

**PRO BAHN Hessen** 

# **Fahrgastzeitung**

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

Nr. 51

Juli – August 2005



**Schienerverkehr im Nordost-  
Hessen-Netz bis 2016 gesichert** S. 5

**Dieburger Bahnhof eingeweiht** S. 15

**Heidelberg: 50 Jahre neuer Hbf** S. 27

## **Die Fahrgastzeitung braucht Spenden!**

Die Fahrgastzeitung wird über die Mitgliedsbeiträge der PRO BAHN-Mitglieder in Hessen und im Rhein-Neckar-Raum finanziert. Wegen geänderter Aufteilung der Mitgliedsbeiträge zwischen dem PRO BAHN-Bundesverband und den Landesverbänden steht für die Fahrgastzeitung nicht mehr genügend Geld zur Verfügung. Wir sind deshalb dringend auf zusätzliche Spenden angewiesen, um die Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen weiterhin in der gewohnten Qualität und dem gewohnten Umfang herausgeben zu können.

Wir bitten daher um Spenden auf folgende Konten (Spendenkonten):

- Landesverband Hessen e.V.: Konto 695831-605 bei der Postbank Ffm (BLZ 500 100 60); Kontoinhaber Holger Kötting. Stichwort: Fahrgastzeitung
- Landesverband Baden-Württemberg e.V.: Konto 2035261 bei der Volksbank Pforzheim (BLZ 666 900 00). Stichwort: Fahrgastzeitung

**Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!**

**Die vorliegende Ausgabe wurde ermöglicht durch Spenden von Holger Kalkhof, Berlin und Martin Schmidt, Frankfurt.**

**Die Redaktion dankt den Spendern!**

**Impressum:** Siehe Seite 39

Titelfoto:

Zug mit 141er in Oberrieden, an der Nord-Süd-Strecke Göttingen – Eichenberg – Bebra. Zwischen Oberrieden und Eichenberg lagen nach dem zweiten Weltkrieg 4 km der Nord-Süd-Strecke auf dem Gebiet der sowjetischen Besatzungszone. Um die Nord-Süd-Strecke durchgehend auf westzonalem Territorium befahrbar zu machen, wurde dieses Gebiet im Protokoll der europäischen Beratungskommission (so etwas gab es damals schon!) vom 27. Juli 1945 mit nachfolgender Berichtigung vom 17. September 1945 gegen ein Gebiet östlich von Bebra ausgetauscht. Seitdem führte die Strecke bis 1989/1990 unmittelbar am Grenzzaun entlang. Siehe auch Beitrag „Schienenverkehr im Nordost-Hessen-Netz bis 2016 gesichert“ auf Seite 5. (Foto: Stefan Grasshoff)

# Inhalt dieser Ausgabe

## DB aktuell

DB erhält Konkurrenz bei der Bahnstrom-Versorgung ..... 4

## Nordhessen

Schienenverkehr im Nordost-Hessen-Netz bis 2016 gesichert ..... 5

Zugstreichungen im Fernverkehr Düsseldorf – Hamm – Kassel – Weimar? ..... 6

Neues von der Strecke Kassel – Warburg ..... 7

Radwanderertriebwagen zwischen Frankenberg und Battenberg ..... 8

Ideen für den Umbau des Bahnhofs Guxhagen ..... 9

## Mittelhessen

Mittelhessen-Express wird 2007 Realität ..... 10

Vogelsbergbahn: Stückwerk statt umfassendem Sanierungskonzept ..... 10

## Osthessen

Ersatzbusse der Rhönbahn endlich in den Fahrplänen aufgeführt ..... 11

## Großraum Frankfurt am Main

Gute Noten für die Qualität des Busverkehrs im Main-Taunus-Kreis ..... 12

Schalterschließung in Frankfurt Hbf ..... 13

Schalter für Ausländer ..... 13

Wiesbaden: Wiederherstellung des Schienenanschlusses für die  
Sektellereien Henkell & Söhnlein ..... 14

## Starkenburg

Dieburger Bahnhof eingeweiht ..... 15

DB bremst Fahrgäste nach Aschaffenburg und Wiesbaden aus ..... 16

Darmstadt Hbf: ÖPNV-Drehscheibe wird zum Fahrplanwechsel fertig ..... 18

Einschränkungen im Straßenbahnverkehr ..... 19

## Rhein-Neckar

Neue Stadtbahnstrecken in Mannheim ..... 22

Ludwigshafen will Stadtbahnnetz ausdünnen ..... 24

Streckensperrung in Heidelbergs Norden ..... 25

Kurznachrichten ..... 26

Heidelberg: 50 Jahre neuer Hauptbahnhof ..... 27

## Buchtipps

50 Jahre neuer Heidelberger Hauptbahnhof ..... 32

Utz von Wagner: Die Odenwaldbahn ..... 33

## Reisetipp

Reiselust statt Reisefrust ..... 34

Zum höchsten Berg Hessens mit der Rhönbahn und dem Rhön - Rad - Bus ..... 35

## Das allerletzte

Anekdote: Der fensterlose Wagen ..... 36

PRO BAHN - Adressen und Termine ..... 37

Impressum ..... 39

DB aktuell

## DB erhält Konkurrenz bei der Bahnstrom-Versorgung

Die Konkurrenten der DB können den Oberleitungs-Strom im Zukunft auch von anderen Stromlieferanten beziehen

**Bisher mussten alle elektrischen Triebfahrzeuge den Oberleitungsstrom (Bahnstrom) von der DB beziehen. Einspeisungen von anderen Stromerzeugern gab es nicht. Dieses Monopol wird jetzt gebrochen.**

Die bisherige Monopolstellung der DB hatte technische Ursachen: Der Bahnstrom mit einer Spannung von 15 kV und einer Frequenz von  $16\frac{2}{3}$  Hz ist inkompatibel mit dem öffentlichen 50 Hz-Stromnetz, das heißt, durch gewöhnliche Transformatoren lässt sich der Strom aus dem öffentlichen Netz nicht in Bahnstrom transformieren. Zur Erzeugung von Bahnstrom mit einer Frequenz von  $16\frac{2}{3}$  Hz braucht man entweder eigene Kraftwerks-Generatoren oder aufwendige Transformatoren mit sich ständig drehenden Walzen, wie sie in der DDR verbreitet waren. Aber auch hier hat inzwischen die Mikroelektronik Einzug gehalten.

Seit langem wird gefordert, das Oberleitungsnetz der Bahn für Fremdeinspeisungen zu öffnen. Dies hat zu solch unsinnigen Vorschlägen geführt, wie z.B. der Forderung, die Bahn müsse ihr gesamtes Netz auf 50 Hz umstellen – was den Umbau sämtlicher Elektroloks und Elektrotriebwagen erfordert hätte.

Dem Essener Güterverkehrsunternehmen rail4Chem (r4c) ist es nach eigenen Angaben in Zusammenarbeit mit dem Duisburger Unternehmen PCC Energie erstmals gelungen, Strom in das Bahnnetz einzuspeisen und durch das Netz der DB zu ihrem Loks zu leiten. Der einmonatige Pilotversuch sei so erfolgreich verlaufen, dass rail4chem jetzt flächendeckend alle seine Loks mit Strom aus dem „freien Markt“ versorgen will. Der Geschäftsführer von r4c, Matthias Raith, erwartet dadurch nicht unerhebliche Kosteneinsparungen. „Vorbehalte des Monopolisten, der sich gegen die Realisierung des freien Strommarktes für private Bahnunternehmungen hartnäckig“ gewehrt habe, seinen nun ad absurdum geführt, so Raith.

Für private Verkehrsunternehmen machen die Trassenpreise etwa 25% der Kosten aus, hinzu kommen etwa 17% für den Strom; d.h. ca. 42% der Kosten sind feste Kosten, die an die DB angeführt werden müssen. Wenn die Stromkosten nun durch Fremdeinspeisung deutlich gesenkt werden können, ist dies eine durchaus nennenswerte Einsparung.

Damit ist in einem weiteren Bereich des deutschen Eisenbahnwesens das DB-Monopol gefallen. (*mus*)

Nordhessen

## Schienenverkehr im Nordost-Hessen-Netz bis 2016 gesichert

Neue Züge bringen mehr Komfort

**Am 29. April 2005 wurde im Kasseler Hauptbahnhof der Verkehrsvertrag zwischen den Bestellern NVV, RMV, LNVG Niedersachsen, Freistaat Thüringen und den Betreibern Hessische Landesbahn (HLB) und Hamburger Hochbahn unterzeichnet. Das Netz reicht von Göttingen bis Fulda und von Kassel bis Eisenach (Siehe auch FGZ Nr. 50).**

Die HLB ist mit ihren Zügen der Kassel-Naumburger Eisenbahn (KNE) in Nordhessen bereits verwurzelt. Mit der Fulda Bus GmbH ist die Hochbahn ebenfalls erfolgreich in Hessen tätig.

Der bisherige Betreiber DB Regio glaubt, dass hierdurch 150 Arbeitsplätze verloren gehen. Die neuen Betreiber luden bei der Vertragsunterzeichnung alle erfahrenen Eisenbahner ein, sich bei ihnen zu bewerben. Peter Berking, Geschäftsführer der HLB, stellt 90 neue Arbeitsplätze 2006 in Aussicht.

Der Vertrag gilt für 10 Jahre. Die Betreiber erhalten 300 Millionen Euro – sozusagen die doppelte Summe vom Neubau des Flughafens Kassel-Calden. Ein Teil der 300 Millionen kann durch den Ticketverkauf refinanziert werden.

An der Quantität der Verbindungen wird sich wenig ändern. Züge aus Richtung Göttingen sollen in Kassel Hbf nach Kassel-Wilhelmshöhe weitergeführt werden, um umsteigefreie Anschlüsse zum Fernverkehr anzubieten. Thomas Rabenmüller, NVV-Chef, hofft, dass in drei Jahren auch die Kreisstadt Eschwege mit der Nordkurve angeschlossen ist.

Für die ausgeschriebene Verkehrsleistung werden 20 drei- und vierteilige Elektrotriebwagen vom Typ FLIRT bestellt. Die klimatisierten Fahrzeuge sind als Niederflurwagen für den Regionalverkehr konzipiert. Die Fußbodenhöhe von 60 cm passt zu den 55 cm hohen Bahnsteigen. Die Höchstgeschwindigkeit der Elektrotriebwagen beträgt 160 km/h. Es gibt Mehrzweckbereiche für Kinderwagen, Fahrräder und Rollstühle sowie barrierefrei erreichbare Toiletten. Die Fahrzeuge verfügen über eine Rampe, die Rollstuhlfahrern den Zugang erleichtert.

Nordhessische ÖPNV-Freunde sind übrigens der Meinung, dass das Nordost-Hessen-Netz in „**Fulda-Werra-Netz**“ umgetauft werden sollte, denn mehr als die Hälfte der betroffenen Trassen liegt an den beiden Flüssen bzw. zwischen ihnen. (H. Hoffmann)

Nordhessen

## Zugstreichungen im Fernverkehr Düsseldorf–Hamm–Kassel–Weimar?

Mitte-Deutschland-Verbindung für Fahrgäste unattraktiv

**Weil zu wenige Fahrgäste die Züge der Mitte-Deutschland-Verbindung füllen, denkt die Deutsche Bahn AG für 2007 über die Streichung von mindestens drei der heute acht Zugverbindungen nach. Doch warum sitzen nur durchschnittlich 120 Menschen in einem der IC/ICE-Züge, obwohl doch Millionen Menschen entlang der Strecke leben?**

Thomas Rabenmüller, Geschäftsführer des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV), wundert das nicht: Zu langsam, zu teuer, lautet seine Diagnose. Zwar wurden bis zum Jahr 2005 über 500 Millionen Euro in die Beschleunigung der Strecke investiert, doch die Wirkung verpuffte weit gehend. In Teilabschnitten erreichen die Züge inzwischen 200 km/h, doch dann erweist sich der Bahnhof Hamm als große Bremse. Für den Richtungswechsel gibt es nur kleine Zeitfenster, in denen die Züge ein- und ausfahren können.

Also stehen sie lange auf dem Gleis und verlieren die herausgefahrene Zeit wieder.

Bis Ende 2006 subventionieren die Länder NRW, Hessen und Thüringen die Bahnstrecke mit jährlich 13,4 Millionen Euro, weil die Fernzüge auch von den Nahverkehrspendlern benutzt werden. Doch danach will keines der Länder weiterbezahlen.

NVV-Geschäftsführer Rabenmüller sieht noch einen anderen Grund, warum

die Mitte-Deutschland-Verbindung so schlecht angenommen wird: Bei Internet-Anfragen über die Bahnauskunft werden die schnellsten Verbindungen ausgeworfen. Die führen entweder über die neue Schnellbahntrasse via Frankfurt oder über Hannover. Fazit: Die Züge hier sind zwar oft nur 15 Minuten weniger unterwegs, dafür manchmal doppelt so teuer.

Unverständlich bleibt auch: Während bei anderen Verbindungsanfragen stets alternative Fahrtmöglichkeiten aufgezeigt werden, fehlen die IC/ICE-Züge auf der Mitte-Deutschland-Verbindung. Da wundert es Rabenmüller nicht, dass nur wenige Fahrgäste den Weg in die Züge finden.

Einen Ersatz evtl. wegfallender Intercityzüge durch Nahverkehrszüge hält der NVV-Chef für schwer leistbar. Nordhessische Fahrpläne sind auf Umsteigeverbindungen in Kassel und Bebra abgestimmt. Was geschieht hier, wenn drei bis fünf Fernzüge gestrichen sind?

Ein Trugschluss wäre es, bei weniger Zügen mit einer besseren Auslastung der verbleibenden Verbindungen zu rechnen. Hin- und Rückfahrt sind schon heute bei Fahrzeiten von bis zu vier Stunden für die Strecke Düsseldorf – Kassel kaum an einem Tag zu schaffen. Sollte dann noch der Zug für die abendliche Heimreise wegfallen, ist die Reaktion des Kunden vorhersehbar: „Der nimmt dann doch

gleich das Auto, die Züge werden noch leerer“, fürchtet Rabenmüller.

Wichtig ist für Fahrgäste zwischen dem Ruhrgebiet und Thüringen, dass gestrichene IC-Verbindungen durch schnelle RE-Züge ersetzt werden. Vor Jahren wurde der Interregio Kassel –

Halle(Saale) über Leinefelde durch einen Regionalexpress im 2-Stunden-Takt abgelöst. Preiswerte Ländertickets sorgen hier für konstante Fahrgastzahlen. (H. Hoffmann, vgl. auch HNA vom 19. Mai 2005)

## Nordhessen

# Neues von der Strecke Kassel – Warburg

Ausstellung im Vellmarer Rathaus informierte über Mobilität auf der Schiene

**Vom 12. bis 29. April 2005 wurde im Rathaus Vellmar über die RegioTram informiert. Voraussichtlich werden Vellmars Bürger ab Ende 2007 in nur 12 Minuten vom Bahnhof Obervellmar in die Kasseler Fußgängerzone kommen.**

„Damit erreichen wir ein Stück Modernisierung des Eisenbahnbetriebs, der in die Jahre gekommen ist“, sagte Thomas Rabenmüller, Geschäftsführer des Nordhessischen Verkehrsverbunds (NVV), im Vellmarer Rathaus. Die RegioTram-Fahrzeuge (siehe auch Fahrgastzeitung Nr. 46 Seite 9-11) sollen im Viertelstundentakt verkehren, am Wochenende im 30-Minuten-Takt.

Bevor der fahrplanmäßige Betrieb beginnt, muss am Bahnhof Obervellmar, wo die beiden Regiotramstrecken aus Wolfhagen und Warburg in Richtung Kassel zusammengeführt werden, ein drittes Gleis gebaut werden. Ein neuer Mittelbahnsteig wird angelegt. Der über 100 Jahre alte Bahnhof wird modernisiert. Eine weitere neue Haltestelle entsteht am Herkulesmarkt, geschätzte Baukosten 3,1 Millionen Euro.

Bereits ab Mai fährt die RegioTram zweimal pro Stunde zwischen Hofgeismar und Kassel. Obwohl die RegioTram mehr Haltestellen bedient als jetzt die Bahn, wird sie mit einer Geschwindigkeit von etwa 90 km/h wesentlich schneller sein.

Parallel zur RegioTram ist eine 4,5 km lange Straßenbahn von der heutigen Endhaltestelle Holländische Straße in Kassel über sieben Haltepunkte nach Vellmar Nord geplant.

Seit Sonntag, den 8. Mai, fahren die neuen Regiotramfahrzeuge im Stunden-takt von Kassel Hbf in Richtung Hofgeismar. Die Wagen sind 30 cm breiter als die Straßenbahnen in Kassel und kosten pro Stück rund 3 Millionen Euro. Am Eröffnungstag durften die Fahrzeuge kostenlos benutzt werden.

Am 12. Mai meldet die HNA freilich, dass wegen der Breite der Wagen Engpässe zwischen Schienen- und Straßenverkehr drohen. Umbauten sind erforderlich, wie z.B. an der Rathauskreuzung in Kassel, wo der Krümmungsradius vergrößert werden muss. (H. Hoffmann)

Nordhessen

## Radwanderertriebwagen zwischen Frankenberg und Battenberg

Vorbild für andere touristisch interessante Strecken in Hessen?

**Auf der alten Eisenbahnstrecke im oberen Edertal werden im Sommer an jedem Samstag wieder regelmäßig Personenzüge verkehren (Siehe auch FGZ Nr. 48 Seite 13). Jahrelang fuhren dort fast nur noch Güterzüge, in erster Linie für den international operierenden Heiztechnik-Hersteller Viessmann. Jetzt sollen auf der 13 km langen Strecke Triebwagen vom Typ VT 628 für Saisonfahrten eingesetzt werden.**

Die Triebwagen starten zunächst bis 1. Oktober jeweils an Samstagen zu zwei Fahrten von Frankenberg durch die Ederaue nach Battenberg und zurück. Gedacht sind diese Saisonzüge für den Rad- und Wandertourismus. Mitfahren kann aber jedermann, denn es handelt sich um ganz normalen, fahrplanmäßigen Eisenbahnverkehr.

Jeweils zwei Zugpaare starten in Frankenberg um 9:25 und um 17:25 Uhr und um 9:58 und 18:13 Uhr in Battenberg-Auhammer. Gehalten wird unterwegs an jeder Station. Karten gibt es im Zug, erklärte Fahrplan-Koordinator Holger Theiß. Die Einzelfahrkarte pro Erwachsenen kostet 3,50 Euro (Kind bis 14 Jahre 2,50 Euro), Fahrradmitnahme 1,50 Euro. Eine Familienkarte für die Gesamtstrecke kostet 8 Euro.

Die Kurhessenbahn erhofft sich nach Wiederbelebung der Bahnstrecke 1000 Fahrgäste pro Saison. PRO BAHN wünscht der Kurhessenbahn mehr als

1000 Fahrgäste und ist neugierig auf den Abschlussbericht in Herbst.

Fahrgäste begrüßen auch den Fahrkartenverkauf im Zug. Der Zwang zum Kauf in Automaten und mangelnde Betreuung im Zug schrecken manche Bahnbenutzer ab. Da geht die Kurhessenbahn den besseren Weg.

Überhaupt sollten Bahnangebote besser mit Fahrradrouten verknüpft werden. So bedient die Kurhessenbahn den höchsten Bahnhof Hessens, Usseln, 600 m hoch, im Taktverkehr, natürlich auch am Wochenende. Usseln ist der ideale Ausgangspunkt für den **Diemelradweg**. Eine 100 km lange markierte Radwanderstrecke begleitet den Fluss bis Bad Karlshafen. In mehreren Bahnhöfen, z.B. Marsberg oder Warburg, kann ein- oder ausgestiegen werden. Der höchstgelegene Bahnhof im Landkreis Kassel, Schauenburg-Hoof, 400 m über NN, wird zwar vom Dampfsonderzug Hessencourrier angefahren. Leider fehlen hier Radfahrer-Triebwagen, die mit NVV-Fahrkarten benutzt werden können. Sie würden von Familien zwischen Baunatal und Naumburg am Wochenende sicher angenommen. Ein Start in **Kassel-Wilhelmshöhe Süd** brächte zusätzliche Fahrgäste. An dieser Trasse liegt auch Breitenbachs Märchenwache und das Thermalbad von Bad Emstal.

**Badeseen** werden von Radfahrern gerne angesteuert. Die Aartalsperre liegt an der leider vor Jahren stillgelegten



Bahnstrecke Herborn–Hartenrod. Ähnlich geht es dem Silbersee bei Frielendorf. Eine Wiederbelebung der „Kanonenbahn“ zwischen Treysa und Homberg/Efze wäre auch für Sonderzüge zum **Hessentag 2008** in Homberg nützlich. Zur Zeit ist Homberg die einzige hessische Kreisstadt ohne Bahnanschluss. Am Südrand vom **Knüllgebirge** liegt Schloss Herzberg. In Breitenbach am Herzberg

werden an Werktagen (Montag bis Freitag) Güterzüge mit Holz beladen. Hier könnten am Wochenende Radfahrertriebwagen aus Bad Hersfeld enden.

Politisch Verantwortliche und Radfahrerverbände sollten in den nächsten Monaten ins obere Edertal schauen. Viele Gaststätten im schönen Hessenland warten auf Radwanderer. (*H.Hoffmann*)

Nordhessen

## Ideen für den Umbau des Bahnhofs Guxhagen

RE-Halt an der Fuldatabahn Kassel–Bebra–Fulda

**Zwischen DB Immobilien GmbH, dem NVV und der Gemeinde Guxhagen haben Gespräche über den Verkauf des Bahnhofsgebäudes stattgefunden. Dies meldete die Melsunger Allgemeine vom 17. März 2005.**

Der Bahnhof Guxhagen ist als RE-Halt gut mit den Fernbahnhöfen Kassel-Wilhelmshöhe und Fulda verbunden.

Zur Zeit müssen Reisende in Richtung Bebra das Kasseler Gleis überschreiten, um ihren Zug zu erreichen. Wenn in Guntershausen das elektronische Stellwerk (ESTW) in Betrieb geht, kann später das zweite Guxhagener Gleis auch von der Raiffeisenseite aus erreicht

werden. Auf dieser Seite könnte zusätzlicher Parkraum für Pendler entstehen. Auch die Melsunger RegioTram wartet auf das Guntershäuser ESTW.

Vorschläge für die Nutzung des Guxhagener Bahnhofsgebäudes will das Gemeindeparlament prüfen. Die DB bietet das Grundstück für 65 000 Euro an, das Gebäude für 25 000 Euro. Die Kosten für die Sanierung des Gebäudes sind weit höher, könnten aber bei geschickter Nutzung lohnen, zumal nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz 85% der Kosten bezuschusst werden. (*H. Hoffmann*)

Mittelhessen**Mittelhessen-Express wird 2007 Realität**

Gute Verbindungen von Frankfurt in Richtung Marburg und Dillenburg

**Nach Beschluss des RMV-Aufsichtsrats wird ab 2007 das seit einigen Jahren verfolgte Konzept „Mittelhessen-Express“ realisiert werden. In Gießen werden dann die beiden Regionalbahnen aus Richtung Kassel – Marburg und aus Dillenburg zusammengekoppelt und als schneller Regional-Express nach Frankfurt weiterfahren.**

In umgekehrter Richtung werden stündliche Regionalexpressen aus Frankfurt in Gießen getrennt und halten dann an jeder Station bis Dillenburg bzw. Marburg. Im Schülerverkehr sollen auch zusätzliche Züge verkehren. Da der RMV davon spricht, „spurtstarke Triebwagen“ fahren zu lassen, ist damit zu rechnen, dass dann auf den elektrifizierten Strecken wieder verdieselt gefahren wird, denn zumindest bislang verfügt kein Betreiber in der Region über Elektrotriebwagen, an die hier zu denken wäre.

Der Vorteil des Konzeptes: Sicherlich vorhandene und zu erschließende Kun-

denpotenziale aus den Regionen „hinter“ Gießen erhalten damit eine schnelle, umsteigefreie Verbindung in das Rhein-Main-Gebiet. Schwachpunkt des Planes ist allerdings der damit verbundene Wegfall der von Kassel nach Dillenburg verkehrenden RB-Züge, die bisher aus Richtung Marburg oft für Fahrten in den Altkreis Wetzlar genutzt worden sind. PRO BAHN fordert daher, zumindest Anschlüsse in Gießen zu gewährleisten.

Problematisch ist außerdem die Idee, den „Mittelhessen-Express“ nur bis Dillenburg verkehren zu lassen. PRO BAHN hat bereits vor über einem Jahr in einer Pressemitteilung gefordert, die RB-Leistungen zwischen Dillenburg, Haiger und Siegen in das „Mittelhessen-Express“-Konzept zu integrieren und den Zug dadurch stündlich durchgehend von Frankfurt bis Siegen verkehren zu lassen. (hn)

Mittelhessen**Vogelsbergbahn: Stückwerk statt umfassendem Sanierungskonzept**

Bauarbeiten gehen weiter

Im letzten Jahr wurden gut 15,1 Mio. € an der Vogelsbergbahn zwischen Fulda und Gießen (RMV – Linie 35) investiert.

Dabei waren 5,7 Mio. € für die Erneuerung der Brücke in Fulda – Horas, 3,9 Mio. € für die Brücke in Bad Salzschlirf und 5,5 Mio. € für die

Modernisierung von insgesamt 12 km Gleisen an der Strecke vorgesehen.

Auch 2005 gehen die Bauarbeiten an der Vogelsbergbahn weiter. Dafür sind 5 Mio. € vorgesehen: 1,5 Mio. € für eine neue Brücke über die Lüder bei Großlöder, deren Arbeiten sich wohl bis August des nächsten Jahres hinziehen werden. Weitere 2 Mio. für die Gleiserneuerung auf den Streckenabschnitten Schwalmtal – Renzendorf, Wallenrod – Lauterbach und Lauterbach – Bad Salzschlirf. Für weitere 1 Mio. € wird die Technik an verschiedenen Bahnübergängen entlang der Vogelsbergbahn erneuert. Der Rest wird u. a. in die Erneuerung kleinerer Brückenbauwerke investiert.

Aus diesem Grund wurde die Vogelsbergbahn an drei Tagen im Mai gesperrt. Weitere Sperrungen mit Busersatzverkehr sind für den 31. Juli und den 18. September 2005 vorgesehen.

Leider hatte die Deutsche Bahn AG bei einer Diskussionsrunde im September 2004 in Lauterbach einer generellen Gesamtmodernisierung der Strecke eine klare Absage erteilt. Vielmehr soll das Ganze über Jahre gestreckt und in sinnvollen Einzelstücken erfolgen.

Tatsächlich handelt es sich hier aber nur um den Bestandsschutz, denn über viele Jahre wurde an der Strecke nichts mehr gemacht. (tb)

### Osthessen

## **Ersatzbusse der Rhönbahn endlich in den Fahrplänen aufgeführt**

**(Gersfeld). Wie bereits berichtet, werden leider seit April 2004 die letzten beiden Zugverbindungen (Mo – Fr) der Rhönbahn Fulda – Gersfeld durch Busse ersetzt. Diese Busse waren jedoch in den Fahrplänen nicht aufgeführt.**

Betroffen waren die Busse, die ab Fulda ZOB um 21.25 Uhr nach Gersfeld Bahnhof fahren, und von dort um 22.08 Uhr nach Fulda zurückkehren.

Diese Busse werden von der Hamburger Hochbahn gefahren, die kein Unternehmen der Deutschen Bahn AG ist. Dadurch kam es, dass viele Fahrgäste über Monate nicht mehr über diese

beiden Reisemöglichkeiten informiert wurden.

Trotz alledem sind es offiziell Leistungen der Rhönbahn, die vorübergehend durch Busse gefahren werden.

Um für Abhilfe zu Sorgen, setzten sich die osthessischen Vertreter von PRO BAHN mit dem RMV in Verbindung, der diese Anfrage an die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Fulda mbH (LNG) weiterleitete.

Die Aktion hatte Erfolg: Die beiden Busse sind in dem erst Mitte Juni 2005 erschienenen Streckenfaltfahrplan und damit auch in den Aushangfahrplänen entlang der Rhönbahnstrecke enthalten. (tb)

Großraum Frankfurt am Main

## Gute Noten für die Qualität des Busverkehrs im Main-Taunus-Kreis

Fahrgäste halten die Qualität des Busverkehrs für überdurchschnittlich

**Die Qualität des Busverkehrs im Main-Taunus-Kreis ist gut bis sehr gut, wie ein Vortest im April 2005 ergab. Mit Schulnoten bewertet liegen die Einschätzungen der Fahrgäste und die gemessenen Daten fast alle zwischen eins und zwei, was erheblich über dem Bundesdurchschnitt liegt und mustergültig ist.**

Die Daten wurden erhoben im Rahmen eines Tests für das neue Qualitätssicherungssystem, das ab Juli 2005 fest im Busverkehr im Main-Taunus-Kreis (MTK) etabliert werden wird. Als Praxistest für das neue Bewertungssystem dienten Messdaten und mehr als einhundert Interviews auf unterschiedlichen Buslinien im Main-Taunus-Kreis. Damit fließen objektiv messbare und subjektive Kriterien gleichermaßen in das System ein.

Im Durchschnitt liegen in Deutschland die Werte bei Befragungen und Messungen im öffentlichen Nahverkehr rund um die Note drei mit positiver Tendenz in den vergangenen Jahren. Der MTK liegt mit Noten zwischen eins und zwei im bundesweiten Vergleich sehr erfolgreich an der Spitze.

Die Fahrgäste wurden in persönlichen Interviews nach der Sicherheit, Sauberkeit und Schadensfreiheit der Busse befragt und konnten die Kompetenz des Fahrpersonals bewerten. Die Zufriedenheit mit Pünktlichkeit und Anschluss-erreichung im Busbereich wurde eben-

falls ermittelt. Parallel wurden Faktoren wie Sauberkeit, Erscheinungsbild und Kompetenz des Personals und Pünktlichkeit im Betrieb gemessen. Die Ergebnisse der Messungen und Befragungen für den Busverkehr im MTK sind sehr gut. Die anvisierten Werte von mehr als 90% wurden meist überschritten.

Die Resultate werden in Zukunft in die Vergütung der Busunternehmen eingehen, die in einem komplexen Abrechnungssystem daraus zusätzliche Einnahmen oder Abzüge zu erwarten haben. Für die Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn (FKE) als größtem Dienstleister im Busverkehr im Kreis hätten die Test-Ergebnisse im April zu Bonuszahlungen geführt und damit die Qualität auch finanziell belohnt. Im Zuge des Wettbewerbs mit neuem Vergabeverfahren durch Ausschreibung der Linien und Verkehre werden geforderte Qualitätskriterien erfolgsentscheidend für die Verkehrsunternehmen werden.

Die Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft (MTV) und die Gesellschafter sind zufrieden über die Etablierung der Qualität als festem Bestandteil im ÖPNV. Damit werden jahrelange Vorarbeit und vertragliche Regelungen im Verkehrs-Service-Vertrag mit der FKE nun in die Realität umgesetzt. „Kundenorientierung und Steigerung der Fahrgastzufriedenheit werden im Main-Taunus-Kreis erfahrbar.“, heißt es in einer Stellungnahme des MTV. (*mtv / mus*)

Großraum Frankfurt am Main

## Schalerschließung in Frankfurt Hbf

Express-Verkauf geschlossen

**Die Expressverkauf-Schalter im Frankfurter Hauptbahnhof wurden abgeschafft. Auch sonst wird am Schalterpersonal gespart.**

Bis vor kurzem gab es im Frankfurter Hauptbahnhof, wie auch in vielen anderen großen Bahnhöfen, einen Expressverkauf-Schalter, an dem man ohne größere Wartezeiten Fahrkarten für den Fahrtantritt am selben Tage kaufen konnte. Aufwendigere Reservierungen etc. wurden an diesem Schalter nicht durchgeführt.

Die Schalter erfreuten sich großer Beliebtheit bei den Kunden, weil es in der Regel sehr schnell ging, eine Fahrkarte zu erhalten. Der Schalter wurde nicht nur von Spontanreisenden benutzt, sondern auch von anderen Fahrgästen, die noch keine Fahrkarte hatten.

Seit Juni 2005 sind diese Schalter abgebaut und durch Automaten ersetzt. Das Schalterpersonal wurde entsprechend reduziert. Denn die DB neigt dazu, einfach zu verstehende, bei den Kunden

beliebte Dinge bevorzugt abzuschaffen (z.B. Interregios, Bahncard 50, Mitfahrerrabatt usw.).

Die DB hat es offensichtlich immer noch nicht begriffen: Der Kunde ist König! Viele Fahrgäste wollen oder können ihre Fahrkarte nicht am Automaten kaufen. Wie unsere Beobachtung zeigte, gibt es immer wieder lange Schlangen vor den verbleibenden Schaltern; aber kaum jemand benutzt die neuen Automaten.

Besonders schlimm ist es am Wochenende abends ab 20 Uhr, wenn nur noch 3 Schalter geöffnet sind, und die Schlangen immer länger und länger werden.

Wer gegen die Abschaffung der Expressverkauf-Schalter und gegen die ungenügende Personal-Besetzung im Frankfurter Hbf protestieren will, fülle am Hbf das Formular „Gesprächsnotiz Reklamationen bearbeiten“ aus (auch bei M.U. Schmidt erhältlich), und gebe es am Frankfurter Hbf ab. (*mus*)

Blick über den Zaun

### Schalter für Ausländer

In Peking Hbf gibt es einen Schalter für Ausländer (nicht für Auslandsfahrkarten, sondern für ausländische Reisende). Das stelle man sich einmal in Deutschland vor ...

Lohnen würde sich so etwas schon. Alleine in Frankfurt Hbf kaufen derzeit täglich z.B. etwa 100 Koreaner (!) Fahrkarten.

Wiesbaden

## Wiederherstellung des Schienenanschlusses für die Sektkellereien Henkell & Söhnlein

Zuwendung des Landes Hessen in Höhe von 139.500 Euro

**Die Güterbahnstrecke von Wiesbaden Ost zum Gleisanschluss der Sektkellereien Henkell & Söhnlein soll noch 2005 wieder in Betrieb genommen werden.**

Die Gesamtkosten teilen sich das Land Hessen (139.500 Euro) und die Stadt Wiesbaden (80.500 Euro).

Ein Zuwendungsbescheid des Landes in Höhe von 139.500 Euro wurde der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH in Wiesbaden, die im Auftrag der Stadt Wiesbaden als Eigentümer der Gleisinfrastruktur das Projekt betreut, bereits zugestellt.

Die Strecke war seit Ende 1997 nur noch zur Bedienung des Privatgleisanschlusses der Sektkellereien Henkell & Söhnlein genutzt worden. Die Sektkellereien erhalten jährlich durchschnittlich 30 Mio. Liter Wein per Bahn, die in ca. 500 Kesselwaggons angeliefert werden. Die Transporte per Bahn (ca. 50% des gesamten Weintransportvolumens) sind jedoch seit Februar 2004 nicht mehr möglich, weil die Nutzung der 1905

errichteten Eisenbahnüberführung über die Strecke Richtung Koblenz aufgrund des schlechten Zustandes untersagt wurde.

Zurzeit erfolgen die Transporte per Bahn bis Mannheim und von dort per Lkw nach Wiesbaden. Der hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister Dr. Alois Rhiel führte dazu aus: „Die mit der Einstellung des Bahnverkehrs verbundene Erhöhung der Lkw-Fahrten um 2.400 Lkw jährlich hat eine deutliche Mehrbelastung sensibler Stadtbereiche inklusiv der Autobahnanschlussstelle Wiesbaden-Biebrich zur Folge“.

Und weiter: „Die vom Land geförderten Sanierungsmaßnahmen sind Voraussetzung für die Wiederaufnahme des Schienengüterverkehrs zum Gleisanschluss der Sektkellereien Henkell & Söhne. Hierdurch können langfristig 2,8 Mio. Lkw-Kilometer pro Jahr auf der Bahn gehalten werden, die ansonsten auf die Autobahn abwandern würden“. (PEHessen / mus)

Starkenburg

## Dieburger Bahnhof eingeweiht

Neugestaltung nach 5-jähriger Bauzeit am 12.04.2005 abgeschlossen

**Ein Schmuttelkind war der Dieburger Bahnhof vor 5 Jahren: Vergammelte niedrige Bahnsteige, eine Unterführung, aus der man möglichst schnell wieder ans Tageslicht wollte, bei Regen kaum Wetterschutz, unübersichtliche Bushaltestellen. Vor 140 Jahren, als die Strecke Darmstadt – Aschaffenburg gebaut wurde, war der Bahnhof für die Kleinstadt das Tor zur Welt.**

In den vergangenen Jahrzehnten verblasste dieser Glanz, die Fahrkartenausgabe wurde geschlossen, die DB zeigte wenig Interesse. Der RMV hatte ihn in sein Stationsentwicklungsprogramm aufgenommen, wobei die komplette Umgestaltung des Bahnhofs und des Umfeldes durchgeführt wurde. Zuerst wurde ein attraktiver Bahnhofsvorplatz geschaffen, 4 Bushaltestellen mit Wartehäuschen eingerichtet, Abstellplätze für Autos und Fahrräder sowie eine Treppenanlage mit 3 Aufzügen errichtet. Die Bahnsteige erhielten die neue Höhe von 55 cm, die bequemen Einstieg ermöglicht. Überall sind tastbare Blindenleitstreifen vorhanden, alle Bahnsteige sind barrierefrei erreichbar. Ein vollautomatisches WC, abschließbare Fahrradboxen und P+R-Plätze ergänzen das Angebot für die Fahrgäste. Noch fehlt allerdings die Unterführung der Frankfurter Straße unter der Bahn; nach deren Fertigstellung können weitere P+R-Plätze entstehen.

Sämtliche Arbeiten wurden abschnittsweise unter laufendem Rad durchgeführt, für die Maßnahmen wurde jeweils immer nur ein Gleis gesperrt, während der Verkehr auf den übrigen weiterlief.

Der Bahnhof ist ein Verkehrsstern, an dem die Strecke Darmstadt – Aschaffenburg mit der Dreieichbahn Richtung Offenbach und Frankfurt verknüpft ist, zahlreiche Buslinien stellen die Verbindung zu den Nachbarorten und dem Odenwald her.

Die Gesamtkosten des Projekts belaufen sich auf 7,5 Mio und werden vom Land Hessen mit 3,8 Mio € gefördert, DB Station & Service beteiligten sich mit 750.000 € und der RMV mit 500.000 €

Zu bemerken ist, dass die Eröffnung am 12.04.2005 weitgehend unter Nichtbeteiligung der Öffentlichkeit stattfand. Offensichtlich scheint man kein Interesse daran zu haben, die Kunden des Nahverkehrs bei solchen eigentlich für sie gedachten Veranstaltungen dabeihaben zu wollen. Zudem waren am Eröffnungstag die Aufzüge zu den Bahnsteigen noch nicht in Funktion, was ein weiterer Grund sein mag. Allerdings wäre dann zu hinterfragen, warum man die Eröffnung nicht auf einen späteren Termin verschoben hat. (*Christian Knölker*)



Der Dieburger Bahnhof nach der Umgestaltung. Im Hintergrund ist am Ende des Bahnsteigs 2 eine der vielen Langsamfahrstellen auf der Verbindung von Aschaffenburg nach Mainz über Darmstadt erkennbar (Foto: Christian Knölker)

Starkenbourg

## **DB bremst Fahrgäste nach Aschaffenburg und Wiesbaden aus**

Langsamfahrstellen bestehen z.T. schon seit vielen Monaten

**Mit einer außerordentlichen Häufung von Langsamfahrstellen sorgt zur Zeit die Deutsche Bahn auf der Hauptstrecke zwischen Wiesbaden, Mainz, Darmstadt und Aschaffenburg**

**für Unmut. An nicht weniger als acht Stellen müssen die Züge ihr Tempo drosseln – zum Teil auf 20 km/h.**

PRO BAHN hat eine Liste der neuralgischen Punkte erstellt:



In (zwischen) Betriebsstelle(n)	Ortsangabe	Geschwindigkeit km	In Kraft ab	Gründe und sonstige Angaben	Auswirkungen
Bf Nauheim	km 16,5 (Bü 18)	70	Feb. 2005	Die LA besteht in beiden Richtungen und ist ca. 30 Meter lang. Siehe Anlage 1	Bis 2007. Siehe Anlage 1
Bf Groß Gerau	Ostkopf	Streckengleis MZ-DA erst 70 km/h, seit Feb. 2005 50 km/h. Gegenr. 90 km/h	seit einigen Jahren	Der Grund liegt u.E. in desolaten Weichen sowie im Bereich eines neuen Gleisstücks bei einem höhengleichen BÜ in einer schlechten Gleislage.	
Bf Weiterstadt	Ostkopf km 27,4	70	Sep. 2004	In beiden Richtungen. Grund ist eine desolade Weichenverbindung, die vermutlich bei Vorhandensein entsprechender Geldmittel ersatzlos ausgebaut wird.	Abbremsen und Beschleunigen aller Güterzüge; Folgewirkungen auf Personenzüge.
zwischen Darmstadt und Weiterstadt Abzweigstelle Stockschneise	Km 29,6	20	26.3.05	In der Fahrtrichtung von Darmstadt und Weiterstadt bei der Weichenverbindung, bei der die nördliche Güterzugdirektverbindung von DA-Kranichstein ins normale Streckengleis eingefädelt wird	Allein hierdurch gibt es eine zusätzliche Verspätung von 1-2 Minuten bei den RB-Zügen zwischen Darmstadt und Wiesbaden.
Bf Dieburg	Gleis 1+2 Westkopf	70	2004		
Bf Dieburg	Weichenverb. Gl. 1-5 Westkopf	5 (fünf)	2004		Personenzüge bei Gleisverlegung auf Gleis 3; Güterzüge mit bis zu 4000 t bei Einfahrt/Durchfahrt auf Gl. 3
Hp Hergershausen (beim dortigen BÜ)		40	Festgestellt 16.4.2005	Streckengleis Darmstadt-Aschaffenburg	Die Fahrzeit Darmstadt – Babenhausen von 26 Minuten ist damit nicht mehr zu halten; der Zug benötigt für die Strecke 29 Minuten.
Westkopf Bf Babenhausen		50	Festgestellt 16.4.05	In beiden Richtungen (defekte Weichen)	

Ursachen für die Langsamfahrstellen sind meist marode Weichen und Gleisabsenkungen, die ein schnelles Passieren nicht erlauben. Potenziert wird das Problem durch die schweren Güterzüge, die zum Abbremsen und Beschleunigen mehr Zeit brauchen und die nachfolgenden Personenzüge zusätzlich in Verzug geraten lassen.

Verspätungen von 4-15 Minuten sorgen auf dieser Strecke für gewaltigen Verdross, weil z.B. in Darmstadt die Umsteigezeit in Richtung Frankfurt, Bergstraße, Odenwald und Ried nur 3 Minuten beträgt und der nächste Zug oft erst eine Stunde später fährt. Den Fahrgästen wird so eine vernünftige Planung unmöglich gemacht. Manche Fahrt, etwa von Darmstadt nach Mainz, dauert bis zu einer Stunde, dabei konnte man noch bis Dez. 2002 mit dem Interregio in weniger als 20 Minuten von der südhessischen Metropole in die Landeshauptstadt jenseits des Rheins gelangen.

PRO BAHN Starkenburg hat jetzt dem Rhein-Main-Verkehrsverbund die Auflistung der Langsamfahrstellen übergeben und ihn gebeten, die genauen Auswirkungen auf Fahrzeiten und umsteigende Fahrgäste zu erfassen und bei der Deutschen Bahn auf schnelle Behebung zu dringen. Der RMV-Verkehrsvertrag bietet hierzu entsprechende Sanktionsmöglichkeiten.

Vor allem muss ein Zeitplan für die Erneuerung der Strecke aufgestellt und vom RMV überwacht werden. Zum Teil bestehen die Langsamfahrstellen schon viele Monate, ohne dass irgendetwas passiert ist. Die Liste auf der nächsten Seite gibt den Stand 30.4.2005 wieder. Hinzu kommt noch eine weitere Langsamfahrstelle innerhalb des Bahnhofes Kranichstein, die sich zwar nur auf den Gütergleisen befindet, aber bei einer starken Abfolge von Güterzüge ebenfalls auf den nachfolgenden Personenverkehr auswirken kann. *(Michael Reuter/hk)*

## Starkenburg

# Darmstadt Hbf: ÖPNV-Drehscheibe wird zum Fahrplanwechsel fertig

Mobilitätszentrale kommt

**Seit zwei Jahren erstrahlt der Darmstädter Hauptbahnhof in neuem Glanz, und auch das östliche Umfeld nahm abschnittsweise ein neues Gesicht an.**

Vor einigen Jahren wurde zunächst die Grünanlage zurückgebaut, um den

Temporären Omnibusbahnhof zu errichten. Auf dem südlichen Bereich des Vorplatzes wurde der neue ZOB errichtet, danach die Pflasterung des übrigen Vorplatzes durchgeführt, wobei der alte temporäre Busbahnhof als Materiallager dient. Wartemöglichkeiten und die Mobi-

litätszentrale entstehen in einem architektonischen Gesamtkonzept, eine dynamische Fahrgastinformation, die gleich beim Heraustreten aus dem Haupteingang ins Auge springt, zeigt, wann die ÖPNV-Kurse vsl. fahren werden. Die Mobilitätszentrale, die ursprünglich im südlichen Bereich des Haupteingangs vorgesehen war, entsteht etwas weiter nördlich, damit die Sicht auf das historische Bahnhofsgebäude nicht verdeckt wird.

Die Wartehallen erhalten unterschiedliche Farben und werden nachts durch die Beleuchtung eine Lichtlandschaft bilden.

Im Oktober, spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember sollen alle Arbeiten beendet sein. Danach wird die Grünanlage am Platz der Deutschen Einheit in der Sichtachse der Mornewegstraße wiederhergestellt. (*Christian Knölker*)

## Starkenburg

# Einschränkungen im Straßenbahnverkehr

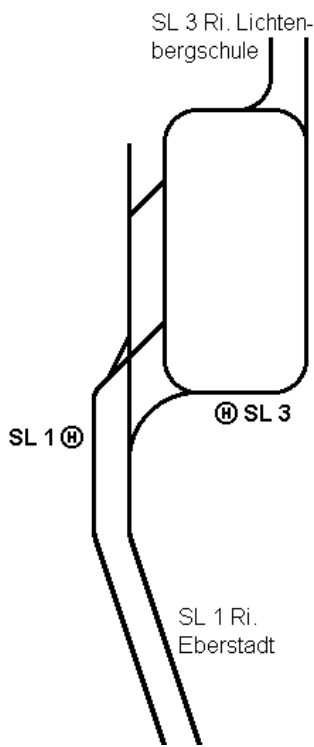
## Zahlreiche Umbaumaßnahmen in Darmstadt

**Auf umfangreiche Baumaßnahmen mit zahlreichen Änderungen müssen sich die Fahrgäste in diesem Jahr einstellen.**

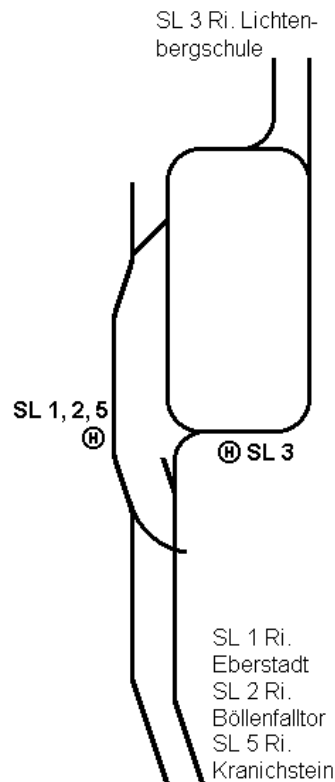
Die wichtigste Neuerung ist die Neuordnung der Gleise und Haltestellen vor dem Hauptbahnhof. Hier werden die Gleise so geordnet, dass künftig alle Straßenbahnlinien in die Innenstadt vom gleichen Bahnsteig abfahren. In einem ersten Schritt wurde bis Ende Mai ein neuer Gleisbogen in der Poststraße geschaffen, da an dieser Stelle künftig Straßenbahnen in beiden Richtungen verkehren können. Vom 25.-29. Mai wurde der Straßenbahnverkehr am Bahnhof eingestellt, um die neuen Gleise an das Netz anschließen zu können. Seit dem 30. Mai bis vsl. 24. Juli verkehren die Straßenbahnen geändert, da am Bahnhof derzeit keine Wendemöglichkeit

besteht: Linie 1 verkehrt je nach Uhrzeit ab Eberstadt direkt zum Bahnhof und über Bismarckstraße und Luisenplatz (bis 12 Uhr) zurück, bzw. nachmittags umgekehrt. Die Linien 2 und 4 sind eingestellt, stattdessen verkehren die Linien 5 und 9 alle 7,5 Minuten. Die Linie 3 verkehrt von der Lichtenbergschule ab Luisenplatz abweichend über die Rheinstraße zum Hbf und von dort auf dem regulären Linienweg zurück. Die Linie 5 verkehrt in der Gegenrichtung: Ab Kranichstein abweichend über die Bismarckstraße zum Bahnhof und ab dort auf dem normalen Weg über Rheinstraße und Luisenplatz zurück. Ab Herbst wird die Linie 3 für einige Zeit nicht zum Bahnhof verkehren können, da auch die Gleise in der Goebelstraße bis zur Bismarckstraße getauscht werden.

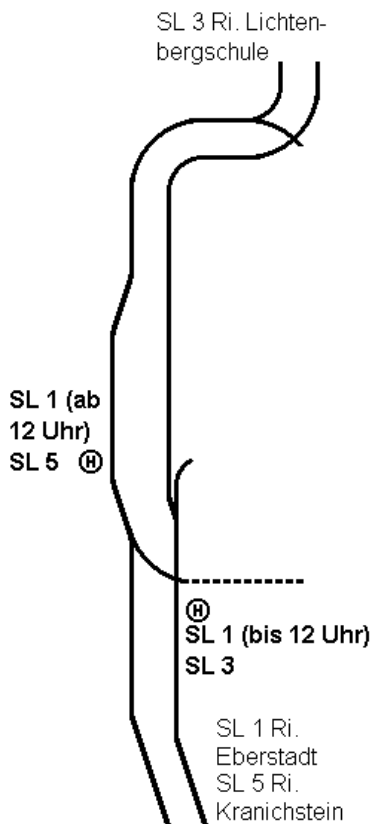
Zustand der Gleisanlagen vor dem Bahnhof:



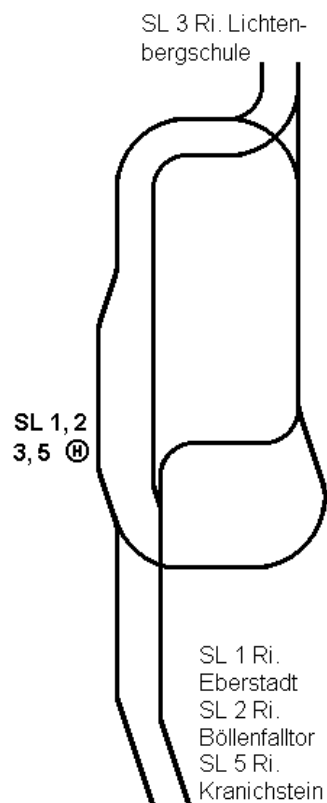
Alter Zustand



Zustand ab Herbst 2003



Aktueller Zustand



Zustand nach Endausbau.



Am 13.5. biegt die Straßenbahnlinie 3 von der Goebel- in die Poststraße noch auf dem alten Gleis ab. Links daneben ist die im Bau befindliche neue Gleisachse erkennbar, die seit dem 30.5.2005 befahren wird. An der Stelle des bisherigen Gleises ist eine neue Fahrtrichtung in der Gegenrichtung entstanden. (Foto: hk)

Die Baumaßnahmen am Bahnhof werden in den Sommerferien unterbrochen. Dann steht ein weiteres, seit mehreren Jahren geplantes Projekt an: Die Haltestelle Schloss wird an den Marktplatz verlegt, da sie an der derzeitigen Stelle nicht mehr den Anforderungen entspricht und nur schwer umgebaut werden kann. Auch hier hat die Baumaßnahme eine teilweise Einstellung des Straßenbahnverkehrs und Ersatz durch Busse zur Folge. Im Rahmen der Neugestaltung wird auch die

Fahrtrichtung der Wendeschleife um das Schloss gedreht. Dies steht im Zusammenhang mit der Einrichtung einer Bedarfshaltestelle für das neue Kongresszentrum.

Weiterhin steht ab Mitte Juni noch eine Sanierung der Brücke Rheinstraße / A67 kurz vor Griesheim an. Die Straßenbahnlinie 9 wird in diesem Abschnitt dann auf nur einem Gleis an der Baustelle vorbeigeführt. Vereinzelt Verspätungen sind dadurch möglich. (hk)

Rhein-Neckar

# Neue Stadtbahnstrecken in Mannheim

## Planungen in der Quadratestadt

### Lindenhof

Für den südlich des Mannheimer Hauptbahnhof gelegenen Stadtteil Lindenhof gibt es schon seit viele Jahren große Pläne: Durch den Rückbau von Bahnanlagen sollten neuen Flächen für Gewerbe und Wohnen gewonnen werden. Zusätzlich soll ein Areal des Landmaschinenherstellers John Deere sowie das Gelände der Feuerwache Mitte, die verlegt werden soll, mit einbezogenen werden.

Die aktuellen Pläne sehen vor, die Bundesstrasse 37 (die sogenannte Südtangente) zum Teil auf ehemaligen Gleisen, sechsspurig auszubauen. Direkt daneben sollen neue Gebäude entstehen und dahinter die neue Windeckstraße mit einem neuen eigenem Gleiskörper für die Stadtbahn verlaufen.

Diese Strecke würde am Viktoria-Hochhaus an der Rückseite des Mannheimer Hauptbahnhofs von der Strecke der heutigen Linie 7 nach Neckarau-West/Rheingoldhalle abzweigen und parallel zur Südtange und der Bahnstrecke nach Heidelberg, vorbei am Campus der Fachhochschule Mannheim, bis Neckarauer Übergang (einer Brücke über die Bahnstrecke) führen. Dort würde die neue Stadtbahnstrecke an die Schienen der Stadtbahnlinie 1 in Richtung Neckarau/ Rheinau angeschlossen werden.

Der Neckarauer-Übergang, über den die Linie 1 führt, ist schon seit Jahren marode und muss dringend erneuert werden. Wie das unter dem rollenden

Rad vieler hundert Züge, die täglich unter der Brücke durchfahren, geschehen soll ist noch unklar.

Eine Neubaustrecke entlang der Südtangente könnte dieses Problem teilweise lösen. Während des Baues eines neuen Neckarauer Übergangs könnte die Linie 1 in die südlichen Mannheimer Stadtteile Neckarau und Rheinau über die neue Strecke fahren, vorausgesetzt, sie ist bis zu diesem Zeitpunkt bereits betriebsbereit. Eine Umleitung der Linie 1 über den Stadtteil Lindenhof würde außerdem eine Entlastung für die enge Schwetzinger Straße bringen, in der die Linie 1 derzeit fährt. Immer wieder kommt es dort zu Unfällen, weil die Straßenbahn in der engen Straße keinen eigenen Gleiskörper hat und parkende Autos den Verkehr behindern.

### Neuostheim

Im östlichem Mannheimer Stadtteil Neuostheim wird derzeit eine neue Stadtbahnstrecke gebaut. Sie erschließt das Messegelände, auf der alljährlich ab dem letzten April-Wochenende für elf Tage der Mannheimer Maimarkt stattfindet, die größte deutsche Verbraucher-Ausstellung. Gebaut wird die Strecke jetzt, um auch die neue Eishockey- und Veranstaltungshalle „SAP-Arena“, die im September eingeweiht werden soll, an den ÖPNV anzubinden.

Zunächst sollen Maimarktgelände und SAP-Arena über eine rund 1.400 Meter lange Stichstrecke erschlossen



Neubau der Strecke zwischen Rangierbf. und Neuostheim. *Foto: Holger Kötting*

werden, die von der bestehenden Haltestelle Neuostheim abgeht. Dort endet die Linie 6 Neuostheim – Ludwigshafen-Rheingönheim, daneben gibt es dort eine weitere Haltestelle der Überland-Straßenbahnlinie 5, die die Rundstrecke Mannheim – Heidelberg – Weinheim – Mannheim bedient. Derzeit wird die Haltestellenanlage komplett umgebaut.

Im kommenden Jahr soll dann eine weitere Strecke durch den Stadtteil Neuhermsheim zur SAP-Arena in Betrieb gehen, deren Bau noch in diesem Sommer begonnen werden soll. Damit würde dann eine neue Ringstrecke entstehen. Doch noch immer gibt es offenbar kein schlüssiges Betriebskonzept für die neue Stadtbahnstrecke. Wirklich genutzt wird die Strecke wohl nur während der zehn Tage Maimarkt. Wie der Gelegenheitsverkehr bei Veranstaltungen in der SAP-Arena sein wird und wie er vermarktet werden soll, ist offenbar noch völlig unklar. Ansonsten sollen auf jetzt im Bau befindlichen Stichstrecke nur vier Züge

pro Tag fahren, so zumindest sehen Pläne der Mannheimer Verkehrs- und Versorgungs AG vor.

Wenn die Strecke durch Neuhermsheim und der Ringschluss in 2006 fertig ist, wird es zudem keine zusätzlichen Fahrten geben, weil dafür kein Geld da ist. Die Fahrtenzahl auf der bestehenden Linie 6 nach Neuostheim soll deshalb halbiert werden und jede zweite Fahrt auf den neuen Ast nach Neuhermsheim umgeleitet werden.

In der Hauptverkehrszeit würde dies nur noch einen 20 Minuten-Takt bedeuten, in der Schwachlastzeit, beispielsweise am Abend oder am Sonntag-Vormittag, nur noch einen 60-Minuten-Takt.

Da die vorhandene Schienen abgefahren sind, sind zudem Neubauten im bestehenden Schienennetz der Linie 6 nach Neuostheim notwendig. Alternativ böte sich an, die Strecke ganz zu verlagern und neu zu bauen. In Neuostheim ist seit über 75 Jahren der Mann-

heimer Flugplatz. Er ist grenzt jedoch an eine Bundesautobahn, eine Bundesstraße sowie an Fachhochschulen des Bundes für Wehrtechnik und Arbeitsverwaltung und kann deshalb nicht erweitert werden.

Als zentraler Flugplatz für die Metropolregion Rhein-Neckar wird voraussichtlich der Flugplatz in Speyer ausgebaut, langfristig könnte dann der Flugplatz in Neuostheim überflüssig werden und das städtebaulich interessante Areal anders genutzt werden. Dann wäre es sinnvoll, die Stadtbahntrasse nach Neuostheim um knapp 200 Meter von der Dürerstraße in die Seckenheimer Land-

straße direkt an die Fachhochschulen und das Flugplatzgelände zu verlegen und völlig neu zu bauen.

### **Sandhofen**

Im nordwestlichen Mannheimer Außenstadtteil Sandhofen steht die Erneuerung der Gleisanlagen an. Die Trasse der Stadtbahn soll auf einen eigenen Gleiskörper verschwenkt und die Kurvenradien vergrößert werden, um in Zukunft auch Doppeltraktion zu ermöglichen. (*wb*)

## Rhein-Neckar

# **Ludwigshafen will Stadtbahnnetz ausdünnen**

## **Streichkonzert in der Chemiestadt geplant**

**Die Verkehrsbetriebe Ludwigshafen (VBL) planen drastische Einschränkungen im Stadtbahnverkehr. „Derzeit steht das gesamte Ludwigshafener Streckennetz auf dem Prüfstand,“ sagte der Geschäftsführer der Verkehrsbetriebe Ludwigshafen (VBL), Gerhard Weissmüller. „Ob und welche Veränderungen kommen werden, muss aber politisch entschieden werden.“**

Der Vorstand räumte ein, dass auch eine Radikallösung geprüft werde, nämlich Stadtbahnen durch Busse zu ersetzen.

Auslöst wurden die Überlegungen, weil die Strecken der Linien 10 und 11 in den nördlichen Ludwigshafener Stadtteil Friesenheim für voraussichtlich 20 Millionen Euro saniert werden müssen. Ein

im Juni vorgelegtes Sparpaket sieht den Wegfall der Straßenbahnlinie 11 nach Friesenheim vor, die rund 600 Meter lange Schleife zum Ebertpark soll nicht mehr befahren werden. Außerdem sollen die meisten Straßenbahnlinien abends eingestellt werden. Statt dessen sollen Busse fahren. Ab 20.30 Uhr würden dann nur noch die nach Mannheim fahrende Linie 4 verkehren, schreibt die Tageszeitung „Mannheimer Morgen“. Außerdem sollen durch die Streichung von Schulbussen Einsparungen erzielt werden. Die Verkehrsbetriebe Ludwigshafen erhoffen sich Einsparungen von bis zu 1,8 Millionen Euro.

In Ludwigshafen verkehren derzeit sieben Stadtbahn/Stadtbahnlinien. Die Linien 3, 4 und 6 werden gemeinsam mit der Mannheimer Verkehrs- und Versor-



gungs AG (MVV) betrieben und verkehren städteübergreifend von Mannheim in die Ludwigshafener Stadtteile Oggersheim, Oppau und Rheingönheim. Außerdem verkehrt in Ludwigshafen die Rhein-Haardt-Bahn (RHB) auf den Straßenbahngleisen. Sie führt vom Mannheimer Hauptbahnhof in den pfälzischen Kurort Bad Dürkheim. Daneben fahren noch drei „Binnen-Straßenbahnlinien“ in Ludwigshafen, die Linien 10, 11, und 12, die jetzt vor allem zur Disposition stehen.

Schon vor einigen Jahren wurde die Fahrtenzahl der Linie 12 drastisch beschnitten. Sie verkehrt jetzt nur noch in den Hauptverkehrszeit. Pikant ist, dass diese Linie zu einem großen Teil das unterirdische Streckennetz in Ludwigshafen befährt, dass in den siebziger Jahren für viele Millionen Mark großzügig ausgebaut wurde, als die Stadt Ludwigshafen durch die Gewerbesteuererinnahmen vom Chemie-Giganten BASF noch über reichlich Geld verfügte. (wb)

### Rhein-Neckar

## Streckensperrung in Heidelbergs Norden

Marode Schienen werden ab Sommer ausgetauscht

Zwei Jahre Bauzeit

**„Eine üble Rumpelstrecke“, wie die Heidelberger Tageszeitung „Rhein-Neckar-Zeitung“ textete, wird nun beseitigt. Ab August sollen die Straßenbahnschienen sowie die Versorgungsleitungen in der Rottmannstraße und der Handschuhsheimer Landstraße auf 1,3 Kilometer Länge innerhalb von zwei Jahren erneuert werden.**

Die Straßenbahn-Linie 3 Handschuhsheim-Leimen soll in dieser Zeit umgeleitet bzw. verkürzt werden. Auf dem betreffenden Abschnitt soll für diese Linie ein Bus-Ersatzverkehr eingerichtet werden.

Ein Gleis in jedem der vier geplanten Bauabschnitten soll allerdings für den Betrieb der Linie 5 Mannheim – Heidelberg – Weinheim – Mannheim freige-

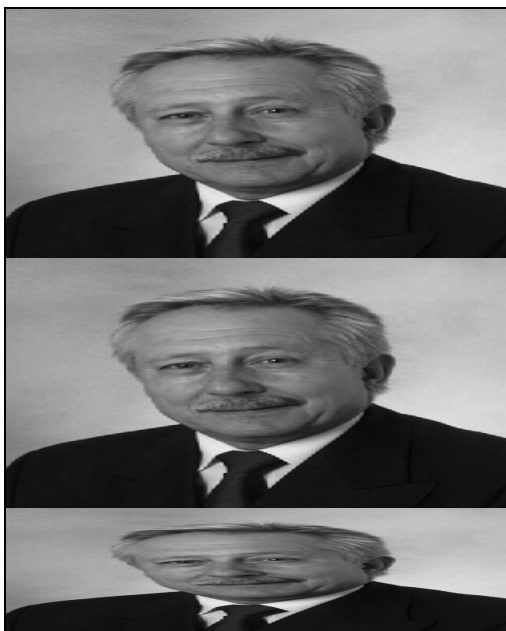
halten werden. Diese Linie wird auch während der auf zwei Jahre veranschlagten Bauzeit weiter auf dieser Stammstrecke verkehren.

Der Bau sollte ursprünglich schon 2003 beginnen. Ein Streit zwischen der Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG (HSB) und der Stadt Heidelberg, wer den behindertengerechten Bau der Haltestellen bezahlen soll, hatte unter anderem zu der Verzögerung geführt. Kurz vor einem Rechtsstreit konnten sich jetzt beide Parteien doch noch einigen.

Ebenfalls erneuert werden müssen auf dem südlichen Abschnitt der Linie 3 in Heidelberg die Gleise. Damit ist aber nicht vor 2006 zu rechnen. Der Nordabschnitt hat Priorität, weil sonst die technische Aufsichtsbehörde die Strecke stillgelegt hätte. (wb)

Rhein-Neckar**Kurznachrichten****Neuer Chef im Verkehrsverbund**

Werner Schreiner (57), bisher Verbandsdirektor des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd, löst am 1. Juli 2005 Wolfgang Wagner als Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) ab. Wagner, der seit 1991 Chef des VRN ist, geht in den Ruhestand.



Werner Schreiner

**Mit Hochgeschwindigkeit nach Paris**

Am 15. Juni schlossen der Bund und die Deutsche Bahn AG eine Finanzierungsvereinbarung über 160 Millionen Euro für den weiteren Ausbau der Strecke Ludwigshafen – Saarbrücken. Von 2007 an wollen die Deutsche Bahn und die französische Staatsbahn SNCF fünf Fahrtenpaare mit Hochgeschwindigkeitszügen von Paris nach Frankfurt über Mannheim anbieten. Vier Fahrtenpaare soll es von

Paris nach Stuttgart über Straßburg/Karlsruhe geben. Zum Einsatz kommen werden französische TGV und deutsche ICE. Der ICE hat allerdings derzeit noch keine Zulassung für das französische Streckennetz. Die Reisezeit zwischen Frankfurt und Paris über Mannheim soll sich von derzeit rund sechs Stunden auf vier Stunden verkürzen. Der Fahrzeitgewinn wird im wesentlichen durch die Neubaustrecke in Frankreich erreicht.

**Mehr RE auf der Main-Neckar-Bahn**

Zum Fahrplanwechsel im Dezember sollen weitere fünf RegionalExpress-Leistungen auf der Main-Neckar Bahn Heidelberg/Mannheim – Darmstadt – Frankfurt eingeführt werden. Ab diesem Zeitpunkt werden alle RE-Leistungen auf der Strecke mit Doppelstockwagen und leistungsstarken Lokomotiven gefahren werden, wurde auf der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar, das gewissermaßen das „Parlament“ des Verkehrsverbundes ist, bekannt.

In Zukunft wird für die Main-Neckar-Bahn eine halbstündliche S-Bahn-Bedienung mindestens bis Bensheim angestrebt. Mindestens stündlich soll dann – wie im wesentlichen schon heute – weiter nach Darmstadt und Frankfurt durchgebunden werden. Zwischen Darmstadt und Frankfurt soll die S-Bahn Rhein-Neckar dann nur noch einen Halt in Langen bedienen. Die S-Bahn-Linie soll durch einen RE im Zwei-Stunden-Takt ergänzt werden, langfristig ist an einen RE-Studentakt gedacht. (wb)



*Die Haupthalle des Heidelberger Hauptbahnhofs*

Rhein-Neckar

## 50 Jahre neuer Hauptbahnhof

Heidelberger Zentralstation feierte Jubiläum

**Der Heidelberger Hauptbahnhof hatte am 5. Mai 2005 Geburtstag: An diesem Tag war es genau 50 Jahre her, dass der damalige Bundespräsident Theodor Heuss den Neubau eröffnete.**

Gefeiert wurde am 4. und 5. Mai mit einem zweitägigen Bahnhofsfest samt einer langen Filmnacht und einer SWR3-Pop-Nacht sowie einer Ausstellung in der Bahnhofshalle und der Zugangsbrücke zu den Bahnsteigen, in der sowohl die Heidelberger Bahnhofs- und Stadtgeschichte, als auch die wichtigsten kulturellen, politischen und wirtschaftlichen Ereignisse der letzten 50 Jahre dargestellt wurden.

Auch wenn der großzügig dimensionierte Bahnhof und die Gleisanlagen jetzt schon 50 Jahre in Betrieb sind, die Geschichte des neuen Heidelberger Hauptbahnhofs ist schon mehr doppelt so alt! Fast 60 Jahre dauerten die Planungen und der Bau, bis der neue Heidelberger Hauptbahnhof 1955 endlich in Betrieb gehen konnte.

*Zur Geschichte*

Der Hintergrund: Die Strecke Heidelberg – Mannheim war die erste badische Bahnlinie, die 1840, nur fünf Jahre nach der ersten deutschen Bahnstrecke Nürn-

berg – Fürth, in Betrieb ging. Gewissermaßen an der Stadtmauer (Heidelberg bestand damals im wesentlichen nur aus dem Bereich der heutigen Altstadt) wurde der Bahnhof unweit des heutigen Verkehrsknotens Bismarckplatz auf der damals noch grünen Wiese für die Verbindung nach Mannheim als Kopfbahnhof errichtet. Als dann 1846 die Strecke nach Frankfurt gebaut wurde, wurde neben dem bereits bestehenden Badischen Bahnhof ein weiterer Kopfbahnhof, der Main-Neckar-Bahnhof, errichtet. Nochmals erweitert wurde der Bahnhof 1862, als die Strecke nach Heilbronn eröffnet wurde. Südlich der bereits bestehenden Bahnhöfe wurden die Gleise in den Odenwald und den Kraichgau als Durchgangsbahnhof errichtet.

Da der alte Heidelberger Hauptbahnhof vor der industriellen Revolution und

dem Wachstum der Städte gebaut wurde, entwickelten sich rund um die Bahnanlagen neue Stadtteile, ehemals selbständige Dörfer wurden Anfang des 20. Jahrhunderts eingemeindet. Der Kopfbahnhof sowie die Durchgangsgleise durch die enge Altstadt, die nun Mitten in dem gewachsenen Heidelberg lagen, wurden mehr und mehr zur Barriere für den innerstädtischen Verkehr.

Schon in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts gab es deshalb erste Überlegungen, den Heidelberger Hauptbahnhof zu verlegen. Die Pläne reiften heran, ein neuer Tunnel unter dem Heidelberger Schloss wurden gebaut (der Tunneldurchschlag erfolgte 1910) und begonnen, eine riesige Baugrube für den neuen Hauptbahnhof etwa 1200 Meter westlich des bestehenden Bahnhofs auszuheben.



*Der alte Heidelberger Hauptbahnhof Mitte der 50er Jahre kurz vor der Schließung*

Der 1. Weltkrieg unterbrach die Bautätigkeit. Wegen der schlechten wirtschaftlichen Lage durch große Reparationsleistungen des Deutschen Reiches und der Weltwirtschaftskrise ruhte der Bau des Personenbahnhofs fast 20 Jahre. Lediglich der Güter- und Rangierbahnhof wurden zunächst verlegt, bevor Ende der

30er Jahre auch der Bau des Personenbahnhofs wieder ernsthaft geplant wurde. Der 2. Weltkrieg unterbrach den Bau erneut. Erst mit der Gründung der neuen Bundesrepublik Deutschland und dem einsetzenden Wirtschaftswunder wurde der Bau nun zum 3. Mal begonnen und endlich zuende geführt.



*Die Haupthalle kurz vor Eröffnung 1955*

Da der neue Heidelberger Hauptbahnhof einer der ersten Bahnhofsneubauten in der neuen Bundesrepublik war zu einer Zeit, als die Politik der Bahn noch mehr Bedeutung beimaß als heute, ist das Bahnhofsgebäude sehr großzügig dimensioniert. Viele Heidelberg-Besucher, die zum erstenmal die große Halle betreten, sind erstaunt, dass eine Stadt von dieser Größe einen solch stattlichen Hauptbahnhof hat.

#### *Kritik am Bau*

Damals, bei der Einweihung, wurde die große, lichtdurchflutete Haupthalle als „Glaskasten der Unnahbarkeit“ kritisiert. Die Kritiker von damals kannten freilich noch nicht die nachfolgenden neuen Bahnhöfe Ludwigshafen Hbf oder Kassel-Wilhelmshöhe, die als Betonwüsten und fahrgastunfreundliche Stätten des Eisenbahnverkehrs allemal viel mehr Kritikpunkte als der Heidelberger Haupt-

bahnhof aufweisen und völlig am Fahrgast vorbei geplant und gebaut wurden. Insofern ist der Heidelberger Hauptbahnhof (der inzwischen unter Denkmalschutz gestellt wurde) eine architektonische Meisterleistung – allerdings mit einigen kleinen und größeren Fehlern.

So sehen auch in Heidelberg die ankommenden Reisenden sofort die riesige Menge verbauten Betons. Erst im Lauf der letzten Jahre wurde das triste Betonbild durch zwei neue Bahnsteigdächer, Rolltreppen und Verschönerungen auf den Bahnsteigen sowie in der Halle ein wenig aufgelockert.



*Die Haupthalle des Heidelberger Hauptbahnhofs kurz nach der Eröffnung*

An den diskreten Charme der 50er Jahre erinnern im Inneren nur noch wenige künstlerische Ausschmückungen. In den letzten Jahren wurde in der Haupthalle immer wieder umgebaut, neue Läden und Imbissstätten eingerichtet, die ein interessantes Warenangebot und einen Branchenmix bereithalten, das Bahnfahrgäste in vielen anderen Bahn-

höfen nicht finden. Es gibt auch noch eine richtige Bahnhofsgaststätte, die auch alle zwei Monate Treffpunkt des Regionalverbandes Rhein-Neckar von PRO BAHN ist. Wie lange es diese Gaststätte aber noch gibt, ist ungewiss.

### *Lange Wege*

Ein Minuspunkt des Heidelberger Hauptbahnhofs sind die (zu) langen Wege. Wer von der schmalen Seite der Haupthalle (dort ist der Ausgang zur Straßenbahnhaltestelle) zu einem der hinteren Gleise will, muss mehr als 100 Meter zurücklegen. Rolltreppen gibt es seit 20 Jahren, leider nur zu den beiden Bahnsteige, an denen die Fernzüge halten. Immerhin wurden im vorigen Jahr fünf Aufzüge zu allen Bahnsteigen eingebaut, die es nun auch Radfahrern, Rollstuhlfahrern, Fahrgästen mit viel Gepäck und mobilitätseingeschränkten Menschen erlaubt, bequem die Züge zu erreichen.

Die lange Brücke zu den Bahnsteigen wirkt etwas trostlos, in den letzten Jahren wurde aber versucht, durch eine Modell-eisenbahn, Automaten, Gepäckfächer und mobile Verkaufsstände mehr Leben in den Übergang zu bringen, der von der Fläche her fast genauso groß wie die Haupthalle.

Schon beim Bau des Hauptbahnhofs Anfang der 50er Jahre war geplant, die Bahnsteigbrücke zu verlängern und zum Übergang in die jenseits des Hauptbahnhofs gelegenen Gebiete zu machen, so wie dies beim Hauptbahnhof Darmstadt vor wenigen Jahren auch realisiert wurde. Ursprünglich war gedacht, dass dieser Durchstich schon wenige Jahre nach der Eröffnung des neuen Heidelberger Hauptbahnhofs möglich wäre, wenn die amerikanischen Streitkräfte, die dieses

Areal benutzen, abziehen würden. Dazu ist es bislang nicht gekommen. Erst wenn der nahegelegene, stillgelegte Heidelberger Rangierbahnhof als neuer Stadtteil „Bahnstadt“ bebaut sein wird, soll endlich auch die Bahnsteigbrücke verlängert werden und der Hauptbahnhof zweiten Zugang bekommen mit einer weiteren Straßenbahnhaltestelle für Linien nach Eppelheim und Kirchheim.

Noch immer ist ein neues Gleis 10, das dringend benötigt wird, zwar gelegt, aber noch nicht in Betrieb. Das soll erst 2006 geschehen, wenn ein neues Stellwerk in Heidelberg gebaut ist und der Heidelberger Hauptbahnhof dann von Karlsruhe aus ferngesteuert wird.

### *Anbindung zur Innenstadt*

Ein weiteres Manko des Heidelberger Hauptbahnhofes, den pro Tag durchschnittlich 42.000 Menschen besuchen) ist die schlechte städtebauliche Anbindung an die Innenstadt. Obwohl der Heidelberger Hauptbahnhof nur rund 1.200 Meter vom alten Standort (direkt im Stadtzentrum) nach Westen verlegt wurde, ist er nicht in die Innenstadt integriert. An den beiden gleisabgewandten Seiten des Hauptbahnhofes wirken zwei vierspurige, stark befahrene Straßen wie große Barrieren. Der Plan, einen Teil des Verkehrs in einen Tunnel zu verlegen, das Problem so teilweise zu lösen und so neue Gestaltungsmöglichkeiten für den Bahnhofsvorplatz zu bekommen, wurden wegen der hohen Kosten zunächst ad acta gelegt.



*Der Heidelberger Hauptbahnhof heute von der Gleisseite aus fotografiert (Foto: DB AG)*

Die ehemaligen Gleisanlagen, die zwischen dem alten und neuen Hauptbahnhof lagen, waren zwar schon 1956 komplett demontiert und bald darauf wurde mit der neuen Bebauung begonnen. Fast ausschließlich wurden aber auf dem Areal und angrenzenden Flächen triste Verwaltungsbauten für Finanzamt, Gerichte, Zollamt, Post, Landratsamt, Gesundheitsamt, Verwaltung der Heidelberger Druckmaschinen, Stadtwerke und Bundesbank errichtet. Wohnraum für Menschen gibt es hier kaum. Abends ist dieser Bereich fast menschenleer. Hier wurde versäumt, durch attraktive Ge-

schäfte, einladende Grünflächen und auch für Fußgänger und Radfahrer passable Wege den neuen Hauptbahnhof an die Innenstadt anzubinden und damit die Bahn auch in den Köpfen der in Heidelberg lebenden und arbeitenden Menschen besser zu verankern.

Vielleicht wird der Heidelberger Hauptbahnhof ja in einigen Jahren mehr ins Zentrum rücken, wenn auf den direkt an den Hauptbahnhof angrenzenden Arealen des ehemaligen Güter- und Rangierbahnhofes ein neuer Stadtteil die „Bahnstadt“ entsteht? (*Wolfgang Brauer*)

### Buchtipp

## 50 Jahre neuer Heidelberger Hauptbahnhof

Pünktlich zum Jubiläum des Heidelberger Hauptbahnhofs ist auch ein Buch des Ludwigshafener Eisenbahnfreundes Josef Kaiser erschienen. Der 144 Seiten starke Band mit rund 160 Abbildungen enthält viele bisher weitgehend unbekanntes Foos und dokumentiert 165 Jahre Heidelberger Eisenbahngeschichte. Viel Raum nimmt in der historischen Darstellung der Umzug des Hauptbahnhofs vom alten zu neuen Standort im Mai 1955 ein, der bahnbetrieblich zunächst im Chaos endete. Abgedruckt sind in dem Band neben Gleisplänen aus dem Jahr 1955 auch die Niederschrift einer Hörfunksendung, die der Süddeutsche Rundfunk in der Umzugsnacht vom 7. auf den 8. Mai 1955 sendete. (*wb*)

**Josef Kaiser: 50 Jahre neuer Heidelberger Hauptbahnhof / Von den Anfängen bis zum modernsten Bahnhof Deutschlands; pro MESSAGE**



**OHG, Ludwigshafen am Rhein, ISBN 3-934845-25-8, 18,00 Euro.**



Buchtipp

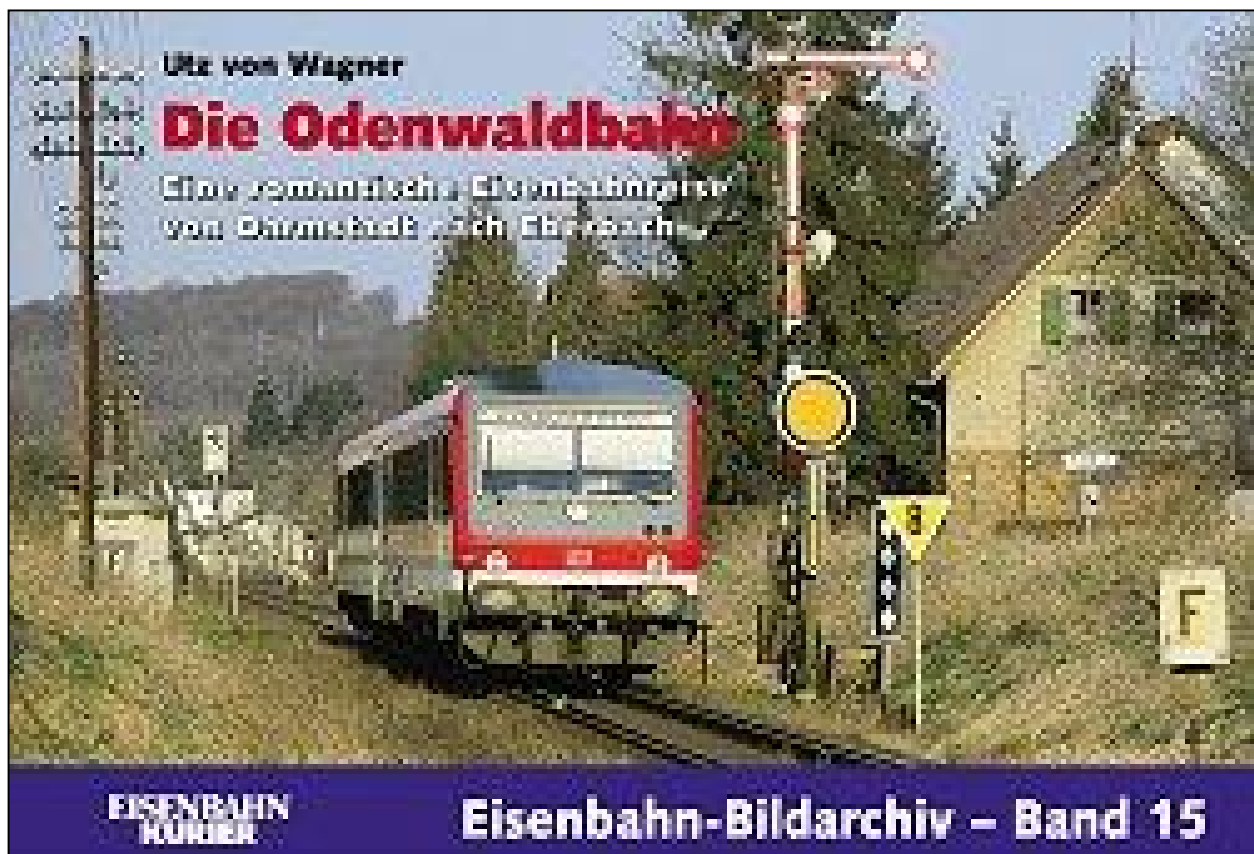
# Utz von Wagner: Die Odenwaldbahn

Eine romantische Eisenbahnreise von Darmstadt nach Eberbach

Bis in die heutige Zeit hat die Odenwaldbahn von Darmstadt nach Eberbach ihre nahezu unberührt gelassene historische Infrastruktur mit Formsignalen und Telegrafanlagen erhalten können. Noch können dort lokbespannte Züge in einer reizvollen Landschaft fotografiert werden. Während die Umstellung der alten Signaltechnik auf elektronische Stellwerke vorerst auf Eis gelegt wurde,

zeichnet sich für 2005 eine tiefgreifende Veränderung beim Fahrzeugeinsatz ab. Triebwagen des Typs „Itino“ übernehmen den Personenverkehr. Das neue Bildarchiv zeigt überwiegend die Betriebsituation der letzten drei Jahre.

**Format 235 x 165 mm, 96 Seiten mit ca. 100 Farbaufnahmen. EK-Verlag, Best. Nr. 354, 19,80 Euro.**



Reisetipp

## Reiselust statt Reisefrust

Verbraucherzentrale Hessen berät zu Fragen rund um die Urlaubsreise

**(Frankfurt, 6.6.2005). Langsam entstehen sommerliche Gefühle und das Fernweh lockt. Viele Reisewillige stellen sich vor Reisebeginn verschiedene Fragen: Wie zahle ich im Ausland am günstigsten, sichersten und bequemsten? Wie lassen sich beim Handytelefon Kosten im Ausland sparen, welche Urlaubsvorbereitungen sind sinnvoll? Wie soll man sich verhalten, wenn der Ferienflieger überbucht ist oder viel zu spät abfliegt? Was ist zu tun, wenn das gebuchte Hotelzimmer doch keinen Blick aufs Meer bietet und unerträglicher Baulärm die Urlaubslaune tötet? Welche Reiseversicherungen sind eigentlich sinnvoll?**

Die Rechtsberaterinnen der Verbraucherzentrale bieten kompetente Beratung zu allen reiserechtlichen Aspekten und informieren, wie Verbraucher sich im Falle einer Reklamation verhalten müssen, wie Mängel zu dokumentieren sind und was nach der Reise unternommen werden muss, um seine Ansprüche erfolgreich geltend zu machen.

Außerdem: Nicht jede Reiseversicherung, die vollmundig angeprie-

sen wird, ist sinnvoll. Die Verbraucherzentrale berät zum Abschluss der sinnvollen und preisgünstigsten Versicherungen; von der Auslandsreisekrankenversicherung, über Reiserücktritts-, bis zur Gepäckversicherung. Wer im Ausland mobil telefonieren will und keine böse Überraschung bei der nächsten Telefonrechnung riskieren möchte, erhält Tipps, wie das Handy „urlaubsfit“ gemacht werden kann.

Die persönliche Beratung ist kostenpflichtig. Termine für Frankfurt und Wiesbaden können vereinbart werden über 01805-97 20 10 (12 Cent/Min. aus dem dt. Festnetz).

Die neue Broschüre „Verbraucherschutz in den neuen EU-Mitgliedsstaaten“, herausgegeben vom Europäischen Verbraucherzentrum liegt kostenlos in den Beratungsstellen zur Abholung bereit. Das Buch gibt auf 63 Seiten einen fundierten Überblick über die Verbraucherrechte in den neuen EU-Mitgliedsstaaten in Mittel- und Osteuropa sowie auf Malta und Zypern. Stichworte sind Reisen, Einkaufen, Versicherungen und Geldanlagen. *(Aus einer Pressemitteilung der Verbraucherzentrale)*

Ausflugstipp

## Zum höchsten Berg Hessens mit der Rhönbahn und dem Rhön - Rad - Bus

**(Gersfeld). Im Herbst 2003 wurde der sog. „Milseburgradweg“ eingeweiht. Dieser verläuft auf der ehemaligen Bahntrasse von Götzenhof nach Hilders. Parallel zu dieser Strecke verkehrt wieder an allen Sonn- und Feiertagen zwischen Juli und 3. Oktober 2005 der „Rhön-Rad-Bus“ der LNG Fulda.**

Dieser fährt von Fulda über Kleinsassen, Hilders, Wüstensachsen und die Wasserkuppe nach Gersfeld, wo er die Rhönbahn anbindet, und zurück.

Bereits im letzten Jahr waren die Fahrgastzahlen sehr erfreulich. Gut abgestimmt ist auch die Verbindung

zwischen Rhönbahn und dem „Rhön-Rad-Bus“, denn endlich besteht ab dem Bahnhof Gersfeld wieder die Möglichkeit die Wasserkuppe zu erreichen.

Abfahrt Gersfeld Bahnhof ist um 10.09 Uhr, 12.09 Uhr, 14.09 Uhr und 16.09 Uhr. Fahrzeit zur Wasserkuppe knapp 18 Minuten.

Rückfahrt von der Wasserkuppe nach Gersfeld ist um 11.51 Uhr, 13.51 Uhr, 15.51 Uhr und 17.51 Uhr.

In Gersfeld wird der Anschluss an die Rhönbahn von / nach Fulda gehalten.

Der Milseburgradweg kann jeweils von Mai bis Ende Oktober befahren werden. (tb)



**PRO BAHN –  
Ihr Fahrgastverband**

Das allerletzte

## Anekdote: Der fensterlose Wagen

Vom Sachverstand der leitenden Mitarbeiter der DB AG  
– oder: Deutschland anno 2005

In DB-Kreisen erzählt man sich folgende Geschichte, die sich kürzlich in einem der neuen Bundesländer zugetragen hat. Für die Authentizität der Erzählung verbürgt sich unser Informant (Name der Redaktion bekannt):

Nachdem die DBAG in diesem neuen Bundesland große Teile des Nahverkehrs an neue Mitbewerber verloren hatte, tauschten die Konzerngewaltigen in Berlin kurzerhand dort die leitenden Mitarbeiter von DB-Regio aus. An die Spitze berufen wurde mit sehr viel Vorschusslorbeeren eine junge Dame mit

hervorragenden Abschluss der Betriebswirtschaft. Ihre erste Unterredung mit einem ihrer Mitarbeiter wurde durch das laute Geräusch eines vorbeifahrenden IC-Wendezuges – mit dem Steuerwagen voraus – unterbrochen. Als es wieder ruhiger wurde, meinte sie zu ihrem Gesprächspartner: „Warum nimmt man denn da am Schluss so einen fensterlosen Wagen mit? Damit können doch gar keine Passagiere befördert werden. Das ist doch reine Energieverschwendung“.  
(jr)



„Fensterloser Wagen“ am Schluss eines RE in Berlin-Karlshorst (Foto: Holger Kalkhof)

## PRO BAHN - Adressen

### PRO BAHN e.V. Bundesgeschäftsstelle

Schwanthalerstraße 74  
80336 München  
Tel. (0 89) 54 45 62 13  
Fax (0 89) 54 45 62 14  
www.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 Mittelhessen

Harald Nehr  
Schießgärten 11  
35398 Gießen  
Tel. (06 41) 9 60 99 80  
E-mail: pbneh@web.de (Neu!)

### PRO BAHN in Nordhessen

Folke Ebert  
Meisenweg 5  
34212 Melsungen  
Tel. (0 56 61) 5 22 91  
E-Mail: folkebert@freenet.de

### PRO BAHN in Osthessen

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

### PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e.V.

Regionalvorsitzender Helmut Lind (Neu!)  
Holzweg 17  
61440 Oberursel  
Tel. (0 61 71) 46 28  
E-mail:

### PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.

Regionalvorsitzender Thomas Mroczek  
Im Rod 4  
64569 Nauheim  
Tel. (0 61 52) 6 23 34  
Fax (0 61 52) 80 59 32  
E-Mail: info@starkenburg.pro-bahn.de (Neue E-mail!)  
www.pro-bahn.de/starkenburg

### PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar

Regionalvorsitzender Michael Löwe  
Rosenbrunnenstraße 20  
69469 Weinheim  
Tel. (0 62 01) 6 17 20  
E-Mail: michael.loewe@arcormail.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)

**Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!**

## PRO BAHN - Termine

### Allgemeine Termine:

Mo, 1.8. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft Juli-August 2005. Bitte alle Beiträge und Fotos an die verantwortlichen Regional-Redakteure schicken (Harald Nehr, Helmut Lind, Holger Kötting, Wolfgang Brauer, Thomas Bayer; Adressen siehe oben).

### PRO BAHN in Nordhessen:

Jeden letzten Mi. im Monat, 19.00 Uhr: Treffen im VCD Büro, Steinweg 21, Kassel.

### PRO BAHN in Mittelhessen:

Termine: Bitte bei Harald Nehr erfragen, E-Mail: pbneh@web.de

Mi, 13.7. 18-22 Uhr: „Vision Oberhessen“ im Bürgerhaus Nidda. Themen u.a. Verkehr und Tourismus. Veranstalter u.a. IHK Großraum Gießen-Friedberg-Vogelsberg, Verein Oberhessen, Stadt Nidda und Kreis Wetterau. Anfahrt: Bushaltestelle Schillerstr., dann 5 Min Fußweg.

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

Mo, 4.7. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32, Clubraum 1 (5 Min. zu Fuß von FFM Hbf).

Mo, 1.8. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Clubraum 1.

Mo, 5.9. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Griesheim, Raum 4 (direkt an der S-Bahn-Station Frankfurt-Griesheim).

### Regionalverband Starkenburg e.V.:

Di, 19.7. **Achtung! Wegen Betriebsferien eine Woche früher!**

18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie (Dornheimer Weg 27, Darmstadt, 15 min Fußweg ab Hauptbahnhof oder mit Linie F bis Hst. Rodensteiner Weg). (18:30-19:00 Uhr: informeller Teil, 19:00 - 21:00 Uhr: Tagesordnung)

Di, 30.8. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg, Adresse s.o.

Di, 26.9. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg, Adresse s.o.

### Regionalverband Rhein-Neckar

Do, 21.7. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162. Thema: „Wie muss sich der Mannheimer Hauptbahnhof weiterentwickeln?“

**Im August findet kein Monatstreffen statt !**

Do, 15.9. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar in der **Hauptbahnhofsgaststätte Heidelberg**.

Fortsetzung siehe rechts

Sonstige Termine:

Mi, 5.10. 18.00 Uhr: ÖPNV-AG Darmstadt und Darmstadt-Dieburg. Grünes Büro, Lauteschlägerstr. 38, Darmstadt. HEAG-Linien H, K, Hst. Kopernikusplatz. Info: Rainer Schönenberg, B'90/GRÜNE KV Darmstadt-Dieburg, Tel. (0 61 54) 17 09. E-mail R.Schoenenberg@t-online.de

Do, 11.8. (Jeden 2. Do. des Monats), 20.00 Uhr: Arbeitstreffen der IG PRO SCHIENE Weschnitztal-Überwaldbahn, Gasthaus „Pfälzer Hof“, Wald-Michelbach, Kontakt: Sven Grahner, Tel./Fax (0 62 28) 4 80, e-mail: sven.grahner@web.de

**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 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.**

**Redaktion:** Martin U. Schmidt (*mus*), Holger Kötting (*hk*), Stefan Grasshoff (*sg*), Wolfgang Brauer (*wb*), Jochen Ridder (*jr*), Thomas Bayer (*tb*), Harald Nehr (*hn*). Alle anderen Artikel sind namentlich gekennzeichnet. V.i.S.d.P: *mus*, für die einzelnen RV: *hk*, *sg*, *wb*, *jr*, *tb*, *hn*.

**Redaktionsanschrift:**

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

Für die folgende Ausgabe: 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

**Regionalredaktionen:**

**Nord- und Mittelhessen:** Harald Nehr, E-mail: (**Neu!**): pbneh@web.de

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

**Großraum Frankfurt:** Vertretungsweise Helmut Lind, Holzweg 17, 61440 Oberursel, Tel. (0 61 71) 46 28, E-mail: ...

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

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

**Redaktionsschluss für diese Ausgabe:** 1.6.2005

**Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:** 1.8.2005

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



## Die neuen Farben des RNV

Der Rhein-Neckar-Verkehr (RNV), der Zusammenschluss der fünf Stadtbahnbetriebe im Rhein-Neckar-Raum, ist jetzt auch optisch auf dem Schienennetz präsent: Die ersten Schienenfahrzeuge in der neuen Farbgebung des RNV (orange, blau und weiß) rollen. Je ein Fahrzeug der Ludwigshafener Verkehrsbetriebe (VBL), der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (OEG) und der Mannheimer Verkehrs- und Versorgungs AG (MVV) wurden bis Redaktionsschluss dieser Ausgabe gesichtet. Die Fahrgäste allerdings sind verwirrt. Oft gehörter Kommentar: „Was kommt denn da schon wieder für ein Schienenreinigungsfahrzeug?“ Gerade der in den neuen Farben lackierte OEG-Zug Nr. 112 veranlasst immer wieder zur Nachfrage beim Fahrer, ob denn dies wirklich eine OEG sei. Nur nach und nach, wenn Neulackierungen oder Neubestellungen anstehen, wird auf die Schienenfahrzeuge im Rhein-Neckar-Delta allerdings der neue Farbton aufgetragen. Die alte Farbenvielfalt wird deshalb parallel zur neuen Lackierung noch lange präsent bleiben.

Das Foto zeigt den alten achtachsigen Zug Nr. 516 am 22. Juni 2005 auf der Lindenhofbrücke unweit des Mannheimer Hauptbahnhofs. Der Wagen 516 wurde 1964 gebaut und 1992 vom Sechs- zum Achtachser umgebaut und erhielt nachträglich noch ein niederfluriges Mittelteil. Dieser Triebwagentyp wird nur noch auf der Linie 2, manchmal auf der Linie 6 sowie vereinzelt für Zusatzleistungen im Mannheimer Streckennetz in den Hauptverkehrszeiten oder im Abendverkehr eingesetzt. *(Foto: Wolfgang Brauer)*