

Fahrgastzeitung

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

Nr. 79

März – April 2010



Ausschreibungen in Nordhessen

S. 4

Neues Buskonzept im Rheingau

S. 11

Berg- und Seilbahnen in Hessen

S. 15

Titelbild: Seilbahn Rüdesheim (*Foto: Rüdesheim Tourist AG*).

Rückseite oben: Nerobergbahn in Wiesbaden (*Foto: Laurenz Bobke*). **Unten:** Eine Sesselbahn für Skifahrer im Winter und Nutzer einer Sommerrodelbahn in der wärmeren Jahreszeit überwindet in der Nähe der Sackpfeife im Landkreis Marburg-Biedenkopf 88 Höhenmeter. Im Hintergrund links der Sendemast, von dem unter anderem die Radio-Programme des Hessischen Rundfunks und des Westdeutschen Rundfunks abgestrahlt werden. (*Foto: Eigenbetrieb der Stadt Biedenkopf*).

Impressum

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

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

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

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

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

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

Redaktion: Martin U. Schmidt (*mus*), Holger Kötting (*hk*), Wolfgang Brauer (*wb*), Helmut Lind (*ld*), Hermann Hoffmann (*hh*). Alle anderen Artikel sind namentlich gekennzeichnet. V. i. S. d. P.: *mus*, für die einzelnen Regionalverbände: *hk, wb, ld, nk, hh*.

Redaktionsanschrift: Martin U. Schmidt, Küferstraße 30, 65931 Frankfurt am Main,
Tel/Fax: (0 69) 37 56 24 88. E-Mail: m.schmidt@chemie.uni-frankfurt.de

Endredaktion und Layout dieser Ausgabe: *wb*

Druck und Versand: *hk*

Regionalredaktionen:

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

Großraum Frankfurt: Helmut Lind, Holzweg 17, 61440 Oberursel, Tel. (0 61 71) 46 28,
E-Mail: info@frankfurt.pro-bahn.de

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

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

Redaktionsschluss für diese Ausgabe:

1.2.2010 (Heft März – April 2010)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:

1.4.2010 (Heft Mai – Juni 2010)

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

Ausschreibungen: DB könnte auch bei Dostos verdrängt werden	4
Neue Stadtbahnen für Kassel bestellt	5
Fahrer-Lizenz für Bus und Tram in Kassel	6
Neue Nutzung für den Bahnhof Wabern	7

Osthessen

Was wird aus dem Bahnknoten Bebra?	7
--	---

Mittelhessen

Chaos auf der Main-Weser-Bahn	8
-------------------------------------	---

Rheingau

Bald neuer Betreiber auf der rechten Rheinstrecke	10
Busverkehr: Wo um alles in der Welt liegt Kemel?	11
Nassauische Touristik-Bahn: Brücke muss schnell ersetzt werden	13
Rheingau-Taunus: Kreis der vielen Verkehrsmittel	14

Schwerpunktthema

Bergbahnen im Rheingau	15
Bergbahnen in Nordhessen	16
Bergbahnen in der Rhein-Neckar-Region	19

Großraum Frankfurt am Main

Im Studio heute: Martin Schmidt	20
---------------------------------------	----

PRO BAHN intern

Jahreshauptversammlung des Landesverbandes Hessen	23
PRO BAHN Ländergipfel in Frankfurt	24
Interview mit dem Bundesvorsitzenden Karl-Peter Naumann	24

Starkenburg

Neues Gutachten zu „Darmstadt West“ wird zum Eigentor	26
---	----

Rhein-Neckar

Aus für das Draisinenprojekt auf der Überwaldbahn?	28
--	----

<u>PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten</u>	30
--	----

<u>PRO BAHN – Termine</u>	31
---------------------------------	----



Fahren die Doppelstockzüge (Dostos) von „Metronom“ bald auch nach Hessen? Möglich werden könnte dies, weil derzeit Leistungen auf der Main-Weser-Bahn und der Strecke von Bebra nach Frankfurt ausgeschrieben werden. (Foto: S. Zauge)

Nordhessen

DB könnte auch bei Dostos verdrängt werden

Ausschreibung für wichtige Verbindungen in Hessen

Auf zwei wichtigen Schienenstrecken in Hessen könnten ab dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 Personenzüge privater Verkehrsgesellschaften rollen und damit die roten RegionalBahn- und RegionalExpresszüge (RB und RE) der Deutschen Bahn AG von den Gleisen verdrängen. Möglich wird dies, weil der Schienenverkehr von Bebra nach Frankfurt und von Kassel über Gießen nach Frankfurt (Main-Weser-Bahn) öffentlich ausgeschrieben wurden. Von 2012 bis 2024 wollen der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) und der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) Verkehrsleistungen von fast fünf Millionen

Zugkilometern vergeben – ein Mammutauftrag. Hieran sind neben der DB sicher auch andere Verkehrsunternehmen interessiert.

Für die Bahn als „Platzhirsch“ ist klar: „Selbstverständlich wird sich die Deutsche Bahn als bisheriger Betreiber der genannten Strecken an der Ausschreibung beteiligen. Dasselbe gilt für die ebenfalls am 31. Dezember 2009 ausgeschriebene Verbindung Glauburg – Stockheim – Bad Vilbel – Frankfurt,“ sagte Bernd Honerkamp, stellvertretender Pressesprecher für Hessen, Rheinland-Pfalz und das Saarland der DB Mobility Logistics AG in Frankfurt.

Etwas zurückhaltender ist man bei zwei möglichen Konkurrenten. Christina Schloter, Pressesprecherin der Hessischen Landesbahn (HLB) und der Cantus Verkehrsgesellschaft erklärte: „Wir prüfen zum momentanen Zeitpunkt, ob und wenn ja mit welchen Unternehmen eine Bewertung an der Ausschreibung erfolgt.“ Als weiterer möglicher Konkurrent der Deutschen Bahn käme auch die Metronom-Eisenbahngesellschaft aus dem niedersächsischen Uelzen in Betracht. Sie ist mittlerweile das zweitgrößte Unternehmen im Schienenpersonennahverkehr nach der DB und fährt mit Doppelstockzügen zwischen Hamburg und Bremen und zwischen Hamburg und Göttingen über Hannover. Metronom leistet 8,2 Millionen Zugkilometer pro Jahr.

Die Hessische Landesbahn GmbH (HLB) mit rund 500 Mitarbeitern befindet sich zu 50 Prozent im Besitz des Landes Hessen mit einer Leistung von 15,4 Millionen Zugkilometern pro Jahr. Die HLB ist beteiligt an der Hellertalbahn (Betzdorf – Dillenburg), der Regional-

bahn Kassel GmbH (Lossetalbahn, der Regio Tram Betriebsgesellschaft mbH Kassel, der SüdThüringenBahn GmbH sowie an der vectus Verkehrsgesellschaft mbH (Limburg).

Die cantus Verkehrsgesellschaft ist zu 50 Prozent in der Hand der Hamburger Hochbahn und zu 50 Prozent zur HLB gehörig. Cantus befährt die Strecken Göttingen – Eichenberg – Bebra – Fulda, Bebra – Eisenach sowie Kassel – Bebra – Bad Hersfeld – Fulda. Die Cantus-Leistung beträgt rund 3,6 Millionen Zugkilometer im Jahr auf knapp 300 Kilometer Streckenlänge. Cantus beschäftigt knapp 90 Mitarbeiter, Sitz der Gesellschaft ist Kassel. Die mittelständische Kurhessenbahn bedient ein rund 250 Kilometer umfassendes Streckennetz zwischen Kassel und Brilon Wald über Korbach sowie nördlich und westlich von Marburg mit einer Verkehrsleistung von über zwei Millionen Zugkilometern. Sitz der Gesellschaft, die eine hundertprozentige Tochter der Deutschen Bahn AG ist, ist Kassel. (hh)

Achtzehn neue Niederflur-Straßenbahnen (Wert rund 45 Millionen Euro) bestellte die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) Anfang Februar. Die neuen Straßenbahnen bieten Platz für bis zu 176 Fahrgäste, etwa 36 mehr als die alten Hochflurtrams, die sie ersetzen. Die ersten Fahrzeuge sollen im November 2011 ausgeliefert werden.

(wb/Bild: Bombardier)



Nordhessen

Lizenz für Bus und Tram in Kassel

Busfahrer von KVG und HLB werden zu Duo-Fahrern ausgebildet

Sechs Busfahrer der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) dürfen nach ihrer Prüfung auch Straßenbahnen steuern, teilte die KVG Anfang Januar mit. Vier der sechs Fahrer sollen regelmäßig im KVG-Fahrdienst für Busse und Straßenbahnen eingesetzt werden, zwei werden in der Leitstelle als Verkehrsmeister arbeiten.



*Die Duo-Fahrer der Kassel Verkehrs-Gesellschaft nach ihrer Prüfungsfahrt
(Foto: KVG)*

Die sechs Duo-Fahrer durchliefen eine dreimonatige Vollzeitausbildung, dabei wurde geballtes Wissen vermittelt. Die Teilnehmerzahl war deshalb begrenzt. In den nächsten Wochen will die KVG sechs weitere Duo-Fahrer ausbilden. Vor mehreren Jahren hatte die Gesellschaft bereits Busfahrer zu Straßenbahnfahrern ausgebildet. Diese sollen nun nachgeschult werden, weil sie über längere Zeit nur Trams steuerten.

Die KVG will mit den Duo-Fahrern kurzfristig Personalengpässen begegnen und sich auf geänderte Anforderungen vorbereiten. Dies gilt zum Beispiel für die Straßenbahnstrecke nach Vellmar. Wenn sie fertig ist, werden nach KVG-Angaben Buslinien durch Trams ersetzt werden. Die Duo-Fahrer sichern dem Unternehmen ein hohes Maß an Flexibilität, sagte KVG-Vorstand Thorsten Ebert. Auch bei einem erhöhten Bedarf im Straßenbahnfahrdienst oder bei Ersatzverkehr wegen einer Baustelle könne man besser reagieren. Für den Fahrer bringe die Doppelfunktion ebenfalls Vorteile: Durch die zusätzliche Qualifikation werde der Arbeitsplatz der Fahrer sicherer und die Arbeit abwechslungsreicher. Ein 38-jähriger Duo-Fahrer freut sich über die neue Herausforderung auf der Schiene. Schon beim Busfahren sei er den Umgang mit Fahrgästen bereits gewöhnt und auch mit den Signalen vertraut gewesen. (hh)

Nordhessen

Neues Leben in alten Bahnhofsgebäuden

Umbauten und neue Nutzer in Wabern und Volkmarsen

Das Bahnhofsgebäude in Wabern, das die Gemeinde gekauft hat, bekommt neue Nutzer. Im März werden die Grünen des Schwalm-Eder-Kreises 100 qm beziehen und Büros der Kreisfraktion, eines Europaabgeordneten und eines Landtagsabgeordneten einrichten.

Auch der über 100 Jahre alte Bahnhof der nordwaldeckischen Stadt Volkmarsen an der Strecke Kassel – Korbach beendet seinen Dornröschenschlaf. Nach Jahren des Leerstands und des fortschreitenden Verfalls hat die Energie Waldeck-Frankenberg GmbH das marode Gebäude gekauft, will es ab Frühsommer 2010 sanieren und ein Kundenzentrum, einen Warteraum für Fahrgäste sowie eine neue Filiale der Sparkasse einrichten. Im Obergeschoss sind zwei Büroflächen geplant. Auch der gesamte Vorplatz wird neu gestaltet. (hh)



Bahnhof Wabern während des Umbaus. Ein Argument für das alte Bahnhofsgebäude sind der gute Bahnanschluss und die Tatsache, dass das Gebäude barrierefrei, also auch für Rollstuhlfahrer gut erreichbar ist. (Foto: Wolfgang Brauer)

Osthessen

Was wird aus dem Bahnknoten Bebra?

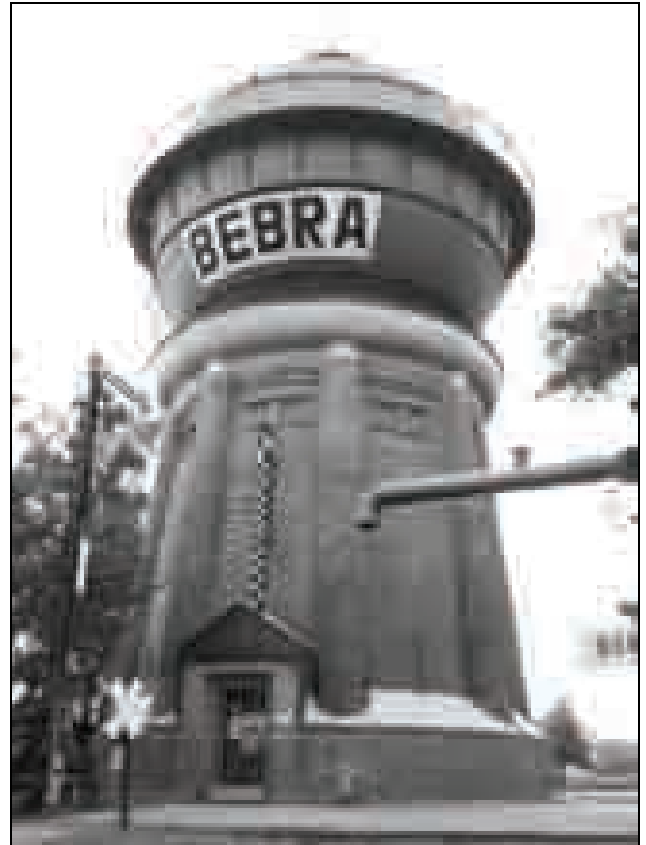
Bahnforum im März / Es geht um Arbeitsplätze

Noch vor 20 Jahren war der damalige Grenzbahnhof Bebra DIE Drehscheibe für den Ost-West-Güterverkehr. Nach der deutschen Wiedervereinigung verlor der

Bahnhof Bebra jedoch nach und nach seine Bedeutung im Güter- und Personenverkehr. Die Ortsgruppe Bebra der Gewerkschaft Deutscher Lokomotiv-

führer (GDL) befürchtet nun, dass weitere Aufgaben aus Bebra abgezogen werden, zum Beispiel die Bildung von Güterzügen nach Kassel. „Nach unseren Erfahrungen besitzen die derzeit in Kassel bestehenden Anlagen jedoch keinesfalls die Leistungs- und Aufnahmefähigkeit, um die derzeit noch in Bebra durchgeführten Arbeiten zu übernehmen,“ so Thomas Mühlhausen von der GDL.

„Sollte die Wirtschaft wieder anziehen, wäre der Kollaps vorprogrammiert, da in Kassel erheblich größere Summen investiert werden müssten, als dies in Bebra der Fall wäre. Als nächstes wäre aufgrund dieser notwendigen Investitionen die Schließung der Anlagen in Kassel zu befürchten, sodass es in ganz Hessen und im Dreieck zwischen Hannover, Mannheim und Nürnberg keinen einzigen Rangierbahnhof mehr geben würde,“ so der GDL-Funktionär. Am 10. März 2010 soll in Bebra ein Bahnforum zur Zukunft des Standortes stattfinden. Dazu hat sich auch Eckhard Fricke, Vorstandsmitglied der DB-Schenker-Rail angesagt. (wb)



Das Symbol für mehr als 160 Jahre Eisenbahngeschichte in Bebra: Der Wasserturm zur Versorgung von Dampflokomotiven (Foto: Klaus Jesper)

Mittelhessen

Chaos auf der Main-Weser-Bahn

Marburg und Treysa abgehängt / PRO BAHN widerspricht RMV

Nicht der Fernverkehr, sondern die Bestellung durch den Verbund sind der Grund für die Verschlechterung des Fahrplans auf der Main-Weser-Bahn, stellte PRO BAHN Hessen im Januar in einer Pressemitteilung klar.

Trotz vieler Proteste von Betroffenen, die teilweise beträchtlich länger unterwegs sind, sieht der RMV nach den Worten seines Sprechers Peter Vollmer „kei-

nen Handlungsbedarf“ (so die Frankfurter Rundschau vom 27. Januar 2010). Die Probleme seien darin begründet, dass Nah- und Fernverkehr sich die gleichen Gleise teilen müssen, und Abhilfe brächte nur der Ausbau der Strecke. Stimmt das?

Martin Schmidt, Pressesprecher von PRO BAHN in Hessen: „Der RMV wusste seit mindestens zwei Jahren da-

von, dass die DB AG beabsichtigt, die Abfahrt des IC auf der Linie Karlsruhe – Hamburg um eine halbe Stunde zu verlegen. Er hätte damals protestieren, zumindest aber die lokalen Nahverkehrsgesellschaften informieren müssen. Und er hätte den Fahrplan heute so gestalten können, dass die Pendler davon keine Nachteile haben.“ Tatsache ist nämlich, dass nach dem Fahrplanwechsel insgesamt weniger Züge zwischen Gießen und Frankfurt unterwegs sind. Der Mittelhessen-Express, der nun vom IC in Gießen überholt wird, übernimmt seitdem südlich von Gießen die Funktion der Regionalbahn, die jetzt nur noch alle zwei Stunden fährt. Dabei wäre durchaus möglich gewesen, den Mittelhessen-Express und den IC, der in Frankfurt mehr als zehn Minuten steht, hintereinander fahren zu lassen, und dann wie bisher die Regionalbahn. Dann wäre das Angebot – was die bestellten Zugkilometer angeht – identisch geblieben. „Es ist also ein klarer Etikettenschwindel,“ so Schmidt, „wenn nun so getan wird, als sei der Fernverkehr dafür verantwortlich, dass sich die Leute die Abfahrtszeiten nicht

mehr merken können und teilweise länger unterwegs sind.“

Dabei wäre alles ganz anders, wenn Nah- und Fernverkehr, die eigentlich beide Teile des Systems Bahn sind, nicht gegeneinander ausgespielt würden. Schmidt abschließend: „Peter Vollmer hat recht, wenn er die Attraktivität des IC und die Anbindung an den Fernverkehr als gut für die Region bezeichnet. Wenn, wie früher der Interregio, auch der IC mit RMV-Fahrkarten zu benutzen wäre, hätten wir dieses Problem nicht. Dann würden die Vorteile des neuen Fahrplans erst richtig zum Tragen kommen. Denn nun bestehen regelmäßig Direktverbindungen von den kleinen Bahnhöfen aus nach Frankfurt, und zusammen mit dem IC gibt es einen fast reinen Halbstundentakt auf der Main- Weser-Bahn. Dass der Regionalexpress von Siegen sich nicht daran hält und sogar die S6 alle zwei Stunden zum Holpern bringt, hat eher damit zu tun, dass dieser in Siegen acht Minuten zu spät abfährt, wohl weil man der Pünktlichkeit auf der Siegstrecke nicht traut. Es kommt eben auf das Wie an, und deshalb besteht weiterhin Handlungsbedarf!“ (mus)



Stolpertakt für die Züge von Frankenberg nach Marburg. (Foto: Wolfgang Brauer)



Auf der rechten Rheinseite – wie hier in Rüdesheim – sollen ab Fahrplanwechsel Züge des Typs Flirt fahren. (Foto: DB AG)

Rheingau

Rechte Rheinstrecke: Zeitenwende

Ab 12. Dezember fährt VIAS / Durchbindung bis Neuwied

Zum Fahrplanwechsel wird die VIAS AG, die bereits die Odenwaldbahn betreibt, auch den Verkehr auf der Strecke von Frankfurt über Wiesbaden und Rüdesheim nach Koblenz und Neuwied übernehmen. Die VIAS gewann 2008 die Ausschreibung für die Leistungen auf dieser Strecke. Für den Betrieb wurden 19 Triebwagen vom Typ „Flirt“ bestellt. Geplant ist ein Stundentakt, montags bis freitags sollen in der Hauptverkehrszeit Verstärker fahren. Bei jeder Fahrt wird Zugbegleitpersonal an Bord sein, so sahen es bereits die Ausschreibungen vor.

Schon gibt es allerdings Bedenken, ob die Platzkapazitäten – gerade in den Hauptverkehrszeiten (z.B. zur Schülerbeförderung) ausreichen und ob der enge Fahrplan eingehalten werden kann. Noch vor dem Betreiberwechsel wird die Strecke in den Sommerferien allerdings

saniert und für den Zugverkehr gesperrt. Es verkehren Ersatzbusse.



*Design-Studie für den Rheingau-Flirt
(Zeichnung: Stadtler)*

Über die Neuerungen auf der rechten Rheinstrecke wird Wilfried Staub im Rahmen der Jahreshauptversammlung des PRO BAHN Landesverbandes Hessen am 17. April 2002 in Frankfurt referieren. (wb)

Rheingau

Wo um alles in der Welt liegt Kemel?

Neuer Busverkehr im Rheingau-Taunus-Kreis / Großer Grenzverkehr

Zugegeben, wenn mich vorher jemand gefragt hätte, ich hätte das Örtchen vielleicht in Frankreich vermutet. „Kemel wird zukünftig der Nabel der Welt sein“, so zumindest die scherzhaft gemeinte Aussage von Landrat Burkhard Albers (Rheingau-Taunus-Kreis) und Aufsichtsratsvorsitzender der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV) mit Blick auf den neuen Umsteigeknoten „Haltestelle Bäderstraße“ in einem der 19 Ortsteile von Heidenrod, wo sich seit dem Fahrplanwechsel die Busse treffen.



Kemel liegt auf einer der höchsten Erhebungen im westlichen Taunus (etwa in der Höhe von Bad Schwalbach) und war bereits für die Kelten und Römer aufgrund seiner exponierten Lage schon damals ein lokaler Mittelpunkt. Das ist jetzt wieder so: „Mit dem Bus kann man jetzt in nur 34 Minuten in der Landeshauptstadt sein und benötigt somit gerade einmal sieben Minuten länger als mit dem Auto, wobei hier die Suche nach einem Parkplatz noch dazu gerechnet werden muss,“ so Heidenrods Bürgermeister Harald Schmelzeisen bei der Vorstellung des neuen Buskonzeptes zum Fahrplanwechsel.

Noch vor vier Jahren hatte PRO BAHN den Rheingau-Taunus-Kreis als den letzten weißen Fleck auf der

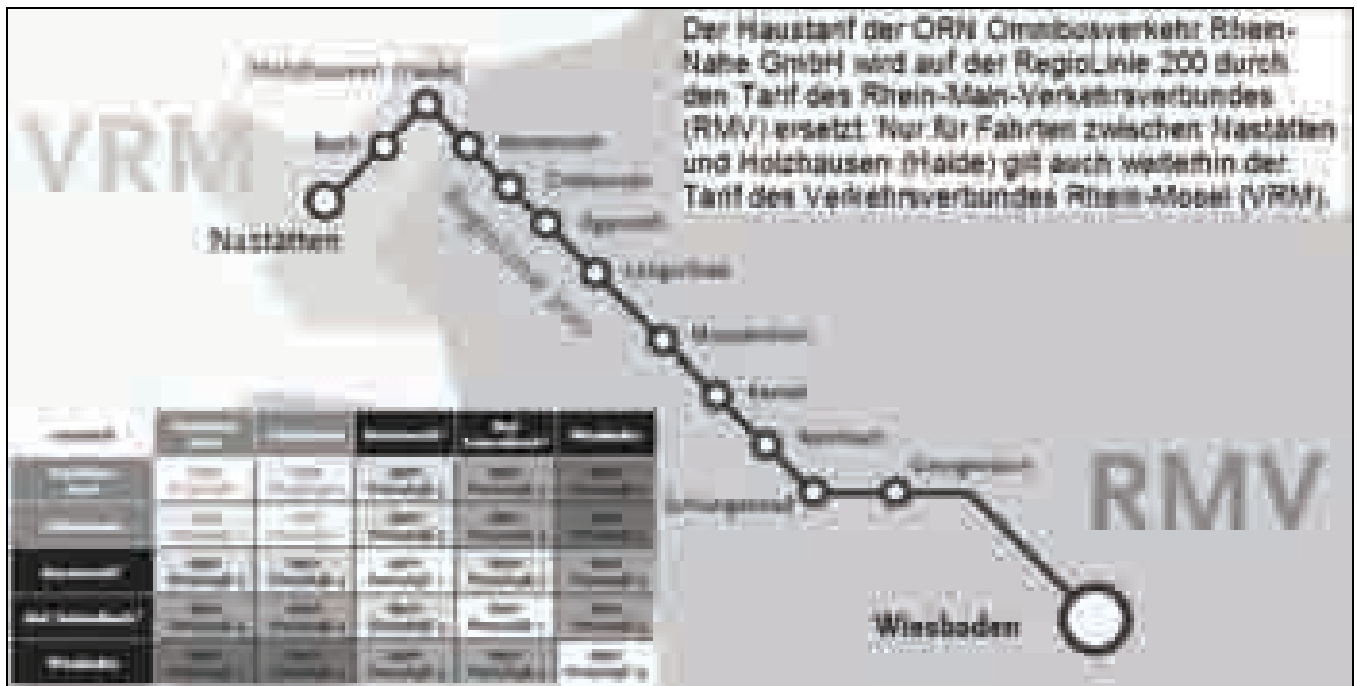
Landkarte des RMV bezeichnet. Es gab weder eine Homepage der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV), noch irgendwelche Marketingmaßnahmen zur Förderung des ÖPNV in dem Landstrich, zu dem auch der touristisch pulsierende Rheingau zählt. Mit der Umsetzung der im Lokalen Nahverkehrsplan beschlossenen „strategischen Maßnahmen“ hat sich das in den letzten Jahren von Grund auf geändert.

Vom weißen Fleck zum Musterknaben

Die RTV darf heute mit Fug und Recht als das Vorzeigemodell der Nahverkehrsorganisationen im ländlichen Raum in Hessen bezeichnet werden. Der letzte Baustein der vor fast zehn Jahren eingeleiteten Neuorganisation der regionalen und lokalen Verkehre ist nunmehr mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2009 abgeschlossen worden.



„Silberpfeil Limburg – Wiesbaden
(Foto: Wilfried Staub)



Der Rheingau-Taunus-Kreis hat frühzeitig auf den demografischen Wandel reagiert und sein gesamtes Busnetz neu strukturiert. Man geht davon aus, dass die Fahrgastzahlen im ländlichen Raum in den nächsten zehn Jahren deutlich, bei der Schülerbeförderung sogar drastisch zurückgehen werden. Rufbusse und Anrufsammeltaxen lösen die großen Überlandbusse ab und bringen die Fahrgäste bedarfsorientiert zu den acht Umsteigeknoten (Rendezvouspunkten) der magistralen Linien, die den Kreis in Nord-Süd-Richtung (z.B. ORN-RegioLinie 200 Nastätten – Wiesbaden oder den „VM-Silberpfeil“ 272 Limburg – Wiesbaden) oder von Ost nach West (z.B. 271/240/274/201 Idstein – Nauroth) durchqueren.

Die ORN-Linie 200 (siehe Grafik oben) beispielsweise umfasst 315.000 Nutzwagenkilometer, wovon 256.000 auf den RMV und 59.000 auf den SPNV Nord in Rheinland-Pfalz entfallen. Erstmals für den hiesigen Raum werden die Fahrzeiten der Busse dieser Linie in

Echtzeit erfasst und können somit auf jedem PC und internetfähigem Handy abgerufen werden. Daneben sind diese Telemetriedaten auch für die Anschluss-sicherung und das Malusverfahren von Bedeutung. Über den gerade neu installierten zentralen Bündelfunk werden zudem die Anschlüsse garantiert.

Unterwegs mit nur einer Fahrkarte

Auch die Tarife in der Grenzregion zu Rheinland-Pfalz wurden neu geordnet. Dazu Landrat Albers: „Wir stellen ein völlig neues Konzept und ein als revolutionär zu bezeichnendes Tarifangebot vor. Wir haben erkannt: Öffentlicher Nahverkehr endet nicht an Kreis- oder Landesgrenzen, er muss vielmehr gewachsenen Strukturen Rechnung tragen.“ Sein Kollege Günter Kern vom Lahn-Kreis ergänzte anlässlich des Fahrplanwechsels im Dezember 2009: „Es gilt für uns das Prinzip, dass der Fahrgast Bahnen, Busse und das AST mit nur einem

Fahrschein ohne Studium der Tarifbestimmungen nutzen kann, gleich, in welchem Kreis oder Bundesland er einsteigt und wohin er fährt.

Die Neuordnung der Tarife beinhaltet im Wesentlichen den Wegfall sämtlicher Haustarife der Verkehrsunternehmen und deren Ersatz durch den Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (im sogenannten „kleinen Grenzverkehr“ zwischen hessischen Ortslagen und den Städten Nastätten und Katzenelnbogen) und den RMV-Tarif (großer Grenzverkehr“: z. B. zwischen Nastätten oder Katzenelnbogen nach Frankfurt und Wiesbaden). Darüber hinaus kann nunmehr – acht Jahre nach Verbundstart – die Integration aller ÖPNV-Leistungen im Bereich der Verbandsgemeinden Hahnstätten und Diez in den VRM-Tarif erfolgen.

Das, was im hinteren Taunus gelungen ist, sollte auch in anderen Grenzreichen des RMV, also über die Über-

gangsgebiete hinaus, z.B. bei Weiterfahrt in oder Ausfahrt aus dem Nordhessischen Verkehrsverbund, dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar oder nach/aus Franken möglich sein.

Vorbild auch für andere grenzüberschreitende Verkehre beim RMV!

Nicht zuletzt fordert sogar die EG-Kommission schon seit Langem eine auch tarifliche Öffnung der Grenzen der „Europaregionen“ im Staatsgrenzen übergreifenden kleinen Grenzverkehr. Was zwischen Deutschland und Holland, Tschechien und Deutschland und in Frankfurt/Oder machbar ist, sollte doch auch im vergleichsweise kleinen Bundesland Hessen und seinen unmittelbaren Nachbarn möglich sein. *(Wilfried Staub)*

Ausführliche Informationen gibt es unter www.mitrvtv.de und www.vrminfo.de

Rheingau

Brücke in Dotzheim soll schnell wieder her

Nassauische Touristik-Bahn steht still / Stadträte stimmen für die Strecke

Es geschah am 20. November 2009. Erneut rammte ein Lkw die Brücke einer Straßenunterführung etwa 100 Meter hinter dem Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim. Das bedeutete erneut das Aus für die Fahrten der Nassauischen Touristik-Bahn, die auf Teilen der Aar-Strecke (Wiesbaden – Diez) seit vielen Jahren Dampfzüge fährt.

Noch sind die Weichen für die Nassauische Touristikbahn nicht gestellt.

(Foto: Ulrich Lantermann)

>



Die für den 5. und 6. Dezember geplanten Nikolausfahrten wurden abgesagt. Nun wächst der politische Druck, die Brücke rasch und mit einer größeren Durchfahrhöhe wieder aufzubauen. Das Wiesbadener Stadtparlament beschloss die Baumaßnahme Anfang Februar. Doch die Zeit drängt. „Wenn die Brücke erst nach dem Sommer kommt, war’s das für die Nassauische Touristik-Bahn,“ sagte der Grüne Harald Kuntze im Dotzheimer

Ortsbeirat. Er deutete damit das Aus für den Verein an, der auf die Einnahmen aus den Dampfzugfahrten angewiesen ist. In dem Antrag ist ebenfalls der Wille zur generellen Reaktivierung der Aartal-Bahn auch auf hessischer Seite für den Personenverkehr festgehalten. Das Land Rheinland-Pfalz will seinen Abschnitt Diez – Zollhaus 2014 für den Personenverkehr im Stundentakt reaktivieren. (wb)

Rheingau

Region der vielen Nahverkehrsmittel

Bus, Fähre, Eisenbahn, Moorbahn, Berg- und Seilbahn sowie Sessellift

In der Region Rheingau, zu der die Landeshauptstadt Wiesbaden und der Rheingau-Taunus-Kreis gehören, gibt es die höchste Dichte unterschiedlichster Verkehrsmittel in ganz Hessen: Neben der herkömmlichen Eisenbahn, gibt es eine Touristik-Bahn mit Dampfbetrieb, eine „Moorbahn“ mit 600 Millimeter Spurweite in Bad Schwalbach, eine Bergbahn, eine Sesselbahn und eine Luftseilbahn.



Die Nerobergbahn (Foto: Wolfgang Pehlemann)

Außerdem gibt es Fähren und Personenschiffahrt auf dem Rhein und natürlich ein modernes Busnetz (siehe vorstehenden Artikel). Nur eine Straßenbahn gibt es in Wiesbaden seit 1958 nicht mehr. Pläne aus den 90er Jahren für eine neue Stadtbahn wurden nicht weiter verfolgt. In dieser Ausgabe der Fahrgastzeitung, die sich besonders mit dem Rheingau befasst, wollen wir zum Beginn der Ausflugszeit die Berg- und Seilbahnen

im Rheingau, aber auch in anderen Teilen von Hessen und der Rhein-Neckar-Region, vorstellen. Zwar gehören die meist privatwirtschaftlich und oft nur saisonal betriebenen Bergbahnen, Seilbahnen und Lifte nicht zum Hauptbetätigungsfeld unseres Fahrgastverbandes, „aber wir sind natürlich auch für deren Erhalt,“ so der PRO BAHN Bundesvorsitzende Karl-Peter Naumann. (wb)

Bergbahnen im Rheingau

Wiesbaden: Nerobergbahn

Die Nerobergbahn wurde 1888 als Zahnstangenseilbahn erbaut und nur durch Schwerkraft mittels Wasserbast angetrieben. Als letzte Bergbahn dieses Typs in Deutschland ist die Nerobergbahn heute ein technisches Kulturdenkmal. Pro Jahr werden etwa 250.000 Fahrgäste befördert.

Talstation: 161 m über NN

Bergstation: 244 m über NN

Höhenunterschied: 83 m

Länge der Bahn: 438 m

Spurweite 1.000 mm

Nächster Bahnhof: Wiesbaden Hbf (3 km); Bus: Endhaltestelle Linie 1.

Rüdesheim:

Niederwald Seilbahn

Die Seilbahn mit 85 halbgeschlossenen, für jeweils zwei Personen ausgelegten Kabinen führt von der Rüdesheimer Altstadt zum Niederwald-Denkmal. Die 1954 eingeweihte Seilbahn gehört zu den am stärksten frequentiertesten Bergbahnen in Deutschland: In den vergangenen 55 Jahren haben mehr als 30 Millionen Menschen genutzt. 2005 wurde sie von Grund auf erneuert.

Talstation: 105 m über NN

Bergstation: 308 m über NN

Höhenunterschied: 203 m

Länge der Bahn: 1.373 m

Nächster Bahnhof: Rüdesheim (600 m)



Seilbahn Rüdesheim

(Foto: Rüdesheim Touristik AG)

Assmannshausen: Sesselbahn

Von der „anderen Seite“, nämlich von der Rhein-Gemeinde Assmannshausen aus, führt ebenfalls eine Bahn zum Niederwald-Denkmal. Die Fahrt mit dem offenen Sessellift dauert etwa 15 Minuten. Für eine Doppelfahrt mit der Seilbahn von Rüdesheim und zurück mit der Sesselbahn nach Assmannshausen kann eine Kombi-Karte gelöst werden.

Talstation: 105 m über NN

Bergstation: 308m über NN

Höhenunterschied: 203 m

Länge der Bahn: 1.000 m

Bahnhof: Assmannshausen (1.000 m)

Weitere Bergbahnen in Hessen und anderswo

Bergbahnen in Nordhessen

Malsfeld: Fahrrad-Seilbahn

Die nördlichste Seilbahn in Hessen ist zugleich die kurioseste und jüngste: Deutschlands erste Fahrrad-Seilbahn bei Morschen-Malsfeld im Schwalm-Eder-Kreis, eröffnet im Mai 2009. Sie verbindet zwei Enden des hessischen Radweges R 1, die bisher stumpf am Flussufer der Fulda endeten. Über zwei Kurbeln, die unmittelbar unter dem Trag- und Förderseil installiert sind, lässt sich die Gondel mit Muskelkraft über dem Fluss ans andere Ufer bewegen.



„Seilfähre“ über die Fulda
(Foto: Dirk Schmidt)

Die Gondel der Bahn besteht aus einem offenen Stahlkorb, der vier Radler samt Gepäck (maximal 400 Kilogramm) fasst. Die Fahrt mit der Seilbahn kostet nichts. Sie ist vom 1. April bis 1. November in Betrieb und darf nur bei Tageslicht benutzt werden. Die Fahrt ans andere Ufer dauert rund fünf Minuten. Bei Hochwasser ist die Benutzung verboten. Nächster Bahnhof: Beiseförth (Cantus, Strecke Kassel – Bebra – Fulda) 1 km.

Willingen: Ettelsberg-Seilbahn

Was wäre ein Ski-Gebiet ohne Seilbahn? Im Waldecksche Wintersport-Dorado Willingen, wo jedes Jahr auch ein Skisprung-Weltcup stattfindet, fährt seit dem 1. Dezember 2007 die Effelsberg-Seilbahn auf den 838 Meter hohen Hausberg der Gemeinde. Die hochmoderne Anlage ersetzte einen Doppelsessellift von 1971. 18,6 Millionen Euro wurden von der Gemeinde Willingen, der Seilbahngesellschaft und den Skiliftbetreibern der Region gemeinsam investiert. In 47 geschlossenen Achter-Kabinen können stündlich bis zu 2.400 Personen befördert werden. Die Seilbahn ist ganzjährig in Betrieb.

Talstation: 596 m über NN
Bergstation: 831 m über NN
Höhenunterschied: 235 m
Länge der Bahn: 1.350 m
Nächster Bahnhof: Willingen (300 m)



Die Luftseilbahn im nordhessischen Willingen (Fotos: Tourist Information Willingen)

Willingen: Mühlenkopfschanze

Neben der „großen“ Seilbahn gibt an der weltbekannten Mühlenkopfschanze in Willingen noch eine Standseilbahn für 20 Personen, die 120 Meter bis zum Fuß des Anlaufturms überwindet.



Kleine Bergbahn zur Mühlenkopfschanze

Höhenunterschied: 120 m

Länge der Bahn: 300 m

Nächster Bahnhof: Willingen-Stryck (ca. 1,5 km, Halt nur bei Wettbewerben), sonst Bahnhof Willingen (ca. 3,5 km).

Waldeck: Bergbahn

Die Talstation liegt etwa 300 Meter vom Ufer des Edersees entfernt, die Bergstation befindet sich zwischen dem Schloss und der Stadt Waldeck. In den 28 geschlossenen Kabinen der Seilbahn können pro Stunde 720 Passagiere befördert werden, daneben existieren Spezialgondeln für den Fahrradtransport

Talstation: 270 m über NN

Bergstation: 390 m über NN

Höhenunterschied: 120 m

Länge der Bahn: 650 m

Bahnhof Bad Wildungen (ca. 15 km);

Buslinie 510 von Bad Wildungen.



Peterskopfbahn (Foto: EON Wasserkraft)

Edersee: Peterskopfbahn

Die zweite Höhenbahn am Edersee führt bei Hemfurth am Affolderner See unterhalb der Talsperre auf den Peterskopf, wo sich die Becken des Pumpspeicherkraftwerks befinden. Die Peterskopfbahn (zuweilen auch Schrägaufzug Waldeck genannt) wurde 1929 zum Baubeginn des ersten Oberbeckens errichtet. Ursprünglich wurde sie nur als Transportbahn genutzt, um neben Mitarbeitern auch Arbeitsgerät und Baumaterial zu befördern. Erst 1983 wurde die vom Strom-Konzern E.ON betriebene Standseilbahn für den Tourismus umgestaltet und dient seitdem vor allem der Personenbeförderung. Ihre beiden Wagen bieten jeweils Platz für maximal 52 Personen, eine Fahrt dauert elf Minuten.

Talstation: 240 m über NN
 Bergstation: 530 m über NN
 Höhenunterschied: 290 m
 Länge der Bahn: 917 m
 Spurweite 1.435 mm

Nächster Bahnhof: Bad Wildungen (15 km), Buslinie 521 von Bad Wildungen.

Biedenkopf: Sackpfeifenbahn

Auf das Wieschen, einem Nebengipfel der Sackpfeife (der größten Erhebung im Landkreis Marburg-Biedenkopf) führt eine Seilbahn mit 46 Sesseln. Im Winter befördert sie Skifahrer, im Sommer Besucher einer Sommerrodelbahn.

Talstation: 562 m über NN
 Bergstation: 650 m über NN
 Höhenunterschied: 88 m
 Länge der Bahn: 443 m
 Nächste Bahnhöfe: Biedenkopf oder Wallau, jeweils ca. 10 km, kein Bus.
 Schlechteste ÖPNV-Anbindung aller hier vorgestellten Bergbahnen.



Sesselbahn an der Sackpfeife (Foto: Eigenbetrieb der Stadt Biedenkopf)

Bergbahnen in Rhein-Neckar



Untere Bergbahn Heidelberg (Foto: HSB)

Heidelberg: Bergbahn

Die beiden voneinander unabhängigen Teile der Bahn verbinden die Talstation in der Altstadt mit dem Schloss und dem Heidelberger Hausberg Königstuhl. Beide Bahnen wurden 2003 grundlegend renoviert. Die untere Bergbahn erhielt moderne, vollautomatisch betriebene Fahrzeuge, auf der oberen Bergbahn fahren nach wie vor die alten Wagen mit Holzaufbau aus dem Jahr 1907.

Talstation Schloss: 113 m NN
 Station Molkenkur: 286 m über NN
 Bergstation Königstuhl: 550m über NN
 Höhenunterschied: 173 und 264 m
 Länge der Bahnen: 471 und 917 m
 Spurweite: 1.000 mm
 Nächster Bahnhof: Heidelberg Altstadt (750 m), Bushaltestelle direkt an der Talstation, von dort Verbindung zum Heidelberger Hauptbahnhof.

Edenkoben: Rietburgbahn

Sessellift an der Weinstraße vom Schloss Ludwigshöhe zur Ruine Rietburg. Erste pfälzische Sesselbahn, 1954 eröffnet.

Bergstation: 550 m über NN
 Nächster Bahnhof: Edenkoben (5 km), an Sonn- und Feiertagen Buslinie 506 vom Bahnhof Edenkoben zum Schloss Ludwigshöhe.

Materialbahn Nussloch – Leimen

Diese Lorensseilbahn wurde 1918 errichtet und befördert Kalk von einem Steinbruch südlich von Nussloch über eine Strecke von etwa fünf Kilometern zum Zementwerk der HeidelbergerCement AG in Leimen. Sie ist damit die längste Materialseilbahn Deutschlands. (*wb*)



Materialbahn Nussloch – Leimen



Martin Schmidt (links) in der Sendung „service: trends“ im Dezember 2009

Großraum Frankfurt

Studiogast heute: Martin Schmidt

Aus dem Alltag der ehrenamtlichen Pressearbeit für PRO BAHN

Der größte Teil der Arbeit von PRO BAHN läuft auf Regionalebene ab. Aber ab und zu bitten uns auch das hessenweite Radio und Fernsehen um Informationen und Stellungnahmen zu aktuellen Bahn-Themen. Martin Schmidt berichtet:

Vormittags 10 Uhr. Anruf aus dem Hessischen Rundfunk. Was wir von PRO BAHN denn zu diesem oder jenem verkehrspolitischen Thema sagen können? Da gab es doch heute Morgen ein Statement vom Minister? Was wir denn dazu sagen? Und ob man im Laufe des Tages ein Interview geben könnte? Und ob wir nicht einen Fahrgast besorgen können, der von diesem Thema betroffen ist? Alles bitte möglichst bald, denn es soll ja am Abend schon in den Nachrichten (oder der Hessenschau) sein.

So oder ähnlich beginnt die Vorgeschichte der meisten Rundfunk- und Fernsehinterviews. Oft wird man mit solchen Fragen ziemlich auf dem falschen Fuß erwischt. Natürlich kennt man die verkehrspolitischen Themen in Hessen im Allgemeinen, und man kennt sich auch im Fernverkehr gut aus. Schließlich liest man ja auch Fachzeitschriften (Ich empfehle die Eisenbahnrevue International, eine sehr gute, DB-unabhängige Zeitschrift für aktuelles Bahngeschehen). Aber was soll man spontan zu den Zugausfällen auf irgendeiner Strecke in Hessen sagen, wenn man davon noch nichts mitbekommen hat, und die Hintergründe nicht kennt? Oder woher soll man im Nu eine Liste aller renovierungsbedürftigen kleinen Bahnhöfe in Hessen zaubern? Und wie soll man spontan die Tricks und Tücken der diversen Sparpreise der DB

erklären, wenn man selbst zwar 30.000 km Bahn im Jahr fährt, aber nie einen Sparpreis kauft, sondern immer seine Bahncard 50 benutzt?

Es folgt die Zeit hektischen Recherchierens. Man sucht im Internet, schlägt in Zeitungen, Zeitschriften und Kursbüchern nach und ruft PRO BAHN-Kollegen vor Ort an. Bei rechtlichen Fragen telefoniert man mit dem PRO BAHN-Anwalt Rainer Engel in Detmold. Bevor man ein offizielles Interview gibt, muss man sich natürlich mit den PRO BAHN-Mitgliedern vor Ort absprechen. (Hoffentlich sind sie erreichbar!) Man kann ja schließlich keine Stellungnahme zur Neubaustrecke in Darmstadt abgeben, ohne vorher den Standpunkt und die Arbeiten der Darmstädter Kollegen genau zu kennen. Man will ja keinen Unfug erzählen, und vor allen Dingen den Leuten vor Ort nicht in den Rücken fallen!

Themen für Interview-Anfragen an Martin Schmidt waren 2009 unter anderem:

- Darmstadt und die Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar
- Der Tarifdschungel der DB
- Was müssen Familien beim Bahnfahren beachten?
- Renovierungsbedürftige Bahnhöfe
- Reisebüros, die sich auf Bahnfahrkarten spezialisieren

Wenn es um bundesweite Themen geht (z.B. bei großen Streiks oder bei ICE-Radproblemen), ruft man den Bundesvorsitzenden Karl-Peter Naumann in Hamburg an, denn die Stellungnahme von PRO BAHN Hessen muss natürlich mit den Aussagen des Bundesverbandes übereinstimmen! So vergeht schnell ein

halber Tag (und man ist ja auch noch berufstätig ...).

Für das Interview muss man sich vorher überlegen, was man sagen möchte. Die Reporter mögen natürlich am liebsten harte, kritische Aussagen und deftige Vorwürfe. Aber bei vielen Themen ist eine zu einseitige Sichtweise unangebracht. Wenn beispielsweise die ICE-Verbindungen von Limburg nach Wiesbaden zusammengestrichen werden, sind natürlich die Pendler sauer. Aber warum werden denn die Verbindungen gestrichen? Weil zu wenige Leute damit fahren! Die Limburger fahren eben eher nach Frankfurt als nach Wiesbaden. Und von Köln nach Wiesbaden oder Mainz fährt man billiger über Koblenz.



Kamerateam (Foto: Jo Ebsieben)

Auch wenn die Reporter einen drängen, möglichst hart auf die DB zu schimpfen, sollte man es in diesem Falle nicht tun. Es wäre unfair. Stattdessen muss man den Journalisten klarmachen, dass der Bau der Neubaustrecke von Wiesbaden zum Frankfurter Kreuz eine politisch motivierte Geldverschwendung war. Ob die Journalisten das hören (und senden) wollen, bleibt dann abzuwarten.



Martin Schmidt im hessen fernsehen

Bei Radio-Interviews kommt in der Regel eine freundliche, bescheidene Reporterin (oder Reporter) mit einem kleinen Aufnahmegerät. Sie kommen meist mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Bei Fernsehinterviews besteht das Team in der Regel aus einem Pkw mit drei Personen: einer Reporterin, die die Fragen stellt und das Mikrofon hält, einem Kameramann (oder -frau) und einem Toningenieur. Gedreht wird meist außerhalb des Bahngeländes, weil die DB bei bahnkritischen Themen keine Drehge-

nehmigung erteilt. Ich persönlich bevorzuge Stellen mit regem Zugverkehr und mit einem schönen Blick auf die Bahn, z.B. die Emser Brücke in Frankfurt (mit Blick auf den Hauptbahnhof), oder Bahnhof Farbwerke Hoechst (mit der ICE-Waschanlage im Hintergrund).

Der unterschiedliche Anspruch der Sender (ZDF, HR, SAT1, RTL) ist deutlich zu spüren. Während beim ZDF darauf geachtet wird, dass die Kleidung von Reporter und Interviewgast zueinanderpassen, kann es einem beim Privatfernsehen passieren, dass nur zwei junge Praktikantinnen kommen, die erst seit zwei Wochen beim Fernsehen sind und die auf den Vorschlag „Machen Sie doch einen schönen Zoom vom ausfahrenden Zug auf den ganzen Bahnhof“ antworten „Zoomen dürfen wir noch nicht.“

Die Rundfunk-Beiträge sind in der Regel maximal drei Minuten lang. Fernsehbeiträge (z.B. in der Hessenschau) sind oft nicht viel länger. Die Interviews werden daher stark zusammengeschnitten. Meist bleiben von einem Interview nur ein bis zwei Sätze. (Leider weiß man im Voraus nicht, welche Sätze es sein werden.) Wenn die Aussagen nicht genügend scharf oder brisant waren, taucht das Interview überhaupt nicht auf. Es passiert auch, dass ganze Beiträge wegfallen, wenn es plötzlich aktuellere Themen (z.B. Anschläge oder Unwetter) gibt. Das Frustrationspotenzial bei den Interviewten ist entsprechend hoch, wenn der ganze Aufwand umsonst war.

Aber: Wenn man will, dass die Meinung von PRO BAHN gehört wird, muss man die Zeit und den Aufwand investieren! Es geht um die Sache!

(mus/Fotos: hessen fernsehen)

PRO BAHN Hessen

Jahreshauptversammlung in Frankfurt



Ein umfangreiches Rahmenprogramm hat Wilfried Staub für die diesjährige Jahreshauptversammlung des PRO BAHN Landesverbandes Hessen e.V. zusammengestellt und organisiert: Treffpunkt ist am Samstag, den 17. April 2010 um 10.55 Uhr am Prellbock Gleis 1 im Frankfurter Hauptbahnhof. Anschließend geht es mit einer Oldtimer-Straßenbahn (siehe Foto oben) zu einer mehr als einstündigen Stadtrundfahrt, die am Verkehrsmuseum Frankfurt im Stadtteil Schwanheim endet. Nach einer Führung durch das Museum besteht die Möglichkeit zum Mittagessen in der „Bauernstube“ im nahegelegenen Restaurant Frankfurter Hof „Seppche“, Alt Schwanheim 8. Nach der Mittagspause steht um 14.30 Uhr ein Vortrag von Wilfried Staub zu den Fahrplankonzepten „Rechte Rheinseite und Vogelsbergbahn“

auf dem Programm, bevor um 15.15 Uhr die eigentliche Jahreshauptversammlung beginnt. Gäste sind beim Rahmenprogramm willkommen! Der Kostenbeitrag für Nichtmitglieder für Museum und Oldtimerfahrt einschließlich fachkundiger Führung beträgt acht Euro.

Die Organisatoren bitten, damit sie besser planen können, um Anmeldung bis zum 11. April 2010 per Fax oder E-Mail an den PRO BAHN Regionalverband Frankfurt, Helmut Lind, Tel+Fax 06171-4628, E-Mail: info@frankfurt.pro-bahn.de. (*red*) (Das offizielle Einladungsschreiben für Mitglieder im Inneren dieses Heftes.)



(Fotos: Verkehrsmuseum Frankfurt)

Helfer für das Bahnhofsfest in Königstein gesucht

Liebe Pro-Bahn-Mitstreiter im Großraum Frankfurt! An Pfingsten findet – wie alle Jahre – das Bahnhofsfest in Königstein mit Dampfsonderfahrten statt. Am Pfingstmontag (24. Mai) präsentiert sich dort PRO BAHN mit einem Infostand (mehr geht aus personellen Gründen nicht). Wenn sich jemand bereitfände, für ein bis zwei Stunden dabei mitzuhelfen, wäre dies eine große Entlastung für die Stammbesatzung. Aber es ist auch schön, wenn der eine oder andere sich mal zu einem Schwätzchen im Rahmen eines Ausfluges einfindet. *Helmut Lind, PRO BAHN Regionalvorsitzender Frankfurt*



„An der Kommunikation hapert es,“ so die Worte des PRO BAHN Bundesvorsitzenden Karl-Peter Naumann zu Beginn eines Treffens mit PRO BAHN Landesvertretern am 21. Februar 2010 im Frankfurter Hauptbahnhof. Ziel der Zusammenkunft war es, die Weitergabe von internen Informationen in Zukunft zu verbessern und dazu neue Wege zu finden. Dazu auch das untenstehende Exklusiv-Interview der Fahrgastzeitung (FGZ) mit Karl-Peter Naumann. Die Bilder oben zeigen (v.l.n.r.): Ulrich Grunert (stellv. Landesvorsitzender Niedersachsen), Helmut Lind (Regionalvorsitzender Frankfurt am Main), Hermann Hoffmann (Landesvorsitzender Hessen), Björn Gryscha (Landesvorsitzender Niedersachsen) und Marcells Drews (Bundesvorstand). (Fotos: Helmut Lind und Wolfgang Brauer)

PRO BAHN intern

Länder-Gipfel von PRO BAHN in Frankfurt

Interview der Fahrgastzeitung (FGZ) mit Karl-Peter Naumann

FGZ: *Warum muss aus Sicht des PRO BAHN-Vorsitzenden die Zusammenarbeit zwischen Bundesverband und Landesverbänden verbessert werden?*

Karl-Peter Naumann: Es gibt zwischen Bundesverband und Landesverbänden immer wieder Kommunikationslücken und es geht darum, diese Lücken zu schließen, denn wenn Kommunikationslücken vorhanden sind, kommt es zu Missverständnissen und Ärger, und genau das wollen wir vermeiden.

FGZ: *Wo sind die Knackpunkte? Wo gab es Probleme?*

Karl-Peter Naumann: Wir haben immer Probleme, dass Informationen, die auf irgendeiner Ebene vorliegen, das kann die Bundesebene, das kann aber auch die Landesebene sein, dass die die andere Ebene nicht erreichen und dann werden entweder falsche Entscheidungen getroffen, weil diese Informationen nicht vorliegen, oder es kommt zu Verstimmungen, das ist das, was wir in unserer Arbeit nicht brauchen können.

FGZ: *Welche Lösungsmöglichkeiten gibt es?*

Karl-Peter Naumann: Wir haben heute beschlossen, einen Newsletter zu machen, der wichtige Informationen auf möglichst kurzem Wege, zum Beispiel die Ergebnisse aus dem Bundesausschuss direkt an die Interessierten weitergibt und mit dem wir nicht auf das Protokoll warten müssen.



Karl-Peter Naumann

FGZ: *PRO BAHN ist ein Verband von Ehrenamtlichen, zuweilen auch sehr individuellen Individualisten. Wie wichtig ist da eine klare Führung? Oder sollte jedes Mitglied seine Arbeit vor Ort machen und nur zu besonderen Anlässen an den Bundesvorstand herantreten?*

Karl-Peter Naumann: Wir sind ein ehrenamtlicher Verband, und wir haben kein imperatives Mandat. Wir können auch nicht den Einzelnen zwingen, dieses oder jenes zu machen. Deswegen kommt es wirklich auf das Engagement des Einzelnen an und auf den Respekt vor der Arbeit des Anderen und derjenige, der sich mit der Bushaltestelle in Hintertup-

pingen beschäftigt, der ist genauso wichtig für den öffentlichen Verkehr wie derjenige, der sich mit einem Fernverkehrskonzept für die ganze Republik beschäftigt.

FGZ: *Zuweilen hat man auf Bundesverbandstagungen den Eindruck, PRO BAHN ist mehr mit sich selbst beschäftigt als mit externen Verkehrsfragen. Warum ist das so?*

Karl-Peter Naumann: Es gibt eine ganze Reihe von Mitgliedern, die sehr deutlich immer ihre eigene Welt sehen und es fehlt hier einfach an gemeinsamen Sichtweisen, an gemeinsamen Diskussionen und genau das wollten wir heute mit diesem Treffen auch anstoßen, dass wir mehr miteinander kommunizieren und nicht so sehr übereinander.

FGZ: *Was erwarten Sie vom Bundesverbandstag in Neustadt an der Weinstraße?*

Karl-Peter Naumann: Ich hoffe, dass wir einmal dazu kommen, klare Entscheidungen zu treffen: Ja oder Nein Marketingkonzept, neues Verfahren zur Satzungsänderung, Ja/Nein. Es macht keinen Sinn, in einem Gremium von 50 Leuten über Komata und kleine Änderungen zu diskutieren. Die Diskussionen müssen wir in andere Gremien verlagern, damit wir sauber debattieren können, in Ruhe diskutieren können, ohne Hektik, und der Bundesverbandstag ist dann dazu da, zu entscheiden.

FGZ: *Welche Weichenstellungen sind zu erwarten? Was können die Mitglieder von diesem Bundesverbandstag erwarten?*

Karl-Peter Naumann: Wir haben Vorstandswahlen. Wir werden die Strategie der Verjüngung des Vorstandes wei-

ter fortsetzen. Das ist, glaube ich, auch wichtig, dass wir die Verjüngung des Vorstandes nicht mit einem Schlag machen, sondern kontinuierlich alle zwei Jahre immer ein Mitglied gegen ein jüngeres austauschen, damit dann auch die Jüngeren langsam nachrücken können und die Arbeit kontinuierlich weiter geht.

FGZ: *Wer bekommt in diesem Jahr die Fahrgastpreise?*

Karl-Peter Naumann: Einmal das Land Rheinland-Pfalz für den Rheinland-Pfalz-Takt. Außerdem Werner Schreiner, Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) vor allem auch für sein persönliches Engagement. Darüber hinaus haben wir den Präventionszug der

Deutschen Bahn, der für Sicherheit im Schienenverkehr wirbt, und die Aktion der Gewerkschaften für eine sichere Bahn für Kunden und Mitarbeiter in der Auszeichnung. Und auch die Brexbachtalbahn, eine Initiative, die auch von Mitgliedern im Land Rheinland-Pfalz gestaltet worden ist und die es geschafft haben, die Strecke von Siershahn zumindest bis Grenzau wieder in Betrieb zu nehmen. Ich denke, das ist ein wichtiger Punkt: Bahnfahren ist nicht nur Berufsverkehr. Bahnfahren ist auch Freizeitverkehr, gerade in einer Gesellschaft, wo die Freizeitverkehre zunehmen.

Die Fragen stellte Wolfgang Brauer.

Starkenburg

Neues Bahngutachten wird zum Eigentor

„Darmstadt West“ – „verkehrspolitischer Murks“

Zur Frage der Anbindung von Darmstadt an die geplante Neubaustrecke hat die DB im Januar ein neues, beim „Zentrum für integrierte Verkehrssysteme“ (ZIV) in Auftrag gegebenes Gutachten vorgestellt. Dieses Gutachten sollte darlegen, dass es sinnvoller sei, einen neuen Westbahnhof in der Siedlung Tann anzulegen, als den Darmstädter Hauptbahnhof anzubinden. Die Veröffentlichung wurde jedoch zu einem Desaster für die Bahn. Das Gutachten des ZIV kommt zum Schluss, dass ein Bahnhof auf der grünen Wiese machbar ist. Das Ergebnis entspricht damit dem Auftrag für das Gutachten, denn dieses sollte lediglich die Machbarkeit des Westbahnhofs untersuchen, nicht aber einen



Die Fahrt mit der Straßenbahn für Umsteiger macht den Zeitvorteil der Neubaustrecke zunichte. (Foto: Martin Hawlisch)

Vergleich und eine Bewertung für die beiden Standorte Westbahnhof oder Hauptbahnhof. Seitens der DB wurde das Ergebnis jedoch in der Öffentlichkeit so präsentiert, als sei mit dem Gutachten bewiesen, dass nur die Lösung in der Siedlung Tann sinnvoll sei. Glücklicherweise wurde dieses Ablenkungsmanöver in der Öffentlichkeit auch als solches erkannt.



*„Darmstadt West“ nur autogerecht? So zumindest macht es eine Design-Studie der DB AG glaubend.
(Zeichnung: DB Station&Service AG)*

Das Untersuchungsergebnis zum Westbahnhof ist eher zweitrangig. Es war von vorneherein bekannt, dass eine solche Lösung baulich keine besonderen Probleme aufwirft. Interessant sind hingegen die Informationen zur Anschlussgestaltung und zur Umsteigezeit zwischen dem Westbahnhof und dem Hauptbahnhof, die jahrelang von PRO BAHN vorgebrachte Argumente stützen und nun schwarz auf weiß vorliegen. PRO BAHN Starkenburg sieht sich durch das neue Gutachten des ZIV daher in seiner Ansicht bestärkt, dass ein neuer Fernbahnhof "Darmstadt West" gegenüber einer Vollenbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs nur Nachteile für Darmstadt und die Region bedeutet. Durch das Gutachten konnte nun unter anderem festgestellt werden, dass die Reise- und Umsteigezeit zwischen dem Darmstädter Hauptbahnhof und dem neuen Westbahnhof im besten Fall 20 Minuten, vermutlich aber eher bis zu 25 Minuten betragen wird. Untersucht wurden verschiedene Varianten von der Straßenbahnanbindung/Busshuttle, bis hin zu Überlegungen zur Anordnung von Haltestellen. In allen Fällen wurden damit

aber die oben genannten Zeiten erreicht. Hauptproblem sind dabei nicht die reinen Fahrzeiten der Straßenbahnen - ob diese nun fünf oder sieben Minuten betragen, ist für das Gesamtergebnis nur von nachrangiger Bedeutung. Wesentliche Zeitfaktoren sind die Fußwege von den Bahnsteigen zur Haltestelle und Sicherheitspuffer für allfällige Verspätungen und sonstige Anschlüsse. Hier lässt sich kaum etwas optimieren, es sei denn, Reisende würde vom Bahnsteig direkt in den Shuttle „gebeamt“.

Jedweder Vorteil der ICE-Anbindung ist damit zunichte gemacht. Insbesondere ein immer wieder von Seiten der Industrie- und Handelskammer propagierter ICE-Shuttle zum Flughafen (alle anderen Verbindungen sind der IHK egal und Reisende haben ohnehin nur eine Laptop-tasche dabei) erweist sich dadurch als reine Luftnummer: In den 20 Minuten, die Fahrgäste alleine für den Bahnhofswchsel benötigen, sind sie mit dem „Air-liner“-Bus der Heag mobilo bereits kurz vor dem Flughafen angekommen - und das zum RMV-Tarif mit geringem Zuschlag. Eine ICE-Fahrkarte zwischen Darmstadt und Frankfurt-Flughafen kos-

tet heute schon mit 14,50 EUR etwa doppelt soviel wie der regionale Tarif. Und dabei sind noch nicht einmal die Bahnen und Busse im Vorlauf des Kreises und der Stadt Darmstadt einbezogen.

Ähnlich schlecht sieht es mit Fernverbindungen zu weiteren Zielen aus. Durch den Zeitverlust von 20 Minuten geht jeglicher Vorteil einer ICE-Anbindung verloren. Was der ICE an Fahrzeit auf der Schnellfahrstrecke einspart, geht durch den Umsteigezwang zwischen beiden Bahnhöfen wieder verloren. Zudem besteht in Darmstadt Hbf eine hervorragend organisierte Nahverkehrsdrehscheibe, zu der sich stündlich immer zur Minute 30 Züge aus allen Richtungen treffen. Wer nun erst 20 Minuten Umsteigezeit zum Fernbahnhof einplanen muss, hat dann mindestens in einer Richtung keinen Anschluss. Gesetzt, ein ICE würde am Westbahnhof nun zur Minute 50 verkehren, so bedeutet dies für ankommende Fahrgäste, dass sie zunächst 20 Minuten zum Darmstädter Hauptbahnhof benötigen: Dort kommen sie zur Minute 10 an und haben damit weitere 20 Minuten auf ihren regionalen Anschluss-

zug zu warten. Damit ist der Reisezeitvorteil durch den schnelleren ICE noch weiter aufgezehrt. Für teures Geld bekommen Darmstadt und die Region daher nur eine unzureichende Lösung geboten. Das Ziel kann nach Ansicht von PRO BAHN daher nach wie vor nur eine Vollenbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs sein.

Der Fahrgastverband sieht auch weiterhin keine Lösung, wie der Shuttle-service zwischen Westbahnhof und Hauptbahnhof sinnvoll realisiert werden soll. Die DB wird sich mit Sicherheit nicht an den Kosten für den zusätzlichen Straßenbahnbetrieb beteiligen und aus welchen Töpfen die chronisch finanzschwache Stadt oder der Landkreis das Geld für die Zusatzfahrten aufbringen sollen, ist völlig unklar. Insbesondere würden dringliche Schienenprojekte wie eine Straßenbahn nach Weiterstadt oder in den Ostkreis mangels Finanzkraft ständig verschoben, daher ist auch nicht klar, womit diese Verbindung finanziert werden kann. Ebenso unklar ist, wie die zusätzlichen Bahnen den Hauptbahnhof anbinden sollen.



Schon heute ist die Stadt Darmstadt nicht in der Lage, den Bahnen und Bussen an der überlasteten Kreuzung Rheinstraße/Berliner Allee, den Vorrang einzuräumen, der den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln gebührt. Wie dann noch eine weitere Linie diesen Kreuzungsbereich passieren soll, ohne weitere gegenseitige Blockaden zu verursachen, konnte bislang niemand beantworten. (hk)

In Zukunft abgehängt? (Foto: M. Vink)

Rhein-Neckar

Aus für das Draisinenprojekt im Überwald?

Kritische Anmerkungen zu den einst hochgelobten Pläne

In den letzten Monaten ist es auffallend still um das Draisinenprojekt auf der Überwaldbahn geworden. Schon vorher waren die angekündigten Termine für die Inbetriebnahme immer wieder verschoben worden, mittlerweile sind die Fristen für die 2008 bewilligten EU-Zuschussgelder wohl endgültig abgelaufen. Aber auch schon vorher war die Finanzierbarkeit des Projekts unsicher. Es war schön gerechnet und schön geredet worden. Eigentlich ging es ja auch gar nicht darum, einen Draisinenbetrieb einzurichten, sondern darum, schon getätigte Immobiliengeschäfte mit Grundstücken der Überwaldbahn zu legalisieren und weitere Immobiliengeschäfte mit Bahngrundstücken möglich zu machen.

Vielleicht glaubten ja einige der Akteure wirklich, man könne mit der Draisine die Strecke und die Viadukte erhalten? Die Gemeindevertretungen waren gutgläubig mehrheitlich den Bürgermeistern und der Kreisspitze gefolgt, aber die Art und Weise, mit der die Vorlagen durch den Kreistag und die drei Gemeindevertretungen gejagt wurde, ist höchst angreifbar. Das ganze Projekt würde wie ein Kartenhaus zusammenfallen, wenn unten eine Karte weggezogen würde.

Die Überwaldbahn ist eine gewidmete Nahverkehrsstrasse, die in den Nahverkehrsbetrieb der kommenden Jahrzehnte eingebunden werden könnte – wenn es denn politisch gewollte würde. Eine Reaktivierung wird zwar in Hessen und im Kreis Bergstraße als Utopie dargestellt, wurde aber bei vergleichbaren

Strecken, insbesondere in Rheinland-Pfalz erfolgreich verwirklicht.



Für den VRN dagegen ist es sehr bequem, wenn die Überwaldbahn als Draisinenstrecke für die nächsten 15 Jahre aus dem (Nah)Verkehr gezogen würde. Dann müsste sich der Verbund nicht mit der Reaktivierung der kleinen Nebenbahn im Odenwald herumschlagen, für die sich weder die Kreisverwaltung noch das Verkehrsministerium richtig interessiert.

Vom VRN ist im Moment also wenig Hilfe zu erwarten. Wer nimmt jetzt tatkräftig die Sanierung der Viadukte in die Hand? Kreis und Gemeinden sind so gut wie pleite. Die DB ist froh, wenn sie die Trasse mit den denkmalgeschützten Viadukten los ist. Alle haben mitgeholfen, die Karre in den Dreck zu fahren. Jetzt müsste reiner Tisch gemacht werden und gemeinsam ein tragfähiges Konzept für die Sanierung und Reaktivierung als Eisenbahn erarbeitet und verwirklicht werden. (Sven Grahner)

PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten

PRO BAHN e. V. Hauptstadtbüro

Friedrichstr. 95 (PB 98)

10117 Berlin

Tel.: (030) 2018 1742

Fax: (030) 2096 2586

www.pro-bahn.de

Für Adressänderungen:

E-Mail: mitgliederservice@pro-bahn.de

PRO BAHN Landesverband Hessen e. V.

Landesvorsitzender Hermann Hoffmann

Postfach 11 14 16

60049 Frankfurt a.M.

www.pro-bahn.de/hessen

Ansprechpartner für Radio und Fernsehen

Dr. Martin Schmidt

Tel./Fax (0 69) 37 56 24 88

tagsüber Tel. (0 69) 7 98 - 2 91 71

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

PRO BAHN in Nordhessen

Hermann Hoffmann

Am Juliusstein 18

34130 Kassel

Tel. (0 5 61) 6 71 79

E-Mail: hhoffma@freenet.de

PRO BAHN in Osthessen

Thomas Bayer

Roter Weg 5

36163 Poppenhausen

Tel./Fax: (0 66 58) 91 86 03

E-Mail:

thomas.bayer-poppenhausen@t-online.de

PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.

Regionalvorsitzender Helmut Lind

Holzweg 17

61440 Oberursel

Tel. (0 61 71) 46 28

E-Mail: info@frankfurt.pro-bahn.de

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.

Regionalvorsitzender Dr. Gottlob Gienger

Berliner Str. 32

64807 Dieburg

Tel. (0 60 71) 2 43 60, Fax 8 17 60

E-Mail: info@starkenburg.pro-bahn.de

www.pro-bahn.de/starkenburg

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar

Regionalvorsitzender Andreas Schöber

Holbeinstraße 14

68163 Mannheim

Tel. (06 21) 41 19 48 oder (01 74) 5 85 62 63

E-Mail: pb-rhein-neckar@arcor.de

www.pro-bahn.de/rhein-neckar

Bankverbindung (Spendenkonto):

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

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

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

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

Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!

PRO BAHN – Termine

Allgemeine Termine:

- Fr 26. bis Bundesverbandstag von PRO BAHN in Neustadt an der Weinstraße (Freitag:
So 28.3. Verleihung der Fahrgastpreise, Samstag: Arbeitsgruppen und Plenum, Sonntag
Exkursion. Nähere Informationen: PRO BAHN Bundesverband, Berlin)
- Do 1.4. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft Mai –
Juni 2010. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken.
- Sa 17.4. Jahreshauptversammlung von PRO BAHN Hessen e.V. in Frankfurt. (Details
im redaktionellen Teil auf Seite 23 und im offiziellen Einladungsschreiben,
das in der Mitte dieser Fahrgastzeitung eingeklebt ist)
- Do 22. bis Deutscher Nahverkehrstag in Ludwigshafen (nähere Infos: Ministerium für
Fr 23.4. Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz, Mainz)

PRO BAHN in Nordhessen:

- Mi 31.3. 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmstraße 2, Kassel
Mi 28.4. (jeden letzten Mittwoch im Monat).

Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.:

- Mo 8.3. ab 18.30 Uhr: Monatstreff im Saalbau Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 2
(fünf Fußminuten vom Hauptbahnhof/Südseite).
- Mo 12.4. ab 18.30 Uhr: Monatstreff im Saalbau Griesheim, Schwarzerlenweg,
Clubraum 4 (gegenüber S-Bahn-Station Griesheim / S1 und S2).
- Mo 3.5. ab 18.30 Uhr: Monatstreff im Saalbau Gutleut, Raum 2.
- Mo 24.5. Pfingstmontag ca. 10 bis 18 Uhr: Infostand beim Bahnhofsfest Königstein
(Wir freuen uns über fachkundige Hilfe am Stand!)

Regionalverband Starkenburg e. V.:

- Mi 24.3. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg, Vereinsgaststätte
"Grün-Weiß" in der Waldkolonie (Dornheimer Weg 27, Darmstadt.
15 Minuten Fußweg ab Hauptbahnhof oder mit Linie F bis Hst. Rodensteiner
Weg) (18.30-19.00 Uhr: informeller Teil, 19.00-21.00 Uhr: Tagesordnung).
- Mi 28.4. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des Regionalverbandes Starkenburg in
der Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie.

Regionalverband Rhein-Neckar:

- Do 18.3. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar im Braustü-
berl, Bergheimer Str. 91 in Heidelberg.
- Do 15.4. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar im Umwelt-
zentrum Mannheim, Käfertaler Straße 162.

Sonstige Termine

- Do 11.3. 20.00 Uhr: Arbeitstreffen der IG PRO SCHIENE Weschnitztal-Überwaldbahn
Do 8.4. im Gasthaus „Zur Kreuzgasse“ in Ober-Waldmichelbach.

