

PRO BAHN Hessen 

Fahrgastzeitung

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

Nr. 54

Januar – Februar 2006



RMV belohnt die DB für Sicherheit und
Pünktlichkeit S. 6
Zugstreichungen in Nordhessen S.7

Erster Werktag mit VIAS S. 20
Neujahrsfahrt mit der Museumsbahn nach
Münzenberg S. 37

Titelbild:

Ein S-Bahn-Zug der Baureihe 420 verkehrt auf der S2 zwischen Eppstein und Niedernhausen im Winter 2001. (Foto: mus).

Fotos auf der Rückseite:

Anlässlich einer Sonderfahrt erreicht die S-Bahn-Rhein-Neckar den Bahnhof Weinheim (Foto: Michael Löwe). Siehe dazu den Artikel „Neuer Bahnhof für Weinheim – eine Utopie?“ auf Seite 29. Auch dieses Jahr veranstalten die Eisenbahnfreunde Wetterau am Neujahrstag auf der Strecke Bad Nauheim-Münzenberg Sonderfahrten mit der V36 (Foto Stefan John); näheres lesen Sie auf Seite 37.

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:

Holger Kalkhof, Wildensteiner Str. 7, 10318 Berlin, Fon (0 30) 51658780, Fax (030) 51658781. E-mail: holger.kalkhof@t-online.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

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

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

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

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

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.12.2005 (Heft März – April 2006)

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

Inhalt dieser Ausgabe

Überregional

Taktstreckung	5
---------------------	---

Rhein-Main-Verkehrsverbund

RMV belohnt die DB für Sicherheit und Pünktlichkeit.....	6
--	---

Nordhessen

Streichungen im Spätverkehr und RegioTram-Drama zum Fahrplanwechsel	7
Leserbrief: Verschlechterungen im ÖPNV Angebot Melsungen – Bebra	8
Ederberglandbahn (Frankenberg – Battenberg)	9
Dörnberg-Twiste-Bahn (Kassel-Wolfhagen-Korbach, KBS 612 ; NVV-Linie R 4)..	9
Vorbild RegioTram in den Niederlanden	10
Pflege der Bahnstationen im NVV-Gebiet.....	10
Gießener Marktplatz ist wieder ÖPNV-Mitte	11

Osthessen

SEV auf der Rhönbahn endlich beenden.....	13
RMV erhöht erneut Fahrpreise	14
Oberbimbach soll vom Zugverkehr abgehängt werden.....	14
Änderungen bei Buslinie 26 eingefordert	15

Großraum Frankfurt am Main

ICE Bahnhof Hanau abgehängt	16
"Schwarzfahren" aus Sicht eines Kontrolleurs.....	17
Wie soll man mit "Schwarzfahrern" umgehen?	18

Starkenburg

Eindrücke vom ersten Werktag mit VIAS	20
Kurz notiert: Zugstreichungen und die beliebte Art des RMV, dies durch die Hintertür wortgewand zu rechtfertigen	24
FBB löst sich zum Jahresende nach 12 Jahren auf.....	25
Wieder Chance für den Güterverkehr in der Region Darmstadt.....	26

Rhein-Neckar

Wegen Überfüllung geschlossen.....	28
Neuer Bahnhof für Weinheim – eine Utopie?.....	29
Mannheimer Spurbus auf dem Abstellgleis	30
Stadtbahnstrecke nicht im Plan.....	33
Stadtteilerneuerung unweit des Mannheimer Hauptbahnhofs	33
Kahlschlag bei der Straßenbahn	35

Ausflug

Erneut: Neujahrtsfahrt mit der Museumsbahn nach Münzenberg.....	37
---	----

<u>PRO BAHN - Adressen</u>	38
----------------------------------	----

<u>PRO BAHN - Termine</u>	39
---------------------------------	----

Jahreshauptversammlung von PRO BAHN LV Hessen am 8. April 2006 in Nordhessen

Schieneinfahrt zur Hessentagsstadt im Lossetal

Am 2. November 2005 beschloss der Landesausschuss in Frankfurt, die JHV 2006 am Samstag, dem 8. April in Kassel durchzuführen. Zur Mittagszeit haben auch südhessische Mitglieder und Gäste, die mit Hessenticket über Frankfurt - Gießen bzw. Fulda anreisen, Gelegenheit, die bis Hessisch Lichtenau verlängerte Lossetalbahn kennen zu lernen. Ob wir in der mittelalterlichen Hessentagsstadt eine Pause einlegen oder sofort nach Kassel zurück kehren, um dort nach einer kürzeren Pause einen Fachvortrag zu hören, ist noch nicht entschieden. Um uns die Entscheidung zu erleichtern, können Interessenten im Januar 2006 dem Organisator des Treffens telefonisch (0561/67179) oder per E-Mail hhoffma@freenet.de ihre Meinung mitteilen. Nähere Information finden Mitglieder in der Fahrgastzeitung Nr. 55 Anfang März. Die Mitgliederversammlung ist am Nachmittag geplant.

Die 1985 für den Personenverkehr still gelegte Eisenbahnstrecke Kassel-Waldkappel wurde 16 Jahre lang nur vom Güterverkehr genutzt: Bundeswehrtransporte und Braunkohle vom Hirschberg bei Großalmerode. Seit Juni 2001 benutzt auch die Kasseler Straßenbahn die Schienenstrecke bis Helsa. Sehenswert ist u.a. auf der 20 km langen Lossetalstrecke die 1000 Jahre alte Kaufunger Stiftskirche, die von der Bahn in einem großen Halbkreis umfahren wird. Ende Januar 2006 wird die bis Hess. Lichtenau verlängerte Straßenbahnlinie für den Personenverkehr freigegeben (siehe auch FGZ Nr. 52). (*Hermann Hoffmann*)

25. März 2006

**PRO BAHN - Bundesverbandstag
in Stuttgart**

13. Mai 2006

**Landesverbandstag von PRO BAHN –
Baden-Württemberg**

Überregional

Taktstreckung

IC gestrichen – Ersatzangebote fehlen

Auf der Main-Weser-Bahn wurde ab Fahrplanwechsel das Fernverkehrsangebot in den Tagesrandlagen ausgedünnt. So entfällt ab Kassel der letzte IC über Gießen nach Frankfurt an den meisten Verkehrstagen ersatzlos. Für einen RE, der anstelle des IC verkehren würde, fehlt den Auftraggebern das Geld. So klafft in den Abendstunden eine Lücke von zwei Stunden auf einer der Hauptverkehrsachsen in Hessen. Ärgerlich ist dies vor allem für Geschäftsreisende aus Nord-/Nordostdeutschland, die den Anschluss in Kassel-Wilhelmshöhe missen werden. Bei der ohnehin ausgelösten Debatte um Millionenkürzungen für den Nahverkehr werden Forderungen nach Ersatzangeboten bei den Bestellern auf wenig Resonanz stoßen, solange nicht kostenneutrale Alternativen gefunden werden. Die allerdings finden sich beim SPNV mit den starren Kostenstrukturen relativ selten: Für eine bestellte Trasse in der gewählten Kategorie darf immer der gleich Betrag hingeblickt werden, bzw. durchgereicht werden. Was bleibt, ist die Ausschreibung von Verkehrsleistungen. Die Nahverkehrsbetriebe der Kommunen haben es da wesentlich einfacher.

Nachdem viele kommunale Verkehrsunternehmen durch die klamme Haushaltsituation immer weniger Ausgleichszahlungen durch die Kämmerer für die Defizite erhielten, ließen sie ihre gesamten Kosten durch externe Gutachter ermitteln und daraufhin die Umläufe ihre Nahverkehrsangebote derart optimieren, dass die Produktivität stieg. Das Ergebnis

war vielerorts ein besseres Angebot mit kürzeren Anschlüssen bei zugleich geringen Aufwendungen: Fahrgast und Unternehmen profitierten. Dieses Modell auf den SPNV zu übertragen erscheint wünschenswert, wenn auch nahezu aussichtslos, da hier die unterschiedlichen Interessen der Besteller bzw. Verkehrsanbieter (Fern- und Nahverkehr) wie aber auch DB Netz einen Konsens voraussetzen, den man nur mühsam herstellen kann. Ein Umdenken erscheint aber auch schon deswegen ratsam, da die begonnenen Kürzungsvorhaben erst in späterer Phase ihre volle Wirkung entfalten werden. Geringere Angebote bedeuten weniger Fahrgäste, in der Folge geringere Angebote und damit weniger Umsätze für die Besteller, das Verkehrsunternehmen und DB-Netz.

Wenn Ersatzangebote fehlen, wird die gesamte Reise mit der Bahn in Frage gestellt. Allzu bewusst spekulierte die DB in den vergangenen Jahren bei Streichung des IR/IC Angebots auf die Einführung von Ersatzangeboten des Nahverkehrs. Die Aufgabenträger bestellen, füllten die Kassen von DB Regio, die Sparte, die damit wiederum die geringer gewordenen Defizite des Fernverkehrs im Konzern quersubventionierte, solange die Verkehrsleistungen nicht ausgeschrieben wurden. Der stete Rückgang an Verkehrsangeboten im IC/IR Verkehr in den vergangenen Jahren hatte somit für Fahrgäste geringe Auswirkungen. Der Fernreisende kam immer noch an sein Ziel, der Nahverkehrsreisende hatte durch zu-

sätzliche Halte des RE Ersatzverkehrs ein besseres Verkehrsangebot als zuvor. Doch dieser Segen neigt sich dem Ende zu. Wenn im kommenden Jahr die Regionalisierung des Nahverkehrs in Deutschland zehnjähriges Jubiläum feiert, wird man vor dem Problem der Mittelkürzungen stehen. Hohe Kosten durch verschleppte Ausschreibungen werden mehr

und mehr Auswirkungen auf die Verkehrsangebote haben. Und so ist es nicht verwunderlich, wenn man als ersten Vorgeschmack bei einem versäumten Anschluss künftig in Kassel-Wilhelmshöhe statt einer dann eben zwei Stunden auf einen schnellen Zug nach Mittelhessen warten darf. (*sg*)

Rhein-Main-Verkehrsverbund

RMV belohnt die DB für Sicherheit und Pünktlichkeit

DB ist besser als vertraglich vereinbart – Voraussichtlich Zahlung von 500.000 Euro.

Der „RMV“ belohnt die DB AG für die Verbesserung von Sicherheit und Pünktlichkeit mit voraussichtlich 500.000 € Im Jahre 2004 hatte die DB noch 750.000 € Strafe zahlen müssen, 2003 waren es sogar 2,5 Mio €

In einem Vertrag zwischen DB und RMV von 2003 waren Pünktlichkeits- und Qualitätsstandards vereinbart worden. So hatte sich die DB verpflichtet, bei den S-Bahnen eine Pünktlichkeitsquote von 94% zu erreichen. Erreicht werden im Jahresdurchschnitt 2005 wahrscheinlich 95,4%. 2004 waren es nur 92,4 %, 2003 sogar nur 90,2%. Die Regionalzüge müssen laut Vertrag eine Pünktlichkeitsquote von 92% erreichen, was voraussichtlich knapp geschafft wird (92,6%). Dies geht aus den Daten hervor, die uns bis zum Redaktionsschluss am 1.12.2005

vorlagen; noch nicht enthalten sind freilich die Werte für die Monate November und Dezember, d.h. für die Zeit, als der Zugverkehr durch die Inbetriebnahme des neuen Stellwerkes in Frankfurt massiv gestört wurde.

Für die Höhe der Zahlungen an die Bahn spielen auch die Sicherheit und Service eine Rolle. Bei Umfragen hatten sich die Fahrgäste relativ zufrieden über die Punkte Sicherheit, Ausstattung der Bahnhöfe und Sitzplatzangebot geäußert. Die neuen 423er, die von den Fahrgästen als sicherer empfunden werden als die 420er, tragen sicherlich zum guten Gesamtbild bei. Über Angaben zur Sauberkeit der Bahnhöfe liegen uns keine Informationen vor... Und die Scheiben sind auch noch immer viel stärker zerkratzt als z.B. in Stuttgart. (*mus*)

Nordhessen

Streichungen im Spätverkehr und RegioTram-Drama zum Fahrplanwechsel

Kahlschlag im Spätverkehr und RegioTram-Drama zum Fahrplanwechsel in Nordhessen

Einen Vorgeschmack, was kommt, wenn die „Totengräber“ des Öffentlichen Verkehrs, Koch und Steinbrück, zuschlagen, lieferte die Bahn und der NVV schon vorab zum Fahrplanwechsel.

Hier die Streckenbetrachtungen im Einzelnen:

- **Fuldatalbahn , Kassel – Bebra – Fulda (KBS 610, R5)**

Der Geschäftsbereich DB-Netz hatte das Überholgleis in Melsungen abgebaut und die neue Wendemöglichkeit Melsungen-Süd, sowie die neuen Gleisfreimeldeanlagen noch nicht, wie dem NVV zugesagt, installiert, deshalb wird die Regiotram nicht zum Fahrplanwechsel von Kassel nach Melsungen fahren. Dies ist ein Drama, da die Hessische Landesregierung bereits die Gelder für die Regionalbahn, die vor dem Fahrplanwechsel zusammen mit dem Regionalexpress fuhr, gekürzt hat, so dass das bisherige Angebot nicht aufrechterhalten werden konnte. Zwischen Kassel und Melsungen gibt es jetzt Busersatzverkehr mit unattraktiven Fahrzeiten. Die Regionalbahn fährt nicht mehr, stattdessen hält der stündliche Regionalexpress von Fulda bis Melsungen an jeder Station. Von dort sollte er ohne Halt bis Kassel durchfahren. Nach Protesten der Guxhagener Bevölkerung hält er jetzt doch wieder an seinem alten RE-Halt.

Vormittags klappt von Kassel nach Bebra eine Zweistundenlücke von 8.09 Uhr – 10.09 Uhr im Stundentakt. Da die Zugabfahrt in Kassel und Bebra verändert wurden, ist es jetzt nicht mehr möglich, ohne lange Umsteigezeiten, von beiden Bahnhöfen Richtung Göttingen zu fahren. Manche Pendler sind deshalb bis zu 2 Stunden täglich länger unterwegs. Die Anschlüsse von und nach Eisenach sind jetzt optimal. Der letzte Zug von Kassel nach Bebra wurde ersatzlos gestrichen. Kulturreisende und Schichtarbeiter haben jetzt keine Möglichkeit mehr, abends die Bahn zu benutzen: Der letzte Zug fährt von Fulda nach Kassel bereits um 21.13 Uhr und das nur von montags bis freitags.

- **Eggebahn, Kassel – Warburg (KBS 430, R3)**

Das Angebot bleibt weitgehend konstant.

- **Kurhessenbahn, Kassel Korbach (KBS 612, R4)**

Das Angebot bleibt weitgehend konstant.

- **Upplandbahn, Korbach –Willingen (KBS 439, R55)**

Das Angebot bleibt weitgehend konstant.

- **Werra – Leine – Bahn, Kassel – Göttingen (KBS 611)**

Der letzte Zug von Göttingen fährt nur noch montags und samstags. Der letzte Zug von Kassel fährt nur noch von Samstag auf Sonntag und montags.

- **Meißnerbahn, Göttingen – Bebra – Bad Hersfeld (KBS 613, R7)**
Das Angebot bleibt weitgehend konstant.
- **Burgwaldbahn, Marburg – Frankenberg (KBS 622, R42)**
Das Angebot bleibt weitgehend konstant.

- **Main – Weser–Bahn, Kassel – Marburg – Gießen (KBS 620, R 30)**

Der letzte Regionalexpress von Gießen nach Kassel fährt jetzt von Montag bis Donnerstag schon um 20.04 Uhr.

- **Ederseebahn, Wabern – Bad Wildungen (KBS 621, R 39)**

Keine Fahrplandaten, vermutlich keine nennenswerten Änderungen.
(Folke Ebert)

Leserbrief

Verschlechterungen im ÖPNV Angebot für den Raum Melsungen – Bebra

Im unten abgedruckten Leserbrief beschweren sich Berufspendler über die oben beschriebenen Zugstreichungen auf der Strecke Bebra – Kassel. Durch die Zugstreichungen vor allem in den Abendstunden können Schichtarbeiter nicht mehr per Zug zu ihrem Arbeitsplatz gelangen. (Holger Kalkhof/mus)

Ich und andere Mitfahrer finden es 'ne Sauerei, was sich der NVV bei uns, ab Melsungen Richtung Bebra leistet:

- Wegfall der RBs
- schlechtere Fahrplanlage der REs. Dadurch bedingt: Längere Fahrzeiten über Kassel hinaus Richtung Norden.
- Streichung der letzten beiden Züge nach Bebra. Dadurch droht bei uns Schichtarbeitern der Umstieg aufs Auto!

Wir haben Nachfragen an den NVV gestellt und nur ungenügend Antwort bekommen. Uns kommt es vor, die haben nur noch ihre Regiotram im Kopf; und wer nicht mitmacht – sprich Kreis Hersfeld-Rotenburg –, wird bestraft. Dieser Eindruck bestärkt uns noch, da die RBs

bisher ab oder bis Melsungen fast immer im 30 Minuten-Takt fahren, und die gestrichenen Zugkilometer für die Regiotram benötigt werden – die Zuschüsse dafür kommen auch von unseren Steuergeldern!

Vielleicht können Sie auf den NVV einwirken, erst einmal die RE-Fahrpläne so zu gestalten, dass an beiden Endpunkten Kassel-Wilhelmshöhe und Fulda eine fast gleiche Umsteigezeit entsteht, und die RB zumindestens im 2-Std-Takt einschließlich der Spätverbindung fährt.

Mit freundlichen Grüßen,
Ihre Pendler aus Rotenburg und Bebra
(Namen der Redaktion bekannt)

Nordhessen**Ederberglandbahn Frankenberg -Battenberg****Radfahrertriebwagen im Sommer 2005 erfolgreich**

In der Fahrgastzeitung Nr. 51 wurde über den Plan der Kurhessenbahn berichtet, zwischen dem 30. April und dem 3. Oktober 2005 an Samstagen auf der Schienenstrecke Frankenberg – Battenberg(– Auhammer) Radfahrertriebwagen einzusetzen. Die Kurhessenbahn erhoffte sich in dieser Saison **1000** Fahrgäste.

Inzwischen teilt die Ederberglandtouristik in Frankenberg mit, dass laut Pressebericht vom 14. Oktober 2005 rund **2000** Bahntickets in der Sommersaison auf der gesamten Strecke verkauft

wurden. Nach diesem Erfolg plant die Bahn im kommenden Jahr den Einsatz der Triebwagen an Sonntagen zwischen dem 17. April. und dem 3.Oktober 2006.

PRO BAHN begrüßt die Verdoppelung der erwarteten Fahrgastzahlen und hofft, dass Landräte und Bürgermeister in anderen Regionen Nordhessens sich an den NVV wenden, um im Jahr 2006 auf Güterzugstrecken am Wochenende Radfahrertriebwagen einzusetzen. In der FGZ Nr. 51 hatten wir bereits geeignete Strecken vorgeschlagen. (*H. Hoffmann*)

Nordhessen**Dörnberg-Twiste-Bahn (Kassel-Wolfhagen-Korbach, KBS 612 ; NVV-Linie R 4)****Sektdusche für Kurhessenbahn-Lokomotive "AHNATAL"**

Eine reizvolle Nahverkehrsstrecke umfährt im nordwestlichen Hessen in einem Halbkreis das Segelfluggelände auf dem Dörnberg und berührt bei Bad Arolsen den Twistesee. An dieser Trasse liegen u.a. die Stationen Heckershäuser und Weimar, die zur Gemeinde Ahnatal gehören. Seit Jahren nimmt im Kreuzungsbahnhof Weimar ein RKH-Bus "Der Ahnataler" im Taktverkehr Fahrgäste in Richtung Kammerbergsiedlung auf.

Nun wurde am 15. Oktober 2005 auch eine Kurhessenbahn-Lok auf den Namen **AHNATAL** getauft. Nach Korbach, Wolfhagen, Zierenberg und Calden

reicht sich Ahnatal als fünfte Gemeinde in den Kreis derer ein, die als Namensgeber für einen Zug auf der Strecke zwischen Kassel und Korbach Pate stehen. „Mit dieser Taufe wird die Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs in unserer Gemeinde unterstrichen“, sagte Bürgermeisterin Regina Heldmann (SPD) in ihrer Begrüßungsrede und betonte, dass die Bahn in ihrer Gemeinde so gut wie nirgendwo sonst an der Strecke angenommen werde. Die Bürgermeisterin verweist auf 700 Fahrgäste täglich am Bahnhof Weimar. 1995 kaufte die Gemeinde den Bahnhof einschließlich

Grundstück von der Deutschen Bahn und richtete ihn her. „Der Bahnhof ist das Entree der Gemeinde“, so Heldmann. Aus diesem Grunde sei die Investition zukunftsweisend. Auch im Hinblick auf den Ausbau als RegioTram-Strecke werde die Bedeutung der Zugverbindung

zwischen Kassel, Wolfhagen und dem Waldecker Upland weiter zunehmen.

Die feucht-fröhliche Sekttaufe wurde von NVV-Geschäftsführer Rabenmüller und Kurhessenbahnchef Kuhn durchgeführt. (*H. Hoffmann*)

Nordhessen

Vorbild RegioTram in den Niederlanden

Neue Linien in Nordhessen geplant

Nordhessens RegioTram dient den Niederlanden als Vorbild beim Ausbau des Nahverkehrs in Den Haag und Rotterdam. Eine Delegation aus der niederländischen Regierungstadt besuchte am 4. November 2005 Kassel zur Probefahrt mit den neuen Triebzügen, die ab Ende 2006 das Straßenbahnnetz und das Eisenbahnnetz der Region verbinden sollen. Das hochmoderne Zugsystem lockte in den letzten Monaten bereits Experten aus den USA, Asien, Frankreich, England, Belgien und Polen an (siehe dazu die FGZ Nr. 52).

Für die Verknüpfung der Den Haager Straßenbahnlinien mit Vorortstrecken der Bahn und der Metro in Rotterdam werden wahrscheinlich 1 Mrd € benötigt.

Die nordhessische RegioTram soll ab Dezember 2006 von der Kasseler Innenstadt aus Hofgeismar, Warburg, Wolfhagen, Melsungen und Hessisch Lichtenau anfahren. Insgesamt werden etwa 200 Mio € investiert. Wie Thomas Rabenmüller, Geschäftsführer des NVVs, sagte, könne das Netz der RegioTram später auch nach Bad Wildungen und Schwalmstadt ausgebaut werden. (*H. Hoffmann*)

Nordhessen

Pflege der Bahnstationen im NVV-Gebiet

Sprung in die Arbeitswelt für junge Menschen ohne Schulabschluss

Die Bahnstationen im Bereich des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) sind für Fahrgäste oft wenig einladend: Zertrümmerte Scheiben, beschädigte Sitzgelegenheiten, beschmierte

Wände, verdreckte Treppen und Tunnel. Das soll sich durch das neue NVV-Projekt "Service Plus" ändern. Nun werden die Bahnstationen schöner, gepflegter und damit für die Kunden attraktiver.

Am 21. November 2005 haben NVV und die Station&Service AG der Bahn den neuen Vertrag für Pflegearbeiten an den Bahnstationen unterzeichnet. Bisher wurde vorwiegend Kosmetik betrieben, z.B. an den Grünflächen im Bereich der Bahnhöfe. Jetzt werden auch die Graffiti- und Vandalismusschäden behoben, die Fahrgäste viel mehr ärgern. Die Serviceteams sollen Schäden an den Vitrinen mit Fahrplänen und Informationen, an Fahrgast-Unterständen, Bänken, Fahrradständern und Fahrradboxen, Treppen sowie den Tunnelanlagen innerhalb von 48 Stunden reparieren. „Dabei passen wir höllisch auf, dass den Handwerksunternehmen nichts weggenommen wird“, verspricht Peter Strotmann von der Kommunalen Arbeitsförderung der Stadt Kassel. Die Service-Teams arbeiten im Rahmen des Galama-Projekts. Das ist ein Beschäftigungs- und Qualifizierungsangebot für Menschen bis 25 Jahre ohne Schulabschluss. Die jungen Erwachsenen werden von den Beschäftigungsgesellschaften der Landkreise und der Kommunalen Arbeitsförderung der Stadt Kassel eingesetzt, um sich beruflich zu orientieren und künftig den Sprung in die Arbeitswelt zu schaffen. Die Jobs sind beliebt, weil für die insgesamt 40 Arbeitskräfte in den Teams Job-Tickets

des NVV als Zugabe angeboten werden. Der NVV rechnet für die Pflege der 82 nordhessischen Bahnstationen nach dem neuen Vertrag mit Kosten von rund 100.000 € im Jahr. Zusätzlich kommen jährlich von der Kurhessenbahn und den Kommunen rund 17.000 € Materialzuschüsse. „Wir freuen uns, dass die Kommunen auch Verantwortung für ihre Bahnhöfe übernehmen“, sagt Ralf König von der Station&Service AG der Bahn. Die Vandalismus-Schäden im NVV-Gebiet werden auf annähernd 1 Mio € jährlich geschätzt. Kaum war z.B. der Bahnhof Altmorschen neu gestaltet, „ist nach vier Wochen die Uhr eingeschmissen worden“, so König. Schaden rund 2000 €

Die Verkehrsunternehmen appellieren deshalb an die Fahrgäste, dem Vandalismus nicht zuzuschauen, sondern die Täter zu ermahnen und rasch der Polizei zu melden. Schäden an der Ausstattung der Bahnstationen können ab sofort per E-Mail an kundenanfragen@nvv.de, oder unter 0561/709490 dem NVV gemeldet werden, damit schnell repariert werden kann. „Die Fahrgäste sollen jederzeit eine Bahnstation vorfinden“, so NVV-Sprecherin Heike Knauff-Oliver, „deren Qualität und Pflege sichtbar zum Bahnfahren einlädt.“. (H. Hoffmann)

Mittelhessen

Gießener Marktplatz ist wieder ÖPNV-Mitte

Nach zehnmonatiger Bauzeit ist der wichtigste Knoten des Gießener Stadtbusverkehrs wieder intakt. Innenminister Volker Bouffier höchstpersönlich übergab am 19. November den neugestalteten Marktplatz symbolisch seiner Heimat-

stadt und durchschnitt das letzte Baustellen-Band.

Die Umgestaltung des Platzes hat insgesamt 6,4 Millionen € gekostet, wovon das Land Hessen und die EU ein Drittel übernommen haben. Die kom-



Der neu gestaltete Marktplatz (Foto: hn)

plette Asphaltierung des Platzes wurde erneuert und die Bussteige wurden auf eine einheitliche Kantenhöhe gebracht. Deren helle Betonsteine und zusätzliche ertastbare Markierungen werden den Bedürfnissen von Sehbehinderten und Blinden gerecht. Auch die Beleuchtung wurde erneuert, wodurch der Platz, der jahrelang wahrlich kein Schmuckstück der Stadt gewesen ist, nun in buchstäblich ganz neuem Licht erscheint. Die Neugestaltung zieht sich bin in die Neustadt zur neuen Einkaufsmeile "Galerie Neustädter Tor". Damit sind auch der neue DB-Haltepunkt Oswaldsgarten und der Fußweg von dort zur Innenstadt deutlich aufgewertet.

Lange Zeit war es sogar umstritten, ob der historische Boden des Marktplat-

zes nicht gänzlich vom Busverkehr "befreit" werden sollte – zugunsten anderer, zentrumsferner Haltestellen wie des Berliner Platzes. Die getroffene und verwirklichte Entscheidung ist mehr als begrüßenswert und ein wichtiger Schritt, um die – noch – in Gießen weniger stark als andernorts grassierende Innenstadtflucht von Kunden und Handel zu verhindern und das sich ausbreitende "Ramschlandentum" zu stoppen.

Wie bei allen Großprojekten: Licht und Schatten

Lobenswert ist, dass die SWG in ihrem Info-Center am Marktplatz für jede neue Buslinie ausführliche und gut gestaltete Infobroschüren vorbereitet und verteilt hat, in denen das jeweils "Neue" für die Busbenutzer eigens herausgestellt ist. So manche Linie kann sogar mit leichten Fahrzeitverkürzungen gegenüber dem alten Plan glänzen. Gedulden müssen sich die Fahrgäste dennoch: "Fertigstellung" heißt leider nicht, dass alles schon fertig wäre: Auf die neuen Wartehäuschen müssen die Gießener ... noch einige Zeit warten!

Kritische Bürger haben allerdings auch schon einzelne Elemente des "Gesamtkunstwerks" bemängelt: Dass

die neuen Leuchten betont modern gestaltet wurden, ist angesichts nicht mehr vorhandener historischer Bausubstanz verständlich; etwas futuristisch inmitten der – auch schon wieder historisch zu nennenden – Bauten der fünfziger Jahre wirken sie aber schon. Und die Asphaltierung ist nach Angaben der Bauherren besonders langlebig und widerstandsfähig – schön ist sie aber nicht – und erinnert in ihrer groben Struktur eher an einen Autobahnbelag.

Ein größeres Manko aus Sicht der Fahrgäste könnte jedoch die Fahrbahn-

breite sein: Man bemühte sich, nicht nur Fußgängern und Bussen ausreichend Platz zu bieten, sondern auch noch Kurzzeitparkplätze für den Autoverkehr einzuplanen. Dabei wurde sehr knapp kalkuliert: Zwei Linienbusse kommen nur mit äußerst wenig Spielraum aneinander vorbei. Jeder Lieferwagen, jeder herausragende Außenspiegel eines schlampig geparkten Fahrzeugs in den Straßen Neustadt, Schulstraße und Neuen Bäume bringt den Busverkehr ins Stocken und damit auch die Pünktlichkeit in Gefahr. (hn)

Osthessen

SEV auf der Rhönbahn endlich beenden

Wie bereits mehrfach berichtet, wird seit April 2004 der letzte Umlauf auf der Rhönbahn Fulda – Gersfeld (RMV-Linie 52, KBS 616) durch Busse ersetzt (Fulda ZOB ab 21.25 Uhr, Gersfeld Bhf an 22.01 Uhr, Rückfahrt Gersfeld Bhf ab 22.08 Uhr, Fulda ZOB an 22.44 Uhr).

Wir haben bereits Ende November den RMV, die Deutsche Bahn AG, den Landkreis Fulda angeschrieben mit der Forderung den Busbetrieb wieder auf die Rhönbahn zurückzuverlagern.

Darin wird auch die Möglichkeit angesprochen, zusätzliche Zugleistungen an Sonn- und Feiertagen zugunsten der Spätverbindungen zu streichen. Zwischen Mai und Ende Oktober gibt es 6 Züge mehr als normal. Die Regelzüge werden zudem teilweise in Doppeltraktion (2 Triebwagen) gefahren.

Hintergrund: Noch Anfang 2004 hatte der RMV mit Verweis auf fehlende Mittel angekündigt, Zugleistungen in Hessen

vornehmlich im ländlichen Raum (z.B. auf der Vogelsbergbahn) zu streichen bzw. durch Busse zu ersetzen. Begründet wurde diese Maßnahmen mit der verspäteten Einführung der LKW-Maut, von der Mittel für den ÖPNV bereitgestellt werden sollten.

Die LKW-Maut ist nun seit geraumer Zeit eingeführt und mittlerweile zum Erfolgsmodell geworden. Jährlich fließen daraus Milliardenbeträge an den Bund. Trotzdem hat der RMV die Verschlechterungen im Nahverkehr noch immer nicht zurückgenommen.

Im Gegenteil, von einer weiteren Angebotsausdünnung im ländlichen Raum ist auszugehen, da die neue Berliner Koalition die Kürzung der Regionalisierungsmittel für 2006 um 5% plant. Es ist daher fraglich, wie damit der Trend zu einer ökologisch sinnvollerer Verkehrspolitik und zur Entlastung der Straße fortgeführt werden kann. (tb)

Osthessen**RMV erhöht erneut Fahrpreise**

Weiter Fahrpreiserhöhungen wahrscheinlich

Zum Fahrplanwechsel am 11.12.2005 erhöhte der Rhein- Main-Verkehrsverbund (RMV) die Fahrpreise im Verbundgebiet. Angesichts des vergleichbar hohen Fahrpreis-Niveaus ist diese erneute Fahrpreiserhöhung inakzeptabel, die letzte Fahrpreiserhöhung fand übrigens erst im Dezember 2004 statt.

Bereits jetzt kostet eine einfache Fahrt von Fulda nach Gersfeld (Preisstufe 4) stolze 3,35 € die Tageskarte im RMV ist für diese Relation für 7,40 € zu haben. Bisher kostete die einfache Fahrt 3,30 €

Angesichts des klammen Staatshaushaltes muss man kein Hellseher sein, um weitere Tariferhöhungen für wahrscheinlich zu halten: Bereits 2006 will der Bund die Regionalisierungsmittel um 5 % kürzen. Fraglich ist, wie die Rhönbahn neue Kunden gewinnen will, wenn die Fahrpreise steigen und der Fahrplan ausgedünnt wird. Ohnehin ist die Fahrpreiserhöhung in Zeiten sinkender Reallöhne und erhöhter Steuerbelastung das falsche Signal. *(tb/H. Kalkhof)*

Osthessen**Oberbimbach soll vom Zugverkehr abgehängt werden**

Unterschriftenaktion des BUND

In Bimbach (Gemeinde Großenlütder im Landkreis Fulda) ist ein heftiger Streit um den Zughaltepunkt Oberbimbach entbrannt. Zur Zeit gibt es den Bahnhaltepunkt und die Stadtbusverbindung. Laut Nahverkehrsplan, Kreistagsbeschluss und nach dem Willen des Ortsbeirates soll der Ort nur noch von der Fuldaer Stadtbuslinie angefahren werden. Hier geht es sicherlich um Einsparungen.

Für den Erhalt sammelt der Bund für Umwelt- und Naturschutz nun Unterschriften und wird sie dem Ortsbeirat vorgelegen. Bereits seit Jahren möchte der Kreis Fulda den Bahnhaltepunkt

Oberbimbach schließen: Jetzt wird die Schließung für das Jahr 2007 angestrebt.

Im Zugfahrplan 2004/2005 wurde Oberbimbach in Richtung Gießen montags bis freitags jeweils 12 mal, samstags 8 mal und sonn- und feiertags nur 4 mal angefahren. Das macht also 72 Halte pro Woche und Richtung. Interessanterweise hielten in Gegenrichtung samstags 9 und sonn- und feiertags nur 3 Züge, was aber auch wieder 72 Zughalte pro Woche ergibt. Mit insgesamt 144 Halten pro Woche hat Oberbimbach abgesehen von den Wochenenden eine gute Schienenanbindung.

Die Gegner argumentieren, der Bahnhof am Ortsrand sei nur sehr umständlich zu erreichen. Das stimmt, die Fuldaer Stadtbusse bedienen hingegen immerhin 5 Bushaltestellen in Bimbach.

Dagegen fährt die Vogelsbergbahn wesentlich schneller und bequemer nach Fulda. Braucht der Zug nur 10 min., fährt der Stadtbus ca. 25 min. nach Fulda. Zudem bindet der Zug die Orte Großlüder, Bad Salzschlirf, Lauterbach und Alsfeld an.

Wenn die Pläne umgesetzt werden wäre Bimbach Richtung Gießen völlig abgehängt. Reisende, die etwa mit der

Vogelsbergbahn nach Alsfeld fahren wollen, müssten dann erst mit dem Auto zum Bahnhof Großlüder fahren um dort in den Zug umzusteigen.

Wir sind der Meinung, dass der Bahnhaltepunkt Oberbimbach erhalten werden muss und – falls möglich – etwas näher an die Ortsmitte verlegt werden sollte. Der Stadtbusverkehr sollte wieder eingestellt oder ausgedünnt werden.

Um Klärung in dieser Frage zu schaffen, möchte der BUND zu einem öffentlichen Gespräch mit der Gemeinde Großlüder und dem Kreis Fulda einladen. Wir bleiben dran. (tb)

Osthessen

Änderungen bei Buslinie 26 eingefordert

Sicherheitsrisiko Busfahren

Wie bereits mehrfach berichtet, ergaben sich seit dem Fahrplanwechsel 2004/2005 auf der Buslinie 26 Fulda – Poppenhausen (Landkreis Fulda) erhebliche Verschlechterungen. Die Linie fährt nicht mehr den direkten Weg über Dipperz, sondern den längeren Umweg über Weyhers und Dietershausen.

In einem Brief an Poppenhausens Bürgermeister Manfred Helfrich Ende November 2005 fordert PRO BAHN in Osthessen erhebliche Nachbesserungen der Linie. Das Schreiben ging auch der LNG Fulda, Landrat Fritz Kramer und dem RMV zu.

Darin machten wir alle Verantwortlichen darauf aufmerksam, dass Busfahrer der FBG seit geraumer Zeit einen rabiaten Fahrstil zu Tage legen, um den sehr angespannten Fahrplan einhalten zu können: Geschwindigkeitsüberschreitungen

mit Beinaheunfällen sind an der Tageordnung.

Hintergrund: Für Busse, die mit mehr als 3 – 5 min. Verspätung am Zielort ankommen, muss die Busgesellschaft „Strafe“ an den RMV zahlen.

Bereits Anfang des Jahres hat PRO BAHN den Dienststellenleiter der Fulda Bus GmbH (FBG) und die Polizei Fulda über diese Missstände telefonisch informiert. Unsere Beschwerde hat derweilen recht wenig gefruchtet, wie eine Begebenheit vor einigen Woche im Bus von Fulda nach Poppenhausen gezeigt hat: Eine 80 Jahre alte Frau ist aufgrund der rasanten Fahrt aus dem Sitz gehoben worden. Zum Glück konnte sie sich festhalten, und konnte so verhindern, im Bus zu stürzen.

PRO BAHN Osthessen wird auch weiterhin offensiv gegen diese Miss-

stände vorgehen. Die Sicherheit der Fahrgäste muss oberste Priorität haben. Fahrzeiten können nicht auf Kosten der

Gesundheit der Fahrgäste gedrückt werden. *(tb/H. Kalkhof)*

Großraum Frankfurt am Main

ICE Bahnhof Hanau abgehängt

Keine durchgehenden ICEs mehr ins Ruhrgebiet und nach Franken

Mit dem Fahrplanwechsel 2005/6 ist der ICE-Halt für die ICE3-Züge vom Ruhrgebiet nach Würzburg – Nürnberg gestrichen worden. Alle ICE-3 Züge der Linie Ruhrgebiet – Köln – NBS – Frankfurt(Main) Flughafen – Frankfurt(Main)Hbf haben bis zum 10. Dezember 2005 auch in Hanau Hbf im 2-Stunden-Takt gehalten. Damit wird keine schnelle Verbindung mehr nach Franken bzw. die Direkt-Verbindung ins Ruhrgebiet angeboten.

Die Bahn plane eine der Nachfrage angepassten Verstärkung der ICE Züge in dieser Relation. Dazu sollen die derzeit noch einteilig verkehrenden ICE-Züge mit diesem Fahrplanwechsel als Doppeltraktion verkehren. Das setze aber eine Bahnsteiglänge von mindestens 400 Meter voraus, so die Bahn in der Antwort auf einen Beschwerdebrief, was für Hanau aber nicht zutrefte. Allerdings – so gibt die Bahn zu – sind die dafür benötigten ICE-3 Garnituren derzeit gar nicht lieferbar, man rechnet mit einer Auslieferung zum Sommer 2006. Im Klartext: Von der Aufstockung des Platzangebotes profitiert niemand: Die Reisenden aus dem Bahnhof Hanau ohnehin nicht, weil Ihnen der Halt gestrichen

worden ist, und der Fahrgast vom Rhein/Ruhrgebiet nach Franken auch nicht, weil die versprochenen Sitzplätze noch auf sich warten lassen. Und ob die ICE-3 Garnituren im Sommer 2006 ausgeliefert werden und dann betriebstauglich sind, das ist noch nicht sicher. Auf mögliche Alternativen, wie eine behelfsmäßige Verlängerung der Bahnsteige, mit denen man in Aschaffenburg oder Jena Paradies gute Erfahrungen gemacht hat, oder ein Ersatzhalt der zum ICE im 2-Stunden-Takt alternierenden EC-Züge, hat die Bahn leider nicht reagiert. Dass der Bahnhof durchaus das „Zeug zum ICE-Halt“ hat, davon ist die Bahn AG durchaus selbst überzeugt. Denn schließlich halten ein Großteil ihrer ICE-Züge, welche die Strecke Frankfurt – Fulda befahren und unterwegs nach Berlin bzw. Leipzig sind, an dem Kreuzungsbahnhof. Immerhin hat die Bahn Besserung in Aussicht gestellt: Zum Fahrplanwechsel 2007, also zur nächsten Fahrplanperiode, sollen die Züge der Linie 91 (Frankfurt/M - Hanau - Nürnberg - Wien) in Hanau Stop machen. Über eine Bahnsteigverlängerung denkt die Bahn aber offensichtlich nicht nach. *(H. Kalkhof)*

Großraum Frankfurt am Main

"Schwarzfahren" aus Sicht eines Kontrolleurs

Auf unseren Artikel „Wie die Deutsche Bahn AG und der RMV mit Schwarzfahrern umgeht“ (FGZ Nr. 53) haben wir folgenden Leserbrief erhalten. Er stammt von einem Mitarbeiter einer Lokalen Nahverkehrsgesellschaft, der hier als Privatperson Stellung nimmt.

Sehr geehrte Damen,
sehr geehrte Herren,

ich möchte mich als Betroffener, jedoch als Privatperson zu dem in Ihrer Fahrgastzeitung NR. 53 erschienenen Artikel "Wie die Deutsche Bahn mit Schwarzfahrern umgeht" (S.19) äußern, da meiner Ansicht nach ein falsches Verständnis des Autors und Ihrer Redaktion bezüglich "schwarzfahren" vorliegt.

Ich selbst bin bei einer LNG des RMV angestellt, und des öfteren bei Fahrkartenkontrollen eingesetzt. Ich versichere Ihnen, jeder Reisende den ich ohne Fahrkarte antreffe, beteuert mir seine Unschuld und verweist auf defekte Fahrkartenselbstautomaten, Falschauskunft einer offiziellen Stelle, Verlust der Fahrkarte oder ähnliches.

Es ist nicht rechtens noch sinnvoll die Erhebung des erhöhten Beförderungsentgelts zu einer Gewissensentscheidung zu erklären, wie der Autor es fordert.

Ich bin zur Gleichbehandlung verpflichtet; würde ich vor Ort über Kulanz entscheiden, so schadet dies der Glaubwürdigkeit des Verbundes. Ich kann weder prüfen, ob ein Automat defekt war, noch ob wegen Verspätung keine Zeit zum Kauf einer Fahrkarte blieb, oder der "treue" Kunde seine Zeitkarte vergessen

hat (in diesem Fall reduziert sich das erhöhte Beförderungsentgelt auf 7 €).

Auch zweifle ich an, dass sich Fahrgäste versehentlich in der 1. Klasse aufhalten, wie Ihre Redaktion anmerkt.

Die Trennung 1. nach 2. Klasse ist mehr als deutlich gekennzeichnet, meiner Erfahrung nach steht hier die Bequemlichkeit eines Sitzplatzes im Vordergrund.

Zuletzt möchte ich mich zu der von Ihnen geforderten Kundenfreundlichkeit äußern und dem vom Autor und Ihrer Redaktion gezeichneten Bild des Kontrolleurs ("... beschimpfte sie wüst ... rüder Umgang mit Fahrgästen...") entgegenzutreten:

Der Nahverkehr wird nicht kundenfreundlicher wenn wir gegenüber Reisenden ohne Fahrkarte oder Falschfahrern unkritisch eingestellt sind. Kunde ist, wer im Besitz einer gültigen Fahrkarte ist; das erhöhte Beförderungsentgelt ist keine Strafe, es ist der einzige Form der Gerechtigkeit die wir ausüben können. Der Nahverkehr wird durch die öffentliche Hand finanziert. "Schwarzfahren" schadet nicht nur dem RMV, sondern allen Fahrkartenbesitzern und Steuerzahlern. Nicht von ungefähr müssen jedes Jahr die Preise erhöht werden, obwohl die Zahl der beförderten Personen steigt.

Fahrkartenkontrolle ist eine Konfliktsituation. Der Reisende ohne Fahrkarte sieht sich gerne als das Opfer einer seelenlosen Behörde. Mangelnde Kenntnis der Beförderungsbestimmungen, Uneinsichtigkeit und am stärksten jedoch das peinliche Gefühl "erwischt" worden zu sein und soziale Schande auf sich geladen zu haben, zeigen sich in Aktion so, dass der Kontrolleur von Seiten des Fahrgastes stark angefeindet und beschimpft wird. In dem von Ihnen gedruckten Artikel mag es sein, dass der Fahrgast tatsächlich schuldlos belangt wurde.

Doch bitte prüfen Sie gewissenhaft, ob die Anschuldigung nicht die überstei-

gerte Reaktion auf empfundenes Unrecht und Schande sind. In jedem Falle ist es nicht richtig, die Kontrolleure im RMV in Sippenhaft zu nehmen.

Es gibt "Schwarzfahrer" im RMV, und es gibt viele davon. Kontrolleure sind stetiger Anfeindung ausgesetzt, obwohl deren Ziel der Schutz vor Missbrauch einer öffentlichen Leistung ist, einen zusätzlichen Verdienst für den Verbund durch das Erheben des erhöhten Beförderungsentgelts zu erwirtschaften und nicht –wie es sich im Kontext des Artikels liest– Fahrgäste zu schikanieren.

14. November 2005

(Name der Redaktion bekannt)

Großraum Frankfurt am Main

Wie soll man mit "Schwarzfahrern" umgehen?

Einige Beispiele von Kulanz und Nicht-Kulanz

Es gibt tatsächlich sehr viele Schwarzfahrer. Bei Verkehrszählungen haben wir erlebt, dass in einem einzigen Bus 20 Personen (!) ohne Fahrschein saßen, und sich die meisten auch noch weigerten, auf Aufforderung des Verkehrszählers hin beim Fahrer nachzulösen.

Aber ist es wirklich so, dass alle „Schwarzfahrer“ im Nahverkehr gleich sind, wie es im obigen Brief anklingt? Sicher nicht. Soll man sie also unterschiedlich behandeln? Eine schwierige Frage! Denn: Ist ein Kontrolleur nicht verpflichtet, alle Fahrgäste gleich zu behandeln? Man versetze sich mal in seine Situation: Jeder Fahrgast ohne Fahr-

schein kommt mit irgendwelchen Ausreden. Was soll man glauben, was nicht?

Ob ein Automat defekt war, kann der Zugbegleiter im Zug schwer nachprüfen, aber der RMV kann es. Und dann dürfte es doch kein Problem für den RMV bzw. die DB sein, sich beim Fahrgast zu entschuldigen und das erhöhte Beförderungsentgelt zu erstatten bzw. auf die Forderung zu verzichten. Stattdessen wird der Fahrgast dann häufig wie ein Verbrecher oder ein unerwünschter Bittsteller behandelt und mit Formbriefen abgespeist (insbesondere bei der DB).

Andererseits ist es für einige zu einer Art „Sport“ geworden, vor Abfahrt eines Nahverkehrszuges (z. B. an der Rhön-

bahn) nachzusehen, ob ein Zugbegleiter mitfährt. Ist dies nicht der Fall, meinen einige Fahrgäste, auf einen Fahrschein verzichten zu können. Das ist natürlich ein Irrtum. Das erhöhte Beförderungsentgelt ist dann durchaus angebracht.

Kulanz oder Nicht-Kulanz? Hier sollen 4 konkrete Fälle geschildert werden:

- Zwei Frauen wollten mit der Rhönbahn ab Gersfeld nach Fulda fahren. Leider gab es einen Stau und sie erreichten den Bahnhof erst kurz vor Abfahrt des Zuges. Somit hatten sie keine Zeit mehr Fahrscheine zu lösen. Sollten Sie nun 2 Stunden auf den nächsten Zug warten? Sie stiegen ein. Der Zugbegleiter hatte das beobachtet und kam mit einem Grinsen im Gesicht auf sie zu und wollte zweimal Strafe (à 40 €) kassieren. Nur Dank meiner Überredungskunst konnte dies verhindert werden. Er hätte zwei mal 40 € verlangen können. Wir gingen dann in Fulda zum Automaten, lösten zwei Fahrscheine nach Gersfeld und gaben sie ihm.
- Vier Frauen wollten mit Ihren 5 Kindern im Nahverkehr von Fulda bis in die Nähe von Kempten fahren. Für Bayern hatten Sie ein BayernTickets. Bis nach Nordbayern (Station Obersinn) Einzelfahrscheine der DB. Leider fuhr am gleichen Bahnsteig, an dem der Zug Richtung Würzburg fahren sollte, etwas früher ein Zug nach Hanau und sie stiegen in den falschen Zug ein. Vor Hanau kam der Zugbegleiter und informierte die Reisegruppe darüber, dass sie im falschen Zug seien und ohne gültige Fahrscheine reisen. Ab Hanau gäbe es aber einen Zug nach Würzburg. Obwohl sie keine gültigen Fahr-

scheine hatten, verlangte der Zugbegleiter kein erhöhtes Beförderungsentgelt. Sogar im zweiten Zug von Hanau bis zur Bayerischen Grenze wurden ihre falschen Fahrscheine akzeptiert. Beide Schaffner hätten das Recht gehabt, auf Nachlösen (sogar als Schwarzfahrende) zu bestehen.

- PRO BAHN erreichte den Fall einer jungen Frau, die beruflich jeden Tag nach Frankfurt fahren muss, steigt in der völlig überfüllten S-Bahn in das 1. Klasse-Abteil ein. „Versehentlich“ sagt sie. „Absichtlich“ der RMV. Obwohl sie eine Monatskarte 2. Klasse hatte, musste sie eine Strafe zahlen. Ist das richtig? "Ja", sagen die Beförderungsrichtlinien des RMV. Aber wo bleibt da das menschliche Ermessen, die Menschlichkeit? Unserer Meinung nach würde sich ein Kontrolleur keinen Zacken aus der Krone brechen, wenn er – wie früher bei der DB üblich – die Fahrgäste vor die Wahl stellt, entweder einen 1. Klasse – Zuschlag nachzulösen oder in die 2. Klasse zu wechseln. Andererseits gibt es auch Fahrgäste, die – sichtlich vorsätzlich – in der 1. Klasse sitzen und keinen oder nur einen 2. Klasse-Fahrschein haben. Und die dann zu recht 40 € bezahlen müssen.
- In einem zweiten, sehr ähnlichen Fall kam einige Zeit später erneut ein Kontrolleur. Die Frau zeigte ihren „Nachlösefahrschein“ und erzählte, dass der erste Kontrolleur nichts gesagt hatte, sondern einfach kommentarlos einen Nachlösefahrschein über 40 € ausgestellt hatte. Der zweite Kontrolleur schüttelte darüber nur den Kopf. So verkraut man Kunden.

Nebenbemerkung: Ich (mus) habe es früher mehrfach erlebt, dass bei überfüllten Zügen der Zugbegleiter die Fahrgäste aufgefordert hat, doch auch in der 1. Klasse Platz zu nehmen – aber leider gibt es ja immer weniger Zugbegleiter; und wenn der Kontrolleur kommt, ist es oft zu spät.

Wir meinen, Schwarzfahrer ist nicht gleich Schwarzfahrer, Zugbegleiter nicht gleich Zugbegleiter und Fahrgast nicht gleich Fahrgast. Oder ist die ganze Welt

nur schlecht, weil man einem bösen Menschen begegnet ist?

Der Zugbegleiter bzw. Kontrolleur hat einen Ermessensspielraum, den er in dem einen oder andern Fall großzügig auslegen kann (siehe Beispiele). Der Einzelfall entscheidet und der kann sehr sehr unterschiedlich sein.

Wir denken, das wichtigste ist, bei diesem Thema trotz gegensätzlicher Meinungen weiter im Dialog zu bleiben. (tb/mus)

Starkenburg

Eindrücke vom ersten Werktag mit VIAS

Chaotische Zustände am 12.12.2005 – Kapazitätsprobleme waren vorprogrammiert

Ein Pendler berichtet über seine Erlebnisse mit der neuen Odenwaldbahn am 12.12.

Mein erster Tag mit VIAS!

Trotz Minustemperaturen war die Spannung am Montag den 12. Dezember um 6.30 Uhr unter den wartenden Fahrgästen am Bahnhof Höchst groß [..]. Der Zug Richtung Erbach hatte bereits Verspätung und fuhr zu dem Zeitpunkt nach Mümling-Grumbach los, zu dem es eigentlich Richtung Darmstadt gehen sollte. Um 6.40 Uhr meldet sich der Lautsprecher mit der Durchsage, dass der "Vias-Zug" nach Darmstadt 15 Minuten später komme. Seltsam, hatte der DB-Mitarbeiter in der vergangenen Woche auch den Zugbetreiber genannt, vermutlich will man sich hier abgrenzen? Die Zeit verging, unser Zug nach Darmstadt kam nicht. Dafür karrten die Busunternehmen hunderte Schüler und Fahrgäste

für die nächsten Züge an. Der Bahnsteige standen voller Menschen und ein Pressevertreter freute sich über den "Zuspruch" am öffentlichen Nahverkehr auf der Odenwaldbahn. Dann kurz nach 7.00 Uhr schlich der **I**ntino an die Bahnsteigkante. Eine weitere Durchsage gab es dieses mal nicht. Den Fahrgästen war es auch egal, nun musste der Zug erstürmt werden. Dank der vielen "Stehplätze" fanden wohl alle Darmstadt-Reisenden Platz im Zug. Wie in eine Sardinendose eingezwängt ging die Reise los [..]. In Wiebelsbach-Heubach –oder heißt das jetzt Groß-Umstadt Wiebelsbach(?)– drängten weitere Schüler in den Zug. Durch die offene Tür hörte ich jedoch, dass ein Zug nach Frankfurt auf Gleis 2 wartet. Diese Gelegenheit nutzte ich und verließ die Heringsbüchse, um über Hanau mein Glück zu versuchen. Endlich ausreichend Platz, regelmäßige Ansagen, so macht Bahnfahren mehr Spaß. Leider merkte

ich erst unterwegs, dass die nette Zugreise in Frankfurt Süd enden musste und nicht am Hauptbahnhof, was mich weitere Zeit kostete. Schließlich mit einer Stunde Verspätung erreiche ich meinen Arbeitsplatz.

Aber wie wird die Heimreise? Ich erreichte gegen 19.15 Uhr den Frankfurter Hauptbahnhof und war erstaunt, dass auf allen Informationstafeln für 19.25 Uhr ein Zug nach Erbach angezeigt wurde. Wirklich auf Gleis 13 wartete pünktlich die neue Odenwaldbahn mit Fahrtziel Erbach [...]. Da im verteilten RMV Fahrplan dieser Zug nur mit Ziel "Groß-Umstadt-Wiebelsbach" angegeben wurde, fragte ich beim Zugbegleiter im Führerstand nach. Ich erhielt die Bestätigung: "Dieser Zug fährt bis Erbach". Fast pünktlich ging die Reise Richtung Darmstadt los und auf der geraden Strecke bis Arheilgen zeigte der Zug was er kann. Dann plötzlich scharfes Bremsen und Halt. Anfahren, wieder halten [...]. Bis wir dann endlich am Nordbahnhof waren, hatte der Zug 15 Minuten Verspätung eingesammelt. Von Darmstadt nach Wiebelsbach lief es dann ohne Probleme. Scheinbar hatte das Personal im Führerstand den Fahrplan doch nochmals angesehen und beschlossen, die Fahrt dort enden zu lassen. Murrend steigen die Fahrgäste aus, um auf einen nächsten Anschluss nach Erbach zu warten. Ein Blick in den Fahrplan auf dem Bahnsteig zeigte nicht viel Gutes. Hinter dem blinden Glas des alten Schaukastens hatte man den kompletten Übersichtsplan der Odenwaldbahn geklemmt. Die Ziffern waren viel zu klein und außerdem fehlte die Gleisangabe, was in den bisherigen Aushangplänen immer angegeben war [...]. Außerhalb der erwarteten Ankunftszeit näherte sich plötzlich ein Zug aus

Richtung Hanau dem Bahnsteig ohne Lautsprecheransage [...], es war der Zug gestartet 18.38 Uhr von Frankfurt nach Erbach mit einer Stunde Verspätung. (*Hans Hofferberth*)

Andere Berichte geben ein ähnliches Bild ab

Als langjähriger Berufspendler nutze ich seit über dreißig Jahren die Bahn als Verkehrsmittel zwischen meinem Heimatort Bad König und meiner Arbeitsstätte in Darmstadt (Nordbahnhof). Nach der Übernahme der Bahnverbindung durch den Privatbetreiber am 11.12. dieses Jahres zeigen sich sehr deutliche Missstände bzgl. der Personkapazität der Züge auf. Morgens stehen Dutzende Menschen in den Zügen Richtung Darmstadt bereits ab Lengfeld und abends bekommen eben so viele Fahrgäste in der Gegenrichtung bereits ab Darmstadt Ostbahnhof keinen Sitzplatz mehr. Des weiteren werden die Zeitpläne (Abfahrtszeiten) längst nicht eingehalten. Es kommt täglich in vielen Zügen der Odenwaldbahn zu Verspätungen. Die betroffenen Fahrgäste sind großteils sehr verärgert und viele meiner Kollegen wollen ihr Jobticket, welches in unserem Unternehmen erst vor einem Jahr eingeführt wurde, zurückgeben. Dies hätte in unserem (dem größten Darmstädter) Unternehmen zur Folge, dass die von der Geschäftsleitung vorgegebene Benutzerzahl für Jobtickets unterschritten würde. Resultat wäre die Streichung der Jobtickets für mehr als zweitausend Mitarbeiter, die dann größtenteils wieder dem privaten PKW zur Arbeit fahren würden. (*Volker Giebenhain*)

Ich fahre jetzt seit 27 Jahren täglich auf der Strecke Reinheim – Darmstadt

Nord. Wenn Sie den jetzigen Zustand als normal und befriedigend empfinden, dann steige ich auf mein Auto um. (*Uwe Klock*)

[..] Nicht nur, dass der sonst fast immer pünktliche Zug, 6.30 Uhr ab Seligenstadt, heute(12.12.) [..] mit 10-minütiger Verspätung einfuhr, die sich bis zum Südbahnhof auf 15 Minuten erhöhte, obwohl der Zug in Hanau 6 Minuten regulär Aufenthalt gehabt hätte; auch die Jacke lässt sich nur noch bei Spezial-Sitzen am Fenster aufhängen, ansonsten lässt man

die Jacke besser an und legt sie sich auf den Schoß [..].

Die Krönung war jedoch heute Abend im Hauptbahnhof Frankfurt. Nachdem ich beinahe in den falschen Odenwald-Zug über Darmstadt gestiegen wäre (pünktliche Abfahrt um 18.25 Uhr), war von meinem „Odi“ um 18.36 Uhr nichts zu sehen. Also beschloss ich, mich mit S- und U-Bahn zum Südbahnhof durchzuschlagen [..]. Dort wurde mein „Odi“ mit 35 Minuten Verspätung angekündigt. Damit wir nicht noch auf dem zugigen Bahnsteig erfrieren, wurde uns noch



Bauarbeiten zur Inbetriebnahme der Gleisverbindung in Darmstadt-Nord. Auf Gleis 4 ist bereits die Weiche, auf Gleis 3 die Kreuzung eingebaut. Zum Zeitpunkt der Aufnahme fehlte auf Gleis 2 noch die Weiche. (*Foto: Gunter Groh*)

schnell ein Gleiswechsel empfohlen, so dass der Zug pünktlich mit uns am Bahnsteig gegenüber eintraf. Mit 30 Minuten Verspätung fuhr er am Südbahnhof ab. In Offenbach wurden wir von einem Inter-city überholt und in Hanau wurde mehrmals die Ankunft in Hanau durch Lautsprecher im Zug angekündigt. Auch in Hainstadt wurde nochmals die Ankunft in Hanau angekündigt [..]. Zum Glück wollte ich nach Seligenstadt. Bevor mir wieder mitgeteilt wurde, dass wir in Kürze Hanau erreichen würden, konnte ich zum Glück rechtzeitig aussteigen und voller Freude feststellen, dass der Bahnhof Seligenstadt inzwischen aufgrund der angekündigten Neubauarbeiten bereits in Hanau steht.

Leider waren mir inzwischen 2 Busse, der letzte 2 Minuten, vor meiner Nase weggefahren, so dass ich nach Welzheim laufen konnte [..]. Offenbar schert sich kein Mensch um die Anschlüsse für die Pendler aus Hanau, die noch mit dem Bus nach Welzheim oder Mainflingen weiterfahren müssen. (*Armin Jänsch*)

Ich pendele jeden Tag von Wiebelsbach-Heubach über Hanau nach Friedberg in Hessen. Im neuen Fahrplan der Odenwaldbahn ist ein sehr wichtiger Zug für mich und sicher viele weitere Berufspendler nicht mehr enthalten. Die Verbindung von Hanau nach Wiebelsbach-Heubach um 18.06 Uhr findet sich in Ihrem neuen Fahrplan nicht mehr. (*Ralf Wölfelschneide*). *Anm. d. Red: Im aktuellen Fahrplan erfolgt eine stündliche Bedienung der Strecke Hanau–Wiebelsbach über den ganzen Tag mit Abfahrt zur Minute 34 in Hanau Hauptbahnhof. Zur Hauptverkehrszeit wird der Takt zum Halb-Stunden-Takt verdichtet, allerdings fehlt der RB um 18.06 Uhr.*

Wir selbst sind vor einiger Zeit wegen der Unzuverlässigkeit der Odenwaldbahn in früheren Zeiten, die oft dazu geführt hat, dass man den Anschluss nach Frankfurt oder Wiesbaden verpasst, wieder auf das Auto bzw. Fahrgemeinschaft umgestiegen.

Jetzt –mit der Direktverbindung nach Frankfurt– würden wir gerne wieder Zugfahren. Ich denke so geht es zahlreichen anderen Fahrgästen, die nach Frankfurt fahren auch, allein ich kenne mehrere Personen aus meinem persönlichen Umfeld. (*Diana Zöchling*)

Anmerkungen: Ein Teil der Startschwierigkeiten ist offensichtlich mittlerweile behoben:

- Die Züge sind pünktlicher geworden.

- Das Personal bekommt Routine.

Andere Probleme bleiben:

- Das Sitzplatzangebot ist zu niedrig, es liegt wesentlich unter dem von den lokbespannten Zügen. Wir fordern eine wesentliche Aufstockung der Sitzplätze, damit auch während der Hauptverkehrszeiten alle Fahrgäste sitzen können. Hierfür sollten die Triebwagen statt wie bisher 2-teilig 3-teilig gefahren werden.

- Die Busfahrpläne der Zubringerlinien zur Odenwaldbahn sind nur mangelhaft auf den Zugfahrplan abgestimmt.

- Bei den Abfahrtsanzeigern wird nur „VIAS und Zugnummer“ angezeigt, die Zuggattung (RB, RE) wird unterschlagen. Informationen über Haltebahnhöfe fehlen dadurch. Die DB AG muß den Zuganzeiger schnellstens überarbeiten.

- Die Kommunikation zwischen Busfahrer, VIAS und DB AG muß ver-

bessert werden, damit der Busfahrer über verspätete Anschlußzüge informiert ist. Auch in anderen Punkten ist die Kommunikation verbesserungswürdig: So werden in

Darmstadt Hbf auf der großen Abfahrtstafel die Verspätungen der VIAS-Züge nicht dargestellt. (H. Kalkhof/mus)



Foto: Kurt-Michael Heß (rechts) vom Regierungspräsidium Darmstadt übergibt die Zulassungsurkunde für VIAS an die beiden Geschäftsführer Herbert Häner (Mitte) und Christian Lambrecht (links). Damit wird VIAS offiziell zum Schienenverkehrsunternehmen. (Foto H. Kötting, 21.9.2005)

Starkenburg

Kurz notiert: Zugstreichungen und die beliebte Art des RMV, dies durch die Hintertür wortgewandt zu rechtfertigen

Ein Blick zurück: Mitten im Fahrplanjahr 2004 strich der RMV eigenmächtig einige seiner Meinung nach un-

rentable Zugverbindungen. Darunter befand sich auch der Frühzug von Aschaffenburg nach Darmstadt, der, wie die

meisten Frühzüge in allen Regionen schwach besetzt ist, aber für Arbeitnehmer vor allem im Schichtdienst nötig ist. Ersatzweise wurde eine Busverbindung eingerichtet, die aufgrund der Unzulänglichkeiten des Busverkehrs deutlich länger für die gleiche Strecke braucht und daher etwa 45 Minuten früher in Aschaffenburg startet. Jeder Schelm kann sich nun ausrechnen, dass von den Reisenden nur die wenigsten bereit sind, nun bereits gegen 3 Uhr aufzustehen. Es kam daher, was kommen musste. Im RMV-Newsletter vom 8.12.2005 liest sich das wie folgt: „Der morgendliche Frühbus um 3.55 Uhr von Aschaffenburg nach Darmstadt, der im vergangenen Jahr als Schienenersatzverkehr eingesetzt wurde, wird mangels Nachfrage eingestellt.“ Eine wunderbare Ausrede für eine selbstverschuldete Situation. Im übrigen zeigt sich dadurch auch wieder die rechtlich äußerst bedenkliche, wenn nicht gar illegale Vorgehensweise des RMV: Schienenersatzverkehr (SEV), so die Definition, wird nur durchgeführt, wenn das Bahnunternehmen wegen Nichtbefahrbarkeit der Strecke keinen Schienenverkehr fahren kann. SEV ist es also nicht, was

das bislang frühmorgens fuhr. Also eine normale, "neue" Busverbindung. Diese aber wurde nicht ausgeschrieben, wie das sonst gefordert ist, sondern ohne viel Federlesens an den Betreiber vergeben, der bislang auch die weitgehend parallele Abendlinie 5507 fuhr.

Wir meinen: Bravo Herr Sparmann! Da haben Sie Ihrem Namen wieder alle Ehren gemacht. Wie wär's, wenn Sie nun den neuen "ersten" Zug nach diesem Verfahren ebenfalls kalt abstellen. Undsoweiter, bis dann gar kein Zug mehr fährt. Und wo nichts fährt, müssen keine Zuschüsse mehr gezahlt werden. Das sollte doch den Kostendeckungsgrad Ihres Sparverbunds grandios erhöhen, oder?

Ach ja: Es bleibt zu vermerken, dass der Landkreis Darmstadt-Dieburg in diesem Fall wie auch sonst sich wenig bis gar nicht um den Schienenverkehr in seinem Gebiet kümmert. So verwundert es nicht, dass auch im neuen Fahrplan die Verstärkerzüge auf der Ostbahn weiterhin nicht im regulären Takt verkehren, obwohl dies der Dadina u.a. so vom Fahrgastbeirat aufgetragen wurde und durch das hessische ÖPNV-Gesetz sogar gefordert wird. (hk)

Starkenbourg

FBB löst sich zum Jahresende nach 12 Jahren auf

Restvermögen an PRO BAHN und VCD

Anfang der 1980er Jahre schloss die Bundesbahn den Schalter in Bickenbach, wie dies in vielen kleinen anderen Stationen auch geschah. 1988 wurde zwar das 140-jährige Bestehen des Bahnhofs ge-

feiert, ohne dass es dort irgendeinen Service gab. 1991 begannen sich Fahrgäste zu engagieren und am 24.9.1993 wurde der Förderverein Bickenbacher Bahnhof gegründet mit den Zielen, einen Warte-

raum für Fahrgäste vorzuhalten und Fahrkarten anzubieten. Mit Unterstützung der drei Gemeinden Bickenbach, Seeheim-Jugenheim und Alsbach-Hähnlein konnte die Miete gesichert werden. Die Umbauarbeiten wurden im wesentlichen in ehrenamtlicher Tätigkeit durchgeführt und bestanden u. a. in der Wiederöffnung des Wartesaals und der Einrichtung eines neuen Verkaufs- und Informationsraums. Seit 1995 stand die Einrichtung dann Fahrgästen offen. Durch den Verkauf von RMV-Karten und vor allem DB-Fahrkarten nach dem damaligen System konnten die Mittel für den Unterhalt erwirtschaftet werden. Ein Ende hatte dies mit dem neuen Preissystem der DB, das spezielle elektronische Ausstattung erfordert hätte, die für kleine Verkaufsstellen nicht rentabel ist. Der alleinige Vertrieb von RMV-Fahrkarten konnte das Weiterbestehen des Fahrgastenzentrums nicht sichern, weshalb man sich auf der Jahresversammlung 2003

entschloss, die Räume im Bahnhof zu kündigen. Als Termin wurde der 31.3.2004 bestimmt, damit im Winter noch der Warteraum vorgehalten werden konnte. Die damals noch bestehende Hoffnung, Mitte 2005 mit einem neuen Vertriebssystem weitermachen zu können, erfüllte sich nicht (für das System wären jährliche Kosten in Höhe von 4500 € angefallen) und so beschloss man, eine schriftliche Urabstimmung durchzuführen über die Auflösung des Vereins zum Jahresende. Da der Vereinszweck nicht mehr erreicht werden kann, fiel das Votum einstimmig aus.

Gemäß der Satzung fällt das Restvermögen an die Gemeinde Bickenbach, die es für Zwecke zur Förderung des ÖPNV zu verwenden hat. Ihr wird vorgeschlagen, den Betrag von etwa 3000 € zu gleichen Teilen an den PRO BAHN RV Starkenburg und den VCD KV Darmstadt-Dieburg weiterzuleiten. (*Christian Knölker*)

Starkenburg

Wieder Chance für den Güterverkehr in der Region Darmstadt

Museumsbahn übernimmt mit einem privaten Anbieter Holzverladung in Darmstadt-Kranichstein

"Im Kranichsteiner Forst entsteht eine zentrale Verladungsanlage für Holztransporte aus Südhessen. Dies ist eine weitere Maßnahme zur Verlagerung von LKW-Fahrten auf die Schiene und wird vom Hessischen Verkehrsministerium mit einer Zuwendung in Höhe von 64.150 € gefördert," teilte Verkehrsminister Dr. Alois Rhiel in Wiesbaden mit. Der

Zuwendungsbescheid an die Darmstädter Kreis-Eisenbahn, eine Tochterfirma der Deutschen Museums-Eisenbahn, wurde in diesen Tagen übergeben.

Das Projekt wurde vom Landesbetrieb Hessenforst, Forstamt Darmstadt, in Abstimmung mit dem Ministerium angestoßen. Die Holzexporte der Forstämter Darmstadt, Dieburg und Langen sollen in

Kranichstein verladen werden. Da das Holz direkt mit Spezialfahrzeugen transportiert wird und dabei nicht über städtische Straßen angeliefert werden muss, wird ein Konzentrations- und Entlastungseffekt im Straßenverkehr erwartet. Ein Transport durch Ortsdurchfahrten und die Belastung von Wohngebieten wird so verhindert. Allein beim Forstamt Darmstadt können jährlich bis zu 1.000 LKW-Fahrten und damit 18.000 LKW-Kilometer vermieden werden.

Derzeit gehen nur etwa 10 Prozent der von Südhessen bis nach Dänemark, in die Schweiz, nach Österreich und nach Italien laufenden Holztransporte auf die Bahn und werden dazu am Darmstädter Hauptbahnhof oder in Gernsheim umgeladen. Viele schwere LKW fahren durch Darmstadt. "Dies kann durch eine direkte Verladung am Kranichsteiner Güterbahnhof vermieden werden und wir leisten damit auch einen Beitrag zur Verringerung der Feinstaubproblematik in Darmstadt", betonte Dr. Rhiel. Die Anlage stehe auch kommunalen und Privatwaldbesitzern für Anlieferungen zu Verfügung.

Die Kranichsteiner Eisenbahner, die neben dem Museumseisenbahnbetrieb mit anderen nicht bundeseigenen Bahnen auch Güterverkehr betreiben, haben seit

längerem in dem direkt am Wald gelegenen Rangierbahnhof von der DB Netz AG eine nicht mehr genutzte Holzverladerampe und Gleise zum Anschluss an das öffentliche Netz gepachtet. Um eine wirtschaftliche Bahnverladung zu erzielen, müssen die Gleise und die bestehende Rampe erneuert und so erweitert werden, dass vier Waggons gleichzeitig beladen werden können. Die Kreis-Eisenbahn will ab Anfang 2006 mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die den Rangierbahnhof bereits nutzen, kooperieren und die mit Holz beladenen Wagengruppen in deren Züge einstellen.

Die Deutsche Bahn AG hat in den letzten Jahren die Bedienung zahlreicher Holzverladestellen aufgegeben. Die noch verbliebenen Verladestellen werden zunehmend weniger bedient. Die Folge sind vermehrte Straßentransporte.

Dr. Rhiel wies auf den Modellcharakter dieses Projektes hin und teilte mit, dass hessenweit für vergleichbare Maßnahmen Fördermöglichkeiten bestünden. "Gerade kleinere Eisenbahnunternehmen besitzen bei solchen Verkehren die Chance eines wirtschaftlichen Bahnbetriebes", so der Minister.

(Aus der Pressemitteilung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung; hk)

Rhein-Neckar

Rundmails innerhalb des RV Rhein-Neckar

Der RV Rhein-Neckar versendet in unregelmäßigen Abständen Rundmails an seine Mitglieder, um u.a. über aktuelle Entwicklungen im Verband zu berichten. Leider liegen dem Vorstand des Regionalverbandes nicht alle E-Mail-Adressen der Mitglieder vor bzw. haben sich im Laufe der Jahre einige E-Mail-Adressen geändert, so dass die Rundmails wieder zurückkommen. Wir bitten alle PRO-BAHN-Mitglieder in der Rhein-Neckar-Region, uns ihre E-Mail-Adresse an michaelloewe@arcor.de mitzuteilen, damit wir unsere aktuellen E-Mail-Informationen an alle Mitglieder versenden können.

Rhein-Neckar

Wegen Überfüllung geschlossen

Fahrgäste wollen wegen des hohen Benzinpreises umsteigen, doch sie können nicht, weil die Kapazitäten nicht ausreichen

„Pleiten, Pech und Pannen“ – unter diesem Motto standen leider die ersten Monate der OEG (Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft) unter dem Dach der neuen RNV (Rhein-Neckar-Verkehrsgesellschaft), dem neuen Mutterunternehmen der fünf Nahverkehrsvertriebe in der Rhein-Neckar-Region, die Straßen- und Stadtbahnen betreiben. Nachdem zunächst die Einstellung des Fahrscheinverkaufs in den OEG-Bahnen zum 1. Juli 2005 dilettantisch vorbereitet war (so hingen z.B. noch Anfang Juli an den Haltestellen keine diesbezüglichen Informationen aus!), gab es ab Mitte August Probleme mit zu wenig verfügbaren Fahrern für die zusätzlich benötigten Fahrzeuge aufgrund der Fahrstreckenänderung, bedingt durch die Baumaßnahmen in Heidelberg-Handschuhsheim. So strich man kurzerhand für einige Wochen einzelne Fahrten, über den Tag verteilt, aus dem Fahrplanangebot.

Kaum galt wieder der normale Fahrplan, gab es Probleme mit den alten Düwag-Triebwagen. Mehrere Fahrzeuge waren in der Wartung und die Ersatzteile kamen nicht bei. Die Folge: morgendliche Fahrten in Einfach- statt Doppeltraktion und zurückbleibende Schüler, z.B. in Dossenheim, die in die überfüllten Bahnen nicht mehr hineinkamen.

Leider war das Thema der überfüllten Busse und Bahnen im Verkehrsverbund Rhein-Neckar im Jahr 2005 ein immer wiederkehrendes Problem. So erfreulich die Zunahme der Fahrgastzahlen im

ÖPNV in unserer Region ist – so ärgerlich ist es, dass immer mehr Busse und Bahnen darauf nicht eingestellt sind. Fahrgäste, die wegen Überfüllung zurückbleiben mussten, erlebte der Autor persönlich ein halbes Dutzend mal allein im Spätsommer und Herbst. Außer der angesprochenen OEG in Dossenheim auch mit der S-Bahn sonntags im Neckartal, mit der Palatina-Buslinie 501 in Gleiswieler in der Pfalz oder bei den Dampfzug-Sonderfahrten von Neustadt nach Wissembourg am ersten Oktober-Wochenende anlässlich des Jubiläums der Ludwigsbahn in der Pfalz.

Gerade in Heidelberg mit seinen 25.000 Studenten sind die Fahrten jetzt in den Herbst- und Wintermonaten überfüllt, weil viele Studiosi vom Drahtesel auf den ÖPNV umsteigen – das Semesterticket macht es preisgünstig möglich. Doch weil wegen Streckenbauarbeiten im Norden Heidelbergs Umleitungen gefahren werden müssen und nicht genügend Wendegleise am zentralen ÖPNV-Knotenpunkt zur Verfügung stehen, wurde kurzerhand die Straßenbahn-Linie 1 für die Dauer der Bauarbeiten eingestellt. Die Folge: Besonders in den Morgen- und Abendstunden sind die Bahnen vom Hauptbahnhof zum Uni-Campus Neuenheimer Feld hoffnungslos über besetzt, weil die Linie 1 fehlt.

Wir wünschen uns für 2006, dass die verschiedenen Verkehrsunternehmen flexibler auf vorhersehbaren Fahrgastandrang reagieren und z.B. an schönen

Wochenenden im Sommerhalbjahr größere Busse sowie z.B. S-Bahnen in Doppeltraktion einsetzen. Außerdem sollten z.B. die Landkreise entlang der Weinstrasse als Besteller auf einigen Buslinien das Fahrtenangebot überdenken. Ein Zweistunden-Takt mit 20-Sitzer-Fahrzeugen wie z.B. auf der Linie 501

entspricht an vielen Sonntag-Nachmittagen in keiner Weise der Nachfrage. Es wäre sehr ärgerlich, wenn der zunehmenden Nachfrage vor allem im Freizeitverkehr ein unflexibles Angebot entgegenstände, welches die Kunden wieder vergault. (*Michael Löwe/wb*)

Rhein-Neckar

Neuer Bahnhof für Weinheim – eine Utopie?

Veranstaltung mit PRO BAHN-Beteiligung

Das nordbadischen Weinheim an der Bergstraße wird in der 2. Stufe an die S-Bahn Rhein-Neckar angeschlossen, in der 40.000-Einwohner-Stadt wird über einen zentralen Busbahnhof am DB-Bahnhof diskutiert, ebenso über einen Zugang zu den Gleisen von der Brücke über die Bahn, von einem Zugang zu den Gleisen von Westen – und das soll immer noch nicht reichen? Nein, ein neuer Bahnhof soll es auch noch sein. Wer soll denn das bezahlen? Genau zu diesem Thema hatte die Grün-Alternative Liste Weinheim (GAL) am 5. Dezember 2005 eingeladen. Frank Taylor von den Stadtwerken Hameln, der Weinheimer Oberbürgermeister Heiner Bernhard und Michael Löwe von PRO BAHN durften reden. Frank Taylor konnte aus Hameln berichten, dass dort die Stadtwerke im Jahr 2000 der DB Station & Service AG einfach für damals ca. 1,6 Mio. DM den Bahnhof abgekauft hatten nach dem Motto „wenn die DB den Bahnhof nicht saniert, dann machen wir es“. Rund 7 Mio. € wurden investiert (davon 2,1 Mio. € Fördermittel der Landesverkehrsgesellschaft Niedersachsen) und im März 2006

soll Einweihung sein. Mit einem Zeitschriftenladen, einem Bäcker, einem Gastronomen, einer Fahrradstation, einem Ingenieurbüro und weiteren sind die Verträge bereits unterschrieben; die letzten Mieter werden noch gesucht – und das Ganze soll finanziell mit einer schwarzen Null aufgehen. Großes Erstaunen und interessierte Nachfragen daraufhin bei den rund 50 Teilnehmern der Veranstaltung, darunter Architekten, Stadträte und hochrangige Mitglieder der Stadtverwaltung.

Als schließlich Michael Löwe noch Folien mit 15 weiteren Mittelzentren auflegte, die ebenfalls in den letzten Jahren ihren Bahnhof (genauer: das Empfangsgebäude) gekauft und unterschiedlichen Nutzungskonzepten zugeführt haben, wuchsen Interesse und gezieltes Nachfragen noch weiter. Aufgrund des miserablen Erscheinungsbildes geht es in Weinheim naturgemäß nicht um eine Sanierung, sondern um Abriss und Neubau, doch auch dafür konnten Vorbilder gefunden werden. Am Ende sicherte der OB zu, die Option eines Neubaus des Empfangsgebäudes in die Planungen mit

einzu beziehen – auch wenn er derzeit keine Realisierungschance sehe. Andere, wie z.B. Vertreter des Weinheimer Architektenkreises, waren weniger kleinteilig und hatten schon einen eigenen Entwurf entwickelt und im hölzernen 1:500 - Stadtmodell integriert.

Die nächsten Monate und Jahre werden spannend werden, und PRO BAHN wünscht der Stadt Weinheim Kreativität, Zähigkeit in den Verhandlungen und Durchsetzungsvermögen, um die großen Chancen der nächsten Jahre bzgl. Bahnhof und Bahnhofsumfeld zu nutzen.
(*Michael Löwe*)

Rhein-Neckar

Mannheimer Spurbus auf dem Abstellgleis

Das umstrittene Verkehrsmittel ist Geschichte / Strecke abgebaut

Die ca. 800 Meter lange Spurbus-Strecke im Mannheimer Stadtteil Feudenheim wurde im Rahmen der Neugestaltung der Haltestelle „Ziethenstraße“ abgebaut. Damit endet ein umstrittenes Nahverkehrssystem, das in den 80er Jahren die Gemüter der Mannheimer erhitzte und für heftigen Streit in der Stadt sorgte. Der Daimler-Benz-Konzern, der in Mannheim eine Fabrik für Busse betreibt, wollte damals ein Vorzeigeprojekt unweit seiner Produktionsanlagen, um den Absatz des Zwitters zwischen Straßenbahn und Bus zu fördern.

Beim Spurbus sind Linienbusse mit Spurführungsrollen an den vier Ecken auf einer Fahrbahn mit seitlichen, etwa 20 Zentimeter hohen Spurführungsbalken zwangsgeführt. Der Spurbus kann an bestimmten Abschnitten diese Spur verlassen, vom Fahrer herkömmlich gelenkt werden und über Zufahrten mit Einführungstrichter wieder in die Spur eingefädelt werden. Draußen in der Fläche sollte der Spurbus auf der Straße fahren, wenn es eng wird, sollte das Gefährt wie auf Schienen an den Autostaus vorbei bis in die Innenstadt rollen.

Vorgestellt wurde der Spurbus (auch O-Bahn genannt) von Mercedes-Benz auf der internationalen Verkehrsausstellung 1979 in Hamburg. In Essen wurde 1980 zu Demonstrationszwecken eine ca. 1,5 Kilometer lange Strecke angelegt, ab 1983 wurden darauf Duo-Busse eingesetzt, die zusätzlich zum Dieselmotor einen elektrischen Antrieb wie bei O-Bussen hatten. Später kamen weitere Abschnitte dazu, unter anderem ein ca. 3,5 Kilometer langes Stück im Mittelstreifen der Ruhrschnellweg-Autobahn nach Essen-Kray, auf der früher mal eine Straßenbahn fuhr. Ab 1988 fuhren die Essener Spurbusse auch auf einer entsprechend hergerichteten Trasse elektrisch durch den Stadtbahntunnel.

Die größte Spurbusstrecke mit 12 Kilometer Länge wurde 1986 im australischen Adelaide eröffnet. Weitere Strecken sind unter anderem im Edinburgh, Leeds, Bradford, Crawley und Ipswich in Großbritannien.

Vor diesem Hintergrund wurde ab 1985 auch der Spurbus in Mannheim forciert. Gebaut werden sollte die Strecke von der Innenstadt in die Gartenstadt.



Die Essener Spurbus-Strecke. Auch sie soll aufgegeben werden, langfristig werden hier wohl wieder richtige Schienen für eine Stadtbahn gelegt werden. (Foto: Jürgen Götzke)

Dieser Bereich zwischen den großen Mannheimer Arbeiterstadtteilen Waldhof und Käfertal war und ist ein großer weißer Fleck im Mannheimer Straßennetz, deshalb bot sich die Strecke an. Sie sollte vom Stillen Weg in der Gartenstadt weiter durch die Hessische Straße und durch einen Tunnel unter der östli-

chen Riedbahn (alte DB-Strecke Mannheim – Biblis – Frankfurt) hindurch weiter über die Kurpfalzbrücke über den Neckar bis an den nördlichen Rand der Mannheimer Innenstadt bis in das Quadrat K 1 geführt werden.

Mannheims Oberbürgermeister Gerhard Widder sowie die beiden SPD-Stadträte und Mercedes-Benz-Betriebsräte Herbert Lucy und Karl Feuerstein sowie die CDU-Fraktion machten sich für den Spurbus stark. Dagegen waren die Fraktion der Grünen und Abweichler bei der FDP sowie der SPD und der CDU. Für das auf 50 Millionen Mark (knapp 26 Mio. €) geschätzte Projekt war auch der damalige Vorsitzende der Mannheimer Verkehrs- und Versorgungs- AG (MVV),

Roland Hartung.

Bei den Mannheimern kam der Spurbus gar nicht gut an. Allzu offensichtlich war, dass die Stadt Mannheim hier einem guten Gewerbesteuerzahler und wichtigen Industriebetrieb einen Gefallen tun wollte. Als dann im September 1987 auch noch bekannt wurde, dass sich der

Oberbürgermeister Gerhard Widder, Stadträte und MVV-Aufsichtsrat auf Weltreise begaben, um sich in Adelaide in Australien das umstrittene Verkehrsmittel anzuschauen und dann weiter nach China sowie Japan zu reisen, kochte der Bürgerzorn erst richtig hoch.

Trotzdem hatte im Juni 1989 der Mannheimer Gemeinderat mit 25 zu 17 Stimmen grünes Licht für den Spurbus gegeben, trotz der heftigen Diskussion und einem Bürgerantrag mit mehr als 20.000 Stimmen gegen das Projekt. Bei Demonstrationen gegen den Spurbus waren Transparenten mit der Aufforderung zu lesen: „Nehmt Widder sein Lieblingsspielzeug weg.“

Obwohl bereits am Planfeststellungsverfahren gearbeitet wurde, stieg plötzlich und unerwartet im März 1990 die CDU aus dem Projekt aus. „Wir sind nicht gegen das System, aber gegen die Strecke, betonte der damalige CDU-Fraktionschef im Mannheimer Gemeinderat, Hans Martini. Die Spurbus-Strecke in die Gartenstadt wurde nicht gebaut.

Als Ersatz bekam Daimler-Benz im Mai 1992 die nur 800 Meter lange Spurbusstrecke „Am Aubuckel“ im Stadtteil Feudenheim zur Demonstration des Systems. Doch das Interesse potentieller Kunden hielt sich in Grenzen. „Ich kann mich nicht erinnern, dass sich jemand von außerhalb die Strecke mal angeschaut hat,“ sagte Jenny Barnack von der Rhein-Neckar Verkehrs GmbH, der Dachgesellschaft der Verkehrsunternehmen im Rhein-Neckar-Raum.

Im Fahrbetrieb ist das System nicht flexibel genug, begründet die Pressesprecherin des RNV jetzt den endgültigen Ausstieg aus dem Spurbus. Außerdem

hätten sich Reparaturen am Fahrzeug und an der Fahrbahn wirtschaftlich nicht mehr gerechnet, das Pilotprojekt sei beendet. Auch in Essen-Kray ist der Spurbus ein Auslaufmodell, langfristig wird auf der Spurbustrasse wohl wieder eine Stadtbahn fahren. Damit bekommen die Kritiker Recht, die vor 20 Jahren schon gegen den Spurbus waren. Es macht keinen Sinn, neben der Straßenbahn-Stadtbahn und dem Bus, noch ein weiteres System zu etablieren, dass zunächst nur zusätzliche Investitionen und Kosten verursacht, dessen Nutzen aber schon damals zweifelhaft war. Schließlich war Mitte der 80er Jahre der Niedergang der auf festem Linienweg fahrenden Oberleitungsbusse schon fast abgeschlossen. Das alleine hätte die Protagonisten des Spurbusses schon nachdenklich machen müssen. Doch die Mercedes-Lobby hat sich wohl von den Überredungskünsten des Auto- und auch ein wenig Bus-Konzerns Daimler-Benz blenden lassen. Auch von dem immer wieder gebetsmühlenhaft vorgetragenen Argument, durch die Spurbus-Strecke würden neue Arbeitsplätze in Mannheim geschaffen.

Verlierer der ganzen Debatte um den Spurbus sind bis heute die Bewohner der Mannheimer Gartenstadt und der abseits der Stadtbahnstrecken wohnenden Bürger der Stadtteile Waldhof und Käfertal. Ihre Häuser liegen in Straßen, die so eigentümliche Namen wie „Zäher Wille“, „Frohe Arbeit“, „Neues Leben“ oder „Sonnenschein“ tragen. Hier wird es, auch wegen der Spurbus-Diskussion, auf Jahrzehnte wohl keinen dringend nötigen Anschluss an das innerstädtische Mannheimer Schienennetz geben. (wb)



Der Mannheimer Spurbus fuhr auf einer rund 800 Meter langen Strecke am Rande des Stadtteil Feudenheim. Auf der Stadtbahntrasse war neben den Schienen aus Holz ein Fahrweg für die Räder des Busses aufgelegt, außerdem links und rechts Führungsschienen für die Spurräder des Busses. Wegen der Neugestaltung der Haltestellen an der Strecke ist die Mannheimer Spurbusstrecke im Herbst 2005 sang- und klanglos verschwunden. (Foto: Jürgen Götzke)

Rhein-Neckar

Stadtbahnstrecke nicht im Plan

Stadteilerneuerung unweit des Mannheimer Hauptbahnhofs

In Mannheim wird bereits seit vielen Jahren an einer Umgestaltung des Bahngeländes südlich der Gleisanlagen des Hauptbahnhofs im Stadtteil Lindenhof gedacht. Dort soll die Bahn nicht mehr benötigte Gleise aufgeben, die mit Bürohäusern bebaut werden sollen. Genannt wird das Projekt „Mannheim 21“. Er-

schlossen werden sollten die neuen Gebäude mit einer Stadtbahn. Darüber haben wir in der Fahrgastzeitung Nr. 51 berichtet.

In den neuesten Planungen kommt diese Stadtbahnstrecke aber nicht mehr vor! Das Mannheimer Umweltforum, ein Zusammenschluss der Umweltverbände

in Mannheim, zu denen auch PRO BAHN gehört, kritisiert diese Planung. Darin sieht das Umweltforum einen schweren Planungsmangel und fordert eine Korrektur der Pläne. Zudem sollte die Möglichkeit eines künftigen S-Bahn-Haltepunktes am Neckarauer Übergang am östlichen Rand des Neubaugebietes offen gehalten werden, fordert das Umweltforum.

Im Rahmen einer Pressekonferenz bezog das Mannheimer Umweltforum Stellung zu dem derzeit laufenden Planfeststellungsverfahren „Erneuerung des Neckarauer Übergangs“. Die Rhein-Neckar Verkehrs GmbH (RNV) plant im Zuge der Erneuerung der Brücke auch die Neugestaltung der Haltestelle „Fachhochschule“ (jetzt: „Neckarauer Übergang“) der Stadtbahnlinie 1. Dabei wird die Einbindung der zur Erschließung des neuen Stadtquartiers „Mannheim 21“ durch die Windeckstraße geplanten Stadtbahnlinie nicht berücksichtigt. Nach Auffassung des Umweltforums bietet sich die Ausbildung eines gemeinsamen Haltepunktes für beide Linien an, um den Fahrgästen einen raschen Umstieg zu ermöglichen. „Während die Südtangente akribisch in der Planung berücksichtigt wird, fehlen die Angaben zur Stadtbahnlinie ‚Windeckstraße‘ komplett“, kritisierte Oliver Decken vom Umweltforum die Pläne der RNV. Die Umweltschützer befürchten, dass die Option auf die Straßenbahn durch die Windeckstraße verbaut wird. Dies würde auch die Realisierung des wichtigen Bauvorhabens „Mannheim 21“ gefährden und die Vermarktungschancen für Investoren mindern.

Nach der Realisierung der zweiten Ausbaustufe der S-Bahn ab 2010 gibt es in der Metropolregion Rhein-Neckar ne-

ben dem Mannheimer Hauptbahnhof nur noch eine Haltestelle, an der sich alle S-Bahn-Linien treffen könnten: Nämlich der vom Umweltforum vorgeschlagene neue Haltepunkt am Neckarauer Übergang. Hier treffen sich fünf S-Bahn-Linien, die am stärksten nachgefragte Mannheimer Stadtbahnlinie sowie zwei Buslinien. Das Umweltforum regt an, dass bei der Planung der neuen Brücke eine spätere Haltestelle für den S-Bahn-Verkehr berücksichtigt wird. „Bei einer Lebensdauer der Brücke von 80 bis 100 Jahren wäre es ein schwerer Planungsfehler, die Option eines S-Bahn-Haltepunktes am Neckarauer Übergang zu verspielen“, resümierte der Sprecher des Umweltforums, Arnold Cullmann.

„Aus den Plänen ist nicht erkennbar, wie die beabsichtigte verbesserte Verknüpfung von Bahn- und Busverkehr auch tatsächlich erreicht werden kann“, erklärte Forumsmitglied Andreas Schöber im Rahmen der Pressekonferenz. Die Haltestelle ist zur kurz: Die geplante Bahnsteiglänge von 60 Metern ermöglicht nicht den gleichzeitigen Halt von Stadtbahn (Doppeltraktion) und Bus, so dass den Fahrgästen beim Umsteigen unnötige Zeitverluste entstehen. „Das ist kein attraktiver ÖPNV“, kritisierte Schöber. Zudem sind in den von den RNV vorgelegten Plänen die Ein- und Ausfädelungsspuren der Busse nicht dargestellt und es bleibt offen, ob auch der mit den RNV konkurrierende BRN-Bus (Linie 710) die Haltestelle nutzen darf.

Der Neubau der Brücke sowie der Rampen bietet eine seltene Möglichkeit auch die gestalterischen Qualitäten dieses „ICE-Einfalltores“ zu verbessern. Mit einer „sprechenden“ Farbwahl bei den Baustoffen, Lichtspielen und künstlerischen Elementen ließe sich eine faszinie-

rende Atmosphäre bei Tag und Nacht gestalten, die die künftige Betrachtung, aber auch die Querung zum emotionalen Höhepunkt macht. Hier könnte Mannheims bekannteste Brücke und damit ein Markenzeichen für das Stadtmarketing entstehen, meint das Mannheimer Umweltforum.

Das Umweltforum ist besorgt, ob vor dem Hintergrund der von der Bundesregierung geplanten Kürzungen der Regionalisierungsmittel und der GVFG-Zuschüsse noch ausreichend Gelder für den Bau der Brücke fließen werden. (wb)

Rhein-Neckar

Kahlschlag bei der Straßenbahn

Ludwigshafen stellt Linie ein und stellt abends auf Busbetrieb um

Im innerstädtischen Verkehr in Ludwigshafen gab es zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005 gravierende Änderungen im Straßenbahnverkehr:

- die Straßenbahn-Linie 11 entfällt ersatzlos;
- die Straßenbahnstrecke Fichtestraße – Ebertpark wird nicht mehr befahren. Damit sind der Ebertpark und die Friedrich-Ebert-Halle ohne Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr;
- im Spätverkehr täglich nach 21 Uhr und an Samstagen/Sonntagen vor 9 Uhr verkehren in Ludwigshafen als Straßenbahn nur noch die Linie 4 und die Rhein-Haardtbahn nach Bad Dürkheim. Die Linien 3, 6 und 10 werden auf ihren Strecken in Ludwigshafen durch Busse ersetzt, die Linien 3 und 6 verkehren in dieser Zeit nur noch von und nach Mannheim und werden betrieblich zusammengefasst.
- Am Sonntagnachmittag zwischen 12.30 Uhr und 18.30 Uhr fahren die Straßenbahnen zwischen Mannheim und Ludwigshafen und alle Straßenbahn- und Buslinien in Ludwigshafen

nur noch alle 30 Minuten. Ankunft und Abfahrt am Berliner Platz mit direkter Umsteigemöglichkeit zwischen den Linien zur vollen und halben Stunde. Der bisherige 15 min.-Takt wird aufgegeben; in Mannheim bleibt er bestehen.

- In den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag wird ein durchgehender Nachtverkehr im Stundentakt eingeführt.

PRO BAHN Rheinland-Pfalz bewertet die Einführung des durchgehenden Nachtverkehrs an Wochenenden positiv. Weitere Verbesserungen können wir nicht erkennen; weil massive Verschlechterungen und Einschränkungen des Leistungsangebots überwiegen:

- 30 min.-Takt an Sonntagen Nachmittag. Dieses „Angebot“ stellt eine Halbierung des bisherigen Taktes dar und ist einer Großstadt in der "Metropolregion Rhein-Neckar" unwürdig. PRO BAHN erinnert daran, dass in Mannheim die 15 min.-Takte der Straßenbahnen grundsätzlich erhalten blieben.

- Die Einstellung der Linie 11 bedauern wir. Zwar ist richtig, dass die Besetzung schwach war. Seit der großen Schleifenfahrt über Hauptbahnhof ist die Linienführung nicht mehr attraktiv. Statt sinnvolle Alternativen zu prüfen, z.B. die Führung zum Luitpoldhafen, wird kurzerhand gestrichen.
- Die Einstellung der Stichstrecke zum Ebertpark erfolgt lediglich zur Einsparung eines Wagenumschlags. Damit ist der Ebertpark ohne Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr; Besucher müssen ab der Haltestelle Fichtestraße laufen.
- Der Einsatz der Nachtbusse in den Schwachlastzeiten bedeutet, dass wichtige Straßenbahnhaltestellen nicht mehr bedient werden (Gartenstraße, Rheinfeldstraße). Die Fahrpläne der Busse sind so straff und ohne jede Fahrzeitreserven aufgestellt, dass Verspätungen und damit der Zusammenbruch des Rundumanschlusses am Berliner Platz vorhersehbar sind.

Fahrplan mit heißer Nadel gestrickt

Kritisch bewerten wir die Kapazität der Fahrzeuge. Wir gehen davon aus, dass an Sonntagen nachmittags die Straßenbahnen teilweise überfüllt sein werden. Auch die Nachtlinien-Busse werden Kapazitätsprobleme bekommen. Außerdem sind die Fahrzeiten der Busse in den Abendstunden außerordentlich knapp kalkuliert.

Vollkommen unbefriedigend ist die Verknüpfung des Rundum-Anschlusses am Berliner Platz mit der S-Bahn während der Zeiten des 30 min.-Taktes, künftig an Sonntagen ganztägig. Der Anschlussknoten der Busse ist zu

den Minuten 57-00 und 27-30. Die S-Bahnen in Richtung Kaiserslautern verkehren ab Ludwigshafen Mitte zu den Minuten 58 und 28, Richtung Speyer zu den Minuten 07 und 33 sowie Richtung Heidelberg zu den Minuten 31 und 00 (S1/2) sowie 24 und 50 (S3/4). Die Fahrplangestaltung mutet den umsteigenden Fahrgästen grundsätzlich Wartezeiten von 20-30 Minuten zu, für die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs indiskutabel. Offenbar haben die Planer der RNV nur ihren Binnenverkehr optimiert, ohne "Blick über den Zaun" zur S-Bahn. PRO BAHN fordert eine vollständige Neu-Planung des Schwachlastverkehrs.

Kommunikation unbefriedigend

Im September 2005 hat der Stadtrat über das neue Linienkonzept abgestimmt. PRO BAHN bezweifelt, dass sich alle Stadträte der Tragweite Ihrer Entscheidung bewusst und alle Planungen damals schon bekannt waren. So war bisher von dem 30 min.-Takt an Sonntagnachmittagen nicht die Rede.

PRO BAHN kritisiert, dass der RNV nicht im Vorfeld den Dialog mit den Fahrgastverbänden gesucht hat. Wer Änderungen so kommuniziert, sollte sich über Kritik nicht wundern. PRO BAHN hat sich wegen der Planungen bereits am 17. September 2005 an den Ludwigshafener Oberbürgermeisterin Eva Lohse, Aufsichtsratsvorsitzende der Technischen Werke (Muttergesellschaft der Verkehrsbetriebe Ludwigshafen) gewandt und Bedenken gegen die Planungen vorgebracht. Am 28. September 2005 kam die Antwort erhalten, die Oberbürgermeisterin habe „bereits mit den zuständigen

Stellen Kontakt aufgenommen und eine Prüfung veranlasst“. Diese dauert offen-

bar an; seitdem haben wir nichts mehr gehört. (*Ulrich Vogel*)

Ausflug

Erneut: Neujahrsfahrt mit der Museumsbahn nach Münzenberg

Die Eisenbahnfreunde (EFW) veranstalten auch dieses Jahr wieder eine Neujahrsfahrt mit Buffet, sodass die häusliche Küche nach den vielen Feiertagen kalt bleiben kann. Folgendes Programm ist geplant: Am Sonntag, den 1. Januar fahren zwei Züge auf der Hausstrecke der EFW von Bad Nauheim/Nord über Griedel nach Münzenberg. Die Abfahrten sind 12 und 15 Uhr. Die Fahrt dauert jeweils eine Stunde hin und eine zurück zuzüglich Umsetzen der Lokomotive in Münzenberg.

Im Clubwagen wird von einem erfahrenen Partyservice aus der Badestadt das Buffet bestückt, das den Fahrgästen Frühstück und das Mittagessen erspart. Neben allerlei kleinen kalten und warmen Happen wird alles geboten, was das häusliche Katerfrühstück ersetzt. Bei der zweiten Fahrt wird das Buffet wieder neu aufgebaut, damit auch die Spätaufsteher zur zweiten Fahrt das komplette Angebot vorfinden. Zur Begrüßung auf den Zug erwartet die Fahrgäste ein Glas Sekt um auch auf das neue Jahr anzustossen. Und zum Abschied gibt es für alle Fahrgäste ein kleines Dankeschön und zugleich Souvenir an die Eisenbahnfahrt.

Damit die EFW auch entsprechend planen können, werden die Fahrkarten

für diese Fahrt nur im Vorverkauf erhältlich sein. Der Vorverkauf beginnt ab sofort! Mit dem Erwerb der Fahrkarte ist das komplette Essen und Trinken während der Fahrt am Buffet eingeschlossen, ebenso wie der Begrüßungstrunk und das Souvenir. Die All-Inclusive-Fahrkarten kosten für Erwachsene hin und zurück 19 € für Kinder bis 14 Jahre 12 € Zusätzlich erwartet die Fahrgäste ein beheizter Zug und vielleicht sogar eine winterliche Landschaftsfahrt zum Fuße der Münzenburg. Als besonderes Dankeschön erhalten alle Fahrgäste noch eine Freifahrkarte für die kommende Saison, die nach belieben an den Regelfahrtagen eingelöst werden kann.

Die AI-Fahrkarten können bequem per Telefon: 0172-6919866 (John), per Fax: 06032-9292-38 oder Internet unter: www.ef-wetterau.de und mit email draisine@gmx.de gebucht werden. Wenn Sie die Uhrzeit und die Anzahl der Personen vorher abklären, dann erhalten Sie kurzfristig die Sitzplatz- bzw Buchungsbestätigung und Ihr Neujahrstagsausflug ist gesichert. Weitere Informationsunterlagen erhalten Sie außerdem mit der Reservierung der Fahrkarten oder im Internet. Die Fahrkarten erhalten Sie vorab per Post. (*Stefan John*)

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 (Spendenkonto):

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

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

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

Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!

PRO BAHN - Termine

Allgemeine Termine:

Do, 1.2. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft März-April 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.:

Mi, 1.2. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32 (5 min. zu Fuß vom Hbf), Clubraum 1.

Mo, 6.2. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt, Ort siehe oben

Mo, 6.3. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt, Ort siehe oben

Regionalverband Starkenburg e.V.:

In Zukunft jeweils am letzten Mittwoch des Monats !!

Mi, 25.1. 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)

Mi, 22.2. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg

Mi, 29.3. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg

Regionalverband Rhein-Neckar

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

Do, 16.2. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

Do, 16.3. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar in der **Hauptbahnhofsgaststätte Heidelberg**.

Sonstige Termine:

Do, 12.1. 20.00 Uhr: Arbeitstreffen der IG PRO SCHIENE Weschnitztal-Überwaldbahn

Do, 9.2. Gasthaus „Pfälzer Hof“, Wald-Michelbach, Kontakt: Sven Grahner,

Do, 9.3. 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

