

Fahrgastzeitung

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

Nr. 96

Januar – Februar 2013



Vertaktung in Mittelhessen	S. 7
ÖPNV-Gesetz unzureichend	S. 12
Fahrzeit an der Bergstraße gestreckt	S. 22

Titelbild: Nur bei Umleitungen kommen die Doppelstock-TGV-Züge auch auf die Main-Neckar-Bahn, wie hier bei Bickenbach am 7.10.2012. (Foto: hk)

Rückseite: Die neuen Talent 2-Triebwagen sind im Rhein-Main-Gebiet noch immer nicht im Einsatz. (Foto: Wilfried Staub)

Impressum

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

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

Sie können die Fahrgastzeitung auch erhalten, wenn Sie nicht Mitglied bei PRO BAHN e. V. sind. Das **Jahresabonnement** kostet 8 EUR und beinhaltet die Zusendung von sechs Ausgaben der Fahrgastzeitung. Bitte bestellen Sie mit Angabe Ihrer Adresse beim Landesverband (Postfach 11 14 16, 60049 Frankfurt a. M.) unter Beifügung von 8 EUR in bar oder in Briefmarken. **Die FGZ kann auch online unter www.pro-bahn.de/mittelhessen bestellt werden** (bitte senden Sie gleichzeitig den Unkostenbeitrag an die Adresse des Landesverbands).

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

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

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

Endzusammenstellung dieser Ausgabe: *hk*

Druck und Versand: *hk*

Redaktionsanschrift: Landesvorsitzender Thomas Kraft, Fliederweg 17, 35633 Lahnau, Tel. (0 64 41) 96 31 89 9, Fax: (0 64 41) 67 18 29. E-mail: info@mittelhessen.pro-bahn.de

Regionalredaktionen:

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

Mittelhessen: Thomas Kraft, Fliederweg 17, 35633 Lahnau, Tel. (0 64 41) 9 63 18 99, Fax (0 64 41) 67 18 29, E-Mail: info@mittelhessen.pro-bahn.de

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

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

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

Redaktionsschluss für diese Ausgabe: 1.12.2012 (Heft Januar – Februar 2013)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.2.2013 (Heft März – April 2013)

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

Inhalt dieser Ausgabe

<u>Nordhessen</u>	
Melsungen – Guxhagen – Wabern.....	4
<u>Osthessen</u>	
Kommunaler Schutzschirm beeinträchtigt auch den Nahverkehr	5
Erneuter Schildbürgerstreich an der Bahnlinie 50 von Fulda nach Frankfurt	6
<u>Mittelhessen</u>	
Dialog zum Thema Main-Weser-Bahn	7
Mit dem Zug ab Mittelhessen	10
Erfolg für Saasen: Zug hält wieder um 6:43	11
<u>Großraum Frankfurt am Main</u>	
Der ÖPNV in Hessen fährt auf Verschleiß	12
Mitreden, Mitmachen, Mitgestalten.....	13
PRO BAHN Hessen zum Fahrplanwechsel gut aufgestellt	14
Sekt und Selters	15
Desaster mit Desiro	18
<u>Starkenburg</u>	
Buslinie L zum Ostbahnhof eingestellt.....	21
<u>Rhein-Neckar</u>	
Fahrzeiten wie vor drei Jahren	22
RHB wird in Rheinland-Pfalz-Takt übernommen	24
<u>Redaktion</u>	
Preiserhöhung nicht nur bei der Bahn.....	25
PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten.....	26
PRO BAHN - Termine	27

Nordhessen**Melsungen – Guxhagen – Wabern**

Drei Bahnhöfe im Schwalm-Eder-Kreis entwickeln sich positiv

Schon früher wurde über den Bildungsbahnhof Melsungen mit seinem Fahrkartenverkauf berichtet. Seit Mai 2012 kümmert sich die Bäckerei Klabunde um Gastronomie, Fahrkartenverkauf und Toilettenanlagen. Rund 3 Millionen Euro flossen in den Umbau des über 160 Jahre alten Bahnhofs, weitgehend von der EU, dem Bund und dem Land Hessen gefördert. Für einen reibungslosen Betrieb der Musikschule war viel Lärmschutzdämmung an Fenstern, Wänden und Decken nötig. Im Keller wird ein Schlagzeugraum eingerichtet. Oben gibt es fünf Musikräume, vier Räume für die Volkshochschule und zwei gemeinsam genutzte Mehrzweckräume. Im benachbarten ehemaligen Güterbahnhof werden Lehrwerkstätten eingerichtet.



Bahnhof Melsungen. (Foto: hh)

Ebenfalls an der Friedrich-Wilhelm-Nordbahn Kassel–Bebra–Eisenach liegt die Großgemeinde Guxhagen. Hier halten – ebenso wie im benachbarten Melsungen – neben der Kasseler Regiotram auch

die CANTUS-Triebwagen Kassel-Fulda. Ende August 2012 reiste Guxhagens Bürgermeister Edgar Slawik nach Leipzig, um bei einer Versteigerung des Bahnhofs mitzubieten. Für 19000 Euro erhielt Guxhagen den Zuschlag. Das Gebäude ist sanierungsbedürftig. Im Obergeschoss sind z. Zt. zwei Wohnungen vermietet. Über das Nutzungskonzept will der Bürgermeister in Ruhe nachdenken. Wichtig wären ein Warteraum für Reisende und Toilettenanlagen. Das große Grundstück ermöglicht zusätzliche Parkplätze.



Bahnhof Guxhagen mit Regiotram. (Foto: hh)

Auch der Umsteigebahnhof Wabern an der Main-Weser-Bahn ist inzwischen Eigentum der Gemeinde Wabern. Verschiedene Räume im Obergeschoss sind vermietet. Neben der Fahrkartenverkaufsstelle im Erdgeschoss gibt es einen Wartesaal, der allerdings nur zu Verkaufszeiten zugänglich ist. Parkplätze in Bahnhofsnähe sollen Gebühren kosten. Bürgermeister Günter Jung gibt zu, dass

momentan die Unterführungen keine Schmuckstücke sind. Geplant sind drei Aufzüge am Eingang und an den Bahnsteigen. Eine Toilette mit Münzeinwurf wird eingerichtet.

Blickt man außerdem noch auf die Aktivitäten in Altmorschen und Melsun-

gen-Bartenwetterbrücke, lässt sich feststellen, dass dank der Unterstützung durch NVV und Politik der Schwalm-Eder-Kreis sich für seine Bahnhöfe einsetzt. (hh)

Osthessen

Kommunaler Schutzschirm beeinträchtigt auch den Nahverkehr

Im Raum Osthessen schlüpfen momentan mehrere Kommunen unter den Kommunalen Schutzschirm des Landes Hessen. Darunter sind der Vogelsbergkreis und die Städte Alsfeld und Lauterbach.

Der Kommunale Schutzschirm ist ein Gesetz zur Sicherstellung der dauerhaften finanziellen Leistungsfähigkeit konsolidierungsbedürftiger Kommunen. Das Land gewährt bestimmten verschuldeten Gemeinden und Landkreisen Entschuldungshilfen, die beim Vogelsbergkreis 32 Mio, bei der Stadt Alsfeld 18 Mio und bei der Stadt Lauterbach 14,8 Mio betragen. Die infrage kommenden Kommunen wurden anhand eines Kennzahlensystems auf Grundlage von amtlichen Statistiken abgeleiteten Daten über die finanzielle Lage der Kommunen identifiziert.

Besonders die sozialen Einrichtungen aller Art wie Kindertagesstätten, Sportanlagen, Dorfgemeinschaftshäuser und last not least, der ÖPNV werden in einem unterschiedlichen Zeitraum, bei machen Kommunen bis zum Jahre 2020 gekürzt.

Im Zusammenhang mit den künftigen Einsparungen hat es in Lauterbach heftige Proteste von sog. Pferdefreunden

gegeben. Bis zu 300 solcher Protestler haben der Stadt und den Abgeordneten massiv gedroht, die die sog. Pferdesteuer einführen wollen. Für den Erhalt des Stadtbusses hat niemand protestiert. Pikanterweise hatte das Land eine große Vorschlagsliste an Einsparungsmöglichkeiten an die Kommunen gegeben. Darin befand sich auch der Vorschlag der Einrichtung einer Pferdesteuer. Dies ergab bei einigen Pferdebesitzern, die der CDU angehören, heftigen Protest, der schließlich im Parlament zur Ablehnung der Pferdesteuer führte.

In Lauterbach trifft es den Stadtbus mit 30.000 € von 70.000 € ab dem Jahre 2015 bis 2020. Solange ist durch laufende Verträge ein Bestandsschutz gesichert. Danach wird man sehen. PRO BAHN in Osthessen hat durch seinen Sprecher Werner Filzinger, der auch dem Lauterbacher Stadtparlament angehört und Vorsitzender des Fahrgastbeirates für den Vogelsbergkreis ist, schon konstruktive Vorschläge zur Aufrechterhaltung des ÖPNV bzw. des Stadtbusverkehrs in Lauterbach gemacht.

Momentan fährt der Stadtbus halbstündlich. Dies könnte man auch auf ei-

nen Stundentakt erweitern. Wichtig ist dabei immer, dass der Anschluss an die Vogelsbergbahn gewährleistet ist. Weitere Sparmaßnahmen können nur in Zusammenarbeit mit der VGO (Vogelsberger Verkehrsgesellschaft) erarbeitet werden, da sie die aktuellen Zahlen der Inan-

spruchnahme der einzelnen Linien durch die Fahrgäste besitzt. Sollte die Veränderung des Taktes nicht zu der erhofften Einsparung führen, dann muss nach Nutzungsgrad und Notwendigkeit z. B. Berufsverkehr usw. geprüft werden. (*Werner Filzinger*)

Osthessen

Erneuter Schildbürgerstreich an der Bahnlinie 50 von Fulda nach Frankfurt

Nachdem vor ein paar Jahren die Unterführung im Bahnhof Flieden eklatante Baumängel nach Fertigstellung aufwies, ist nun erneut Schilda im neuen Bahnhof in Neuhof am Werk.

Die Bahnunterführung Neuhof zum Gleis 1 sollte zwischen dem 12. und 18.11.2012 in Betrieb genommen werden. Dies erfolgte erst am 19.11.2012, da bei vorangegangener Abnahmebegehung offensichtlich festgestellt wurde, dass die errichtete Treppe nicht den einschlägigen Bestimmungen der Technik DIN 18065 (Treppenstieg zu steil) entspricht, so dass auf die neu errichtete Treppe ein Provisorium aus Holz errichtet wurde. Die Treppe muss mit Sicherheit wieder umgebaut werden, was Mehrkosten, Ärger für die Fahrgäste und Unmut bei den Pendlern hervorrufen wird, wenn sie nicht die Unterführung benutzen können.

In einem konkreten Fall muss ein morgendlicher Pendler aus Kalbach bei Fulda früher nach Neuhof fahren, da er die Unterführung nicht benutzen kann und anderweitig auf das Gleis 1 Richtung Ffm. kommen muss. Mit dem Vorwand der nicht erfolgten Freigabe hat nun die LNG (Lokale Nahverkehrsgesellschaft

Fulda) die Busfahrpläne der Linie 52 nicht auf die neuen Gegebenheiten abgestimmt, so dass der Bus aus Mittelkalbach, Abfahrt 5.49 in Neuhof um 5.53 ankommt und der Zug nach Ffm erst um 6.08 abfährt. Die Pendler müssen nun bei Kälte und Nässe 15 Minuten am Bahnsteig verweilen und eine entsprechend längere Pendlerzeit in Kauf nehmen, Die Fahrgäste Richtung Fulda warten sogar geschlagene 45 Minuten, bis sie ihren morgendlichen Zug nach Fulda erreichen. Die LNG will eine Änderung der Abfahrtszeit erst vornehmen, wenn die Unterführung seitens der Behörden und der Bahn freigegeben ist. Der ganze Vorgang zeugt von durchgehender Verantwortungslosigkeit auf allen Ebenen der verantwortlichen Stellen, Projektierer, Projektleiter, Genehmigungsstellen der Bahn und wohl auch des zuständigen Kreisbauamtes in Fulda als Aufsichtsbehörde. Es wird somit klar, welche gravierenden Folgen mangelnde Bürgernähe und mangelndes Engagement von Projektverantwortlichen bei öffentlichen Bauvorhaben der Bahn nach sich ziehen.

Hier hat das komplette System der Abstimmung von Bauvorhaben mal wie-

der versagt. Beispiel ist auch, dass die Fuldaer LNG anscheinend von der Freigabe der Unterführung gar nichts wusste. Es sollte schließlich kein Problem dar-

stellen, eine nachgelagerte Buslinie in das System Nahverkehr des RMV sinnvoll und kundenfreundlich einzubinden. *(Werner Filzinger)*

Mittelhessen

Dialog zum Thema Main-Weser-Bahn

Positionspapier mit 10 Punkten zum Taktverkehr

Seit 2009 liegt der Fahrplan der Main-Weser-Bahn, wie man im Volksmund sagt, „in Schieflage“. Damals wurde die Intercitylinie Hannover-Göttingen-Kassel-Marburg-Gießen-Frankfurt-Karlsruhe, welche bis dato genau im Stundentakt zum Regionalexpress zwischen Kassel und Frankfurt auf besagter Strecke fuhr, um eine halbe Stunde im Fahrplan verschoben. Der Grund lag darin, dass nunmehr der Intercity zwischen Hannover und Kassel auf der Schnellfahrstrecke fuhr und nicht mehr die Orte entlang der alten Bahnstrecke in Niedersachsen ansteuerte.



Anschlüsse außer Takt: Das Gleisvorfeld in Gießen. (Foto: tk)

Dies hatte zur Folge, dass der Taktfahrplan des Nahverkehrs auf der Main-

Weser-Bahn aber auch der Strecke Siegen-Wetzlar-Gießen, mit dem Mittelhessen-Express und dem Main-Lahn-Sieg-Express, in Schieflage gebracht wurde. Seitdem gibt es Diskussionen unter den anliegenden Kommunen und den Verbänden darüber, wie auf den Strecken wieder ein durchgreifend vertaktetes Fahrplankonzept ausgestaltet werden kann. Hieraus hat sich die Initiative „Main-Weser-Bahn im Takt“ entwickelt.

Der Landesausschuss von PRO BAHN Hessen hat am 7.11.2012 ein Positionspapier mit zehn Punkten beschlossen, welche grundsätzliche Kriterien aus Sicht des Fahrgastverbandes PRO BAHN erfüllt sein müssen:

1. Die Regional-Express-Züge (Doppelstockwagen) zwischen Kassel Hbf, Marburg, Gießen und Frankfurt müssen wieder 60 Minuten zeitversetzt zu den Intercity fahren. Es ist nicht hinnehmbar, dass in Kassel-Wilhelmshöhe zum Teil 90 Minuten gewartet werden muss, um einen Anschluss nach Marburg oder Gießen zu bekommen.
2. Die Intercity-Linie auf der Main-Weser-Bahn muss dauerhaft gesichert werden. Es ist zu beobachten, dass die Führung der IC-Linie von Kassel bis Hannover auf der Schnellfahrstrecke, zu einem Anstieg der Fahrgastzahlen

geführt hat. Auch die Weiterführung in verschiedene Orte Norddeutschlands sowie nach Berlin hat zur Attraktivitätssteigerung beigetragen. Die Region Mittelhessen mit ihren Oberzentren Gießen, Marburg und immerhin rund 1 Million Einwohnern darf nicht vom Fernverkehr der Deutschen Bahn abgehängt werden.

3. Seit der Fahrplanänderung Ende 2009 werden auf jeder zweiten Fahrt des Mittelhessen-Express zwischen Gießen und Friedberg alle Unterwegshalte, sowie der Bahnhof Bad Vilbel angefahren. Es wurden Leistungen von Regionalbahnen übernommen, welche seinerzeit weggefallen sind. Durch die zeitliche Verlagerung der IC-Verbindungen um 30 Minuten musste zudem jede zweite Fahrt des Mittelhessen-Express auf dem angestammten Fahrplan weichen. Der Mittelhessen-Express stellt rund die Hälfte der Zugverbindungen des Lahn-Dill-Kreises mit dem Rhein-Main-Gebiet dar. PRO BAHN fordert, wieder „alle“ Verbindungen des Mittelhessen-Express nur in Butzbach, Bad Nauheim, Friedberg und Frankfurt-West halten zu lassen. Die aktuelle Fahrtzeit der langsamen Züge gegenüber den schnellen Zügen ist zwischen Gießen und Frankfurt rund 30% länger. Für die Fahrgäste, welche schon im mittelhessischen Raum bis Gießen eine lange Zeit im Mittelhessen-Express unterwegs sind, ist die verlängerte Zeit bis Frankfurt nicht hinnehmbar.
4. Der Main-Lahn-Sieg-Express (Frankfurt-Gießen-Siegen) ist unmittelbar an den Fahrplan der Main-Weser-Bahn gekoppelt. Am Endbahnhof in Siegen bestehen Umsteigemöglichkeiten zum Rhein-Sieg-Express nach Köln und

Aachen, deren Umsteigezeit in beiden Richtungen nur vier Minuten beträgt. Oftmals werden aufgrund von Verspätungen die Anschlüsse verpasst. Die Neuordnung der Vertaktung der Main-Weser-Bahn bietet die Möglichkeit, auch den Main-Lahn-Sieg-Express zeitlich so anzupassen, dass in Siegen ein ausreichender Zeitraum entsteht, der einen Umstieg in den direkt folgenden Zug von und nach Köln/Aachen bzw. nach Hagen ermöglicht, vier Minuten sind eindeutig zu kurz.

5. Ein Grundgedanke der aktuellen öffentlichen Diskussion ist, die Fahrten der Hessischen Landesbahn (HLB) von Frankfurt über Gießen nach Marburg nicht mehr an den dazwischen liegenden Stationen halten zu lassen. Es ist zu begrüßen, wenn Marburg mit seinen rund 80.000 Einwohnern alle Stunde mit schnelleren Verbindungen an den Hauptbahnhof Frankfurt angebunden ist. Die HLB-Züge sind eigentlich auch als Regional-Express beschafft worden. Aus Sicht von PRO BAHN kann dies jedoch nicht bedeuten, dass das Angebot für die Stationen Oswaldsgarten, Lollar, Friedelhausen, Fronhausen, Niederwalgern, Niederweimar und Marburg Süd reduziert wird. Ersatzweise müssen neue Regionalbahn-Verbindungen eingerichtet werden, die zwischen Marburg und Gießen verkehren und in Gießen einen angemessenen Anschluss an Nahverkehrszüge nach Frankfurt haben. Nach einem Streckenausbau Frankfurt-Bad Vilbel(-Friedberg) wäre eine Durchbindung von Marburg bis Frankfurt anzustreben.
6. Durch die anstehende Einstellung der Regio-Tram Kassel-Treysa und die er-

satzweise Vergabe dieser Verkehrsleistungen an die HLB ist zu prüfen, inwieweit auch Durchbindungen in Treysa geschaffen werden können. Neben dem hoffentlich künftig wieder vorhandenen Stundentakt der IC- und der RE-Züge zwischen Mittelhessen und der Nordhessenmetropole ist anzustreben, dass auch mit Regionalbahnen umsteigefrei der Nahverkehr genutzt werden kann.

7. Seit der „Verlangsamung“ des Mittelhessen-Express (Punkt 2) ist jede zweite Regionalbahn zwischen Gießen und Friedberg entfallen. Wenn der Mittelhessen-Express wieder mit jeder Fahrt beschleunigt wird, muss das Angebot für die Unterwegshalte auf einem 60-Minuten-Takt (ohne Verstärkerzüge im Berufsverkehr) beibehalten werden. Letztlich bedeutet dies die Einrichtung zusätzlicher Fahrten von Gießen bis Friedberg, so wie dies bis Ende 2009 bestanden hat.
8. Die Kurhessenbahn wird ausgebaut. Ab 2014 fahren wieder Züge zwischen Korbach und Frankenberg, die Region Waldeck-Frankenberg ist wieder an das durchgängige Schienennetz angebunden. Für diese Strecke sowie für die Obere Lahntalbahn müssen angemessene Umsteigebeziehungen in Marburg aber auch in einzelnen Fällen bereits in Cölbe, an die Züge ins Rhein-Main-Gebiet hergestellt werden. Nur so kann dauerhaft auch auf diesen Strecken mit einer ausreichenden Freqüentierung gerechnet werden.
9. Der Fahrgastverband PRO BAHN möchte natürlich auch die stündliche Anbindung nach Frankfurt. Details sind vorweg in den Punkten bereits beschrieben. Ohne Halt mit der HLB von Marburg nach Gießen dies im

Fahrplan darzustellen, da kann der Fahrgastverband PRO BAHN dies nur unter den aufgeführten Kriterien für in Ordnung befinden.



*Der Bahnhof in Marburg wird saniert.
(Foto: tk)*

10. Nicht nur die Stadt Marburg braucht eine bessere Anbindung mit Regional-Express-Zügen, insbesondere in Richtung Frankfurt/Rhein-Main. Im weiteren Verlauf Richtung Norden führt die Strecke der Main-Weser-Bahn durch den östlichen Landkreis Marburg-Biedenkopf. Wenn die Züge der Hessischen Landesbahn anstatt rund 30 Minuten dann nur 15 Minuten zwischen beiden Universitätsstädten unterwegs sind, kann die vorhandene Zeit teilweise dazu genutzt werden, die HLB-Züge anstatt nur bis Marburg, künftig über Kirchhain, Stadtallendorf und Neustadt nach Treysa fahren zu lassen.

Diese Inhalte sind im Zusammenhang mit einer Neuausrichtung der gesamten Verkehrserschließung der Main-Weser-Bahn und damit für das gesamte Schienennetz in Mittelhessen, unabdingbar. Unter diesen Voraussetzungen ist der Fahrgastverband PRO BAHN bereit, in einen Dialog zum Thema „Main-Weser-Bahn im Takt“ einzutreten. (tk)

Mittelhessen

Mit dem Zug ab Mittelhessen

Hinter Siegen geht es nur langsam weiter

Die Fahrgastzeitung hat bereits mehrmals über die seit Ende 2010 bestehenden Probleme berichtet, wenn man aus der Region Mittelhessen mit dem Regionalexpress über Siegen nach Köln und ins übrige Rheinland reisen möchte. Bis Dezember 2010 konnte man über 100 Jahre lang mit dem Zug von Gießen ohne Umstieg bis nach Köln reisen und umgekehrt. Seit der Einführung des Main-Lahn-Sieg-Express, dessen Züge von Gießen kommend alle in Siegen enden, muss in Siegen umgestiegen werden.

Große Zeitaufwendung

Es bestehen aber nicht nur Probleme mit dem Rhein-Sieg-Express, sondern auch auf der Ruhr-Sieg-Strecke Siegen-Hagen. Auf dieser Strecke fährt seit mehreren Jahren ausschließlich die Abellio-Rail mit ihren Fahrzeugen. Dies bedeutet, dass bei einem Großteil der Fahrten an allen Unterwegshalten Station gemacht wird. Selbst die sog. Regional-Express-Verbindungen lassen nur wenige Halte aus. Dies bedeutet letztlich ein Zeitaufwand zwischen Siegen und Hagen zwischen 1:34h und 1. Std. 41 Minuten.

Von Gießen bis Hagen bedeutet das eine Fahrtzeit von 2:37h/2:48h. Wenn man eine Weiterfahrt innerhalb des Ruhrgebiets dazu rechnet, ergeben sich schnell Fahrzeiten von rund vier Stunden. Unter den gegebenen Bedingungen wird für die Strecke von Mittelhessen ins Ruhrgebiet die Bahn gegenüber dem Auto, das über die A 45 das Ruhrgebiet in

rund 90 Minuten erreichen kann, völlig unattraktiv.

Früher eine Interregio-/D-Zug-Strecke

Dass es auch schon deutlich schneller ging, zeigt die Vergangenheit. Bis 2002 gab es auf der Achse Frankfurt-Gießen-Siegen-Hagen eine Interregio-Linie bzw. in voran gegangener Zeit eine D-Zug-Verbindung. Man konnte umsteigefrei von Frankfurt, Gießen, Wetzlar über Siegen-Weidenau nach Hagen, Münster und Norddeich bis an die Nordsee fahren. Mit der Inbetriebnahme der ICE-Strecke Köln-Frankfurt wurde der komplette Fernverkehr zwischen Hagen und Gießen aus dem Fahrplan heraus genommen.



Umsteigen in Siegen: Oftmals nur mit knappen Anschlüssen und langsamen Verbindungen. (Foto: tk)

Die Strecke ist ohne den Bahnhof in der Siegener City durchgängig zweigleisig ausgebaut und bietet ideale Bedingungen, auch schnellere Verbindungen

als den Regionalbahnverkehr anzubieten. Der Knoten Köln ist überlastet, so heißt es fortwährend unter den Bahnverantwortlichen. Die Verbindung Frankfurt-Gießen-Wetzlar-Siegen-Hagen würde den Knoten Köln erheblich entlasten, wenn ein Teil des Fernzugangebots wieder auf diese Verbindung umgelegt würde. Die Entfernung Frankfurt-Hagen/Dortmund ist über Gießen und Siegen deutlich kürzer als über Köln.

Probleme entstehen nicht in Hessen

Festzustellen ist letztlich, dass der hessische Teil, die Dillstrecke (Gießen-)Wetzlar-Siegen nicht das Zeitproblem darstellt. Hier fährt der Main-Lahn-Sieg-Express zügig und hat selten in diesem Abschnitt entstehende Verspätungen. „Hinter Siegen geht es langsam weiter“. So gilt es sowohl für die Fahrt weiter nach Hagen als auch nach Köln. Auf der Siegstrecke in die Domstadt gibt es einige Langsamfahrstellen, einen eingleisigen Abschnitt und zu viele Halte. Es gibt keinen Grund, warum in Köln-Porz der

Rhein-Sieg-Express hält, ebenso in Kirchen, nur wenige Kilometer vom Bahnhof Betzdorf entfernt, muss ein RE nicht erneut halten. Eine stärkere Abwicklung auf der Siegstrecke durch Regionalbahnen und eine Beschleunigung der Regional-Express-Züge ist unabdingbar, um letztlich eine attraktive Verbindung gegenüber dem Auto herzustellen.

Initiative Ruhr-Sieg-Strecke muss wieder belebt werden

Die früher aktive „Initiative Ruhr-Sieg-Strecke“, bei der auch hessische Gebietskörperschaften wie der Lahn-Dill-Kreis mitwirkten, ist augenscheinlich zum Erliegen gekommen. Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert eindringlich zum Handeln auf. Die Region Mittelhessen braucht attraktive Schienenverkehrsverbindungen in das Rheinland und das Ruhrgebiet. Vorschläge, wie dies verbessert werden kann, gibt es viele. Die verantwortlichen Stellen und die Interessenverbände müssen sich des Themas nur wieder gemeinsam annehmen. (tk)

Mittelhessen

Erfolg für Saasen: Zug hält wieder um 6:43

Mit dem Betriebsbeginn der neuen Vogelsbergbahn und der Übernahme durch die Hessische Landesbahn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 ist der morgendliche Halt vor 7:00 Uhr in Saasen, einem Ortsteil der Gemeinde Reiskirchen/Kr. Gießen, ersatzlos weggefallen. Diesen Zug nutzten bis dato viele Schülerinnen und Schüler. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund lehnte zunächst eine Wiederaufnahme des Haltes ab. Da-

raufhin gab es lautstarke Proteste seitens des Ortsbeirats, der Eltern, des Gemeindeparkaments von Reiskirchen, bis hin zum regionalen Interesse. Auch PRO BAHN unterstützte die Forderung.

Dies ist nun, nach einem Jahr von Erfolg gekrönt. Man sieht, es geht entgegen früherer Aussagen doch. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 hält wieder ein Zug um 6:43 Uhr in Saasen. (tk)

Großraum Frankfurt am Main

Der ÖPNV in Hessen fährt auf Verschleiß

PRO BAHN kommentiert das neue Hessische ÖPNV-Gesetz

Mittlerweile wurde der Entwurf des ÖPNV-Gesetzes (die FGZ berichtete) mit einigen kleineren Änderungen nach der Verbändeanhörung verabschiedet. Leider wurden die wesentlichen Kritikpunkte nahezu aller beteiligten Verbände nicht eingearbeitet.

Durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hatte die hessische Landesregierung die Finanzierung des ÖPNV prüfen lassen. Im Ergebnis erwartet Price-WaterhouseCooper (PWC) eine Finanzierungslücke beim Betrieb von bis zu 140 Millionen Euro pro Jahr ab 2015.

Wie genau diese Summe ermittelt wurde, ist angesichts der allseits bekannten Probleme mit den steigenden Kosten für Kraftstoffe und Energie, Trassen und Bahnhöfe schon beinahe unerheblich. Kommunen und Kreise sind nicht mehr in der Lage das Zuschussniveau auf Dauer beizubehalten, geschweige denn es für Angebotsverbesserungen signifikant auszuweiten! Bei der Erstellung der aktuellen Fortschreibungen der Nahverkehrspläne wurden daher stets Kürzungen der Angebote oder Preiserhöhungen mit in Betracht gezogen und teilweise bereits beschlossen, um die aktuellen und zu erwartenden Kostensteigerungen aufzufangen.

Zwei Beispiele dazu:

1. Der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft fehlen 500.000 € im Jahr um das bestehende Angebot beizubehalten – ggf. müssen Anrufsammeltaxis die Busse ersetzen. Aber was passiert

dann mit Gruppen von mehr als 4 Personen oder Radfahrern?

2. In Offenbach wurden gleich von Anfang an zwei Varianten für den Nahverkehr geplant – der Status-Quo mit einigen Anpassungen und zwei neuen Linien um der Stadtentwicklung Rechnung zu tragen sowie einer Alternative mit Kürzungen des Angebotes speziell in den Schwachlastzeiten, um den Zuschussbedarf nicht zu erhöhen. Der Entschluss für die 1. Variante steht unter Finanzierungsvorbehalt!

Das vorliegende Gesetz beschränkt sich nun im wesentlichen darauf, diese Finanzierungslücke festzustellen, zeigt aber keinerlei Lösungsvorschläge auf. Im Gegenteil schreibt das Gesetz die konsequente Nichtförderung des Betriebes des ÖPNV fest.

Als solitäre finanzielle Maßnahme wird die Schaffung einer neuen Stelle beim Land Hessen in Person eines Mobilitätsbeauftragten aufgeführt. Alle anderen Mittel, z. B. die Regionalisierungsmittel kommen vom Bund oder Kommunen und werden vom Land für Investitionen nur weiterverteilt. Immerhin verpflichtet sich das Land Hessen nun, diese zweckgebundenen Gelder auch endlich vollständig für den ÖPNV zu nutzen und nicht teilweise im allgemeinen Haushalt einzubringen. Aber hier werden nur Investitionen bezuschusst; aus diesen Töpfen stehen keine Mittel zur Finanzierung des defizitären Betriebes des ÖPNV bereit.

Es stellt sich den Verkehrsverbänden die Frage, ob sie überhaupt noch ihr An-

gebot und das Streckennetz erweitern sollen, wenn die Finanzierung des Betriebes und der Erhalt bzw. Unterhalt der vorhandenen Infrastruktur nicht gesichert ist. Gleise, auf denen mangels Geld kein Zug rollt, nutzen niemanden. Zynisch betrachtet müsste man daher ja über die jüngst veröffentlichten Meldungen der Bahn, zur in Frage gestellten Finanzierbarkeit der in Hessen angedachten Ausbau- bzw. Neubauprojekte, wie der Nordmainischen S-Bahn oder dem Ausbau der Main/Weser-Bahn Frankfurt/West -> Bad Vilbel bzw. Friedberg, fast dankbar sein. Denn die Betriebskosten lägen dann beim RMV und seinen Trägern und würden die Situation nur weiter verschärfen.

Die Finanzierungslücke soll durch freiwillige Zusammenarbeit der Nahverkehrsorganisationen oder der Einrichtung eines Mobilitäts- und Koordinierungsrates geschlossen werden. Statt administrativen Aufwand zu verringern, scheint hier eher eine teure zusätzliche Verwaltungsebene zu entstehen. Die eventuellen Synergieeffekt beziffert PWC in seinem Gutachten selbst auf nur 10 Mio € , also nur auf einen Bruchteil der fehlenden Gelder. Als Ergebnis wird es also zu Einschnitten im Angebot UND weiteren Fahrpreiserhöhungen kommen müssen um die steigenden Kosten auszugleichen.

Einen ersten Vorgeschmack haben wir am 9.12. ja bereits erhalten.

Weiterhin vermessen wir verbindliche Aussagen zu den Themen Sicherung der Infrastruktur und Trassen, weiterer Ausbau der Barrierefreiheit oder Tariftreue der Leistungserbringer.

Leider beantwortet das Gesetz nicht die Fragen, wie Mobilität in Hessen in Zukunft aussehen soll und finanziert werden kann, welchen Beitrag Bus und Bahn für den Klimaschutz haben können und welche Rolle der ÖPNV für die weitere Entwicklung, insbesondere des ländlichen Raumes, spielen soll.

Hier sollten sich Land und Gebietskörperschaften auf einen gemeinsamen Masterplan verständigen, der neue Siedlungs- und Wohngebiete möglichst entlang bereits bestehender Strecken ausweist, anstatt immer weiter auf der grünen Wiese Flächen zu entwickeln.

So kann eine Anbindung kostengünstig und schnell erstellt werden. Neubau- oder Gewerbegebiete mit einem gut erreichbaren Anschluss an den ÖPNV sind dann auch auf dem Land attraktiv und können der Entvölkerung entgegenwirken.

PRO BAHN werden also auch im neuen Jahr die Themen und Aufgaben nicht ausgehen. (*com*)

Großraum Frankfurt am Main

Mitreden, Mitmachen, Mitgestalten

traffiQ bindet Fahrgäste ein

Die Nahverkehrsorganisation traffiQ fordert im Internet und mit Plakataktionen die Frankfurter Bürger auf, Vorschläge zur Verbesserung des ÖPNV in

der Mainmetropole einzureichen. In einem Onlineformular kann man unter „<http://mitmachen.traffiq.de>“ seine Wünsche vortragen. Schwerpunkt der Aktion

ist die Einrichtung zusätzlicher Bushaltestellen. Und damit bestreitet traffiQ einen revolutionären Weg. Verkehrsplaner, die neue Haltestellen planen oder bestehende durch eine Verlegung zu optimieren versuchen, können ein Lied davon singen, auf welchen Widerstand sie bei solchen Vorhaben durch betroffene Anwohner stoßen können.

Zunächst lässt sich so zusätzlich zu den üblichen genutzten planerischen Daten auch direkt der „Bedarf“ bzw. die Wünsche der potentiellen Fahrgäste ermitteln. Weiterhin erhofft man sich durch die direkte Beteiligung der Fahrgäste im Verfahren bei der Einrichtung oder Umgestaltung von Haltestellen auch eine größere Akzeptanz.

Es sind zahlreiche Fälle bekannt, dass solche Pläne nicht realisiert werden konnten oder sogar zurück genommen werden mussten. Allein im Main-Taunus-Kreis sind in den letzten Jahren vier Fälle aktenkundig, dass Haltestellen verlegt (Niederhöchstadt), eine sinnvolle Verlegung zurückgenommen werden musste (Fischbach), gegen eine Neueinrichtung

in der Presse polemisiert wurde (Neuenhain) oder eine Wartehalle nachts nicht beleuchtet werden darf (Bad Soden). Das alles zum Nachteil der Fahrgäste, die nach wie vor weitere Wege in Kauf nehmen müssen als erforderlich, an ungesicherten Stellen stark befahrene Straßen überqueren müssen oder nachts im Dunkel stehen.

Wenn sich genügend Bürger für eine zusätzliche Haltestelle an einer ganz bestimmten Stelle einsetzen, so kann traffiQ zukünftig gewichtige Argumente für eine Realisierung eines solchen Vorhabens vortragen und den eventuellen Verhinderern leichter den Wind aus den Segeln nehmen. Denn Gemeinnutz sollte auch in heutigen Zeiten immer noch vor Eigennutz gehen.

Bisher scheint das Interesse an der Aktion nach dem Zähler auf der Startseite allerdings nicht allzu groß zu sein. An unseren Mitgliedern liegt es damit auch, dass die Aktion nicht sang- und klanglos im Sande verläuft. Bringen Sie, liebe Leser, bitte Ihre fachlich fundierten Anregungen ein. (*Wilfried Staub*)

Großraum Frankfurt am Main

PRO BAHN Hessen zum Fahrplanwechsel gut aufgestellt

PM des Landesverbands findet reges Interesse bei den Medien

Die Bahn hat ihre Fahrpreise zum Fahrplanwechsel um durchschnittlich 2,8 und der RMV um 3,9 Prozent erhöht. In den am Meisten nachgefragten Preisstufen 1 bis 3 beträgt die Verteuerung bei den RMV-Einzelfahrscheinen allerdings bis zu 8 Prozent. Der Landesverband

Hessen hat dazu am 30. November 2012 eine Pressemitteilung (PM) herausgegeben, nachzulesen auf der Homepage des RV Frankfurt auf der Seite <HALTESTELLE>.

Diese PM wurde von vielen **Online-Nachrichtendiensten** eins zu eins über-

nommen. Zahlreiche regionale und überregionale Zeitungen haben die PM zitiert oder ausführlich kommentiert. Die **Frankfurter Rundschau** übernahm den Anhang als Aufhänger für nicht nachvollziehbare Ungereimtheiten der Tarifmatrix des RMV. In der **Frankfurter Neuen Presse** erschien am 10. Dezember ein halbseitiges Interview mit dem Vorsitzenden des Landesverbandes Thomas Kraft und dem Berichterstatter. State-

ments des Berichterstatters wurden am 4. Dezember im **Regionalfenster von SAT 1**, am 9. Dezember in der **Hessenschau** und am 10. Dezember in allen **Hörfunkprogrammen des hr** gesendet.

Die im Jahresverlauf intensivierete erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit des Verbandes hilft die Wahrnehmung des ÖPNV zu verbessern und damit eine wirksame Interessenvertretung zu ermöglichen. (*Wilfried Staub*)

Großraum Frankfurt am Main

Sekt und Selters

Pressekonferenz von DB Regio Hessen und RMV

DB Regio Hessen und der RMV luden zu einer gemeinsamen Pressekonferenz für den 30. November 2012 in den Frankfurter Hauptbahnhof ein. Vorge stellt wurden für Hessen neues Zugmaterial und Verbesserungen beim Fahrplan und Tarifangebot des RMV.

Alte und neue Betreiberin der Kinzigtalbahn (Frankfurt–Fulda) und der Main-Weser-Bahn (Frankfurt–Marburg–Kassel) ist bekanntlich die Deutsche Bahn AG. Sie hatte bei der europaweiten Ausschreibung beider Linien das qualitativ beste Angebot abgegeben. In das Ausschreibungs-Bündel einbezogen wurde der Betrieb auf der Niddertalbahn (Frankfurt–Stockheim), für die vor zwei Jahren, wie von PRO BAHN vorausgesagt, kein Bieter ein wirtschaftlich vertretbares Gebot abgegeben hatte.

Die auf den drei Linien eingesetzten und bei Fahrgästen wegen ihrer Laufruhe und ihres Komforts beliebten Doppelstockwagen (Dosto) werden sukzessive bis März 2014 durch 152 fabrikneue bzw.

modernisierte und in zahlreichen Details verbesserte Fahrzeuge ersetzt.



Neues Design in der 1. Klasse mit Ledersitzen. (Foto: Wilfried Staub)

So sind jetzt alle neuen Wagen klimatisiert und mit deutlich mehr Steckdosen für den Betrieb von Laptops ausgestattet. Je Zugeinheit steht eine behindertengerechte Toilette zur Verfügung. Es wurde, allerdings zu Lasten der Sitzplatzkapazität mehr Platz für Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder in einen der Mittelwagen geschaffen, der, wie ein

Pressevertreter sich ausdrückte, an einen Ballsaal erinnert. Über Monitore werden die nächsten Stationen und, wenn das System irgendwann einmal auch in Hessen funktionieren sollte, die nächsten Anschlüsse in Echtzeit, angezeigt. Taktile erfassbare Gummistreifen zum Auffinden der Türöffner und ein Informationsabruf per Knopfdruck stellen eine echte Hilfe für Sehbehinderte dar.

Die Wagen erhalten eine intelligente Videoüberwachung, die in Verdachtsfällen automatisch auf eine höhere Auflösung umschaltet. Der Erste-Klasseanteil wurde einheitlich auf ein Drittel des Obergeschosses reduziert. Das Premiumabteil hebt sich nunmehr durch edle Ledersitze, unmissverständlicher Piktogramme, besondere Leitlinien und mehr Platz für Gepäck deutlicher als bisher von der 2. Klasse ab. Ein echter Fortschritt ist, dass die Dostos kompatibel und somit bedarfsgerecht auf allen drei Linien einsetzbar sind.

Warten auf Talent 2

In anderen Bundesländer verkehren sie, wenn auch mit einer Verzögerung von rund zwei Jahren, bereits: Die komfortablen Elektrotriebwagen der Baureihe ET 442, auch Talent 2 oder im Volksmund „Hamsterbacke“ genannt. Für den MittelhessenExpress (Frankfurt–Gießen–Dillenburg/Treysa) und zwischen Gießen und Hanau sollten eigentlich 22 fabrikneue Fahrzeuge jetzt zum Fahrplanwechsel an den Start gehen. Aber damit wird nun erst einmal nichts, weil das Eisenbahnbundesamt für die neue Serie der inzwischen bewährten und verkehrssicheren Baureihe neue Zulassungskriterien erlassen hat. Diese zu erfüllen, stellt zwar kein besonderes Hindernis dar, die erfor-

derlichen Nachweise durch den Hersteller vorzulegen, dürfte allerdings einige Monate in Anspruch nehmen. Über den Sinn und Unsinn und die Folgen für die Industrie und die Mehrkosten für Besteller und Betreiber nach dem für Europa einzigartigen deutschen Zulassungsverfahren und die damit verbundene restriktive Haftungsfrage mögen sich andere die Köpfe zerbrechen. Fest steht, dass die Fahrgäste in Mittelhessen noch längere Zeit mit den älteren Fahrzeugen der Baureihe 425 Vorlieb nehmen müssen und für die Relation Gießen–Friedberg–Hanau vorübergehend eine Ersatzlösung angeboten werden muss.

Desiro nur bedingt geeignet für die Niddertalbahn

Aus Sicht von PRO BAHN und von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen völlig unbefriedigend ist die Lösung des Einsatzes der in Thüringen ausgemusterten Desiro-Dieseltriebwagen auf der Strecke des „Stockheimer Lieschens“. Die Fahrzeuge wurden bzw. werden noch für den Einsatz in Hessen einem Redesign unterzogen und gegen Interieur und Ausstattung wäre absolut nichts einzuwenden, wenn da nicht die für mobilitätseingeschränkte Personen, ältere Fahrgäste und Kinder nahezu unüberwindliche Hürde des Überwindes der Einstiegs- oder genauer Abstieghöhe von 20 cm an den an der Strecke modernisierten Bahnsteigen wäre. Die Bahn beschwichtigte zwar auf Nachfrage anlässlich der Pressekonferenz, dass in jedem Zug ein KIN (Kundenbetreuer im Nahverkehr) anwesend wäre und ggf. Rampen ausgelegt werden könnten, was sich allerdings in den ersten Betriebstagen als nicht zutreffend erwiesen hat. Jetzt sollen schleunigst als Maß-

nahme zur Unfallverhütung im Einstiegsbereich wenigstens rutschsichere Teppiche ausgelegt werden. Abschnittsweise unterschiedliche Einstiegshöhen am Bahnsteig, wie zum Beispiel bei der Hamburger U-Bahn üblich, wären hier die Lösung gewesen. Dazu ist aber jetzt wohl zu spät? (s. auch folgender Artikel)

Der RMV wird von den an und für sich guten Fahrplankonzepten auf der RheingauLinie, der Odenwald- und der Taunusbahn geradezu überrollt. Die bestellten Fahrzeug- und Sitzplatzkapazitäten reichen schon lange nicht mehr aus. PRO BAHN fordert seit Jahren bei neuen Konzepten und beim Einsatz von modernem Wagenmaterial die Sitzplatzkapazität 30 % über dem Status Quo der alten Lösung anzusetzen. Leider wird aber bei Ausschreibungen oft die Sitzplatzkapazität aus Kostengründen reduziert.

Auf der RheingauLinie wurde zum Fahrplanwechsel morgens im Schülerverkehr ein Fahrzeug umgeschichtet. Und schon häufen sich die Beschwerden, dass nun der notgedrungen gekürzte 8-Uhr-Zug völlig überfüllt sei. Sinnvoll, wenn auch teuer, wäre es, Reservekapazitäten für nachfragestärkere Perioden, wie zum Beispiel den Winter anzubieten. Erfahrungsgemäß und vorhersehbar steigen bei entsprechenden Wetterlagen doch mehr Automobilisten auf die Bahn um. Bietet man ihnen dann ein attraktives, bequemes und zuverlässiges Angebot an, bleiben sie auch im Sommer der Bahn treu. Müssen sie aber in überfüllten Zügen stehen, bestätigen sich nur die bekannten Vorurteile gegenüber dem ÖPNV.

Es ist spätestens jetzt an der Zeit, dass sich die Verantwortlichen darüber Gedanken machen, wie der Vorschlag von PRO BAHN zum Leichtern und Verstärken der VIAS-Züge in Assmannshausen

technisch und betrieblich baldmöglichst umgesetzt werden kann. Sonst kollabiert in allernächster Zeit der Verkehr auch dieser Renommierlinie von RMV und vrm. PRO BAHN wagt die Prognose, dass bei dem hervorragenden Angebot im Streckenabschnitt Frankfurt–Rüdesheim die Fahrgastzahlen weiter um 10 Prozent jährlich zunehmen werden, vorausgesetzt, es stehen hier ausreichend Sitzplätze zur Verfügung.

Kleine Änderungen, große Wirkung

Auf der RB 10 wurde zudem der Fahrplan früh morgens und auf der S8 spät nachts um je ein Zugpaar erweitert. Auf der Taunusbahn wurde auf Drängen von PRO BAHN bei einem Zug morgens die Sitzplatzkapazität verdoppelt. Versprochen wurde allerdings auf Grund der unhaltbaren Zustände die Verstärkung weiterer Züge auf dieser Linie. Auf der Vogelsbergbahn hält der Schülerzug nach Gießen morgens wieder in Saasen, eine Maßnahme, die man ohne großen Aufwand bereits während der laufenden Fahrplanperiode hätte umsetzen können. Verdichtet wurde der Takt auf der Buslinie 58 (Eschborn–F-Höchst–Flughafen). Neu ist eine weitere Buslinie zu Gateway Gardens und der Nachtbus in die Wetterau. Im ländlichen Raum streicht der RMV dagegen einige von ihm bestellte Regionalbusfahrten in Tagesrandlagen.

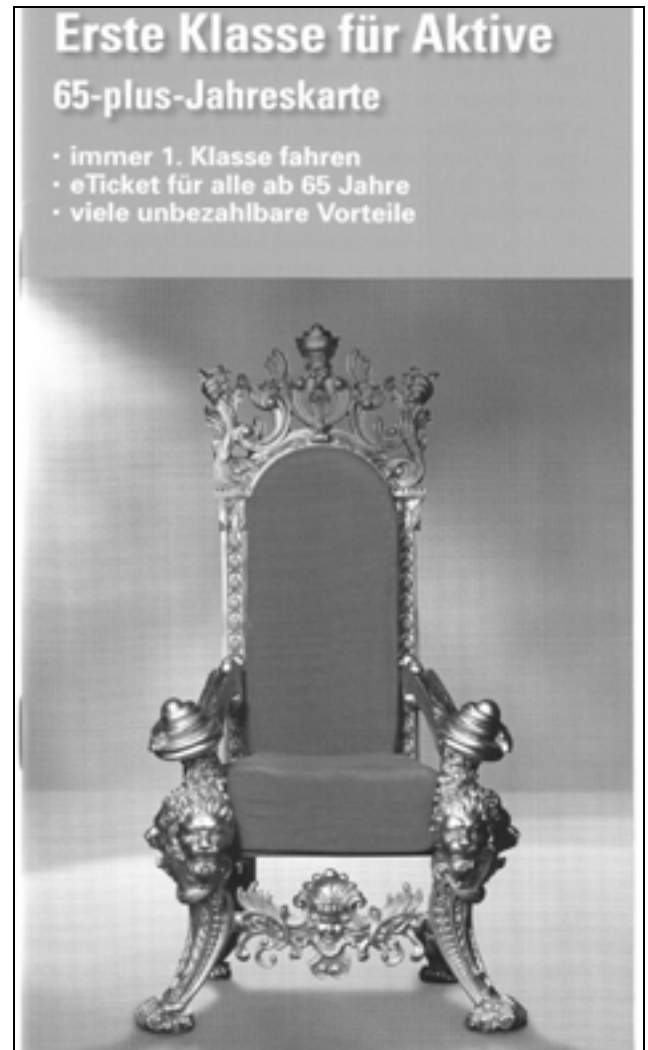
Auch eine Fahrplanänderung von nur einer Minute ist eine Erwähnung wert. An der Landstraße in Stierstadt Zollhaus besteht ein knapper Übergang vom Oberurseler Stadtbus 41 auf den Regionalbus 261. Der Anschluss wird von schätzungsweise 150 Fahrgästen täglich genutzt. Auf Bitten von PRO BAHN wurde der Fahrplan der Linie 41 um eine

Minute vorverlegt. Dadurch erhöht sich die Anschlusssicherheit von 92 auf jetzt 98 Prozent.

Rentner werden zu Königen

Jahrelange Forderungen von Fahrgastbeiräten und -verbänden zur Einführung eines Rentnertickets stießen beim RMV immer wieder auf taube Ohren. Jetzt ist es endlich da. Als einer der letzten großen Verkehrsverbünde hat der RMV zum 1.1.2013 das Seniorenticket 65+ als Jahreschipkarte im Abonnement aufgelegt. Im Laufe des Jahres soll die Monatskarte folgen (die FGZ berichtete). Nun hat man auch in Hofheim die Zielgruppe der „aktiven Senioren“ entdeckt und setzte diese sogar anlässlich der Pressekonferenz am 30.11. auf einen goldenen Thron. Welcher Werbefuzzi hat sich denn das ausgedacht, auch wenn die Gaben wirklich königlich, oder wie der RMV sich ausdrückt, unbezahlbar sind? Es gilt die Mitnahmeregelung des RMV und auch die Begleiter dürfen am Wochenende im gesamten RMV-Gebiet in der 1. Klasse reisen. Einziger Wermutstropfen, bis zum Bestellschluss für den Monat Januar 2013 am 10.12.2012 lagen in den meisten RMV-Mobilitätszentralen

weder entsprechende Broschüren noch Antragsformulare aus. (*Wilfried Staub*)



*RMV setzt Senioren auf Goldenen Thron.
(Quelle: RMV-Broschüre)*

Großraum Frankfurt am Main

Desaster mit Desiro

Gastbeitrag von Jürgen Priem, Sprecher Fahrgastbeirat Wetterau

Mit dem neuem RMV-Fahrplan kam auf der Niddertalbahn-Strecke RMV-RB-34 (KBS-634) im Berufsverkehr das Ende des ausschließlichen DOSTO-Einsatzes mit der Diesellok BR-218. Diese Lok

stieß bei den unmittelbaren Anliegern des „Stockheimer Lieschens“ zwischen Bad Vilbel und Glauburg wegen des Ruß-Ausstoßes und des Lärms nicht auf große Begeisterung. Deshalb, und da man bei

der Planung dachte, die Doppelstockzüge auch in der Nebenverkehrszeit einsetzen zu wollen, dann aber feststellte, dass dies viel zu teuer käme, gibt es auf dieser Strecke überarbeitete Diesel-Triebwagen: den **VT-642-Desiro-Classic von Siemens**. Laut RMV-Presseerklärung sieht der Verkehrsvertrag den Einsatz von umfangreich modernisierter Doppelstockwagen als auch von Triebwagen vor. Für die Dosto-Züge kommen ab Dezember 2013 auch neue, leisere und umweltfreundliche Diesel-Loks zum Einsatz.

Kriterien der Barrierefreiheit

Hauptkritikpunkt bei den Desiro ist die fehlende Barrierefreiheit, so wie sie im Verkehrsvertrag festgeschrieben ist. Grundsätzlich ist die Einstiegs-Situation für den Fahrgast nämlich nur dann als barrierefrei zu bezeichnen, wenn

- keine Stufen zu überwinden sind, d. h. der Höhenunterschied zwischen Bahnsteigkante und Wagenbodenhöhe im Einstiegsbereich max. 5 cm beträgt,
- der Spalt zwischen Wagen und Bahnsteigkante gering ist, max. 5 cm, und
- die Türen ausreichend breit sind.

Durch die Konstruktionsweise des Fahrzeugs können alle drei Kriterien beeinflusst werden: durch Wagenbodenhöhe, **Fahrzeugbreite im Einstiegsbereich**, Türbreite und durch feste oder bewegliche Tritte. Durch die Bauweise des Bahnsteigs kann nur der Höhenunterschied zum Einstiegsbereich des Fahrzeugs gestaltet werden. Das Ziel ist auch eine kurze Fahrgastwechselzeit (zur Reisezeitverkürzung speziell bei eingleisigen Strecken) und selbstbestimmtes Reisen von mobilitätseingeschränkten Personen. Ziel ist die direkte Stufenfreiheit, nicht über Einstiegshilfen. Einstiegshilfen,

gleich ob fahrzeuggebunden oder bahnsteigmobil, sind eine Barriere. Sie widersprechen dem gesetzlich festgelegten Ziel des selbstbestimmten Reisens, erfordern personellen und zeitlichen Aufwand, verlängern die Haltezeit und führen zu unkalkulierbaren Verspätungen mit Anschluss-Verlust. Sie können also lediglich eine temporäre Zwischenlösung für die Fälle, in denen das Ein- und Aussteigen für diesen Personenkreis sonst überhaupt nicht möglich wäre, darstellen.

Desiro für Niddertalbahn ungeeignet?

Was ist jetzt nun im Niddertal passiert? Der neu eingesetzte Diesel-Triebwagen ist an sich nicht schlecht. Er hat **auf dieser Strecke aber gravierende Nachteile**. Das Fahrzeug hat einen wesentlich niedrigeren Boden als die vorhandenen neuen **Bahnsteige mit 76 cm** über Schienenoberkante. Es ergeben sich nun **Höhenunterschiede** von beinahe 30 cm zwischen Bahnsteig (oben) und Fahrzeug (unten). Zudem gibt es bei diesem Diesel-Triebwagen eine **horizontale Lücke** („mind the gap“) zwischen Bahnsteig und Fahrzeug von knapp 20 cm. Teilweise sind die Bahnsteige gekrümmt. In der Lücke könnte ein Kind abrutschen. Nach Aussage der betroffenen behinderten Fahrgäste fehlt im Türbereich eine Haltestange, an der man sich festhalten könnte. Außerdem sind die seitlichen Haltestangen so weit nach innen gerückt, dass diese von der weit entfernten Bahnsteigkante aus nicht zu erreichen sind. Das Ganze gleicht einem Desaster.

Für betroffene Fahrgäste stellt dies eine massive Verschlechterung dar, die die Benutzung der Bahnstrecke bei Fahrten dieser Triebwagen unmöglich macht. Die Mitteilung, nach der Eisenbahn-Bau-und-

Betriebsordnung sei dieser Sachverhalt durch das Eisenbahn-Bundesamt genehmigt, hilft den Betroffenen überhaupt nicht und es ist fraglich, ob dies zutrifft.

Es geht nicht darum, den Desiro grundsätzlich zu verdammen. An 55 cm-Bahnsteigen könnte das Fahrzeug ideal hinsichtlich der Einstiegsverhältnisse sein. Im Moment gibt es mobile Rampen, es fährt immer ein Zugbegleiter mit. Im Sommer 2013 soll es laut RMV eine automatische, vom Kunden manuell zu bedienende Rampe geben. Da die Bahnsteighöhe nun 76 cm beträgt und keine Diesel-Triebwagen mit einem Einstiegsbereich von 76 cm verfügbar sind, bleibt nach Meinung des Fahrgastbeirats Wetterau nur der **Umbau der Dieseltriebwagen**: Im Einstiegsbereich muss im Fahrzeuginneren eine „**Innere Aufhöhung**“ auf die Höhe der 76 cm eingebaut werden. Von dieser „Inneren Aufhöhung“ im Tür-Bereich führt dann eine Innen-Rampe auf den niedrigeren Fahrzeugboden. Zusätzlich ist zur Überbrückung der „horizontalen Lücke“ die Installation einer „**ausfahrbaren Spaltüberbrückung**“ zu prüfen. Übrigens ist der Vorschlag des Fahrgastbeirats Wetterau vor dem Hintergrund entstanden, dass das Eisenbahnverkehrs-Unternehmen DB-Regio-AG im Münsterland bei einem Bauart-ähnlichem Fahrzeug eben diese „Innere Aufhöhung“ im Tür-Bereich vorgenommen hat, da ein vergleichbares Problem vorlag.

Fahrgastproteste zwingen die Politik zum Handeln

Die Fahrgäste werden weiterhin darauf drängen, eine vernünftige Lösung zu finden. Wegen der hohen Fahrgastzahlen müssen vermutlich doch mehr als die ge-

planten 15% Dosto-Züge eingesetzt werden. Gleichzeitig sind zurzeit anstatt dreiteiliger Triebwagen-Züge nur zweiteilige eingesetzt worden, was wegen Platzmangel massenweise Protest von Jahreskarten-Inhabern hervorgerufen hat.

Außerdem gibt es Beschwerden, dass

- die Ziehharmonika-Verbindung der Triebwagen im Innern laut quietscht,
- der Wagenkasten deutlich enger sei (die geringere Beinfreiheit erhöht die Kontaktrate der Fahrgäste),
- es bei vielen Sitzplätzen keine Ablage für Gepäck und keinen Haken für Kleidung gibt,
- Verspätungen ohne Durchsage am Bahnsteig und im Zug erfolgen (> Anschlussverlust),
- ein dauerhaftes Brummen/Pfeifen aus dem Lautsprecher des Triebwagens zu hören sei,
- dass Abfahrt mit weiterhin grüner Türfreischaltung erfolgt,
- auf der Anzeige der Sprechstelle, wo man den Fahrer ansprechen kann, „außer Betrieb“ angezeigt wird,
- Heizungsausfall an der Tagesordnung sei.

Am 19.12.2012 gab es einen Ortstermin der „Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Niddertal (AGNV)“ mit allen Beteiligten am Bahnhof Schöneck. Die Parlamentarier der Anliegergemeinden haben sich mit dem Desaster befasst. Der Main-Kinzig-Kreis reagiert auf die Probleme mit der Niddertalbahn und kürzt im neuen Jahr seinen Betriebskostenanteil an die Bahn bzw. den RMV um 200.000 Euro, das entspricht einem Fünftel der Gesamtkosten von einer Million Euro. Wie Vize-Landrat André Kawai (SPD) mitteilt, solle damit der "berechtigte Unmut der Kunden an die verantwortlichen Stellen" zum Ausdruck gebracht werden.

Im Januar 2013 wird es einen weiteren Termin zur Lösung der Situation geben. Der Fahrgastbeirat Wetterau ist zuversichtlich, dass unter dem Druck der Öffentlichkeit sich nun endlich eine Ver-

besserung der Einstiegssituation (Aufhöhung, Spaltüberbrückung) abzeichnet. Bleibt zu hoffen, dass die Verantwortlichen nicht nach altbewährter Manier versuchen, das Problem auszusitzen.

Starkenburg

Buslinie L zum Ostbahnhof eingestellt

Aus Kostengründen hat die Stadt Darmstadt den Abschnitt Luisenplatz-Ostbahnhof zum Fahrplanwechsel eingestellt, die Linie verkehrt jetzt nur noch zwischen Heinheimer Straße und dem Luisenplatz bzw. Schloß. Wer zum Ostbahnhof oder den dazwischenliegenden Stationen will, ist nun komplett auf die Regionalbusse angewiesen.

Zwar war die innerstädtische Notwendigkeit für die Linie L auf dem besagten Abschnitt schon lange nicht mehr gegeben, als Zu- und Abbringer zur Odenwald kam der Linie jedoch einige Bedeutung zu.

PRO BAHN hatte im Fahrgastbeirat der Einstellung der Linie zugestimmt, unter der Voraussetzung, daß

- der Ersatz sauber vertaktet fährt,
- die Ersatzverbindung nicht auf die ohnehin vollen Regionalbuslinien umgestellt wird, sondern weniger frequentierte Linien genutzt werden,
- die Haltestelle Ostbahnhof stadtauswärts näher an den Ostbahnhof gelegt wird und
- die Ampelschaltung für die Fußgängerampel geändert wird, da hier nach Anforderung teilweise erhebliche Wartezeiten entstehen, die entscheidend für das Erreichen der Odenwaldbahn sein können.

Wenig bis nichts von alledem ist jedoch eingetreten, so daß hier von einer eklatanten Fehlplanung der Dadina gesprochen werden muß. Da nützen auch kleinere Verbesserungen, wie neue DFI-Anzeigen oder mehr Halte an der Haltestelle Woog (Jugendherberge) wenig. Ein Lichtblick stellt zwar die Anbindung des Edelsteinviertels hinter dem Ostbahnhof dar, das damit erstmals per ÖPNV erreichbar ist, aber zeitgleich muß hinterfragt werden, ob eine stündliche und unregelmäßige Verbindung irgendeinen Autofahrer in den Bus lockt. Außerdem hat die neue Linienführung den Nachteil, daß sich die Haltestellen am Ostbahnhof nun "wild" durcheinander befinden und die Gesamtsituation damit noch komplizierter geworden ist als vorher.

Immerhin zeigen die Busse nun auf der Zielanzeige an, ob sie die Haltestelle Woog bedienen oder nicht, aber ein verständliches System für die Haltestelle fehlt. Ein Blick in den Fahrplan offeriert ein wirres Durcheinander von Linien und Taktzeiten; so kompliziert, daß dieses Jahr erstmals eine Gesamtverkehrstabelle für den Abschnitt zum Ostbahnhof in das lokale Fahrplanbuch aufgenommen werden mußte. Planungskompetenz bei einer lokalen Verkehrsgesellschaft sieht anders aus. Die neuen Haltestellen im Edelsteinviertel werden zunächst stündlich von der

Linie K56 bedient, ab 19.30 übernimmt die K55. Samstags fährt dort die K56 alle zwei Stunden, alle Stunde die K55, so daß ein "leicht merkbarer" 60-30-30-60-Takt entsteht. Ab 20 Uhr fährt dann nur noch alle zwei Stunden ein Bus. Wunderbar.

Zudem konnte bereits in den ersten Tagen beobachtet werden, daß einige Busse der K56 schon in der Innenstadt

völlig überfüllt waren und Fahrgäste zurückblieben. (hk)

Korrektur

In der letzten Ausgabe hatten wir im Artikel zur Straßenbahn in den Ostkreis den Dadina-Geschäftsführer Altenhein versehentlich den Grünen zugeordnet, obwohl Herr Altenhein kein Mitglied der Partei ist. Wir bitten, den Fehler zu entschuldigen. (Uwe Schuchmann)

Rhein-Neckar

Fahrzeiten wie vor drei Jahren

Ausbau brachte bisher nicht den gewünschten Erfolg

Erhebliche Pünktlichkeitsprobleme auf der Linie 5 der Rhein-Neckar Verkehr GmbH (RNV). Auf der Meterspur-Linie, die die Städte Mannheim, Heidelberg, Schriesheim, Weinheim und Viernheim im Ringverkehr auf Meterspurgleisen bedient, gibt es immer häufiger Verspätungen. Dabei war die frühere Strecke der Oberrheinischen Eisenbahn GmbH (OEG) erst im Jahr 2011 für rund 60 Millionen Euro auf dem Teilstück Schriesheim–Weinheim als letztes fehlendes Teilstück zweigleisig ausgebaut worden. Bezahlt wurde diese Summe aus öffentlichen Mitteln von Bund, Land (Gemeinde-Verkehrsfinanzierungsgesetz/GVFG), Rhein-Neckar-Kreis, den Anlieger-Kommunen und von der RNV, in deren Besitz die neue Infrastruktur übergang. Und jetzt muss man leider sagen: ausschließlich der RNV zugute kamen.

Doch der Reihe nach. Im Planfeststellungsbeschluss vom 24.2.2010 heißt es: „Wesentliche Zielsetzung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke zwischen Wein-

heim und Heidelberg ist die Beschleunigung, Steigerung der Zuverlässigkeit und die damit verbundene Attraktivitätssteigerung des Linienverkehrs“, und weiter: „Reduzierung der Gesamtreisezeit zwischen Weinheim und Heidelberg um etwa 15 Prozent“.



Erst 2011 wurde die Strecke zwischen Schriesheim und Weinheim zweigleisig ausgebaut – doch die Fahrzeit hat sich nicht verkürzt. Das Bild zeigt einen Zug der Linie 5 im Süden von Weinheim. (Foto: Angelika Stabenow)

Keine Beschleunigung, keine Zuverlässigkeit!

Leider ist es weder mit der Beschleunigung noch mit der Steigerung der Zuverlässigkeit etwas geworden. Warum? Im August 2012 wurde, neun Monate nach Inbetriebnahme der neuen zweigleisigen Infrastruktur zwischen Schriesheim und Weinheim, die Fahrzeit für den kompletten Ringverkehr wieder auf 130 Minuten herabgesetzt, eine Fahrzeit, die vor zehn Jahren auch schon galt. Gleichzeitig gibt es etwa zwischen 6.15 und 8.45 Uhr sowie zwischen 15 und 19.30 Uhr einen durchgängigen Zehn-Minuten-Takt. Diese Kombination hat sich – vor allem im Oktober und November – als fatal herausgestellt. Vorher gab es zumindest zwischen Schriesheim und Weinheim nie mehr als einen 20-Minuten-Takt. Dadurch endeten immer wieder Umläufe nach ein oder höchstens zwei „Runden“ und Verspätungen konnten sich nicht von Runde zu Runde fortpflanzen. Seit dem Spätsommer fuhr dieselbe Bahn (ggf. mit Fahrerwechsel) stundenlang ohne Pause und nennenswerten Zeitpuffer durch. Da ließen sich einmal entstandene Verspätungen kaum wieder aufholen.

Erschwerend kam hinzu, dass die Fahrgastzahlen kontinuierlich steigen – und die neu beschafften Fahrzeuge schon seit vielen Jahren nicht darauf ausgelegt sind. Die noch vor wenigen Jahren für den Betrieb der Linie 5 zuständige MVV OEG AG beschaffte leider durchgängig fünfteilige Bahnen, während für den Stadtverkehr in Mannheim und Heidelberg jeweils siebenteilige Bahnen gekauft wurden. Außerdem ist die Mehrzahl der in den letzten 20 Jahren beschafften Bahnen nicht mit einer Scharfenberg-Kuppelung ausgerüstet, die ein schnelles auto-

matisches An- und Ab-Kuppeln zweier Fahrzeuge auch außerhalb des Betriebs-hofes ermöglicht.



In Edingen zwischen Heidelberg und Mannheim ist einer der beiden Betriebs-höfe der Linie 5 (früher Oberrheinische Eisenbahn Gesellschaft). (Foto: wb)

Durch diese zwei kurzsichtigen Sparmaßnahmen wurde erreicht, dass ein einzelnes Fahrzeug für die Fahrgäste zu immer weniger Tageszeiten ausreicht, aber ein flexibles Stärken und Schwächen (Doppel-, bzw. Einfach-Traktion) nicht möglich ist. Auf der Linie 5 muss also immer mehr mit durchgängiger Doppeltraktion gefahren werden.

Fahrzeiten wieder erhöht

Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember zog die RNV nun die Notbremse: Bis auf den Zeitraum von etwa 0 bis 6 Uhr wurde die Fahrzeit für einen Umlauf wieder um zehn Minuten auf 140 Minuten heraufgesetzt. Dabei wurde z. B. in Schriesheim wieder eine Wartezeit von fünf Minuten eingeführt, wodurch die Fahrzeit auch an der Bergstraße tagsüber wie vor dem zweigleisigen Ausbau ist, abends aber 5 Minuten länger. In Verbindung mit den längeren Wartezeiten für

Autofahrer an den inzwischen an der Bergstraße durchgehend beschränkten Bahnübergängen ergeben sich daher für alle Verkehrsteilnehmer gegenüber dem Zustand vor dem zweigleisigen Ausbau bis auf die teilweise Taktverdichtung keinerlei Vorteile mehr.

Der aktuelle Zustand ist untragbar und auch rechtlich höchst problematisch, da hiermit die Grundlage für die GVfG-Mittel-Gewährung entfallen ist (s. o. die Zitate aus dem Planfeststellungsbeschluss) und diese Zuschüsse zurückgefordert werden könnten.

Wie das Problem lösen?

Eigentlich ist die Lösung relativ einfach: man muss den Ringverkehr aufbre-

chen. Wenn jedes Fahrzeug nach einer Runde zehn Minuten Pause bekommt (also quasi einmal aussetzt), ist derselbe Effekt erreicht, wie wenn man jeden Umlauf künstlich um zehn Minuten verlängert. Die Fahrgäste können am Ende des Umlaufs – wo gebrochen wird – entweder bei Pünktlichkeit in die wartende und unmittelbar losfahrende Bahn umsteigen oder bei Unpünktlichkeit in der aktuellen Bahn sitzenbleiben und den ggf. verbleibenden Rest der zehnminütigen Standzeit abwarten. Dabei sollte natürlich der Ringverkehr an einer Stelle aufgebrochen werden, wo zum einen fast alle Fahrgäste umsteigen und zum anderen fast durchgängig ein 10-Min-Takt gefahren wird. Wir sind auf die Reaktion der RNV gespannt. (*Michael Löwe*)

Rhein-Neckar

RHB wird in Rheinland-Pfalz-Takt übernommen

Modell auch für Anliegergemeinden an der Bergstraße?

Die Rhein-Haardt-Bahn (RHB), die zwischen Mannheim und Bad Dürkheim verkehrt, wird von der RNV als Linie 4 betrieben. Sie wird, ebenso wie der größte Teil der Linie 5 (siehe voriger Artikel), als Eisenbahnlinie gemäß EBO (Eisenbahn-Betriebsordnung) gefahren. Die Gesellschafter der RHB – im wesentlichen die Technischen Werke Ludwigshafen, Rhein-Pfalz-Kreis, Landkreis und Stadt Bad Dürkheim – haben Anfang Dezember beim Zweckverband Schienenpersonenverkehr Rheinland-Pfalz-Süd (ZSPNV RP Süd) erreicht, dass die RHB ab Anfang 2014 in den Verband inte-

griert werden soll. Entsprechend will es der ZSPNV-Vorstand der Verbandsversammlung noch im Dezember vorschlagen.

Damit würde der Zweckverband die RHB-Betriebskosten auf der Basis des Halbstundentaktes übernehmen, wie ihn der Rheinland-Pfalz-Takt gewährleistet. Die RHB würde damit auch an den Regionalisierungsmitteln partizipieren, die der Bund den Ländern für die Finanzierung des Bahnverkehrs zur Verfügung stellt. Damit würden die RHB-Träger mehr als 90 Prozent der Betriebskosten los.



Einstmals kurz vor der Stilllegung, ist die Strecke der RHB inzwischen ein wichtiger Verkehrsträger innerhalb des VRN geworden. (Foto: hk)

Natürlich stellt sich hier sofort die Frage, ob dieses Modell auf der baden-württembergischen Seite nicht auch auf die Linie 5 übertragbar wäre. Immer wieder scheiterten hier Taktverbesserungen insbesondere an der Bergstraße an einzelnen Kommunen, die nicht bereit oder in der Lage waren, höhere Finanzierungskosten zu übernehmen. *(Michael Löwe)*

Redaktion

Preiserhöhung nicht nur bei der Bahn

Neue Posttarife gefährden Erscheinung der Fahrgastzeitung

Im Januar erhöht die Post ihre Preise und schafft einige Angebote ab, darunter auch die Büchersendung kompakt, mit der wir bislang die Fahrgastzeitung versandt haben. Statt bisher 60 Cent werden nun im nächsten passenden Tarif 90 Cent je versendetem Exemplar fällig. Dadurch würde ein Jahrgang um 1,80 EUR verteuert – klingt nicht viel, sprengt aber den finanziellen Rahmen aller beteiligten Regionalverbände.

Seitens der Redaktion versuchen wir selbstverständlich, den bisherigen Umfang und die Erscheinungsweise aufrecht zu erhalten. Sollten sich aber keine anderen Finanzierungsmöglichkeiten ergeben, müssen wir ab dem kommenden Jahr die Zahl der Ausgaben von sechs auf vsl. fünf reduzieren, um damit die entstehenden Mehrkosten zu kompensieren.

Eine andere Möglichkeit, die wir noch abklären müssen, ist die Nutzung privater Postdienstleister. Diese bieten

z. T. günstigere Tarife als die große Post. Noch nicht klar ist allerdings, inwieweit diese Dienstleister ihre Tarife anpassen werden.

Auch Spenden sind gerne gesehen

Unabhängig davon möchte die Redaktion an dieser Stelle auch darauf hinweisen, daß sich Ihr Regionalverband auch gerne über Spenden zur weiteren Finanzierung der Fahrgastzeitung freut. Denn neben den Mitgliedern erhalten auch Entscheidungsträger, Verkehrsverbände und -unternehmen die Zeitung. So können wir zur Meinungsbildung beitragen und weitere Hintergründe liefern – mehr als in jeder Pressemitteilung.

Die Kontoverbindungen Ihres jeweiligen Regionalverbands finden Sie auf der Adressenseite. Alle Spenden sind übrigens steuerlich absetzbar und Sie erhalten eine Spendenquittung. *(hk)*

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

Landesvorsitzender: Thomas Kraft

Stellvertreter: Wilfried Staub, Klaus Gietinger

Kassenwart: Holger Kötting

PRO BAHN in Nordhessen

Hermann Hoffmann

Am Juliusstein 18

34130 Kassel

Tel. (0 5 61) 6 71 79

E-mail: info@nordhessen.pro-bahn.de

PRO BAHN in Osthessen

Werner Filzinger

Baumgartenweg 12

36341 Lauterbach

Tel. (06641) 29 11

E-mail: info@osthessen.pro-bahn.de

PRO BAHN in Mittelhessen

Thomas Kraft

Fliederweg 17

35633 Lahnau

Tel. (0 64 41) 9 63 18 99, Fax 67 18 29

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

PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.

Regionalvorsitzender Thomas Schwemmer

Krifteler Straße 107

60326 Frankfurt am Main

Tel. (0 69) 36 70 17 50, Fax 7 10 45 94 42

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

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.

Geschäftsführender 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 (Spendenkonten):

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:

Fr, 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:

Mi, 30.1. 19.30 Uhr: Jeden letzten Mittwoch im Monat: Treffen im Umwelthaus Wilhelmsstraße 2, Kassel.

Mi, 27.2. 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmsstraße 2, Kassel.

Mi, 27.3. 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmsstraße 2, Kassel.

PRO BAHN in Osthessen:

Mi, 20.2. 19 Uhr: Zweimonatliches Treffen am 3. Mittwoch in geraden Monaten **in der Gaststätte zum Felsenkeller**, Leipziger Straße 12 in Fulda. Wegbeschreibung: Vom Bahnhofsvorplatz nach Norden entlang der Kurfürstenstraße bis zur Kreuzung Leipziger Straße. Dort nach links etwa 100 Meter zur Gaststätte.

Mi, 16.4. 19 Uhr: Treffen in der **Gaststätte zum Felsenkeller**

PRO BAHN in Mittelhessen:

Mi, 16.1. 18.30 Uhr: Zweimonatliches Treffen am 3. Mittwoch in ungeraden Monaten **in der Pizzeria Adria**, Frankfurter Straße 30 in Gießen. Wegbeschreibung: Vom Bahnhofsvorplatz über die historische Treppe über den Oberhessischen Bahnhof unmittelbar links durch den Alten Wetzlarer Weg bis zur Einmündung Frankfurter Straße, dort befindet sich rechts die Pizzeria.

Mi, 20.3. 18.30 Uhr: Treffen **in der Pizzeria Adria**.

Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.:

Mo, 7.1. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt **im Bürgerhaus Gutleut**, Rottweiler Straße 32, Raum 3 (5 Fußminuten vom Hbf Südseite)

Mo, 4.2. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt **im Bürgerhaus Gutleut**

Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi, 23.1. 18.00 Uhr: Jeden vierten Mittwoch im Monat: Monatstreff des RV Starkenburg **im Restaurant Casa Algarve ("Grün-Weiß")**, Dornheimer Weg 27 in Darmstadt. Wegbeschreibung: Ab Hbf Westausgang zehn Minuten Fußweg durch den Zweifalltorweg nach Norden, dann Dornheimer Weg links bis kurz vor die Fußgängerampel – oder mit Busline F bis zur Haltestelle Moldenhauerweg. (18-18.30 Uhr: informeller Teil, 18.30-20.30 Uhr: Tagesordnung)

Mi, 27.2. 18.00 Uhr: Jeden vierten Mittwoch im Monat: Monatstreffen des RV.

Mi, 27.3. 18.00 Uhr: Jeden vierten Mittwoch im Monat: Monatstreffen des RV.

Regionalverband Rhein-Neckar:

Do, 17.1. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

Do, 21.2. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar **im Restaurant red - die grüne Küche**, Poststraße 42 in Heidelberg

