

Fahrgastzeitung

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

Nr. 94

September – Oktober 2012



Hessen bei der Schiene Schlusslicht	S. 4
Streckenreaktivierung in Nordhessen	S. 10
Rettung der Regionaltangente West?	S. 19
Mehr Gütergleise für Mannheim	S. 29

Titelbild: *Cantus Triebwagen fährt auf dem Weg von Fulda nach Kassel in den Bahnhof Bebra ein. (Foto: Stefan Müller) Siehe auch Seite 13.*

Rückseite: *Von der Weser bis an den Neckar erstreckt sich auf rund 350 Kilometer das Bundesland Hessen, das beim Ausbau des Schienenverkehrs Schlusslicht ist. Oben: Blick vom „Weser Skywalk“ unweit Hessens nördlichster Stadt Bad Karlshafen (Landkreis Kassel) auf die Bahnstrecke Göttingen – Ottbergen, dort ist gerade ein Dieseltriebwagen VT 648 unterwegs. (Foto: DB AG/Wolfgang Klee). Unten: Die Vier-Burgen-Stadt Neckarsteinach (Landkreis Bergstraße) ist Hessens südlichste Gemeinde. Sie wird von der Linie S1 der S-Bahn Rhein-Neckar mit Triebwagen der Baureihe 425 angefahren. Die S1 ist Deutschlands längste S-Bahn-Linie von Osterburken (Nordbaden) nach Homburg im Saarland und verbindet vier Bundesländer miteinander. (Foto: Jens Naber)*

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 Lahnau, 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 Lahnau, 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:

1.8.2012 (Heft September – Oktober 2012)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:

1.10.2012 (Heft November – Dezember 2012)

Inhalt dieser Ausgabe

Land Hessen

Investitionsstau auf der Schiene / Hessen Schlusslicht	4
Geplantes neues hessisches ÖPNV-Gesetz	7

Nordhessen

Streckenreaktivierung Frankenberg – Korbach	10
Barrierefreier Bahnhof in Bebra: Erster Spatenstich	13
Doppeltraktion auf Kasseler Straßenbahnlinie gefordert	13

Osthessen

Kommt die Reaktivierung der Sinntalbahn von Jossa nach Wildflecken?	14
---	----

Mittelhessen

Main-Weser-Bahn noch nicht im Takt	15
10 Jahre „Autobahnhof“ Limburg Süd	17
Potenzial für Nachtzüge im Nahverkehr?	18

Großraum Frankfurt

Rettung für die Regionaltangente West?	19
Tramusbau in der Stresemannallee ist beschlossene Sache	21
Was lange währt: PRO BAHN Erfolge im Frankfurter Umland	22
Tag der Verkehrsgeschichte	24
Sommerexkursion des Regionalverbandes Frankfurt	25

Starkenburg

Dadina übergeht Fahrgastbeirat erneut	27
---	----

Rhein-Neckar

IHK fordert neue Güterstrecken nach Mannheim	29
Neue Trassenvariante für Heidelberger Altstadt-Straßenbahn gefordert	31

Ausland

Nahverkehr in Ecuador	31
-----------------------------	----

Leserbriefe

Pro & Contra Abschaffung der 1. Klasse in der S-Bahn	33
--	----

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

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

Rückseite

Bahnland Hessen: Von der Weser bis zum Neckar	36
---	----

Land Hessen**„Hessen vorn? – Schon lange nicht mehr!****Bundesland Mobilitäts-Schlusslicht – Investitionsstau bei der Schiene**

Die Zeiten, in denen die Hessen in ihrem nach dem Krieg entstandenen Kunstgebilde stolz auf ihr Land waren, scheinen längst Vergangenheit zu sein. Damals traf der markante Werbeslogan „Hessen vorn“ uneingeschränkt auf das aufstrebende Bundesland zu und erweckte im Rest der Republik gewisse Begehrlichkeiten und Neidgefühle. Doch diese Zeiten liegen exakt 50 Jahre zurück. Zwar hat Hessen heute die meisten und höchsten Wolkenkratzer Deutschlands, beherbergt den neuntgrößten Flughafen der Welt, ist Sitz einer der weltweit wichtigsten Leitbörsen sowie der Europäischen Zentralbank und bezeichnet sich selbst als das Drehkreuz der europäischen Verkehre zu Luft, auf der Straße, zu Wasser und auf der Schiene. Die Bahn steht in dieser Auflistung ganz bewusst an letzter Stelle, denn auf diesem Feld hat das Land als Folge fehlgesteuerter politischer Zielsetzungen die Zukunft für eine nachhaltige Personenbeförderung regelrecht verschlafen, um nicht zu sagen, bewusst torpediert.



In einer Studie der „Allianz pro Schiene“ rangiert Hessen beim „Bundesländerindex Mobilität“ auf dem unrühmlichen letzten Platz. Nun mag man diesem Vergleich der 16 Bundesländer, insbesondere, was die Auswahlkriterien und deren Gewichtung betrifft, durchaus kritisch gegenüberstehen. Würde man allerdings die Investitionen Hessens in die Modernisierung und den Ausbau des Schienennetzes gesondert betrachten, so würde Hessen mit großer Wahrscheinlichkeit ebenfalls hierbei die Rote Laterne erhalten. Unzähligen Streckenstilllegungen der vergangenen Jahrzehnte stehen gerade einmal fünf Kilometer Gleisstrecke entgegen, die in den letzten Jahren reaktiviert wurden (nach Eschwege und Pfungstadt).

Nachdem „Frankfurt 21“ (die Tieferlegung des Frankfurter Hauptbahnhofs analog zu „Stuttgart 21“) gekippt wurde, hat man vor zehn Jahren das Ersatz-Programm „Frankfurt Rhein-Main plus“ aufgelegt. Die „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ bezeichnete einmal das, was davon in der zweiten Amtszeit von Verkehrsminister Posch umgesetzt wurde, als reinen Papiertiger. Und in der Tat, von dem großmundig angekündigten Vorhaben ist außer der noch nicht abgeschlossenen Eröffnung der S-Bahn-Tunnelstrecke auf 24 Züge pro Richtung und Stunde und dem Beginn des Umbaus des Knotens Sportfeld mit der deutschlandweit höchsten Zugfrequenz tatsächlich erschreckend wenig in die Tat umgesetzt worden.



Was uns Hessen bleibt, ist nur der neidische oder wehmütige Blick über die Landesgrenzen. Rheinland-Pfalz setzt ab Dezember 2014 zwanzig Prozent mehr Nahverkehrszüge ein, ergänzt dort, wo es Sinn macht, die Schiene durch Schnellbusverbindungen und taktet den Nahverkehr insgesamt so, dass an allen Umsteigeknoten der Übergang aller Verkehrsmittel untereinander garantiert wird. In Nordbaden erreicht das S-Bahnnetz inzwischen selbst ländliche Gebiete mindestens im Stundentakt. Hierzu sei nur als Beispiel die S 5/51 Heidelberg – Eppingen/Aglastershausen angeführt. Wer – diese Frage muss in diesem Zusammenhang gestellt werden – hat hier nach einem Nutzen-Kosten-Quotienten bei der Ertüchtigung und Elektrifizierung dieser Strecken gefragt und wie schafft man in Baden-Württemberg die Finanzierung der Modernisierung der Bahnhöfe und die des laufenden Betriebs? In Offenburg laufen derzeit die Probebohrungen für den Bau eines Tunnels zum Schutz der Stadt vor dem zu erwartenden höheren Bahnlärm durch die erwartete Verdoppelung der Anzahl der Güterzüge als Folge des Baus des Gotthardtunnels an. Im hessischen Rüdesheim gibt es nicht einmal Planskizzen für eine Verschwenkung der Bahn unter die Weinberge, obwohl seit über 40 Jahren hierüber debattiert wird.

Bedingt durch den Investitionsstau stehen in Frankfurt derzeit so viele Ver-

kehrsprojekte auf der Agenda, dass die Stadt diese nicht innerhalb eines überschaubaren Zeitraums finanzieren kann. Genannt seien: Beschlossener Bau der Straßenbahn 17 in der Stresemannallee, Verlängerung der U5 in beide Richtungen, Anbindung Terminal 3 auf dem Flughafen an den SPNV, Errichtung der dritten Niederräder Brücke, Verschwenkung der S8/S9/RTW über „Gateway Gardens“, Bau der nordmainischen S-Bahn (S5) - zumindest vorläufig bis zum Ostbahnhof, der in unmittelbarer Umgebung der EZB gelegen ist, und und und.

Ausbau der Schiene macht Erweiterung der A 5 überflüssig

Und dann wäre da noch die längst überfällige Realisierung der „Regionaltangente West“ (RTW), über deren Sein oder Nichtsein die Gesellschafter der Planungsgesellschaft am 12. September 2012 unwiderruflich und unumkehrbar entscheiden werden. Der Regionalverband Großraum Frankfurt von PRO BAHN, die Fahrgastlobby Hochtaunus, der Verkehrsclub Deutschland (VCD), einige politische Gruppierungen und zahlreiche Gemeinden entlang der Strecke setzen sich mit Vehemenz für den Bau der Tangentenbahn ein. Eine entsprechende Pressemitteilung von PRO BAHN, nachzulesen auf der Homepage des Regionalverbandes Großraum Frank-

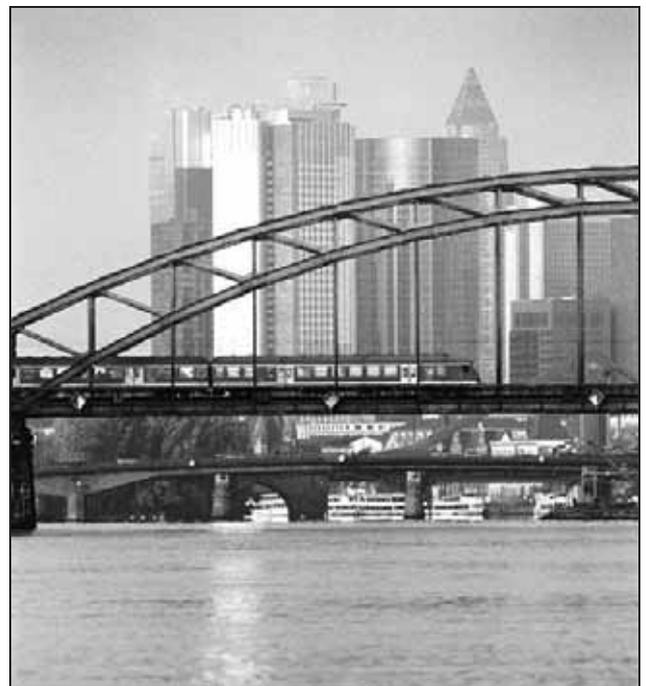
furt, wurde in den Medien und bei den Entscheidungsträgern stark beachtet.

Kernforderung von PRO BAHN ist, dass sich Bund und Land in Anlehnung an die Praxis anderer Bundesländer, deutlich stärker als bisher vorgesehen an der Finanzierung des Projektes beteiligen müssen. Der Oberbürgermeister von Bad Homburg (GRÜNE) brachte es auf den Punkt, indem er forderte, dass die Landesregierung endlich die von Berlin turnusmäßig überwiesenen und vom Grundsatz her zweckgebundenen Regionalisierungsmittel in voller Höhe zur Förderung des Schienenverkehrs verwenden müsse. Der Hessische Städtetag hat dem Land nämlich kürzlich nachgewiesen, dass ein nicht unerheblicher Teil der Gelder in Wiesbaden in dunklen Kanälen versickert und dass dieser Tatbestand mit dazu beiträgt, dass die Fahrgäste im RMV mit die höchsten Fahrpreise in Deutschland zahlen müssen. Vielleicht wäre es angebracht, im neuen hessischen ÖPNV-Gesetz (siehe auch nachfolgenden Artikel) einen Passus ähnlich dem Berliner Pendant mit dem Wortlaut „*Dem ÖPNV soll Vorrang vor dem motorisierten individuellen Straßenverkehr eingeräumt werden*“ (§ 2 Absatz 7) aufzunehmen.

Die Regionaltangente West ist kein Projekt von und für Frankfurt oder den Hochtaunuskreis oder die Stadt Neu-Isenburg alleine, um nur drei der zahlreichen Blickwinkel zu beleuchten. Von der RTW profitiert die Region Rhein-Main in ihrer Gesamtheit. Die Betonwüsten in einigen Bezirken von Frankfurt wären ohne den Grüngürtel und die gehobenen Wohngegenden im Umfeld unvorstellbar. Gleichermäßen prosperieren die Städte und Gemeinden im Umfeld von dem kulturellen Angebot und den hochklassigen Arbeitsplätzen in Frank-

furt. Stadt und Region gehen also eine unzertrennliche Symbiose zum Wohl aller Partner ein. Die RTW ist ein unverzichtbarer Baustein eines in die Zukunft gerichteten Verkehrskonzeptes zur Vermeidung des sonst unausweichlich eintretenden Verkehrsinfarktes auf den Straßen in und rund um die City der Mainmetropole. Und vielleicht macht die RTW (im Endausbau über Bad Homburg bis nach Bad Nauheim und auf der anderen Seite bis Ober-Roden hinaus) in Verbindung mit dem viergleisigen Ausbau der Main-Weser-Bahn bis Friedberg und der dreigleisigen Ausführung bis Gießen die Erweiterung der A5 um zwei zusätzliche Fahrspuren, die pro Richtung bekanntlich nur für zwei Stunden täglich gebraucht werden, völlig überflüssig?

(Wilfried Staub)



*Hessen: Die höchsten Hochhäuser und den schlechtesten ÖPNV in Deutschland.
(Fotos: Deutsche Bahn)*



Hessen vorn nur auf der Schnellfahrstrecke bei Melsungen (Fotos: Deutsche Bahn)

Land Hessen

Kritik am Gesetzentwurf überwiegt

Neues hessisches ÖPNV-Gesetz / Anhörung in Wiesbaden

In Hessen läuft derzeit das Gesetzgebungsverfahren für ein neues ÖPNV-Gesetz. Das alte „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr“ (wie es offiziell heißt) stammt aus dem Jahr 2005 und regelt die Rahmenbedingungen für die Gestaltung der öffentlichen Verkehre. Die letzte Überarbeitung des Gesetzes stammt aus dem Jahr 2009, die Gültigkeit wurde ursprünglich bis zum 31. Dezember 2011 beschränkt und dann noch einmal um zwei Jahre verlängert.

Auch PRO BAHN Hessen war zu einer schriftlichen Stellungnahme aufgefordert worden. Der Landesvorsitzende Thomas Kraft und der Vorsitzenden des Regionalverbandes Großraum Frankfurt, Thomas Schwemmer, nahmen am 23. August 2012 an einer öffentlichen Anhörung vor dem Verkehrsausschuss des Hessischen Landtages zu dem Gesetzentwurf teil und trugen nochmals ihre Bedenken vor und stellten sich den Nachfragen des Verkehrsministers und der Abgeordneten.

Das neue Gesetz wird wesentlich durch eine von der Wirtschaftsberatungsgesellschaft Price Waterhouse Coopers (PWC) erstellte Studie beeinflusst, die

bis zum Jahre 2020 bei linearer Fortschreibung des Ist-Zustandes der bestellten Verkehre und der Preisentwicklung eine Unterfinanzierung des ÖPNV von ca. 140 Millionen Euro pro Jahr prognostiziert.

Diese Entwicklung spiegelt sich im Gesetz durch neue Regelungen wider, die diese Finanzierungslücke verringern sollen. So werden die Nahverkehrsorganisationen zur engeren Zusammenarbeit angehalten, um dadurch Synergien vor allem bei den Regiekosten und der Verwaltung zu erzielen. Weiterhin soll zur Koordination die Stelle eines beim Land angesiedelten Mobilitätsbeauftragten geschaffen werden. Die Nahverkehrspläne der Städte und Landkreise sollen zukünftig vom Landtag genehmigt werden.

Der Fahrgastverband PRO BAHN in Hessen befürwortet vom Grundsatz her eine Überarbeitung des hessischen ÖPNV-Gesetzes. Die Novelle rückt die zukünftigen Herausforderungen an den öffentlichen Nahverkehr des Landes stärker in den Fokus der Diskussion. Es bietet Chancen, die angelaufene Energiewende und den damit verbundenen Strukturwandel hin zu einem neuen umwelt-

verträglichen und ressourcenschonenden Mix der Verkehrsträger oder der Lösung der Probleme durch den demografischen Wandel zu gestalten.



S-Bahn auf der Rheinbrücke zwischen Rheinland-Pfalz und Hessen bei Mainz. Unser westliches Nachbarbundesland ist beim ÖPNV sehr viel weiter.

ÖPNV ist kein Luxusgut, sondern wesentlicher Teil der Daseinsvorsorge und somit von allen Verwaltungsebenen, also Bund, Land und Gebietskörperschaften unter den geltenden Rahmenbedingungen zu fördern und zu finanzieren. Daher sollte die Finanzierung des ÖPNV auch für das Land Hessen eine Verpflichtung sein.

Hessen kann und darf sich nicht der Finanzierung des ÖPNV entziehen, ohne den Bestand des gesamten Systems infrage zu stellen. Das Land Hessen verteilt nach wie vor nur Kommunal- und Bundesmittel und setzt, anders als andere Bundesländer, keine eigenen Mittel ein. Mit dem Hinweis auf die Schuldenbremse entzieht sich das Land der Lösung drängender Zukunftsaufgaben und seiner Verantwortung für den Öffentlichen Verkehr. Die Schuldenbremse ist ein Fakt – die Verteilung der verfügbaren Mittel und die Aufgabenpriorisierung hingegen ein Aspekt der politischen Gestaltung.

Eine per Gesetz ausgeschlossene bedarfsweise Umschichtung von Mitteln zugunsten des ÖPNV zeigt den geringen Stellenwert des ÖPNV auf, den dieser bei der amtierenden Regierung hat.

Als positiv sieht PRO BAHN die an, dass sich das Land darauf festlegt, die Regionalisierungsmittel des Bundes tatsächlich vollständig für den ÖPNV weiterzuleiten und die Mittelverwendung stärker zu kontrollieren. Es fehlen allerdings Vorschriften über Sanktionen bei fehlendem Nachweis oder nachgewiesener nicht sachgerechter Verwendung!

Leider überwiegt für PRO BAHN die Kritik am Entwurf. Zusammen mit der Mehrzahl der angehörten Organisationen kritisiert PRO BAHN insbesondere folgende Punkte:

1. Die im Entwurf durch die Zusammenschlüsse der Lokalen Nahverkehrsorganisationen größeren Einheiten zu erwartenden Synergien lassen sich im wesentlichen nur aus der gemeinsamen Bearbeitung der Verwaltungsaufgaben erzielen. Der deutlich gewichtigere Kostenblock der Betriebsmittel- (Energie-, Kraftstoff- und Wartungs- und Unterhaltskosten) und der Personalkosten kann nur in geringem Maße von solchen Zusammenschlüssen profitieren. Im Gegenteil sind hier in den nächsten Jahren die Schwerpunkte der Kostensteigerung zu erwarten! Auch die geforderte verstärkte Einführung von elektronischen Kartensystemen ist zunächst mit hohen Investitionen und zusätzlichen Kosten in der Übergangszeit befrachtet. Ob die angedachten Einsparpotentiale damit überhaupt und wann erreichbar sind, hängt von der Akzeptanz der Systeme in der Praxis durch die Fahrgäste ab und ist nach wie vor völlig offen. Damit bleibt völlig unklar, auf welche Weise die feh-

lenden Mittel von ca. 140 Mio. Euro eingespart werden sollen.

2. Der Gesetzentwurf macht keine Angaben zur Kompensation der ggf. auslaufenden und nicht in vollem Umfang ersetzten Bundesmittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz.

3. Wieder wird kein Augenmerk auf die Sicherung der Schieneninfrastruktur gelegt.

4. Nach wie vor fehlen Vorgaben zum Thema Tariftreue der Leistungserbringer im Rahmen der Ausschreibungen. In der Vergangenheit wurden Ausschreibungen teilweise über die Personalkosten gewonnen, mittlerweile sind die Arbeitsplätze bei einigen Unternehmen für die Beschäftigten finanziell so unattraktiv, sodass diese Bahngesellschaften kaum noch Personal finden. Beim Wechsel des Betreibers einer Bahn- oder Buslinie muss der Übergang der Mitarbeiter gewährleistet werden, um den Beschäftigten eine verlässliche berufliche Perspektive zu bieten. „Billiges“ Personal mit mangelnder Ortskenntnis und geringer Motivation durch fehlende Sicherheit und nicht gegebene Bindung an ihr Unternehmen mindert ebenfalls die angestrebte Qualität der Verkehre und führt letztlich zu höheren Kosten.

5. Es fehlt immer noch ein Bekenntnis zum Vorrang der Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs vor dem motorisierten individuellen Straßenverkehr, soweit das Wohl der Allgemeinheit oder berechnete Interessen des notwendigen Verkehrs dem nicht entgegenstehen.

6. Unter der Voraussetzung, dass seitens des Bundes noch keine Nachfolgeregelung zum aktuellen Gemeindeverkehrsfinanzierungs- und Personenbeförderungsgesetz vorliegt, sollte das Gesetz nicht unbefristet gelten, sondern ent-

sprechend befristet werden oder ein Artikel zu einer Anpassungsfrist/Termin eingearbeitet werden, der dann eine Anpassung an die neuen Vorgaben auf Bundes- und ggf. EU-Ebene sicherstellt!



Der Frankfurter Hauptbahnhof, das Zentrum des Schienenverkehrs in Hessen

Es bleibt abzuwarten, inwieweit die zahlreichen Kritikpunkte der gehörten Organisationen tatsächlich noch im Gesetzesentwurf berücksichtigt werden. Daher sollte der Gesetzgeber prüfen, ob nicht sinnvollerweise die Gültigkeit des bisherigen Gesetzes nochmals für weiter zwei Jahre verlängert wird. Dann könnte mit den neuen Vorgaben des Bundes und aus Europa der ÖPNV in Hessen auch finanziell auf eine neue Basis gestellt werden. (com)



2014 sollen Züge der Kurhessenbahn wieder diesen Bahnübergang am Rande des Edersees bei Herzhausen in Richtung Korbach durchfahren. (Foto: Hermann Hoffmann)

Nordhessen

Streckenreaktivierung in Nordhessen

Tourismus am Edersee und im Waldecker Upland wird gefördert

Seit zehn Jahren betreibt die Kurhessenbahn den Zugverkehr zwischen Kassel und Korbach, Korbach und Brilon Wald sowie Marburg und Frankenberg. Hier arbeitet die Bahn erfolgreich (auch auf der Verbindung Marburg – Erndtebrück). Natürlich ist es der Wunsch vieler Bahnkunden, dass die 1987 entstandene Lücke zwischen Frankenberg und Korbach Süd geschlossen wird. Seit einigen Jahren bietet die Kurhessenbahn an Sommer-Wochenenden zusätzliche Fahrten zwischen Frankenberg und Herzhausen/Edersee im Zwei-Stunden-Takt an. Im Seegebiet sind die Züge mit Anschlussbussen vertaktet.

Sollte sich der NVV im Laufe dieses Sommers mit dem Land Hessen über die Verrechnung des ab dem Jahr 2015 fälligen Bestellerentgelts für den Zugverkehr einigen, könnten ab Winter 2014/15 durchgehende Züge fahren. Der Waldeckischen Landeszeitung liegt ein entsprechendes Konzept der DB Regionetz-

Infrastruktur GmbH vor. Spätestens im September 2012 will die Kurhessenbahn den Realisierungs- und Finanzierungsvertrag zur Modernisierung und Reaktivierung der Strecke unterschrieben haben. Die Gesamtkosten beziffert die DB auf 16,8 Millionen Euro. Voraussichtlich kommt das Land für 80 Prozent der Investitionskosten auf, der Landkreis Waldeck-Frankenberg übernimmt die verbleibenden 20 Prozent. Die Strecke ist insgesamt 31 km lang. Die Fahrzeit beträgt 38 Minuten. Momentan benötigt der Linienbus 555 für die gleiche Strecke über 80 Minuten, erreicht aber mehr Dörfer als die Bahn. Verkehren soll die Bahn zunächst im Zwei-Stunden-Takt. Die meisten Kosten verursacht der Neubau der Gleise von Korbach Süd bis Herzhausen (12 km). Zwei Tunnels müssen saniert und drei Bahnübergänge in Frankenberg für 1,2 Millionen Euro neu gebaut werden.

Sollten in diesem Sommer die letzten politischen Hindernisse zur Reaktivierung der Strecke aus dem Weg geräumt sein, könnte Anfang 2014 die Bauphase beginnen und im Dezember 2014 der regelmäßige Zugverkehr rollen. Mit dem Lückenschluss plant die Bahn in erster Linie die Anbindung des Ruhr- und des Rhein-Main-Gebietes an die beiden wichtigsten Tourismusregionen im Landkreis: Nationalpark und Upland. Manche Politiker befürchten schlecht ausgelastete Züge. Die CDU Frankenberg scheut die hohen Kosten für Bahnübergänge im Stadtgebiet und befürchtet dort Autostaus. Aber der Landrat, SPD und Grüne unterstützen die Reaktivierung. (hh)



Die Edertalbahn im Reigen der Bahnstrecken in Nordhessen (es sind nicht alle Strecken dargestellt). (Karte: Wolfgang Brauer)



Teilweise zugewachsen sind die Gleise südlich von Korbach (links). Die Strecke ist deshalb gesperrt und eine Ausfahrt aus dem Bahnhof Herzhausen nach Norden nicht möglich (rechtes Bild). (Fotos: Jürgen Schmied)

Kommentar

von Thomas Kraft

Seit Monaten ist der Personenzugverkehr zwischen Korbach und Frankenberg das beherrschende Thema in der nordhessischen Presse. Es gehört zu unserer Demokratie, dass ein solch weitreichendes Thema öffentlich diskutiert und darüber informiert wird. Da bleibt die Hoffnung, dass sich die Befürworter bis zur letztendlichen Entscheidung durchsetzen werden. Freuen kann man sich schon heute, denn eine sehr breite Mehrheit im Kreistag von Waldeck-Frankenberg steht hinter dem Projekt. Dies möge letztlich das Land Hessen mit Minister Rentsch und Ministerpräsident Bouffier überzeugen. Erinnern wir uns mal zurück: Als die Stilllegung des Streckenabschnitts (damals sogar von Frankenberg bis Volkmarsen) 1987 vollzogen wurde, gab es von allen Seiten der Lokalpolitik Widerstand.



Freie Fahrt von Frankenberg nach Korbach (Foto: wb)

Leider war der Schritt damals nicht zu verhindern, es gab noch keine Verkehrsverbünde in Hessen, keine allseits abgestimmte Verkehrspolitik. Nur Volkmarsen – Korbach wurde 1997 reaktiviert, spätere Versuche zur Wiederinbetriebnahme des Reststücks scheiterten bislang am Geld. Genau die Kritik, die vor 25 Jahren vorgebracht wurde, gilt heute noch, teilweise sogar noch heftiger. Die Bevölkerungszahlen in den ländlichen Regionen gehen stärker zurück, als vor 25 Jahren angenommen. Heute sind in Ostdeutschland, z.B. in der Uckermark schon ganze Orte entvölkert. Dies droht auch in Hessen, wenn nicht ein Mindestmaß an Mobilität gewährleistet ist. Dabei darf man nicht immer den Status quo bei den Personenbeförderungszahlen vor Augen haben. Beim Straßenbau werden immer Fahrzeugzuwächse von 20 bis 30 Prozent eingerechnet. Warum nicht auch im Schienenpersonenverkehr? Kann denn jemand voraussagen, dass es in 10 oder 15 Jahren noch möglich sein wird, im heutigen Finanzrahmen Kraftstoff für das Auto zu beziehen? Was ist, wenn dann die Menschen wieder nach der Eisenbahn rufen?

Dies wird kommen, da bin ich mir sicher. Dann werden die Regionen, die Landkreise, die zumindest ihre Bahnstrecken behalten haben, die Gewinner sein. Die Region Waldeck-Frankenberg hat ihre Bahnstrecke belassen, bis heute. Und wenn eine Nord-Süd-Achse zwischen den beiden wichtigsten Orten im Landkreis wieder in Betrieb ist, eine Strecke, die in alle Himmelsrichtungen Anbindung an das überregionale Schienennetz hat, dann wird dies ein Standortvorteil zumindest gegenüber anderen, ländlich geprägten Regionen in Deutschland sein. Das sowohl in Bezug auf Wohnraum als auch in Bezug auf Arbeitsplätze. Dann wird keiner mehr darüber reden, dass Bahnübergänge in Frankenberg wieder geschlossene Schranken haben – durch neue Technik sind die ohnehin viel schneller wieder offen als früher. Und sie stehen auf Straßen, die bereits heute eine Umgehungsstrasse als Alternative haben.

Nordhessen

Barrierefrei in Bebra

Stadt, Land, Bahn und Verkehrsverbund feiern ersten Spatenstich

Bis 1945 war Bebra ein wichtiger Bahnknotenpunkt. Doch durch die nahe Zonengrenze, die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße und die ICE-Strecke verloren die umfangreichen Bahnanlagen im mittleren Fuldataal immer mehr an Bedeutung und wurden vernachlässigt.

Nun wird wieder in Bebra investiert. Am 24. Juli 2012 erfolgte der erste Spatenstich für den barrierefreien Umbau des Bahnhofs, der bis zum Frühjahr 2014 abgeschlossen sein und über 10 Millionen Euro kosten soll. Für dieses Geld werden die Bahnsteige erneuert und angehoben, bekommen neue Treppen und Aufzüge sowie Leiteinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen, eine neue Bahnsteigausstattung mit Wetterschutzhäuschen, Sitzgelegenheiten, Vitrinen für Fahrpläne und andere Informationen sowie eine neue Beleuchtung. Der nicht mehr benötigte Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen 1 und 2 wird zurückgebaut.



*Alter Bahnsteigzugang in Bebra
(Foto: Hermann Hoffmann)*

Bisher ist nicht bekannt, ob es im umgebauten Bahnhof in Bebra ein gastronomisches Angebot und ein Reisezentrum geben wird. In dem großen historischen Bahnhofsgebäude zwischen den Gleisen 3 und 8 wäre hierfür genug Platz. (hh)

Seit Jahrzehnten verbindet die Kasseler Straßenbahnlinie 1 den Bergpark Willhelmshöhe mit der Holländischen Straße sowie zwei Universitätsstandorten und der Einkaufsmeile Königsstraße. Diese Linie hat die wenigsten Kurven im Kasseler Netz und ist als schnelle Verbindung beliebt. Seitdem die Linie 1 im Herbst 2011 nach Vellmar verlängert wurde und die Studentenzahlen zunehmen, wird über eine Taktverdichtung bzw. über eine Doppeltraktion nachgedacht. Hierbei würden zwei Straßenbahnen aneinander gehängt. Diese Bahnen hätten dann – ähnlich wie die Regiotram – eine Länge von 60 Metern. Einige Geschäftsleute und Auto fahrende Kunden sehen hier eine Behinderung des Fußgängerverkehrs in der Königsstraße. Die IGÖV Kassel (Interessengemeinschaft öffentlicher Nahverkehr, in der auch PRO BAHN mitarbeitet) widerspricht: In anderen Städten wie Basel und Erfurt funktionieren Doppeltraktionen auch in Straßen mit engem Querschnitt – verglichen mit der Kasseler Königsstraße. Die IGÖV wünscht eine Umsetzung zu Beginn des Wintersemesters. (hh)

Osthessen

Reaktivierung der Sinntalbahn?

Initiative von PRO BAHN Unterfranken / Strecke beginnt in Hessen

Es besteht wieder Hoffnung für die Sinntalbahn vom osthessischen Jossa ins unterfränkische Wildflecken. Seit vor zehn Jahren der letzte Zug über die 30 Kilometer lange Strecke fuhr und das Entwidmungsverfahren bereits eingeleitet wurde, haben sich BUND, VCD und PRO BAHN unabhängig voneinander strikt gegen einen Rückbau der Strecke ausgesprochen. Jetzt arbeiten die Verbände in der Interessengemeinschaft Sinntalbahn-Kreuzbergbahn zusammen, um die Bahnstrecke zu reaktivieren. Federführend ist PRO BAHN Unterfranken.



*Abschiedsfahrt am 26. Mai 1988
(Foto: Thorsten Lieb)*

Geplant ist zunächst eine Wiederinbetriebnahme für den Ausflugsverkehr mithilfe der Rhein-Sieg-Eisenbahn Bonn. Positive Signale bekam die IG im Juni bei Informationsveranstaltungen in Bad Brückenau und Wildflecken, es gibt allerdings noch viel Skepsis gegenüber dem Vorhaben. Nach wie vor favorisieren politische Kräfte in den Anliegergemeinden einen Radweg auf der Trasse.



Zugewachsen: Abzweig der Sinntalbahn bei Jossa (Foto: Reiner Schruft)

Wenn der Plan der IG Wirklichkeit werden soll, muss zunächst die Netzagentur die Strecke freigeben. Die Entscheidung wird im Frühjahr 2013 erwartet. Dann sind die Ehrenamtlichen der IG dran: Sie schneiden die Gleise frei. Der Betrieb der Strecke kann in Zukunft nur durch ehrenamtliche Arbeit gewährleistet werden. Nach Schätzungen der IG kostet die Reaktivierung etwa 600.000 Euro, von denen zwei Drittel in Eigenleistung erbracht werden könnten.

Als Fahrgäste im Auge hat die IG auch Ausflügler nach Bad Brückenau sowie zum Kreuzberg. Vom Haltepunkt Arnsberg sind es nur wenige Kilometer bis zum Gipfel des „Berges der Franken“. Auch die Gemeinde Sinntal im Main-Kinzig-Kreis darf nicht querschließen: Vier Kilometer der Strecke liegen auf ihrem Gemeindegebiet.
(Ernst Croner/wb)

Mittelhessen

Main-Weser-Bahn noch nicht im Takt

PRO BAHN will neue Lösungen mit erarbeiten

Die Hauptschlagader des Schienenverkehrs in Mittelhessen, die Mainz-Weser-Bahn, ist 2009 teilweise „aus dem Takt“ geraten, weil die Abfahrtszeit der Intercity-Züge von Frankfurt nach Kassel-Wilhelmshöhe über Gießen und Marburg um eine halbe Stunde verschoben wurde.

Natürlich ist nicht alles schlecht, was mit der Fahrplanänderung einherging. Seither nutzen die Intercitys weiter nördlich zwischen Kassel und Hannover die Schnellfahrstrecke, anstatt die alte Trasse über Kreiensen zu nehmen. Dass dort keine Fernzüge mehr fahren, hat für die Mittelhessen den Vorteil, dass Norddeutschland ohne Umsteigen in schnellstmöglicher Zeit erreicht werden kann. Und zudem gibt es nun auch IC-Direktverbindungen nach Berlin.



Der Mittelhessen-Express wird bei jeder 2. Fahrt verlangsamt. (Foto: wb)

Dies darf aber nicht dazu führen, dass der Nahverkehr „aus dem Tritt“ gerät.

Die Mittelhessen-Express-Züge, die stündlich von Dillenburg und Treysa über Gießen die Mainmetropole anfahren, sind letztlich nur noch alle zwei Stunden südlich von Gießen Regionalexpress. Jeder 2. Zug hält zwischen Gießen und Friedberg an allen Unterwegsbahnhöfen sowie in Bad Vilbel. Der Vorteil: Kirch-Göns und Butzbach/Ostheim haben nun durchgehende Verbindungen nach Frankfurt.

Auch zum Fahrplanwechsel im Dezember wird es wohl keine Verbesserungen im Zugverkehr zwischen Mittelhessen und dem Rheinland geben. Die Umsteigesituation in Siegen wird sich nicht verbessern. Das Problem dort sind nur vier Minuten Umsteigezeit zwischen dem Mittelhessen-Express und dem Rhein-Sieg-Express sowie mehrere Hundert Meter lange Wege zwischen den Gleisen 3 und 54. PRO BAHN hat bereits vor mehreren Monaten ein Gesamtkonzept vorgelegt, wie die Gleiszuordnungen in Siegen neu aufgeteilt und die Umsteigezeit von vier auf acht Minuten erhöht werden kann. Von den Nahverkehrsträgern gab es darauf bislang keine Reaktion.

Wir werden weiter an dem Thema dran bleiben. Auch die Hoffnung, dass es auf der Strecke wieder durchgehende Züge von Köln nach Gießen geben wird, hat PRO BAHN noch nicht aufgegeben. (tk)

Aber eigentlich ist die teilweise Verlangsamung des Mittelhessen-Express

eine Mogelpackung, die uns der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) verkauft. Muss „hinter“ dem Intercity der Mittelhessen-Express langsam fahren? Nein, natürlich nicht. Man hat 2009 einfach jede 2. Regionalbahn, die zwischen Gießen und Friedberg fährt, eingespart und lässt nun aus dem Express einen Bummelzug werden. Der Name Stadt-Express wäre dafür sinnvoller.

PRO BAHN will unter anderem, dass die zweistündigen RE-Züge von Frankfurt nach Kassel wieder 60 Minuten versetzt zu den IC-Zügen im Takt fahren. Das ist möglich, denn die Doppelstock-

züge stehen in Frankfurt über 45 Minuten. Aktuell liegen die Zeitabstände für die Züge von und nach Kassel bei von 90 Minuten und danach bei 30 Minuten. In ein neues Konzept müssen aber auch die Verbindungen von Siegen über Dillenburg und Wetzlar nach Frankfurt mit einbezogen werden. Unser Fahrgastverband wird in den nächsten Monaten ein eigenes Eckpunktepapier zur Main-Weser-Bahn erarbeiten und sich zusammen mit anderen Fachverbänden in die „Initiative Main-Weser-Bahn im Takt“ einbringen.

(tk)



Nun geht es endlich los: Nach Jahrzehnten der Diskussion wird das Eingangstor der Stadt Gießen neu gestaltet. Anfang Juli begannen die Umbauarbeiten. Zunächst wurden die Bushaltestellen direkt vor dem Bahnhofsgebäude verlegt und die Stückguthalle, ein Zweckbau aus der Nachkriegszeit zwischen Gleis 1 und dem Bahnhofsvorplatz, abgebrochen. Vor der Empfangshalle wird es neuen Raum für Fußgängerbereiche geben. Nur noch etwa die Hälfte des Bahnhofsvorplatzes soll dem Buswartebereich dienen (in der Architektenzeichnung rechts). Der neue Bahnhofsvorplatz soll rechtzeitig vor Beginn der Landesgartenschau am 26. April 2014 abgeschlossen sein.

(tk/Zeichnung: Rohrbach & Schmees)

Mittelhessen

10 Jahre „Autobahnhof“ Limburg Süd

Einbindung in den regionalen ÖPNV fehlt

Viel Lob in den Medien bekam der ICE-Bahnhof Limburg Süd zu seinem 10. Geburtstag Anfang August. Doch die großen Pläne, die es einst bei der Planung der Neubaustrecke Frankfurt – Köln gab, wurden für Mittelhessen nie verwirklicht.

Ursprünglich sollte der Haltepunkt am Südrand der Domstadt direkt an alle Verkehrsmittel der Region, insbesondere an die Lahntalbahn, angeschlossen werden. Doch diese Chance wurde für Limburg vertan, ganz im Gegensatz zu Montabaur, wo die Regionalbahn mit der Schnellbahn direkt verknüpft wurde.

Nicht einmal per Bus ist der schlicht gehaltene Bahnhofsbau angemessen angebunden. Der Stadtverkehr von Limburg steuert den Fernbahnhof überhaupt nicht an. Dies zeigt, wie wenig Interesse die

Kommunalpolitik an diesem Thema hat. An Wochenenden fahren weniger Busse den Fernbahnhof an, als manchen kleinen Weiler im Mittelgebirge.



Schlicht gebaut: Der ICE-Bahnhof Limburg Süd. (Foto: Peter Stehlik)

Erst sehr spät in der Planungsphase für die Neubaustrecke Frankfurt – Köln wurde der Halt in der rheinland-pfälzischen Kreisstadt Montabaur im Westerwald konkret. Nachdem die Landesregierung in Mainz sich mit ihrem Plan einer linksrheinischen Führung über Koblenz nicht durchsetzen konnte, gaben Bund und Bahn dem Drängen des Landes nach und richteten den ICE-Bahnhof Montabaur ein, nur 20 Kilometer von Limburg entfernt. Fortan begann auch ein Wettlauf zwischen den beiden ICE-Bahnhöfen. Und den hat zweifelsohne Montabaur für sich entschieden. Der Vorteil: Die Station liegt relativ nahe an der Innenstadt (ca. ein Kilometer), über die Unterwesterwaldbahn ist der Bahnhof auch an den Schienennahverkehr angeschlossen. Unmittelbar am Bahnhof gibt es Büroräume (unter anderem für den Internet-Dienstleister 1&1). Ein besonderes Plus aber: Der ICE-Bahnhof ist über zahlreiche Bus-Verbindungen mit dem Umland verbunden: Koblenz, Bad Ems, Westerburg, Hachenburg, Rennerod oder Höhr-Grenzhausen. So bekommen auch kleine Westerwaldgemeinden relativ schnell via Montabaur einen Anschluss an das überregionale Schienennetz. Aber auch hier ein Wermutstropfen: Diese Verbindungen gibt es nur montags bis freitags, am Wochenende ist auch der Westerwald von Montabaur aus abgeschnitten. Außerdem fehlen weitere wichtige Bus-Verbindungen wie beispielsweise nach Neuwied. (wb)

Der Bus-Shuttle-Verkehr zum Innenstadtbahnhof ist unzureichend. Mit den vier Buslinien, die den Fernbahnhof anfahren, gibt es noch nicht mal im Ansatz einen attraktiven Busverkehr, der die durchgehende Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel von der Haustür bis in den ICE interessant macht.

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert die alle regionalen Funktionsträger und Vertretungskörperschaften des Personennahverkehrs dazu auf, ein integrales Konzept zu entwickeln, damit Fahrgäste aus allen Kommunen des Landkreises Limburg-Weilburg sowie des nordöstlichen Rhein-Lahn-Kreises umsteigefrei mit dem Linienbus Limburg Süd erreichen können. Zum Beispiel durch die Verlängerung der am Nahver-

kehrsbahnhof endenden Buslinien oder durch neue Linien, auch in den benachbarten Lahn-Dill-Kreis. Wer bislang beispielsweise im Großraum Gießen/Wetzlar mit dem Zug nach Köln startet, wird kaum den Weg über Limburg Süd nehmen.

So ist Limburg Süd in zehn Jahren ein reiner Park&Ride- bzw. Pendlerbahnhof geblieben, der nur mit dem Auto erreicht werden kann. Nur an Arbeitstagen sind die beiden Bahnsteige morgens und abends voll mit Menschen. Insgesamt ist die Zahl der haltenden ICE-Züge in den letzten Jahren zurückgegangen. Wenn die Fahrgastzahlen nach DB-Lesart nicht stimmen, wird über kurz oder lang der Halt in Limburg-Süd der Vergangenheit angehören. (tk)

Mittelhessen

Gibt es ein Potential für Nachtzüge?

Feiern in Sachsenhausen und nachts zurück nach Gießen und Marburg

In Frankfurt und dem Umland gibt es, ausgehend vom Nachtknoten Konstablerwache, ein gut ausgestattetes Nachtbus-system. Wer also von der Mainmetropole nach einer Veranstaltung oder einem Kneipenbesuch in den Nächten vor Samstagen und Sonn- oder Feiertagen in die Stadtteile oder das Umland möchte, kommt gut nachhause.

Doch wer von Frankfurt aus zu später Stunde in andere, weiter entfernte Regionen Hessens zurück möchte, hat schlechte (Fahr-)karten: Die letzten Regionalzüge fahren bis auf eine Fahrt alle gegen 0.30 Uhr am Frankfurter Hauptbahnhof ab. Wer zu einer Abendveranstaltung das

RMV-Kombi-Ticket nutzt, muss seine Rückreise oft schon frühzeitig antreten.

Hinzu kommt: Wenn es ein Nachtflugverbot gibt, so kommen die letzten Fluggäste erst dann aus dem Terminal und letztendlich am Hauptbahnhof an, wenn die letzten Züge die Station verlassen haben. Betroffen ist auch die steigende Zahl der Menschen, die nachts arbeiten und nicht zu bzw. von ihrem Arbeitsplatz mit dem Zug anreisen können. Aus diesen Gründen fordert der Fahrgastverband PRO BAHN eine weitreichende Untersuchung, wie groß das Potential für Nachtzüge im Nahverkehr in Hessen an Werktagen und den Wochenenden ist. (tk)



Teilnehmer der Pressekonferenz am 17. August (v.l.n.r.): Stefan Schmitt (Erster Stadtrat Neu-Isenburg), Herbert Hunkel (Bürgermeister Neu-Isenburg), Michael Korwisi (Bürgermeister Bad Homburg), Martin Burlon (Erster Stadtrat Dreieich), Thomas Ebert (Hauptamtlicher Stadtrat Eschborn). (Foto: Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt

Rettung für die Regionaltangente West?

Stadt Frankfurt und Umlandgemeinden fordern weitere Planungen

Seit mehr als 20 Jahren wird an der Regionaltangente West (RTW) geplant, die die nordwestlichen, westlichen und südlichen Gemeinden Frankfurts direkt mit dem Flughafen verbinden soll. Immer wieder traten Probleme und Verzögerungen auf, im Sommer stand das Großprojekt erneut vor dem Aus. Doch jetzt gibt es neue Signale für das Projekt.

Vorgeschichte

Die sechs Gesellschafter der Planungsgesellschaft zur Vorbereitung des Baus der Regionaltangente West (Kreis Offenbach, Main-Taunus-Kreis, Hochtaunuskreis, Bad Homburg, Frankfurt und der Rhein-Main-Verkehrsverbund) hatten sich bewusst einen fixen Endtermin gesetzt, bis zu dem Klarheit über die Zukunft des Vorhabens herrschen musste. Bei negativem Ergebnis sollte die Gesellschaft aufgelöst werden. Die Frist

wurde bereits um ein Jahr verlängert und läuft nun unwiderruflich am 31. Dezember 2012 ab. In den letzten Monaten verdichteten sich die Gerüchte, dass zwei Gesellschafter das Projekt aus finanziellen Gründen kippen wollen. Dies rief nicht nur die Fahrgastverbände, sondern auch alle direkt betroffenen Kommunen auf den Plan. Bad Homburgs Oberbürgermeister Michael Korwisi (GRÜNE) ergriff die Initiative und lud seine Amtskollegen in den vier betroffenen Landkreisen kurzfristig für den 15. August 2012 zu einem Treffen zur Rettung der RTW in die Kurstadt ein. Elf Kommunen und die Flughafengesellschaft FRAPORT folgten seinem Ruf. Bis spät in den Abend haben die Anwesenden eine „Gemeinsame Resolution der Anrainerkommunen“ für die Fortführung der Planungsarbeiten der RTW erarbeitet und einstimmig verabschiedet.

Die Kernaussage der Resolution: „Die sechs Gesellschafter der RTW GmbH werden ... eindringlich gebeten, in den nächsten Wochen durch zielführende Beschlüsse den Fortbestand der Gesellschaft über den 31.12.2012 hinaus sicherzustellen, um die Planungen in den nächsten drei Jahren bis zur Planfeststellung und einem Bau- und Finanzierungsvertrag mit dem Land Hessen voran zu bringen. Die beteiligten Städte, der Regionalverband Frankfurt und Fraport werben mit Nachdruck für die Umsetzung der RTW. ...“

Pressekonferenz

Für den 17. August 2012 hatten Bad Homburgs OB Michael Korwisi und Neu-Isenburgs Bürgermeister Herbert Hunkel zu einer gemeinsamen Pressekonferenz eingeladen, zu der auch die „Fahrgastzeitung“ gebeten wurde.



*Der Verlauf der Regionaltangente West.
(Zeichnung: Planungsgesellschaft)*

Die für die Öffentlichkeit vielleicht wichtigste Neuigkeit war, dass Frankfurt die Fortführung der Planung der RTW unterstützt und hierzu bereits ein gerade getroffener Magistratsbeschluss vorliegt. Insidern war dieses Umdenken im Römer allerdings bereits seit einigen Tagen bekannt. Ausschlaggebend für Frankfurt mag auch gewesen sein, dass man für die

Aufteilung der 20 Millionen Euro, die für die nun folgenden Planungsphasen 3 und 4 veranschlagt werden, eine geänderte Bemessungsgrundlage gefunden hat. Die auf die Gesellschafter entfallenden Anteile der Anrainer werden nicht mehr nach der Einwohnerzahl, sondern anhand der erwarteten Ein- und Aussteiger aller Haltestellen im Stadtgebiet bemessen.



*Zwei-System-Triebwagen für die RTW.
(Zeichnung: Bombardier)*

Unter dem Druck der neuen Fakten dürfte nun auch dem Landrat des Main-Taunus-Kreises, Michael Cyriax, keine andere Wahl bleiben, als dem Projekt RTW zuzustimmen, ohne sein Gesicht zu verlieren. Stimmenthaltung käme einem Veto gleich, weil alle Beschlüsse nach der Satzung der Gesellschafterversammlung einstimmig fallen müssen. Den Blockierern im Main-Taunus-Kreis, insbesondere den Städten und Gemeinden

im westlichen Teil des Kreises sei ins Stammbuch geschrieben, dass die Solidargemeinschaft der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft (MTV) seit Jahren den 15-Minutentakt auf der S1 und S2, von dem ausschließlich der Westteil des Kreises profitiert, mitfinanziert, während der Osten des Kreises mit einem 30-Minutentakt auf der S3, S4, RB12 und RB13 auskommen muss.

Fazit

Die Planungen für die RTW können also mit großer Wahrscheinlichkeit weiterlaufen. Jede andere Entscheidung anlässlich der Gesellschafterversammlung am 12. September 2012 erscheint bei Redaktionsschluss unwahrscheinlich und hätte, wie sich Bürgermeister Hunkel wörtlich ausdrückte, fatale Auswirkungen auf die gesamte Region. Ende 2014 wird allerdings erst der Beschluss fallen, ob die Tangentebahn dann auch tatsächlich gebaut wird. *(Wilfried Staub)*

Tramausbau in der Stresemannallee ist beschlossene Sache

Linie 17 in Frankfurt wird verlängert – Einstieg in die Ringstrassenbahn

Der Frankfurter Magistrat hat mit seinem Beschluss der Bau- und Finanzierungsvorlage endlich den Startschuss für den 1,1 Kilometer langen Lückenschluss im Tramnetz durch die Stresemannallee gegeben. Damit wird das Erste, teilweise vor allem bei den Anliegern stark umstrittene (die FGZ berichtete in ihrer Juli/August-Ausgabe) Teilstück der Ringstraßenbahn ab Anfang 2013 realisiert. Dabei wurde weitgehend den Bedenken aus der Bevölkerung Rechnung getragen, insbesondere die Eingriffe ins Grün minimiert und ein Ausgleich für den Flächenverlust des Abenteuerspielplatzes geschaffen. Die künftige direkte Verbindung von der Louisa und Neu-Isenburg aus zum Frankfurter Hauptbahnhof soll rund 19 Millionen Euro kosten, die zur Hälfte von der Stadt Frankfurt und der Verkehrsgesellschaft Frankfurt VGF getragen werden. Der PRO-BAHN-Regionalverband Großraum Frankfurt hat sich zusammen mit anderen Verbänden immer wieder für diese Erweiterung des Tramnetzes starkgemacht und besonders engagiert – nun tragen diese Bemühungen Früchte. *(com)*

Großraum Frankfurt

Was lange währt ...

Mehr Fahrgäste durch kürzere Wege und barrierefreie Zugänge

Im 19. Jahrhundert verlegte man Bahngleise in Anbetracht der damals noch schwachen Lokomotiven so, dass möglichst geringe Steigungen zu überwinden waren. Viele Bahnhöfe, gerade im ländlichen Raum, waren dadurch oft weit weg von den Dörfern gelegen. Noch bis vor Kurzem errichtete man Bushaltestellen dort, wo sie mit geringstem Aufwand realisiert werden konnten. Heute hat sich endlich fast überall die Erkenntnis durchgesetzt, dass der ÖPNV nur dann zufriedenstellend angenommen wird, wenn Haltepunkte bequem auf kurzem Wege und möglichst barrierefrei erreichbar sind. Haltestellen sollten tunlichst in dichtem Abstand eingerichtet werden, allerdings, so die Meinung der Betroffenen, nicht unbedingt vor der eigenen Haustür liegen, und es dürfen weder Bäume gefällt noch darf Parkraum eingeschränkt werden, so die Angst der Behörden.

Der zusätzlichen Haltestelle „Katholische Kirche“ in Bad Soden Neuenhain, die den, wie wir heute sagen, ‚Kunden‘ mehrere Hundert Meter beschwerliche Fußwege erspart und das Überqueren der viel befahrenen Ortsstraße an einem ampelgesicherten Überweg erlaubt, fielen zwei äußerst selten genutzte Parkplätze zum Opfer. 170 Ein- und Aussteiger zählt die neue Haltestelle in einer Richtung heute. Der Pfarrer der Kirche der namensgebenden Haltestelle hat sich im Nachhinein in der Presse fürchterlich über den Parkraumverlust aufgeregt, weil

er einen Besucherrückgang seines sonntäglichen Gottesdienstes befürchtete.

Busse können Haltebucht Oberursel Rathaus endlich plan anfahren



Bis jetzt: Geparkte PKW behindern die barrierefreie Anfahrt des Busses.

Zwei PKW-Parkplätze verhinderten bisher auch eine Parallelanfahrt der Bordsteinkante am Rathaus Oberursel. Dabei sind ausreichend Ersatz-Parkmöglichkeiten in unmittelbarer Umgebung durchaus vorhanden. PRO BAHN stellte vor fünf Jahren den Antrag, die beiden Parkplätze aufzulassen oder zumindest an das andere Ende der Busbucht zu verlegen und sprach, weil nichts passierte, mehrmals beim zuständigen Sachbearbeiter vor. Es bedurfte nun eines Personalwechsels in der Zuständigkeit und prompt wurde der erneute Vorstoß von PRO BAHN innerhalb weniger Wochen umgesetzt. Die ausstehende Anhebung der Bordsteinkante dürfte jetzt auch nur noch eine Frage der Zeit (und des Geldes) sein. Ältere

Fahrgäste und Mütter mit Kinderwagen freut aber auch so schon der Wegfall der Stolperfallen.



Neuer Treppenaufgang im Bahnhof Hofheim (Fotos: Wilfried Staub)

Neuer Ausgang macht Weg zum Bahnhof Hofheim bequemer & kürzer

Auch der Bahnhof von Hofheim am Taunus lag ursprünglich einmal weit entfernt vom Dorfmittelpunkt. Heute hat sich die Stadt rund um den Bahnhof ausgedehnt. Die Bahnlinie trennt Kernstadt und das südlich davon gelegene Neubaugebiet Hochfeld sowie den Ortsteil Marxheim, die nur über eine einzige Straßenbrücke, mit Treppenabgang zum seit Jahren fast ausschließlich genutzten Mittelbahnsteig, miteinander verbunden sind. Der Zugang zu den Gleisen 2 und 3 war

seit jeher von der Altstadt und dem nahen Busbahnhof durch eine Unterführung und – nach Einbau eines Aufzugs – auch bequem erreichbar. Über einen Durchstich der Unterführung nach Marxheim wurde 20 Jahre lang im Stadtparlament und zwischen Stadt und Bahn gestritten. Die verschiedensten Pläne wurden diskutiert, aber immer wieder verworfen. Teils waren die Rampen topografiebedingt zu steil oder die Entwürfe scheiterten an der Haftungsfrage bei Unfällen oder die Ausführung wäre nicht finanzierbar gewesen oder die Bahn trug (berechtigte?) Bedenken vor, dass die durchgehende Verbindung als Radweg missbraucht werden könnte.

Aber eine (auch politisch) engagierte Hofheimer Bürgerin ließ nicht locker: Gerda Heufelder (82) ist es schließlich zu verdanken, dass sich alle Beteiligten endlich zusammenraufte und, nachdem ein Gutachten die Unbedenklichkeit und Sicherheit des vor Witterungseinflüssen geschützten Aufgangs attestiert hatte, das 1,6 Millionen teure Projekt kürzlich der Öffentlichkeit übergeben werden konnte. Bahnen und Busse sind nun auch vom „Hochfeld“ aus bequemer, auf jeden Fall aber deutlich schneller erreichbar.

(Wilfried Staub)

Der neue Behindertenbeauftragte von PRO BAHN Hessen, Michael Alfter, hat die Arbeit aufgenommen. Eine seiner ersten Aufgaben: Eine Mobilitätslehrerin für Blinde und Sehbehinderte hatte ihn darauf aufmerksam gemacht, dass am Bahnsteig in Frankfurt-Mainkur der Blindenleitstreifen in Fahrtrichtung Hanau nicht bereits am Treppenaufgang, sondern erst etwa 20 Meter weiter an den Fahrplanvitrienen beginnt. Dies erschwert nicht nur Sehrbehinderten die Orientierung, sondern ist für blinde Fahrgäste sogar extrem gefährlich. Dieser Zustand ist umso verwunderlicher, da in der Gegenrichtung der Leitstreifen korrekt ausgeführt ist. Michael Alfter sprach inzwischen mit dem zuständigen Bahnstationsmanager, Abhilfe wurde zugesagt. *(com/wb)*



Alt trifft neu: Dampfzug auf dem Frankfurter Flughafen (links). Rechts: E-Lok BR 141, Anfang der 60er Jahre gebaut. (Fotos: Jürgen Lange)

Großraum Frankfurt

Tag der Verkehrsgeschichte

Frankfurter Verkehrsdezernent startete Dampfzug

Zum 10. Frankfurter Tag der Verkehrsgeschichte am 12. August 2012 und zum Abschlusstag der 10. Veranstaltung der Route der Industriekultur Rhein-Main hatten sich die Veranstalter etwas ganz Besonderes ausgedacht: Fünf südhessische Eisenbahnvereine, das Verkehrsmuseum Frankfurt und das Frankfurter Feldbahnmuseum stellten fast alles auf die Schiene bzw. Straße, was noch betriebsfähig war. Fünf Oldtimerstraßenbahnen und fünf Omnibusse, davon drei echt sehenswerte Relikte, verknüpften im Taktverkehr die verschiedenen Veranstaltungsorte bzw. Museen.

Höhepunkte waren zweifelsohne ein Schienenbus, ein mit Plattformwagen und einer E 41 bespannter Nostalgiezug sowie zwei Dampfzüge, welche von Hanau, Darmstadt und Wiesbaden aus zum „Sternpunkt Höchst“ starteten. Von hier führen die Sonderzüge weiter nach Bad Nauheim, der Cargo-City-Süd auf dem Flughafen, nach Rüsselsheim zu Opel

oder über die Hafensbahn zum Eisernen Steg, wo Anschluss an einen fünften Sonderzug zum Betriebsgelände der Historischen Eisenbahn und zum Museumstellwerk der Hafensbahn bestand. Die gesamte Veranstaltung verlief dank hervorragender Kooperation mit DB Netz und des unermüdlichen Einsatzes von insgesamt rund 200 ehrenamtlich tätigen Hobbyeisenbahnern störungsfrei.



Begrüßung von Stefan Majer durch den Vereinsvorstand. (Foto: Wilfried Staub)

Einzigster von den Besuchern vorgetragener Kritikpunkt war, dass man, um alle Highlights erleben zu können, alleine drei Tage gebraucht hätte.

Schließlich konnte auch Frankfurts Verkehrsdezernent Stefan Majer dazu verpflichtet werden, den ersten Dampfzug um 10.35 Uhr stilecht mit Stationsvorstehermütze und Kelle abzupfeifen, einer Bitte, der er als passionierter Eisenbahnfan nur allzu gerne nachkam. Anschließend informierte sich Verkehrsdezernent Majer während eines längeren Besuches im Betriebsgelände über die Arbeit und die vor allem finanziellen Probleme eines ehrenamtlich tätigen Vereins wie der Historischen Eisenbahn Frankfurt. Natürlich nutzte der Bericht-

erstatte auch die Gelegenheit, das eine oder andere Frankfurter Verkehrsprojekt, z.B. die Zukunftsaussichten der RTW anzusprechen. *(Wilfried Staub)*



Oldtimerpendelbus zum Feldbahnmuseum. (Foto: Udo Przygoda)

Großraum Frankfurt

Wenn einer eine Reise tut ...

Sommerexkursion des Regionalverbandes mit dem Hessenticket

Von Frankfurt über Fulda, Gießen, Wetzlar, Niedernhausen und Wiesbaden zurück zum Startbahnhof führte die Sommerexkursion von PRO BAHN Großraum Frankfurt am Samstag, dem 4. August 2012. Achteinhalb Stunden für 6,20 Euro pro Person durch das schöne Hessenland – da kann man wirklich nicht meckern. Die Fahrt hat allen Spaß gemacht. Wer nicht dabei war, hat viele interessante Fachgespräche und Eindrücke des Bahnbetriebs und technischer Besonderheiten versäumt.

Fulda/Vogelsbergbahn

Die von PRO BAHN vorgeschlagene „Überschlagene Fahrzeug- und Lok-

führerwende“ zum Abwenden von Folgeverspätungen und zur Einhaltung der betrieblich vorgeschriebenen Wendezeit von mindestens acht Minuten wird offensichtlich mit den zum 10. Juni geänderten Umlaufzeiten durchgehend praktiziert.

Lahntalbahn

Es waren an diesem wunderschönen Sommertag Hunderte von Kanus auf der mittleren Lahn unterwegs. In Villmar warteten bereits zu dieser frühen Nachmittagsstunde etwa 100 Fahrgäste auf den Gegenzug. Es dürfte problematisch gewesen sein, diese alle unter zumutbaren Bedingungen in dem Kurzzug zu befördern.



Teilnehmer der Exkursion beim Zwischenstopp in Gießen. (Foto: wb)

Chaotische Zustände dürften abends im Bereich Kerkerbach in Richtung Weilburg geherrscht haben, wenn schlagartig alle Kanuten mit der Bahn zu ihren Stützpunkten zurück gefahren sind. Ortsansässige berichten an solchen Tagen über Verspätungen von 15 Minuten mit entsprechendem Anschlussverlust.

Unser Lösungsvorschlag: Der RMV bestellt und bezahlt zusätzlich zu den im Sommer verkehrenden Verdichtungszügen an solchen Tagen einen Sonderzug, der nur bei gutem Wetter zwischen Kerkerbach und Weilburg lahnaufrwärts drei bis fünfmal nachmittags etwa 15 Minuten vor dem Planzug verkehrt und leer zurück fährt. Dazu müsste die HLB an diesen circa 20 Ausnahmetagen im Jahr flexibel reagieren.

Wiesbaden

Keine gute Idee war es, für den Rest der Strecke einen Zug der RheingauLinie zu nehmen. Die nur vierteilige Bahn kam

leicht verspätet und völlig überfüllt in Wiesbaden an. Weitere Fahrgäste mit Fahrrädern stiegen zu, die jetzt den Eingangsbereich aller Türen und sogar die Gängen in Beschlag nahmen. Das Zugpersonal war mit dieser Situation völlig überfordert. Für eine Fahrscheinkontrolle war kein Durchkommen mehr.

Unsere Anregung: Sofern diese Situation an Samstagen im Sommer, wie Stammfahrgäste behaupten, ein Dauerzustand auf der RheingauLinie sein sollte, müssen die Triebzüge zu Zeiten, bei denen Touristen und Fahrgäste, die ins Rhein-Main-Gebiet zum Einkaufen fahren, zusammentreffen, um eine Dreier Einheit verstärkt werden. (Zu DB-Zeiten verkehrten an Wochenenden lokbespannte Züge mit fünf Wagen, was etwa einem siebenteiligen FLIRT entspricht.)

Dem RMV liegt der ausführliche Reisebericht vor. Man überlegt dort, welche Vorschläge von PRO BAHN umsetzbar sind. *(Wilfried Staub)*

Starkenburg

Dadina übergeht Fahrgastbeirat erneut

Deutliche Angebotsverschlechterung nach Kranichstein

Nachdem in der Vergangenheit bereits mehrfach dem Fahrgastbeirat wichtige Fahrplanänderungen nicht oder erst verspätet zugänglich gemacht wurden, hat die lokale Nahverkehrsorganisation Dadina bei der letzten Sitzung des Beirats diesem erneut wichtige Informationen vorenthalten.

Versprechen gebrochen

Dabei hatte der Vorsitzende der Dadina, Christel Fleischmann, bei der ersten Sitzung des Fahrgastbeirats hoch und heilig versprochen, dass ein Debakel wie beim Fahrplan der Pfungstadtbahn nicht mehr vorkommen solle. Der Antrag von PRO BAHN, die Übermittlung von Fahrplandaten an den Fahrgastbeirat in die Geschäftsordnung aufzunehmen, wurde jedoch prompt von der Dadina-Geschäftsführung abgelehnt. Begründung: Die bisherige Regelung sei ausreichend.



*Straßenbahn in Kranichstein
(Fotos: Wolfgang Brauer)*

Auf der Sitzung des Fahrgastbeirats im Juni 2012 wurde dieser nun mit der Ankündigung einer massiven Fahrplanänderung auf den Straßenbahnlinien 4, 5 und 9 zum Ende der Sommerferien überrascht. (Die Details dieser Änderungen weiter hinten im Artikel.) Ungeheuerlich war hierzu die Aussage des Dadina-Geschäftsführers, er halte die Änderungen für nicht so gravierend, dass der Beirat informiert werden müsse; die Fahrplanänderungen beinhalten jedoch eine 40-prozentige Leistungskürzung für den Stadtteil Kranichstein. PRO BAHN fragt sich an dieser Stelle, wenn 40 Prozent weniger Angebot keine „gravierende“ Änderung ist, welche Modifikationen müssen dann am Fahrplan vorgenommen werden, damit sie dieses Prädikat erfüllen? Ebenso wurden dem Beirat falsche Tatsachen über die Änderungen vorgetäuscht. Während der gesamten Sitzung wurden nur (notwendige) Angebotsverbesserungen auf der Strecke nach Griesheim und im Abendverkehr als Ausgleichsmaßnahmen angeführt. Erst auf mehrmalige beharrliche Nachfrage nach der Sitzung erhielt der Autor dieses Artikels vom Dadina-Geschäftsführer die Information, dass ebenfalls Änderungen auf der Straßenbahnstrecke zum Böllenfalltor geplant seien.

PRO BAHN sieht durch diese Vorgehensweise das Vertrauensverhältnis zwischen Dadina und dem Fahrgastbeirat als erheblich gestört an. Wie befürchtet, hat sich erneut gezeigt, daß die bisherige Geschäftsordnung des Beirats nicht ausrei-

chend ist, solche massiven Pannen seitens der Dadina zu vermeiden. Wir haben daher erneut beantragt, daß geplante Fahrplanänderungen dem Fahrgastbeirat verbindlich vor der Verabschiedung zur Kenntnis gegeben werden und dass solche Bekanntgaben insbesondere nicht von einer „Unwichtigkeitseinstufung“ seitens der Dadina abhängen dürfen.

Fahrplanänderungen

Hintergrund der gesamten Änderungen sind Kapazitätsprobleme am späten Nachmittag auf der Straßenbahnstrecke nach Griesheim. Aus Griesheim kam der Wunsch, den dort bestehenden 7,5-Minuten-Takt noch für einige Fahrten bis gegen 19 Uhr zu verlängern. Ebenso wurde geplant, den Abendverkehr auf der Linie 5 zwischen Kranichstein und dem Hauptbahnhof bis gegen 22 Uhr auf einen 15-Minuten-Takt zu verdichten und erst danach in den abendlichen 30-Minuten-Abstand einzusteigen. Beide Änderungen sind sinnvoll; jedoch ist es aufgrund der finanziellen Situation der Stadt Darmstadt derzeit nicht möglich, Mehrverkehre zu bestellen. Alle Verbesserungen an einer Stelle müssen also durch weniger Fahrten an anderer Stelle kompensiert werden. An dieser Stelle scheiden sich jedoch die Geister. Seitens des Betreibers der Straßenbahn wurde daher vorgeschlagen, an Ferien(werk)tagen in Kranichstein nur noch einen 15-Min-Takt statt der bisher üblichen 7,5-Minuten-Folge anzubieten. Diese Änderung entspricht in etwa den gefahrenen oben genannten Mehrleistungen, bedeutet aber an den Ferientagen eine Leistungsminde- rung um 40 Prozent für den Stadtteil.

Die Maßnahme ist aus Sicht des Fahrgastbeirats und von PRO BAHN jedoch

wenig überlegt. So entfallen am Bahnhof u. a. die Straßenbahnen, die die Fahrgäste aus den Taktknoten der Eisenbahn abfangen. Die nächste und schnellste Fahrtmöglichkeit in die Innenstadt stellt dann der ohnehin bereits völlig überfüllte Bus der Linie H dar. Zudem erhält Griesheim die Mehrleistungen quasi kostenlos. Begründung Dadina: Der Kilometeranteil in Griesheim sei zu gering. Dabei macht die Streckenlänge in Griesheim fast 30 Prozent der Linie 9 aus. Aus Sicht von PRO BAHN kann es daher nicht angehen, daß die Nachbarstadt diese Leistungen geschenkt bekommt und diese durch Kranichstein „bezahlt“ werden sollen. Ebenso ist generell zu hinterfragen, wieso die Mehrleistungen nach Griesheim und zum Böllenfalltor ausschließlich durch den Stadtteil Kranichstein getragen werden sollen und nicht alle Linien am Ausgleich beteiligt werden.



Neben den DB-Gleisen: Endstelle im Darmstädter Stadtteil Kranichstein

Für den Ausgleich der abendlichen Mehrleistungen auf der Linie 5 hat der Fahrgastbeirat bereits vorgeschlagen, dafür kostenneutral den morgendlichen 7,5-Minuten-Takt in Kranichstein einfach eine Stunde später zu beginnen; um 5.30

Uhr ist auch ein 15-Minuten-Abstand ausreichend.

Ingesamt wäre mit intelligenten Ausgleichsmaßnahmen der Stadtteil Kranichstein auch an Ferientagen mindestens im 10-Minuten-Takt anzubinden oder sogar, mit leicht gekürzten Zeiten, weiterhin im 7,5-Minuten-Takt. Wäre der Fahrgastbeirat rechtzeitig über die geplanten Änderungen informiert worden, hätte er passende Ausgleichsmaßnahmen vorschlagen können, was in der Kürze der Zeit

nun nicht, bzw. nur rudimentär möglich war.

Immerhin hat der massive Protest des Beirats jetzt dazu geführt, dass die geplanten Verschlechterungen zunächst nur für die Herbstferien gelten. Ob allerdings ab dem Winterfahrplan eine intelligente Neuverteilung der gefahrenen Leistungen erfolgt und die Vorschläge des Fahrgastbeirats aufgegriffen werden, ist noch offen. *(hk)*

Rhein-Neckar

Neue Güterstrecken nach Mannheim

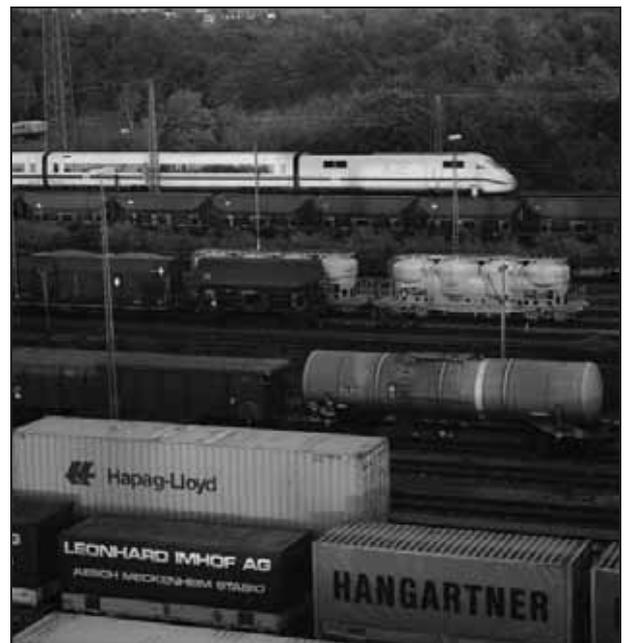
IHK-Studie / Auch Forderung von PRO BAHN-Arbeitskreis

Mehr Kapazitäten für den Schienengüterverkehr der Metropolregion fordert die Industrie- und Handelskammer Rhein-Neckar. Diese Forderung resultiert aus einer Studie, die die Mannheimer IHK bei einem Freiburger Verkehrsforschungsunternehmen in Auftrag gegeben hatte.

„Die Schienenkapazitäten in der Metropolregion sind deutlich zu niedrig“, fasste IHK-Hauptgeschäftsführer Axel Nitschke die Ergebnisse der Untersuchung zusammen und forderte, neben der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim, den weiteren Ausbau des Knotens Mannheim und seiner Zulaufstrecken sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr rasch anzugehen. „Damit könnte auch das Nahverkehrsangebot qualitativ und quantitativ weiterentwickelt werden“, sagte Nitschke.

Das zentrale Ergebnis der Bedarfsanalyse zum Schienenverkehr für die Rhein-Neckar-Region sieht eine Verdopplung

der eingehenden Güterzüge bis zum Jahr 2025 voraus, insbesondere im sogenannten Kombinierten Verkehr. Aber auch der Schienenpersonenfernverkehr würde um mehr als 40 Prozent wachsen.



*Der Mannheimer Rangierbahnhof
(Fotos: DB)*

Wichtigste Maßnahmen seien neue Gleise für den Güterverkehr sowie die Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar, so die IHK. Für die Wirtschaft sei entscheidend, dass die Neubaustrecke im Personenverkehr die bisher sehr gute Anbindung Mannheims sicherstellt und ausbaut. Welche Streckenführung dafür gewählt werde, gelte es nun rasch zu entscheiden und in Angriff zu nehmen. „Weitere zehn Jahre Stillstand können wir uns hier nicht mehr leisten“, sagte Nitschke. „Wir halten deshalb den Vorschlag des Deutsche Bahn-Chefs Jürgen Grube, den durchfahrenden Güterverkehr über eine zusätzliche Trasse zu führen und damit den Hauptbahnhof Mannheim zu entlasten, für überlegenswert. Nicht alle Güterzüge und vor allem nicht doppelt so viele bis 2025 müssen durch das Nadelöhr Hauptbahnhof Mannheim fahren“, sagte der Mannheimer IHK-Hauptgeschäftsführer. Entscheidend sei, dass die Anbindung an den Rangierbahnhof in Mannheim sichergestellt ist.

Ebenso ausgebaut werden müsse die Strecke Karlsruhe – Basel sowie auch die Strecke Mannheim – Heidelberg. Von größter Bedeutung sei zudem eine verbesserte Anbindung und Erschließung der Mannheimer Häfen, des Containerterminals der BASF sowie des Mannheimer Rangierbahnhofes als Herz des gesamten Schienenverkehrs in der Region.

Kritisiert wird in der Studie auch der Rückbau der Überholgleise, insbesondere auf der Main-Neckar-Bahn. Auf Strecken mit gemischtem Betrieb müssten die Güterzüge in den meisten Fällen auf Überholgleise geleitet werden, um den Personenzügen das Überholen zu ermöglichen. Wenn dann durch den Rückbau von Überhol- und Ausweichgleisen die Mög-

lichkeiten einer Überholung noch zusätzlich eingeschränkt werden, verschärfe dies die Situation weiter. Grundlage für die Studie waren schriftliche Befragungen und Experteninterviews bei Unternehmen aus den IHK-Bezirken Rhein-Neckar, Pfalz und Darmstadt.



Rangierbahnhof vor dem Großkraftwerk

Die Schlussfolgerungen der Kammer decken sich in weiten Teilen mit den Forderungen von PRO BAHN. Mitglieder der Regionalverbände Rhein-Neckar, Starkenburg, Großraum Frankfurt, der Landesverband Rheinland-Pfalz und des Bundesvorstandes erarbeiten zusammen mit Vertretern anderer Verkehrs- und Umweltverbände seit rund drei Jahren in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe eigene Vorschläge für Politik und Entscheidungsträger. Insbesondere befasst sich die Arbeitsgemeinschaft mit der Ausgestaltung der geplanten Neubaustrecke von Frankfurt nach Mannheim und künftigen Güterverkehrsstrecken. (wb)

Neue Runde beim Straßenbahnausbau in Heidelberg

Der Heidelberger Gemeinderat hat Ende Juli beschlossen, noch weitere Trassenvarianten für eine Verlängerung des Heidelberger Straßenbahnnetzes sindie historische Altstadt zu prüfen. Einer Variante entlang des Schlossberges wurden wegen zahlreicher Einsprüche und Änderungen immer weniger Realisierungschancen eingeräumt. Daraufhin hatte der Hannoveraner Verkehrsplaner Volker Stölting bei einer Ahöring vor dem Verkehrsausschuss der Stadt vorgeschlagen, auch noch Varianten entlang des Neckars zu prüfen, entweder ebenerdig oder in einem Tunnel. Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Herrmann sagte unterdessen bei einem Lokal-Termin in Heidelberg, die Stadt sei mit diesem Projekt sehr spät dran, um noch Mitteln aus dem Gemeinde Verkehrsfinanzierungs-Gesetz zu bekommen. Der Minister könne sich ein neues Mobilitätsnetz in Heidelberg aber auch ohne die geplante Altstadtstrecke vorstellen. (wb)



Obus-Haltestelle in Quito, der Hauptstadt Ecuadors. (Foto: Helder Robeihiro)

Ausland

Nahverkehr in Südamerika

Reisebeobachtungen in Quito (Ecuador)

Meine letzte Urlaubsreise führte mich nach Südamerika. Selbstverständlich beobachtet man auf Reisen auch alles, was unsere Interessen am Verkehr berührt und stößt dabei oft auf Überraschungen. Von einer möchte ich folgend kurz berichten:

Quito als Hauptstadt des südamerikanischen Staates Ecuador bietet seinen ca. 1,4 Millionen Einwohnern trotz der schwierigen Geografie einen leistungsfähigen ÖPNV an. Wegen der Lage in

einem Andenbecken, umgeben von Bergen und Vulkanen, sind große Teile der Stadt nicht eben, sondern an Hängen mit nicht selten 10 bis 15 Prozent Steigung gelegen. Für einen schienengebundenen Verkehr keine günstigen Voraussetzungen, auch wenn es bis 1948 eine Trambahn gab. Dementsprechend wird der ÖPNV heute nur von Bussen und besonderen O-Bussen abgewickelt.

Seit 1995 durchzieht der Quitoer Oberleitungsbus auf eigener Trasse mit

ca. 19 Kilometer Länge die Stadt von Nord nach Süd. Die Busspuren sind in den Hauptverkehrsstraßen teils in die Straßenmitte gelegt, die Haltestellen an der Trasse ähneln unseren Stadtbahnhaltestellen. Die Bahnsteige ermöglichen mit ihrer 65 cm hohen Kante einen bequemen Einstieg in die speziell gefertigten Gelenkbusse. Die Haltestellen werden im kurzen Takt (ca. zwei bis fünf Minuten) durch mehrere sich überschneidende Linien bedient.



*Der Obus in Quito: Stütze des ÖPNV
(Foto: Mario Roberto Duran Ortiz)*

Dieses ungewöhnliche System verbindet die Vorteile einer modernen Stadtbahn mit den niedrigeren Kosten eines Busverkehrs. Der elektrische Antrieb der Busse sorgt für überschaubare Betriebskosten und geringe Emissionen,

hohe Investitionen in die Schieneninfrastruktur entfallen und trotzdem werden im dichten Takt täglich ca. 250.000 Fahrgäste befördert. Damit hat der Obus Quito auch eine gewisse Vorbildfunktion in Südamerika. Ein ähnliches System ging 2006 in Venezuela in Betrieb. Bei meinem Besuch der Stadt habe ich keinen leeren Bus gesehen – das System wird offensichtlich gut angenommen! Vielleicht ließe sich mit dem Obus auch das eine oder andere Verkehrsproblem bei uns elegant lösen?

Eine Besonderheit war noch in Guayaquil (der größten Stadt Ecuadors) zu beobachten: Dort gibt es wegen des Einbahnstraßensystems der Innenstadt Liniensebusse, die ihre Türen links haben!

Eisenbahnen fahren in Ecuador im Moment fast nur für touristische Zwecke, in den 90er Jahre kam der Schienenverkehr durch mangelhafte Wartung und Beschädigungen bei Naturkatastrophen zum Erliegen. Mittlerweile arbeitet die öffentliche Eisenbahngesellschaft in Ecuador aber am Wiederaufbau des Netzes und der Bahnhöfe. Weite Teile sollen bis zum Ende des Jahres 2012 wieder in Betrieb gehen. Ob das klappt? (*Helmut Lind*)



*Touristenbahn in Ecuador
(Foto: Helmut Lind)*

Leserbiefe

Pro & Contra Abschaffung 1. Klasse in der S-Bahn

Ich unterstütze voll und ganz die Meinung gegen die Abschaffung der 1. Klasse in den S-Bahnen, die meisten Argumente dafür hingegen kann ich nicht nachvollziehen. Natürlich ist die S-Bahn kein ICE und wird im Verhältnis weitgehend auf kürzeren Strecken eingesetzt, das schließt aber eine 1. Klasse nicht aus. Es wäre z.B. ärgerlich, wenn ich ein 1. Klasse-Ticket von Basel nach Heidelberg hätte und müsste ab Karlsruhe in die „klassenlose“, aber teuer bezahlte S-Bahn umsteigen (was übrigens bei der ein oder anderen Regionalbahn in "vernachlässigten" Gebieten schon vorkommt und zu Diskussionen mit Zugbegleitern geführt hat). Müsste ich deshalb zwei Fahrkarten kaufen, wäre mir das einfach lästig.

Die angeblich geringe Auslastung der 1. Klasse in S-Bahn-Zügen kann ich nicht bestätigen, auf der Strecke Mannheim-Friedrichsfeld Süd bis Karlsruhe ist sie meist gut besetzt. Dies ist allerdings kein Wunder, es gibt nur wenig Plätze! Auf der anderen Seite fragt man sich natürlich, ob man den Aufpreis bezahlen soll, denn ich sehe keinen Unterschied zur 2. Klasse. Hier muss ich Herrn Staub recht geben: „unattraktive Ausstattung ...“. Ich gebe ihm allerdings nicht recht, wenn er dies als Argument für die Abschaffung heranzieht, da verdreht er ein bisschen die Situation. Hier müsste einiges geschehen. Die Sitze sind extrem unbequem und unterscheiden sich nicht von denen der 2. Klasse, außerdem müsste das Platzangebot erhöht werden. Im Augenblick schwanke ich auch bei längeren S-Bahn-Fahrten, ob ich 2. oder 1. Klasse

nutze, würde aber nicht darüber nachdenken, wenn Letztere attraktiver und ihren Preis wert wäre. Ich vermute, dass der Zulauf dann größer wäre. Manchmal kann ich mich nicht des Eindrucks erwehren, dass bei der DB eine gewisse Absicht dahinter steckt, nämlich irgendwann die 1. Klasse (problemlos) zu schließen. Dann würde ich allerdings die S-Bahn in vielen Fällen nicht mehr nutzen.

Es ist das alte „Argument“: Ein Bus, der nur stündlich fährt, hat kaum Fahrgäste, also wird die Linie eingestellt, statt sie 20- oder gar 10-minütig fahren zu lassen und wenigstens einen Versuch zu starten. Infolgedessen muss, um das Beispiel zu übertragen, die 1. Klasse attraktiver werden. Auch hinkt der Vergleich mit Bussen und Straßenbahnen. Die S-Bahn legt ganz andere Strecken zurück (man denke nur an Osterburken – Kaiserslautern).

Wir leben nun einmal in einer Gesellschaft und einer freien Marktwirtschaft, die eine große Vielfalt von Angeboten zulässt, man sollte da nicht alles vereinheitlichen wollen. Es muss mir überlassen sein, welche Wahl ich treffe, und ich darf nicht in etwas „hineingezwungen“ werden, nur weil es keine Wahlmöglichkeiten gibt.

Auch fühle ich mich nicht als etwas Besseres, wenn ich die 1. Klasse nehme, sondern sie kommt meinen Bedürfnissen entgegen, sei es, dass ich halbwegs in Ruhe etwas arbeiten oder lesen, sei es, dass ich die Fahrt einfach genießen will.

Jan Sahner, Edingen-Neckarhausen

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

Anfragen zu PRO BAHN Osthessen
bitte an den Landesvorsitzenden richten.
(Adresse siehe oben)

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:

Mo 1.10. Redaktionsschluss der „PRO BAHN Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“, Heft November – Dezember 2012. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (siehe Seite 2).

PRO BAHN Nordhessen:

Mi 26.9. 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus, Wilhelmstraße 2, 34117 Kassel

Mi 31.10. (jeden letzten Mittwoch im Monat).

PRO BAHN Mittelhessen:

Mi 21.11. 18.30 Uhr: Treffen in der Pizzeria Adria, Frankfurter Straße 30, 35392 Gießen.

PRO BAHN Großraum Frankfurt:

Mo 3.9. ab 18.30 Uhr: Monatstreff im Saalbau Gutleut, Rottweiler Straße 32, 60327 Frankfurt am Main (fünf Fußminuten vom Hauptbahnhof/Südseite).

Mo 1.10. ab 18.30 Uhr: Monatstreff und Jahreshauptversammlung des PRO BAHN Regionalverbandes Großraum Frankfurt im Saalbau Gutleut.

Mo 5.11. ab 18.30 Uhr: Monatstreff im Saalbau Gutleut.

PRO BAHN Starkenburg:

Mi 26.9. 18.00 – 20.15 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des Regionalverbandes Starkenburg im Restaurant Casa Algarve ("Grün-Weiß"), Dornheimer Weg 27, 64293 Darmstadt. 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.

Mi 24.10. 18.00 – 20.15 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des Regionalverbandes Starkenburg im Restaurant Gargano.

Regionalverband Rhein-Neckar:

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

Do 18.10. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbandes Rhein-Neckar im Restaurant red – die grüne Küche, Poststraße 42 in 69115 Heidelberg.

Sonstige Termine:

Do 13.9. 20.00 Uhr: Arbeitstreffen der IG PRO SCHIENE Weschnitztal-Überwaldbahn

Do 11.10. im Gasthaus „Zur Kreuzgasse“ in Ober-Waldmichelbach.

Mi 21. bis 30. Horber Schienen-Tage unter dem Motto: „Die Schiene – Rückgrat der

So 25. 11. Mobilität“. (Infos unter <http://horber.schienen-tage.de>)

In Fahrgastzeitung Nr. 93 ist uns auf Seite 17 ein Fehler in der Bildunterschrift des Fotos unterlaufen, das Stefan Majer und Knut Ringat zeigt. Der Fotograf war nicht Wilfried Staub. Der Bildtext musste vielmehr lauten: „Bildautor: HOLM/JS“. Wir bitten, das Versehen zu entschuldigen.

