

Fahrgastzeitung

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

Nr. 93

Juli – August 2012



Schnell von Marburg nach Frankfurt?	S. 5
Kritik am ÖPNV zum Hessentag	S. 8
Kaum noch Hoffnung für Wallenrod	S. 13
„Wutbürger“ gegen Straßenbahn	S. 20 & 31

Titelbild: *Noch bis zum 16. September blickt die (moderne) Kunstwelt nach Kassel zur 13. Documenta. Einer der Hauptsponsoren ist die Deutsche Bahn, die auf einer – allerdings wenig kunstvoll gestalteten – Lokomotive für das Ereignis wirbt. Fotograf Andreas Seidel hat deshalb nach der Aufnahme der Lok vor einem InterCity im Bahnhof Mannheim-Friedrichsfeld bei seiner Bildgestaltung etwas nachgeholfen.*

Rückseite: *Werbung für die Documenta immer wieder auch auf den Straßenbahnen und Bussen der Stadt, wie zum Beispiel die „Tropfsteinhöhle“ zur Documenta 1987 (oben). Werbung für die Documenta 2012 auf einem Linienbus der KVG (Mitte links), daneben die Reklame einer Kunstzeitschrift zur Documenta 1997. Mit dem Slogan „Energie ≠ Kunst?“ wirbt die Firma SMA, die Solar-Wechselrichter herstellt, zur aktuellen Documenta. Die Idee dahinter: „Unbezahlbar, überflüssig, nutzlos – mit diesen und ähnlichen Vorurteilen haben nicht nur die erneuerbaren Energien, sondern auch die zeitgenössische Kunst immer wieder zu kämpfen.“ (Fotos: Frank Pfeiffer, Hermann Hoffmann, S. Mial und SMA)*

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., Nordhessen, Mittelhessen, Osthessen und Rhein-Neckar.

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

Sie können die „Fahrgastzeitung“ auch erhalten, wenn Sie nicht Mitglied bei PRO BAHN e.V. sind. Das **Jahresabonnement** kostet 7,50 Euro und beinhaltet die Zusendung von sechs Ausgaben der „Fahrgastzeitung“. Bitte bestellen Sie mit Angabe Ihrer Adresse beim Landesverband Hessen (Postfach 11 14 16, 60049 Frankfurt am Main) unter Beifügung von 7,50 Euro in bar oder in Briefmarken.

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

Leserbriefe sind gerne gesehen, sollten sich jedoch auf Artikel in der „Fahrgastzeitung“ beziehen. Die Redaktion druckt keine „offenen“ oder anonymen Briefe ab, ebenso wenig Beschwerden, die an Verkehrsbetriebe gerichtet sind und der „Fahrgastzeitung“ in Kopie zugehen.

Änderungen der Bezugsadresse melden Sie bitte an die Mitgliederverwaltung in Berlin, wenn Sie Vereinsmitglied sind, an Holger Kötting, wenn Sie die Zeitung als Jahresabonnement/Freiverteiler erhalten.

Redaktion: Thomas Kraft (*tk*), Holger Kötting (*hk*), Wolfgang Brauer (*wb*), Hermann Hoffmann (*hh*), Thomas Schwemmer (*com*). Alle anderen Artikel sind namentlich gekennzeichnet.
V. i. S. d. P.: Thomas Kraft, für die Regionalredaktionen: *hk, wb, hh, tk, com*.

Redaktionsanschrift: Landesvorsitzender Thomas Kraft, Fliederweg 17, 35633 Lahnu, Tel. (0 64 41) 96 31 89 9, Fax (0 64 41) 67 18 29, E-Mail: Kraft-Lahnau@t-online.de

Endredaktion und Layout dieser Ausgabe: *wb*

Druck und Versand: *hk*

Regionalredaktionen:

Nordhessen: Hermann Hoffmann, Am Juliusstein 18, 34130 Kassel, Tel. (0 5 61) 6 71 79, E-Mail: hhoffma@freenet.de

Mittelhessen: Thomas Kraft, Fliederweg 17, 35633 Lahnu, Tel. (0 64 41) 96 31 89 9, Fax (0 64 41) 67 18 29, E-Mail: probahn_mittelhessen@yahoo.de

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

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

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

Redaktionsschluss für diese Ausgabe: 1.6.2012 (Heft Juli – August 2011)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.8.2012 (Heft September – Oktober 2012)

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

Neuer Glanz im Bahnhof Melsungen	4
--	---

Mittelhessen

Schneller Zug Marburg – Frankfurt contra Halt an kleinen Bahnhöfen	5
Großes Bahnhofsfest in Wetzlar	7
Schwierigkeiten bei der Fahrt zum Hesttag	8
Kaum noch Hoffnung für Wallenrod	12

Großraum Frankfurt

Weg mit der 1. Klasse in der S-Bahn? Pro und Contra	14
Neuer Frakfurter Verkehrsdezernent Majer ein Jahr im Amt	17
Frankfurter Ortsbeirat will Straßenbahn verhindern	20
Tarifkuriosa in Frankfurt Unterliederbach	22
Rückkehr der Dinosaurier: Alte Fahrzeuge auf der Dreieichbahn	24
Behindertenbeauftragter bei PRO BAHN Hessen	25
Verkehrsgeschichte erleben: Route der Industriekultur	26

Starkenburg

Neues Rasengleis in Eberstadt	28
PRO BAHN Starkenburg sucht Aktive	29

Rhein-Neckar

Altstadtstraßenbahn auf der Kippe	31
---	----

<u>PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten</u>	34
--	----

<u>PRO BAHN – Termine</u>	35
---------------------------------	----

Titelseite und Rückseite

Moderne Kunst meets Schiene: Impressionen zur Documenta	1 & 36
---	--------

Letzte Meldung:

Der Aufsichtsrat des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) hat sich dafür ausgesprochen, dass die in 1987 stillgelegte und derzeit nur im Sommer sonntags im Ausflugsverkehr bis Herzhausen befahrenen Strecke von Frankenberg nach Korbach für den Regelbetrieb reaktiviert werden soll. Der NVV will für einen Zeitraum von 20 Jahren Leistungen bei der Kurhessenbahn bestellen. Nun muss noch das Land Hessen über seine finanzielle Beteiligung entscheiden. Die Züge der Burgwaldbahn Marburg – Frankenberg sollen nach Wiederinbetriebnahme der Strecke alle zwei Stunden bis Korbach verlängert werden. (wb)

Nordhessen

Neuer Glanz im Bahnhof Melsungen

NVV-InfoPoint und Busbahnhof nehmen Betrieb auf

Was bereits in Eschwege realisiert wurde und in Bebra noch in Planung ist, wird in Melsungen bis zum Sommer 2012 beendet sein: das Projekt Bahnhof. Am 24. Mai eröffneten Hessens Verkehrsminister Dieter Posch (selbst Melsunger), NVV-Chef Wolfgang Dippel und Vertreter der Stadt Melsungen den Info Point im Bahnhofsgebäude, den neuen Busbahnhof sowie Bäckerei mit Café. Im Auftrag des NVV kümmern sich Mitarbeiter der Bäckerei Klabunde um den Fahrkartenverkauf und um DB-Auskünfte. Geöffnet ist Montag bis Freitag 6.30 Uhr bis 17 Uhr und Samstag 8 bis 13 Uhr. Eine barrierefreie öffentliche Toilettenanlage ist direkt neben dem Info Point zu finden. Zwei Linienbusse können in Bahnsteignähe halten. Der Übergang ist barrierefrei. NVV-Chef Wolfgang Dippel erklärte bei der Eröffnung: „Melsungen erhält eine Perle.“ Der

Bahnhof sei ein Bekenntnis zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Pro Tag gibt es 90 Bahnverbindungen: Cantus-Triebwagen zwischen Kassel und Fulda sowie Regiotramzüge von und nach Kassel. Außerdem fahren sieben Buslinien den Bahnhof an.

Noch einige Wochen wird im Bahnhofsgebäude gebaut. Im Sommer 2012 soll ein 80 qm großer Wartesaal fertig sein sowie im Obergeschoss Räume für eine Musikschule und die Volkshochschule. Der Umbau kostete bisher 2,9 Millionen Euro. Die Europäische Union und das Land Hessen förderten das Projekt mit 2,5 Millionen.

Vor einem Jahr bewies die Stadt Melsungen mit Eröffnung des neuen Haltepunktes „Bartenwetterbrücke“ ihre ÖPNV-Nähe. Die gut durchdachte Renovierung des „alten“ Bahnhofs aus dem Jahre 1848 unterstreicht dies erneut. (hh)



Der neue Busbahnhof (links) und der InfoPoint im Melsunger „Hauptbahnhof“. (Fotos hh)



Triebwagen der HLB aus Frankfurt auf Gleis 1 im Marburger Hauptbahnhof. Die Stadt Marburg, möchte, dass die Verbindung beschleunigt wird und die Triebwagen in Zukunft nicht mehr auf den Bahnhöfen zwischen Gießen und Marburg halten. Der RNV lehnte jetzt ab. (Foto: wb)

Mittelhessen

Zwei Züge prallen aufeinander

Schneller Zug Marburg – Frankfurt contra Zugangebot für kleinere Halte

Gerade tobt über die Medien ein Kampf um die direkten Verbindungen, die Marburg mit der Rhein-Main-Region verbinden. All dies wird unter dem Thema „Main-Weser-Bahn im Takt“ diskutiert. Eine fatale Entwicklung, denn eigentlich wollen alle Seiten Verbesserungen im Zugverkehr erreichen.

Da steht einerseits die Stadt Marburg mit ihren Gremien und ihrer Lokalen Nahverkehrsorganisation (LNO). Die Marburger möchten, dass die fünf Zugpaare des Astes des Main-Lahn-Sieg-Expresses künftig nicht mehr an den sechs Stationen zwischen Gießen und Marburg (Lollar, Friedelhausen, Fronhausen, Niederwalgern, Niederweimar und Marburg-Süd) halten. So soll eine optimalere Verbindung zwischen Marburg und dem Rhein-Main-Gebiet gewährleistet werden. Der Main-Lahn-Sieg-Express könne dann, so die Befürworter der Beschleunigung, auch über

Marburg hinaus bis nach Kirchhain oder Stadtallendorf verlängert werden.

Dagegen wehren sich die betroffenen Kommunen entlang der Strecke. Lollar, Fronhausen und Weimar als betroffene Orte sind bereits bei den Entscheidungsträgern vorstellig geworden. Rückendeckung haben sie auch von den Nachbarkommunen Lohra, Gladenbach, Ebsdorfergrund und Staufenberg erhalten, für welche die Unterwegshalte den nächstliegenden Bahnanschluss darstellen.

Zu verstehen sind beide Argumente. Nur kann die Beschleunigung zwischen Marburg und Gießen nicht die ersatzlose Wegnahme von Verbindungen an den dazwischen liegenden Bahnhaltetpunkten bedeuten. Ratsam ist daher, für die sechs betroffenen Haltepunkte und Bahnhöfe Ersatzverbindungen zu schaffen. Dies könnte dadurch geschehen, dass zwischen Gießen und Marburg sowie in umgekehrter Richtung täglich fünf Regionalbahnen verkehren, die unter Umstän-

den in Gießen enden. Die Fahrten der Regionalbahnen könnten so gelegt werden, dass sie genau so in Gießen eintreffen, dass zum beschleunigten Main-Lahn-Sieg-Express ein bequemer Umstieg besteht.



*Protest in Fronhausen
(Foto: Gemeinde Ebsdorfergrund)*

Wenn auch für den zusätzlichen Regionalbahnverkehr die Fahrzeuge des Typs „Flirt“ der Firma Stadler eingesetzt werden und die Auftragsvergabe ebenfalls an die Hessische Landesbahn geht, könnte man in Gießen unter Umständen diese mit an die bereits gekoppelten Wagen des Main-Lahn-Sieg-Expresses anhängen. Dies darf aber nicht zulasten der Kapazitäten der von Siegen über Gießen nach Frankfurt im Einsatz befindlichen Kubatur gehen. Hier fordert PRO BAHN seit Jahren ebenfalls deutliche Verbesserungen.

Zusätzliche Züge kosten Geld. Wenn nun Marburg, Kirchhain, Stadtallendorf und ggf. auch Neustadt weitere fünf schnelle Verbindungen ins Rhein-Main-Gebiet erhalten, so muss angesichts der finanziellen Rahmenbedingungen die Frage nach der Bezuschussung dieser Fahrten durch die lokalen Gebietskörperschaften gestellt werden. So könnte der

zusätzliche Verkehr zum großen Teil finanziert werden.

Leider läuft die Diskussion aktuell unter dem Leitbegriff „Main-Weser-Bahn im Takt“. Diese Initiative möchte, dass die notwendige Veränderung der Vertaktung zwischen dem Regionalverkehr einerseits und dem Intercity-Verkehr andererseits auf dieser Strecke wieder hergestellt wird. Der Takt ist seit Dezember 2009 unterbrochen, weil der Intercity jeweils um 30 Minuten verlegt wurde. Die dringend notwendige Neuordnung der Gesamtstruktur auf der Main-Weser-Bahn und der Strecke von Gießen nach Siegen darf nicht durch das vorweg beschriebene Einzelfallproblem so ins Abseits gedrängt werden, dass man von der „großen Änderungslösung“ auf Dauer Abstand nimmt. (tk)



Auch am Bahnhof Niederwalgern würden Zughalte wegfallen, wenn die RE-Züge der Hessischen Landesbahn beschleunigt werden. Hier zweigte früher die Aar-Salzböde-Bahn ab. Heute steigen hier viele Pendler aus den Gemeinden Ebsdorfergrund sowie Lohra und Gladenbach ein, die mangels Alternative mit dem Auto an diesen Bahnhof anreisen müssen. (Foto. M. Neus)



*Ufo-gleich: Der neue Busbahnhof direkt neben dem Eisenbahn-Bahnhof in Wetzlar
(Foto: Wolfgang Brauer)*

Mittelhessen

Großes Bahnhofsfest in Wetzlar

PRO BAHN war mit einem eigenen Stand vertreten

Der Bahnhof in Wetzlar und insbesondere der Busbahnhof nebenan haben ein neues Gesicht. Im Vorfeld des Hestentages rollten dort die Bagger. Am Eröffnungstag, dem 6. Mai, waren die Bagger zwar wegen des Sonntags still, jedoch standen überall noch Baugerüste und Maschinen. Teile des Fußgängerbereichs waren noch nicht gepflastert. Die Stadt Wetzlar war Bauträger des Busbahnhofs, welcher angesichts seiner Anordnung der Busverkehrs- und Fußgängerbereiche, hier insbesondere die gewählte Sägezahnanordnung und die Architektur als gelungen bezeichnet werden kann. Dies traf für die Bahnanlagen selbst nicht zu, hier war man noch nicht mal halb fertig. Letztlich entschloss man sich, weite Teile

des eigentlichen Bahnhofsbereichs, wie die Bahnsteiganlage für die Gleise 4 und 5, erst nach dem Hestentag fertigzustellen. Durch all die Faktoren außerhalb des städtischen Einflussbereichs wirkte die Einweihung mit Bahnhofsfest am 6. Mai etwas seltsam.

PRO BAHN war mit einem Stand vor Ort vertreten. Viele Fragen tauchten aufgrund der Neuerungen im Fahrplan der Lahntalbahn und der Vogelsbergbahn auf. Beide Strecken werden seit Dezember 2011 von der Hessischen Landesbahn (HLB) betrieben. Aufgrund der Neuausschreibungen von Schienen-Regionalverkehrsleistungen in der Region Mittelhessen ist eine weitreichende Verunsicherung der Fahrgäste spürbar. Andere

Gäste am Infostand wollten mehr über PRO BAHN wissen. Auch aus diesem Grund hat es sich letztlich doch gelohnt, dass der Fahrgastverband PRO BAHN beim Eröffnungsfest Gesicht gezeigt hat.



*Beim Bahnhofsfest in Wetzlar zeigte auch PRO BAHN Mittelhessen Flagge mit einem Stand mitten in der Baustelle.
(Foto: tk)*

Das Bahnhofsfest in Wetzlar stand an diesem Tag im unmittelbaren Zusammenhang mit Dampfzug-Sonderfahrten auf der Lahntalbahn zwischen Gießen

und Nassau sowie auf der Dillstrecke und der Hellertalbahn zwischen Gießen, Dillenburg, Haiger und Betzdorf. Es war ein Erlebnis, dass nach längerer Zeit mal wieder ein Dampfzug durch Wetzlar rollte. Dementsprechend groß war auch die Aufmerksamkeit.

Getrübt wurde dies jedoch nicht unmittelbar wegen des schlechten Wetters, sondern weil sich teilweise Verspätungen von über 60 Minuten ergaben. Klar ist, es musste der Zugverkehr des regulären Fahrplans vorbei gelassen werden, die Gründe für die großen Verspätungen lagen vornehmlich aber woanders.

Alles in allem hat Wetzlar nun eine moderne Bahnanlage und insbesondere einen zeitgemäßen Busbahnhof. Leider ist es so, dass die Bahnanlage mit ihren Gleisen 1 und 2 letztlich stark reduziert wurde, was in Zukunft bei einem notwendigen Ausbau der Zugfahrpläne Probleme bereiten dürfte, insbesondere bei Einsatzzügen ab Wetzlar. (tk)

Mittelhessen

Schwierigkeiten bei der Fahrt zum Hessentag

Probleme lagen nicht an der gastgebenden Stadt Wetzlar

Der 52. Hessentag in Wetzlar lockte vom 1. bis zum 10. Juni 2012 die Besucher in Massen an (siehe Foto rechts). Es war der Hessentag mit den zweitmeisten Besuchern (1,2 Millionen) in seiner über 50-jährigen Geschichte und das letztlich trotz des wechselhaften Wetters.



Für einige Menschen wurde die Reise zum Hessenfest mit dem ÖPNV zum Martyrium, wobei der gastgebenden Stadt Wetzlar kein Vorwurf zu machen ist, denn im in ihre Zuständigkeit fallenden Stadtverkehr, einschließlich der Hessestagslinie, entstanden keine nennenswerten Probleme.

H E S S E N T A G in *Wetzlar* **1. - 10. Juni 2012**

Diese waren vielmehr im überörtlichen Verkehr und insbesondere auf der Schiene, zum Beispiel auf der Lahntalbahn, gegeben. Verstärkerzüge gab es nur in den frühen Abendstunden, ansonsten sollten die Züge an den zehn Tagen durch zusätzliche Fahrzeuge verlängert werden. Auf die Kapazitätserweiterung warteten die Fahrgäste entlang der Lahn an einigen Tagen vergebens. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) hatte, wie es dann hieß, die Erweiterung nur für die Wochenenden und die Feiertage bei der Hessischen Landesbahn (HLB) in Auftrag gegeben. Am Montagmorgen standen z. B. gegen 9.00 Uhr zahlreiche Schulklassen an den Bahnhöfen zwischen Weilburg und Wetzlar konnten auch bei mehrmaligen Versuchen nicht mitgenommen werden. Ab Mittwoch wurden als Entlastung Busse eingesetzt. Weiteres Problem der Lahntalbahn: Die Deutsche Bahn war unter Kostengesichtspunkten nicht bereit, den Betrieb der Strecke über 22 Uhr hinaus, das heißt u.a. durch den

Einsatz der Fahrdienstleitungen, möglich zu machen. Aus diesem Grund konnten die Einwohnerinnen und Einwohner z.B. des Landkreises Limburg-Weilburg bei keiner der Abendveranstaltungen, sprich Konzerte, mit der Bahn nach Hause fahren. Zusatzangebote in den Abendstunden bestanden somit nur noch nach Siegen/Dillenburg und nach Gießen. Einzelne Weiterfahrten von Gießen in Richtung Marburg, Frankfurt wurden ebenfalls eingerichtet, wobei die Zusatzverbindung gegen ein Uhr nachts nach Frankfurt, wie erst am 1. Juni, dem 1. Tag des Festes, bekannt wurde, wieder zurückgenommen wurde. Weitere Probleme gab es bei der Großveranstaltung „Just White Party“ am 6. Juni. Die Bahnsteige quollen bei der Anreise selbst in Gießen und Marburg vor Menschen über. Nachtzüge zwischen 1.30 Uhr und 6 Uhr brachten die Besucher zwar nach Dillenburg, Gießen, Marburg und Friedberg zurück, eine Weiterfahrt nach Frankfurt oder Kassel war mitten in der Nacht aber nicht mehr gegeben.



Menschenmassen am Gleis 3 in Wetzlar, der Bahnsteig zu diesem Gleis ist jetzt Hausbahnsteig, da die Gleise 1 und 2 zurückgebaut wurden. (Fotos: tk)

Zum Nachteil wirkte sich am 52. Hessestags in Wetzlar auch aus, dass im

Schienen-Regionalverkehr von Mittelhessen für jede Linie seit mehreren Jahren eigene Fahrzeuge zum Einsatz kommen und es auch verschiedene Dienstleister (DB, HLB) sind, welche die Fahrten durchführen. Bei der Vergabe erfolgte nur die Minimalausstattung an Fahrzeugen. Heute kann nicht eben mal in notwendigem Umfang ein Fahrzeugtausch erfolgen. In früheren Jahrzehnten war es möglich, einfach mehrere Wagons anzuhängen, weil die Kapazitäten an jedem größeren Bahnhof bereit standen. Wetzlar liegt nun mal nicht im S-Bahn-Einzugsbereich oder nahe der Regio-Tram. In Oberursel 2011 und im kommenden Jahr 2013 in Kassel wird dies ganz anders möglich sein. In Regionen, wie Mittelhessen mit Wetzlar, mit schwachem Zugangebot muss dann eben mehr Zusatzverkehr bereitgestellt werden als in den Ballungsräumen.

Nicht nur im Bahnverkehr, auch im Linienbusverkehr des Umlandes von Wetzlar gab es Probleme. Hierbei ist die Busverbindung nördlich der Lahn zwischen Gießen, Heuchelheim, Lahnau und Wetzlar (Linie 24) herausgehoben zu erwähnen. Der Betreiber des „eigenwirtschaftlichen Verkehrs“ ist im Vorfeld nicht bereit gewesen, Zusatzfahrten anzubieten, andererseits hat er für die Festtage einen Parallelverkehr zunächst verhindert. Schon am 1. Tag brach der Fahrplan zusammen, weil etwa viermal soviel Menschen mit dem Bus in die Hessentagsstadt kommen wollten wie vorgesehen. Nach langem hin und her beim Regierungspräsidium Gießen kam es letztlich zur Halbzeit des Hessentages zu Verstärkerfahrten, die die Lokalen Nahverkehrsorganisation (LNO), hier die Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil (VLDW) genehmigte. Hier sieht man an

einem Beispiel, dass die im hessischen ÖPNV-Gesetz verankerten „eigenwirtschaftlichen Verkehre“ einer sinnvollen Organisation und Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs entgegen stehen. Der VLDW konnte fast alle seine Buslinien, welche nach Wetzlar einfahren, im Angebot verstärken und damit, bis auf wenige Ausnahmen, seine Fahrgäste im erträglichen Rahmen befördern.



Vollen Einsatz zeigte auch der neue PRO-BAHN-Landesvorsitzende Thomas Kraft beim diesjährigen Hessentag in Wetzlar. Kraft, im „richtigen Leben“ Mitarbeiter der Wetzlarer Stadtverwaltung, gab in dieser Eigenschaft am RMV-Stand gleich am Bahnhof der Hessentagsstadt den ankommenden und abfahrenden Besuchern wichtige Infos, musste sich aber auch manche Beschwerde und Kritik anhören. (Foto: wb)

Ein weiteres Problem war die parallel zur Dill-Bahnstrecke zwischen Wetzlar und Katzenfurt fahrende Regional-

buslinie 471. Diese wurde nicht verstärkt und fuhr in Tagesrandlagen nicht, mit dem Argument, die Menschen sollten doch bitte den Zug (Mittelhessen-Express) benutzen. Nicht nur, dass der Zug meistens überfüllt war, entlang des Dilltales liegen auch Orte, welche keine Bahnstation haben. Hier mutete man den Menschen einen langen Fußmarsch zu.

Auch an der Fahrgastinformation mangelte es. So hat das Land Hessen das Fahrplan-Sonderheft in seiner Seitenzahl begrenzt. So konnten nur die Linien mit Zusatzverkehren abgedruckt werden. Alle Linien im Normalbetrieb waren außen vor. Der Stadtverkehr Wetzlar selbst

wurde im Ganzen nicht abgedruckt. Fahrgäste waren dadurch irritiert.

Dass die Menschen dem ÖPNV den Vorzug gegeben hatten, sollte eigentlich begrüßt werden. Nur muss man sich bei solch einem Großereignis darauf einstellen, dass bei Bus und Bahn ein Mehrfaches an Kapazität wie im Alltagsbetrieb benötigt wird. Die Menschen aus der Region Mittelhessen wollten eben zum Hessestag in ihrer Nähe. Die veranstaltende Stadt kann nichts dafür. Die Verkehrsträger, aber auch das Land Hessen als Veranstalter, sollten aus den Pannen in Wetzlar lernen und bei künftigen Hessestagen von vorneherein ein stärkeres Angebot vorsehen. (tk)



Fortschritte macht der Umbau des Marburger Hauptbahnhofs und des Bahnhofsvorplatzes, der im vergangenen Jahr begonnen wurde und bis 2014 abgeschlossen sein soll. Der Platz vor dem Bahnhof bleibt dann nur noch Bussen vorbehalten, der Individualverkehr wird über andere Straßen umgeleitet. In den Obergeschossen des 1907 erbauten Gebäudes entstehen derzeit Büroräume und Arztpraxen. Drei Geschäfte haben bereits ihr neues Domizil in der Haupthalle bezogen, am neuen Reisezentrum wird derzeit gearbeitet. Im Außenbereich zeigt der Hausbahnsteig schon neue Formen, im Juli und August werden die Schächte für die Aufzüge gegraben. (Foto: wb)



Triebwagen der Hessischen Landesbahn passiert den Bahnhof Wallenrod im Vogelsbergkreis. (Fotos: Werner Filzinger)

Mittelhessen

Kaum noch Hoffnung für Wallenrod

Anhörung in Lauterbach / Fahrplan auseinandergenommen

Die Bürger von Wallenrod im Vogelsbergkreis wehren sich weiter gegen die Auflassung des Haltepunktes in ihrer Gemeinde. Am 5. Juni 2012 fand im Lauterbacher Rathaus eine nicht öffentliche Anhörung der Wallenröder Bürger und von Mitgliedern der Bürgerinitiative „Halt statt ALT“ statt. Gekommen waren Vertreter des Rhein-Main Verkehrsverbundes (RMV), des Regierungspräsidiums Mittelhessen, der DB-Regio, des ZOV (Zweckverband Oberhessischer Versorgungsbetriebe, die den ÖPNV im Vogelsbergkreis koordinieren) und der VGO (Verkehrsgesellschaft Oberhessen). Ebenfalls war die Stadt Lauterbach durch den Bürgermeister und den Ortsbeirat Wallenrod vertreten. Der unabhängige Fahrgastverband PRO BAHN wurde vom

Vorsitzenden des Vogelsberger Fahrgastbeirates, Werner Filzinger, repräsentiert, ebenfalls anwesend waren Mitglieder von „Pro Bahn & Bus“.

Hauptkritikpunkte von Heike Günther, der Sprecherin von „Halt statt ALT“ sind die unzumutbar lange Fahrzeit des Anruf-Linien-Taxis (55 Minuten nach Alsfeld und rund 30 Minuten nach Lauterbach für eine Strecke von nur sechs Kilometer Luftlinie) und die Unzuverlässigkeit des Betreibers. Die VGO erwiderte, dass sich anlässlich einer vor Schließung des Haltepunktes durchgeführten Befragung der Bevölkerung diese mehrheitlich für den ALT-Verkehr ausgesprochen habe.

Die Vertreter des Zweckverbandes Oberhessischer Versorgungsbetriebe ließen keinen Zweifel daran, dass sie zu

keinerlei Kompromissen gegenüber der Bürgerinitiative bereit wäre und an den einmal gefassten Beschlüssen festhalten werde.



Obwohl keine Züge mehr halten, ist der Haltepunkt Wallenrod immer noch mit einem Fahrdienstleiter besetzt.

Auf Unverständnis stießen die Äußerungen der „Pro Bahn & Bus“ Vertreter, die alternierende Halte in Wallenrod und Romrod oder sogar die Streichung des Haltepunktes Romrod ins Spiel brachten. Dieser Vorschlag wurde von allen Entscheidungsträgern kategorisch abgelehnt, auch mit der Begründung, dass man eine Gemeinde nicht gegen die andere ausspielen werde und man im Berufsverkehr die Pendler nicht zwei Stunden auf den nächsten Zug warten lassen könne.

Michael Höhn von DB-Regio hielt den Argumenten der Bürgerinitiative, dass die Kreuzungszeit in Lauterbach zu lange sei, entgegen, dass wegen der Verkehrssicherheit die Züge jeweils eine Standzeit von drei Minuten haben müssen. Der aus Fulda kommende Zug müsse drei Minuten vor dem Triebwagen aus Alsfeld eingefahren sein, damit die Fahrgäste die Gleise zu ihrem Bahnsteig gefahrlos überqueren können. Auch gebe

es fahrplantechnische Vorgaben, dass die Züge zwischen Ehringshausen und Lauterbach 27 Minuten Fahrzeit einhalten müssen, um den Stundentakt halten zu können.

Thomas Busch, der Bereichsleiter Schiene des RMV vertrat eine sehr gemäßigte Linie und erläuterte nahezu in biblischer Behutsamkeit die Zielvorgaben des Verbundes. Die Anwesenden kannten ihn bisher eher als einen kompromisslosen Verfechter einmal gefasster Beschlüsse, wie vor Jahren anlässlich der Auflassungsandrohung des Haltepunktes Bimbach. Er führte unter anderem aus, dass die Haltepunkte Wallenrod und Renzendorf die am wenigsten genutzten gewesen Stationen auf der Vogelsbergbahn seien. Heike Günther von „Halt statt ALT“ hielt ihm entgegen, dass diese Haltepunkte in der Vergangenheit erhebliche Angebotseinschränkungen zu verkraften gehabt hätten. Das sei der Grund für die geringen Ein- und Aussteigerzahlen.

Gerhard Muth-Born von der Verkehrsgesellschaft Oberhessen lud am Schluss der Sitzung die Bürger von Wallenrod zu einem Gespräch ein, bei dem insbesondere Verbesserungen im ALT-Verkehr vorgeschlagen und diskutiert werden sollen. Der Regionalverband Mittelhessen von PRO BAHN wird hierzu konstruktive Vorschläge vorlegen.

(Werner Filzinger)



Großraum Frankfurt

Weg mit der 1. Klasse in der S-Bahn?

Pro und Contra zur Abschaffung der „Premiumklasse“

In den S-Bahnen in Berlin, Hamburg, München und Nürnberg gibt es die 1. Klasse nicht (mehr), während im Rhein-Main-Verkehrsverbund, im Großraum Stuttgart sowie in der Rhein-Neckar- und der Rhein-Ruhr-Region die Premiumklasse auch weiterhin zum Angebot gehört. Allerdings ist auch hier die Zahl der 1.-Klasse-Sitzplätze in den letzten Jahren reduziert worden. Deshalb in dieser „Fahrgastzeitung“ ein Pro und Contra zur Abschaffung der 1. Klasse in der S-Bahn bzw. im S-Bahn-ähnlichen Betrieb der Hessischen Landesbahn. Ein Wegfall der 1. Klasse in RE-, SE- und RB-Zügen steht nicht zur Diskussion.

Pro von Wilfried Staub



Berlin kommt seit jeher ohne 1. Klasse aus. Die Abschaffung der 1. Klasse in München und Hamburg führte zu einer deutlichen Ausweitung des Sitz- und Stehplatzangebots für die 2. Klasse-Fahrgäste und zu einer höheren Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem Gesamtangebot. Zu nennenswerten Protesten ist es damals bei der Streichung der 1. Klasse in beiden Fällen nicht gekommen.

Nach einer nicht repräsentativen stichprobeweise durchgeführten Erhebung von PRO BAHN setzen sich die Fahrgäste der 1. Klasse der S-Bahn im RMV

wie folgt zusammen (in abfallender Reihenfolge): 1. Mitarbeiter der Bahn mit Freifahrt in der 1. Klasse, 2. Fahrgäste mit Freifahrt in der 2. Wagenklasse (Mitarbeiter von Verkehrsbetrieben, die vom Prüfpersonal in der höheren Klasse geduldet werden), 3. Fahrgäste mit 2. Klasse-Fahrscheinen, die unwissentlich in der 1. Klasse Platz genommen haben, 4. Fahrgäste mit Fern- oder Nahverkehrsfahrausweisen im Vor- oder Nachlauf, 5. Fahrgäste mit Fahrausweisen der 2. Klasse, die wegen Überfüllung in der 1. Klasse einen Stehplatz einnehmen, 6. Schwarzfahrer, 7. Fahrgäste mit RMV-Zeitkarten mit entsprechendem Dauerzuschlag und 8. Fahrgäste mit RMV-Einzelfahrausweisen mit entsprechendem Einzelzuschlag.

Die RMV-Jahreskarte der meist nachgefragten Preisstufe 4 kostet 1.180 Euro, der 1. Klassezuschlag beträgt 520 Euro, das entspricht einem Aufschlag von 44 Prozent. Die Abteile rechtfertigt diesen Aufpreis nicht im entferntesten. Die Abteile weisen keinerlei ernst zu nehmende Komfortmerkmale auf. Auch mit der Beinfreiheit sieht

es nicht viel besser aus, nutzbare Tische und Steckdosen sind leider beim ET 423 ebenfalls Fehlanzeige.

Viele RMV-Fahrgäste nutzen als Zu- oder Abbringer zur S-Bahn die lokalen Busse, die Stadtbahn und die Straßenbahn, die bekanntlich nur eine Einheitsklasse führen. Schon aus diesem Grund stellt sich für die allermeisten ÖPNV-Nutzer nicht die Frage des Kaufs einer Zuschlagkarte der 1. Klasse, die nur auf einer begrenzten Teilstrecke nutzbar ist. Die unattraktive Ausstattung der 1. Klasse bei der S-Bahn stellt somit für potenzielle Kunden keine Alternative zum Auto dar.

Dank häufigerer Bestreifung sieht es bei einem anderen Übel nicht mehr ganz so dramatisch aus wie noch vor Jahren. Aber immer noch wird das abgetrennte „1. Klasse-Séparé“ beim längeren Aufenthalt der Züge an bestimmten Endhal-

testellen von an den Bahnhöfen herumlungernenden Jugendlichen als Wärmestube und Kifferstübchen missbraucht. Beleg hierfür sind u.a. auch die auffällig vielen Brandlöcher in den Polstern dieser Abteile.

Letztendlich gebieten also die über den Tag gesehen äußerst geringe Auslastung der 1. Klasse und die streckenweise Überbelegung der 2. Klasse im Berufsverkehr ein Überdenken, ob der Luxus eines solchen Angebots bei der S-Bahn Rhein-Main auch in Anbetracht klammer Kassen der Auftraggeber heute, noch mehr aber in Zukunft, wirtschaftlich verantwortbar ist. Ein Rückbau der Zweiterklassewagen ist ohne größeren Aufwand und nahezu kostenfrei machbar, da die Gefäße bauseits bereits entsprechend vorgerüstet sind, bzw. sich die 1. Klasse in rein gar nichts von der 2. Klasse unterscheidet.

Contra von Wolfgang Brauer



Um es gleich vorwegzunehmen: Ich bin nicht Krösus, kein Bediensteter der Bahn und bekomme meine Tickets auch von keinem Großkonzern gesponsert: Ich zahle meine 1.-Klasse-Fahrkarten alle selbst. Weil ich ein guter Freund der Bahn

bin und weil mir die Bahn lieb und teuer ist!

Die Diskussion über die Abschaffung der 1. Klasse wird immer wieder geführt. Manchmal hat dieser Disput lediglich „Klassenkampfcharakter“, d. h. in Stammtischmanier oder wie in der Bildzeitung wird dann nur der Gleichmacherei das Wort geredet, es steckt oft nur vordergründiger Sozialneid hinter dieser Forderung, aber keine ernst zu nehmenden Argumente.

Wir wollen in diesem Pro und Contra aber sachlich bleiben. Warum bin ich für die 1. Klasse auch in der S-Bahn und im Nahverkehr: Die Mär, dass die 1. Klasse nicht genutzt würde, stimmt schlicht und einfach nicht. Wer will, kann sich davon zu unterschiedlichen Zeiten in den verschiedensten Zügen überzeugen, zum Beispiel in den S-Bahnen der Linie 8 und

9 in Frankfurt oder auch in den Triebwagen der S-Bahn Rhein-Neckar. Allerdings ist die Nutzung noch differenzierter als in der 2. Klasse.



Keine üppige Ausstattung in der 1. Klasse im ET 423. (Foto. W. Staub)

Auch ist die Behauptung schlicht und einfach falsch, dass durch den Wegfall der 1. Klasse-Abteile „erheblich“ mehr Platz für die 2.-Klasse-Fahrgäste wäre. Mitnichten: Es gibt nur einen geringfügigen Platzzuwachs, die betroffenen Züge werden weiterhin überfüllt sein. Aber: Wenn die 1. Klasse wegfällt, wird kein Fahrgast 2. Klasse zusätzlich fahren. Aber es werden dann viele Fahrgäste, die bisher Wert auf eine angenehme Eisenbahnfahrt gelegt haben, wieder aufs Auto umsteigen. Und wer viel Geld für eine 1.-Klasse-Fahrkarte mit dem ICE ausgibt, die ersten und die letzten 50 Kilometer (oder mehr) aber in der S-Bahn stehen darf, wird beim nächsten Mal auch wieder das Auto benutzen. Auch eine einheitlich tarifizierte Transportkette und die Vermeidung von zu großen Qualitätsbrüchen sprechen für die Beibehaltung.

Wir leben in Zeiten, in denen es immer mehr Produktvarianten gibt. Es verlässt kaum noch ein Auto die Fließbänder, das einem anderen gleicht. Da im Bahnver-

kehr die Angebotsvielfalt sogar noch zu reduzieren, erscheint mir kontraproduktiv. Es ist unser Ziel als PRO BAHN, möglichst viele zusätzliche Fahrgäste in Busse und Bahnen zu locken. Und wenn heute (noch) viele Menschen die S-Klasse der 1. Klasse vorziehen, kann dies doch für uns kein Argument für die Abschaffung sein. Mit diesem Totschlagargument, ein bestimmtes Angebot werde nicht genutzt und müsse deshalb abgeschafft werden, wurden früher auch schon viele Nebenstrecken abgebaut und Tagesrandverbindungen gestrichen. Die Lösung heißt heute: Wie mache ich Bahnangebote attraktiv, damit sie genutzt werden! Die Frage ist doch, warum fahren offenbar noch zu wenige Menschen in der 1. Klasse? Weil für viele die Nutzung der Bahn im Kopf gar keine Alternative ist oder weil sie für ihr Geld in der 1. Klasse keine angemessene Leistung bekommen. Ziel muss es deshalb sein, die 1. Klasse auch in der S-Bahn attraktiver zu machen.

Wie das geht, macht beispielsweise die S-Bahn Zürich vor, wo der Anteil der 1. Klasse-Plätze sehr viel größer als bei uns ist – weil sie eben genutzt wird. Außerdem bringt ein 1. Klasse-Fahrgast überproportional mehr Fahrgeldeinnahmen. Es sei jedem, der preisgünstig mit der Bahn fahren möchte, gegönnt, auch für wenig Geld unterwegs zu sein. Aber viele Verbraucher geben hemmungslos viel für automobiler Mobilität aus. Am fehlenden Geld allein kann es also nicht liegen, dass die 1. Klasse zu wenig genutzt wird. Die Bahn ist aber nicht nur ein Verkehrsmittel für die Geizigen (oder früher eine Restveranstaltung für die vier „As“). Die Bahn ist ein Verkehrsmittel für alle! Deshalb brauchen wir noch mehr differenzierte (und gute) Angebote. Dazu gehört auch die 1. Klasse in der S-Bahn.

Großraum Frankfurt

Am Schalthebel der Macht etwas bewegen

Der neue Frankfurter Verkehrsdezernent ist ein Jahr im Amt

Fast ein Jahr ist Stefan Majer als Stadtrat und Verkehrsdezernent der Stadt Frankfurt im Amt. Der vierundfünfzigjährige Tübinger ist von Hause aus evangelischer Theologe, sitzt für die Grünen im Stadtparlament und gilt als Realo und „Macher“. Den Sektor Verkehr hat er zu seinem Topthema erklärt und er glänzt hierin mit fundiertem Fachwissen. Der Job macht ihm, wie er selbst sagt, großen Spaß, und das nicht nur deshalb, weil er am Schalthebel der Macht etwas bewegen kann. Ein Satz, den Majer nach seiner Aussage nicht kennt, lautet: „Hierfür bin ich nicht zuständig.“ Als Amtsträger hat er nun das Allgemeinwohl im Auge zu behalten und muss sich im Gegensatz zu früher den einen oder anderen Seitenhieb auf die Etablierten verkneifen.

Ein Jahr im Amt waren Anlass für die Industrie und Handelskammer Rhein-

Main und die Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft, den neuen Frankfurter Verkehrsdezernenten am 18. Juni 2012 zu einer Podiumsdiskussion mit Knut Ringat (Geschäftsführer des Rhein-Main-Verkehrsverbundes) in die Börse Frankfurt einzuladen. Ringat spielte dem designierten Aufsichtsratsvorsitzenden des RMV und Nachfolger von Oberbürgermeisterin Petra Roth im Lauf des Gesprächs die Bälle zu. Lebhaft wurde die Diskussion erst zum Schluss nach Einschaltung der Gäste.

Kein Nulltarif im RMV

Einen Nulltarif im ÖPNV, wie es der Grüne Oberbürgermeister von Tübingen vorhat, wird es unter Majer nicht geben. Die Stadt Frankfurt bezuschusst den Nah-



Podiumsdiskussion: In der Frankfurter Börse trafen sich der Frankfurter Verkehrsdezernent Stefan Majer (rechts) und RMV-Geschäftsführer Knut Ringat. (Foto: W. Staub)

verkehr heute schon mit 84 Millionen Euro pro Jahr. Unkalkulierbar hohe weitere Ausgaben wären dem Steuerzahler nicht vermittelbar.

Die Rhein-Main-Region ist der Schnittpunkt aller Verkehre in Europa. Berlin, aber auch Wiesbaden haben Investitionen in die Zukunft der Schiene des Drehkreuzes Frankfurt in der Vergangenheit sträflich vernachlässigt. Hier wird Majer mit all seiner Macht gegensteuern und hat diesbezüglich bereits Erfolg versprechende Gespräche mit Bundesverkehrsminister Ramsauer geführt. Ein Kollaps auf der Schiene darf im Raum Frankfurt im Interesse zukünftiger Entwicklungen nicht eintreten, bekräftigte der neue Frankfurter Verkehrsdezernent. Ein nicht leistungsfähiges Schienennetz führt zwangsläufig zu mehr Individualverkehr mit der Notwendigkeit des Ausbaus von Straßen, was er dringlich vermeiden möchte.



*Der Frankfurter Verkehrsdezernent
Stefan Majer*

Für den Ballungsraum und gegen das „Flache Land“

In diesem Zusammenhang ist Majer auch die bisherige Praxis der Mittelzuweisungen innerhalb Hessens ein Dorn im Auge. Es könne nicht angehen, dass in bestimmten Gegenden, Majer nannte explizit Nordhessen und den Vogelsbergkreis, „heiße Luft“ durch die Gegend gefahren werde, während die Fahrgäste in Frankfurt mitunter über 15 Minuten in überfüllten Zügen stehen müssen oder gar an bestimmten Haltestellen nicht mitgenommen werden können.

Der Frankfurter Hauptbahnhof zählt 360.000 Ein- und Aussteiger pro Tag, an Messetagen sogar über 400.000. Zur Optimierung der Betriebsabläufe zwischen dem Hauptbahnhof und dem Gleisdreieck Stadion/Zeppelinheim ist nach Meinung von Majer der Bau einer dritten Niederräder Brücke unerlässlich. Jede Ausbaumaßnahme sei mit Vor- und zwangsläufig auch mit Nachteilen verbunden. Die berechtigten Interessen und Sorgen, in diesem Fall die der Niederräder Bürger müssten und sollten in fairer Weise berücksichtigt werden. Majer wünscht sich bei der Offenlegung und Vorstellung solcher Projekte mehr als bisher auch eine Art Schützenhilfe von engagierten Befürwortern und Verbänden gegen die oft in unkultivierter Weise auftretende Überzahl der Nörgler und Besserwisser (siehe hierzu auch den Artikel auf der übernächsten Seite).

Viele Projekte liegen auf Eis

In die bisherige Amtszeit von Majer fallen die Eröffnung der Straßenbahnlinie 18 mit jetzt schon 18.000 Fahrgästen pro

Tag und Vorbereitung der Beschlüsse über die Verlängerung der Straßenbahn 17 nach Neu-Isenburg sowie die Verschwenkung der Flughafen S-Bahn über Gateway Gardens. Seiner Hartnäckigkeit ist es zu verdanken, dass die „Durchmesserstadtbahn“ U5 nun doch in beide Richtungen (ins Europaviertel auf dem Gelände des ehemaligen Hauptgüterbahnhofs bzw. bis zum S-Bahnhof „Frankfurter Berg“) verlängert wird. Mit der Realisierung dieser drei Projekte ist der finanzielle Rahmen der Stadt Frankfurt bis ins Jahr 2020 dann allerdings voll ausgeschöpft. Ungelöst ist die nicht länger aufschiebbare Frage der Trassierung und Finanzierung einer Schienenanbindung des Terminals 3 des Flughafens, das ausschließlich dem Quell-Ziel-Flugverkehr dienen soll und somit erheblichen Zubringerverkehr auf Schiene und Straße nach sich ziehen wird. Eine Beteiligung

von FRAPORT an den Investitionskosten lehnt der Flughafen mit der Begründung, dass dies nach Rechtslage ausschließlich Sache der Öffentlichen Hand sei, kategorisch ab.

Die Einführung einer City-Maut steht für Majer aufgrund der besonderen Situation Frankfurts zur Finanzierung des ÖPNV nicht zur Debatte. Der Topf der gekippten Stellplatzabgabe ist mit dem Bau der Stadtbahn zum Riedberg und dem der Linie 18 nahezu aufgebraucht. Weitere Projekte können also nur noch dann angegangen werden, wenn für das auslaufende Modell des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes ein adäquates Nachfolgeabkommen in etwa gleichem finanziellem Rahmen gefunden wird. „Sonst gehen nicht nur in Frankfurt beim ÖPNV bald die Lichter aus,“ so der Verkehrsdezernent. (*Wilfried Staub*)



Der Hartnäckigkeit von Frankfurts Verkehrsdezernent Stefan Majer ist es zu verdanken, dass die U-Bahn-Linie 5 bis ins neue Europaviertel auf dem ehemaligen Hauptgüterbahnhofs-gelände verlängert wird. (Foto: Sebastian Kasten)



Auf dieser Busspur am Frankfurter S-Bahnhof „Stresemannallee“ (im Bild hinten) sollen Schienen verlegt werden. (Fotos: Klaus Gietinger)

Großraum Frankfurt

Ortsbeirat will Straßenbahnbau verhindern

Tramausbau in der Stresemannallee trotz unsachlicher Kritik

Im Frankfurter Stadtteil Sachsenhausen soll eine neue Straßenbahnstrecke gebaut werden. Die „Straßenbahn in der Stresemannallee“ ist ein wichtiger Lückenschluss im Frankfurter Straßenbahn-Netz und ist für die Linie 17 geplant. Das Projekt ist sinnvoll, hat einen guten volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Faktor und wird von der schwarz-grünen Mehrheit im Frankfurter Römer und vom Regierungspräsidium in Darmstadt befürwortet. Fast alle wollen die Strab, aber direkt vor Ort regt sich irrationaler Widerstand gegen das Projekt. Dazu Klaus Gietinger:

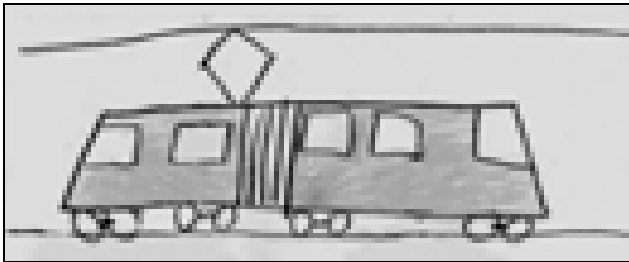
Das Wutbürgertum ist inzwischen weit verbreitet in Deutschland, oft zu Recht, denn Milliardenräuber wie Stuttgart 21 und der menschenfeindliche Flughafen ausbau in Frankfurt mit der vierten Landebahn bringen so manchen, der sich das vor Kurzem noch nicht hätte vorstellen können, auf die Barrikaden.

Doch ab und an wird aus dem Wutbürger der wütende Kleinbürger, der nur

die eigenen oft egoistischen Interessen kennt und diese, geschickt verpackt, als Interessen aller lautstark vorbringt. So der Fall beim geplanten Lückenschluss der Linie 17 zwischen Paul-Ehrlich-Straße und Mörfelder Landstraße.

Im Ortsbeirat 5, wie im Frankfurter Verkehrsausschuss, schrien sich emotional aufgeladene Anwohner zum Teil die Seele aus dem Leib und brachten,

unterstützt von einer merkwürdigen Koalition aus SPD, FDP und Freien Wählern, folgendes dagegen vor: Die Tramstrecke sei unnötig, gefährde Kinder, unzählige Bäume, sowie die Straßenbahn-Linie 14, zerstöre einen Abenteuerspielplatz und könne schlicht als zu teures Projekt eingespargt werden.



Auch Zeichner Nick Gietinger (11 Jahre) ist für die Stresemannstrecke.

All das ist falsch! Die Strecke ist Teil der geplanten Frankfurter Ringlinie, die von Neu-Isenburg bis Fechenheim führen soll. Die neue Trasse in Sachsenhausen verkürzt außerdem den Weg zum Hauptbahnhof und in die Innenstadt für die Anwohner wie die Pendler aus Neu-Isenburg. Eine Umsteigehaltestelle unter der S-Bahnstation Stresemannallee bringt zahlreiche zusätzliche Fahrgäste. Die neue Strecke verbessert also den Modal Split zugunsten des ÖPNV, zieht somit Menschen vom Kfz-Verkehr ab, erhöht damit die Sicherheit und Lebensqualität der Bürger, hat einen Kosten-Nutzen-Faktor (je nach Ausbauvariante) von 1,3 bis 1,6, bringt also deutlich mehr Nutzen als Kosten, und sie gefährdet weder Kinder noch Bäume.

Dass hier zum Bau der Strecke Alleebäume fallen müssten, ist ein Ammenmärchen, welches die Ausbaugesegner immer wieder verbreiten. Ebenso, dass ein Abenteuerspielplatz gefährdet sei. Der muss zwar in der Breite geringfügig

Flächen abgeben, erhält aber in der Länge mehr Fläche denn je, ja sogar Bestandsschutz. Er steht nämlich auf einem Areal, das ursprünglich für eine mehrspurige Straße vorgesehen war, die damit nicht mehr zu bauen ist. Das Grün wird also auch noch geschützt. Auch die Einigung mit den Betreibern des Spielplatzes unterschlagen die eilfertigen Kritiker gern.

Außerdem wird der Schienenkörper überall von den Häusern abgerückt, sodass keine für die Bebauung schädlichen Erschütterungen zu erwarten sind. Der Autor hat 13 Jahre direkt an einer Straßenbahnhaltestelle gewohnt und war sehr froh, diese zu haben. Auch hat er sich nicht an dem vermeintlichen Lärm gestört. Der Lärm von Lkw bzw. dem des anfahrenen Pkw-Verkehr war wesentlich höher, wie eigene Schallmessungen ergaben.



An der Ecke Stresemannallee/Oskar-Sommer-Straße sollen sich Autos und Straßenbahn die Fahrbahn teilen.

Im Verkehrsausschuss betonten außerdem Verkehrsdezernent Stefan Majer (Die Grünen) und der Vorsitzende des Frankfurter Verkehrsausschusses, Helmut

Heuser (CDU), dass die Linie 14 weiter fahren wird. Pro-Bahn-Mitglied Markus Schmidt brachte sogar als Variante eine zukünftige Verlegung der Linie 15 aus der Gartenstraße in die dann entstehende Südstrecke ins Gespräch. Hier ergäbe sich eine bessere Querverbindung von Ober- und Niederrad.



Unterirdisch: die Kritik an der Straßenbahn in der Stresemannallee

Auch die Kosten sind vergleichsweise niedrig. 16 Millionen Euro sind relativ wenig im Vergleich zu weitaus umstrittenen Projekten, wie der Nordmainische S-Bahn, der S-Bahn zum Gateway Gardens oder die A 661/Riederwald mit hohen dreistelligen Millionenbeträgen.

Großraum Frankfurt

Ehrlichkeit wird bestraft

Tarif-Kuriosa Frankfurt Unterliederbach – Main-Taunus-Zentrum

Über die für Otto-Normalverbraucher undurchsichtige und für den gesunden Menschenverstand nicht nachvollziehbare Tarifgestaltung des RMV hat die Fahrgastzeitung schon öfters berichtet. Ein bereits früher einmal angeschnittenes

Ein solch preiswertes Schienenprojekt zu streichen wäre unverantwortlich.

Auch der Frankfurter PRO-BAHN-Vorsitzende Thomas Schwemmer und Mathias Biemann vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) verteidigten diesen Lückenschluss nachdrücklich im Verkehrsausschuss. Die verschiedenen Einstellungsanträge der Ratsopposition im Verkehrsausschuss wurden glücklicherweise mit der Mehrheit von CDU und Grünen zurückgewiesen. Die Planungen laufen also weiter.

In diesem Zusammenhang sei Kritik an den Baukritikern aus den Frankfurter Parteien SPD, FDP und Freie Wähler erlaubt. Unbezahlbare Alternativen, wie eine U-Bahn zur Sachsenhäuser-Warte mit einem Kosten-Nutzen-Faktor unter 1 oder schlicht falsche Angaben zur Linieneinführung und Belastung der Haltestelle Stresemannallee/Gartenstraße werden ins Feld geführt und lassen an schlichten Kfz-Lobbyismus denken.

Außerdem: Die Planungen zur Ringstraßenbahn bedürfen dringend einer Beschleunigung, beim Teilstück „Stresemannallee“ darf es nicht bleiben!

(Klaus Gietinger)

Beispiel ist der Preis für die kreisübergreifende Fahrt von Bad Soden (Taunus) nach Schmitten (Taunus). Löst der Fahrgast einen durchgängigen Fahrschein bei Antritt der Fahrt, so zahlt er dafür 7,30 Euro.



Bus 253 an der Haltestelle „Hans-Böckler-Straße“ in Frankfurt-Unterbiederbach in Sichtweite des MTZ, das unmittelbar hinter der Schallschutzwand der A66 gelegen ist.

Splittet man die Fahrt und erwirbt zunächst einen Fahrschein bis Königstein (Taunus), wo man sowieso umsteigen muss, und dann einen weiteren bis zum Ziel, dann kostet es 2,10 Euro plus 2,50 Euro. Man spart somit völlig legal 2,70 Euro. Nebenbei gemerkt, zum auf Schmittener Gebiet liegenden Großen Feldberg kostet es von Bad Soden bei etwa gleicher Fahrzeit zusammen nur 2,50 Euro.

Spannend wird es, wenn Inhaber einer Zeitkarte für das Tarifgebiet 50 (Frankfurt) vom Höchster Bahnhof mit dem Bus 253 ins benachbarte Main-Taunus-Zentrum (MTZ) fahren wollen. Der Anschlussfahrschein kostet beim Kauf vor Antritt der Fahrt 2,40 Euro. Würde der Fahrgast an der Grenzhaltestelle „Hans-Böckler-Straße“ aussteigen und sofort wieder vorne in den Bus einsteigen, dann fallen für die grenzüberschreitende Kurz-

strecke K2 nur 1,60 Euro an. Für eine im MTZ auf 400-Euro-Basis oder für fünf Euro pro Stunde beschäftigte Verkäuferin sind Mehrkosten von 80 Cent pro Fahrt schließlich viel Geld. Für 10 Cent mehr könnte man sogar die komplette Tarifwabe 6637 (alle Haltestellen in Bad Soden, Liederbach und Sulzbach) bereisen, für die die Anschlusskarte ebenfalls 2,40 Euro kostet.

Diese Praxis lässt der RMV allerdings mit der Begründung nicht zu, dass sich der Fahrgast entsprechend den Allgemeinen Beförderungsbedingungen die Fahrkarte vor Fahrtantritt für die gesamte zurückzulegende Fahrtstrecke zu besorgen hat. Es ist nach Auskunft des RMV somit unzulässig, während einer Busfahrt eine weitere Fahrkarte ab Tarifgrenze für die Fortsetzung der Fahrt zu erwerben. Da es hierüber immer wieder zu Streit der Fahrgäste mit den Busfahrern kommt, halten die Fahrer ein grünes Infoblatt bereit, das zum Inhalt hat, dass in diesem Fall ausschließlich der Erwerb einer teuren Anschlusskarte für eine Fahrt ins MTZ die einzig legale Variante ist. Mit dieser Information kann ein Fahrgast, der der deutschen Sprache nicht mächtig ist, kaum etwas anfangen. Folge ist, dass ein Teil der Fahrgäste die Reststrecke, in der Hoffnung, nicht kontrolliert zu werden, ohne gültigen Fahrausweis zurücklegt und dem RMV dadurch nicht unerhebliche Fahrgeldeinnahmen verloren gehen.

Widerspruch einlegen bei Erhöhtem Beförderungsentgelt

Sinnigerweise stellt sich in der Gegenrichtung beim Kauf eines K2-Fahrscheins, der sogar noch zwei Haltestellen über die „Hans-Böckler-Straße“ hinaus bis zur Haltestelle „Euckenstraße“ gilt,

die Fragestellung der nicht zulässigen Anschlussfahrt nicht. Schließlich erkennt sogar die DB zwei getrennte Fahrscheine für eine Fahrt an, die zusammen billiger sein können, als eine durchgängige Fahrkarte. Bedingung ist allerdings, dass der Fernzug an dem betreffenden Bahnhof einen planmäßigen Halt einlegt.

Betroffene, die aufgrund des Geschilderten ein „Erhöhtes Beförderungsentgelt“ zahlen durften, werden gebeten, sich mit dem Regionalverband Frankfurt von PRO BAHN in Verbindung zu setzen. Wir sind uns sicher, dass die Auslegung der Beförderungsbestimmungen des RMV in diesem konkreten Fall vor der Schlichtungsstelle Nahverkehr in Hessen keinen Bestand haben wird. Rechtlich endet mit Verlassen des Busses

der eine und mit dem erneuten Betreten wird ein zweiter Beförderungsvertrag abgeschlossen. *(Wilfried Staub)*

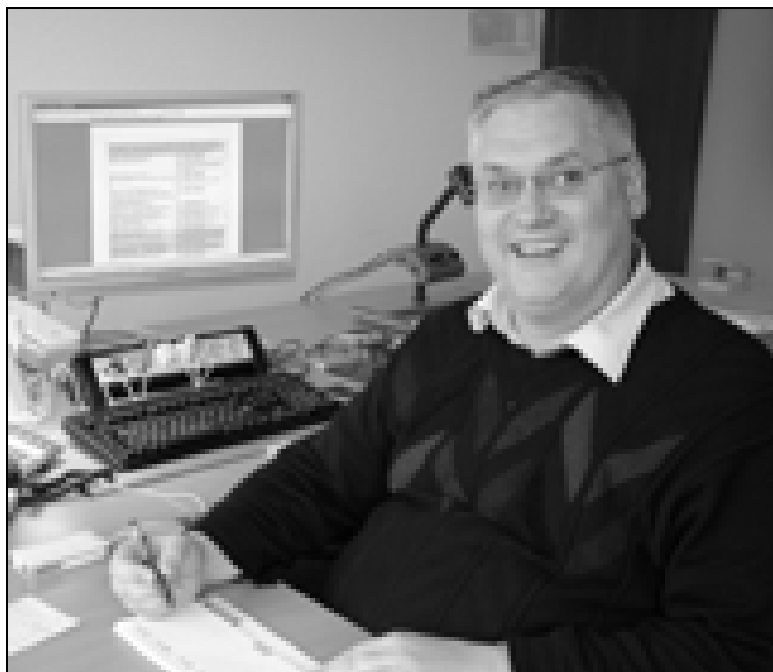


*Bus 253 an der Haltestelle „Hans-Böckler-Straße“ in Frankfurt-Untertliederbach
(Fotos: Wilfried Staub)*

Neu: Behindertenbeauftragter bei PRO BAHN Hessen

Um die Belange von mobilitätseingeschränkten Reisenden und das Thema Barrierefreiheit intensiver zu bearbeiten und stärker in den Fokus der Öffentlichkeit zu stellen, hat der neue Landesvorstand von PRO BAHN Hessen e.V. die Stelle eines Behindertenbeauftragten neu geschaffen.

Es ist Michael Alfter,
Julius-Brecht-Straße 1,
65824 Schwalbach am Taunus,
Telefon: 0174/2087156,
E-Mail: michael.alfter@arcor.de.
Der Behindertenbeauftragte ist Ansprechpartner für die lokalen Nahverkehrs-Organisationen, die Deutsche Bahn AG sowie die Städte und Gemeinden, in erster Linie aber für die mobilitätseingeschränkten Reisenden in Hessen. Der Behindertenbeauftragte ist ehrenamtlich tätig und steht für Auskünfte gerne allen Ratsuchenden telefonisch in den frühen Abendstunden zur Verfügung. *(com)*



Michael Alfter

Großraum Frankfurt

Die Rückkehr der Dinosaurier

Fahrzeuge aus den 80er Jahren wieder im Einsatz auf der Dreieichbahn

Neun Triebwagen der BR 628/629 wurden für 800.000 Euro in Kassel einer Generalüberholung unterzogen und lösen auf der Dreieichbahn (Dieburg – Ober-Roden – Buchschlag) sukzessive die stör anfälligen und beim Heimat-BW Darmstadt ungeliebten GTW 2/6 ab. Die Finanzierung des Re-Designs erfolgt lt. DB Regio Hessen durch Bonuszahlungen für erbrachte Qualität, die im Verkehrsvertrag mit dem Rhein-Main Verkehrsverbund (RMV) vereinbart wurden. Der Verkehr auf dieser Nebenbahn (RMV RB 61) wurde bisher noch nicht europaweit ausgeschrieben. Die Strecke soll 2015 bei der Neuausschreibung der Odenwaldbahn in dieses Bündel integriert werden.



Äußerlich unverändert erstrahlt das Innere der Wagen in einem freundlichen und einladenden Ambiente. Wie immer gibt es bei Änderungen des Fahrzeugtyps Befürworter, die den Fahrkomfort der betagten Baureihe loben und Gegner, die die fehlende Barrierefreiheit und Nichtklimatisierung heftig beklagen. >



Äußerlich unveränderter 628er in Dreieich-Buchschlag. (Fotos: W. Staub)

Keine Änderung gegenüber vorher hat sich in Sachen Pünktlichkeit ergeben. Wie sollte es auch anders sein bei der eingleisigen Strecke und den Zwangspunkten der drei Anschlussbahnhöfe mit viel zu gering bemessenen Umsteigezeiten. Eine Verbesserung könnten bei

einer Neubeschaffung nur spurtstärkere Fahrzeuge, eine Elektrifizierung der Strecke bis Ober-Roden und eine partielle Erhöhung der Streckengeschwindigkeit bringen.

(Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt

Verkehrsgeschichte erleben

Veranstaltungstipp: Route der Industriekultur Rhein-Main

Die Jubiläumsveranstaltung der Route der Industriekultur Rhein-Main (RIK), die vom 7. bis 12 August 2012 stattfindet, steht im 10. Jahr unter dem Motto „Unterwegs in die Zukunft“. Aber es werden auch viele Beispiele der Mobilität aus der Vergangenheit der Verkehrsgeschichte Frankfurts und der Region aufgezeigt.



Tag der Frankfurter Verkehrsgeschichte (Fotos: Bollmann)

Für die Abschlussveranstaltung am letzten Tag haben sich alle südhessischen Eisenbahnvereine zusammengetan und bieten im Rahmen des zeitgleich stattfindenden „10. Tages der Frankfurter Verkehrsgeschichte“ ein einmaliges und einzigartiges Programm an.



Gleich drei Dampfzüge, ein mit einer Elektrolok der Baureihe 41 und ein mit zwei Dieselloks bespannter Museumszug und ein betagter Schienenbus sowie vier Oldtimerstraßenbahnen, zwei Oldtimerbusse, zwei moderne Anhängerbusse (auf Versuchsfahrt durch Frankfurt) und mehrere Dampf- und Dieseltraktionen auf 600mm-Feldbahngleisen werden am Sonntag, dem 12. August, in und um Frankfurt unterwegs sein.

Treffpunkt der Sonderzüge ist der Bahnhof Höchst, wo etwa um 10, 13 und 16 Uhr gleich vier Nostalgiezüge aus Darmstadt, Hanau und Wiesbaden etwa zeitgleich ein- und nach kurzem Aufenthalt wieder ausfahren. Ziel der Züge ist Bad Nauheim (Bäderrundfahrt), der Haltepunkt Eiserner Steg (ehemals Bahnhof Fahrtor) mit Übergang zum Schiff oder weiterem Dampfzug, Rüsselsheim (Aktionen rund um das Auto) und der Flughafen Frankfurt mit Weiterfahrt in Bussen der FRAPORT über das Vorfeld. Abends geht es dann wieder zurück zu den Startbahnhöfen. Auf den Gleisen der Hafenbahn pendelt ein weiterer Dampfzug zum Betriebsgelände der Historischen Eisenbahn und von dort ein Wendezug zum Stellwerk IV (Museums-Hebelstellwerk der Hafenbahn).



Verkehrsmuseum Frankfurt-Schwanheim

Am „Sternpunkt Bahnhof Höchst“ werden zukünftige Formen der Mobilität demonstriert. In einem Show-Truck wird das Thema Elektromobilität anschaulich dargestellt. Auf elektrisch angetriebenen Transporträdern kann man Testfahrten durch den Stadtteil unternehmen. Von Höchst verkehren zudem Pendelbusse in kurzem Taktabstand zum Eisernen Steg, dem Feldbahnmuseum auf dem

Rebstockgelände und dem Verkehrsmuseum in Schwanheim.

Bereits unter der Woche lohnt sich der Besuch folgender Veranstaltungen (kleiner Auszug):

- Führung durch das Europaviertel auf den Flächen des ehemaligen Hauptgüterbahnhofes und des Rangierfeldes.
- Der Darmstädter Hauptbahnhof – ein Denkmal im Wandel.
- Das Druckwasserwerk – dampfbetriebenes Herz des Westhafens und Mobilität der Güter anno dazumal.
- Einblick in die Instandhaltung von Elektro-Triebwagen der S-Bahn Rhein-Main.
- Führung durch die Eisenbahngeschichte Frankfurts unter dem Motto: „Von Bismarck zum Galgenfeld“.
- Reisen, Leben und Arbeiten in und um den Frankfurter Hauptbahnhof.
- Einblick in die Instandhaltung von Elektro-Triebwagen der S-Bahn Rhein-Main.
- Eine moderne Mobilitätsdrehscheibe - der neue Aschaffener Hauptbahnhof
- Baustellenbegehung KulturBahnhof Bad Homburg.
- Tag der offenen Tür bei den Eisenbahnfreunden Wetterau und im Lokschuppen.
- HEAG mobilo – Führung über den Betriebshof Böllenfalltor.
- Mobilität in Offenbach: Tradition, Historie und Zukunft.

Über 200 Veranstaltungen sind in der 130-seitigen Broschüre der „Kultur-Region FrankfurtRheinMain“ aufgelistet, die auch online abrufbar ist. Weitere Details finden sich auf den Webseiten der beteiligten Vereine und der diversen Veranstalter. Zu vielen Programmpunkten ist allerdings vorherige Anmeldung zwingend erforderlich. *(Wilfried Staub)*



Zwischen den Haltestellen Carl-Ulrich- und Friedrich-Ebert-Straße ist das stadteinwärts führende Gleis der Darmstädter Straßenbahn bereits erneuert worden. Gut sichtbar ist die besondere Bauweise, bei der die Schienen auf zwei Längsträgern ruhen, eine Lärmdämmung eingebaut und als Abschluss ein Rasenkörper angelegt worden ist. (Foto: hk)

Starkenburg

Neues Rasengleis in Eberstadt

Darmstädter Straßenbahn wird noch umweltfreundlicher

Nachdem bereits im vergangenen Jahr ein erstes Teilstück am nördlichen Eberstädter Ortsrand auf Rasengleis umgestellt wurde und viel Zuspruch bei der Bevölkerung erhielt, wird noch weit bis den Herbst hinein ein Großteil der daran anschließenden Strecke Richtung Süden umgebaut.

Neben der ohnehin fälligen Gleiserneuerung wird auch der komplette Untergrund saniert, da es hier immer wieder Probleme mit der Ableitung u. a. von Regenwasser gab. Der bisherige geschotterte Oberbau wird nun durch eine Rasendecke ersetzt, was den Alleincharakter der Heidelberger Landstraße im Be-

reich der Villenkolonie verstärkt. Generell sind Rasengleise allerdings keine pflegeleichten Konstruktionen; ein Bahndamm möchte ohne Wasser auskommen, für den Rasen wiederum ist Wasser lebensnotwendig. Um diesem Widerspruch besser begegnen zu können, kommt für den Umbau auch ein besonderes und relativ neues Bauverfahren zum Einsatz. Statt wie üblich Schwellen in Schotter zu verlegen, ruht das Gleisbett auf Betonglängsträgern, die vor Ort gegossen werden. Darauf aufbauend wird dann eine Rasendecke, hier in Form von Fertigrasen, aufgebracht.

Während der Bauzeit läuft der Bahnbetrieb eingleisig weiter, was bei zehn Straßenbahnen je Stunde und Richtung nicht ganz ohne kleinere Verspätungen geht. Um diese Zwangspunkte im Netz zu minimieren, wurden mehrere Bauweichen eingesetzt, die nach Abschluss der Arbeiten wieder entfernt werden.

Nach Fertigstellung wird sich dann ein „grünes Band“ nach Eberstadt hineinziehen. Ein besseres Argument für ökologische und optische Vorteile einer Straßenbahn gegenüber einem Bus wird es kaum geben. (hk)

Starkenburg

Ein Verein lebt vom Mitmachen

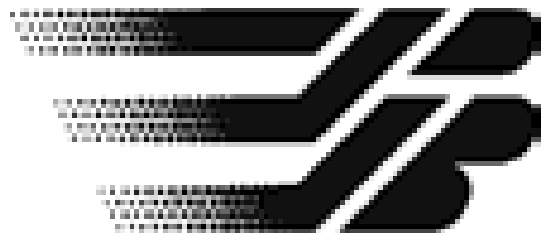
PRO BAHN Starkenburg sucht Aktive

Mitglieder im Regionalverband Starkenburg haben bereits mitbekommen, dass sich die Aktivitäten des Vereins trotz dringender Themen reduziert haben. Die Ursache hierfür ist recht einfach: Über die letzten Jahre ist die Zahl derjenigen, die sich aktiv in die Vereinsarbeit einbringen, rapide gesunken. War es vor einigen Jahren noch problemlos möglich, einen Stand auf einer Veranstaltung wie z. B. den Kranichsteiner Bahnwelttagen oder der Umweltbörse der Stadt Darmstadt zu besetzen, so scheidert dies inzwischen in vielen Fällen daran, dass kein Personal vorhanden ist, bzw. die wenigen noch verbliebenen Aktiven in andere Tätigkeiten eingebunden sind.

PRO BAHN
Regionalverband Starkenburg e.V.
Gemeinnütziger Fahrgastverband

Vielleicht haben Sie auch schon mitbekommen, dass der langjährige Vereinsvorsitzende Dr. Gottlob Gienger nicht mehr für das Vorstandsamt kandidiert hat. Als Ergebnis der letzten Jahreshauptversammlung ist daher der Posten

des Vorsitzenden unbesetzt geblieben, da sich niemand bereit erklärt hat, dafür zur Verfügung zu stehen. Die bisherigen anderen Vorstandsmitglieder wurden alle in ihren Positionen bestätigt.



Die Situation ohne Vereinsvorsitzenden ist unbefriedigend. Sie ist zwar nicht problematisch, weil der restliche Vorstand die Vereinsgeschäfte führen kann, aber es ist keine Dauerlösung. An dieser Stelle sei daher darauf verwiesen, dass ein unbesetzter Vorstandsposten kein Problem der anderen Vorstandsmitglieder und der wenigen Aktiven ist („ihr müsst da jetzt was machen“), sondern es ist ein Problem des gesamten Vereins und aller Vereinsmitglieder - also auch Ihres! Der Restvorstand kann daher nur an alle Vereinsmitglieder appellieren, sich für den Posten des Vorsitzenden zu bewerben.

Wer Angst hat, dass damit übermäßige Arbeit verbunden sein könnte, der kann beruhigt werden. Das Amt des Vereinsvorsitzenden ist zunächst einmal eine rein formale Angelegenheit, die nach Vereinsrecht und Satzung erledigt werden muss. Inwieweit das Amt über den „Formalkram“ hinaus danach mit Leben gefüllt wird, darf jeder für sich selbst entscheiden.



Infostand von PRO BAHN Starkenburg in Darmstadt-Kranichstein (Foto: Volker Gelmroth)

Niemand kann die ehrenamtliche Arbeit, die Dr. Gienger geleistet hat und die er auch weiterhin – nur eben nicht als Vorsitzender – leistet, komplett stemmen. Ein Verein lebt von der Summe aller Tätigkeiten und wenn es nur die einmalige Organisation und Betreuung eines Standes ist. Findet sich aber niemand, so bleibt eine Veranstaltung eben „unversorgt“, denn auf Biegen und Brechen können die wenigen derzeit Aktiven auf Dauer nicht noch mehr Zeit investieren. Aus diesem Grund ist auch der bislang per Rundmail versandte Terminkalender eingestellt worden; keiner der derzeit Aktiven hat zusätzliche Zeit übrig, um diese Tätigkeit zu übernehmen.

Möglicherweise vermissen Sie in letzter Zeit auch eine ausführliche Berichterstattung lokaler Themen in der Fahrgastzeitung. Die Ursache ist die gleiche: wo kein Autor, da kein Artikel. Wenn Sie etwas berichten möchten, schreiben Sie

es! Lokal- und Endredaktion helfen dann gerne bei der Umsetzung in einen abdruckbaren Artikel, aber die Impulse müssen von allen Vereinsmitgliedern kommen.

Ebenso frustrierend ist die dünne Besetzung der Arbeitstreffen, die regelmäßig einmal im Monat (siehe Terminkalender) stattfinden. Da die Zahl der Teilnehmer zeitweilig auf zwei oder drei gesunken ist, stellt sich die Frage, ob diese Treffen überhaupt noch auf Interesse stoßen. Der Vorstand wird die Entwicklung weiter beobachten und ggf. über eine Einstellung entscheiden.

Zurück zur vakanten Position des Vorsitzenden: Sobald sich ein Kandidat gefunden hat, werden wir eine außerordentliche Mitgliederversammlung einberufen und eine Nachwahl durchführen. Wir bitten also nochmals um geeignete Vorschläge und Ihre Mithilfe bei der Vereinsarbeit. (hk)

Rhein-Neckar

Altstadt-Straßenbahn auf der Kippe

In Heidelberg formiert sich Widerstand gegen eine geplante Strecke

Nicht nur in Frankfurt (siehe Seite 20), sondern auch in Heidelberg proben „Wutbürger“ den Aufstand gegen eine neue Straßenbahnstrecke. Teilweise schrien sich die Kontrahenten nur noch an, bei der dreistündigen erneuten Behandlung des strittigen Themas im Stadtparlament sprachen Gemeindevertreter von „Heidelberger-Chaos-Tagen“. Außerdem gründete sich eine Bürgerinitiative gegen die neue Strecke in die Altstadt. Sie hat inzwischen über 200 Mitglieder, darunter auch über die Stadtgrenzen hinaus bekannte Persönlichkeiten wie dem emeritierten Politikprofessor Klaus von Beyme. Die Fronten sind verhärtet.

Worum geht es genau? Die Heidelberger Altstadt, im engen Neckartal gelegen, wurde bereits ab 1902 durch eine elektrische Straßenbahn erschlossen, die durch die Hauptstraße der Stadt fuhr. In

der Nachkriegszeit musste sich die Bahn diesen Weg durch die längste Einkaufsstraße der Stadt mehr und mehr mit dem Individualverkehr teilen. Und da wie in anderen Städten in den 70er Jahren auch in Heidelberg eine Fußgängerzone eingerichtet werden musste, wurden die Straßenbahnschienen 1976 kurzerhand aus der Heidelberger Hauptstraße herausgerissen. Die Heidelberger Straßenbahn verlor damit ihre meistgenutzte Strecke.

Zwar gab es damals Überlegungen, wie die Altstadt an die Schiene angebunden bleiben könnte. So wurde sogar die Option einer U-Bahn unter der Hauptstraße ins Spiel gebracht, aber bald wieder als utopisch verworfen. Am Ende blieben nur Ersatzbuslinien, die aber den enormen Fahrgastverlust, der nach dem Wegfall der Tram in die Altstadt einsetzte, nicht kompensieren.



Bis 1976 fuhren durch die enge Hauptstraße in Heidelberg Straßenbahnen. Da dies heute nicht mehr möglich ist, muss eine andere Trassenvariante für die Rückkehr der Straßenbahn in die Altstadt gefunden werden.

(Foto: Klaus Rothenhöfer)

Um die enorme Netzwirkung der Altstadtstrecke wieder zu gewinnen und den ältesten Stadtteil Heidelbergs wieder besser an den ÖPNV anzubinden, wurde bereits seit den 90er Jahren eine neue Straßenbahnstrecke diskutiert. Dazu gibt es im engen Neckartal nur drei Möglichkeiten: die Hauptstraße, seit 35 Jahren Fußgängerzone, die Straße am Ufer des Neckars und die Friedrich-Ebert-Anlage an den Hängen des Schlossberges. Diese Variante wird inzwischen auch „Ebertbahn“ genannte. Dort gibt es bereits zwei ehemalige Eisenbahntunnel, die aber seit 55 Jahren von Autos genutzt werden.



Der S-Bahnhof Karlstorf am Ende der Heidelberger Altstadt wäre ein guter Umsteigepunkt zu einer neuen Straßenbahnlinie. Doch die Wege dorthin durch die historische Bausubstanz sind schwierig. (Foto: Klara Rosa)

Als Ende der 90er Jahre die Wiedereinführung der Straßenbahn in die Altstadt diskutiert wurde, entschied sich die damalige Mehrheit für die Bergvariante. Konkret umgesetzt wurde dieser Beschluss jedoch nicht. Stattdessen wurde in den letzten Jahren immer wieder ein Straßentunnel am Neckar diskutiert, um

der automobilen Flut in der historischen Altstadt mit Alter Brücke und Schloss Herr zu werden. Auch der jetzige Heidelberger Oberbürgermeister Eckhart Würtzner (parteilos) machte den Tunnel-Plan zur Chefsache und proklamierte ihn als das wichtigste Projekt seiner Amtszeit. Um das nötige Geld für das Projekt zusammenzubekommen, stellte Würtzner schließlich ein Tunnel-Projekt vor, das auf der freiwerdenden Straßenfläche eine Straßenbahn vorsah. Doch aus Stuttgart kam schließlich das Aus für das auf über 150 Millionen Euro geschätzte Projekt: zu teuer.

Eine Mehrheit im Heidelberger Stadtparlament brachte nun wieder die Bergvariante ins Spiel. Die Straßenbahn sollte von Heidelbergs ÖPNV-Verkehrsknotenpunkt Bismarckplatz bis zum zentralen Universitätsplatz in der Altstadt geführt werden und dort enden. Verkehrlich keine so gute Lösung, denn mit einer Verlängerung zum S-Bahn-Haltepunkt „Heidelberg Altstadt“ wäre der verkehrliche Nutzen natürlich größer. Diese Option wollten sich die Straßenbahn-Befürworter aber für eine spätere Verlängerung offenhalten.

Doch als die „Ebertbahn“ im vergangenen Jahr in einer öffentlichen Veranstaltung erstmals diskutiert wurde, kam es zu tumultartigen Szenen, die von den Gegnern der Straßenbahn provoziert wurden.

Das sind einmal die an der geplanten Strecke liegenden Geschäftsleute, die (berechtigte) Angst vor existenzbedrohenden Umsatzeinbußen während der Bauzeit haben. Aber auch die „Veranschaulichung“ der Altstadt durch Straßenbahn und Oberleitung führen die Kritiker ins Feld und argumentieren außerdem, dass für den Bau der Strecke 30 bis 50

alte Bäume gefällt werden müssten, und meinten, so die Grüne-Gemeinderatsfraktion mit ihren eigenen Mitteln schlagen zu können. Auch die geplante Streckenführung an einigen Stellen in der Heidelberger Altstadt wurde kritisiert und als unmöglich gebrandmarkt.

Immer wieder ins Feld geführt wurden von den Kritikern auch die Kosten des Projekts. Bei gigantomanischen Straßenbauprojekten freilich melden sich die gleichen Kritiker nicht zu Wort. Auch den Sinn und Nutzen einer Straßenbahn in die Heidelberger Altstadt stellten einige Gegner generell in Abrede und meinten, die Tram sei ein veraltetes Verkehrsmittel und passe nicht mehr ins 21. Jahrhundert. Insgesamt war von den Gegnern viel Polemik, aber wenige Sachargumente zu hören. Freilich muss sich auch die Verwaltung der Universitätsstadt am Neckar den Vorwurf gefallen lassen, dass sie eine Trassenplanung vorgelegt hat, die sehr viele Fragen offen lässt und mit erheblichen Eingriffen in den Baumbestand in der Altstadt verbunden ist.

Mit einem besonderen Vorschlag wartete schließlich noch ein Stadtrat einer Ein-Mann-Fraktion auf, der zunächst zu den Befürwortern der „Ebertstraßenbahn“ gehörte. Er wünschte sich eine historische Straßenbahn durch die Hauptstraße, die aber verkehrlich und im Netz keinen Sinn macht. Nachdem dieser Vorschlag mehrheitlich abgelehnt wurde, gehört dieser Stadtrat nun zu den Gegnern.

Inzwischen bröckelt die Front der Straßenbahnbefürworter auch in den anderen Fraktionen. Die von der Stadtverwaltung vorgelegten Trassenvarianten einer Straßenbahn durch die Ebert-Anlage wurden einstimmig abgelehnt. Neue Untersuchungen zur Streckenführung will

man einholen mit der Vorgabe, möglichst viele Bäume und den städtebaulichen Charakter des Altstadt-Boulevards zu erhalten. Dafür müsste die Bahn eben teilweise auf der Autofahrbahn und, wenn möglich, ohne Oberleitungen geführt werden.



An der Peterskirche ist es besonders eng und es müssten viele Bäume für die Altstadtstraßenbahn fallen.

(Foto: Bishkek Rocks)

Wenn aber nur die Anwohner gehört werden, wird es wohl ein klares Nein geben. Die Autolobby ist stark und offenbar sind 20.000 Autos am Tag, die durch die Heidelberger Friedrich-Ebert-Anlage rauschen, mental nicht so „schlimm“ wie tagsüber alle fünf Minuten eine Straßenbahn, die viel Individualverkehr ersetzen könnte.

Wenn nicht noch ein Wunder geschieht, wird das Projekt „Ebertbahn“ in Heidelberg wohl wieder im Sande verlaufen. So wie es immer wieder ist, wenn zukunftsweisende Projekte – gerade auch im Nahverkehr – umgesetzt werden sollen. Es wird zerredet, man ist dagegen, weil man in Heidelberg immer erst mal dagegen ist – und wieder ist eine Chance für einen besseren ÖPNV vertan. (wb)

PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten

PRO BAHN e. V. Hauptstadtbüro

Friedrichstr. 95 (PB 98)
10117 Berlin
Tel.: (030) 3982 0581 (Mitgliedsanfragen)
Tel.: (030) 3982 0582 (Kundenprobleme)
Fax: (030) 2096 2586
www.pro-bahn.de
Für Adressenänderungen:
E-Mail: mitgliederservice@pro-bahn.de

PRO BAHN Landesverband Hessen e. V.

Postfach 11 14 16
60049 Frankfurt a.M.
www.pro-bahn.de/hessen
Landesvorsitzender: Thomas Kraft
(Anschrift siehe PRO BAHN Mittelhessen)

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

Klaus Gietinger
Postfach 111 963
60054 Frankfurt am Main
Tel. (0 69) 70 36 33
E-Mail: klaus.gietinger@arcor.de

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

PRO BAHN Nordhessen

Hermann Hoffmann
Am Juliusstein 18
34130 Kassel
Tel. (0 5 61) 6 71 79
E-Mail: hhoffma@freenet.de

PRO BAHN Mittelhessen

Thomas Kraft
Fliederweg 17
35633 Lahnau
Tel. (0 64 41) 96 31 89 9
Fax: (0 64 41) 67 18 29
E-Mail: probahn_mittelhessen@yahoo.de

PRO BAHN Osthessen

Thomas Bayer
Roter Weg 5
36163 Poppenhausen
Tel./Fax: (0 66 58) 91 86 03
E-Mail:
thomas.bayer-poppenhausen@t-online.de

PRO BAHN Regionalverband

Großraum Frankfurt am Main e. V.

Regionalvorsitzender Thomas Schwemmer
Krifteler Straße 107
60326 Frankfurt am Main
Tel. (069) 36 70 17 50
Fax (069) 71 04 59 44 2
E-Mail: info@frankfurt.pro-bahn.de

PRO BAHN Regionalverband

Starkenbourg e.V.

Geschäftsführender Regionalvorsitzender
Dr. Gottlob Gienger
Berliner Str. 32
64807 Dieburg
Tel. (0 60 71) 2 43 60, Fax 8 17 60
E-Mail: info@starkenbourg.pro-bahn.de
www.pro-bahn.de/starkenbourg

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar

Regionalvorsitzender Andreas Schöber
Holbeinstraße 14
68163 Mannheim
Tel. (06 21) 41 19 48 oder (01 74) 65 08 23 0
E-Mail: pb-rhein-neckar@arcor.de
www.pro-bahn.de/rhein-neckar

Bankverbindung/Spendenkonten (Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!):

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

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

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

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

PRO BAHN – Termine

Allgemeine Termine:

Mi 1.8. Redaktionsschluss der „PRO BAHN Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“, Heft September – Oktober 2012. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (siehe Seite 2).

PRO BAHN Nordhessen:

Mi 25.7. 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus, Wilhelmstraße 2, 34117 Kassel

Mi 29.8. (jeden letzten Mittwoch im Monat).

PRO BAHN Mittelhessen:

Mi 15.8. 18.30 Uhr: Treffen in der Pizzeria Adria, Frankfurter Straße 30, 35392 Gießen.

PRO BAHN Großraum Frankfurt:

Mo 2.7. ab 18.30 Uhr: Monatstreff im Saalbau Gutleut, Rottweiler Straße 32, 60327 Frankfurt am Main (fünf Fußminuten vom Hauptbahnhof/Südseite).

Sa 4.8. Exkursion: Mit dem Hessenticket unterwegs auf der Mainz-Kinzig-, Vogelsberg-, Lahntal- und Ländchesbahn sowie der RheingauLinie (Frankfurt – Fulda – Lauterbach – Gießen – Limburg – Niedernhausen – Wiesbaden – Frankfurt). Treffpunkt: 9.15 Uhr Frankfurt Hauptbahnhof, Prellbock Gleis 5; Rückkehr 17.03 Uhr. Anmeldung erbeten bei WilfriedStaub@AOL.com oder unter Telefon 06196 – 26684.

Mo 3.9. ab 18.30 Uhr: Monatstreff im Saalbau Gutleut, Rottweiler Straße 32, (fünf Fußminuten vom Hauptbahnhof/Südseite).

PRO BAHN Starkenburg:

Mi 25.7. 18.00 – 20.15 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des Regionalverbandes Starkenburg, im Restaurant Gargano, Dornheimer Weg 75, 64293 Darmstadt (Tel. 06151 – 666555). Wegbeschreibung: Ab Darmstadt Hbf Westausgang zehn Minuten Fußweg durch den Zweifalltorweg, dann Dornheimer Weg links bis zur letzten Ampel – oder mit Buslinie F bis zur Haltestelle Moldenhauerweg.

Mi 22.8. 18.00 – 20.15 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des Regionalverbandes Starkenburg im Restaurant Gargano.

Regionalverband Rhein-Neckar:

Do 19.7. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar im Restaurant red – die grüne Küche, Poststraße 42 in 69115 Heidelberg.

Im August wegen der Sommerferien kein Mitgliedertreffen!

Do 20.9. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar im Umweltzentrum, 68167 Mannheim, Käfertaler Straße 162.

Sonstige Termine:

Do 12.7. 20.00 Uhr: Arbeitstreffen der IG PRO SCHIENE Weschnitztal-Überwaldbahn

Do 9.8. im Gasthaus „Zur Kreuzgasse“ in Ober-Waldmichelbach.

