

**PRO BAHN Hessen** 

# Fahrgastzeitung

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

Nr. 84

Januar – Februar 2011



<b>Neues zum Fahrplanwechsel</b>	<b>S. 9</b>
<b>RTW kommt voran</b>	<b>S. 15</b>
<b>Wird ÖPNV in Heidelberg gekürzt?</b>	<b>S. 25</b>

**Titelbild:** Eine Endstation für die neuen Triebwagen der HLB, die seit Fahrplanwechsel auf Main-Weser-Bahn und Dillstrecke fahren, ist auch Marburg. Die Züge von Frankfurt werden in Gießen geflügelt. Fahrgäste treffen in Marburg auf eine riesige Baustelle, denn seit einigen Monaten hat der seit Jahrzehnten geplante Umbau des Bahnhofsgebäudes und der Bahnsteige endlich begonnen, wie an den Baufahrzeugen links im Bild unschwer zu erkennen ist. (Foto: wb)

**Rückseite:** Was Fotografen angesichts vielfältiger Motive freut, ist für Anwohner nicht immer ein Genuß. Das Rheintal ist dicht mit Personen- und Güterzügen belegt. Ein Lärmkongress in Boppard soll helfen, die mit dem Verkehr einhergehenden Probleme einzudämmen. (Foto: hk)

## Impressum

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

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

Sie können die Fahrgastzeitung auch erhalten, wenn Sie nicht Mitglied bei PRO BAHN e. V. sind. Das **Jahresabonnement** kostet 7,50 EUR und beinhaltet die Zusendung von sechs Ausgaben der Fahrgastzeitung. Bitte bestellen Sie mit Angabe Ihrer Adresse beim Landesverband (Postfach 11 14 16, 60049 Frankfurt a. M.) unter Beifügung von 7,50 EUR in bar oder in Briefmarken. **Die FGZ kann auch online unter [www.pro-bahn.de/mittelhessen](http://www.pro-bahn.de/mittelhessen) bestellt werden.**

**Leserbriefe** sind gerne gesehen, sollen sich jedoch auf Artikel in der FGZ beziehen. Die Redaktion druckt keine "offenen" oder anonyme Briefe ab, ebensowenig Beschwerden, die an Verkehrsbetriebe gerichtet sind und der FGZ in Kopie zugehen.

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

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

**Endzusammenstellung dieser Ausgabe:** *hk*

**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](mailto:m.schmidt@chemie.uni-frankfurt.de)

**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](mailto:hhoffma@freenet.de)

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

**Starkenburg:** Holger Kötting, Am Karlshof 12, 64287 Darmstadt, E-Mail:  
[holger.koetting@gmx.de](mailto: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](mailto:wolfgangbrauer@t-online.de)

**Redaktionsschluss für diese Ausgabe:** 1.12.2010 (Heft Januar – Februar 2011)

**Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:** 1.2.2011 (Heft März – April 2011)

Die Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen ist auch online über [www.pro-bahn.de/hessen](http://www.pro-bahn.de/hessen) erhältlich.

# Inhalt dieser Ausgabe

## Nordhessen

Obervellmar: Spatenstich für drittes Gleis der Regiotram .....	4
Neue Herkulesbahn in Kassel? .....	5
Mitte-Deutschland-Verbindung: Viel Licht und wenig Schatten zum Fahrplanwechsel .....	7

## Großraum Frankfurt am Main

Fahrplanwechsel mit kleineren Anlaufschwierigkeiten .....	9
Doch noch Hoffnung für RTW? .....	15
Fahrkarten-Automaten .....	18

## Starkenburg

Verbesserungen im Fernverkehr auf der Main-Neckar-Bahn .....	19
Schlechter im Kreis Darmstadt-Dieburg .....	20
Christian Knölker verstorben .....	21

## Rhein-Neckar

Mogelpackung "Schneller Fernverkehr" .....	23
Fehler der Vergangenheit rächen sich .....	25

## Wiesbaden/Rheingau-Taunus

Internationaler Bahnlärm-Kongress .....	29
PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten .....	30
PRO BAHN - Termine .....	31

Nordhessen

## Obervellmar: Spatenstich für drittes Gleis der Regiotram

Neue Station Ahnatal-Casselbreite mit zwei Gleisen geplant

Die Regiotram-Linien Kassel-Hofgeismar (RT3) und Kassel-Wolfhagen (RT4) sind stärker besetzt als andere RT-Linien. Beide genannten RT-Linien verzweigen sich im Bahnhof Obervellmar, der nur zwei Gleise hat und auch von Güterzügen und IC-Zügen durchfahren wird. Um den RT-Triebwagen auf den 6 Stationen bis in die Kasseler Innenstadt einen 30- bzw. 15-Minutentakt zu ermöglichen, benötigt Obervellmar ein drittes Gleis. Der Spatenstich hierfür erfolgte am 16. November 2010 durch den Landrat des Landkreises Kassel Uwe Schmidt, NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel, Marco Rasbieler von DB Netz und die Bürgermeister von Ahnatal und Vellmar.

### 22,3 Millionen Euro

werden in das Gesamtprojekt investiert. Hierin sind hohe Zuschüsse des Bundes und des Landes enthalten. Der NVV übernimmt die darin enthaltenen Planungskosten von 4,5 Mio Euro. Allein 12 Mio Euro der Gesamtsumme entfallen auf die Baustelle Obervellmar. Eine 4,5 km lange **Lärmschutzwand** soll die Anwohner vor dem Krach der Güterzüge schützen. Im Schnitt rollen 50 Züge in einer Nacht durch den Bahnhof. Auch der für behinderte und ältere Menschen schwierige Zugang (Treppe) am Bahnsteig Richtung Kassel soll mit einem Aufzug versehen werden. Der Landrat und der NVV-Geschäftsführer betonten, dass vernünftige

Mobilität im ländlichen Raum ermöglicht werden muss, damit die Menschen in ihrer Heimat bleiben. Vellmars Bürgermeister Dirk Stochla hofft, dass mit dem Taktverkehr die Station am Herkules-Einkaufszentrum attraktiver wird. In der Tat haben nur wenige RT-Stationen Einkaufsmärkte in der Nähe. Auch von Kassel-Jungfernkopf könnte Vellmars Einkaufsmarkt profitieren.



*Obervellmar mit drei Gleisen in der Simulation des NVV.*

Leider geht der Umbau nicht ohne Schienenersatzverkehr (Busse). Dies soll möglichst nur in den Sommerferien 2011 geschehen. Voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 ist die Inbetriebnahme der neuen RT-Station in Ahnatal-Casselbreite vorgesehen. Diese Station erhält zwei Außenbahnsteige.

2011 werden in Obervellmar und in Ahnatal Lärmschutzwände errichtet sowie der neue Vellmarer Mittelbahnsteig

mit Aufzug. 2012 werden im Bahnhof Obervellmar die neuen Weichen eingebaut und somit das 3. Gleis an die Strecke angeschlossen und signaltechnisch eingebunden. Das neue Gleis wird ausschließlich als Dieselstrecke gebaut –

ebenso wie der Rest der Kurhessenbahn-Strecke Richtung Korbach. Die Verantwortlichen rechnen damit, dass spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 Obervellmar und Casselbreite fertiggestellt sind. (hh)

## Nordhessen

# Neue Herkulesbahn in Kassel?

## KVG: Schienen auf alter Trasse möglich – Förderung ungewiss

In früheren Fahrgastzeitungen wurde bereits über die Neue Herkulesbahn berichtet. Es handelt sich um eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 von der jetzigen Endhaltestelle Druseltal durch das obere Druseltal im Wilhelmshöher Bergpark bis zum über 500 m hoch gelegenen Herkulesgebäude. Hierfür kämpft seit 8 Jahren der Förderverein Neue Herkulesbahn. Die alte Herkulesbahn (Schmalspur) wurde 1966 stillgelegt.

Bereits Ende Oktober 2010 berichtete der Extra Tip, dass 2/3 der Leser Sympathie für das neue Projekt zeigen. Nun teilte die Hessische Allgemeine am 6.11.2010 mit, dass die Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) nach einem Auftrag der Stadtverordneten eine Studie vorgelegt habe: Eine neue Herkulesbahn ist technisch machbar. Sie würde von deutlich mehr Fahrgästen genutzt als der jetzige Linienbus und würde 13,4 Mio Euro kosten. Zum Vergleich: Beim Lückenschluss Frankenberg–Korbach ist von 14 Mio Euro die Rede.

Auf der alten Trasse könnten wieder Schienen verlegt werden. Die würden ab der heutigen Endhaltestelle einspurig links neben der Druseltalstraße verlaufen, oberhalb der Gaststätte Neu Holland die

Fahrbahn kreuzen und durch den Wald zum Herkules führen. Bei einer Ortsbegehung habe man mit Vertretern von Hessen-Forst, der Museumslandschaft Hessen Kassel (MHK) und Kassel Marketing gesprochen, sagt KVG-Vorstand Dr. Thorsten Ebert. Bedenken gegen die Streckenführung gebe es nicht.

### 175 000 Fahrgäste

Eine Bahnverbindung vom Fernbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe bis zum Herkules (Beginn der Wasserspiele) würde nach den Berechnungen der KVG von 175 000 Menschen pro Jahr genutzt. Heute kommen nur 6 % der Herkulesbesucher (25 000) mit dem Linienbus. Die KVG hat die Investitionskosten für die Schienenverbindung und die Betriebskosten grob berechnet. Sollte das Projekt vom Land gefördert werden, käme auf die Stadt Kassel ein jährlicher Zuschussbedarf von 400 000 Euro zu. Ohne Förderung wären es 1,1 Mio Euro.

Die Grünen im Stadtparlament schlagen eine Bewirtschaftung der jetzt kostenlosen Parkplätze am Herkules vor. Hierdurch könnten mehr Benutzer für die Bahn gewonnen werden. Der Fraktions-

chef Gernot Rönz lenkte den Blick darauf, dass das Prädikat „Bad“ für Wilhelmshöhe durch mehr Autoverkehr gefährdet werden könnte, ebenso die Anerkennung des Bergparks als Weltkulturerbe.

Auch Michael Schwab, der Vorsitzende vom Förderverein Neue Herkulesbahn, weist darauf hin, dass die Bahn den Kurbezirk und den Naturpark Habichtswald von Lärm und Abgasen entlaste. Die Bahn in reizvoller Landschaft ließe sich hervorragend vermarkten und würde mit höheren Fahrgastzahlen den Zuschussbedarf reduzieren.

Eine Leserbriefschreiberin bringt interessante Zahlen: Die Herkulesanierung kostet fast 30 Mio, die Löwenburg über 28 Mio, das Besucherzentrum am Herkules 3,5 Mio. Dann darf uns eine umweltfreundliche Straßenbahn in den Bergpark 13,4 Mio wert sein.

Allerdings haben Vertreter anderer Parteien z. T. Bedenken wegen der hohen Kosten und mangelnder Förderfähigkeit.

### **Welche Fördertöpfe ?**

Der Leiter der MHK, Prof. Bernd Küster, weist darauf hin, dass Welterbe und Herkulesbahn in keinem Widerspruch zueinander stehen. Ein möglichst attraktiver Nahverkehr zu den Sehenswürdigkeiten in Bad Wilhelmshöhe sei ganz in seinem Sinne. Küster ist fest davon überzeugt, dass der Bergpark mit seinen Wasserkünsten hervorragende Chancen hat, im Jahr 2013 in die Liste der Welterbestätten aufgenommen zu werden. Nach Ansicht des Hessischen Wirtschaftsministeriums und des Hessischen Landesamtes für Straßenbau sollten die politisch Verantwortlichen der Stadt Kassel prüfen, ob andere Fördermöglichkeiten als das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zur Verfü-

gung stehen, um eine neue Herkulesbahn realisieren zu können. Aus Sicht von Ministerium und Landesamt handelt es sich um kein klassisches Tramprojekt, da es nicht um die Erschließung von typischen Wohn-/Gewerbegebieten geht, sondern um eine für den Freizeitverkehr und touristische Zwecke gedachte Anbindung. Unter <http://www.neue-herkulesbahn.de> sind Berichterstattung und Reaktionen dokumentiert.

### **Städte Linz und Würzburg als Vorbild**

Auf der o. g. Homepage findet man auch den aktuellen Flyer der Pöstlingbergbahn in Linz (Donau), einer vergleichbaren Straßenbahn-Direktverbindung von der Innenstadt zum Hausberg der Linzer. Die Pöstlingbergbahn beeindruckt seit mehr als 110 Jahren Gäste aus aller Welt mit ihrer außergewöhnlichen und idyllischen Streckenführung. Die Kulturhauptstadt Europas 2009 hat mit 35 Mio Euro die Bahn umfangreich saniert und neue Fahrzeuge angeschafft. Mehr als 500.000 Menschen fahren mit ihr jährlich auf den Pöstlingberg. Im Gegensatz zu Kassel fiel die beliebte Straßenbahn nicht dem Zeitgeist der 60er Jahre zum Opfer.

Die Stadt Linz erkennt das touristische Potenzial dieses attraktiven Ausflugszieles, setzt konsequent auf dessen umweltfreundliche Erschließung und vermarktet das Verkehrsmittel entsprechend offensiv. Kassel als künftige UNESCO-Welterbestätte sollte sich ein Beispiel an Linz nehmen. Dann klappt es auch bei der Fahrt in den Bergpark Wilhelmshöhe mit dem Umsteigen auf den ÖPNV.

Auch auf das Beispiel Würzburg macht der Förderverein aufmerksam. Würzburg kann eine neue Straßenbahn

entlang der Residenz bauen, ohne deren Status als Weltkulturerbe in Gefahr zu bringen. Dies hat das Welterbekomitee der UNESCO kürzlich in Brasilia beschlossen. Es hat sich für Würzburg ausgezahlt, dass man die UNESCO frühzeitig in die Planungen einbezogen hat.



*Mit der Modernisierung der Pöstlingbergbahn ging eine technisch einzigartige Betriebsweise unwiederbringlich verloren.*

*Dafür verkehren die Bahnen nun direkt vom Linzer Hauptplatz auf den Pöstlingberg und erhöhen so die Attraktivität für Besucher und Anwohner. (Foto: hk)*

Im Kirnitzschtal bei Bad Schandau (Nationalpark Sächsische Schweiz) fährt eine Straßenbahn durch kein Siedlungsgebiet zum Lichtenhainer Wasserfall – meistens im 30-Minuten-Takt.

Der Förderverein gibt in seiner Homepage <http://www.neue-herkulesbahn.de/wirtschaftlichkeit.htm> sachliche und informative Stellungnahmen zu Kosten und Nutzen von Investitionsprojekten des ÖPNV. Das Online-Angebot des Fördervereins wurde bis Mitte November 2010 von mehr als 30 000 Interessenten angeklickt. (hh)

## Nordhessen

# Mitte-Deutschland-Verbindung: Viel Licht und wenig Schatten zum Fahrplanwechsel

Pressemitteilung von PRO BAHN Hochstift-Paderborn

"Soviel Nahverkehr wie noch nie" bietet der neue, ab 12. Dezember 2010 geltende Fahrplan den heimischen Bahnreisenden. Zumindest denen, die es in Richtung Westen zieht. Denn zusätzlich zu den halbstündlich verkehrenden Regionalbahnen setzen die Verkehrsverbände einen neuen Regionalexpress Namens "RE1" ein, der Paderborn mit Aachen über Düsseldorf und Köln im Zweistundentakt verbinden wird. Positiv bemerkbar machen wird sich vor allem, dass die Züge auch am Wochenende verkehren.

"Dadurch wird das Fußballfangedränge deutlich entzerrt" ist sich PRO BAHN-Sprecher Michael Hecker gewiss und hofft, dass sich damit abgewanderte Fahrgäste zurückgewinnen lassen. Viele Reisende meiden bisher die Regionalbahnen an den Wochenenden, um der "dritten Halbzeit" in den Bahnen aus dem Wege zu gehen. Der Fahrgastverband ist zudem gespannt, inwieweit der neue durch ganz Nordrhein-Westfalen geführte Expresszug Verspätungen auf seiner langen Reise mit nach Paderborn

schleppen wird. Unglücklich ist, dass der letzte durchgehende Zug aus dem Ruhrgebiet schon um 20.25 Uhr, eine halbe Stunde früher als bisher, in Paderborn ankommt.

Über den verbliebenen und abermals ausgedünnten Fernverkehr verliert PRO BAHN kaum noch Worte. Und das, obwohl die neuen Ziele des Restverkehrs durchaus Gefallen finden: Zweimal am Tag über Leipzig nach Dresden und einmal nach München. Letzterer wird die bayerische Metropole in viereinviertel Stunden mit der Paderstadt verbinden und schließt an die bis 1988 bestandene alte Tradition eines durchgehenden D-Zuges nach München an. Ergänzt wird der spärliche Fernverkehr lediglich um einen Intercity an Freitagen und Sonntagen um 13.49 Uhr mit den Zielen Berlin bzw. Leipzig. Auch wenn die Lücken Richtung Osten durch zusätzliche Nahverkehrszüge abgemildert werden, ein Problem bleibt die Erreichbarkeit des Fernbahnhofs in Kassel. Bei vielen Verbindungen muss in Warburg umgestiegen werden. Die Eurobahn wird in Eigenregie einen werktäglichen Regionalexpress früh morgens von Dortmund nach Kassel und Abends zurück verkehren lassen, was beim Fahrgastverband lobenswerten Anklang findet. Mit Abfahrt um 5.50 Uhr ab Paderborn wird die frühe Erreichbarkeit Süddeutschlands und des Frankfurter Raums über Kassel wieder hergestellt. Neu ist eine tägliche "Spätfahrt" um 21 Uhr ab Kassel-Wilhelmshöhe in Richtung Paderborn. "Zumindest schon mal deutlich nach der Tagesschau" resümiert Hecker gegenüber dem heute bereits vor acht Uhr abfahrenden Zug. Vorteil: Der neue Zug wird von Paderborn aus über Salzkotten, Geseke, Lippstadt nach Dortmund weitergeführt. Dagegen verlieren

alle kleineren Stationen ihre bisher in dieser Zeitlage fahrende Regionalbahn nach Hamm. Damit entsteht für Orte wie Scharmede, Ehring- und Dedinghausen eine neue zweistündige Fahrplanlücke bis nach 23 Uhr.

Gekürzt wird ab Dezember der Wochenend-Zugverkehr in Richtung Warburg. Die Züge der Regionalbahnlinie RB89 werden ab dem 12. Dezember 2010 nur noch alle zwei Stunden zwischen Paderborn und Warburg verkehren.

Fazit von Pro Bahn Hochstift Paderborn: Für Reisende mit Zielen im Westen (Ruhrgebiet, Rheinland) naht ein attraktiver Fahrplan. In Richtung Kassel sieht es anders aus, hier werden nur einige entstandene Lücken nach Wegfall des Fernverkehrs geflickt. Zur Erinnerung: 1992 gab es mit dem Interregio – dem viele Fahrgäste immer noch nachtrauern – ab Paderborn attraktive Fernverkehrsverbindungen. Zweistündlich in Richtung Kassel von 5.54 Uhr bis 20.54 Uhr. Danach folgten um 22.34 Uhr und um 1.34 Uhr noch ergänzende Schnellzüge. Der erste Fernzug aus Kassel erreichte Paderborn um 4.39 Uhr, der letzte Interregio hielt um 23.01 Uhr und fuhr noch bis Dortmund weiter. Heute gibt es nur noch einen Fernverkehrs-Rest von wenigen Zügen. Und die von den Aufgabenträgern bestellte Regionalzüge fahren nicht immer zu den großen Knotenpunkten wie Kassel – da wo die Menschen hin möchten – sondern oft nur bis zur Landesgrenze in Warburg. Eine Einigung mit dem Nachbarn Hessen, der die Züge ab Warburg bezahlen müsste, scheint nicht möglich. Und so steigen bis auf wenige Ausnahmen Stunde um Stunde die Menschen an der Landesgrenze um - mitten im vereinigten Europa. (Michael Hecker/hh)



Großraum Frankfurt am Main

# Fahrplanwechsel mit kleineren Anlaufschwierigkeiten

Viel Neues zum 12. Dezember 2010

Über die Neuerungen zum diesjährigen Fahrplanwechsel berichtete die FGZ unter dem Titel „Neue Linien, neue Züge“ bereits kurz in der letzten Ausgabe. Über Sinn und Unsinn, Fahrplanänderungen und Betreiberwechsel in der kältesten Zeit des Jahres umzusetzen, mag man lange streiten. Die EG-Kommission hatte europaweit ursprünglich sogar aus Gründen des Haushaltsabschlusses (der erhofften vielen neuen Wettbewerber) den 1. Januar vorgeschlagen, ließ sich dann aber wenigstens auf eine Vorverlegung auf den zweiten Dezembersonntag überreden. Es liegt in der Natur der Sache, dass fundamentale Neuerungen immer Reibungsverluste bewirken. Diese hielten sich aber, was die nachfolgend näher beschriebenen beiden neuen Gesellschaften betrifft, nach den Beobachtungen bis Redaktionsschluss in Grenzen. Im Gegenteil, nach stichprobenweise durchgeführten Erhebungen waren die Züge beider neuen Betreiber sogar durch die Bank pünktlicher, als die bis dato verkehrenden RE der Deutschen Bahn.

## **Riedberg mit Anschluss an das Stadtbahnnetz durch die neue U8 und U9**

Frankfurts jüngster Stadtteil Riedberg wird in der Endausbaustufe einmal Heimat für 15.000 Menschen sein. Derzeit haben ein Viertel davon ihre Wohnungen mit zum Teil einmaligem Blick auf die Skyline Frankfurts bezogen. Bis zu 8.000 Studierende werden zukünftig in die Hör-

säle des dortigen Uni-Campus strömen und Tausende von Beschäftigten Arbeit in Labors und Büros finden.

Es stand von Anfang an fest, dass das Areal durch eine Stadtbahn erschlossen werden sollte. Eine entsprechende Trasse wurde bei der Bebauung frei gehalten. Die große Lösung der D-Strecke vom Riedberg über Ginnheim und dann weiter im Tunnel zum Hauptbahnhof wäre zu spät, auf jeden Fall aber viel zu teuer gekommen. Einer Interfraktionellen Initiative zweier Stadtverordneter ist es zu verdanken, dass die Entscheidung „so oder gar nicht“ doch noch einmal an die Planer zur Nachbesserung zurückverwiesen wurde. Herausgekommen ist ein Konzept, dass zwei vorhandene Stadtbahnstrecken (U2/U3) mit einer nur vier Kilometer langen Neubaustrecke miteinander verbindet. Damit ist das Nordwestzentrum vom Riedberg aus mit der im Viertelstundentakt verkehrenden neuen U9 in sieben und die Hauptwache mit der U8 in zwanzig Minuten erreichbar.

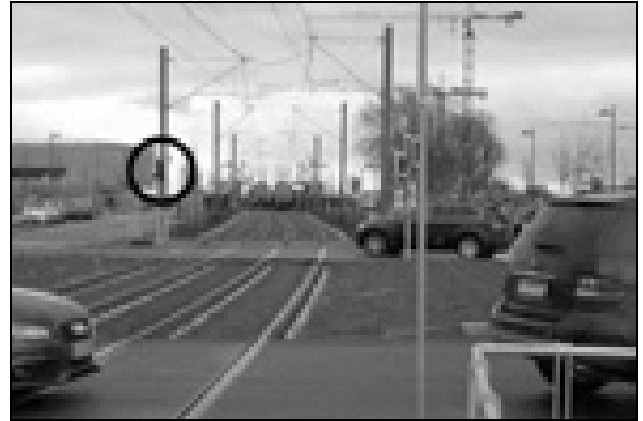
Vor zweieinhalb Jahren erst fand der erste Spatenstich statt. 71 Mio Euro, 31 Mio davon als Zuschuss vom Bund und 7,7 Mio vom Land, wurden investiert, wobei der Kostenrahmen – und das muss besonders herausgestellt werden – auf den Euro genau eingehalten wurde. Zwei Stationen gibt es auf dem Riedberg selbst, drei Haltestellen entlang der vorhandenen Strecken wurden modernisiert. Sieben Brücken, die teuerste und längste über die

A 661, mussten gebaut, 13 Weichen und 24 technisch gesicherte Bahnübergänge installiert werden. Rund 6.000 Bäume und Sträucher wurden oder werden noch zur Begrünung der Strecke gepflanzt.

Auch der Zeitrahmen wurde auf den Tag genau eingehalten. Die Abfahrt des ersten Zuges am frostigen 12. Dezember um 5:05 Uhr feierten über 200 begeisterte Anwohner bei Gesang, Kaffee und Kuchen. Den offiziellen Eröffnungszug steuerte die Oberbürgermeisterin Petra Roth am frühen Nachmittag persönlich die steile Rampe auf den Riedberg hoch. Viele tausend Frankfurter nutzten die Chance, bei dieser Gelegenheit endlich einmal ihren Hausberg persönlich in Augenschein nehmen zu können. Mit einmal solchen Ansturm hatten die Organisatoren nicht gerechnet. Der Ansturm der Massen ist auf der anderen Seite ein Beleg dafür, welchen hohen Stellenwert der ÖPNV dank eines dichten Taktes von Bussen und Bahnen, ansprechender Gefäße und funktioneller Stationen der Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) bei den Bürgern Frankfurts inzwischen genießt. Die eingesetzten Drei-Wagen-Züge konnten die Massen gerade so bewältigen. Bis zum Nachmittag war auch eine erste Störung behoben. Der zentrale Verkehrsrechner der VGF erkannte die Züge der U8 auf der Stammstrecke nicht, wodurch die Fahrgastüberwege nicht gesichert werden konnten und die Züge diese im Schritt-Tempo passieren mussten.

Eine richtig schnelle Stadtbahn ist auf dem Riedberg allerdings nicht herausgekommen. Aber die zu überwindenden Distanzen sind in Frankfurt gegenüber anderer Millionenstädte auch nicht so groß, so dass die Durchschnittsgeschwindigkeit von 28 km/h gerade noch erträglich ist. Auf dem Riedberg selbst können die Zü-

ge fast nur schleichen und müssen sich Meter für Meter von einem zum anderen der acht durch Ampeln gesicherten Fußgängerüberwege vortasten.



*Riedberg-Kreisel. (Foto: Wilfried Staub)*

Beim Thema Gleisüberquerung setzt auch ein winziger Kritikpunkt ein: Die Lichtsignale für Fußgänger sind in der gleichen Höhe wie die der Ampeln für die Autofahrer angebracht (Foto). Passanten schauen nach Beobachtungen des Berichterstatters beim Überqueren der Gleise zwar meist nach links und rechts, aber nicht immer auch nach schräg oben auf das für sie gültige Rotlicht. Dieses Signal sollte also niedriger angebracht werden oder, wie in vielen Städten üblich, in Miniaturform in Augenhöhe von Kindern wiederholt werden. Bei Dunkelheit ist das Rotlicht kaum zu übersehen, kritisch wird es aber, wenn die Fußgänger gegen die Sonne schauend die Gleise passieren.

Das Thema des Querens des Kreisels der Straße „Zur Kalbacher Höhe“ wurde bereits in der letzten FGZ angesprochen. Da diese schienengleiche Lösung offensichtlich unvermeidlich war, hätte der Radius des Kreisels deutlich großzügiger ausfallen müssen, um gefährliche Situationen weitgehend auszuschließen. Die Autofahrer, so erste Beobachtungen, sind zu sehr mit der Orientierung und der Beob-

achtung des einmündenden Autoverkehrs beschäftigt, so dass die Gefahr besteht, dass sie die Ampel direkt an der Haltelinie vor den Schienen übersehen könnten.

Bleibt zu hoffen, dass man für den Winter auch einen steilstreckentauglichen Schneeflug beschafft hat, denn auf dem exponierten Riedberg muss mit massiven Schneeverwehungen gerechnet werden und für den Sommer dürfte der Einsatz eines Gießwagens nützlich sein, damit die Rasenbegrünung des Schotterbettes in Trockenzeiten nicht den Charakter einer hässlichen Steppenlandschaft annimmt.



*Riedberg-Kreisel. (Foto: Wilfried Staub)*

## **Busverkehr**

Die VGF Tochter ICB (In-der-City-Bus) fährt ab Fahrplanwechsel als Subunternehmer für den Gewinner des „Busbündels E“ (Veolia) mit 29 neuen in Polen gebauten Bussen, die die gesetzlichen Abgasanforderungen übererfüllen. Nachdem die VGF sich aus dem Busgeschäft verabschiedet hat, wurde bekanntlich auch die ICB vor 12 Monaten von der Vergabekammer aus formalen Gründen als direkter Bewerber ausgeschlossen. Eigentümer der neuen Solarisbusse ist sinigerweise jedoch die VGF, von der die ICB die Flotte wiederum least.

Zwischenzeitlich hat traffiQ den Vertrag mit der ICB zum Betrieb des Linienbündels D im Frankfurter Osten um weitere sechs Jahren verlängert. Diese Option war Bestandteil des Erstvertrages. Das Bündel D umfasst hauptsächlich die Buslinien 30, 36 und 75 sowie die drei Nachtbuslinien n5, n62 und n63 mit zusammen rund 3,0 Mio Nutzwagenkilometer.

## **RheingauLinie**

Auch über die Neuerungen auf der rechten Rheinstrecke hat die FGZ bereits ausführlich in den Heften 81 und 83 berichtet. Selbst der vom Berichterstatter auf Basis der dürftigen bis März bekannten Informationen erstellte Taktfahrplan hat sich, von Minutenverschiebungen auf wenigen Unterwegsbahnhöfen einmal abgesehen, als zutreffend erwiesen. PRO BAHN hat das vom RMV und SPNV Nord (Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord, Koblenz) erstellte Konzept von Anfang an vorbehaltlos unterstützt. Insbesondere die Umstellung des Stolpertaktes von stündlich wechselnden RE und RB zu einem konsequenten Stundentakt wurde gut geheißen, auch wenn dies für einen ganz kleinen Teil der Reisenden eine Verlängerung der Reisezeit um 10 min bedeutet. Dieser Nachteil wird jedoch dadurch mehr als wettgemacht, weil für Reisende mit Ziel Koblenz Altstadt ein Umsteigen entfällt, wobei sich beim Ausstieg im neuen Haltepunkt Koblenz Mitte die Gesamtfahrzeit sogar um insgesamt 20 min gegenüber heute verkürzt. Auch die eingesetzten Triebwagen der Baureihe FLIRT, die sich in Hessen bei Cantus in Kassel bereits bewährt haben und in Details weiter entwickelt wurden, lassen kaum Wünsche offen. Die Sitze sind komfortabel er-

gonomisch geformt und mit viel Bein- und Armfreiheit angeordnet, es gibt geräumige Mehrzweckabteile und eine neu entwickelte Toilette, die jetzt Standard bei allen neuen Ausschreibungen des RMV werden soll. Touristen dürften sich über die großen Fenster freuen, die einen ungehinderten Blick auf „Stadt, Land und Fluss“ (Slogan des Betreibers) aus dem fahrenden Zug erlauben.

In einem kleinen Festakt wurden die fabrikneuen Fahrzeuge von VIAS am 11.12.2010 im Wiesbadener Hauptbahnhof der Öffentlichkeit übergeben. hr-Redakteur Carsten Jens moderierte die Podiumsdiskussion, bei der der Berichterstatter als Sprecher den Fahrgastbeirat des RMV und den Fahrgastverband PRO BAHN repräsentierte. Mit Szenenapplaus wurde seine Äußerung quittiert, dass jetzt, nachdem modernstes rollendes Material zum Einsatz auf der RheingauLinie kommt, auch die Modernisierung der noch nicht umgebauten Stationen dringend geboten sei, denn schließlich sind die Bahnhöfe nicht nur für die mit dem Zug anreisenden Touristen des Entrée des Rheingaus und seiner Weinbauorte.

Ein weiterer Kritikpunkt ist der schwer lesbare grau auf grau gedruckte Taschenfahrplan der RheingauLinie mit viel zu kleiner Schriftgröße. Hätte man in den Tabellen bei nur um eine Minute abweichender Abfahrtszeit die Ankunftszeile eingesparrt, hätte man die Fahrzeiten in doppelter Schriftgröße und fett gedruckt, also wesentlich lesbarer wiedergeben können. Sollte VIAS von ihrem eigenen Erfolg überrollt werden, so wurde die Befürchtung geäußert, dass die vorgehaltenen Fahrzeugkapazitäten nicht ausreichen könnten.

Ein kleiner Wermutstropfen. Wegen des frühen Wintereinbruchs werden zwei

der bestellten 19 Triebwagen erst in der KW 50 ausgeliefert, die restlichen zwei folgen in der KW 52. Zu Kapazitätsengpässen ist es allerdings nach eigenen sporadischen Beobachtungen bisher nicht gekommen. Am ersten Werktag ist eine Bahn komplett ausgefallen, einige hatten wenige Minuten Verspätung. Nicht auf allen Fahrzeugen war das Programm für die Haltestellenansagen und für die Zugzieleingabe aufgespielt.

Die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft hat ihre Buslinien im Untertaunus und Rheingau optimiert an den neuen Fahrplan der RheingauLinie angepasst.

Nach den Erfahrungen der ersten Betriebstage hat es sich herausgestellt, dass an den FLIRT dringender Nachbesserungsbedarf besteht. Ein auffälliger Hinweis an den Eingangstüren weist darauf hin, dass man auf den Abstand zwischen Wagenkasten und Bahnsteigkante achten solle. Dieser Spalt ist an einigen Bahnsteigen gerade noch erträglich, an anderen beträgt er bis zu 18 cm. Der Wagenkasten des FLIRT ist nämlich nur bescheidene 2,88 m breit (zum Vergleich, der 423-er misst mit 3,02 m auch schon 8 cm weniger als die alten 420-er).

Zwei zufällige Beobachtungen des Autors sollten ein alarmierendes Warnsignal sein: Ältere Menschen haben große Schwierigkeiten oder zeigen sogar Angstsymptome, wenn sie von erhöhten Bahnsteigen 15 cm Niveauunterschied hinab in das Fahrzeug überwinden müssen und ein Vater konnte sein etwa dreijähriges Kind, das mit den Füßen in die Lücke abgerutscht war, gerade noch mit der Hand wieder hochziehen. Nun besitzen diese Fahrzeuge eine Zulassung durch das Eisenbahnbundesamt. Diese beinhaltet, in Kenntnis des extrem schmalen Wagenkastens, das Anbringen des o. g. signalfarbe-

nen Aufklebers an den Türen und im Falle der HLB die Auflage, in bestimmten Stationen per Ansage beim Ausstieg auf die gefährliche Situation hinzuweisen. Die FLIRT von VIAS sind im Gegensatz zu denen der HLB mit einer ausfahrbaren Trittstufe für den Ein- und Ausstieg an Bahnhöfen mit extrem niedrigen Bahnsteighöhen, z. B. Rüdeshcim gedacht. Leider hat man bei den Fahrzeugen der HLB und VIAS auf den Einbau der technisch machbaren, aber auch extrem störanfälligen Spaltüberbrückung verzichtet, wie er bei der EUROBAHN im Ruhrgebiet oder bei der SBB Standard ist. Warum die Toiletten bei VIAS öfters außer Betrieb sind als die bei der HLB, konnte bis Redaktionsschluss nicht geklärt werden.

Nicht an Fahrzeuge angepasste Bahnsteighöhen sind allerdings kein neues, sondern ein weltweit leidiges Problem. Wir kennen das zur Genüge von den Doppelstockwagen oder von den LINT-Triebzügen. Einzige Abhilfe ist, die Bahnsteighöhen entlang der Strecken zur Vermeidung von Unfällen von Reisenden mittelfristig an das Einstiegsniveau der Fahrzeuge anzupassen, was beim Mischbetrieb allerdings leichter gesagt als getan ist. Kurzfristig sollten die VIAS-Züge im Einstiegsbereich mit einem rutschsicheren Teppichbelag, so wie er bei der HLB Standard ist, ausgestattet werden und alle FLIRT sollten, noch bevor es zu einem schweren Unfall kommt, mit einer Spaltüberbrückung nachgerüstet werden.

### **Mehr Takt in Mittelhessen**

Eine einjährige Durststrecke geht für die Fahrgäste auf der Main-Weser-Bahn mit dem Fahrplanwechsel zu Ende. Bekanntlich kam es in der vergangenen Fahrplanperiode wegen der Verschiebung

der Taktlage der IC-Linie 26 zu einer sehr unerfreulichen Fahrplangestaltung im Nahverkehr, von denen zumindest die Umsteiger auf Busse und Nebenbahnen betroffen waren. Viele von diesen haben nach den PRO BAHN zugegangenen Beschwerden dem ÖPNV den Rücken gekehrt und sind notgedrungen wieder auf das Auto umgestiegen. Bereits im vergangenen Jahr hatte der RMV mitgeteilt, dass sich dieser Zustand im Fahrplanjahr 2011 mit dem Einsatz neuer Triebwagen und damit beschleunigter Umlaufzeiten deutlich verbessern wird.



*Innenraum des HLB-Flirt. (Foto: Wilfried Staub)*

Auf dem Streckenabschnitt Marburg (Linie 30) und Dillenburg (Linie 40) über Gießen–Friedberg nach Frankfurt kommen ab Dezember 2010 fabrikneue Fahrzeuge der HessenBahn (HLB) der Baureihe FLIRT zum Einsatz, die mit denen von VIAS nahezu baugleich sind, in Details und natürlich in der Farbgebung abweichen. Die fünfteiligen (mit zwei Toiletten!) bzw. dreiteiligen Triebwagen werden, wie vom MittelhessenExpress her bekannt, in der Regel in Gießen getrennt bzw. vereinigt. In der Hauptverkehrszeit muss in Gießen Richtung Marburg allerdings umgestiegen werden. Somit bestehen aus dem weiteren Umland

meist umsteigefreie Verbindungen an den Main, ohne dass die Bahnstrecke Gießen – Frankfurt überbelastet wird. Im Wechsel mit den RE Frankfurt-Kassel entsteht zwischen Frankfurt und Gießen ein Stundentakt, der durch den MittelhessenExpress zu einem etwa halbstündlichen Angebot verdichtet wird. In Friedberg haben die SE- und RE-Züge optimale Anschlüsse an die S-Bahn und Regionalzüge. Der Vergangenheit gehören allerdings die durchgebundenen Expresszüge von Gießen nach Aachen an. Jetzt muss man in Siegen bei knapper Übergangszeit am Bahnsteig gegenüber leider umsteigen, was verschmerzbar ist, wenn alle Bahnen zukünftig planmäßiger verkehren als dies bisher der Fall war. Leider hat sich aber in den ersten Betriebstagen gezeigt, dass dies in etwa 40% der Fälle nicht klappt, da die HLB-Züge auf Grund des eingleisigen Giersbergtunnels zwischen Siegen Hbf und Siegen Ost nicht auf verspätete RE aus Köln warten können. Hier besteht also dringender Nachbesserungsbedarf.

Erste Stimmen wurden bereits laut, dass man zukünftig zwischen Frankfurt und Gießen nur noch die Triebwagen der HLB oder die Doppelstockzüge der DB nutzen und die ungeliebten 425er - wenn irgend möglich - meiden werde. Es bleibt zu wünschen, dass es dadurch in den neuen FLIRT nicht zu Kapazitätsengpässen kommt. Bei einer Stichprobe am 14.12.2010 war der aus 10 Wagen bestehende Zug mit Abfahrt um 16:22 Uhr ab Frankfurt Hbf bereits bis auf den letzten Sitzplatz belegt. Lediglich in der 1. Klasse waren noch Plätze frei.

Die S6 von Friedberg nach Frankfurt braucht nach dem neuen Fahrplan nunmehr nicht mehr alle zwei Stunden in Bad Vilbel überholt werden. Sie verkehrt damit ab Friedberg durchgängig im 30-Min-

Takt, wodurch sich auch der Übergang in Friedberg verbessert. Was wohl unvermeidlich bei der S6 ist, und zumindest bis 2014 nicht abgestellt werden kann, sind die Pufferzeiten im Westbahnhof von drei Minuten und der Umstand, dass die in Groß-Karben startenden Verdichter auf der Hinfahrt am Frankfurter Berg fünf Minuten wegen Überholung verlieren. Erst nach Fertigstellung des viergleisigen Ausbaus der Main-Weser-Bahn von Ginnheim bis Bad Vilbel wird es auf der S6 einen sauberen Taktverkehr geben können.



*HLB trifft Mittelhessen-Express. (Foto: Wilfried Staub)*

Ein kleines Wunder hat offensichtlich die VGO (Verkehrsgesellschaft Oberhessen, Friedberg) vollbracht. Es ist ihr doch tatsächlich in diesem Jahr gelungen, die Fahrpläne der Firma Autobus Stroh, die einige Linien im Wetteraukreis im Auftrag der VGO eigenwirtschaftlich betreibt, in das RMV-Fahrplanbuch des Wetteraukreises aufzunehmen. Wegen eines Streites über die Kostenbeteiligung war das 2010 nicht der Fall.

### **Feldbergbus gekappt/Hochtaunus**

Im Sommer hatte der VHT noch grundlegende Änderungen bei dem Bedie-

nungskonzept der Busverbindungen im Hochtaunuskreis angekündigt. Diese wurden nun kleinlaut mit Hinweis auf erst Mitte des Jahres 2011 abgeschlossenen Straßenbaumaßnahmen auf den nächsten kleinen Fahrplanwechsel im Sommer 2011 vertagt. Außer Anpassungen im Schülerverkehr wurde der Linienweg des Feldbergbusses (Linie 57) zwischen Königstein Stadtmitte und Bahnhof gekappt. Dadurch werden am Wochenende nur zwei anstelle von drei Bussen benötigt. Ob dies wirklich tourismusfreundlich ist, wird sich erst auf Dauer herausstellen. Allerdings fahren über 90 % der Tagesausflügler aus dem Ballungsraum Rhein-Main über die Hohemark auf den Großen Feldberg oder zum Rodeln nach Oberreifenberg. Meist fuhr der Bus auf diesem Streckenabschnitt ohne Fahrgäste. Wenn aber einmal am Bahnhof Königstein Bedarf auftrat, dann in ganz massiv in Form von größeren Wandergruppen oder an Wintersporttagen von bis zu 30 Personen, überwiegend Familien mit Kindern mit Rodelschlitten und Skiern. Diese sind jetzt gezwungen, in 20 Minuten den beschwerlichen Weg hoch in die Stadtmitte zurückzulegen. Das werden diese einmal und nie wieder machen, denn bei der Rückfahrt beträgt die Übergangszeit auf die K-Bahn glatte 40 Minuten.

Bei der U3 gibt es leider keinen sauberen Takt mehr. So fahren die Züge in

Oberursel Bahnhof je nach Verkehrszeit jetzt z. B. zur Minute 13, 15 oder 16 Richtung Südbahnhof ab, wodurch auch einige Busanschlüsse verloren gehen. Gleiches gilt auch für die Gegenrichtung bzw. den gesamten Linienverlauf der U3. Die Fahrzeit Oberursel-Südbahnhof wurde zudem bis zu fünf Minuten gestreckt.

Die Abfahrtszeit der S4 in Kronberg wurde um eine Minute vorverlegt, was die Pünktlichkeit des Busses 261 Richtung Bad Homburg gefährdet, da er jetzt bei Verspätungen von mehr als 30 Sekunden in Kronberg Süd vor der sich schließenden Schranke hängen bleibt. Bisher betrug der Puffer ausreichende 90 Sekunden.

### **Neuer Flughafenbus OF-67**

Das was Bad Homburg nicht finanzieren kann, leistet sich die Stadt Neu-Isenburg. Sie verlängert ab sofort ihre Stadtbuslinie OF-67 im 30-Min-Takt zum Flughafen Frankfurt. Zusammen mit dem Regionalbus 651 steuern von dort zwischen 5 und 20 Uhr vier Busse den Flughafen an. An den Gesamtkosten von rund €600.000,- beteiligt sich der RMV mit €145.000,-. Auch die Bedienung dieser Relation wird als Art Vorlaufbetrieb für die RTW gewertet. Bisher gab es mit der VGF-Linie 58 einen solchen Vorlaufbetrieb nur zwischen F-Höchst und dem Flughafen. (*Wilfried Staub*)

### Großraum Frankfurt am Main

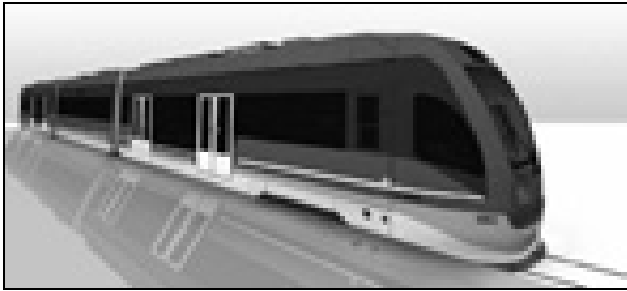
## **Doch noch Hoffnung für RTW?**

Die Chancen für die Verwirklichung des Projektes der Regionaltangente West (RTW), die einmal Bad Homburg (RTW1) und das Nordwestzentrum

(RTW2) über Eschborn und F-Höchst mit dem Flughafen verbinden und in der Fortführung in Neu-Isenburg Stadt (RTW1) bzw. Buchschlag (RTW2) enden soll, sind







*Designstudie für RTW-Triebwagen  
(Quelle: RTW-Planungsgesellschaft)*

Was das Fahrzeug betrifft, so gibt es auch in diesem Punkt erfreuliche Neuigkeiten. Man hat sich von der wenig komfortablen Karlsruher Straßenbahn verabschiedet und strebt nun ein Mehrsystemfahrzeug mit Einstieghöhe von 96 cm (S-Bahnniveau) an, das einen problemlosen Mischbetrieb auf S-Bahnstrecken erlaubt. Ad acta gelegt sind auch Vorschläge, ein Hybridfahrzeug zu beschaffen, welches auf einem kurzen Stück ein Fahren ohne Oberleitung zulassen könnte. Die benötigte Energie würde ein Kondensator liefern. Diese Technik ist jedoch für unsere Breitengrade völlig ungeeignet und zudem nur auf völlig steigungsfreien Strecken halbwegs machbar und noch lange nicht alltagstauglich ausgreift.



*Designstudie Inneneinrichtung (Quelle:  
RTW-Planungsgesellschaft)*

Bad Homburg, Eschborn und Neu-Isenburg scheinen derzeit die Motoren

der RTW zu sein. Mit der zeitgleichen oder vorgezogenen Verlängerung der U2 in den Bahnhof Bad Homburg wird dieser zu einem wichtigen Umsteigeknoten im Vordertaunus aufgewertet. Das brachliegende Areal um den Bahnhof könnte dadurch zu einem High-Tech-Standort in der Bäderstadt avancieren.



*RTW in Neu-Isenburg auf alten Güterzuggleisen. Die Trasse ist freigehalten bis zur Frankfurter Straße. (Foto: Wilfried Staub)*

Eschborn profitiert von der Blockadehaltung einer Sossenheimer Bürgerinitiative und bekommt u. U. dadurch gleich vier Haltepunkte. Neu-Isenburg hat weitgehend die Trasse bis in das Zentrum freigehalten, und wartet sehnsüchtig darauf, dass die City endlich direkten Schienenanschluss an den Flughafen erhält.

Mit der Verschwenkung der S-Bahntrasse im Vorfeld des Flughafens über die neue Station Gateway Gardens dürfte sich der NKQ (Nutzen-Kosten-Quotient) von 1,14 nochmals leicht verbessern. Im Frühjahr 2011 fällt nunmehr die endgültige Entscheidung. Alles hängt davon ab, dass der gesteckte Kostenrahmen von € 360 Mio. auch eingehalten werden kann. Und in diesem Punkt bleibt der Autor nach wie skeptisch. Explodieren die Baukosten jedoch, dürfte sich der eine oder andere Befürworter von dem Projekt ver-

abschieden. Damit müssten wir uns von der RTW dann leider für absehbare Zeit verabschieden. (*Wilfried Staub*)

#### **Fakten zur RTW**

Erste Überlegungen: Mitte 1970-er Jahre  
 Gründung der Planungsgesellschaft:  
 28.11.2008, befristet bis 31.12.2011  
 Gesellschafter: Frankfurt am Main, Bad  
 Homburg, Hochtaunuskreis, Kreis Of-  
 fenbach, Main-Taunus-Kreis, RMV  
 Planstellen: 1,75  
 Budget für Vorplanungen: 5,78 Mio. €  
 Baukosten: 360,0 Mio. €, davon Förde-  
 rung Bund/Land: 250 Mio. €

Kommunale Gesamtinvestitionen (inkl.  
 Beschaffung Fahrzeuge): 260 Mio. €  
 2 Linien im 30-Minutentakt, 26 Halte-  
 stellen, davon 13 im Bestand  
 Streckenlänge: 33 km bzw. 38 km  
 Fahrzeit Bad Homburg – Flughafen: 38  
 Min (S-Bahn mit Umsteigen: 43 Min)  
 Ausarbeitung Varianten: bis 09/2010  
 Vertiefende Planung: 12/2010  
 Entwicklung Finanzierungsmodelle: bis  
 03/2011  
 Beschlussfassung: bis 11/2011  
 Inbetriebnahme: Dezember 2018 ? (ur-  
 sprünglich vorgesehen: 2014)

Großraum Frankfurt am Main

## **Fahrkarten-Automaten**

Eigentlich sollte dies ein Bericht über die neuen Automaten werden. Die wird mir aber in der Kürze der Zeit nicht mehr gelingen, denn die neuen DB-Automaten vergrößern die Vielzahl der Modelle.

Der größte Nachteil des neuen DB-Modells besteht darin, dass eine Geldkarte nicht mehr akzeptiert wird und jeder Minibetrag vom Konto (gebührenpflichtig) abgebucht wird. Diese Praxis war auch bei den in Darmstadt bei der HEAG üblichen Geräten leider vorhanden.

Der Bildschirm ist (auch für kleine Leute) gut lesbar; die Bildschirmstatur gemäß der Schreibmaschine gut bedienbar. Am besten geht es, wenn man seine Hst-Nr. im Kopf hat und diese eingibt – dann erreicht man meist auch noch seinen Zug.

Da mit Sicherheit in Hessen auch noch eine Menge anderer Automaten herumstehen, bitten wir um Erfahrungsberichte über die Bedienung bzw. Akzeptanz durch die Fahrgäste. (*ld*)



*Bisheriger Automat*



*Links: Neuer Automat mit DB-Programm auf dem Bildschirm.*



*In Bad Homburg hat man vorsichtshalber gleich sechs Automaten aufgestellt. (Fotos: ld)*

## Starkenburg

# Verbesserungen im Fernverkehr auf der Main-Neckar-Bahn

Der am 12.12.2010 in Kraft getretene neue Jahresfahrplan 2011 wartet mit interessanten Angebotsverbesserungen auf:

Sonntags verkehrt ein IC von Stralsund ab 12.50 über Berlin (15.45) nach Karlsruhe (an 22.52) und hält in Darmstadt (21.20), Bensheim (21.34), Weinheim (21.44) und Heidelberg (22.04). In Frankfurt bestehen gute Anschlüsse aus Richtung Amsterdam, Ruhrgebiet, Dresden und Braunschweig/Wolfsburg.

Der von PRO BAHN im letzten Jahr prämierte samstägliche Ski-Express von Frankfurt (ab 6.46) über Darmstadt und Heidelberg zu den Skigebieten im Vorarlberg hat sich bewährt und wird über Bludenz (12.54) hinaus bis nach Landeck-Zams (an 13.59) verlängert. In der Rückrichtung fährt dieser Intercity-Zug

um 14.50 in Landeck-Zams ab, erreicht Heidelberg um 21.19, Weinheim 21.37, Bensheim 21.50, Darmstadt 22.00 und Frankfurt 22.18. Er verkehrt somit rund eine Stunde später gegenüber der bisherigen Fahrplanlage. Samstags verkehrt zusätzlich der IC 1976 von Stuttgart ab 20.09 nach Frankfurt (an 21.44) über Heidelberg, Weinheim, Bensheim und Darmstadt (21.25). Mit diesen Maßnahmen wird der bisher vernachlässigte Samstagabend belebt und den geänderten Freizeitbedürfnissen Rechnung getragen.

Neu ist das jetzt in beide Richtungen verkehrende Zugpaar IC181/182 von Frankfurt über Stuttgart nach Zürich. Damit wird die von PRO BAHN im letzten Jahr geforderte Bedienung Bensheims und Weinheims in beide Richtungen erfüllt.

Es besteht die ganze Woche über in Tagesrandlage eine attraktive Schnellverbindung von Stuttgart und Heidelberg an die Bergstraße und bietet vielfältige Nutzungsmöglichkeiten für Geschäftsreisende, Berufspendler sowie Gelegenheiten zur stressfreien Wahrnehmung von Einkäufen oder Freizeitangeboten.

Für Berufspendler und Fernreisende im nördlichen Rhein-Neckar-Raum verkehrt montags bis freitags ein IC-Zugpaar 2284/2285 von Mannheim (ab 6.10) nach Frankfurt (an 7.19) über Ludwigshafen (ab 6.18), Frankenthal (6.27) und Worms (6.37). Die Rückfahrt ab Frankfurt ist um 17.40 mit Ankünften in Worms um 18.21, Frankenthal 18.30, Ludwigshafen 18.40 sowie Mannheim 18.50.

Samstags wird der bisher von Kassel nach Karlsruhe über Frankfurt (ab 7.14) und die Bergstraße verkehrende IC 2273 zu Gunsten des neu um 9.18 ab Frankfurt eingesetzten IC 2271 aufgegeben.

Im Regionalverkehr wird die RB von Mannheim künftig zur Minute 45 abfahren. Großsachsen-Heddesheim wird in Hirschberg-Heddesheim umbenannt.

Auf der Weschnitztalbahn wird die letztes Jahr neu eingerichtete Spätverbindung von Weinheim um 21.51 nach Fürth im Odenwald (an 22.18) zugunsten eines zu den gleichen Fahrzeiten vorgesehenen Angebotes am Samstag Abend

aufgegeben. Vorteil dieser Maßnahme ist der in Weinheim bestehende Anschluss vom Ski-Express aus dem Vorarlberg.

PRO BAHN begrüßt diese Änderungen im Sinne der Kontinuität des Angebotes, welche von den Fahrgästen honoriert wird. Erinnert sei an dieser Stelle an die nach wie vor bestehende Lücke in der 11 Uhr Fahrplanlage in Frankfurt bzw. Heidelberg der Linie 26 (Hamburg-Kassel-Gießen-Frankfurt-Darmstadt-Heidelberg-Karlsruhe). Ebenfalls ist für Bensheim die Lücke in der 10 Uhr-Lage (Frankfurt ab 10.18) auf der Relation nach Stuttgart ärgerlich, zumal ein attraktiver Anschluss in Weinheim oder Mannheim durch die in dieser Zeitlage ebenfalls nicht verkehrende Regionalbahn nach Mannheim fehlt. PRO BAHN erneuert daher seine Forderung einer mindestens stündlichen Schnellverbindung zwischen Darmstadt und Mannheim sowie eines lückenlosen 30-Min-Takt zwischen Bensheim und dem regionalen Oberzentrum Mannheim. Die Erfolge bei der S-Bahn Rhein-Neckar wie zuletzt auf der neu in Betrieb genommenen S5 Eppingen/Aglasterhausen nach Heidelberg mit Zuwächsen bis zu 50 Prozent lassen aufhorchen. Sie wären in ähnlichem Umfang auch an der Bergstraße mit ihrem deutlich größerem Einzugsbereich realisierbar. (*Gottlob Gienger*)

## Starkenburg

# Schlechter im Kreis Darmstadt-Dieburg

Wie Kleinigkeiten große Auswirkungen haben

Wenig neues gibt es im Landkreis zum Fahrplanwechsel. Die folgenden zwei Beispiele zeigen jedoch, wie wenig

seitens des Aufgabenträgers nachgedacht wird, bestehende Verbindungen zerstört oder volle Busse überfüllt werden.

War es bislang samstags problemlos möglich, aus dem Odenwald den Knoten 6.30 Uhr am Darmstädter Hbf zu erreichen, wurde dies ohne Not nun aufgegeben. Bisher fuhr die Linie K55 um 5.25 ab Niedernhausen und erreichte Darmstadt um 6.25 Uhr. Nun fährt der Bus "grundlos" zwei Minuten später und verpasst damit diverse Züge. Eine frühere Verbindung gibt es nicht. Wer auf dem Weg nach Süden war, hat nun eine Reisezeitverlängerung um satte 60 Minuten.

Auf der Linie 3 wurden abends die Zeiten auch nur um zwei min verschoben, mit fatalem Ergebnis: Fuhr die Straßenbahn bisher zu den Minuten 06/36 am Hbf ab, erreichte sie den Knoten 15/45 am Luisenplatz in alle Richtungen. Nun verpasst die Bahn den Knoten um genau diese zwei Minuten. Zwangsläufig müssen nun alle Fahrgäste mit der ohnehin bereits vollen Linie H zum Luisenplatz fahren. So mutet man hier den Fahrgästen Sardinienbüchsen zu. Die frühere Alternative mit der Linie F besteht nicht mehr,

seitdem sie durch die Stadt zwangsweise auf die Westseite des Hbf verlegt wurde.

Wer am Wochenende abends in den Odenwald fahren möchte, hat weiter das Nachsehen. Da trotz mehrfacher Anmahnung seitens PRO BAHN der Landkreis die RB nach Aschaffenburg zum Taktknoten 21.30 Uhr auch in diesem Jahr nicht bestellt, erreichen Bahnkunden, die zu diesem Knoten am Hbf in Darmstadt ankommen, nicht die von Frankfurt kommende VIAS in den Odenwald.

Völlig aufgeben muß man Hoffnungen auf Besserungen im Abendverkehr auf der Schiene. Dem Landkreis bleibt dieser Verkehr schlichtweg egal. So werden mitten in der Rhein-Main-Region Fahrgäste mit letzten Fahrtmöglichkeiten nach Aschaffenburg um 21.30 (bzw. 19.30 Uhr an Sa/So) abgespeist, während kleinste Dörfer wie Wiebelsbach noch weit nach Mitternacht erreichbar sind. Immerhin wurde für 2011 die Aufnahme eines Abendverkehrs in Darmstadt an Heiligabend angekündigt. (hk)

## Starkenburg

# Christian Knölker verstorben

## Langjähriges Vorstandsmitglied – Ein engagiertes Leben für Darmstadt

Am 16.10.2010 erlag uns langjähriges Mitglied Christian Knölker einer unheilbaren Krebserkrankung, die im November 2009 diagnostiziert worden war. Die Trauerfeier fand am 25.10.2010 auf dem Alten Friedhof in Darmstadt statt. Etwa 150 Verwandte, Freunde und zahlreiche Trauergäste aus Kommunalpolitik, Stadtverwaltung, Vereinen und Kollegen des Radio Darmstadt erwiesen Christian die letzte Ehre.

Christian wurde am 18.5.1958 in Münster/Westfalen geboren als Sohn des Juristen Thomas Knölker und der Assessorin jur. Dietlinde Knölker. Als der Vater eine Stelle bei der in Darmstadt ansässigen Chemiefirma Röhm GmbH erhielt, zog die Familie 1960 nach Darmstadt und bezog dort ein Reihenhaus in der Heimstättensiedlung. Vater Knölker brachte es zum Chefjuristen der Firma Röhm, deren bekanntestes Produkt PLEXIGLAS® ist.



Christian schloss sein Studium der Chemie an der TU Darmstadt 1990 als Diplom-Ingenieur ab. Seine Diplomarbeit hatte er am Fachbereich Biochemie (Prof. Dr. Heidemann) angefertigt mit dem Thema: „Gibt es enzymatische Spezifitäten bei den Kreatinbestandteilen der Haut?“ Danach arbeitete er u.a. im Wasserlabor der Südhessischen Gas- und Wasserversorgung. Statt einen konventionellen Berufsweg einzuschlagen, zog es Christian vor, sich unermüdlich v. a. in ehrenamtlicher Arbeit für die Bereiche Umwelt und Verkehr zu engagieren.

Christian war Mitgründer des PRO BAHN RV Starkenburg. Bald nach meinem Zuzug in den Kreis Darmstadt-Dieburg lernte ich ihn Ende 1987 bei einer Tagung für ÖPNV-Engagierte kennen und schätzen. Am 6. Juni 1988 gründeten wir den Regionalverband Darmstadt-Umland des Bürgerverband zur Förderung des Schienenverkehrs e.V. (BFS): Vorsitzender Gottlob Gienger (Griesheim), stv. Vorsitzender Bruno Schötz (Pfungstadt), Schriftführer Christian Knölker, Kassenswart Reinhard Lohrmann (Darmstadt), Kassensprüfer Alexander Krämer (Griesheim). Am 18.5.1991 schlossen sich der BFS-Regionalverband Darmstadt/Umland

und der BFS-Regionalverband Odenwald zum PRO BAHN-Regionalverband Starkenburg e. V. zusammen. Christian übte das Amt des Schriftführers bis März 2006 aus, dann gab er es ab, um sich verstärkt der Redaktionsarbeit beim unabhängigen Radio Darmstadt widmen zu können. Bis zu seinem Tode blieb er stv. Vorsitzender des PRO BAHN-Regionalverbands Starkenburg. Wenn es galt, einen Informationsstand zu besetzen, einen Mandatsträger zu regionalen Verkehrsthemen zu interviewen oder Artikel über die Verkehrspolitik in Darmstadt-Dieburg, im Kreis Bergstraße oder im Odenwald zu schreiben, stand er immer zur Verfügung. Für die Teilnehmer des PRO BAHN-Bundesverbandstag am 28./29.3.2009 organisierte er eine Straßenbahnrundfahrt mit einem modernen Triebwagen der HEAG durch Darmstadt.

Seit 1994 arbeitete er ehrenamtlich als Mitgründer und Redakteur beim unabhängigen Radio Darmstadt (RadaR). RadaR e.V., der Trägerverein und Lizenznehmer des von der Landesanstalt für privaten Rundfunk für das Stadtgebiet Darmstadt ausgeschriebenen nichtkommerziellen Lokalradios, wurde im Februar 1994 gegründet. Nach zwei erfolgreichen Probeläufen, dem Heinerfestradio 1995 und 1996, kam der Sendestart am 1. Februar 1997. Christians Einstieg in den Bürgerjournalismus war die Verkehrspolitik, wobei ihm wichtig war, die Vorzüge des Schienenverkehrs herauszustellen. Einmal monatlich Freitag von 17-18 Uhr moderierte er seine Sendung über Verkehrspolitik: Neues vom Schienenverkehr, ÖPNV und der Straße. Welche technischen Neuheiten gibt es in diesen Bereichen, welche Konzepte haben die PolitikerInnen und was meinen die Verbände dazu? Aus der Darmstädter Re-

gion, aber auch mit Blick in die Region und auf den Fernverkehr, sowie auf neue Projekte von Schiene und Straße.

Große Anerkennung erwarb er sich durch seine Sendung über die Darmstädter Stadtverordnetenversammlung am Folgetag, die viele Original-Redebeiträge enthielt. Hier konnte man hautnah erleben, welche Rededuelle im Stadtparlament ausgefochten wurden. Viele seiner Sendungen waren so voll mit interessanten Inhalten, dass die Zeit kaum für Musik reichte. Ihm lag das Projekt Radio Darmstadt sehr am Herzen. Er unterstützte den Verein auch durch Hintergrundarbeiten wie Technik und Vertretungen. Er lebte

die Zusammenarbeit, bot seine Beiträge anderen an und nahm Inhalte anderer bereitwillig in seine Sendungen auf.

Er engagierte sich auch als Mitglied der Darmstädter Bündnis 90/DIE GRÜNEN, des BUND, des VCD und der Darmstädter Bürgerinitiative „Ohne Nordostumgehung“. Christian war seit vielen Jahren im Freundeskreis Stadtmuseum aktiv. Sowohl bei Führungen im Museum als auch bei sonstigen Aktivitäten des Vereins war sein Wirken unentbehrlich.

Wir werden ihm immer ein ehrendes Andenken bewahren.

*Dr. Gottlob Gienger, 1. Vorsitzender PRO BAHN-RV Starkenburg e. V.*

## Rhein-Neckar

# Mogelpackung "Schneller Fernverkehr"

## Trotz Ausbau sind Züge nicht schneller als vor 20 Jahren

Als langjähriger Bahnfreund und ehemals häufiger Benutzer der Strecke Saarbrücken-Mannheim habe ich mich mit dem Fahrplan der KBS 670 beschäftigt und bin auf den nachfolgenden Satz auf der Internetseite [www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com) gestoßen: „Seit September 1998 wird die Ausbaumaßnahme POS (Nord) von der DB AG in Deutschland umgesetzt. Nach Abschluss der Arbeiten im Jahr 2007 soll der ICE 3 die französische Hauptstadt Paris und Mannheim in knapp drei Stunden miteinander verbinden.“

Weiter steht dort: „Der Streckenausbau zwischen Saarbrücken und Ludwigshafen ermöglicht eine Anhebung der zulässigen Geschwindigkeit und verkürzt so die Reise- und Transportzeiten. Für den Abschnitt zwischen Saarbrücken und Ludwigshafen ist nach Abschluss aller

Maßnahmen eine Reisezeit von gut einer Stunde geplant. Der Ausbau führt darüber hinaus zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf diesem Streckenabschnitt.“



*D2865 im Januar 1990 in Saarbrücken.  
(Foto: Jörg Ohlhaver)*

Ob die Leistungsfähigkeit der Strecke gesteigert wurde, kann ich nicht beurteilen.

len. Von der angestrebten Fahrzeit von gut einer Stunde zwischen Mannheim und Saarbrücken sind die Züge aber meilenweit entfernt. Derzeit schnellster Zug ist der ICE/TGV Frankfurt-Paris, der für die Strecke von Saarbrücken nach Mannheim eine Reisezeit von 1:18h benötigt. Dabei hält er aber nur in Kaiserslautern. Die vor TGV-Zeiten stündlich im Fernverkehr bedienten Bahnhöfe Homburg Hbf und Neustadt Hbf durchfährt er ohne Halt. Rechnet man einen Zeitverlust von vier Minuten pro Halt (je eine Minute durch Verzögerung und Beschleunigung zuzüglich zwei Minuten Aufenthalt) hinzu, stammen also acht Minuten Fahrzeitgewinn allein aus dieser Tatsache und nicht aus dem Ausbau der Strecke.

In der untenstehenden Tabelle habe ich die Fahrzeiten des „IC 595“ aus dem Jahre 1989 mit denen des „IC 2053“ aus dem aktuellen Fahrplan verglichen. Beide Züge bedienen die gleich Unterwegshalte, sind damit also gut vergleichbar. Der IC 595 wurde damals von der E-Lok 103 gezogen, der IC 2053 wird heute von der moderneren Baureihe 101 befördert.

Wie man der Tabelle entnehmen kann, benötigte der „IC 595“ im Sommerfahrplan 1989 für die gleiche Strecke eine Gesamt-Reisezeit von einer Stunde und 25 Minuten. Er war gerade einmal sieben Minuten länger unterwegs als heute ICE und TGV, hatte keine ausgebauten Strecke und bediente zusätzlich zwei Unterwegshalte. Der Fahrzeitgewinn resultiert also lediglich aus den beiden ausgelassenen Halten. Ich konnte das selbst kaum glauben und recherchierte auch die Reisezeit des „D 2555“ im gleichen Fahrplan. Er verließ Saarbrücken um 17.52 und erreichte Mannheim um 19.20,

benötigte also 1:28h. Das sind, bereinigt um die beiden Halte Homburg und Neustadt, also gerade einmal zwei Minuten mehr. Zwei Minuten, die ein ICE-Zug der Baureihe „406“ schneller ist eine E-Lok der Reihe „181“ mit einem D-Zug vor gut 20 Jahren. Für diese zwei Minuten wurden etliche Mio Euro in eine Streckenbegradigung zwischen Kirkel und Rohrbach im Saarland sowie in die Umfahrung von Schifferstadt investiert.



*ICE3 nach Paris im Juli 2008 in Mannheim. (Foto: Jörg Ohlhaver)*

Eine Rückfahrkarte Mannheim–Saarbrücken kostete damals mit BahnCard (50 Prozent ermäßigt) übrigens 38 DM, rund 19 Euro. Heute kostet diese zum Normalpreis mit BahnCard50 27 Euro im IC oder 31 Euro im ICE. Im Sommer 1989 fuhren aber Fernzüge im Stundentakt von früh bis spät, im Abschnitt Mannheim–Saarbrücken (fast) täglich 16 Fernzüge. Heute

	IC 595 Sommer 1990			IC 2053 Winter 2010/11		
Bahnhof		Uhrzeit	Fahrz./Min		Uhrzeit	Fahrz./Min
Saarbrücken	ab	06:01		ab	06:19	
Homburg	an	06:20	19	an	06:40	21
	ab	06:21		ab	06:42	
Kaiserslautern	an	06:39	18	an	07:00	18
	ab	06:41		ab	07:02	
Neustadt	an	07:02	21	an	07:25	23
	ab	07:03		ab	07:27	
Ludwigshafen	an	07:20	17	an	07:44	17
	ab	07:22		ab	07:46	
Mannheim	an	07:26	4	an	07:51	5
<b>Gesamtfahrzeit in Minuten:</b>			<b>79</b>			<b>84</b>



sind das noch zwölf Züge, wovon fünf nur in Kaiserslautern halten. Für Homburg und Neustadt ist der Rückgang also noch wesentlich dramatischer. Man zahlt damit mehr Geld für ein verringertes Angebot.



*Eigentlich sollen auf der Strecke Frankfurt–Paris ICE-Züge fahren, während Paris–Stuttgart für den TGV vorgesehen ist. Wegen zahlreicher technischer ICE-Probleme mussten die SNCF-Hochgeschwindigkeitszüge immer wieder außerplanmäßig Leistungen auf dem „deutschen“ Abschnitt übernehmen. Nach einem Unfall zwischen einem auf die Gleise gerutschten Müllauto und einem ICE bei Lambrecht im Oktober 2010 ist die Fahrzeugreserve der DB für den Schnellverkehr nach Paris weiter geschrumpft. Deshalb übernehmen im neuen Fahrplan TGV-Triebzüge auch*

*regulär Teile des Verkehrs auf der Relation Frankfurt–Paris. (Foto: hk)*

Für mich stellt sich nun die Frage, für was denn die vielen Millionen verbaut wurden? Im Ergebnis fahren aktuell zwischen Mannheim und Saarbrücken auf ausgebauter Strecke weniger Züge, zu höheren Preisen mit fast identischer Reisezeit als vor 21 Jahren.

Fairerweise muss man aber dazu sagen, dass die Züge noch nicht mit 200 km/h verkehren können. Die DB rüstete die Strecke (sinnvollerweise) nicht mehr mit LZB aus sondern wird sie mit dem neuen ECTS ausstatten. Das lässt aber noch auf sich warten. Ob die 40 km/h mehr auf der relativ kurzen Distanz zur angestrebten Fahrzeit von einer Stunde führen werden, kann bezweifelt werden.

Ohne eine Neubaustrecke durch die Pfalz oder den Einsatz von Neigetechnikzügen wird diese wohl kaum zu realisieren sein. Ersteres wird wohl am Finanzrahmen scheitern und letzteres leider daran, dass die eigentlich schönen Züge ET 415/411 immer wieder technische Probleme haben und außerdem nicht mehr systemtauglich sind. (Jörg Ohlhaber)

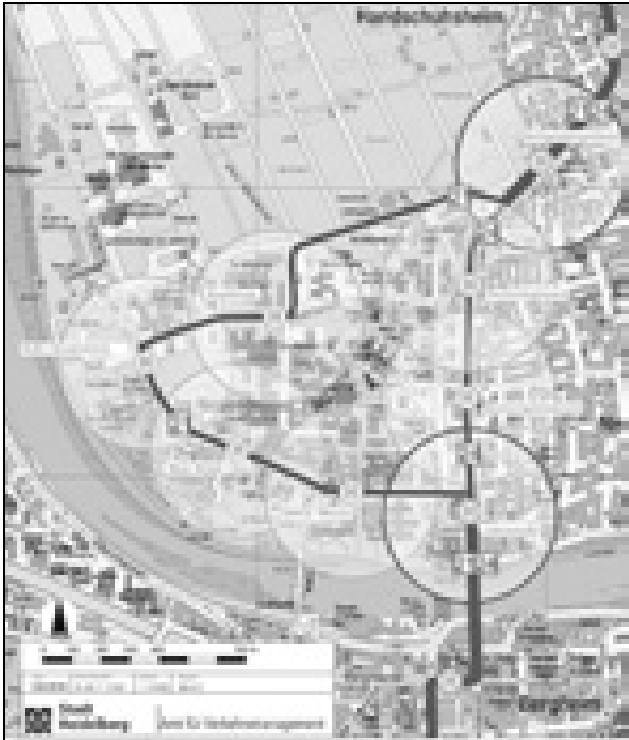
## Rhein-Neckar

# Fehler der Vergangenheit rächen sich

## Heidelberg will sein Bus- und Bahn-Netz ausdünnen

Licht und Schatten im öffentlichen Heidelberger Nahverkehr: Oberbürgermeister Eckart Würzner übergab im Dezember 2010 einen Antrag zur Planfeststellung für die neue Campus-Straßenbahn durch das Uni-Gelände „Im Neuenheimer Feld“ im Westen der Stadt an das

Regierungspräsidium in Karlsruhe. Obwohl dort schon seit den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts nach und nach Uni-Gebäude (vor allem für Naturwissenschaften und für die Kliniken) entstanden, wird erst jetzt nach fast 50 Jahren die Schienenanbindung endlich konkret.



Karte der Neubaustrecke in den Uni-Campus. (Grafik: Stadt Heidelberg)

Das Vorhaben im Interesse vieler Tausend Studenten, Uni- und Klinikmitarbeiter sowie Patienten und Angehörigen sowie der Beschäftigten des Deutschen Krebsforschungszentrums und Besucher des Heidelberger Zoos, wurde von der Uni-Spitze immer wieder mit fadenscheinigen Argumenten boykottiert: Mal waren es angeblich störende Einflüsse durch die Oberleitung der Straßenbahn auf Versuchsanordnungen, dann wieder hieß es, die geplante Streckenführung würde das Unigelände „zerschneiden“. Am Ende konnte der Oberbürgermeister alle Argumente der ideologisch motivierten Straßenbahngegner ausräumen.

So schaffte die Betreiberin der Linie, die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV), spezielle Bahnen an, die auf sensiblen Streckenabschnitten teilweise ganz ohne Strom aus der Oberleitung fahren können. Der angeblichen „Zerschneidung“ des Campus will man durch eine besondere Gleisgestaltung vorbeugen. So werden al-

le Haltestellen barrierefrei ausgebaut, auf Geländer entlang der Trasse werde aber weitgehend verzichtet und das Gleisbett soll durchgehend befahrbar sein.



An dieser Stelle im Heidelberger Uni-Gelände "Im Neuenheimer Feld" soll in einigen Jahren die Straßenbahn fahren. (Foto: Stadt Heidelberg/Rothe)

### Kahlschlag im Liniennetz geplant

Doch während nun eine maßgebliche Verbesserung des ÖPNV im Heidelberger Westen endlich in Sicht ist, will die Stadtspitze gleichzeitig die Axt an das ganze Bus- und Bahn-Netz in der nordbadischen Uni-Stadt legen. Ende November wurde ein Gutachten im Gemeinderat vorgestellt, das eine erhebliche Reduzierung des Liniennetzes und der eingesetzten Busse und Straßenbahnen schon ab Mitte 2011 vorsieht. Begründet wird das Vorhaben mit einem angeblich zu erwartenden Verlust der Stadtwerke-Tochter HSB (Heidelberger Straßen- und Bergbahnen AG) von 30 Mio Euro pro Jahr.

So sollen nach dem Plan der Gutachter Buslinien (angeblicher „Parallelverkehr“) wegfallen und verkürzt werden. So soll u. a. die Linie 32 vom Hbf in die Altstadt ganz wegfallen – freilich zum Leidwesen unzähliger Studenten, Uni-Mitarbeiter und Touristen, die diese Busverbindung

derzeit nutzen. Die Schienenverbindung in die bevölkerungsreichen nördlichen Stadtteile Neuenheim und Handschuhsheim soll werktags tagsüber nur noch alle zehn Minuten statt bisher im Fünf-Minuten-Takt bedient werden. Die Linie 21, die später einmal über die Neubaustrecke in den Uni-Campus „Neuenheimer Feld“ verlängert werden soll, soll tagsüber nur noch im Rundverkehr in eine Richtung fahren, je nach Lastrichtung.



*Heidelberg Hbf: Ginge es nach dem Text des ÖPNV-Gutachtens, würde die direkte (Bus-)Verbindung in die Altstadt künftig wegfallen. Dringend nötig dagegen wäre sogar wieder eine Schienenanbindung des ältesten Teils der Stadt, wie sie bis 1976 bestand. (Foto: wb)*

### **Mehr Schienen dringend nötig**

Das Gutachten stellt allerdings auch heraus, dass der schienengebundene ÖPNV in Heidelberg unterentwickelt ist. Der frühere Chef der Karlsruher Verkehrsbetriebe und des Karlsruher Verkehrsverbundes, Dieter Ludwig, bezeichnete die Schienenstrecken in der Uni-Stadt einmal als „Micky-Maus-Netz“. In den 60er Jahre gab es in Heidelberg noch zwölf Straßenbahnlinien, u. a. in die Nachbarstädte Neckargemünd, Plank-

stadt, Schwetzingen, Nussloch und Wiesloch sowie in die Stadtteile Wieblingen, Kirchheim, zur Handschuhsheimer Tiefburg und vor allem in die Altstadt.

Nach und nach wurden diese Strecken jedoch aufgrund von fragwürdigen Gutachten und einer einseitig autoorientierten Verkehrspolitik stillgelegt – anders als in der Nachbarstadt Mannheim, die ihr Schienennetz in dieser Zeit weitgehend beibehielt. Vor allem der Wegfall der in Heidelberg bis dahin am stärksten genutzten Schienenstrecke durch die Hauptstraße in der Altstadt 1976 versetzte dem ÖPNV einen harten Stoß: Die Fahrgastzahlen gingen insgesamt zurück, während gleichzeitig durch die schlechtere tangentielle Erschließung von Alt-Heidelberg mit Buslinien mehr Fahrzeuge und damit Personal nötig waren.



*Knotenpunkt Bismarckplatz: Zur Hauptverkehrszeit leeren und füllen sich hier die Busse und Bahnen im Minutentakt. Wenn Fahrten wegfallen, würde dies zu weiterer Überfüllung der Fahrzeuge und chaotischen Zuständen führen. (Foto: rnv)*

Die Folge: Das verbliebene Rumpfnetz der Heidelberger Straßenbahn war betriebswirtschaftlich nicht optimal. Wegen wegfallender Wendeschleifen mussten Anfang der 70er Jahre teuer neue Straßenbahnwagen beschafft werden, außerdem wurden zwangsweise neue Buslinien

eingerrichtet, die teilweise parallel zu den restlichen Schienenstrecken verkehren mussten, um die traditionellen Verkehrsströme weiterhin bedienen zu können. Diese Fehlplanung und Fehlentscheidungen der 60er und 70er Jahre rächen sich bis heute und führen auch dazu, dass der ÖPNV in der Stadt schlechter ausgelastet ist als in den Nachbarstädten Mannheim und Ludwigshafen. So erlöst die RNV pro Nutzwagenkilometer in Mannheim 5,67 Euro, in Ludwigshafen 4,14 Euro, in Heidelberg dagegen angeblich nur 3,90 Euro.



*Gelegentlich noch im Einsatz sind Straßenbahnen die Anfang der 70er Jahre in Dienst gestellt wurden. Sie sind Symbol dafür, dass viele Jahrzehnte zu wenig in den (schienengebundenen) ÖPNV der nordbadischen Uni-Stadt investiert wurde. Das rächt sich jetzt. (Foto: wb)*

Andererseits nutzen die Heidelberger Busse und Bahnen überdurchschnittlich rege. Jeder der fast 150.000 Einwohner der Stadt am Neckar steigt durchschnittlich 220 Mal pro Jahr in die öffentlichen Verkehrsmittel ein. In Mannheim nutzen die Menschen den ÖPNV im Durchschnitt 204 Mal pro Jahr, in Ludwigshafen macht jeder Bürger 187 Fahrten. Diese Zahlen sind nicht verwunderlich. Schließlich verfügt Heidelberg über eine stark überdurchschnittliche Zahl an Stu-

denten, die als Semesterticket-Inhaber den ÖPNV gerne nutzen. Die ebenfalls aufgrund der Uni zahlenmäßig starke akademische Bevölkerung im Berufsleben hat ohnehin wegen ihres hohen Bildungsstandes eine stärkere Affinität zu den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln Bus und Bahn und weiß sich intelligent fortzubewegen. Auch dies steigert natürlich die Fahrgastzahlen in Heidelberg. Und schließlich hat die Stadt im engen Neckartal nur wenig Verkehrsraum. Dies spricht zusätzlich für den ÖPNV und gegen eine exzessive Auto-Nutzung.

### **Frühere Versäumnisse sind schuld**

Die hohen Defizite des Heidelberger ÖPNVs sind nach Ansicht von PRO BAHN Rhein-Neckar möglicherweise auch auf „Altlasten“ zurückzuführen, die sich in der Bilanz der HSB niederschlagen. Die Heidelberger Stadtpolitiker aller Fraktionen sollten deshalb das ÖPNV-Gutachten und vor allem die angeblich hohen Defizite genau hinterfragen und analysieren und sich nicht auf ein „Streichkonzert“ im ÖPNV einlassen. Vor allem nicht, wenn andererseits angesichts knapper kommunaler Kassen weiterhin gigantomanische Projekte wie einen Autotunnels unter dem Neckar für mehr als 100 Millionen Euro Baukosten weiter verfolgt werden. Andere Städte in Baden-Württemberg wie Karlsruhe und Freiburg machen es schließlich vor, wie Kommunen einen wirtschaftlichen (schienengebundenen) ÖPNV gestalten können: durch einen sinnvollen Ausbau der innerstädtischen Straßen- und Stadtbahnstrecken, die weitaus mehr Nutzer anlocken als reine Buslinien und schon deshalb ökonomischer sind – vom ökologischen Nutzen ganz zu schweigen. (wb)

Wiesbaden/Rheingau-Taunus

## Internationaler Bahnlärm-Kongress

Am 13./14.11.2010 fand in der Bopparder Stadthalle der Internationale Bahnlärm-Kongress statt, an dem rund 300 Besucher teilnahmen. Veranstalter war die „Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.“ mit Sitz in Hannover. Darüber hinaus waren an der organisatorischen Vorbereitung dieses Kongresses noch weitere Initiativen beteiligt, von denen hier z. B. folgende genannt seien: Ober- und Hochrhein: IG BOHR – Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein; Mittelrhein: Pro Rheintal e.V.; Niederrhein: AGUS – Alliance gegen Umweltschäden durch Schienenverkehr; Norddeutschland: Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung; Region Stuttgart/Leonberg: AVGL Leonberg; SSB: Schweizerische Schutzvereinigung gegen Bahnlärm; Italien – BZ AfLL: Autonome Provinz Bozen

Die Leitung lag in den Händen von Frank Gross, dem Sprecher von „Pro Rheintal e.V.“ Am 13.11. standen zunächst folgende Programm-Punkte auf der Agenda: Persönlich vorgetragene Grußworte von Sylvia Windelberg (Vorsitzende des Veranstalters), Hendrik Hering (Verkehrsminister Rheinland-Pfalz), Dr. Walter Bersch (Bürgermeister Boppard/Hausherr), Udo Wagner (Konzernbevollmächtigter der DB für Rheinland-Pfalz und das Saarland).

Im zweiten Themenblock stellten die Bürgerinitiativen aus den Regionen ihre jeweilige Bahnlärm-Situation vor Ort dar.

Die nächste Themen-Einheit beschäftigte sich mit „Bahnlärm und Gesundheit“ in Referat-Form. Es folgten Statements und Referate zu „Bahnlärm und Recht“.

Das letzte große Referatsthema dieses ersten Kongress-Tages war dann noch „Bahnlärm und Innovation“ gewidmet.

Jeder Themen-Block mündete für sich abschließend in eine Podiumsdiskussion mit den Referenten unter Einbindung des anwesenden Publikums. Jeweils zusammenfassend mit provozierend aus der Reserve lockenden Fragen und Thesen wurden die Podiumsdiskussionen von Prof. Dr. Leif (SWR/Journalist und Buchautor) stets souverän und kurzweilig geleitet.

Der zweite Tag stand unter dem Leit-Motto „Lärmschutz – Stand der Technik“. Detailliert ging es dabei im Einzelnen um einen vertiefenden Einblick in den nach neuesten Forschungserkenntnissen inzwischen reichhaltig gefüllten Instrumenten-Kasten für Bahnlärm-Reduzierungen wie Schienen- und Radabsorber, Lärmschutzwände, Schienenschleifen, Bremssysteme, Masse-Feder-Systeme, Schienenkonditionierer, Kombinierte Systeme, Einhausungen, Tunnelbohrungen, Umfahrungen vornehmlich im Mittelrheintal.

Allen vortragenden Fachfirmen für Lärmschutz-Lösungen war zudem im 1. Stock der Stadthalle ausreichend Platz für Standaufbauten zur Produkt-Vorstellung eingeräumt worden. Den Abschluss bildeten danach parallel tagende Workshops zu Kommunikation, Recht, Organisation und Mitglieder, Bundesvereinigung sowie Europäische Föderation.

Soweit der erste allgemeine Überblick über das inhaltliche Wesen dieser Konferenz. In den nächsten Ausgaben der FGZ werden dann die hier zunächst nur angerissenen Konferenz-Themen im Detail vorgestellt. (Thomas Mroczek)

# PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten

## PRO BAHN e. V. Hauptstadtbüro

Friedrichstr. 95 (PB 98)

10117 Berlin

Tel.: (030) 3982 0581 (Mitgliedsanfragen)

Tel.: (030) 3982 0582 (Kundenprobleme)

Fax: (030) 2096 2586

www.pro-bahn.de

### Für Adressänderungen:

E-mail: mitgliederservice@pro-bahn.de

## PRO BAHN Landesverband Hessen e. V.

Postfach 11 14 16

60049 Frankfurt a.M.

www.pro-bahn.de/hessen

## Ansprechpartner für Radio und Fernsehen

Dr. Martin Schmidt

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

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) 6 50 82 30

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

www.pro-bahn.de/rhein-neckar

## Bankverbindung (Spendenkonto):

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

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

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

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

**Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!**

# PRO BAHN - Termine

## Allgemeine Termine:

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

## PRO BAHN in Nordhessen:

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

## Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.:

Mo, 3.1. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 3 (5 Fußminuten vom Hbf Südseite)

Mo, 7.2. 18.30 Uhr: Monatstreff im Bürgerhaus Gutleut, Raum 3 - Lichtbildvortrag Eisenbahnen in China

Mo, 7.3. 18.30 Uhr: Monatstreff im Bürgerhaus Gutleut, Raum 3

## Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi, 26.1. 18.00 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg. **Das bisherige Vereinslokal "Grün-Weiß" hat wegen Pächterwechsel geschlossen. Den aktuellen Sitzungsort bitte beim Regionalverband erfragen.**  
(18-18.30 Uhr: informeller Teil, 18.30-20.30 Uhr: Tagesordnung)

Mi, 23.2. 18.00 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg

Mi, 23.3. 18.00 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg

## Regionalverband Rhein-Neckar:

Do, 20.1. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

Do, 17.2. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Restaurant Braustüberl**, Bergheimer Straße 91 in Heidelberg (ca. 10 Fußminuten vom Hauptbahnhof)

