

PRO BAHN Hessen 

Fahrgastzeitung

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

Nr. 53

November – Dezember 2005

**Neue Triebwagen
für die Odenwaldbahn** **S. 21**

**SAP-Arena führt zu Sicherheitsrisiko
in Mannheim-Rangierbahnhof** **S. 36**

Überfüllte S-Bahnen im Neckartal **S. 26**

Titelbild:

Itino-Triebwagen Nr. 102 auf einer Probefahrt am 21.9.2005 zwischen Bad König und Mümling-Grumbach. Siehe Artikel „Neue Triebwagen für die Odenwaldbahn“ auf S. 21. (Foto: Holger Kötting).

Impressum

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

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

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

Redaktion: Martin U. Schmidt (*mus*), Holger Kötting (*hk*), Stefan Grasshoff (*sg*), Wolfgang Brauer (*wb*), Helmut Lind (*hl*), 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, hl, 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

Regionalredaktionen:

Nord- und Mittelhessen: Harald Nehr, E-mail: pbneh@web.de

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

Großraum Frankfurt: Vertretungsweise Helmut Lind, Holzweg 17, 61440 Oberursel, Tel. (0 61 71) 46 28, E-mail: lind.obu@t-online.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: 1.10.2005 (Heft November – Dezember 2005)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.12.2005 (Heft Januar – Februar 2006)

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

Inhalt dieser Ausgabe

Überregional

Impressionen vom 6. Deutschen Nahverkehrstag in Koblenz 4

Nordhessen

In die Stadt ohne Auto..... 7

NVV entdeckt Marktlücke..... 8

Transnet: Umdenken in der Verkehrspolitik..... 9

Kassel – Bebra – Fulda: Probleme bei der Finanzierung von Park & Ride 9

Osthessen

Bahnübergang bei Hettenhausen unzureichend gesichert..... 10

Probleme mit dem Übergangstarif RMV/NVV..... 11

Großraum Frankfurt am Main

„Minutenschieben“ bei traffiQ..... 12

RMV-Bus 917 mit neuen Zeiten..... 14

Ist die Regionaltangente West (RTW) noch zu retten? 17

Wie die Deutsche Bahn mit „Schwarzfahrern“ umgeht 19

Wie komme ich zur Bahn? 20

Starkenburg

Neue Triebwagen für die Odenwaldbahn..... 22

Reinhard Lohrmann verlässt Hessen..... 26

Rhein-Neckar

Überfüllte S-Bahnen im Neckartal..... 27

Fahrplankonferenz-Ergebnisse 29

Weniger ICEs und ICs in Heidelberg 30

Mannheim Hbf ist „Bahnhof des Jahres 2005“ 32

Heidelberg: Uni-Rektor bremst Straßenbahn 35

SAP-Arena führt zu Sicherheitsrisiko in Mannheim-Rangierbahnhof..... 36

Kurznachrichten 37

PRO BAHN Adressen..... 40

PRO BAHN Termine 41

Mi-So, 16.-20.11.:
23. Horber Schientage –
die verkehrspolitische Veranstaltung

www.horber.schienen-tage.de

Überregional

Impressionen vom 6. Deutschen Nahverkehrstag in Koblenz

Rheinland-Pfalz, Frankfurt, Mannheim und mehr

Die Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes war 1995 für das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau in Mainz Anlass, einen Nahverkehrstag ins Leben zu rufen. Dies wurde ein Erfolg, so dass vom 14. bis 16. September in Koblenz bereits die sechste Veranstaltung dieser Reihe mit etwa 500 Besuchern aus ganz Europa stattfand. Der Kongress stand unter dem brandaktuellen Motto „Geht dem Nahverkehr das Geld aus?“

Der Rheinland-Pfalz-Takt

Am 24. Mai 1994 wurde der Rheinland-Pfalz-Takt nach intensiver Vorbereitung und Analyse der Fahrgastgewohnheiten und -wünsche aus der Taufe gehoben. Zahlreiche Strecken und Bahnhöfe wurden in den vergangenen 10 Jahren in der Vorderpfalz modernisiert oder sogar reaktiviert (zumindest für den Ausflugsverkehr). Das Schienennetz wird zudem durch ein ausgeklügeltes Regiobusnetz ergänzt bzw. miteinander verknüpft. Die Zug- und Buskilometerleistung hat sich seit der Einführung des Taktes zusammen genommen verdoppelt. Grundlage dieser Erfolgsgeschichte im benachbarten Bundesland sind optimierte Anschlussverkehre, der Einsatz redesignter bzw. neuer Schienenfahrzeuge, eine Runderneuerung der Stationen, barrierefreie Zugänglichkeit, zielorientiertes

Marketing, attraktive Tarifangebote und ein gezieltes Programm für Ausflugsverkehre, die übrigens die höchsten Steigerungsraten zu verzeichnen haben. Ein Meilenstein war ohne Frage die Eröffnung der S-Bahn Rhein-Neckar mit einer Pünktlichkeitsrate von 98 % und weit über den Erwartungen liegenden Fahrgastzahlen. In der zweiten Ausbaustufe werden später einmal Züge der S-Bahn Rhein-Neckar – sofern der RMV mitspielt – im Takt bis nach Darmstadt verkehren.

Geht dem Nahverkehr das Geld aus?

„Ja“ war die ernüchternde Antwort, nicht nur von Prof. Dr. Gerd Aberle von der Universität Gießen. Er begründete dies ausführlich in seiner mit launischen, aber durchaus ernsten gemeinten Worten gehaltenen Grundsatzrede, die mit viel Szenenapplaus bedacht wurde. Als Professor für Volkswirtschaftslehre hat sich Aberle auf die Sparten Logistik und Transportmanagement spezialisiert, ist Chefredakteur der Zeitschrift Internationales Transportwesen und gilt als ehemaliges Mitglied des Konzernbeirates der DBAG als die Koryphäe unter den Analysten verkehrswissenschaftlicher Zusammenhänge und der Erstellung langfristiger Prognosen. Ab 2008 – gleich welche politische Gruppierung dann das Sagen haben wird – müssen die Verkehrsplaner mit einer Kürzung der unterschiedlichen Förder-

mittel von 20 % ausgehen. Dieser Meinung schlossen sich auch andere Referenten in den verschiedenen Foren an. „Wir haben es in Deutschland zudem mit einem insgesamt schrumpfenden Markt zu tun,“ so seine Grundthese. Ein Wachstum der Verkehre wird es nur in ganz wenigen Gebieten, wie der Technologieregion Rhein-Neckar oder dem Dienstleistungszentrum Rhein-Main, geben. Global gesehen kann nicht einmal von einer Festschreibung des status-quo ausgegangen werden. Eine Fahrplananpassung mit einschneidenden Ausdünnungen ist vielerorts unausweichlich. Für die sogenannten „Entleerungsräume“ werden zwangsläufig Streichungen ganzer Linien die Folge sein. Besonders für diese Fälle – aber auch ganz im Allgemeinen – gilt es, heute, und nicht erst in zwei Jahren, angepasste Strategien und völlig neuartige Konzepte zu entwickeln.

Was ist zu tun?

Was für die nahe Zukunft brauchen, so Prof. Dr. Aberle, ist ein marktorientiertes in sich geschlossenes und solides Finanzierungskonzept, langjährige Planungssicherheit und als wichtigste Forderung eine regionale Definition des Grundbedarfs des lokalen ÖPNV. Es gilt ferner, zusätzliche Kunden zu gewinnen, und zwar insbesondere dadurch, dass Hemmschwellen zur Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel, wie beispielsweise komplizierte Tarifsysteme, vereinfacht und vereinheitlicht, sowie unverständliche Fahrscheinautomaten bedienerfreundlicher gestaltet werden. Wichtigstes Ziel muss es jedoch sein, die Pünktlichkeit zu steigern, die Anschluss-Sicherheit zu gewährleisten und komfortable Fahrzeuge einzusetzen. ÖPNV-Fahren muss Spaß

machen und darf nicht als Unterprivilegierung bestimmter Bevölkerungsschichten verstanden werden..

Trennung von Netz und Betrieb?

In der anschließenden Diskussion outete sich Prof. Dr. Aberle auf Nachfrage überraschend als vehementer Gegner einer Trennung von Netz und Betrieb bei der DBAG. „Outete“ deshalb, weil er als einflussreicher Berater einer großen Volkspartei in Sachen Börsengang der Bahn AG gilt und die Meinung dieser Fraktion in der veröffentlichten Meinung bisher einen anderen Standpunkt vertritt. In einer Trennung sieht er auf lange Sicht einen nicht wiedergutzumachenden volkswirtschaftlichen Schaden auf die Bahn und das Land (also den Steuerzahler!) zukommen.

Bad Kreuznach als Vorbild?

Aus Frankfurter Sicht war das Forum Nr. 2 mit dem Titel „Sind die kommunalen Verkehrsunternehmen noch zu retten?“ das absolute Highlight. Zunächst wurde das Privatisierungsmodell der Stadt Bad Kreuznach vorgestellt. Die 80 Busse der VGK mit 1,8 Millionen km/Jahr befördern heute auf 16 Linien mit zusammen 240 km etwa 5 Millionen Fahrgäste. Der finanzielle Verlust der städtischen Tochter belief sich zuletzt auf fast 2 Millionen Euro pro Jahr. Zum 1. Januar 2000 wurde der Stadtverkehr in Bad Kreuznach und dem unmittelbaren Umland von Rhenus Keolis unter Beibehaltung des Gesellschafternamens, des Personals, der Fahrzeuge und des Betriebshofes übernommen. Die Rhenus Keolis gehört zur Rethmann-Gruppe; 44,5 % Anteile hält die SNCF. Rhenus Keolis ist Marktführer

in Frankreich, sie ist in insgesamt neun Ländern Europas aktiv.

Die Altlasten wurden anfangs durch vertraglich ausgehandelte, jährlich reduzierte Zuschüsse der Stadt abgedeckt. Zwei Jahre früher als geplant, fährt der neue Betreiber nun schwarze Zahlen ein, und der städtische Haushalt ist von den direkten Verlustzuweisungen endgültig befreit. Und das alles bei einem erweiterten Angebot mit einer neustrukturierten Linienführung und Anschlussgarantie zwischen den verschiedenen Buslinien und bedingt auch von bzw. zur Schiene. Die Fahrgastzahlen konnten in den ersten fünf Betriebsjahren um etwa 6 % gesteigert werden. Und noch eine Ziffer gibt zu denken: die Zahl der Mitarbeiter steigerte sich von anfangs 56 auf heute 86. Das Unternehmen führt dieses Ergebnis einzig darauf zurück, dass es – durch den Referenten nicht näher bezeichnete – Synergien und Einsparungspotentiale konsequent nutzt! (*Zu den „Einsparpotentialen“ gehört üblicherweise das Lohnniveau der Mitarbeiter! – Die Red.*)

Das „Erfolgsmodell Bad Kreuznach“ hat viele Gebietskörperschaften in Deutschland bewogen, ähnliche Verträge mit Keolis abzuschließen. Weitere Informationen hierzu finden sich im Internet unter www.rhenus-keolis.de. Einige Fragen blieben allerdings unbeantwortet im Raume stehen: Wies die alte VGK tatsächlich eine derartige Misswirtschaft auf oder werden bei dem neuen Modell die Gewinne durch anders geartete Abschreibungsmodelle oder indirekt höhere Zahlungen durch den Verkehrsverbund erzielt, von dem einzig der neue Betreiber profitiert, die aber letztendlich wiederum der Steuerzahler zu tragen hat?

Beide Referenten zeichneten ein viel zu positives Bild, so dass zumindest

Zweifel erlaubt sind, ob die präsentierten Zahlen und Charts denn wirklich ohne Abstriche glaubwürdig sein können.

Frankfurt: Die VGF

Dass kommunale Verkehrsbetriebe bei schlankem und effizientem Management profitabel wirtschaften können, davon überzeugte sich der Autor Mitte der 90er-Jahre anlässlich eines Seminars in Zürich, das jahrelang als das Mekka des ÖPNV galt.

Die VG Frankfurt am Main scheint nun ebenfalls auf bestem Wege, ein modernes und leistungsfähiges Verkehrsunternehmen zu werden, das sich, wie die ersten gewonnen Ausschreibungen anschaulich belegen, mit ihrer Tochter In-der-City-Bus erfolgreich am Markt behaupten wird. Inzwischen hat sich die VGF – wohl aus strategischen Gründen, auf die Michael Budig auf Nachfrage nicht näher eingehen wollte – eine weitere Tochterfirma als Dienstleister für zu leasende Busfahrer zugelegt.

Die Stadt Frankfurt am Main hat bereits in einer frühen Phase konsequent die Trennung von Besteller (traffiQ) und Erbringer von Verkehrsleistungen betrieben. Auf die hinlänglich bekannten Reibereien unter vormaligen Kollegen zwischen den beiden neuen städtischen Unternehmen soll an dieser Stelle nicht weiter eingegangen werden, auch wenn sie bei dem Referat von Budig in Koblenz zumindest andeutungsweise anklangen. Wer ist, so einer der derzeitigen Streitpunkte, in Frankfurt der unmittelbare Ansprechpartner für die Fahrgäste? Nach Budig wohl doch eindeutig der Erbringer der Leistung.

Die VGF hat sich östlich ihres Kernbereiches in Offenbach und Hanau be-

reits gut positioniert. Zum Fahrplanwechsel 2006 betritt sie Neuland auf dem Sektor des „echten“ Eisenbahnverkehrs: auf der Odenwaldbahn, zusammen mit ihrem Partner, der Rurtalbahn (RTB), als VIAS GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main. Zum Einsatz kommen auf den Strecken, die weiterhin der DB AG gehören, 22 nagelneue Triebwagen des Typs ITINO, die von „fahma“ angemietet wurden. (Vergleiche Bericht „Neue Triebwagen auf der Odenwaldbahn, S. 21)

Auch auf der Straße will VGF kräftig expandieren. Ziel ist es, die derzeitigen Nutzwagenkilometer in absehbarer Zukunft zu vervierfachen. Man schießt dabei Richtung Wiesbaden, besonders aber auf die Verkehre in den umliegenden Kreisen und Städten. An Ausschreibungen außerhalb des Rhein-Main-Gebietes wird sich die VGF auf keinen Fall beteiligen. Dieses Lehrgeld sollen andere zahlen, so Budig mit einem eindeutigen Wink in Richtung einer Hansestadt.

Nordhessen

In die Stadt ohne Auto

Landkreis Kassel startete Wettbewerb

Zum europäischen Aktionstag „In die Stadt ohne Auto“ am 22. September startete der Landkreis Kassel einen erneuten Wettbewerb.

„Nachdem wir im letzten Jahr Familien gesucht haben, die eine Woche auf ihr Auto verzichten, können in diesem Jahr alle Bürger im Landkreis mitmachen“, sagte Kreispressesprecher Harald Kühlborn im Vorfeld. Jeder, der am 22. September eine gültige Fahrkarte für den ÖPNV im Kreisgebiet hatte, konnte diese

Region Mannheim

Ein ganz anderes Modell einer Zusammenarbeit kommunaler Verkehrsträger beschreitet man in der Mannheimer Region. Dort gab es schon seit je her eine enge Zusammenarbeit zwischen den dort agierenden Verkehrsgesellschaften. Die neue Rhein-Neckar-Verkehrs-Gesellschaft (RNV) versteht sich als wohl bundesweit einmalige Allianz der Verkehrsunternehmen HSB, MVV, VBL, RHB und OEG. Ziel ist es, mittelfristig eine noch bessere Arbeitsteilung der Verkehrsträger und eines Fahrzeugpools zu vereinbaren und ein schlagkräftiger Mobilitätsdienstleister für die Region zu sein. Der Weg dorthin war nicht ganz einfach zu beschreiten, und er war auch nur deshalb möglich, weil bereits traditionell enge Verflechtungen zwischen den Unternehmen zum beiderseitigen Vorteil bestanden und sie sich für alle Beteiligten bereits jahrzehntelang bewährt hatten. (*Wilfried Staub*)

zur Kreisverwaltung senden und das ÖPNV-Angebot bewerten. Eingesandt werden konnten Einzelfahrscheine, Wochen-, Monats- oder Jahreskarten.

Die Bewertung erfolgte von „1“ für sehr gut bis „6“ für ungenügend. Diese Schulnoten konnten für Busse und Bahnen im Kreisgebiet vergeben werden. Unter den Teilnehmern wurden Preise verlost. Der erste Preis war eine Woche Kurzurlaub für zwei Personen je nach Wahl im Jugenseeheim Sylt oder im

Haus Panorama in Schönau. Fahrscheine und Bewertung mussten bis 15. Oktober beim Landkreis Kassel eingegangen sein.

PRO BAHN begrüßt alle Aktionen, die den umweltfreundlichen ÖPNV fördern. Vor schlechten Noten, z.B. bei ungünstigen Fahrzeiten, schlechten Anschlüssen oder überfüllten Schülerbus-

sen, braucht sich die Kreisverwaltung nicht zu fürchten. Fehler lassen sich beheben. Der Wettbewerb wird dazu beitragen, mehr Fahrgäste für Bahnen und Busse zu gewinnen und – so hoffen wir – die Ortsdurchfahrten vom Autoverkehr zu entlasten. (*Hermann Hoffmann*)

Nordhessen

NVV entdeckt Marktlücke

In Zeiten steigender Benzinpreise wird um mehr Kunden geworben

Seit Ende September können nordhessische Kunden im Internet prüfen, ob sich das Umsteigen und der Kauf von Monats- oder Jahreskarten finanziell für sie lohnt.

Auf der Homepage www.nvv.de bieten der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) und die Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) eine elektronische Fahrplanauskunft an. Der Computer muss dabei mit folgenden Daten gefüttert werden: Von wo nach wo wird gependelt? Wie weit ist die Fahrstrecke? Für wieviel Geld wurde zuletzt getankt? Wie viel Benzin verbraucht das Auto? Der Computer errechnet dann den Benzinpreis und die monatliche **Ersparnis beim Kauf einer Monatskarte** für den öffentlichen Personennahverkehr.

„Schließlich hat jeder seine eigenen persönlichen Bedingungen“, erklärte Thomas Rabenmüller, Geschäftsführer des NVV. Im ersten Halbjahr 2005 sind – im Vergleich zum Vorjahreszeitraum – eine Million Menschen mehr mit dem öffentlichen Nahverkehr gefahren. Rabenmüller macht dafür die hohen Ben-

zinkosten verantwortlich: „Das Umsteigen hat jetzt begonnen.“ Bei einer täglichen Pendlerstrecke von Melsungen nach Kassel spare der Kunde beim Kauf einer Monatskarte 67 €, von Schwalmstadt nach Kassel 101 € und von Korbach nach Kassel 121 €

Natürlich gebe es in Nordhessen auch schlechte Verbindungen und lange Wege zu Haltestellen, gab Rabenmüller zu. Da würde sich das **Park-and-Ride-System** anbieten: Mit dem Auto zum nächsten Bahnhof fahren und von dort mit Bahn oder Bus weiter zum Zielort. Und was tun NVV und KVG dafür, damit die Kunden umsteigen? „Wir bauen die Qualität aus“, sagt Rabenmüller und nennt Pünktlichkeit und Komfort als Stichworte. In Kassel würden ab Ende des Jahres 20 neue Busse fahren. Auch werden Haltestellen attraktiver gestaltet.

PRO BAHN Hessen wird mit Interesse verfolgen, wie computerfreundliche Autofahrer das Angebot nutzen und wie sich die Fahrgastzahlen in Bussen und Bahnen entwickeln. (*Hermann Hoffmann*)

Nordhessen

Transnet: Umdenken in der Verkehrspolitik!

Güterverkehr in Kassel und Bebra fördern!

Die Transnet-Gewerkschaft fordert ein verkehrspolitisches Umdenken für Kassel. Die zu erwartenden Steigerungen im Güterverkehr auf den Straßen würden Investitionen im Rangier- und Güterverkehr rechtfertigen, heißt es in einer Pressemitteilung. Dass sich das Schienentransportunternehmen Railion immer weiter zurückzieht, sei schwer zu verstehen.

Wolfgang Scherff von Transnet in Kassel sieht Politik und Bahn gefordert, den Standort Kassel zu modernisieren. Es sei eine Investition in die Zukunft, der

Rangierbahnhof sei dafür schon jetzt solide ausgelastet. Ebenso habe der Güterverkehr eine Chance auf dem Bahnhof in Bebra, Kreis Hersfeld-Rotenburg. Auch dort müsse gehandelt werden, so Scherff. Würde die Chance in Nordhessen verpasst, stünden Arbeitsplätze auf dem Spiel.

Handlungsbedarf sieht Transnet auch wegen der Umweltschäden, die das hohe Lastwagenaufkommen verursacht. Die Maut sei zu gering, um eine Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene zu bewirken. (*Hermann Hoffmann*)

Nordhessen

Kassel – Bebra – Fulda: Probleme bei der Finanzierung von Park & Ride

Guxhagen, Altmorschen und weitere Problemfälle

Die DB bewertet ihre Immobilien zu hoch

Melsungen: Der NVV beabsichtigt – laut Melsunger Allgemeine vom 3.9.05 – im Januar oder Februar 2006 die ersten Regiotramzüge zwischen Kassel und Melsungen rollen zu lassen. In Nähe der Melsunger Innenstadt ist die neue Haltestelle „Bartenwetterbrücke“ geplant. Am Bahnhof Melsungen wurde ein behindertengerechter Zugang fertiggestellt (Kutschengraben).

Schwieriger gestaltet sich der Umbau des Bahnhofs **Guxhagen** (siehe auch FGZ Nr. 51, Seite 9). Um das Bahnhofsgebäude für etwa 85.000 Euro zu erwerben, fallen zusätzlich Planungskosten von 12.700 Euro an. Die sind nötig, um Fördergelder nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zu erhalten. Ein Knackpunkt bei dem Immobiliengeschäft ist, dass die Gemeinde die Parkplätze vor dem

Bahnhof braucht. Viele Pendler stellen ganztägig ihre Autos dort ab und steigen in die Bahn um. Der Bedarf werde nach dem Start der RegioTram erheblich zunehmen, meinte Bürgermeister Slawik. Falls die Bahn mit einem anderen Käufer handelseinig würde, wären die Parkplätze für die Kommune verloren.

Auch der RE-Bahnhof **Altmorschen** benötigt eine Park-and-Ride-Anlage. Für den Parkraum will die Gemeinde an die DB „bezahlbare Dorfpreise“ bezahlen. Bürgermeister Herbert Wohlgemuth teilte der Melsunger Allgemeinen (9.8.2005) mit, dass die DB 20 € pro Quadratmeter verlange. Ein Eigenanteil von 171.000 € sei für die Gemeinde kaum finanzierbar.

Immobilien zu hoch bewertet

Nach Thomas Rabenmüller, NVV-Geschäftsführer, stamme die Immobilienbewertung der Bahn aus der ersten Hälfte der 90er Jahre. Und diese repräsentiert nicht mehr den Marktwert im Jahr 2005. Grundproblem in ganz Nordhessen – nicht nur in Morschen – sei, dass zahlreiche der Deutschen Bahn oder ihren Töchtern gehörenden Immobilien zu hoch bewertet seien. An diesem Thema habe sich schon die Hessische Landesregierung bei der Bahn die Zähne ausgebissen – erfolglos. Rabenmüller resigniert: Je „ländlicher“, um so stärker seien die Fehlbewertungen. (*Hermann Hoffmann*)

Osthessen

Bahnübergang bei Hettenhausen unzureichend gesichert

Bahn schuf stattdessen „Übersichtlichkeit“ am Bahndamm
und eine Langsamfahrstelle

Seit Jahren ist die Sicherung der Bahnübergänge an der Rhönbahn Fulda – Gersfeld ein Streitthema. Der Bahnübergang in Hettenhausen ist immer noch unzureichend gesichert.

Die Stadt Gersfeld hat in ihrem Stadtbereich, der fünf Übergänge beinhaltet, die bei weitem schlechteste Sicherheitsquote (verglichen mit Ebersburg und Eichenzell), obwohl das laut Rhönbahnvertrag ganz anders aussehen sollte: Dort war vereinbart, alle fünf ungesicherten Übergänge mit Lichtzeichenanlagen zu versehen.

Bis Oktober 2005 ist aber nur der Bahnübergang am Bahnhof Gersfeld mit einer Lichtzeichenanlage und zusätzlichen Halbschranken gesichert worden.

Ein Dorn in unseren Augen ist der Bahnübergang bei km 15,580 der zum Sportplatz in Hettenhausen führt und deshalb rege genutzt wird. Dort ereigneten sich bereits mehrere schwere Unfälle.

Doch anstatt diesen Übergang wie vorgesehen zu sichern, einigte man sich mit dem Landkreis Fulda und der Deutschen Bahn AG und verzichtete ganz auf eine bauliche Maßnahme.

Nun nachdem alles gelaufen ist und der Rhönbahnvertrag nicht mehr gültig ist, fordert die Stadt Gersfeld die Sicherung dieses Übergangs von der Deutschen Bahn ein. Das ist natürlich völlig unrealistisch.

Eine nachträgliche Sicherung würde Zehntausende Euro kosten, die die Gemeinde und das Land / Bund zu tragen hätten. Die Gemeinde Ebersburg hat dies trotzdem bei zwei Übergängen in vorbildlicher Weise getan.

Was geschah also an o. g. Übergang in Hettenhausen? Zunächst führte man eine Langsamfahrstelle von 20 km/h ein (bis heute gültig) und im Sommer wur-

den sämtliche Büsche und Bäume auf ca. 100 m Länge vor und nach dem Übergang entfernt um mehr „Übersichtlichkeit“ und damit mehr Sicherheit zu erzielen.

Pro Bahn in Osthessen fordert die Stadt Gersfeld auf, diesen unfallträchtigen Übergang entweder zu schließen und über den Übergang bei km 16,360 Gasenrain (alte Lichtzeichenanlage) zum Sportplatz umzuleiten oder endlich die geforderte Sicherung des Überganges mit Lichtzeichen durchzuführen.

Oder wie es ein Bahnmitarbeiter es so schön formulierte „Gehen Sie mal schön sammeln für den Übergang.“ (tb)

Osthessen

Probleme mit dem Übergangstarif RMV/NVV

In Burghaun aussteigen und warten? Oder 4 € zusätzlich bezahlen?

Pro Bahn in Osthessen erreichte ein Schreiben eines jungen Mannes, der in Frankfurt studiert und am Wochenende nach Hause (in die Nähe von Bad Hersfeld) fährt.

Da sein Zielbahnhof im Nordhessischen Verkehrsverbund NVV und nicht mehr im Rhein-Main-Verkehrsverbund RMV liegt, kann er mit seinem Semesterticket nur bis zum Bahnhof Burghaun (Landkreis Fulda) fahren und muss dort aussteigen, um eine Übergangsfahrkarte zu kaufen. Bis er diese hat, ist sein Zug, der bis Kassel durchfährt, natürlich weg und er muss 1 – 1,5 Std. auf den nächsten Nahverkehrszug (RE / RB) warten.

Die Fahrkarte kostet von Burghaun 3,30 € nachgelöst im Zug unglaubliche 7,30 €

Das ist unserer Ansicht nach ein Unding. Es muss möglich sein, entweder am Einsteigebahnhof oder im Zug nach Kassel (ohne Aussteigen!) einen nicht überteuerten NVV Fahrschein zu lösen.

Das beste wäre es, wenn in diesen Zügen Fahrkartenautomaten installiert wären, für RMV und NVV-Fahrkarten.

Zugeigene Fahrkartenautomaten sind auf etlichen anderen Netzen im täglichen Einsatz, u.a. im Bayerischen Wald (Waldbahn), in der Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn u.v.m. (tb)

Großraum Frankfurt am Main**„Minutenschieben“ bei traffiQ**

Werkstattgespräch zur Fahrplangestaltung in Frankfurt am Main

TraffiQ lud am 5. Oktober 2005 zu einem Werkstattgespräch zum Thema Fahrplanerstellung ein. (Leider folgten nicht einmal ein Dutzend Interessierte der Einladung.) Die Herren Linek, Uphues und Eckweiler (Letzterer wird intern scherzhaft auch „Minutenschieber“ genannt), zeigten anhand einiger Beispiele auf, dass es trotz unendlich vieler Planspiele nicht immer gelingen kann, bei einem integralen Taktfahrplan (ITF) optimale Übergänge zwischen allen korrespondierenden Verkehrsmitteln herzustellen.

Wie geht also traffiQ als Besteller öffentlicher Nahverkehre im Auftrag der Stadt Frankfurt bei der Aufstellung der Fahrpläne vor, die später auch die Grundlage für die Ausschreibung von Linienbündeln und die Abrechnung mit dem RMV bilden?

Vorgaben

Zunächst gilt es, die Vorgaben des lokalen Nahverkehrsplanes zu beachten, u.a. den Linienverlauf, die Haltestellendichte (nach den Vorgaben des VDV), die Mindestbedienzeiten und den Mindesttakt. Auch die Ortsbeiräte können in dieser Phase ihre Vorstellungen einbringen. Dann ermittelt man das Streckenprofil, d.h. die metergenaue Haltestellenentfernung einschließlich der Strecken der Wendeanlagen sowie der Zeitbedarf zu den unterschiedlichen Betriebszeiten. Die Daten werden in eine spezielle Maske des Programms DIVA übertragen.

Aus punktuellen Fahrgastzählungen, die viermal jährlich wiederholt durchgeführt werden, und aus Erfahrungswerten wird – unter Berücksichtigung der vorhandenen (oder vorgesehenen) Fahrzeuge und der Zugehörigkeit der Linie zu einer der beiden Frankfurter „Taktfamilien“ – ein Wagenumlaufplan in Form eines Bildfahrplanes erstellt (siehe Bild auf der Rückseite dieses Heftes). Bei diesem ist bereits die Umsteigesituation bei den Korrespondenzstationen der Linie in Form von automatisch übertragenen Vektoren erkennbar, wobei auch die Wegezeiten zwischen den oft weit auseinander liegenden Haltepunkten in die Überlegungen mit einfließen müssen.

Soweit sinnvoll und machbar werden bei der Fahrplanerstellung auch tarif- bzw. arbeitsrechtlich vorgeschriebene Pausen für das Fahrpersonal sowie ein wirtschaftlicher Linien- oder Buswechsel an den Endstationen bei der Disposition der reinen Wagenumläufe berücksichtigt, damit der Ersteller der Leistung später bei der Ausschreibung der Linienbündel ein möglichst kostengünstiges Angebot abgeben kann.

Fahrplan und Anschlüsse

Jetzt können die im Programm dargestellten Fahrplankurven per Mausklick so lange verschoben werden, bis sich optimale Umsteigebedingungen ergeben, zumindest in der Lastrichtung. Dabei kann es allerdings vorkommen, dass z.B. die U6 an der Heerstraße gerade abgefah-

ren ist, wenn der Bus 60 ankommt. Aus psychologischen Erwägungen heraus sollte der umsteigende Fahrgast das Wegfahren der Bahn allerdings nicht mehr mitbekommen.

Die Wartezeit auf das Anschlussverkehrsmittel sollte nach traffiQ in der HVZ fünf Minuten nicht überschreiten; die Obergrenze für Pufferzeiten an Korrespondenzhaltepunkten liegt bei vier Minuten.

Fahrzeiten abhängig von der Tageszeit

Auch wenn dies dem RMV nicht immer schmeckt, wäre es unsinnig und zudem auch unwirtschaftlich über den ganzen Tag hin das gleiche Fahrzeitprofil anzuwenden. So gibt es in Frankfurt Linien mit bis zu vier unterschiedlichen Gesamtfahrzeiten für die verschiedenen Betriebszeiten und -tage. Das hat allerdings zur Folge, dass bis auf einen kleinen Kernbereich über den Tag gesehen für viele Haltestellen stark differierende Abfahrtszeiten gelten. Doch das wird von Verkehrsexperten als das kleinere Übel angesehen, als dass der Bus oder die Straßenbahn nachts oder sonntags an jeder zweiten Haltestelle eine längere Zwangspause einlegen muss.

Der endgültige Fahrplan

Ist traffiQ mit dem Ergebnis des neuen Fahrplans zufrieden, unterstützt DIVA die Erstellung der Linienfahrpläne. Die Fahrplandaten werden nun in dem Jahresfahrplankalender hinterlegt und bilden somit die Grundlage für die automatisch erstellte Abrechnung der Nutzwagenkilometer (Nwkm) mit dem Ersteller der Leistung, respektive für die

Kostenausgleichsrechnung mit dem RMV.

Übrigens, es gibt in Frankfurt, bedingt durch zahlreiche Sonder- und Zusatzfahrten, kaum ein Fahrplantage, der einem anderen gleicht. Letztendlich lässt sich DIVA auch mit den Betriebs-Systemen ComBus, Faisy und RIS verknüpfen, die ihrerseits die Umlaufpläne bzw. Fahrpläne der RMV-Bücher, der Haltestellen und der Internetauskunft mit überschaubarem Aufwand anfertigen.

Wenn der Bus zu voll ist

Verschiebungen der Abfahrten um nur wenige Minuten bergen – auch darauf wurde hingewiesen – eine unberechenbare Größe. Es kann demnach durchaus vorkommen, dass eine morgens bisher mäßig besetzte Fahrt nach der Änderung brechend voll ist, während der bisher überfüllte und kurz davor verkehrende Bus nunmehr fast leer fährt. Angestrebt wird von traffiQ, dass die maximalen Auslastung von 65 % in der Hauptverkehrszeit (HVZ) nicht überschritten wird. 65 % entsprechen bei einem 12-Meterbus einer Belegung aller Sitzplätze zuzüglich 40 Stehplätze.

Bei regelmäßig überbesetzten Fahrten greift traffiQ unverzüglich ein. Allerdings sind dem Einsatz von Verstärkungs- oder Verdichtungsfahrten enge Grenzen gesetzt. So muss bei einer Verstärkungsfahrt von 14 Minuten dem Ersteller neben der bescheidenen Vergütung der Nwkm vertraglich zusätzlich eine nicht unerhebliche Tagespauschale gezahlt werden, wenn der Bus die verbleibende Zeit des Tages nicht mehr genutzt werden kann. Verstärkungsfahrten in der HVZ belasten daher das Budget

des Bestellers extrem, wenn nur hierfür ein eigener Bus vorgehalten werden muss. Die Fahrgäste müssen schon aus diesem Grund in der morgendlichen Rush-hour leider in Kauf nehmen, dass nicht nur Sitzplätze angeboten werden können. Jede andere Lösung wäre nicht finanzierbar oder würde bei der Schiene sogar an Kapazitätsgrenzen stoßen.

Fahrplanänderungen

Fahrplanänderungen werden von traffiQ durch begleitende Hinweise frühzeitig und zielgerecht promotet. Informationen im Vorfeld von Änderungen werden als außerordentlich wichtig erachtet. Ist ein neuer oder geänderter Fahrplan dann endlich in Kraft, finden nach einer Ein-

gewöhnungsphase umfassende Fahrgastbefragungen und -zählungen statt. Die Ergebnisse werden umgehend ausgewertet, bei dringendem Handlungsbedarf werden auch schon einmal Korrekturen während der Laufzeit vorgenommen und spätestens ab Februar beginnen die intensiven Vorbereitungen für den nächsten Fahrplanwechsel im Dezember.

RV Frankfurt von PRO BAHN wäre daran interessiert, bei Gelegenheit zu erfahren, wie die Vorgehensweise der anderen LNG im Rhein-Main-Gebiet in dieser Sache aussieht und freut sich auf eine diesbezügliche Einladung zu einem informellen Gespräch. (Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt am Main

RMV-Bus 917 mit neuen Zeiten

Ost-West-Magistrale im Hochtaunus

Änderungen zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005

Zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005 sind beim ÖPNV im Hochtaunuskreis keine größeren Änderungen zu erwarten. Es gibt zwei zusätzliche Züge bei der TSB sowie Verschiebungen bei einigen Buslinien bedingt durch geänderte Schulzeiten. Eine große Ausnahme macht allerdings der Bus 917.

Die Bedeutung der RMV-Buslinie 917 für den Vordertaunus kann man

durchaus vergleichen mit der Rolle, die der Taunusbahn für das Usinger Land zukommt, stellt sie doch die Ost-West-Magistrale im Hochtaunuskreis dar, die Königstein und Kronberg auf kurzem Wege und auf komfortable Weise mit der Kreisstadt Bad Homburg verbindet. Die Verknüpfung mit der U3 in Oberursel bietet vielen Berufstätigen eine echte Alternative zur Erreichung der Arbeitsstellen im Norden Frankfurts unter Umgehung der Fahrtroute über die Haupt-

wache. Der Fahrplan dieser Buslinie wurde nun entscheidend verbessert.

1995 wurde der Fahrplan der Linie 917 etwas halbherzig an den neuen RMV-Takt angepasst. Mit Eröffnung des Haltepunktes Kronberg Süd der S4 wurde seinerzeit eine generelle Überarbeitung des Fahrplans versprochen. Seit jenen Tagen sind nun sieben Jahre verstrichen, und die Busse verkehren immer noch nach einem – wie Insider behaupten – verkappten FVV-Takt im 20-/30-/10- oder 12-/30-/18- bzw. 15-/30-/15-Minutenrhythmus, den man sich nicht merken kann. Die fahrplanmäßige Fahrtzeit von Bad Homburg Bf bis Oberursel Bf beträgt für eine Distanz von gerade einmal 6,6 km lt. derzeitigem Fahrplan kurioserweise geschlagene 23 Minuten (in dieser Zeit legt übrigens ein ICE die Strecke F-Flughafen – Montabaur zurück!). Das unergründliche Fahrzeitpolster veranlasst die Busfahrer gelegentlich, erst 9 Minuten später – nachdem die Abfahrt längst auf der großen Infotafel am Bahnhof gelöscht wurde – zu starten. Zahlreiche Fahrgastbeschwerden liegen für zu spätes aber auch zu frühes Abfahren, sowie über unbefriedigende Verknüpfungen des Busses 917 mit kreuzenden oder tangierenden Linien vor.

PRO BAHN und die „Fahrgastlobby Hochtaunus“ suchten daher ein Gespräch mit dem VHT, das am 14. September 2005 im Kreishaus in Bad Homburg stattfand. Es wurden die berechtigten Kritikpunkte angesprochen und der VHT sagte zu, kurzfristig für Abhilfe zu sorgen.

In weniger als vier Wochen haben VHT und RMV gemeinsam mit der Firma VU Untermain (Lizenzinhaber der Linie) nun einen modifizierten Fahrplan

vorgelegt, der zwar noch Wünsche offen lässt, deren Umsetzung derzeit allerdings entweder nicht finanzierbar ist oder die konzeptionell an die Grenzen eines integrierten Taktfahrplans stoßen. Haupthandikaps waren: (1) die Auflage, dass die derzeitige Leistung von 630.000 Nutzwagenkilometern nicht überschritten werden durfte, auch wenn sich die Aufteilung der Kosten auf die drei Besteller der Linie zwangsläufig verschieben musste; (2) das Manko begrenzter Fahrzeug- und Personalkapazität im morgendlichen Berufs- und Schülerverkehr. Um so erstaunlicher ist es, dass ein Fahrplan herausgekommen ist, der alleine von seinem Konzept her verspricht, ein Erfolg zu werden.

Mit dem Jahresfahrplanwechsel 2006 gibt es bei der RMV-Linie 917 somit zahlreiche für viele Kunden erfreuliche Verbesserungen:

1. Es kommen je Richtung, in Abhängigkeit von der Tageszeit, dem Wochentag und dem Fahrgastaufkommen (Anzahl der Barzahler) mindestens zwei unterschiedliche Fahrzeitprofile zur Anwendung; die Gesamtfahrtzeit verkürzt sich um bis zu 8 Minuten; dennoch sind die Taktzeiten schematisch und leicht merkbar.
2. Im morgendlichen Berufsverkehr gibt es nahezu einen durchgängigen 15-Minutentakt zwischen Königstein und Bad Homburg.
3. Nachmittags wird in der Hauptverkehrszeit auf der Teilstrecke mit dem höchsten Fahrgastaufkommen (Königstein – Oberursel) ein konsequenter 15-Minutentakt eingeführt.
4. Die Verdichtungsfahrten bieten in Königstein Parkplatz hervorragende

- Umsteigebedingungen mit den Bussen in und aus Richtung Hochtaunus.
5. Die Verdichtungsfahrten erreichen in „Kronberg Süd“ aus Richtung Oberursel kommend die S4 in Richtung Rödelheim; gleich gute Umsteigebedingungen bestehen in der Gegenrichtung.
 6. Der Bahnhof Kronberg wird zum Sternpunkt aufgewertet, d.h. es treffen dort zeitgleich halbstündlich alle Stadtbusse, die Linien 917, 801 (dieser bedient zukünftig leider nicht mehr den Hp Kronberg Süd) und eingeschränkt die Linie 872 ein, und fahren nach kurzer Umsteigezeit in alle Richtungen wieder auseinander.
 7. In Bad Homburg wird auf Wunsch von Fahrgästen stadtauswärts anstelle der Haltestelle „Schleußnerstraße“ wie früher die Haltestelle „Hesserring“ angefahren.
 8. Die Umsteigebedingungen in Bad Homburg sind insgesamt gut bis sehr gut. Sofern an der Endhaltestelle kein direktes Umsteigen auf die Stadtbusse gegeben ist, ist dies auf jeden Fall an der zentralen Haltestelle „Kurhaus“ oder weiteren Haltestellen im Stadtgebiet gewährleistet.
 9. Die Anschluss-Situation in „Oberursel Bf“ konnte, insbesondere spätabends, nachhaltig verbessert werden; auch hier besteht nachts eine Art Sternpunktanschluss zwischen den Linien 917, U3 und S5. Die Übergangssituation lässt allerdings, wie schon derzeit, in der SVZ in einigen wenigen Fällen, so beim 30-Minutentakt der U3 und beim Stundentakt der S5, systembedingt leider unerfüllbare Wünsche offen.
 10. In „Stierstadt Zollhaus“ bestehen in den Lastrichtungen verbesserte Um-

steigebedingungen zwischen der Linie 917 einerseits und den Linien 916/531/534 andererseits.

11. Der eigentliche Stadtverkehr zwischen Falkenstein und Königstein wird bedarfsgerecht auf einen konsequenten 30-Minutentakt (an Sa und So Stundentakt) ausgedünnt.
12. Der neue Fahrplan berücksichtigt die geänderten Schulanfangs- und -endzeiten in Königstein.
13. Ein „Schulbus“ fährt morgens auf verkürztem Linienweg von Oberursel kommend unter Umgehung der Haltestelle „Kronberg Bahnhof“ und des Königsteiner Kreisels direkt zur Taunusschule und anschließend erst zur Haltestelle „Parkplatz“.
14. In den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag fährt erstmalig ein „Nachtbus“ von Bad Homburg nach Königstein.

Während der Zeit der Umbauarbeiten des Königsteiner Kreisels, die am 24. Oktober 2005 begonnen haben und geschlagene 12 Monate in Anspruch nehmen sollen, wird es allerdings erforderlich sein, zwischen den Haltestellen „Opel-Zoo“ und der Endhaltestelle in Falkenstein einen Sonderfahrplan mit späterer Ankunft bzw. früherer Abfahrt in Falkenstein in Kraft zu setzen. Dies betrifft allerdings auch schon die derzeitige Fahrplanperiode. U.U. wäre es sogar sinnvoller, die Linie 917 während des abendlichen Verkehrsstaus in „Königstein Parkplatz“ zu brechen und die Busse dort vorzeitig zu wenden. Nach Falkenstein könnte dann von dort ein Bedarfspendelverkehr eingerichtet werden, wobei ggf. ein Midibus ausreichend sein sollte.

Mit der Überarbeitung des Fahrplans der Linie 917 wurde ein erster wesentlicher Schritt getan. Handlungsbedarf besteht nach Meinung von PRO BAHN Großraum Frankfurt am Main

aber auch bei den Bussen der Linien 916 und 872, die, um nur ein Beispiel zu nennen, in Steinbach miteinander verknüpft werden sollten. (*Wilfried Staub*)

Ist die Regionaltangente West (RTW) noch zu retten?

Podiumsdiskussion der „Fahrgastlobby Hochtaunus“
am 24.10.2005 in Bad Homburg

Der Veranstalter hatte den Titel seiner zweiten Podiumsdiskussion bewusst provokativ formuliert, denn in den letzten Jahren ist es um das Projekt der RTW recht still geworden. Zudem macht die Blockadehaltung der Stadt Frankfurt am Main wenig Hoffnung, dass die Strecke jemals verwirklicht werden könnte.

Im Rat der Regionen fanden als erneuter Anlauf in letzter Zeit fünf Sondierungsgespräche statt, ohne dass Bewegung in die verhärteten Fronten gekommen wäre. Frankfurt argumentiert unverändert damit, dass es als größter Zahler den geringsten Nutzen von der tangentialen Verknüpfung haben wird und sieht die vorrangige Dringlichkeit in anderen Ausbaustrecken, so z.B. im Lückenschluss einer sogenannten City-Tangente. Außerdem werden Bürgerinitiativen und Eingriffe in die Natur als Argumente gegen den Bau der RTW vorgeschoben.

Als Einstimmung zitierte Prof. Dr. Walter Söhnlein heute historisch anmutenden Bekundungen namhafter Politiker aus den 90er-Jahren mit Bekenntnissen zur Förderung des ÖPNV (u.a. Ministerpräsident Koch).

So waren sich die Verkehrsplaner bereits zu FVV-Zeiten einig, dass es

schleunigst eine Lösung zur Entlastung der S-Bahn-Tunnelstrecke geben muss. Als kostengünstigste Variante (die andere wäre ein zweiter Tunnel gewesen) wurde die Regionaltangente West geboren, die die City Bad Homburgs (RTW 1) und das Nordwestzentrum (RTW 2) mit Eschborn, Höchst, dem Flughafen und Neu-Isenburg bzw. der Dreieichbahn verbinden soll (siehe Kasten auf S. 18). Die Strecke würde größtenteils vorhandene Bahnstrecken nutzen, müsste sich aber in anderen Bereichen den Gleiskörper mit dem Straßenverkehr teilen (z.B. auf der Leunabrücke in Höchst). Hier bietet sich gerade zu eine Adaption des überaus erfolgreiche „Karlsruher Modells“ mit Mehrsystemfahrzeugen an.

Moderator Günter Murr verstand es geschickt, die Referenten aus der Reserve zu locken. Jens Scheller vom Planungsverband Frankfurt/Rhein-Main brillierte nicht nur rhetorisch sondern auch mit fundiert vorgetragenen Argumenten als leidenschaftlicher Befürworter der RTW zum Wohle der Region in ihrer Gesamtheit.

Gerhard Stanek verdeutlichte die positive Position des RMV und gab zu bedenken, dass die Finanzierung des ins-

gesamt 328 Mio. teuren Projektes durch den Bund (60%) und das Land (27,5%) gesichert sei. 46.000 Fahrgäste, davon 15.000 Neukunden, und ein Fahrgeldeinnahmeplus von 14 Mio. erwarten die Planer bei der RTW.

Norbert Fischer vom VHT stellte die Vorteile für die gesamte Taunusregion heraus und hatte das Mandat zu verkünden, dass der Hochtaunuskreis bei der

Geplanter Linienverlauf der Regionaltangente West (laut Generalverkehrsplan des Umlandverbandes Frankfurt von 2000)

- Von Bad Homburg auf den Gleisen der S5 über Oberursel zum Nordwestkreuz Frankfurt; ein zweiter Ast vom Nordwestzentrum nördlich von Praunheim entlang zum Nordwestkreuz
- Längs der A66 vom Nordwestkreuz – nördlich von Sossenheim entlang – bis zur Brücke der A66 über die Strecke Höchst–Bad Soden
- Bis Bf Höchst auf den Gleisen der Eisenbahnstrecke Höchst–Bad Soden *
- Vom Bf Höchst über die Leunabrücke, östlich des Industrieparks Höchst entlang bis zum Schwanheimer Knoten bei Kelsterbach
- Alternative: Vom Bf Höchst auf den Gleisen der S1 bis kurz vor Sindlingen, westlich des Industrieparks Höchst entlang über die Westbrücke (da liegt sogar schon ein Gleis des Industrieparks, das man auf ca. 2 km Länge vielleicht mitbenutzen könnte!) zum Schwanheimer Knoten (Streckenführung etwas länger als über die Leunabrücke, aber man spart ca. 3 km Neubaustrecke)
- Entlang der Schnellstraße Richtung Flughafen, d. h. östlich von Kelsterbach entlang, dann Einmündung in die Gleise der S8 (Details noch zu klären)
- Auf den Gleisen der S8 zum Flughafen
- Auf vorhandenen Gleisen weiter nach Neu Isenburg (mit Abzweig ins Stadtzentrum Neu Isenburg) bzw. zur Dreieichbahn

Die Streckenführung wurde also so gewählt, dass sie mit einem Mindestmaß an Neubaustrecke auskommt.

*) Hier wäre es viel sinnvoller, die Strecke von Sossenheim aus weiter längs der A66 zu führen, das Main-Taunus-Zentrum anzubinden und westlich von Unterliederbach über die Gleise der Königsteiner Bahn zum Bahnhof Höchst zu fahren! (*mus*)

Folgende Detailkarten sind im Internet verfügbar:

- Gesamtübersicht der RTW: <http://www.pvfrm.de/download/GVPkar17.pdf>
- Bereich Höchst - Kelsterbach: <http://www.pvfrm.de/download/GVPkar18.pdf>
- Bereich Höchst - Sossenheim: <http://www.pvfrm.de/download/GVPkar21.pdf>
- Bereich Bad Homburg: <http://www.pvfrm.de/download/GVPkar24.pdf>

Restfinanzierung des Vorhabens und bei den späteren Zuschüssen zu den Betriebskosten flexibel sein werde.

Schließlich ließ Rüdiger Voerste vom Planungsamt der Stadt Frankfurt durchblicken, dass trotz schwerwiegender Bedenken, z.B. der Rodung eines Stücks des Bannwaldes zur Verlegung der Trasse am Flughafen, das letzte Wort noch nicht gesprochen sei. Ihm als „Planer“ sei eine öffentliche Wertung versagt; deshalb gab er als einziger auch keine Prognose darüber ab, wann der

erste Zug auf der RTW rollen könnte. 2014 wäre denn ein realistisches Ziel, so die anderen Podiumsteilnehmer.

Was einzig jetzt noch fehlt, ist also das politische Votum der Mainmetropole.

Im Februar 2006 wissen wir dann mehr. Dann dürfte die abschließende Entscheidung im Rat der Regionen gefallen sein.

Bleibt zu hoffen, dass die aufgekeimte Euphorie der Mehrzahl der Redner und der Zuhörer nicht noch einmal enttäuscht wird. (*Wilfried Staub*)

RMV / Großraum Frankfurt am Main

Wie die Deutsche Bahn mit „Schwarzfahrern“ umgeht

Rüder Umgang mit zahlungs-willigen Fahrgästen

Von Thomas Bayer

Eine junge Frau aus Aschaffenburg fuhr am 3. Oktober mit dem ICE von Stuttgart nach Frankfurt. Ihre ICE-Fahrkarte war bis Frankfurt ausgestellt. Bis zu Ihrem Heimatort wollte sie im Nahverkehr reisen.

Da sie mit Verspätung in Frankfurt ankam und zudem einige der Automaten defekt waren, stieg sie ohne Fahrkarte in den völlig überfüllten Zug nach Aschaffenburg ein.

Als der Zugbegleiter kam, wollte sie ihm ihr Problem schildern und einen Fahrschein nachlösen. Doch der ging gar nicht auf ihre Schilderung ein und beschimpfte sie wüst. Zudem hielt er ihr

vor, „schwarz“ fahren zu wollen, und verlangte eine Nachzahlung von 40,- €

Eine weitere Frau, die im selben Zug unterwegs war, bekam in Frankfurt die Auskunft, im Zug nachlösen zu können. Sie erhielt ebenfalls eine Rechnung mit 40,- €

Nun weigern sich besagte Frauen aus Aschaffenburg zu zahlen. Zu Recht – wie ich meine –, und wir werden sie dabei unterstützen. So ein Vorgang gehört auch in die ansässige Tageszeitung.

Es kann nicht sein, dass es sich ein Unternehmen wie die Deutsche Bahn AG und der RMV leisten können, so mit treuen Fahrgästen umzugehen.

Die Erhebung einer Strafe ist eine Gewissenentscheidung des Zugbegleiters

und sollte in einem solchen Fall großzügig ausgelegt werden.

Anmerkung der Redaktion:

Ein solch rüder Umgang mit Fahrgästen ist leider im RMV kein Einzelfall. Auch Fahrgäste, die sich mit einer 2.-Klasse Großraum Frankfurt am Main

Fahrkarte versehentlich in der 1. Klasse aufhielten, mussten wiederholt 40,- € Strafe zahlen. Hier muss der RMV noch massiv Druck auf einige Kontrolleure ausüben, damit sie kundenfreundlicher werden! (*mus*)

Wie komme ich zur Bahn?

Fehlende Treppen im Bahnhof Frankfurt-West

Der fahrgastfreundliche Zugang zu Bahnsteigen ist nicht immer selbstverständlich: Am Beispiel des Bahnhofs Frankfurt-West (siehe Bild) sei dies deutlich gemacht.

(Roll-)Treppe nach oben benutzen um dann auf dem Bahnsteig (je nach Zuglänge) sich bis zu 200 m in entgegengesetzter Richtung bewegen. Die Gehwegbreite zwischen Treppe und Bahn-



100 Meter hinter dem Fotografenstandpunkt befindet sich die Haltestelle der Straßenbahn 17. Um von dort zur S-Bahn zu gelangen, muss man weitere 200 m in Blickrichtung des Bildes gehen, die

steigkante ist zudem noch extrem schmal.

Es müsste doch möglich sein, wie am Gleis 3 (Treppe links im Bild), auch für den Bahnsteig im „Obergeschoss“ auf der Südostseite einen Treppenabgang zu

schaffen – Platz ist ja vorhanden! (*H. Lind*)

Frankfurt-West: Treppe zu Gleis 3. Eine solche Treppe zum hochgelegenen Bahnsteig fehlt auf der Südostseite. (*Foto: H. Lind*)



„Einfach sagenhaft in Rhein-Main-Neckar!“: Das neue Motto der Odenwaldbahn.
(Foto: hk)

Starkenburg

Neue Triebwagen für die Odenwaldbahn

Itino vorgestellt – VIAS nimmt den Betrieb auf

Am 21.9.2005 präsentierte sich in Michelstadt der neue Betreiber der Odenwaldbahn. Dabei wurden die auch neuen Itino-Triebwagen vorgestellt, und es wurde eine Probefahrt von Michelstadt nach Höchst und zurück durchgeführt (Siehe Titelfoto).

Die Gewinner der Ausschreibung, eine Bietergemeinschaft aus der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) und der Rurtalbahn haben gemeinsam eine neue Betreibergesellschaft namens VIAS (www.vias-online.de) gegründet, an der beide Unternehmen zu je 50 Prozent beteiligt sind. VIAS wird ab Dezember für 10 Jahre den Betrieb auf der Odenwaldbahn übernehmen. In Michelstadt entsteht derzeit auf dem Gelände des Busunternehmens Wissmüller eine Betriebswerkstatt. VIAS und die „Odenwald-Bahn Infrastruktur GmbH“ rühmen sich, ca. 55 Arbeitsplätze in der Region geschaffen zu haben, was die Politik vor Ort sicher freut. – Aber umgekehrt wird verschwiegen, dass letztlich eine ähnliche Anzahl Arbeitsplätze beim bisherigen Betreiber, der DB, zwar nicht direkt, aber auf Dauer verloren geht. Im

Endeffekt handelt es sich um ein Nullsummenspiel.

Während der Präsentation übergab Kurt-Michael Heß vom Regierungspräsidium Darmstadt die Zulassungsurkunde für VIAS an die beiden Geschäftsführer Christian Lambrecht und Herbert Häner. Damit ist die VIAS nun „offiziell“ ein Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Danach wurden die neuen Triebwagen vorgestellt und das VIAS-Logo enthüllt.

Im Anschluss wurde zu einer Probefahrt nach Höchst und zurück eingeladen. Im VT 102 (siehe Titelbild und Rückseitenfoto) konnte sich die Redaktion der Fahrgastzeitung einen ersten Eindruck von den Triebwagen verschaffen. Dieser Eindruck sieht nur bedingt positiv aus.

Der Itino-Triebwagen

Das Fahrzeug überzeugt durch seine Beschleunigung, seine ruhige Fahrweise und die Klimaanlage. Ebenso ist positiv zu vermerken, dass im Zusammenspiel mit den Bahnsteigen, die entlang der Strecke überarbeitet werden, ein nahezu

stufenfreier Einstieg in das Fahrzeug möglich ist. Sieht man von den Endabteilen und den Sitzplätzen auf dem mittleren Drehgestell ab, ist der Triebwagen durchgängig ohne Stufen, womit u. a. auch die behindertengerecht ausgestattete Toilette problemlos erreicht werden kann. Noch sind die Fahrzeuge sauber und ohne Vandalismusschäden. Damit das so bleibt, gehört eine Videoüberwachung zum Standard. Der Arbeitsplatz des Triebfahrzeugführers präsentiert sich großzügig und aufgeräumt.

Was die sonstige Ausstattung des Fahrgastraums angeht, überzeugt der Itino keineswegs. So fallen einige Punkte sehr negativ auf: Um möglichst viele Sitze unterzubringen, ist der Sitzabstand auf ein Minimum reduziert, was dann schnell für größere Personen unbequem wird; dies können auch die an sich recht bequemen Sitze nicht ausgleichen. Auch bei einer vollbesetzten Vierer-Gruppe kommen sich die dort sitzenden Fahrgäste schnell ins Gehege. Hinzu kommt, dass die seitlich im Bodenbereich angeordnete Heizung nicht nur in den Sitzraum hineinragt, sondern auch eine schräge Abdeckung hat. So besteht noch nicht einmal die Möglichkeit, zumindest ein Bein halbwegs bequem abzustellen. Stattdessen ist eine leicht schräge Sitzweise erforderlich.

Ein weiteres Manko sind die eindeutig zu geringen Kapazitäten für Gepäck. So verfügen knapp 1/3 der normalen Sitze (nämlich acht von 26 Sitzreihen, bezogen auf die zweite Klasse sogar acht von 23 Reihen) nicht über Gepäckablagen. Wohin dann Koffer, Rucksäcke oder Aktentaschen gestellt werden sollen, bleibt weitgehend offen: Denn von den angesprochenen acht Reihen befindet

sich die Hälfte auf Radkästen angeordnet. Oder anders ausgedrückt: Abstellen unter dem Sitz unmöglich. Und ob man eine Stunde Fahrzeit mit dem Rucksack auf dem Schoß verbringen möchte, dürfte eindeutig zu verneinen sein.

Nächster Minuspunkt: Die verspielten Seitenstreben. Da inzwischen Design immer öfter als Freibrief für eine "hippe" Elementanordnung missverstanden wird, hat man auch hier keinen Wert auf eine kundenfreundliche Gestaltung gelegt. Der Odenwald präsentiert sich als Tourismusregion. Fragt sich nur, wie das die anreisenden Gäste feststellen sollen, wenn von einer Vielzahl der Plätze die Sicht nach draußen massiv durch die schrägen Streben behindert wird. Hier fallen insbesondere die jeweils ersten Plätze an einer beginnenden Fensterreihe negativ auf. Mehr als ein "Guckloch" bleibt dem Fahrgast nicht.

Kommen die Itino rechtzeitig?

Bald wird sich ggf. ein weiteres Problem zeigen: Stehen zum Start im Dezember überhaupt alle bestellten Fahrzeuge zur Verfügung? Anfang Oktober waren gerade einmal drei oder vier der 22 Triebwagen ausgeliefert. Nimmt man die verbleibende Zeit, so müssten ab sofort mindestens zwei bis drei Wagen pro Woche angeliefert werden, damit zum Betriebsstart der Fuhrpark vollständig zur Verfügung steht; Zeiten für die Inbetriebnahme nicht einbegriffen.

Mangelnde Kapazität

In letzter Zeit wurde von Seiten der Auftraggeber wiederholt gegen PRO BAHN gewettert, dass man die neue Odenwaldbahn nicht schlechtreden, sondern sich

lieber über das Erreichte freuen sollte. Was von der Seite der Politik übersehen wird: PRO BAHN hat immer hinter der Modernisierung gestanden, und ohne die ständige Lobbyarbeit von PRO BAHN und auch VCD wäre die Modernisierung, wenn überhaupt, erst viel später gekommen. Allerdings vertritt PRO BAHN die Interessen der Fahrgäste und Fahrgäste wollen einen Sitzplatz haben, leicht merkbare Fahrzeiten und ein attraktives Angebot, das nicht um 21 Uhr endet.

Von daher ist es die Pflicht von PRO BAHN auf die mangelnde Kapazitäten hinzuweisen. Der Verband tut dies nicht aus Eigennutz, oder um hinterher „wir haben's schon immer gewusst“ zu rufen; es geht vor allem darum, Schaden von dieser wichtigen Bahnstrecke zu vermeiden. Die Besteller sollten sich vor Augen führen, dass niemand freiwillig über einen längeren Zeitraum steht (und wir reden hierbei nicht um eine Kurzstrecke Nieder-Ramstadt – Darmstadt Ost). Die Konkurrenz, das Auto, bietet zwar keine garantierten Ankunftszeiten, aber immer einen Sitzplatz (egal wie weit man fährt) mit ausreichend Beinfreiheit, keine Streben vor dem Fenster und eine Verfügbarkeit auch am späten Abend.

Weniger Sitzplätze als bisher

Wie schlecht es um die Kapazitäten bestellt ist, zeigt der folgende Vergleich: Der Itino verfügt in der ersten Klasse über 12 Sitzplätze, genausoviel wie in einem VT 628. In der zweiten Klasse bietet er jedoch nur 92 Plätze, gegenüber 110 bzw. 112 in einem VT 628, mithin also 20 Plätze weniger. Nimmt man die Klappsitze hinzu, fällt die Bilanz noch schlechter aus: Der VT 628 wartet dann mit 132 bzw. 134 Plätzen auf (je nach

Bauserie), der Itino nur mit 107. Das bedeutet: Wo heute ein Triebwagen der Baureihe 628 verkehrt, wird künftig weniger Platz zur Verfügung stehen, denn es ist kaum davon auszugehen, dass auf solchen Umläufen statt eines einzelnen VT 628 plötzlich eine Doppeltraktion Itino zum Einsatz kommt. Zu bedenken ist dabei immer auch, dass die neue Odenwaldbahn auch neue Kunden anlocken soll. Wo also heute ein VT 628 ausreicht, wird es künftig im Itino bereits eng und nach Einkalkulation der zusätzlichen Kunden wird es bereits kritisch.

Auch bei den Stehplätzen sieht es ähnlich aus: 108 beim Itino gegenüber 146 im VT 628.

Und die großen Verlierer werden die Radfahrer sein: Im VT 628 lassen sich (je nach Belegung der Mehrzweckabteile) zwischen 12 und 16 Fahrräder unterbringen, im Itino dürfte vielleicht Platz für etwa acht bis zehn Fahrräder sein, etwas mehr, wenn die Einstiegsräume mitgenutzt würden, was aber nicht Sinn der Sache sein kann.

Zu wenige Fahrzeuge

Das Problem der zu geringen Anzahl an Fahrzeugen bleibt bestehen. Hierüber wurde mehrfach in der FGZ berichtet. Von Seiten des RMV wiegelt man weiterhin ab, die Fahrgastzahlen würden genau zur bestellten Menge passen und außerdem könne man ja Fahrzeuge nachbestellen. Wie lange die Lieferung dauert und wieviele Fahrgäste dann bereits durch die Überfüllung abgesprungen sind, scheint offenbar bei den Verantwortlichen niemanden zu interessieren.

Fahrplan

Durch den Durchlauf der Züge nach Frankfurt unter Umgehung des Darmstädter Hauptbahnhofs wird dieser an Wochenenden nur noch zweistündlich angefahren. Immerhin liegen nach Fahrplanentwurf die Fahrzeiten so, dass man am Nordbahnhof bahnsteiggleich Anschluss zu den Aschaffener Zügen hat und mit diesen zum Hbf weiterfahren kann. Allerdings sorgen die Durchläufe, so praktisch sie auch sind und ein Kernpunkt der Modernisierung darstellen, unter der Woche ebenfalls für wenig erfreuliches, denn einen Takt gibt es ab Darmstadt Hbf dadurch auch nicht mehr: 8.05 Uhr, 8.38 Uhr, 10.05 Uhr, 10.38 Uhr, usw.

Und wer von weiter entfernt kommt und abends in Darmstadt auf die Odenwaldbahn umsteigt, wird künftig über eine halbe Stunde warten dürfen. Durch die Späterlegung der letzten Abfahrten auf 20.05 Uhr (Mo-Fr) und 21.05 Uhr (täglich) sind satte 35 Minuten ab dem Darmstädter Taktknoten (zur Minute 30) einzuplanen.

Auch ansonsten weist der Fahrplanentwurf einige wenig erfreuliche Detailprobleme auf. Mal fährt der Zug am Darmstädter Ostbahnhof zur Minute 47, mal 49. Insgesamt lässt auch der lange ersehnte Abendverkehr (sowohl aus dem als auch in den Odenwald) weiter auf sich warten. Man möchte damit bis zur

Inbetriebnahme des neuen Stellwerks warten. Ob dies sinnvoll ist, mag dahingestellt sein. Zu vermuten ist nämlich, dass jetzt zum Fahrplanwechsel neue Kunden angelockt werden, die aufgrund des zu erwartenden Medienrummels etwas von neuen Fahrzeugen und Fahrzeiten gehört haben, aber dann feststellen, dass man auch weiterhin nach einem Theaterbesuch in Darmstadt nicht in den Odenwald kommt (sieht man von den Bussen ab, die zumindest noch im Landkreis Darmstadt-Dieburg verkehren, aber nicht wirklich eine Konkurrenz zum Auto sind).

Wenn dann in einigen Jahren die Fahrzeiten ausgedehnt werden, sind diese Neukunden vermutlich schon wieder verprellt und weil es keinen so großen Medienrummel wegen neuer Fahrzeuge und Betreiber geben wird, wird die Ausweitung des Betriebs auch nicht im Gedächtnis der „Nur-Autofahrer“ hängenbleiben.

Immerhin positiv zu vermelden ist, dass die Bauarbeiten im Darmstädter Nordbahnhof zur Anbindung an die Frankfurter Strecke voranschreiten. Zum Redaktionsschluss war die Gleisverbindung zwischen Gleis 2 und 4, sowie daran anschließend auf die Gütergleise fertiggestellt. Ein Gleiswechsel zwischen den Odenwaldgleisen 1 und 2 steht noch aus, ebenso die Inbetriebnahme der z. T. geänderten Signalanlagen. (hk)

Starkenburg

Reinhard Lohrmann verlässt Hessen

Postdienst, Bahn-, Musik- und Theaterbegeisterter

Reinhard Lohrmann, die sich stark für PRO BAHN in Hessen engagiert hat, ist jetzt endgültig in den Chiemgau gezogen.

Reinhard Lohrmann (geb. 1930) wuchs bis 1946 in Berlin auf. Früh kam sein musikalisches Talent zum Vorschein, das er bis heute als Chorsänger pflegt: 1942 war er Chorknabe in der unvergesslichen "Feuerzangenbowle". 1947 trat er in den einfachen Postdienst ein, 1953 dann der Übertritt in den mittleren Postdienst. 1956 siedelte er nach München über, wo er von 1958 bis 1974 im Bahnpostdienst beschäftigt war. 1974 bis 1976 gelang ihm der Aufstieg in den gehobenen Postdienst. 1979 zog er mit Familie nach Darmstadt um. Von 1979 bis zur Pensionierung 1993 oblag ihm die Redaktion für das Postkursbuch I beim Posttechnischen Zentralamt.

Mit der Gründung des Regionalverbands Darmstadt des Bürgerverbandes zur Förderung des Schienenverkehrs (BFS, später PRO BAHN RV Starkenburg) 1987 übernahm er das Amt des Kassenswarts, das er bis 2003 korrekt und souverän ausübte. Von 1995 bis 2005 war er Fahrgastvertreter im Fahrgastbei-

rat der

Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation. 2001 - 2005 vertrat er PRO BAHN im Forum Verkehrsentwicklung Darmstadt.

Am 21.9.2005 siedelte Reinhard Lohrmann endgültig von Darmstadt nach Bad Endorf in Oberbayern über, um dort mit seiner Frau Ursula (Vorsitzende des PRO BAHN-Landesverbandes Hessen e.V. von 1998 bis 2002) den Lebensabend zu verbringen. Dort haben sich beide beim Chiemgauer Lokalbahnverein engagiert für die Reaktivierung der Strecke Endorf-Obing als Touristikbahn.

Der Vorstand des Regionalverbands Starkenburg spricht Reinhard Lohrmann ein herzliches Dankeschön für die 18 Jahre sehr engagierter und absolut zuverlässiger Arbeit im Dienste unserer Fahrgastverbandes aus. Er hat den Verband entscheidend geprägt. Ganz sicherlich wird er „sein“ Staatstheater vermissen, in dem er Abonnementkunde war.

Wir wünschen dem Ehepaar Lohrmann gute Gesundheit und noch viele ausgedehnte Reisen und Wanderungen mit der Bahn. (*Gottlob Gienger*)



PRO BAHN

Ihr Fahrgastverband

Rhein-Neckar

Überfüllte S-Bahnen im Neckartal

Abhilfe vertraglich vereinbart – Aber wann kommt die Umsetzung?

Es ist als Ärgernis leider ein Dauerbrenner: Die überfüllten S-Bahnen im Rhein-Neckar-Raum. Schon vor dem Start des S-Bahn-Betriebes im Dezember 2003 warnte PRO BAHN Rhein-Neckar davor, dass die bestellte Anzahl von 40 ET 425-Triebwagen nicht ausreichend sei für den S-Bahn-Betrieb. DB Regio war anderer Meinung, und verließ sich dabei auf Fahrgast-Zählungen gemäß RES (= Reisenden-Erfassungs-System), die offensichtlich um bis zu 50 Prozent unter den tatsächlichen Zahlen lagen.

Besonders kritisch ist die Situation in den Abschnitten Heidelberg – Bruchsal (im Berufsverkehr) und Heidelberg – Eberbach (im Berufsverkehr und am Sonntag). Da die S-Bahnen auf Pfälzer Seite teilweise doppelt so oft und eher in Doppeltraktion (zwei gekoppelte Triebwagen) fahren, ist dort das Problem in der Regel nicht so dramatisch. Aber auch hier gab es in den letzten Wochen aufgrund verschiedener großer (Wein-)Feste immer wieder übervolle S-Bahnen. Auf badischer Seite ist besonders ärgerlich, dass gerade am Sonntag bis auf eine einzige Ausnahme ausschließlich in Einfachtraktion gefahren wird – und das trotz immer weiter steigender Fahrgastzahlen. Vor einem Jahr wurde noch mehrfach in Doppeltraktion gefahren – nicht zuletzt auch wegen der Intervention von PRO BAHN. Auch jetzt wären die Fahrzeuge im Prinzip verfügbar,

kommen aber nicht zum Einsatz. In der Praxis bedeutete das: S-Bahnen mit einer Belegung von über 200 Prozent der Sitzplätze. Zu 200 sitzenden kamen mindestens noch einmal 200 stehende Fahrgäste, Radfahrer und Eltern mit Kinderwagen, die teilweise auf dem Bahnsteig zurückbleiben mussten, und S-Bahnen, die 10-15 Minuten Verspätung durch verzögerte Ein- und Aussteige-Vorgänge aufgebaut haben.

Dies ist ein unhaltbarer Zustand! PRO BAHN Rhein-Neckar hat mit entsprechenden Briefen die Aufgabenträger Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg für den badischen und VRN für den hessischen Teil aufgefordert, hier schnellstmöglich Abhilfe zu schaffen. Nach unserem Kenntnisstand gibt es eine Klausel im Betriebsvertrag, der dem Betreiber Verkehrsunternehmen Rhein-Neckar vorschreibt, Verbindungen mit einer Auslastung von dauerhaft über 125 Prozent durch zusätzliche Triebwagen zu verstärken. Das würde konkret bedeuten, zumindest im Sommer-Halbjahr sonntags tagsüber in Doppeltraktion zu fahren.

Wir warten derzeit noch auf die Antworten, werden aber bzgl. dieses Themas nicht locker lassen.

Wer konkrete Kritikpunkte oder Verbesserungsvorschläge hat, kann sich im übrigen z.B. an folgende Adressen wenden:

- **Regionaler Kundendialog für Anregungen und Beschwerden (DB Regio)**

Service-Hotline: 0621-830 1200

E-Mail: ran.rhein-neckar@bahn.de

- **Fahrgastbeirat S-Bahn RheinNeckar**

Sprecher des Fahrgastbeirates:

Wolfgang Müller, Limburgerhof

E-Mail: RL146002@aol.com

(Michael Löwe)



Gerade am Wochenende fährt die S-Bahn im Neckartal nur in Einfachtraktion – die Folge sind völlig überfüllte Züge. Das Foto zeigt einen Triebzug der S-Bahn Rhein-Neckar in Neckargemünd bei Heidelberg. *(Foto: DB AG)*

Rhein-Neckar

Fahrplankonferenz-Ergebnisse

Änderungen im Rhein-Neckar-Nahverkehr

Am 12. September 2005 kamen bei der Industrie- und Handelskammer Rhein-Neckar in Mannheim Vertreter der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN), von DB Regio und DB Reise und Touristik sowie der Fahrgastverbände zusammen, um die Veränderungen zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005 zu diskutieren. Für PRO BAHN Rhein-Neckar nahm Frank Mayer teil. Hier sein Bericht über den Nahverkehr:

Heidelberg – Bruchsal – Karlsruhe (KBS 701)

Erfolg für PRO BAHN: Zwei Anträge werden umgesetzt, um der Überfüllung der S-Bahnen im Schüler/Berufsverkehr abzuhelpfen:

S 6342, Wiesloch-Walldorf ab 6.56 Uhr, durchschnittlicher Besetzungsgrad 165 Prozent trotz Doppeltraktion. Gemäß unserem Vorschlag wird die RB 36246 (Doppelstockgarnitur, Heidelberg ab 7.28 Uhr nach Frankfurt) nach Wiesloch-Walldorf rückverlängert und fährt nun dort um 7.03 Uhr ab. Zwischen dem örtlichen Zweckverband und der SWEG wird über zusätzliche Bus-Zubringer an diesen neuen Zug verhandelt.

S 6367, Heidelberg ab 6.06 Uhr, Überfüllung im Zulauf auf Karlsruhe. Wie schon berichtet, wird diese S-Bahn mit einem zweiten Triebwagen verstärkt. Außerdem werden die bisher eilzugmäßig verkehrenden S-Bahnen um 15.03

Uhr und 17.03 Uhr ab Heidelberg künftig alle S-Bahn-Regelhalte bedienen.

Karlsruhe – Graben-Neudorf – Mannheim – Biblis (KBS 700 und 655)

Ein bisher ab Mannheim-Waldhof um 7.18 Uhr über Käfertal nach Mannheim Hbf verkehrender Zug wird durch eine Busverbindung ersetzt. Dadurch wird ein bisher nur von durchschnittlich 15 Fahrgästen benutzter ET 425 frei und kann die im Zulauf auf Karlsruhe überfüllte RB 18605 verstärken (durchschnittlich 310 Fahrgäste, an 7.42 Uhr).

Main-Neckar-Bahn (KBS 650)

Wie schon seit längerem von PRO BAHN und anderen Initiativen gefordert, wird es wieder etwa alle zwei Stunden einen RE auf dieser Strecke geben (außer 10-Uhr-Lage), allerdings nicht mit den früher üblichen Fernverkehrs-Anschlüssen. Die neuen Züge sind in Baden-Württemberg zusätzliche Leistungen, während in Hessen RBs ersetzt werden.

Elsenztalbahn (KBS 706 und 714)

Die Abfahrt der RB ab Heidelberg in Richtung Eppingen/Heilbronn wird auf die Minute 31 verlegt. Dadurch wird der Übergang aus der S-Bahn auf 5 Minuten erhöht. Im Abend- und Frühverkehr werden zusätzliche Halte, auch an den neuen S-Bahn-Stationen, zwischen Neckargemünd und Heidelberg eingelegt. Schon seit Mitte September steht ein weiterer VT 628 zur Verstärkung überfüllter Züge zur Verfügung.

Seckach – Miltenberg (KBS 709)

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2005 gehen Infrastruktur und Angebots-Verantwortung auf das neu gegründete DB RegionalNetz „Spessart-Untermain/Westfranken-Bahn“ über.

Bruchsal – Germersheim – Speyer – (Schifferstadt, KBS 704/677)

RE 3850 Karlsruhe – Speyer – Mainz fährt künftig wegen der starken Nachfrage in Dreifachtraktion VT 612. Nach der Elektrifizierung Germersheim – Graben-Neudorf soll diese Linie mit ETs betrieben werden, damit erhöht sich generell das Platzangebot. Der S-Bahn-Haltepunkt Speyer-Nord geht im Dezember

2005 in Betrieb, ein Jahr später wird die S-Bahn bis Germersheim verlängert.

Neustadt – Wissembourg – Strasbourg (KBS 676/679)

An Samstagen und Sonntagen soll probeweise für ein Jahr ein durchgehendes Zugpaar mit einem französischen Triebwagen angeboten werden. Das Elsaß-Ticket wird im Zug verkauft.

Ärgerlich: Ein weiteres Mal konnte die NVBW auf Änderungen im Fernverkehr nicht durch Anpassungen im Nahverkehr reagieren, da die Pläne erst am 2. Juni übermittelt wurden, aber Trassenbestellschluss schon am 4. April war. (*Frank Mayer*)

Rhein-Neckar

Weniger ICEs und ICs in Heidelberg

Streichkonzert trifft die Uni-Stadt besonders

Neuer Fernverkehrsfahrplan

Wegen der schwierigen wirtschaftlichen Lage des DB-Geschäftsbereichs Reise und Touristik gibt es im kommenden Fernfahrplan, der am 11. Dezember 2005 beginnt, weitere Angebotsbeschränkungen. Je nach Auslastung entfallen Züge ganz oder auf bestimmten Abschnitten oder an bestimmten Tagen. Der Fahrplan wird nach günstigen Fahrzeugumläufen und nicht nach den Wünschen der Fahrgäste optimiert. Besonders stark betroffen ist die Universitätsstadt Heidelberg.

Einschneidenste Fahrplanänderung ist der Wegfall eines großen Teils der über Heidelberg führenden ICE-Züge. Bis auf zwei Zugpaare morgens und abends entfallen alle ICEs der Linie 45 Stuttgart – Köln. Als die Linie eingeführt wurde, gab es täglich acht Zugpaare über Heidelberg. Begründet wird die Streichung mit der geringen Auslastung der Züge, vor allem zwischen Stuttgart und Mannheim. Im Durchschnitt, der über alle Tageszeiten und Wochentage gerechnet ist, benutzen nur etwa 100 Reisende den Zug bis bzw. ab Mainz. Zum Vergleich: Auf

der Linie (München) – Stuttgart – Köln – (Dortmund) über Frankfurt-Flughafen sind es im Durchschnitt 400.

Die geringe Auslastung liegt wohl einmal an den zahlreichen Unterwegshalten. Neben Heidelberg und Mannheim werden auch die Bahnhöfe Vaihingen (Enz), Mainz, Wiesbaden, Limburg-Süd, Montabaur und Flughafen Köln-Bonn bedient. Dadurch beträgt die Fahrzeit Stuttgart – Köln 3.06h, dagegen nur 2.15h für die Verbindung, die nur in Mannheim, Frankfurt-Flughafen und Bonn-Siegburg hält.

Kompensiert werden soll der Wegfall der ICE-Züge zwischen Stuttgart, Heidelberg, Mannheim und Mainz durch Verlegung einiger IC-Züge von und nach Hamburg entlang des Rheins, die bisher in Frankfurt endeten bzw. begannen und die jetzt ab und bis Stuttgart verlängert werden.

Wegfallen werden montags bis freitags auch einige Entlastungszüge zwischen Stuttgart, Heidelberg, Mannheim und Frankfurt bzw. in Gegenrichtung, die angeblich nur gering nachgefragt werden.

Kundenunfreundlicher Fahrplan

Bei einigen dieser Entlastungszüge hat die Deutsche Bahn AG wie so oft selbst dafür gesorgt, dass die Nachfrage stetig zurück ging. Beispiel IC 2271: Er verlässt Frankfurt Hbf um 17.37 Uhr in Richtung Mannheim, also vor dem ICE. Früher war dieser Zug mit Pendlern gut besetzt, weil er die gleiche Fahrzeit wie der ICE hatte und in Mannheim den Anschlussknoten zur halben Stunde erreichte. Seit dem letzten Fahrplanwechsel legt dieser Zug einen zehnminütigen Halt in Mannheim-Waldhof ein und wird vom ICE überholt. Die Folge: unnötig lange

Fahrzeiten, die gerade Berufspendler nicht schätzen, außerdem Verlust zahlreicher Nahverkehrsanschlüsse. So kann die DB Reise und Touristik einen Zug ganz schnell kaputt sparen.

Unzumutbare Verbindungen

Weiteres Beispiel für kundenunfreundliche Fahrplan-Planung: Der wegfallende IC 2497, der bislang Mannheim um 5.11 Uhr und Heidelberg um 5.30 Uhr in Richtung Stuttgart verlässt und vor allem von etwa 50 Stammkunden benutzt wird. Ihnen rät die Bahn, im nächsten Jahr bereits um 4.08 Uhr, also eine Stunde und 22 Minuten früher als jetzt, in Heidelberg mit einer S-Bahn in Richtung Karlsruhe aufzubrechen und in Karlsruhe-Durlach in den IC nach Stuttgart umzusteigen! Es ist anzunehmen, dass die meisten der 50 Stammkunden auf das Auto umsteigen werden – wieder 50 Kunden vergrault (auch für die Rückfahrt!).

Weitere Einschränkungen

Weitere Einschränkungen muss Heidelberg auch auf der IC-Linie 26 Stralsund – Karlsruhe hinnehmen, auf der der Fahrplan noch unübersichtlicher wird, weil einzelne Verbindungen aus Richtung Norden bereits in Frankfurt enden. Ebenfalls entfällt eine weitere Durchbindung von und nach Konstanz. Das hat die kuriose Folge, dass Wiesloch-Walldorf am Vormittag zum End- und Startpunkt eines ICs werden soll. Dadurch entfallen zahlreiche Anschlüsse in Karlsruhe. Es besteht die Gefahr, dass die IC-Linie 26 generell nur noch bis/ab Heidelberg fährt.

Neue ICE-Fahrten

Neu wird im Jahresfahrplan 2006 sein, dass der bisherige Nacht-IC (bis und ab Stuttgart) bis und ab München verlängert und mit einer ICE-T-Garnitur gefahren wird. So wird eine fahrgastlose Überfüh-

rungsfahrt eingespart. Dieser Neigezug fährt ab Frankfurt über Halle nach Berlin.

Neu für Mannheim wird ein Sprinter-ICE (mit Aufpreis) sein, der Köln um 7.29 Uhr verlässt und die Quadratesstadt um 8.49 Uhr erreicht. Rückfahrt abends in Mannheim 19.10 Uhr, Köln an 20.29 Uhr. (wb)

Rhein-Neckar

Mannheim Hbf ist „Bahnhof des Jahres 2005“

Auszeichnung durch die Allianz pro Schiene

Der Mannheimer Hauptbahnhof und der Bahnhof von Weimar sind die Bahnhöfe des Jahres 2005. Diese Auszeichnung vergab die Allianz pro Schiene (die Dachorganisation der den Schienenverkehr fördernden Verbände) am 14. Oktober 2005 vor 100 geladenen Gästen im Mannheimer Hauptbahnhof. Beide Bahnhöfe erfüllen die zentralen Anforderungen von Bahnkunden an moderne Bahnhöfe: Sie sind hell, sauber, sicher und man wird gut informiert.

Der PRO BAHN-Bundesvorsitzende Karl-Peter Naumann, einer der drei Jury-Mitglieder der Allianz pro Schiene, lobte in seiner Laudatio besonders die gute Anbindung des Mannheimer Hauptbahnhofs an die Stadt sowie die Aufenthaltsqualität. „Die umfassende Sanierung des Bahnhofs zeigt eindrucksvoll, wie gut die Investitionen von umgerechnet 50 Mio. € angelegt sind,“ bekräftigte Naumann. „Es

macht Freude, sich im Mannheimer Bahnhof aufzuhalten.“

Mannheim und Weimar wurden auf Grundlage einer repräsentativen Kundenzufriedenheitsbefragung ausgewählt. Das Markt- und Meinungsforschungsinstitut infas befragte dabei insgesamt 7.445 Kunden in bundesweit 158 Stationen. Aus der Gruppe der besten 40 Bahnhöfe wählte die Jury sechs Klein- und Großstadtbahnhöfe aus und testete diese in einem Qualitäts-Check vor Ort. Getestet wurden dabei aus Kundensicht folgende zehn Kriterien: Neben der Gesamtatmosphäre die Sauberkeit, Kundeninformation, Integration und Öffnung des Bahnhofs zur Stadt, die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, die Behinderten-, Radler und Familienfreundlichkeit, Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten, Fahrkartenverkauf, Einkaufsmöglichkeiten und Toiletten. Ziel der alljährlichen Auszeichnung ist es, das System Bahn auch einmal positiv in die Presse zu bringen

und nicht immer nur durch Negativ-Mel-

dungen zu kritisieren.



Der Mannheimer Hauptbahnhof wurde zusammen mit Weimar zum „Bahnhof des Jahres 2005“ gewählt. (Foto: DB AG)

Trotzdem Kritik am Hbf Mannheim

PRO BAHN Rhein-Neckar begrüßt die Auszeichnung des größten Bahnhofs im Rhein-Neckar-Raum, möchte aber trotzdem ein wenig Wasser in den Wein zur Feier schütten, denn es gibt weiterhin zahlreiche Kritikpunkte am Mannheimer Hauptbahnhof. Oft sind es nur Kleinigkeiten, die die Kunden ärgern. So sind etwa ein Drittel der Leuchtstoffröhren an den Bahnsteigen defekt, wie Ulrich Vogel, der stellvertretende Vorsitzende von PRO BAHN Rheinland-Pfalz und Saar-

land, gezählt hat: „Da kann es auf den Bahnsteigen schon mal recht duster werden,“ meint Vogel.

Weitere Kritikpunkte: Die Zugzielanzeiger sind asymmetrisch angeordnet, wartende Reisende am Ostende der Bahnsteige können die Anzeigen nicht einsehen, wichtig beispielsweise bei Verspätungen.

„Die Bahnsteigtunnel bedürfen der Grundreinigung,“ kritisiert Ulrich Vogel, ebenso die Zahl der Fahrrad-Abstellplätze und die Öffnungszeiten des Fahrrad-Parkhauses.

Der Service-Point im Mannheimer Hbf ist sehr unglücklich in der Haupthalle positioniert. Das führt dazu, dass im Winter regelmäßig eine der drei Eingangstüren verriegelt und fälschlicherweise mit „defekt“ gekennzeichnet wird, um für das Personal Zugluft zu vermeiden. Bei großem Reisenden-Andrang, insbesondere, wenn auf Gleis 1 eine S-Bahn aus Heidelberg ankommt, ist das wegen des Gedränges unzumutbar und gefährlich.

„Positiv ist in Mannheim bislang, dass im Hauptbahnhof eine Spielhalle

fehlt,“ meint Ulrich Vogel von PRO BAHN Rheinland-Pfalz und Saarland. „Das unterscheidet Mannheim wohltuend von anderen Großstadtbahnhöfen, da sich zu Spielhallen das entsprechende Publikum gesellt. Hier ist Gefahr im Anzug: Es ist geplant, den Supermarkt im Untergeschoss aufzugeben und durch ein Automaten- und Vergnügungs-Center zu ersetzen.“ Dadurch bestehe die Gefahr einer „Verslummung“, die dem Mannheimer Hauptbahnhof bisher erspart geblieben ist, befürchtet Ulrich Vogel. (wb)



An der Titelerleihung „Bahnhof des Jahres 2005“ am 14. Oktober 2005 in Mannheim nahmen teil (v.l.n.r.): Karl-Peter Naumann, PRO BAHN Bundesvorsitzender; Christine Kromke, Bahnhofsmanagerin Weimar; Jürgen Lang, Bahnhofsmanager Mannheim; Monika Ganseforth, VCD-Bundesvorstand; Dirk Fleg, Geschäftsführer Allianz pro Schiene. Die Zugabfahrtstafel im Hintergrund zeigt den Text „Willkommen im Bahnhof des Jahres 2005“. (Foto: DB AG)

Rhein-Neckar

Heidelberg: Uni-Rektor bremst Straßenbahn

Schienenstrecke durch den Heidelberger Campus wieder ungewiss

Schon seit über vierzig Jahren wird am Heidelberger Uni-Gelände „Neuenheimer Feld“ im Westen der Stadt, wo vor allem Naturwissenschaften und Uni-Kliniken untergebracht sind, geplant und gebaut. Seit mehr als zwölf Jahren ist eine neue Straßenbahnstrecke zur Erschließung des Campus

vorgesehen, um werktätlich mehr als 20 000 Uni-Mitarbeitern und Studenten die Möglichkeit zu geben, bequem und umweltfreundlich auf der Schiene näher an ihre Arbeits- bzw. Studien- und Laborplätzen zu kommen. Doch bislang blieben das nur Pläne.



Noch verstopfen Automassen die Straßen und Plätze rund um die Heidelberger Uni. Abhilfe soll die geplante Parkraumbewirtschaftung sowie das Job-Ticket für Uni-Bediensteten schaffen. Doch beides ist aufgeschoben, weil sich die Uni-Spitze sperrt. Eine Untersuchung des UPI-Instituts ergab bereits 2001, dass durch die Einführung eines Jobtickets – kombiniert mit einer Parkraumbewirtschaftung – der Verkehr auf der B3, die mitten durch den Heidelberger Stadtteil Handschuhsheim führt, um ca. 1.800 Pkw pro Tag abnehmen würde. Das sind etwa elf Prozent des gesamten Verkehrs. Damit der Autoverkehr abnimmt, wären bessere ÖPNV-Anbindungen des Uni-Campus durch die Schiene nötig. (Foto UPI-Institut)

Nachdem nun mit dem Bau der Straßenbahn-Neubaustrecke in Heidelbergs größten Stadtteil Kirchheim nach vielen Widerständen endlich begonnen wurde, bekommt der Schienenverkehr in der „romantischen“ Stadt am Neckar wieder Auftrieb. In der Bau-Euphorie wird jetzt von den politischen Gremien der lang geplante Bau der Strecke ins „Neuenheimer Feld“ angegangen, zusammen mit einer Neubaustrecke in die Heidelberger Altstadt. Doch unerwartet stellt sich jetzt der Rektor der Universität Heidelberg, Jura-Professor Peter Hommelhoff, der Straßenbahn in den Weg: Er will die Schienen dort verhindern, wo die Fahrgäste sind und statt dessen der Auto-Flut alle Tore öffnen.

Zum Hintergrund

Als es der Ruprecht-Karls-Universität in der Heidelberger Altstadt in den 60er Jahren zu eng wurde, wurden nach und nach Institute auf der grünen Wiese im sogenannten „Neuenheimer Feld“ im Westen der Stadt angesiedelt. Dieses Gebiet wird bislang schlecht erschlossen; es gibt nur eine Straßenbahnstrecke am östlichen Rand des Campus. Wer zu den Instituten, zur Mensa oder zu den in den letzten Jahren neu entstandenen Uni-Kliniken will, muss entweder einen viele hundert Meter langen Fußmarsch von den Straßenbahn-Haltestellen auf sich nehmen oder in eine der beiden Buslinien umsteigen, die bislang das Uni-Gelände bedienen.

Obwohl es eine Freihaltetrasse für die Straßenbahn gibt, hatten die Forscher der Institute immer wieder Bedenken gegen die Tram. So wurde vom Deutschen Krebsforschungsinstitut (DKFZ), das an

der geplanten Strecke liegt, argumentiert, die elektrische Oberleitung und die Erschütterungen durch die Straßenbahn würden sensible Laborgeräte stören. Teilweise wurden die Bedenken ausgeräumt. Die Stadtverwaltung schlug außerdem vor, Straßenbahnen mit einem Hybrid-Antrieb durch das Uni-Gelände fahren zu lassen. Diesel-Motore in den Bahnen sollen den Antriebsstrom während der Fahrt durch den Campus erzeugen. Bei der Ausfahrt aus dem „Neuenheimer Feld“ sollen die Stromabnehmer dann wieder ausfahren und die Bahnen „normal“ im Heidelberger Netz mit Oberleitung fahren. Eine andere Möglichkeit wäre, die Gebäude des DKFZ für rund acht Mio. Euro gegen die elektromagnetische „Störstrahlung“ abzusichern.

Lieber Autos als Straßenbahn

Doch nachdem dieses Probleme nun endlich gelöst schienen, baut Uni-Rektor Peter Hommelhoff einen neuen Bremsklotz auf. Er will verhindern, dass die Schienen durch eine Ringstrecke durch das „Neuenheimer Feld“ alle Institute und Kliniken sowie den Heidelberger Zoo optimal anbinden, also sowohl von Norden, als auch von Süden. Statt dessen will der Heidelberger Professor nur eine Stichstrecke zulassen – oder eine Strecke am Rande des Uni-Geländes über freies Feld, weil durch die geplante Streckenführung der Campus „zerschnitten“ würde. Keine Probleme hat Auto-Ideologe Peter Hommelhoff allerdings, wenn durch eine umstrittene und nicht umweltverträgliche neue Neckarbrücke oder einen Tunnel unter dem Fluss zusätzliche Auto-Schwaden das Uni-Gelände zerteilen. (wb)

Rhein-Neckar

SAP-Arena führt zu Sicherheitsrisiko in Mannheim-Rangierbahnhof

Dramatische Szenen nach Sportveranstaltungen

Anfang September ging die neue Mannheimer Veranstaltungshalle SAP-Arena in Betrieb (siehe FGZ Nr. 52). Schon bei den ersten Sportveranstaltungen gab es erhebliche Probleme am nahen S-Bahn-Haltepunkt Mannheim-Rangierbahnhof. Die Bahnsteige konnten die Sportfans (vor allem nach Handballspielen) nicht fassen.

Zum Hintergrund: Obwohl die Station Mannheim-Rangierbahnhof zum Kernnetz der neuen S-Bahn Rhein-Neckar gehört, wurden die Bahnsteige dort bislang nur durch eine Holzkonstruktion auf die erforderliche S-Bahn-Höhe gebracht. Bisher wurde die Station fast nur von DB-Angehörigen benutzt. Ein Ausbau unterblieb unter anderem deswegen, weil eine Verlegung der Station näher an die SAP-Arena, sowie zusätzliche Personenverkehr-Gleise zwischen Mannheim und Heidelberg geplant sind.

Nach der Eröffnung der SAP-Arena wird Mannheim-Rangierbahnhof nun von erheblich mehr Fahrgästen benutzt als bisher. Dafür sind die Bahnsteiganlagen jedoch erheblich zu schmal, auch die Zugänge sind zu schmal. Jeder der beiden Bahnsteige hat nur eine schmale Treppe. Bei dichtem Gedränge kann sehr schnell eine Panik entstehen und Personen auf die Schienen gedrückt werden, auf der ICE-Züge mit Geschwindigkeiten von bis zu 160 km/h

fahren. Bei diesen Mängeln scheint es nur noch eine Frage der Zeit, bis es nach Veranstaltungen in der SAP-Arena zu tödlichen Unfällen kommt.

Die Stadt Mannheim und die Deutsche Bahn sind wegen der unhaltbaren Zustände nun gezwungen, ein Notfallprogramm aufzulegen, obwohl die unzureichende Ausstattung des Haltepunktes bereits während der mehrjährigen Planungs- und Bau-Phase für die SAP-Arena klar war. Bei Großveranstaltungen regeln nun DB-Mitarbeiter und Grenzschutz den Zugangsverkehr zu den Bahnsteigen. Sobald der Bahnsteig mit Fahrgästen überzuquellen droht, wird der Zugang bis zur Abfahrt der nächsten S-Bahn gesperrt. Dazu wird jetzt auch ein Rolltor angebracht. Ende Dezember oder Anfang Januar soll außerdem ein weiterer Treppenaufgang installiert werden.

Parallel zu den kurzfristigen „Verbesserungen“ werden die Planungen für einen neuen Haltepunkt jetzt forciert. 2,5 Mio € hat der Mannheimer Gemeinderat bereits für Planungskosten bewilligt. Der neue Haltepunkt soll näher an die SAP-Arena verlegt werden und den Namen „Mannheim - Sport- und Messepark“ erhalten. Mit der Fertigstellung rechnet der Mannheimer Finanzbürgermeister Christian Specht aber erst am Ende des Jahres 2008, eher 2009. Das wäre mehr als fünf Jahre nach dem Start der S-Bahn Rhein-Neckar, zu dessen Betriebsbeginn

eigentlich schon alle Bahnhöfe und Haltepunkte auf S-Bahn-Niveau gebracht Rhein-Neckar

sein sollten. (wb)

Kurznachrichten

Baden-Württemberg-Ticket Single

Voraussichtlich schon zum 1. November soll ein „Baden-Württemberg-Ticket Single“ für eine Person zum Preis von 17 Euro eingeführt werden. Das „normale“ Baden-Württemberg-Ticket“ kostet bislang 23 Euro und gilt für bis zu fünf Personen in allen Nahverkehrsmitteln im „Ländle“. Im Dezember soll diese Gruppenfahrkarte um zwei Euro teurer werden.

* * * * *

S-Bahn Kaiserslautern – Homburg

Ab 28. Mai 2006, also rechtzeitig vor Beginn der Fußball-Weltmeisterschaft, soll die S-Bahn Rhein-Neckar von der Auspielstadt Kaiserslautern bis Homburg (Saar) verlängert werden.

Speyer – Germersheim

Zwischen Speyer und Germersheim begannen die Arbeiten für die Elektrifizierung der Strecke. Zunächst werden auf rund 20 Kilometer Länge Vegetations- und Baumfällarbeiten durchgeführt. Im Sommer 2006 soll die Strecke dann für voraussichtlich acht Wochen für die Oberleitungsarbeiten komplett gesperrt werden, damit zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 die S-Bahn Rhein-Neckar von Speyer bis Germersheim verlängert werden kann. (wb)

25. März 2006

**PRO BAHN-Bundesverbandstag
in Stuttgart**

13. Mai 2006

Landesverbandstag von PRO BAHN

Baden-Württemberg

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

Für Adressänderungen:

E-mail: mitgliederservice@pro-bahn.de

PRO BAHN Landesverband Hessen e.V.

Postfach 11 14 16

60049 Frankfurt a.M.

www.pro-bahn.de/hessen

Ansprechpartner für Radio und Fernsehen

Dr. Martin Schmidt

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

tagsüber Tel. (0 69) 7 98 - 2 91 71

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

PRO BAHN in 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: thomas.bayer-poppenhausen

@t-online.de (Neu!)

PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e.V.

Regionalvorsitzender Helmut Lind

Holzweg 17

61440 Oberursel

Tel. (0 61 71) 46 28

E-mail: info@frankfurt.pro-bahn.de (Neu!)

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.

Dr. Gottlob Gienger

Stellv. Regionalvorsitzender

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 Michael Löwe

Rosenbrunnenstraße 20

69469 Weinheim

Tel. (0 62 01) 6 17 20

E-Mail: michael.loewe@arcor.de (Neu!)

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 Frank-
furt (BLZ 500 905 00)

Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!

PRO BAHN - Termine

Allgemeine Termine:

Do, 1.12. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft Jan.-Feb. 2006. Bitte alle Beiträge und Fotos an die verantwortlichen Regional-Redakteure schicken (Adressen siehe Impressum auf S. 2).

PRO BAHN in Nordhessen:

Jeden letzten Mittwoch 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

Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e.V.:

Mo, 7.11. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Griesheim, Schwarzerlenweg 57 (direkt an der S-Bahn-Station Frankfurt-Griesheim), Raum 4.

Mo, 5.12. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Griesheim, Raum 4.

Mo, 2.1. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32 (5 min. zu Fuß vom Hbf), Clubraum 1.

Regionalverband Starkenburg e.V.:

Di, 29.11. 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)

Im Dezember findet wegen der Weihnachtsferien kein Arbeitstreffen statt.

Regionalverband Rhein-Neckar

Do, 17.11. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar in der **Hauptbahnhofsgaststätte Heidelberg**.

Do, 15.12. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

Do, 19.1. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar in der **Hauptbahnhofsgaststätte Heidelberg**.

Sonstige Termine:

Mi-So, 16.-20.11.: 23. Horber Schienentage.

Do, 10.11. jeweils 20.00 Uhr: Arbeitstreffen der IG PRO SCHIENE Weschnitztal-

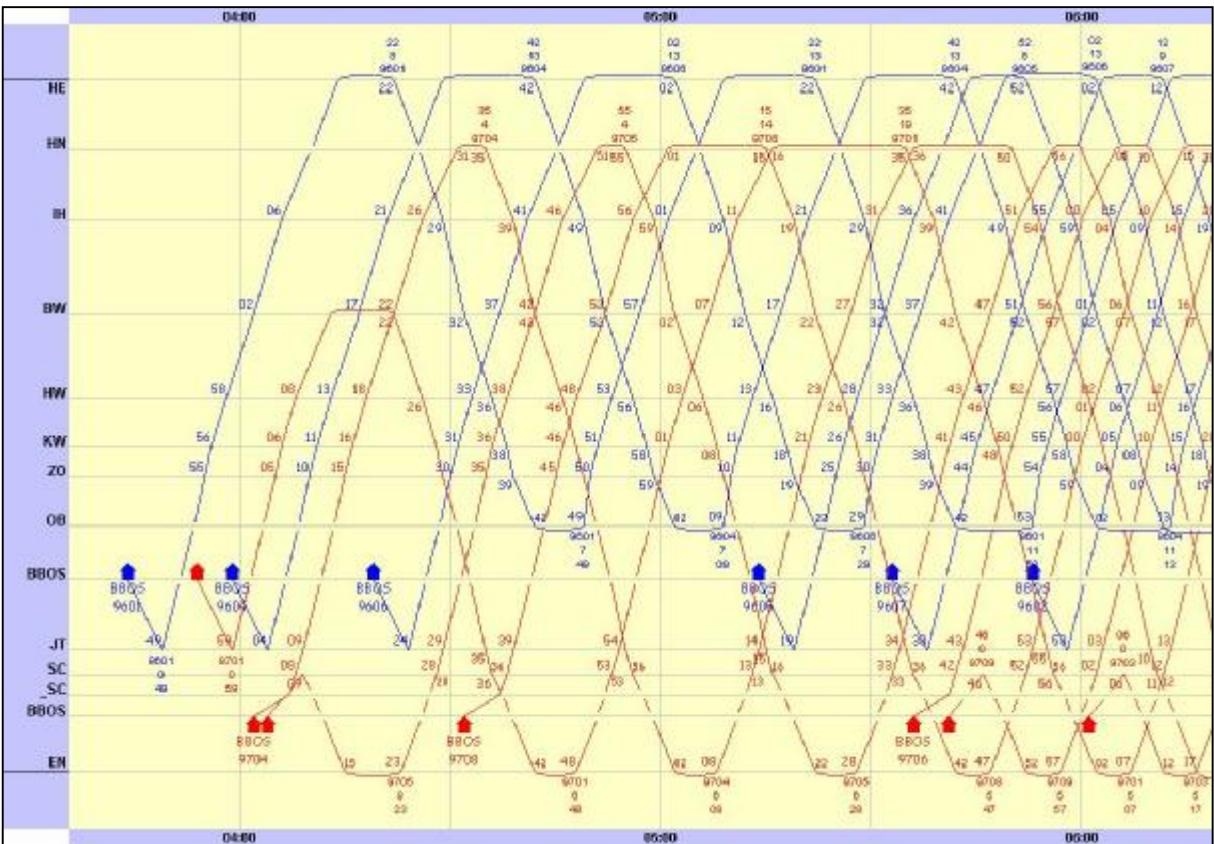
Do, 8.12. Überwaldbahn; Gasthaus „Pfälzer Hof“, Wald-Michelbach, Kontakt: Sven

Do, 12.1. Grahner, Tel./Fax (0 62 28) 4 80, E-Mail: sven.grahner@web.de

Mi, 1.2.2006, 18.00 Uhr: ÖPNV-AG Darmstadt und Darmstadt-Dieburg. Grünes Büro, Lauteschlägerstr. 38, Darmstadt. HEAG-Linie H, Hst. Kopernikusplatz. Info: Rainer Schönenberg, B'90/GRÜNE KV Darmstadt-Dieburg, Tel. (0 61 54) 17 09. E-mail R.Schoenenberg@t-online.de



Der neue Itino-VT 102 am 21.9.2005 Bahnhof Höchst im Odenwald.
 Siehe Artikel „Neue Triebwagen für die Odenwaldbahn“ auf S. 21. (Foto: hk)



Bildfahrplan. Siehe Artikel „Minutenschieben bei traffiQ“ auf Seite 12.