgastzeitung das Thema Fernverkehr dankenswerterweise aufgegriffen. Dieses gerade für die politische Akzeptanz der Schiene so wichtige Thema wird in unserem Verband viel zu wenig diskutiert. So kamen zur letzten Arbeitsgruppe zum Fernverkehr im Rahmen des Bundesausschusses gerade einmal sechs Mitglieder.

Fernverkehr – und das ist das schwierige an ihm – erfordert Rücksichtnahme auf verschiedenste Kundengruppen, mehr als im Nahverkehr, und das macht Kompromisse erforderlich. So ist für Rheinland-Pfalz der SPFV-Knoten in Mannheim unverzichtbar, er bildet sogar einen der Basispunkte des Rheinland-Pfalz-Taktes. Für den Reisenden aus Norddeutschland in Richtung Freiburg, Schwarzwald und Schweiz ist er eher eine (ungewünschte) Verlängerung der Fahrzeit gegenüber einem denkbaren Bypass.

Und genau so ist es beim Fernbus: Für Manche ist er eine preisgünstige Möglichkeit des Reisens, für andere schließt er Lücken im Angebot und Dritte sehen in ihm nur eine Schädigung des Systems Eisenbahn.

Wer hat nun Recht? Ich wage die These: Alle haben Recht: nämlich jeweils aus ihrer Sicht.

So unterschiedlich sind nun einmal die Wünsche und Bedürfnisse der Reisenden, der Kunden des ÖV. Daraus muss nun aber ein einheitliches Angebot

geschmiedet werden, dass den Wünschen der unterschiedlichen Nachfrager gerecht wird. Wir brauchen hier an erster Stelle ganz dringend ein einheitliches Informationsangebot, dass dem Kunden alle (sinnvollen) Varianten nennt oder nennen kann. So muss mir das System sagen, wie ich mit dem Fernbus, dem ICE oder mit ausschließlich Regionalzügen (SWT, QdL) das Ziel erreichen kann. Ich fürchte, ein solches universelles System wird ohne staatliche Lenkung allerdings kaum zu erreichen sein. Die Information ist wichtig – ohne Frage –, noch wichtiger ist für uns Fahrgäste aber das, worüber informiert wird: das Angebot. Wir wollen ein Grundangebot in einem zuverlässigen Takt – den DEUTSCHLAND-TAKT –, als integriertes Angebot von Nah- und Fernverkehr, im ersten Schritt auf der Schiene, im zweiten dann auch mit dem regionalen Bus. Ob und wie Fernbusse darin zu integrieren sind, darüber muss noch diskutiert werden.

Unser Fahrgastverband PRO BAHN ist Mitglied der Arbeitsgruppe Deutschland-Takt, die von Hans Leister und Bernhard Wewers geleitet wird. Ein erster Erfolg ist es immerhin, dass der Deutschland-Takt Bestandteil der Koalitionsvereinbarung der Bundesregierung ist, nur der Auftrag zu einem Gutachten ist leider noch nicht erteilt. Wir sind hier alle der Auffassung, dass der Bund nach dem Grundgesetz auch eine Verantwortung für den SPFV hat. Mit ein paar Sprüchen ist hier allerdings nicht getan. Es muss ein ITF für ganz Deutschland

geplant werden, der dann in Losen, ähnlich wie heute im Regionalverkehr, vergeben werden könnte. Dabei kommt es auch entscheidend darauf an, dass nicht ganze Regionen vom Fernverkehr abgekoppelt werden und auch periphere Regionen nicht nur mit Umsteigeorgien erreichbar sind. Die Anreise zur Nordseeinsel Langeoog sei als abschreckendes Beispiel genannt: Mit „Glück“ darf der Urlaubsreisende aus Süddeutschland in Hannover, Bremen, Oldenburg und Sande zwischen Zügen umsteigen, bevor er in Esens auf den Bäderbus geht, dann in Bengersiel auf die Fähre und auf Langeoog auf die Inselbahn. Das Umsteigen aufs und vom Schiff ist sicher unvermeidbar, der Rest schon.

Das Land Niedersachsen ist hier mit der (Mit-)Bestellung von InterCity-Zügen nach Norddeich Mole einen mutigen und zukunftsweisenden Schritt gegangen. Hier wird es weiter einen Stundentakt – auch zwischen Oldenburg(Old)–Leer–Emden und Norddeich – geben, in der einen Stunde der IC (Bremen–Norddeich zum Nahverkehrstarif), in der anderen Stunde den RE. Der Fernreisende kann Sitzplätze und Fahrradplätz reservieren und muss nicht im vollen RE stehen, der Nahverkehrskunde hat seinen flexiblen Stundentakt. Bundesverband und Landesverband Niedersachsen werden dieses Projekt sehr wohlwollend, aber auch kritisch beobachten. Es gibt auch in unserem Verband Gedankenspiele, die sich einen geringen „IC“-Zuschlag denken können, der aber auch zu allen Tickets des Nahverkehrs und im Zug ohne Aufpreis gelöst werden kann.

Für die Saalbahn in Thüringen kämpfen Landesverband und Bundesverband zusammen für eine ähnliche Lösung, wenn nach Inbetriebnahme der NBS

Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig die Saalbahn und die Universitätsstadt Jena ohne ICE-Verkehr sein werden. Auch für die Strecken von Berlin nach Rostock und Stralsund können wir uns solche Lösungen vorstellen. Und nicht zuletzt auch die Main-Weser-Bahn würde von einer gemeinsamen IC-/RE-Planung profitieren.

Und es gibt noch eine Vielzahl weiterer Strecken, wo ein solches Modell sinnvoll sein könnte, nachzulesen im Protokoll der AG Fernverkehr von Anfang September unter www.pro-bahn.de.

Eine isolierte, rein regionale Lösung, wie jetzt für die Moselregion geplant, mag aus der Vor-Ort-Sicht gut sein, so kann man das positive Votum unserer Kollegen aus Rheinland-Pfalz interpretieren. Aus übergeordneter Sicht ist es jedoch eine Katastrophe. Heute kann ich von Münster umsteigefrei an die Mosel kommen. Mit Pech heißt es demnächst: umsteigen in Köln und in Koblenz, und dann auch an Wochenenden ohne reservierte Plätze. Man darf hier Zweifel hegen, ob das wirklich attraktiv ist. Und genauso muss die Frage erlaubt sein, ob hier nicht mehr Regionalisierungsmittel als notwendig ausgegeben werden. Zwei RE-Züge zu bestellen ist vermutlich teurer als einen und einen „halben“ IC.

Auch die Frage nach der Sicherung der Anschlüsse ist hier bei dem Mosel-Modell zu stellen, oft genug fahren die Regionalzüge pünktlich ab, weil die Pönalen der Aufgabenträger mehr gefürchtet werden als die Entschädigung der Fahrgäste. Hoffen kann man dann auf wirklich durchgehende Fahrausweise, um ggf, auch seine Fahrgastrechte durchsetzen zu können.

Und damit kommen wir noch mal zum Fernbus. Hier gibt es in unserem Verband eine große Anzahl von Skepti-

kern und von solchen, die befürchten, dass es hier der Schienenverkehr erneut ins Abseits gerät. Ich gebe hier Ulrich Vogel Recht, wir werden ihn nicht verhindern können, vermutlich wird er auch neue Zielgruppen erschließen, die dann im Zu- und Abbringerverkehr auch die Bahn nutzen. Wichtig ist hier sicherlich das, was die Politik auch fordert: Der Fernbus darf nicht zu Lasten des geförderten Regionalbusses gehen. Ansonsten gilt die Devise: Konkurrenz fördert das Geschäft und die Marktentwicklung. Aber nur, wenn alle mit gleichen Bedingungen antreten. Keiner von uns würde es billigen, wenn z.B. Media-Markt alles 20% billiger anbieten würde, weil hier auf die (gesetzliche) Gewährleistung verzichtet wird und der Kunde das alleinige Risiko trägt. Die gesetzliche Gewährleistungspflicht gilt für alle Marktteilnehmer, mehr ist aber durchaus erlaubt, weniger jedoch nicht.

Dieses Grundprinzip unserer Marktwirtschaft muss selbstverständlich auch im Verkehr gelten. Die Rechte von uns Kunden auf Information über Abfahrzeiten und Tarife, auf eine Reisekette (auch wenn das hier noch dürftig ist) und auf Entschädigung und Hilfe im Verspätungsfall dürfen nicht ausgehöhlt werden. RyanAir macht es uns im Flugverkehrsbereich vor, wie man herumtricksen kann; so stellt dieses kundenfeindliche Unternehmen z.B. keine durchgehenden Tickets aus, damit der Kunde daraus keine Ansprüche ableiten kann, außerdem muss der Kunde selbst erfragen, ob der Flug verspätet ist, etc. Solche Verhältnisse wollen wir nicht. Gleiche Regeln für alle, dann gewinnt derjenige mit den bes-

seren und kundengerechteren Ideen. Wie gerade im Busbereich getrickt wird, zeigte ein Hildesheimer Busunternehmer im Schulbusbereich, dem jüngst der Vertrag gekündigt wurde: unpünktliche Fahrten, Bus ohne TÜV und mehr. Das senkt die Kosten für ihn und den Besteller, benachteiligt aber die ehrlichen Konkurrenten, die im Sinne von uns Fahrgästen arbeiten.

Sicher – auch hier hat Ulrich Vogel Recht – kaum ein Fahrgast wird wegen besserer Fahrgastrechte ein anderes Verkehrsmittel wählen, er kennt die Unterschiede vermutlich auch gar nicht im Detail, der Unternehmer aber schon – und der kann ohne oder mit geringeren Fahrgastrechten billiger kalkulieren. Damit wäre dann eine Abwärtsspirale in Gang gesetzt, die keiner wirklich wollen kann.

Wir Fahrgäste wollen nicht das „Lotterielos Fahrkarte“, wie „der Fahrgast“ einmal titelte. Wir wollen Kunden sein, die bei Problemen nicht rechtlos dastehen.

Und zuletzt sollten auch wir Kunden einen Blick auf die Arbeitnehmer in den Verkehrsbetrieben werfen. Auch hier droht bei einem ausschließlich über den Preis ausgetragenen Wettbewerb eine Abwärtsspirale im Bereich sowohl der Entgeltentwicklung als auch im Hinblick auf die Arbeitnehmerrechte.

Wir kommen damit wieder zurück zum Deutschland-Takt, den wir dringend brauchen, soll der Schienenverkehr auch für Menschen, die in Fläche leben oder dorthin wollen, auch im Fernverkehr interessant bleiben. Rein Regionale Modelle nützen hier wenig. *(Karl-Peter Naumann)*

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:

Di, 1.2. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft März-April. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (s. S. 2).

PRO BAHN in Nordhessen:

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

Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.:

- Mo, 6.2. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt **im Bürgerhaus Gutleut**, Rottweiler Straße 32, Raum 3 (5 Fußminuten vom Hbf Südseite)
- Mo, 5.3. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt **im Bürgerhaus Gutleut**
- So, 18.3. 11.00-17.00 Uhr: Infostand zum Radreisemarkt des ADFC **im Bürgerhaus Bornheim**, Augsburgener Straße 24
- Mo, 2.4. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt **im Bürgerhaus Gutleut**

Regionalverband Starkenburg e. V.:

- Mi, 25.1. 18.00 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg vsl. **im Restaurant Casa Algarve ("Grün-Weiß")**, Dornheimer Weg 27, 64293 Darmstadt. Wegbeschreibung: Ab Darmstadt Hbf Westausgang zehn Minuten Fußweg durch den Zweifalltorweg, dann Dornheimer Weg links bis kurz vor die Fußgängerampel – oder mit Buslinie F bis zur Haltestelle Moldenhauerweg. (18-18.30 Uhr: informeller Teil, 18.30-20.30 Uhr: Tagesordnung)
- Mi, 22.2. 18.00 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg
- Mi, 28.3. 18.00 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg

Regionalverband Rhein-Neckar:

- Do, 19.1. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Restaurant red - die grüne Küche**, Poststraße 42 in Heidelberg
- Do, 16.2. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

