

PRO BAHN Hessen 

Fahrgastzeitung

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

Nr. 56

Mai – Juni 2006

**VT 2E der HLB werden
modernisiert S. 11**



Odenwaldbahn weiter problematisch S. 22

Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim S. 24

Titelbild: Kein Aprilscherz war die Fahrt eines Diesel-ICE auf der Odenwaldbahn am 21.4.2006 (Bild: Darmstadt Ost). Leider werden sich die Kunden auch künftig mit den wenig komfortablen Itino-Triebwagen begnügen müssen, denn die ICE-Fahrt war lediglich eine Probefahrt mit ausgewählten Fahrgästen zur Wiederinbetriebsetzung der Baureihe VT 605 für die Fußball-WM. *(Foto: Holger Kötting)*

Rückseite: Im Rahmen des Neubaus der Straßenbahn zur SAP-Arena/Rangierbahnhof in Mannheim wurde auch die bisherige Endstation der Straßenbahn in Neuostheim modernisiert. Durch die Änderung der Gleislage besteht nun ein teilweise bahnsteiggleicher Anschluß zur OEG, ebenso wurde die meterspurige Eisenbahn an die Neubaustrecke angeschlossen, jedoch ist die Signaltechnik noch nicht nachgerüstet. *(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.**

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

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

Endzusammenstellung dieser Ausgabe: *hk*

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

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: 1.4.2006 (Heft Mai – Juni 2006)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.6.2006 (Heft Juli – August 2006)

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

Inhalt dieser Ausgabe

RMV aktuell / Hessen

| | |
|--------------------------------------------------|---|
| RMV für Erhalt der Regionalisierungsmittel | 4 |
| "Handy-Ticket" jetzt im Regelbetrieb | 4 |
| Jahreshauptversammlung in Kassel..... | 5 |

DB aktuell

| | |
|---------------------------------------|---|
| Die Fußball-WM steht vor der Tür..... | 5 |
|---------------------------------------|---|

Nordhessen

| | |
|-------------------------------------------|---|
| Intelligente Nutzung eines Bahnhofs | 7 |
|-------------------------------------------|---|

Osthessen

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------|----|
| Neues Konzept: Schlimme Folgen für kleine Gemeinden an der Vogelsbergbahn.... | 8 |
| Rhönbahn fährt häufiger..... | 9 |
| Mit dem Rhön-Rad-Bus zur Wasserkuppe..... | 9 |
| Mit dem Hochrhönbus der OVF umweltfreundlich die Rhön erkunden | 10 |

Großraum Frankfurt am Main

| | |
|----------------------------------------------------------------|----|
| VT 2 E im neuen Look | 11 |
| Adieu geliebte FKE | 14 |
| Neue S-Bahn-Wartungshalle in Betrieb | 15 |
| Eindrücke vom Radreisemarkt 2006 | 16 |
| Der S-Bahn-15-Minutentakt..... | 17 |
| Der Frankfurter Fahrgastbeirat arbeitet seit acht Jahren | 18 |

Wiesbaden/Rheingau-Taunus

| | |
|----------------------------------------|----|
| Güterverkehrskonzept in Wiesbaden..... | 20 |
|----------------------------------------|----|

Starkenburg

| | |
|-------------------------------------|----|
| Chaos auf dem Bahnhofsvorplatz..... | 21 |
| Odenwaldbahn in der Werkstatt | 22 |

Rhein-Neckar

| | |
|-------------------------------------------------------------------------|----|
| Es tut sich wieder was bei der Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim | 24 |
| Neues von der Fahrplankonferenz..... | 25 |

Ausflugstips

| | |
|-----------------------------|----|
| Rund um Frankenberg | 7 |
| Südhessen nostalgisch | 28 |

Das allerletzte

| | |
|-------------------------------|----|
| Unverschämter Lokführer | 29 |
|-------------------------------|----|

| | |
|---------------------------------------------|----|
| PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten | 30 |
|---------------------------------------------|----|

| | |
|--------------------------|----|
| PRO BAHN - Termine | 31 |
|--------------------------|----|

RMV aktuell**RMV für Erhalt der Regionalisierungsmittel**

Städte und Kreise verabschiedeten Resolution

Die 26 im RMV zusammengeschlossenen Städte und Landkreise haben sich gegen geringere finanzielle Zuschüsse des Bundes zum regionalen öffentlichen Verkehr ausgesprochen: Sie unterstützen – so die im Aufsichtsrat verabschiedete Resolution – "nachdrücklich" die Position der Verkehrsminister der Bundesländer, und wenden sich gemeinsam mit diesen "gegen die im Entwurf des Bundeshaushaltes 2006 vorgesehenen Kürzungen bei den Regionalisierungsmitteln für den Öffentlichen Personennahverkehr".

Zuvor hatte RMV-Geschäftsführer Sparmann in der Sitzung des Aufsichtsrates über mögliche Folgen einer Mittelkürzung im RMV informiert: Selbst wenn man nur die Hälfte der ursprüng-

lich von der Berliner Koalition angedachten Kürzungen für die kommenden drei Jahre ansetze, müsse der RMV mehr als 90 Mio Euro "verschmerzen". Auswirkungen wären dann etwa doppelt so hohe jährliche Preiserhöhungen wie üblich. Dazu kämen Kürzungen im Zugverkehr um insgesamt etwa drei Prozent der jetzigen Leistungen. Nach den Vorstellungen der RMV-Geschäftsführung sollten – wenn es denn sein muss – Zugleistungen möglichst gleichmäßig im gesamten Verbundgebiet gestrichen werden und nicht konzentriert in einer Region.

An der Abstimmung über die Resolution hatte das Land Hessen – das ebenfalls RMV-Gesellschafter ist – sich nicht beteiligt. *(RMV-Pressemitteilung)*

RMV aktuell**"Handy-Ticket" jetzt im Regelbetrieb**

Testphase in Hanau beendet

Waren bislang nur 160 Personen an dem Betriebsversuch beteiligt, können ab sofort alle Kunden die neue Technik einsetzen. Trotz aller Vorteile überwiegen weiterhin die Nachteile: Die Einsatzmöglichkeit des elektronischen Tickets ist nach wie vor auf Hanau begrenzt, man benötigt ein spezielles Mobiltelefon (Nokia 3220), zudem ist derzeit nur ein Betreiber (Vodafone) im Boot.

Ob man jemals innerhalb des gesamten Verbundgebiets mit einem elektroni-

schon Fahrschein, egal ob Karte oder Telefon, reisen kann, steht weiterhin in den Sternen. Seitens des RMV wird nun schon seit über 10 Jahren geforscht, ohne daß ein greifbarer Erfolg zu verzeichnen ist. Stattdessen wurden mit dem ständigen Verweis auf die Einführung eines elektronischen Tickets jahrelang notwendige Nachbesserungen am Preissystem (z. B. die Einführung der günstigen 9-Uhr-Monatskarte) verschleppt. *(hk)*

Hessen

Jahreshauptversammlung in Kassel

Exkursion zur Lossetalbahn/Kaum personelle Veränderungen

Am 8.4.2006 fand die jährliche Mitgliederversammlung des PRO BAHN- Landesverbands Hessen in Kassel statt.

Unter fachkundiger Leitung von Hans-Günther Hasselmann und Hermann Hoffmann konnten die Teilnehmer zunächst die auf voller Länge eröffnete Lossetalbahn von Kassel nach Hessisch Lichtenau bereisen und die Besonderheiten entlang der kombinierten Eisenbahn- und Straßenbahnstrecke kennenlernen.

Bei den Wahlen auf der anschließenden Hauptversammlung gab es nur wenig

personelle Veränderungen: Hermann Hoffmann (Nordhessen) ist weiterhin Vorsitzender, zu den Stellvertretern wurden Thomas Bayer (Osthessen) und (erneut) Martin Schmidt (Frankfurt) gewählt. Die Kasse wird weiterhin von Holger Kötting (Starkenburger) betreut. Nach der Satzungsänderung von 2004 kann der Vorstand durch weitere Regionalvertreter ergänzt werden. Hierbei wurden gewählt: Harald Nehr (Mittelhessen), Helmut Lind (Frankfurt) und Gottlob Gienger (Starkenburger). (hk)

DB aktuell

Die Fußball-WM steht vor der Tür

Zur FIFA WM 2006 mobilisiert die Bahn alle Züge – 250 zusätzliche Fernzüge – Zwei WM-Linien in Nordrhein-Westfalen

Die Deutsche Bahn wird während der Fußball-Weltmeisterschaft mehrere Tausend zusätzliche Züge fahren. Sowohl im Fernverkehr als auch im Regionalverkehr und Stadtverkehr baut die DB ihr Angebot vom 9. Juni bis 9. Juli erheblich aus, um Fußball-Fans aus Deutschland und aller Welt in die Stadien und zwischen den Spielorten hin und her zu befördern.

Im Fernverkehr weitet die Bahn die Kapazitäten ihres Regelangebots aus. ICE, die fahrplanmäßig als Halbzug mit sieben Wagen verkehren, werden in bestimmten Fällen um eine Zügeinheit verlängert. An InterCitys werden, wo noch

möglich, einzelne zusätzliche Wagen angehängt. Auf Hauptstrecken fahren viele Fernzüge, die sonst nur an einzelnen Wochentagen fahren, während der FIFA WM 2006 täglich.

Das zusätzliche Platzangebot im Regelverkehr schafft die Bahn insbesondere auf ihren Rennstrecken Berlin–Nordrhein-Westfalen, Nordrhein-Westfalen–Frankfurt–Stuttgart, Hannover–Frankfurt und Hamburg–Berlin–Leipzig–München. Darüber hinaus plant die DB 250 zusätzliche ICE und IC, die an den Spieltagen aus verschiedenen Himmelsrichtungen die einzelnen Austragungsorte ansteuern.

Bei den 28 Abendspielen, die um 21 Uhr angepfiffen werden, fahren die Sonderzüge erst nach Mitternacht zurück, so dass auch Zuschauer mit längerer Anreise nachts komfortabel und sicher auf der Schiene nach Hause kommen können. Am Tag des Finales werden z. B. zusätzliche Züge aus Frankfurt, Köln und Hamburg nach Berlin fahren. Sofern die Buchungslage es erfordert und Fahrzeugreserven und Trassen zur Verfügung stehen, ist die Bahn auch dafür gerüstet, während der gesamten FIFA WM kurzfristig weitere Verstärkerzüge einzusetzen.

Um das erwartete hohe Verkehrsaufkommen während der FIFA WM 2006 zu bewältigen, leiht sich die DB bei der österreichischen Bundesbahn 15 Schnellzuglokomotiven und reaktiviert über 100 ehemalige InterRegio-Wagen.

Bei der Konstruktion ihres Weltmeisterschafts-Fahrplans stützt sich die Bahn auf eigene Erfahrungen mit Großveranstaltungen wie der EXPO 2000 oder der Fußball-Bundesliga und Statistiken des WM-Organisationskomitees. Danach wird sich die durchschnittliche Entfernung, die ein Zuschauer von seinem Wohnort zum Stadion zurücklegt, von Spiel zu Spiel stark unterscheiden. Bei Gruppenspielen ohne deutsche Beteiligung wohnen rund 60 Prozent der Zuschauer in einem Umkreis von 100 Kilometern um den Spielort, bei Spielen der deutschen Nationalmannschaft dagegen rund 40 Prozent und beim Finale sogar nur gut 20 Prozent. Daraus resultiert: Während bei den Gruppenspielen ohne deutsche Beteiligung nur fünf Prozent der Fans eine Anreise von mehr als 400 Kilometern in Kauf nehmen, werden es im Finale rund 50 Prozent sein.

Auf der Basis dieser Daten läuft die Planung der Sonderverkehre zur FIFA

WM schon seit Monaten auf Hochtouren - auch im Regionalverkehr. Denn die Rote Flotte von DB Regio muss nicht nur die An- und Abreise der Zuschauer zu den 64 Spielen schultern, sondern auch die Mobilität für Millionen garantieren, die zu den WM-Partys im ganzen Land fahren wollen.

In Kooperation mit den Bundesländern, die im Nahverkehr das Angebotsvolumen bestellen, stockt die Bahn nach derzeitiger Planung ihre Kapazitäten rund um die zwölf Spielorte um rund 800.000 Zugkilometer auf. Knapp zwei Drittel davon entfallen auf den Großraum Berlin und Nordrhein-Westfalen.

In der Hauptstadt sorgt die S-Bahn Berlin für eine Premiere: Erstmals fahren die Züge auf dem 332 Kilometer langen Netz einen Monat lang ohne nächtliche Betriebsruhe. Den durchgehenden Nachtverkehr, der Berliner Nachtschwärmer normalerweise nur am Wochenende mobil macht, wird vom 9. Juni bis 9. Juli auf alle Wochentage ausgedehnt. In der City fährt die S-Bahn nachts im 15-Minuten-Takt, auf den Außenstrecken alle 30 bis 60 Minuten.

In Nordrhein-Westfalen, wo die drei Spielorte Köln, Gelsenkirchen und Dortmund nah beieinander liegen und jedes vierte Spiel angepfiffen wird, richtet die Bahn für die Dauer der Weltmeisterschaft zwei zusätzliche Shuttle-Linien ein. Die WM-Linie 1 fährt von Hamm über Essen nach Düsseldorf, die WM-Linie 2 von Köln über Gelsenkirchen nach Dortmund, jeweils im Stundentakt. Auch an den meisten anderen Spielorten wird das S-Bahn-Angebot erheblich ausgeweitet, durch zusätzliche Verbindungen, verlängerte Züge und einen späteren Betriebsschluss in der Nacht. (*Wilfried Staub*)

Nordhessen

Intelligente Nutzung eines Bahnhofs

Inzwischen 15 Mieter im Bad Arolser Bahngelände

Der für den Bad Arolser Hessestag 2003 aufpolierte Bahnhof zwischen Kassel und Korbach zeigt bei seiner Entwicklung in den letzten Jahren, wie wichtig Engagement von ideenreichen Kaufleuten und von Kommunalpolitikern ist (s. a. FGZ 35, Seite 6). Im Herbst 2001 berichtete die Presse, dass der Eiergroßhändler Arno Reuschel monatelang mit der Bahn wegen dem Verkauf des Gebäudes verhandeln musste. Ein Jahr später, also wenige Monate vor dem Hessestag, wurde mitgeteilt, dass der Bahnhof – inzwischen von Arno Reuschel erworben – für 502 000 Euro renoviert werden soll. Hiervon seien 437.000 Euro als Beteiligung des Landes Hessen vorgesehen. Nach einem Bericht der Waldeckischen Allgemeinen vom 13.3.2006 konnte nun Arno Reuschel lokalen Kommunalpolitikern das Nutzungskonzept und die Betriebsansiedlungen im Bahnhof erläutern.

Reuschel berichtete über anfängliche Schwierigkeiten bei der Umsetzung seiner Vorhaben. Sehr hilfreich hätte ihm jedoch das Ordnungsamt zur Seite gestanden. Die Umgestaltung des Vorplatzes sei ebenfalls durch städtische Gelder erfolgt. Laut Reuschel haben sich inzwischen 15 Mieter auf 1500 qm Fläche angesiedelt. Neben Reu-

schels Betrieb haben u. a. ein Schlachtmaschinenhersteller sowie eine Autovermietung Platz gefunden. Im Bahnhof **verkaufen** Mitarbeiter der Firma Digitar (BBW) **Fahrkarten** und beraten die Fahrgäste. Der FC Porto nutze die alte Bahnhofsgaststätte an Wochenenden als Kulturzentrum und Kneipe. Beides werde gut angenommen. Auch ein Logistikzentrum hat für neue Arbeitsplätze gesorgt. Dazu sind Wohnräume entstanden. Ein Politiker sagte: "Diese Liegenschaft wird intelligent genutzt." Der Erste Stadtrat Helmut Hausmann nannte es einen Glücksgriff für die Stadt, dass Reuschel den Bahnhof erworben habe. Dazu habe Mut und Risikobereitschaft gehört.

Vor einigen Jahren wurde bereits auf eine Seite im Internet hingewiesen, die Bilder und Eindrücke vom Arolser Bahnhof und anderen Stationen im Waldecker Land zeigt: www.gleis4.de

Sicher lohnt es, wenn Politiker und Geschäftsleute aus anderen Regionen einen Blick in den Bahnhof werfen. Ein persönlicher Fahrkartenverkauf in Verbindung mit Gewerbebetrieben dient dem Arbeitsmarkt, sorgt für mehr Fahrgäste und könnte mancher Bahnhofsruine neues Leben einhauchen. (*Hermann Hoffmann*)

Ausflugstip: Auch 2006 verkehren im Sommer an Sonn- und Feiertagen Züge auf sonst nicht befahrenen Strecken rund um Frankenberg. Viermal an den Betriebstagen wird die Strecke Frankenberg-Battenberg befahren. Und neu im Angebot sind Fahrten auf dem Teilstück Frankenberg–Herzhausen der Bahnstrecke nach Korbach. Damit ist auch der Edersee wieder per Schiene erreichbar. Auf diesem Teilstück verkehren drei Zugpaare. Die Fahrzeiten können über die Fahrplanauskunft erfragt werden. (*hk*)

Osthessen

Neues Betriebskonzept: Schlimme Folgen für kleine Gemeinden an der Vogelsbergbahn

Oberbimbach nur der Anfang von Angebotsverschlechterungen?

Viel diskutiert wurde in letzter Zeit über die Modernisierung der Vogelsbergbahn Fulda–Gießen (RMV-Linie 35) und die Erhaltung des Bahnhaltepunktes Oberbimbach. Manchmal mag es so scheinen als habe das viel mit dem Hessischen Kommunalwahlkampf zu tun gehabt.

Für PRO BAHN sind die Zusagen des RMV und von Großlüders Bürgermeisterin Silvia Hillenbrand über die Zukunft des Haltepunktes Oberbimbach keineswegs verbindlich. So heißt es, dass der Haltepunkt auf „absehbare Zeit“ erhalten bleibt, weil das neue Betriebskonzept noch nicht eingeführt wird. Was das bedeutet, bleibt völlig unklar. So könnte es durchaus sein, dass der Haltepunkt später doch wegfällt.

Eigentlich sollte der Regionalbahnhaltepunkt nach dem Willen des Fuldaer Kreistags bereits Ende 2006 oder 2007 geschlossen werden. Nur dem couragierten Einsatz des BUND (mit Unterschriftenlisten) und vieler engagierter Bürger ist es zu verdanken, dass diese Planungen vorerst nicht umgesetzt werden. Frau Hillenbrand ließ sich letztendlich doch vom Bürgerwillen überzeugen. Bereits ihr Amtsvorgänger und die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Fulda waren mit diesem Vorhaben kläglich gescheitert.

Zur Vogelsbergbahn: Auf der 106 km langen Strecke gibt es insgesamt 10 Regionalexpress- und 12 Regionalbahnhaltepunkte bzw. Bahnhöfe. Nach Erhebungen des RMV wird die Vogelsbergbahn

täglich von rund 7500 Menschen genutzt. 85 % davon nehmen angeblich Regionalexpressangebote wahr. Züge also, die nur an den Kernbahnhöfen wie Fulda, Großlüder, Bad Salzschlirf, Lauterbach, Alsfeld, Grünberg, Reiskirchen und Gießen halten.

Die Fahrzeit einer RB von Fulda nach Gießen beträgt bislang über 2 Stunden, die des RE ca. 1 Stunde und 38 Minuten. Für PRO BAHN in Osthessen eine viel zu lange unattraktive Fahrzeit.

Diese Ergebnisse werden leider Grundlage sein für das neue Betriebskonzept auf der Vogelsbergbahn. Der RMV müsse Kosten einsparen, so das Argument und deshalb würden kleinere Haltepunkte wie Oberbimbach, Angersbach und andere in Zukunft weniger bedient oder ganz geschlossen. Dies ist für PRO BAHN nicht hinnehmbar.

Positiver Nebeneffekt für den RMV: Kürzere Fahrzeiten auf der Vogelsbergbahn durch die Streichung von Regionalbahnhalten.

Also doch: Oberbimbach ist nur der Anfang einer Streichliste von RB-Halten an der Vogelsbergbahn. Weitere werden folgen. Kleine Haltepunkte (immerhin 12 Stück) werden dann nur noch im Zwei- oder Drei-Stunden-Takt bedient oder ganz geschlossen. Nach außen hin präsentiert man so eine moderne Bahnstrecke mit kurzen Fahrzeiten obwohl kaum Fahrzeitverkürzungen durch bauliche Maßnahmen (Erhöhung der Fahrtgeschwindigkeit) zu

erwarten sind. Dieses Vorhaben führt bereits jetzt zu der absurden Situation, dass einzelne Bürgermeister an der Strecke zum Wohle ihrer Gemeinde um weitere Halte der künftigen RE-Züge „feilschen“ wie in Burg-/Nieder-Gemünden. So wird die Strecke nach Meinung von PRO BAHN regelrecht zerteilt.

Dies ist nicht hinnehmbar. Für PRO BAHN steht außer Frage, dass die Strecke endlich komplett saniert werden muss. Die von der DB in Mücke und Lauterbach vorgestellte „Agenda 2009“ ist ein erster Anfang. Danach kann man sich über das Fahrplanangebot unterhalten, aber nicht zu Lasten der 12 RB-Haltepunkte. (tb)

Osthessen

Rhönbahn fährt häufiger

Erweitertes Fahrtenangebot an Sonn- und Feiertagen

Wie bereits im letzten Jahr wird auch 2006 das Fahrtenangebot auf der Rhönbahn deutlich erweitert. In der Freizeitsaison zwischen 1.5. und 29.10.2006 wird an Sonn- und Feiertagen Fulda und Gersfeld öfter von der Regionalbahn angefahren. Die Rhönbahn fährt an o. g. Tagen wie folgt:

Abfahrtszeit Bahnhof Fulda: 7.18 Uhr, 9.18 Uhr, 10.18 Uhr, 11.18 Uhr,

12.18 Uhr, 13.18 Uhr, 14.18 Uhr, 15.18 Uhr, 17.18 Uhr, 19.18 Uhr, 21.18 Uhr

Ab Bahnhof Gersfeld: 8.16 Uhr, 10.16 Uhr, 11.16 Uhr, 12.16 Uhr, 13.16 Uhr, 14.16 Uhr, 15.16 Uhr, 16.16 Uhr, 18.16 Uhr, 20.16 Uhr, 22.08 Uhr

Insgesamt sind dies drei zusätzliche Züge je Richtung. Zudem werden einige Züge in Doppeltraktion (d. h. mit 2 Triebwagen) gefahren. (tb)

Osthessen

Mit dem Rhön-Rad-Bus zur Wasserkuppe und anderen Zielen in der Hessischen Rhön

An allen Sonn- und Feiertagen vom 1.5. bis 3.10.2006 verkehrt wieder der „Rhön-Rad-Bus“ der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft (LNG). Dieser verbindet Gersfeld und Fulda mit Kleinsassen, Hilders, Wüstensachsen und der Wasserkuppe. Bereits im letzten beiden Jahren erfreute sich dieser Bus größter Beliebtheit bei Wanderern und Radfahrern. Der Bus führt einen Radanhänger mit.

Gut abgestimmt ist die Verbindung zwischen Rhönbahn und dem Bus, denn endlich besteht ab dem Bahnhof Gersfeld wieder die Möglichkeit die Wasserkuppe zu erreichen. Zudem ist die Kombination Rhönbahn–Rhön-Rad-Bus schneller als gleich in Fulda in den Bus einzusteigen.

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

Minuten. Rückfahrt von der Wasserkuppe nach Gersfeld: 11.51 Uhr, 13.51 Uhr, 15.51 Uhr und 17.51 Uhr. In Gersfeld besteht Anschluss zur Rhönbahn von/nach Fulda. Der Milseburgradweg kann jeweils

von April bis Ende Oktober befahren werden. Höhepunkt ist die Durchquerung des Milseburgtunnels. Alle Infos zum „Rhön-Rad-Bus“ beim Rhön Info Zentrum unter Tel. (0 66 54) 91 83 40. (tb)

Osthessen

Mit dem Hochrhönbus der OVF umweltfreundlich die Rhön erkunden

Bei Wanderern und Radfahrern gleichermaßen beliebt

Vom 1.5. bis 3.10.2006 verkehrt an Sonn- und Feiertagen (auch am 15.8.) der „Hochrhönbus“ der Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF) ab Gersfeld. Die Linie 8260 verbindet dann mit Anschluss an die Rhönbahn den Bahnhof Gersfeld mit Bischofsheim, dem Kreuzberg, Bad Neustadt und Fladungen.

Bereits im neunten Jahr bringt der Bus preisgünstig Ausflügler zu den schönsten Punkten der bayerischen Rhön. Dabei erfreut er sich immer größerer Beliebtheit. Er ist in diesem Jahr an insgesamt 28 Tagen unterwegs. Beide Busse des Hochrhön-Busverkehrs führen einen Fahrradanhänger mit.

Die Nutzungsmöglichkeiten des Buses sind dabei äußerst vielfältig: Ob man lediglich einen Ausflug zum Schwarzen Moor machen, ein Fest besuchen oder wunderschöne Rad- bzw. Wandertouren unternehmen will. Alles ist möglich. Wer den Alltag voller Stress und Hektik hinter sich lassen und die Natur des Biosphärenreservats Rhön genießen will, ist auf der Hochrhön genau richtig. Dort wird einem bei einer Wanderung über das sog. „Land der offenen Fernen“ kaum jemand begegnen.

Lohnenswert ist ebenfalls eine Wanderung in die Modellgemeinde Hausen, denn hier ist der Jahrhunderte alte Streuobstgürtel rund um das Dorf noch fast vollständig erhalten und deshalb hat man hier einen wunderschönen und in seiner Art wohl einmaligen Streuobstlehrpfad errichtet. Gerade im Mai, zur Apfelblüte, ist dies ein besonderes Erlebnis. Hier dreht sich wirklich alles rund um den Apfel, Birne, Kirsche und vieles mehr.

Der „Hochrhönbus“ ist ein in Nordbayern einmaliges, umweltschonendes und damit nachhaltiges Freizeitverkehrsprojekt im Biosphärenreservat Rhön, einer von mehr als 400 Modellregionen weltweit.

Fahrplan: Von Gersfeld fährt der Hochrhönbus um 10.10 Uhr nach Bad Neustadt (Ankunft dort 10.51 Uhr) und nach Fladungen (Ankunft 12.01 Uhr).

Von Fladungen geht es um 16.40 Uhr wieder zurück nach Bischofsheim (dort mit kurzer Wartezeit) und nach Gersfeld. (Ankunft 18.05 Uhr).

Zum Kreuzberg startet der Bus vom Bahnhof Gersfeld um 10.10 Uhr, 12.10 Uhr, 16.10 Uhr und um 18.10 Uhr.

Vom Kreuzberg fährt der Hochrhönbus um 11.39 Uhr, 15.39 Uhr und um 17.37 Uhr direkt zum Bahnhof Gersfeld zurück (dort mit Anschluss an die Rhönbahn nach Fulda). Für die Nutzung der gesamten Buslinie 8260 gilt der OVF-Tarif. Im Bus sind Einzelfahrscheine oder relationsbezogene Tageskarten und das BayernTicket erhältlich. Die BahnCard wird im Bus anerkannt.

Die OVF hat speziell für den Hochrhönbusverkehr einen farbigen Werbe-flyer herausgegeben. Er ist ab sofort kostenlos bei der OVF in Bad Neustadt und den örtlichen Tourist-Infos im Landkreis Fulda und Rhön-Grabfeld erhältlich.

Zudem sind alle Infos (inkl. Fahrplan) zum Hochrhönbus und vielfältige Wander-, Radwander- und Ausflugstipps unter www.hochrhoenbus.de abrufbar oder bei der OVF unter Tel. (09 77 1) 62 62 - 0 erhältlich. (tb)

Großraum Frankfurt am Main

VT 2 E im neuen Look

Aus alt wird noch lange nicht neu

Vor 20 Jahren fiel die Entscheidung zur Modernisierung des Fuhrparks der FKE zu Gunsten des VT2E des Herstellers Linke-Hoffmann-Busch. Der Triebwagen hatte sich bereits bei der AKN bewährt und bewies seine Stärken während eines mehrtägigen Probeinsatzes auch auf der steigungsreichen Strecke nach Königstein. Die Wahl erwies sich als goldrichtig. Auch bei der Ergänzungsbeschaffung der Fahrzeuge für die TSB gab es keine Alternativen. Leider hatte man es versäumt, eine Option auf Lieferung zusätzlicher Wagen zu beantragen. Eine auf Grund des unerwartet hohen Fahrgastaufkommens auf der TSB erforderliche Nachlieferung hätte kaum zwei Jahre später fast das Doppelte pro Einheit gekostet. So mussten als Notlösung drei 628er beschafft werden.

In den nun schon 19 Jahren seines Einsatzes enttäuschte der VT2E die in ihn gesetzten Erwartungen nicht. Allerdings ist das Gefäß, wie die Fachleute etwas abschlägig Fahrzeuge nennen, mit den Fahrgästen befördert werden, in die Jahre gekommen. Neubeschaffung und Verkauf der alten Triebwagen waren eine Möglichkeit. Doch alle Verkaufsgespräche zerschlugen sich. So blieben als Alternative nur Verschrotten oder eine Grundsanierung. Fehlende finanzielle Mittel gaben schließlich den Ausschlag für das Redesign der Veteranen. Es macht schließlich einen Unterschied, ob 10 Mio EUR in etwas Bewährtes oder 30 Mio in ein eventuell nicht ausgereiftes Fahrzeug gesteckt werden. Auch die DB unterzieht schließlich ihre 15 Jahre alten ICE 1 einer Sanierung und heraus kommt ein durchaus ansprechendes Produkt.



Modernisierung der VT 2 E: 1. Klasse-Abteil - wie bitte soll man hier Platz nehmen?

Am 24. März 2006, also zwei Tage vor der Kommunalwahl in Hessen, wurde der Prototyp des renovierten, jedoch noch nicht aus eigener Kraft fahrbereiten VT2 im BW Königstein der geladenen Öffentlichkeit vorgestellt. Dass der Wellblechlook nicht kaschiert werden kann und dass kein Niederflurfahrzeug mit Toilette herauskommen kann, war von vornherein klar. Ob allerdings die gewöhnungsbedürftige Farbwahl der Außenhaut das „Gelbe vom Ei“ ist, darf zumindest angezweifelt werden. Die Fahrgastzelle dagegen besticht durch ein freundliches und ansprechendes Design, wozu auch die wesentlich hellere Innenbeleuchtung beiträgt. Lediglich der Fußbodenbelag ist, wie altgediente Eisenbahner meinen, um einen Tick zu hell

ausgefallen. Begeisterung lösen die neuen ergonomisch geformten Sitze mit integrierter Armlehne aus, die nicht nur bandscheibengeschädigte Fahrgäste begrüßen werden.

Doch schnell stellt sich Ernüchterung ein. Es ist faktisch unmöglich, von den vier Sitzen der Vis-à-vis-Bestuhlung mehr als zwei davon durch erwachsene Personen zu belegen. Der Knieabstand zum Gegenüber ist weniger als Null und zum Nachbarn besteht ein beklemmender Körperkontakt. Wie dieses Manko zu beheben ist, darüber müssen sich nun die Ingenieure den Kopf zerbrechen. Den Abstand zwischen zwei Sitzschalen um mindestens 10 cm zu verbreitern, dürfte das kleinere Problem darstellen. Die Vis-à-vis-Anordnung der Sitze dagegen kann

kaum gegen eine das Problem lösende Reihenbestuhlung aufgegeben werden, da unter den Zwillingsitzen die Belüftung, Heizung und die Notgeräte untergebracht sind. Zudem dürfte der Unterbau keine andere Sitzbefestigung zulassen.

Das kritische Sitzplatzangebot des Prototyps kann und darf aus Sicht der Fahrgäste auf keinen Fall so hingenommen werden. Ein Mindestmaß an Intimsphäre muss auch in einem Massenverkehrsmittel wenigstens halbwegs gewährleistet sein. Jedem Fahrgast sollte es möglich sein, Zeitung zu lesen, ohne beim Umblättern mit dem Ellenbogen das Gesicht des Nachbarn zu attackieren. Was die Kniefreiheit betrifft, bringen Abhilfe wohl nur anders geformte und somit weniger bequeme Sitze, die es allerdings nicht „von der Stange“ gibt und damit das Projekt um einiges teurer machen werden.

Und dann die neue 1. Klasse, die es bisher bei der FKE nicht gibt! Über die Erforderlichkeit des Premiumangebots gibt es innerhalb der Verkehrsverbünde zwei sich verbissen bekriegende Fraktionen mit jeweils guten Argumenten über ein Für und Wider. Im Falle der „Weltbankstadt Frankfurt“ mag man aus Sicht des RMV wohl auf die Nobelklasse nur bei der U-Bahn verzichten wollen. Die beim VT2E gefundene (Not-)Lösung ist jedoch fast als absurd zu bezeichnen. Das 1. Klasseabteil befindet sich im Durchgangsbereich zwischen den beiden festgekoppelten Einheiten. Ruhe wird man in dieser Zone also kaum erwarten können, u.a. nicht wegen der extrem laut schließenden Tür zum Wagenübergang. Die 1. Klasse raubt der Zweiten geschlagene 16 % der Sitz- und Stehplatzkapazität. Hat man diesen Tatbestand eigentlich ganz zu Ende gedacht? Wie mag

sich, eine ganz andere Fragestellung, ein einzelner Reisender im gläsernen Käfig fühlen, wenn sich die Passagiere der randvollen 2. Klasse an der trennenden Glasscheibe die Nase plattdrücken?

Da die Beinfreiheit in der 1. Klasse exakt der der Zweiten entspricht, zudem noch ein Tisch jegliche Bewegungsfreiheit einengt und sich nicht einmal die Polsterfarbe irgendwie abhebt, stellt sich die Frage, wie sich hierbei der erhöhte Beförderungspreis rechtfertigen soll? Vielleicht machen es ja die zwei Steckdosen zum Anschluss eines Laptops aus. Wenn die 1. Klasse überhaupt Sinn machen soll, dann nur für den Fall, dass durch den Wegfall einer Sitzreihe der Komfort deutlich angehoben wird. Andernfalls muss auch hier ein klares Veto erfolgen! Freuen dürften sich also lediglich die Fahrschüler, die endlich in Ruhe ihre Hausaufgaben an den Tischchen der 1. Klasse erledigen können.

Auch das Mehrzweckabteil gibt Anlass für einen Verbesserungsvorschlag. In der jetzigen Form ist es nicht dazu geeignet, seinen Zweck zu erfüllen und Fahrräder aufzunehmen. Ein ordnungsgemäßes Abstellen verhindert die Trennwand zur Einstiegstür, die wie bei der Erstausslieferung entfallen oder zumindest stark verkürzt werden muss. Wird dieser Forderung nicht nachgekommen, sind die Fahrgäste gezwungen, den Fluchtweg des Triebfahrzeugführers zu blockieren. Das dürfte wohl kaum im Sinne des Erfinders und des EBA sein.

Veränderungen im Führerstand des VT2E waren am Tag der Präsentation (noch?) nicht zu erkennen; außer, dass ein in jedem Baumarkt erhältlicher Taster zur Überbrückung der Notbremse (beim Durchfahren eines Tunnels vorgeschrieben) etwas lieblos platziert nachgerüstet

wurde. Wenn schon Fahrgastzelle und „Cockpit“ aus technischen Gründen nicht klimatisiert werden können, vielleicht könnte zumindest ein Führerstand je Fahrzeug eine kleine Kühlbox erhalten, damit die Lokführer wenigstens ihr Pausenbrot vor dem Dahinschmelzen bewahren und Getränke kühl halten können. Ganz nebenbei: die von HLB Bus derzeit neu beschafften Busse erhalten getrennt regelbare Klimaanlage für Fahrer und Fahrgäste.

Den Wegfall der Fahrscheinautomaten in den Bahnen hat der RMV gefordert. Dies wird die Arbeit der Kontrolleure wesentlich erleichtern. Zwingendes Gebot ist es, dass die Fahrgäste in allen Bahnen des Verbundes gleiche Bedingungen vorfinden und in sofern wird der Ausbau begrüßt denn auch als Vorteil angesehen.

Nicht bewertet werden konnten, weil noch nicht betriebsbereit oder nur wäh-

rend der Fahrt überprüfbar, die elektronische Stations- und Zugzielanzeige, die Videoüberwachung und, was besonders bei der Vorstellung in Königstein bedauert wurde, die Wirkung der angeblich verbesserten Heizung und Belüftung. Der Prototyp ist bekanntlich inzwischen wieder zur Endfertigung nach Hennigsdorf geschleppt worden.

Das Redesign des VT 2E ist beschlossene Sache. Die Mittel sind bewilligt. Grundlegende Änderungen würden den Zeitplan zwangsläufig über den Haufen werfen (im März 2007 soll Wagen Nr. 19 ausgeliefert sein) und zudem den Kostenrahmen sprengen. Diese Einschränkungen dürfen jedoch nicht dazu führen, offensichtliche Mängel zu ignorieren und ein Fahrzeug in Serie zu geben, das von den Fahrgästen nicht angenommen wird. Noch ist es nicht zu spät und niemand soll nachher sagen können, dass er von nichts gewusst hat. (*Wilfried Staub*)

Großraum Frankfurt am Main

Adieu geliebte FKE

Vorerst letzte Umfirmierung im HLB-Konzern

Nachdem in den vergangenen Jahren die ehemals eigenständigen Eisenbahnen und Busbetriebe der HLB in den Firmen HLB Hessenbahn GmbH und HLB Hessenbus GmbH aufgegangen sind und die Infrastruktur dieser Gesellschaftern aus steuerlichen Gründen mit der Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn AG verschmolzen wurde (die Fahrgastzeitung berichtete), wurde nun auch der traditionsreiche Name FKE „liquidiert“. Die dritte Tochter der HLB, die Hessen Basis AG, hält zukünftig die Infrastruktur, also das Netz,

die Stationen, die Triebwagen, die Busse und die Serviceeinrichtungen für die beiden anderen Töchter vor.

Dieser Schritt der Konzernmutter ist nicht nur aus Wettbewerbsgründen erforderlich, sondern auch in sich schlüssig. Schließlich würde es keinen Sinn machen, wenn Züge einer kleinen FKE, mit der man außerhalb des bisherigen Wirkungskreises kaum etwas anzufangen weiß, außer auf den Stammstrecken zukünftig auch auf dem Nord-Ost-Hessen- oder vielleicht demnächst auch auf dem

Südhessennetz verkehren würden. Dass die extravertierte Darstellung des Ausdrucks „Hessen“ in der Namensgebung außerhalb des Landes nicht gerade wohlwollend aufgenommen wird, musste die HLB in Bayern schon schmerzhaft erfahren. Daraus hat man Konsequenzen gezogen. So findet sich denn auf den neu beschafften (schadstoffarmen) Bussen – sinnigerweise mit dem Kennzeichen FKE – auch nur das Logo HLBus, unterlegt mit dem bekannten dynamisch aufwärtszeigenden roten Pfeil. Der eigentliche Firmennamen HLB HessenBus findet sich dann auch nur auf dem Briefkopf oder dem Haustürschild wieder.

Auch die bestellten neuen Triebwagen und die redesignten VT2E (s. a. Bericht in dieser FGZ) werden konsequenterweise nur noch das Logo der HLBahn tragen, auch wenn (vorrübergehend?) – als Reminiszenz an den Hochtaunuskreis – der Schriftzug des adaptierten Namens „Taunusbahn“ (TSB) zusätzlich angebracht werden soll. So nebenbei, die Be-

zeichnung Taunusbahn wird ursprünglich eigentlich der Frankfurt-Wiesbadener-Bahn zugeschrieben. Folgerichtig lautet die Bezeichnung der Züge auf der Strecke Friedrichsdorf–Brandobendorf auch offiziell **TaunusSchnellBahn**, wobei eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 37 km/h nicht unbedingt attraktiv ist und man umgangssprachlich schnell das Adjektiv für ein derart „flinkes“ Verkehrsmittel verdrängt.

So wurde nun die FKE am 8. März 2006 in aller Stille beerdigt und keiner hat, wie bei solchen Anlässen üblich, in einer Grabesrede die über 100-jährigen Verdienste „unserer“ Kleinbahn für die Fahrgäste herausgestellt. Die HLB Basis AG tritt ein großes Erbe an – auch was ihre Verpflichtungen dem Personal gegenüber betrifft, das die FKE schließlich zu dem gemacht haben, was sie heute ist. Möge sich der neue Eigentümer diesem Nachlass immer bewusst sein. (*Wilfried Staub*)

Großraum Frankfurt am Main

Neue S-Bahn-Wartungshalle in Betrieb

Im März 2006 wurde die neue S-Bahn-Wartungshalle am Hauptbahnhof in Betrieb genommen. Hier werden künftig die Service- und Wartungsarbeiten an den Zügen des Rhein-Main-S-Bahn-Netzes durchgeführt. Diese Arbeiten wurden bisher in den Werkstätten im BW-Griesheim, wo auch noch die Fernzüge betreut werden, erledigt.

Nachdem sich die Zahl der zu betreuenden Züge seit den 70er-Jahren stark vergrößert hatte, war es an der Zeit, eine neue Lösung zu finden, die ein

rationelles und kostengünstiges Instandsetzen der Züge gewährleistet.

Für die am Hauptbahnhof seit Mitte der 90er Jahre leerstehende Post-Umschlaghalle gab es in den Jahren danach schon viele Ideen: Vom Internetknoten über einen orientalischen Basar bis zum Busbahnhof waren Projekte im Gespräch. Doch es kam anders. Die etwa 20.000 m² große Halle wurde von der DB übernommen, völlig entkernt und für den neuen Zweck umgestaltet. Es wurden 1.250 t Stahl verbaut, 10.000 qm Bruch-

beton zerkleinert und wiederverwendet, 5.000 m Kabel verlegt sowie 3 km neues Gleis mit 27 Weichen in Halle und Vorfeld eingebaut.

Die Kapazität der neuen Halle mit dem nach wie vor gezackten Dach ist auf 50 zu wartende Einheiten ausgelegt, in

Griesheim waren es nur max. 30 Fahrzeuge.

Wenn sich die Voraussagen erfüllen, was wir hoffen, dürfte sich die Zahl der umlaufenden „halbdefekten“ Wagen in Zukunft stark verringern. (ld)

Großraum Frankfurt am Main

Eindrücke vom Radreisemarkt 2006

Seit 10 Jahren findet in Frankfurt im März der Radreisemarkt des ADFC statt, an dem sich ProBahn Frankfurt mit einem Infostand beteiligt. Entsprechend waren auch die Fragen, die von Besuchern gestellt wurden – nicht alle konnten zufriedenstellend beantwortet werden.

Eine sehr häufig gestellte Frage: Welcher Zug nimmt mich mit meinem Fahrrad mit und an welchem Ende des Zuges ist das entsprechende Abteil?

Eine weitere Frage von Leuten, die das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit benutzen wollen: In der Rush-hour sind – verständlicherweise – Fahrräder von der Beförderung ausgeschlossen. Es gibt aber auch keine Möglichkeit, ein Fahrrad an einer Station sicher unterzustellen, um so von der Bahn auf das Fahrrad umzusteigen.

Ihre Erlebnisse mit der DB-Bahn-Card-Abteilung schilderte uns eine Besucherin: Als häufige Bahnfahrerin besaß sie eine BahnCard 50. Als sie nun einen Job in Heidelberg antrat und täglich fuhr, erwarb sie eine BahnCard 100 (für immerhin €3200,-) und gab die BC 50 zurück. Dort wurde ihr zugesagt, daß der Rest der Laufzeit gutgeschrieben werde.

Nach geraumer Zeit kam dann auch von der Zentrale in Norddeutschland die Nachricht, daß ein Guthaben unter €15,- nicht erstattet werde. Soweit sogut. Als nächstes kam dann aber die nächste BC 50, da sich ja das Abo ohne Kündigung automatisch verlängert – die Abwehr dieser Sache kostet viel Zeit und Papier.

Die tägliche Fahrt von Ffm nach Heidelberg brachte weitere Probleme: Der gewählte IC war ständig unpünktlich, was der Benutzerin Unannehmlichkeiten bereitete – sie beschwerte sich bei entsprechenden Stellen, worauf man ihr einen Kulanzgutschein über € 15,- (nur einlösbar gegen Fahrkarten bis xx.Februar 2007) zusandte – nur was soll eine BC 100-Besitzerin mit einem Fahrkarten-Gutschein?

Warum kann man andere Länder-tickets auch außerhalb des jeweiligen Landes erwerben, das **Hessenticket** jedoch nicht? Und wie lässt sich das ändern? Die Antwort ist einfach, aber wenig befriedigend: Die Ländertickets sind üblicherweise ein Angebot der DB – nur nicht in Hessen, dort sind Verbände Anbieter des Tickets und daher ist es nicht an den Fernverkehrsautomaten zu finden. (ld/hk)

Großraum Frankfurt am Main

Der S-Bahn-15-Minutentakt

Zum RMV-Start ist für sämtliche S-Bahnlinien ein Grundtakt von 30 Minuten eingeführt worden, der auf bestimmten Linien vor allem in der Hauptverkehrszeit auf 15 Minuten verkürzt wird. Fahrgastzählungen haben ergeben, dass die Auslastung der Verstärkerzüge bis zu 50% geringer ist als die der im 30 Minutentakt verkehrenden Bahnen.

Anhand der persönlichen Erfahrungen des Autors, der die S1 regelmäßig für Fahrten aus dem Main-Taunus-Kreis nach Frankfurt nutzt, soll einmal der Frage nachgegangen werden, warum das so ist.

Vorteil des 30 Minutentaktes ist die auch für mathematisch weniger begabte Menschen leichte Merkbarkeit. Ein Großteil der Bahnnutzer z. B. in Flörsheim weiß genau, dass die S-Bahnen zur Minute 24 und 54 Flörsheim in Richtung Frankfurt verlässt, dieses Grundmuster ist auch für den Gelegenheitskunden gut merkbar. Weniger bekannt ist, dass zur Hauptverkehrszeit zusätzliche Züge zur Minute 9 und 39 nach Frankfurt verkehren. Das bedeutet, dass vor allem Gelegenheitsnutzer die Züge zur Minute 9 und 39 nicht kennen und die Wahrscheinlichkeit nicht groß ist, dass diese zufällig genutzt werden.

Aber es kommt noch ein weiterer Aspekt dazu. Während in Wiesbaden Anschlussbeziehungen vom Stadtverkehr und vom Rheingau aufgenommen werden müssen und die Zubringerbusse in Flörsheim und Hattersheim auf den 30 Minuten S-Bahntakt abgestimmt sind, verkehren die 15 Minuteneinleger zum einen nur bis Hochheim, bedienen also Wiesbaden nicht und befördern in der Re-

gel auch Reisende nicht, die mit Zubringerbussen nach Flörsheim und Hattersheim gebracht werden. Für die Gegenrichtung trifft übrigens das Gleiche zu.

Ein weiterer Aspekt ist bei der Fahrdienstleitung zu sehen. Während alles getan wird, dass der 30 Minutentakt eingehalten wird, wird bei Verspätungen der 15 Minuteneinleger gerne der Laufweg gekappt, so dass die Züge bei Betriebsstörungen auch einmal in Höchst, Hattersheim oder sogar in Griesheim enden, und per Lautsprecher die Fahrgäste aufgefordert werden, aufgrund Verkürzung des Laufweges die in wenigen Minuten verkehrende S 1 nach Wiesbaden zu nutzen. In der Gegenrichtung bedeutet dies, dass der Zug aus technischen Gründen leider nicht verkehrt und die Fahrgäste gebeten werden, die nächste im Grundtakt 24 und 54 (bezogen auf Flörsheim) verkehrende S-Bahn zu nutzen.

Teilweise fallen die 15 Minutenanleger auch einfach halboffiziell aus. So verkehrte die Samstagskurzläufer während der Stellwerksumbauten im Frankfurter Hauptbahnhof einfach fahrplanmäßig nicht, als der Autor am 2.12.05 die um 12.07 verkehrende S 1 von Frankfurt-Höchst nach Eddersheim nutzen wollte, erschien auf der Anzeigetafel des Höchster Bahnhofes kein Hinweis auf diese S-Bahn. Im Kleingedruckten des Aushangfahrplanes war dann zu lesen, dass diese S-Bahn samstags, jedoch nicht am 26.11. und 2.12. verkehrte.

Aus den genannten Gründen ist es also nicht verwunderlich, dass die 15 Minuteneinleger der S 1 in der Westrichtung wegen der schwierigen Merkbarkeit des

Fahrplans, wegen der ungünstigen Endpunkte Hochheim und zum Teil Hattersheim sowie auch wegen der psychologischen Einstellung des Betreibers, der

diese Züge als nicht so wichtig einstuft, weniger genutzt werden als die im 30-Minuten Grundtakt verkehrenden S-Bahnen dieser Linie. (*Frank Lipke*)

Großraum Frankfurt am Main

Der Frankfurter Fahrgastbeirat arbeitet seit acht Jahren

Seit 1998 gibt es in Frankfurt am Main den Fahrgastbeirat als Interessenvertretung der Bus- und Bahnbenutzer. Mittlerweile sind zwei Sitzungsperioden von je vier Jahren um und im April 2006 trifft sich der Fahrgastbeirat mit den neuen Mitgliedern der dritten Sitzungsperiode. Ein Grund über die Arbeit dieses Gremiums zu berichten. Der Autor vertritt seit 1998 PRO BAHN im Fahrgastbeirat.

Wer ist der Fahrgastbeirat?

Der Fahrgastbeirat hat 20 Mitglieder. Davon sind 10 „freie“ Mitglieder, die sich auf die alle vier Jahre statt findende Ausschreibung beworben haben. Um eine möglichst repräsentative Auswahl der „unorganisierten“ Fahrgäste zu erreichen, erfolgt die Aufteilung der Bewerber und Bewerberinnen nach vier Benutzergruppen:

1. Schüler/Studenten/Auszubildende/
junge Erwachsene (18-25 Jahre)
2. Erwachsene (25-60 Jahre)
 - a. berufstätige
 - b. nicht berufstätige (Arbeitslose, Hausfrauen/-männer, Frührenter etc.)
3. Senioren (ab 60 Jahre)

Die anderen zehn Mitglieder bilden die Vertreter von Organisationen, die die Interessen der Fahrgäste insgesamt oder von besonderen Teilgruppen wahrnehmen:

Fahrgastverbände

- Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Frankfurt am Main
- PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Kreisverband Frankfurt am Main

Kinder/Schüler/Studenten

- StadtschülerInnenrat Frankfurt am Main
- Allgemeiner Studierenden-Ausschuß der Universität Frankfurt

Frauen

- Feministische Organisation von Planerinnen und Architektinnen Rhein-Main

Senioren

- Seniorenbeirat

Behinderte

- Frankfurter Behindertenarbeitsgemeinschaft

Arbeitnehmer

- Deutscher Gewerkschaftsbund, Region Frankfurt/Rhein-Main

Kammern

- Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main

Der Gründung des Fahrgastbeirates gingen mehrere Initiativen des Verkehrsclubs Deutschland und des Fahrgastverbandes PRO BAHN voraus, mit dem Ziel bei der Stadt Frankfurt am Main eine Interessenvertretung der Bahn- und Busbenutzer zu schaffen. Erfolg hatten wir 1998 als die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) von der Stadt beauftragt wurde einen Fahrgastbeirat einzurichten. Seit dem tagt der Fahrgastbeirat viermal pro Jahr im Sitzungsaal des Stadtwerkegebäudes. Die Sitzungen sind vertraulich und nicht öffentlich. Bei der Trennung des ÖPNV in eine Erstellerebene (Verkehrsunternehmen) und eine Bestellerebene (Auftraggeber) wechselte der Fahrgastbeirat folgerichtig zur lokalen Nahverkehrsgesellschaft traffiQ. Die Organisation der Sitzungen (Einladungen, Sitzungsvorbereitung, Moderation, Protokolle, Pressearbeit) wird durch traffiQ hervorragend ausgeführt. Den Mitgliedern des Fahrgastbeirates werden auf deren Wunsch Informationen und Referate zu allen den ÖPNV betreffenden Themen ermöglicht. Die Fahrgastvertreter selbst haben sich in Arbeitsgruppen außerhalb der regelmäßigen Plenumstermine verschiedenen Themen intensiv gewidmet. So arbeiteten Arbeitsgruppen zur „Ausschreibung“, „Integraler Taktfahrplan“, „Fahrzeugausstattung“, „Haltestellenumgebungspläne“, „Nahverkehrsplan“ und „Netzstruktur“.

Die Ergebnisse wurden im Plenum jeweils vorgestellt und mit den Fachleuten der Verkehrsunternehmen diskutiert. Dabei zeigte sich, daß die Fahrgastvertreter sich auf ihrem Gebiet ein großes Fachwissen angeeignet haben und mit den Fachleuten auf einem Niveau argumentierten. Aus Fahrgastsicht werden naturgemäß Dinge anders beurteilt und wir sahen die Dinge öfters anders als die Vertreter der Verkehrsunternehmen. Wenn wir die Fachleute überzeugen konnten unsere Vorschläge umzusetzen war es gut; wenn dies nicht gelang zeigte sich der Nachteil des Fahrgastbeirates als *beratendes* Gremium – es änderte sich nichts. Deshalb fällt es rückblickend schwer Erfolge der Fahrgastbeiratsarbeit aufzuführen. Am ehesten sichtbar ist unsere Arbeit bei der Ausstattung der Fahrzeuge. Mehrere Tests in Vorführfahrzeugen (teilweise mit Kinderwagen und Rollstuhl) haben als Resultat die ausklappbare Rampe und gelbe Haltestangen in den Fahrzeugen gebracht. Leider kaum etwas erreicht haben die FahrgastvertreterInnen bei der Haltestellenausstattung der VGF. Zu kleine Schilder, umständliche und fahrgastunfreundliche Aufstellung des Stationsinventars sind Dinge, die in der kommenden Sitzungsperiode weiter verbessert werden müssen. Gemessen an unseren Erwartungen hat der Fahrgastbeirat wenig erreicht. Aber dies ist auch ein Grund künftig weiter für die Interessen der Bahn- und Busbenutzer einzutreten.

Neben den grundsätzlichen Themen werden auch Einzelfälle behandelt und aufgeklärt. Dabei hat sich herausgestellt, das allgemeine Mißstände wie *die Busse der Linie 51 fahren häufig verfrüht* ab nicht konkret genug sind um ihnen erfolgreich nachgehen zu können. Be-

schwerden sollten unbedingt den Zeitpunkt (Abfahrtszeit laut Fahrplan), Haltestelle (Ort) und Linienummer beinhalten. Jeder Fahrgast kann seine Vorschläge und Anliegen in den Fahrgastbeirat einbringen:

Fahrgastbeirat Frankfurt
c/o traffiQ Frankfurt am Main
Kurt-Schumacher-Straße 10
60311 Frankfurt am Main
E-Mail: presse@traffiQ.de
Fax: 069 / 212 24 430
(Holger Scheel)

Wiesbaden/Rheingau-Taunus

Güterverkehrskonzept in Wiesbaden

Bestrebungen zur Wiederaufnahme bestehen

In den vergangenen Jahrzehnten wurde landauf landab der Schienengüterverkehr aufgegeben, so auch in Darmstadt, wo das Gleis an der großzügig ausgelegten modernen Müllverbrennungsanlage zurückgebaut wurde; gerade jetzt nach Inkrafttreten der TA Siedlungsabfall, nach der Hausmüll nicht mehr direkt deponiert, sondern zuerst verbrannt werden muß, hätte ein Transport auf der Schiene interessant werden können, da zu erwarten ist, daß Müll aus der näheren und weiteren Umgebung hierher gefahren wird.

In Wiesbaden haben nun die dortige Lokale Nahverkehrsgesellschaft (ESWE) und das hessische Verkehrsministerium gemeinsam ein Schienengüterkonzept in Auftrag gegeben. Nach MORA C hat DB Cargo bis 2002 die Bedienung der Güterverkehrsstellen aufgegeben, so daß Unternehmen zur Umstellung auf die Straße gezwungen waren. Gleichwohl besteht bei ihnen jedoch ein Interesse am Schienenverkehr, der in einem Falle durch die ESWE mit Landesförderung reaktiviert wird. Mehrere Schienenverkehrsanbieter zeigten Bereitschaft zur Durchführung des Schienenverkehrs. Die ansässigen

Unternehmen wurden nach Interesse am Schienenverkehr befragt und dabei auf die Möglichkeit der Förderung aufmerksam gemacht. In Wiesbaden-Biebrich und Mainz-Kastel wäre nach der Bestandsaufnahme der Infrastruktur an mehreren Stellen eine Reaktivierung ohne größere Investitionen möglich. 119 Unternehmen wurden telefonisch angesprochen, worauf 41 einen Fragebogen erhielten, der von 15 ausgefüllt zurückkam. 11 zeigten schließlich Interesse am Schienenverkehr. Eine Steigerung des Schienenverkehrs um 228% wird für möglich gehalten, wodurch jährlich etwa 20000 LKW-Fahrten eingespart werden könnten. Dabei wird vorwiegend eine Integration zusätzlicher Verkehre mit Bündelung zu bestehenden Güterzügen in Betracht gezogen, wobei nationale Wirtschaftszentren im Nachsprung erreicht werden könnten. Mit dem Logistik-Dienstleister LOG-O-RAIL als Koordinator wurde die Umsetzung des Konzept vereinbart, nach dem Anfang diesen Jahres bereits die ersten Verlagerungen stattfinden sollten.

Mangelnde Information der verladenden Industrie und der Verkehrsdienstlei-

ster sind das größte Hindernis für die Ausweitung des Schienenverkehrs, Kommunen sollten initiativ werden, Kontakte zu knüpfen und Angebot und Nachfrage zur Deckung zu bringen. Dies ist in Wiesbaden gut gelungen. Synergieeffekte

treten insbesondere durch stärkere Nutzung bereits vorhandener Züge auf.

In der Region Südhessen fehlt ein solches Angebot, gleichwohl gibt es auch hier gute Ansätze wie die Holzladung in Kranichstein. (*Christian Knölker*)

Starkenburg

Chaos auf dem Bahnhofsvorplatz

Mobilitätszentrale eingeweiht – Keine ausreichende Information

Am 14.1.2006 wurde auf dem Bahnhofsvorplatz die inzwischen 17. Mobilitätszentrale im RMV-Gebiet eingeweiht. Neben dem ÖPNV-Angebot wird auch über Park&Ride, Carsharing, Ausflüge etc. informiert. Die Zentrale ist Mo-Fr von 8 bis 18 Uhr, an Samstagen von 9 bis 13 Uhr geöffnet.

Außerhalb dieser Zeiten sieht es aber mit Informationen zum örtlichen Nahverkehr an dieser wichtigen Drehscheibe schwach aus. Man kann sich daher fragen, warum man unbedingt eine weitere Anlaufstelle schaffen mußte, deren Öffnungszeiten und Angebot weitgehend mit denen der Fahrkartenausgabe bzw. dem Servicepoint im Bahnhof übereinstimmen. Wäre es nicht sinnvoller gewesen, die Mobilitätszentrale dann zu öffnen, wenn man sie wirklich benötigt? Weder Fahrkartenausgabe noch Mobilitätszentrale können mangels Öffnung helfen, wenn die S-Bahn aus Frankfurt kurz vor Mitternacht 15 Minuten Verspätung hat und dadurch fast alle letzten Busse und Straßenbahnen in der Stadt verpaßt werden.

Auf dem Bahnhofsvorplatz ist auf den ersten Blick kein einziger Netzplan zu finden, in den Infokästen der Wartehallen

sind nur kleine stilisierte Pläne vorhanden, die im schummerigen Licht (denn "Kunst" ist wieder einmal wichtiger als Funktionalität) bei Dunkelheit nicht entzifferbar sind und auf den ebenfalls in den Wartehallen aushängenden großen Stadtplänen sind keine Bus- und Straßenbahnlinien eingezeichnet. Ebenso gibt es keine Information darüber, wo welche Linie abfährt, wenn die dynamischen Anzeigen ausgefallen sind oder Linien gar nicht angezeigt werden, was derzeit beides sehr häufig vorkommt. Zudem haben es die Stadt Darmstadt und die Dadina bis heute nicht hinbekommen, die Anzeigen am regionalen Busbahnhof in Betrieb zu nehmen: Dort werden die Fahrgäste seit Monaten auf dem Display mit dem Spruch "Bitte Fahrpläne beachten" abgespeist.

Die Wartehallen zieren zwar Bus- und Straßenbahnsymbole, aber keine konkreten Bezeichnungen der einzelnen Straßenbahn- und Buslinien. Für zusätzliche Verwirrung sorgt die Darstellung auch endender Linien auf den Anzeigen ("Linie 5 zum Hbf in 3 Min"). Und als weiterer Schwachpunkt läßt sich noch nicht einmal die Frage klären, welche Linie als nächstes in die Innenstadt fährt,

da eine gemeinsame Anzeige aller Linien im oder direkt vor dem Hauptbahnhof fehlt. Wer das Bahnhofsgebäude verläßt, muß erst einmal die Anzeigen aller Haltestellenpositionen absuchen, wo die nächste Fahrt stattfinden könnte. Hinzu kommt ein weiteres, nicht unbedingt Darmstadt-typisches Problem: Ortsfremde können aus den reinen Zielangaben ohnehin nicht ableiten, ob eine Fahrt durch die Innenstadt verläuft und beispielsweise bei der Straßenbahnlinie 2 und der Buslinie R, die beide das Fahrtziel Böllenfalltor haben, aber völlig unterschiedliche Stadtviertel bedienen, wird das Verwirrspiel dann noch komplettiert.

Ebenso ungeeignet sind die Wartehallen, in der Presse zurecht als Playmo-

bilarchitektur betitelt: Sie sehen zwar futuristisch aus, passen aber so gar nicht in die historische Umgebung des wunderbar im Jugendstil sanierten Bahnhofsgebäudes und erfüllen vor allem nicht ihren Zweck: Egal, wo man steht, von Wetter-schutz kann keine Rede sein. Und das Beleuchtungsproblem wurde bereits oben angesprochen.

Fazit: Wieder einmal wurden in Darmstadt Millionen in die Hand genommen, aber mehr als ein halbherziges Ergebnis kam bislang nicht heraus. Für alteingesessene Darmstädter nicht verwunderlich: Vieles, was in den letzten Jahren geplant wurde, entsprach fast immer dem Motto "Gut gedacht heißt noch lange nicht gut gemacht". (hk)

Starkenburg

Odenwaldbahn in der Werkstatt

Unverändert problematische Situation – Defekte Triebwagen

Eine Verbesserung für Fahrgäste der überfüllten Züge auf der Odenwaldbahn ist vorerst nicht in Sicht. Zwar gab es Ankündigungen, einzelne Züge mit Dreifachtraktionen zu fahren, wegen Wagenmangel kommt es jedoch nur in seltenen Fällen zu solchen Einsätzen. Wegen Problemen mit den Itino-Triebwagen des Herstellers Bombardier sind inzwischen fünf "Regiosprinter"-Garnituren der Rurtalbahn auf dem Hanauer Ast und dem Südabschnitt der Odenwaldbahn im Einsatz. Einen adäquaten Ersatz stellen sie nicht dar, sondern lediglich eine Notlösung. Mangels Toilette, Sitzplatzkapazität und Fahrverhalten sind sie nicht für den geforderten hochwertigen Einsatz geeignet.

Bis zu vier Itino-Triebwagen sind ausgefallen und später wurde bekannt, daß alle Fahrzeuge zur Reparatur zurück zum Hersteller nach Hennigsdorf müssen. Damit wendet sich der Blick erneut auf den RMV, der unbedingt Bananen (die bekanntlich beim Kunden reifen)-Triebwagen kaufen mußte, die weder eine ausreichende Kapazität haben noch entsprechend erprobt waren. Es stellt sich die Frage, warum man nicht auf bewährte Fahrzeuge wie z. B. die dreiteilige Talent-Familie zurückgegriffen hat. Angeblich seien außer dem Itino keine anderen Fahrzeuge von der Leistung her geeignet gewesen, wobei die Motorisierung eigentlich unabhängig vom Fahrzeug ist. Aber auch die Reparatur durch den Her-



Ersatz für die defekten Itino-Triebwagen: Eine Doppeltraktion aus zwei Regiosprintern wartet im Bahnhof Wiebelsbach-Heubach auf die Fahrt nach Hanau. Noch immer ist der Bahnhof von der DB mit "Wiebelsbach-Heubach" beschildert. Ein weiteres Indiz, daß der RMV die Umbenennung nicht ordnungsgemäß bestellt/bezahlt hat: Die aktuelle Betriebsstellenliste der DB weist unter dem Kürzel "FDAL" bereits den neuen Haltepunkt Darmstadt-Lichtwiese auf, unter "FWH" ist jedoch nach wie vor Wiebelsbach in seiner bisherigen Form verzeichnet. Hätte der RMV die Umbenennung wirklich bestellt, wäre zumindest dort "Groß Umstadt-Wiebelsbach" zu finden gewesen ... (Foto: Holger Kötting)

steller scheint sich zu verzögern. Konnte man anfangs auf der RMV-Internetseite noch nachlesen, daß wegen "Technischer Probleme" bis zum 7.4. Ersatzfahrzeuge im Einsatz seien (Meldung vom 22.3.2006), so wurde der Text der gleichen Meldung ohne Änderung des Datums still und heimlich inzwischen auf "Mitte Mai" geändert.

Immerhin scheint man jetzt auf Seiten der Landkreise zumindest langsam festzustellen, daß die Kunden mit ihrem Ärger offensichtlich doch nicht so unrecht haben. Bemerkenswert offen gibt z. B. der Statusbericht der OREG (abrufbar unter www.oreg.de/odenwaldbahn) wie-

der, daß die Betriebsqualität nicht dem entspricht, was man erwartet und die RMV-Angaben (und -Märchen) wohl doch nicht so ganz zutreffen. Zwar ist auf vielen Seiten von eitel Sonnenschein die Rede, doch wer einmal zwischen den Zeilen liest ... In diesem Zusammenhang sei darauf verwiesen, daß die im Statusbericht zitierten Passagen von "Pro Bahn" nicht von PRO BAHN stammen, sondern von einer lokal nicht vertretenen Organisation namens "Pro Bahn&Bus".

Ein Problem scheint auch weiterhin die Sicherheit des Bahnbetriebs darzustellen. So wurde zuletzt Ende März in Erbach eine Weiche nach unzulässigem

Rangieren beschädigt. In der Tagespresse wurde dieser Vorgang verharmlost: "Wie Herbert Häner einräumte, ging die Bedienungspanne ... auf einen Fehler der Vias zurück: Ein missglücktes Rangiermanöver verhinderte den rechtzeitigen Einsatz des Zuges. Damit sei dem Vorfall aber Ausnahmecharakter zuzuweisen, erklärte

der Geschäftsführer". Jedoch wurde dadurch nicht nur der rechtzeitige Einsatz dieses Zuges verhindert, für knapp zehn Züge mußten Busse zwischen Erbach und Michelstadt eingesetzt werden, von den Schäden an der Infrastruktur ganz abgesehen. (hk)

Rhein-Neckar

Es tut sich wieder was bei der Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim

Im Mai Spitzengespräch zwischen Oettinger und Mehdorn

Seit zwei Jahren gab es nichts mehr über die geplante Neubaustrecke Rhein-Main–Rhein-Neckar (NBS) zu berichten. Am 17.5.2004 schloss das Regierungspräsidium in Karlsruhe für den badischen Teil das Raumordnungsverfahren (ROV) ab. Darin wurde die von der DB favorisierte Variante B (mit dem Bypass) als „mit den raumordnerischen Grundsätzen ... nicht vereinbar“ eingestuft. Daraufhin verlor die DB das ohnehin nur partiell vorhandene Interesse an dieser NBS gänzlich. Im Herbst 2004 war die NBS nicht mehr unter den 66 vorrangigen Schienen-Projekten des Bundesverkehrswegeplanes vertreten und schien einem (vielleicht nicht ganz hundertjährigen) Dornröschenschlaf entgegenzugehen.

Auch im Rhein-Neckar-Raum waren die meisten froh und stolz, den Bypass verhindert zu haben, und machten sich keine weiteren Gedanken über die Strecke. PRO BAHN sah das immer schon etwas differenzierter. Zwar engagierte sich auch PRO BAHN Rhein-Neckar gegen den konkreten von der DB

geplanten Bypass, der bei gigantischen Kosten kaum Nutzen gebracht, dafür aber ökologische und andere raumordnerische Probleme in Fülle aufgeworfen hätte (u.a. FFH-Problematik, Artenschutz, Wasserwerke Mannheim-Rheinau und Mannheim-Käfertal). Aber PRO BAHN hat sich von Anfang an auf folgende Prioritäten festgelegt:

1. Die NBS muss so schnell wie möglich gebaut werden.
2. Die NBS muss auch einen Anschluss an Heidelberg schaffen.
3. Eine Trasse, die es ermöglicht, an Mannheim vorbeizufahren, ist nicht grundsätzlich zu verteufeln.

So haben wir uns seit Jahren für einen Ausbau der östlichen Riedbahn und eine Anbindung an die Hochgeschwindigkeitsstrecke Mannheim–Stuttgart kurz vor dem Pfingstbergtunnel eingesetzt. Von dort könnte über das Gelände des Rangierbahnhofs eine Verbindung zur Strecke Mannheim–Heidelberg geschaf-

fen werden. Damit würde mit relativ geringem Aufwand ein sehr flexibles Netz geschaffen, welches z.B. drei bis vier Halte in Mannheim je Stunde und Richtung ermöglichen würde, ein bis zwei Halte in Heidelberg und eine Direktverbindung Frankfurt–Stuttgart an Mannheim vorbei. Dahinter steckt auch die Überlegung, dass die DB natürlich auch ohne einen wie auch immer gearteten Bypass Züge für eine Direktverbindung Frankfurt–Stuttgart ohne Halt durch den Mannheimer Hbf fahren lassen kann.

In der Februar-Ausgabe unserer bundesweiten Zeitschrift „Der Fahrgast“ griffen wir das Thema der vergessenen NBS wieder auf und schickten das Februarheft mit Begleitschreiben an etwa 30 Mitglieder des Bundestages, Kreisräte und Stadtrats-Fraktionsvorsitzende aus der Region. Kurz darauf tauchte das Gerücht auf, der baden-württembergische Ministerpräsident Oettinger strebe nach der Landtagswahl einen Deal mit Bahnchef Mehdorn an, welcher den Bau des Bypasses im Gegenzug zu einer Verpflichtung der DB zu Stuttgart 21 vorsehe. Diese absurde Vermutung machte auch in der Presse, und hier vor allem im „Mannheimer Morgen“, die Runde.

Tatsächlich treffen sich Anfang Mai Bundes-Verkehrsminister Tiefensee, Hartmut Mehdorn und Günther Oettinger, um über baden-württembergische Bahn-Themen zu diskutieren. U. a. soll es auch um die NBS Rhein-Main–Rhein-Neckar gehen. Dabei favorisiert Herr Mehdorn inzwischen offensichtlich den PRO BAHN – Vorschlag – allerdings möglicherweise ohne die Heidelberg-Anbindung. Er wurde in der Presse u.a. damit zitiert, dass er östlich an Mannheim vorbeifahren wolle (ohne den bisher geplanten Bypass zu erwähnen), dass nur noch eine Verbindung pro Stunde und Richtung an Mannheim vorbei geplant sei (was den ursprünglichen Bypass endgültig ökonomisch unsinnig machen würde) und dass er einen Kompromiss suche. Alle drei Aussagen sprechen für einen Ausbau der östlichen Riedbahn.

Es wird also sehr spannend werden in den nächsten Wochen – und vielleicht kann PRO BAHN Rhein-Neckar ja eine Vermittlerrolle spielen im Sinne eines Zugeständnisses der Region an die DB durch Ausbau der östlichen Riedbahn als Bypass-Strecke und dafür einer Anbindung von Heidelberg an die NBS als Gegenleistung der DB. (*Michael Löwe*)

Rhein-Neckar

Neues von der Fahrplankonferenz

Nur wenige Änderungen im Rhein-Neckar-Delta

Am 15. März 2006 informierten DB-Fernverkehr, DB-Regio sowie die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) im Rahmen der regionalen Fahrplankonferenz bei der Industrie- und Handelskammer Rhein-Neckar über be-

vorstehende Fahrplanänderungen und Pläne im Nah- und Fernverkehr. Für PRO BAHN Rhein-Neckar nahm Michael Löwe an der Fahrplankonferenz teil. Hier sein Bericht:

Fernverkehr

Stichwortartig die Informationen zum Fernverkehr:

- Keine so großen Änderungen wie im aktuellen Fahrplan 2006
- noch mehr Einzellagen an Einzeltagen; zunehmender Verlust von merkbareren Takten ("französische Verhältnisse")
- Aufgabe von Tagesrandlagen (der Tagesrand beginnt dabei ab 18 Uhr; z. B. wird es unter der Woche keinen Fernverkehr Stuttgart–Nürnberg oder zurück mehr nach 18 Uhr geben!)
- Einzelne Kurz-ICs zwischen Ludwigshafen (!) und Stuttgart sowie Mainz und Stuttgart zum Auffangen der durch die weitgehende Einstellung der ICE-Linie 45 (früher Köln über Mainz und Wiesbaden nach Köln) ab Dezember 2005 gerissenen Löcher; ein zusätzlicher abendlicher Fernverkehrszug Stuttgart–Heidelberg (Stuttgart ab zwischen 18 und 19:30 Uhr) kommt allerdings erst ab Sommer 2007
- Fernverkehr nach Paris: ab Dezember 2007 wird es täglich vier bis fünf durchgehende Züge Mannheim–Paris geben, jedoch 15 durchgehende Züge Strasbourg–Paris. Außerdem wird die Fahrt Mannheim–Strasbourg–Paris billiger sein als die Fahrt Mannheim–Saarbrücken–Paris.
- Wegfall des ICE-Sprinters Frankfurt–Mannheim–München. Dieser wird künftig die Strecke Köln–Frankfurt–Nürnberg–München fahren.
- Entgegen der ursprünglichen Planung gibt es zunächst nicht weniger Fernverkehrszüge Frankfurt–Mannheim–Stuttgart nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Ingolstadt–Nürnberg

und Verstärkung des Fernverkehrs Frankfurt–Nürnberg–München

Nahverkehr

Ab 28. Mai kommen einige (u. a. von PRO BAHN seit langem geforderte) S-Bahn-Verstärkungen auf Doppeltraktion sowie der Ersatz einzelner S-Bahn-Linien durch lokbespannte Züge aus Kapazitätsgründen (!!!). Die derzeitige Auslastung einiger stark nachgefragter S-Bahn-Verbindungen beträgt im Mittel 140 - 190 Prozent. Ansonsten wird es nur kleinere Veränderungen geben wie einzelne zusätzliche Halte oder Verschiebungen von wenigen Minuten. Die RE Mannheim - Frankfurt über die Main-Neckar-Bahn haben um 8:03 und 12:03 nur die Möglichkeit, zur Minute :03 in Mannheim abzufahren und um :24 der Folgestunde anzukommen. Damit sind de facto RB-Fahrzeiten vorgegeben. Da in Weinheim die Überholung durch den ICE erfolgen muss, ist ein Zwangspunkt vorgegeben. Um wenigstens aus Südhessen einigermaßen zügig nach Frankfurt durchzukommen, wird der gesamte Zeitpuffer auf Wunsch des RMV heute wie auch künftig in Weinheim gelegt (dort 13 Minuten Aufenthalt).

Güterverkehr

Walter Gerster, der Geschäftsführer der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg am Schluss der Fahrplan-Konferenz noch einen interessanten Punkt: Priorisierung der internationalen Güterverkehre. Es gibt zwei Neuerungen seit 2005. 1. bietet DB Netz die Möglichkeit der mehrjährigen Trassenvergabe (derzeit drei Jahre von 2007 bis 2010). 2. ist durch die Neufassung der Eisenbahn-

Infrastruktur-Benutzungs-Verordnung vom Juni 2005 jetzt vorgeschrieben, dass nicht nur vertaktete Verkehre, sondern auch internationale Verkehre und Güterverkehre vorrangig bei der Trassenvergabe behandelt werden müssen. Die Anmeldung für 2007 - 2010 konnte erstmalig bis September 2005, zum zweiten Mal bis 10. März 2006 erfolgen. Der NVBW-Geschäftsführer berichtete, dass er sich bzgl. der Main-Neckar-Bahn große Sorgen mache. Es gäbe Anmeldungen von vertakteten und nicht-vertakteten internationalen Güterverkehren auf der Main-Neckar-Bahn, die den SPNV (auch S-Bahn-Verkehre) verdrängen könnten. Daraufhin hat DB Regio sofort für alle derzeitigen S-, RB- und RE-Verkehre im Rhein-Neckar-Raum auf eigenes Risiko (potentielle Kürzung der Regionalisierungsmittel !) die derzeitigen Fahrplastrassen bis 2010 angemeldet. Im Zweifelsfall müsste DB Regio an DB Netz beträchtlichen Schadenersatz leisten, wenn bestellte Trassen nicht gefahren würden. Ob der nicht internationale SPNV seine Trassen gegen internationale vertaktete Güterverkehre aus der Schweiz halten könne, sei offen. Formal müsse der SPNV weichen, da er zwar vertaktet, aber nicht international sei. Hier herrscht eine große Verunsicherung. Dies betrifft natürlich auch neue Ausschreibungen: Der Besteller kann bei überlasteten Strecken dem Gewinner der Ausschreibung keine definierte Abnahme von Leistungen (Zug-Kilometer) über den Ausschreibungszeitraum mehr garantieren, da er die Trassen u.U. während der Laufzeit an internationale vertaktete Verkehre abgeben muss!

Fahrplankonferenz-Splitter

Die Pünktlichkeit von DB Regio-Zügen in Baden-Württemberg liegt seit zwei bis drei Jahren im Korridor zwischen 92 und 95 Prozent, während sie davor bei 82 – 84 Prozent lag. Allerdings erfolgte diese Verbesserung zum erheblichen Teil durch Einbau von Fahrplan-Puffern und durch nicht mehr durchgeführtes Warten des SPNV auf den SPFV.

* * * * *

Ende März unterzeichnete der Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar, Werner Schreiner, mit den Bundesländer Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz einen Vertrag, der die Kürzung der Verbundmittel um zehn bis zwanzig Prozent vorsieht. Die geplante Kürzung der Regionalisierungsmittel wird damit bereits vorweggenommen. Die Verträge gelten bis 2012. Die Verbundförderung wird aus den Regionalisierungsmitteln bezahlt und beträgt für ganz Baden-Württemberg etwa 50 Millionen Euro.

* * * * *

Am 25./26. November 2006 wird in Heidelberg das neue Elektronische Stellwerk (ESTW) in Betrieb genommen. An diesem Wochenende wird der Bahnverkehr rund um den Heidelberger Hauptbahnhof eingestellt bzw. großräumig umgeleitet. Gleichzeitig geht in Heidelberg auch das neue Gleis 10 in Betrieb. (*Michael Löwe*)

Ausflugstips

Südhessen nostalgisch

Verkehrsmuseum in Frankfurt/Dampfstraßenbahn in Darmstadt

Frankfurt

Das Straßenbahnmuseum in Frankfurt-Schwanheim an der Endstation Rheinlandstraße der Linie 12 hat wieder geöffnet. Nachdem der Verein "Historische Straßenbahn Frankfurt" den Betrieb übernommen hat, ist das Museum jeweils am 1., 3. und 5. Samstag und Sonntag eines Monats, sowie an Feiertagen bis einschließlich 3. Oktober 2006 von 11 bis 17 Uhr geöffnet.

Zum "Tag der Route der Industriekultur" (24.-27.8.2006) finden auch im Verkehrsmuseum Veranstaltungen statt. Gemeinsam mit dem Frankfurter Feldbahnmuseum, der Historischen Eisenbahn Frankfurt am Main und der Technischen Sammlung Hochhut findet am 24.9.2006 der Tag der Verkehrsgeschichte in Frank-

furt am Main statt. Weitere Informationen auf den Seiten des Vereins:

www.historische-strassenbahn-frankfurt.de

Darmstadt

In Darmstadt verkehrt auch in diesem Jahr wieder die Dampfstraßenbahn "Feuriger Elias". Zur Frühjahrssaison verkehrt der Dampfzug auf der Strecke der Straßenbahnlinie 8 von Eberstadt-Franken-stein nach Alsbach-Beuneweg. Betrieb ist an allen Sonn- und Feiertagen vom 21. Mai bis zum 18. Juni 2006. Erste Abfahrt ab Eberstadt 10.15 Uhr, danach alle zwei Stunden bis 16.15 Uhr und noch einmal um 17.45 Uhr.

Die Sommersaison findet traditionell entlang der Strecke Darmstadt-Schloß nach Griesheim-Wagenhalle statt. Be-



trieb ist an allen Sonntagen vom 3. bis zum 24. September 2006, sowie zusätzlich an den beiden Samstagen 16. und 23. September 2006.

Besondere Veranstaltungen: Am 9. September 2006 feiert die HEAG mobilo "120 Jahre Dampfstraßenbahn" im Betriebshof Frankenstein. Die Dampfstra-

ßenbahn wird an diesem Tag von Eberstadt nach Alsbach fahren. Einen Tag später, am 10.9.2006 findet auf der Griesheimer Strecke am Waldfriedhof die "Historische Grenzkontrolle" statt. Weitere Informationen auf den Seiten des Vereins:

www.historische-heag-fahrzeuge.de (hk)

Das allerletzte

Unverschämter Lokführer

Frankfurt Hbf, Donnerstag, 6.4.2006, 22:12 Uhr: Ist es nun die S1 oder die S8? Auf der Anzeigetafel von Gleis 103 steht "S8 nach Wiesbaden über Frankfurt Flughafen und Mainz"; durchgesagt wird aber "S1 nach Wiesbaden über Frankfurt-Höchst". Die S-Bahn (423er) S1 nach Wiesbaden fährt ein und der Lokführer öffnet das Fenster. Da mir als PRO BAHN-Mitglied die Interessen der Fahrgäste am Herzen liegen, bitte ich den Lokführer (d.h. den Triebfahrzeugführer), er möge im Zug über Lautsprecher durchsagen, dass dieser Zug die S1 ist, und nicht die S8; und dass der Zug nicht über Flughafen fährt. Es kommt ja immer wieder vor, dass Leute, die zum Flughafen wollen, in die S1 statt die S8 einsteigen. Und wenn dann noch die Anzeige auf dem Bahnsteig "S8 über Flughafen" anzeigt!

Der Lokführer weigert sich beharrlich, eine Durchsage zu machen. Ich steige ein, und klopfe an die Durchgangstür zum Führerstand. Der Lokführer öffnet; ich bitte ihn noch dreimal freundlich, eine Durchsage im Zug zu machen. Aber er entgegnet "Es interessiert mich nicht, wohin die Leute wollen, und ob jemand zum Flughafen

will. Ich weiß, wo ich langfahre. Dies ist die S1 und ich weiß, dass ich nicht über Flughafen fahre" (So wörtlich!) Anstatt einfach eine kurze Durchsage im Zug zu machen, fängt er an, mit mir zu diskutieren. Als ich ihn nach seinem Namen frage, weigert er sich zunächst, ihn mir zu sagen; später gibt er ihn doch noch an.

Am Bahnsteig steht immer noch die Anzeige "S8 über Flughafen". Mehrere Reisende fragen beim Einsteigen, welche S-Bahn es nun sei. Bevor der Zug abfährt, gibt es keine Durchsage, weder im Zug, noch auf dem Bahnsteig. Nachdem der Zug losgefahren ist, sagt der Lokführer durch (wörtlich!): "Wen es interessiert: Die S8 steht hintendran". Was soll das denn jetzt? Wir sind auf dem Weg nach Griesheim, und da steht nun wahrlich keine S8. Und wer zum Flughafen will, kann zusehen, wie er dorthin kommt.

Als wir in Frankfurt-Höchst aussteigen und ein anderer Reisender nur noch den Kopf über den Lokführer schüttelt, wird er vom Lokführer, der aus dem Fenster guckt, auch noch als "Schwachkopf" und "Eierkopf" beschimpft.

So etwas müssen wir uns doch wirklich nicht bieten lassen! (mus)

PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten

PRO BAHN e. V. Hauptstadtbüro

Friedrichstr. 95 (PB 98)

10117 Berlin

Tel.: (030) 2096 2585

Fax: (030) 2096 2586

www.pro-bahn.de

Für Adressänderungen:

E-mail: mitgliederservice@pro-bahn.de

PRO BAHN Landesverband Hessen e. V.

Postfach 11 14 16

60049 Frankfurt a.M.

www.pro-bahn.de/hessen

Ansprechpartner für Radio und Fernsehen

Dr. Martin Schmidt

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

tagesüber 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

PRO BAHN in Nordhessen

Hermann Hoffmann

Am Juliusstein 18

34130 Kassel

Tel. (0 5 61) 6 71 79

e-mail: hhoffma@freenet.de

PRO BAHN in Osthessen

Thomas Bayer

Roter Weg 5

36163 Poppenhausen

Tel./Fax: (0 66 58) 91 86 03

E-mail: thomas.bayer-poppenhausen@t-online.de

PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.

Regionalvorsitzender Helmut Lind

Holzweg 17

61440 Oberursel

Tel. (0 61 71) 46 28

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

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.

Regionalvorsitzender Dr. Gottlob Gienger

Berliner Str. 32

64807 Dieburg

Tel. (0 60 71) 2 43 60, Fax 8 17 60

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

www.pro-bahn.de/starkenburg

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar

Regionalvorsitzender Michael Löwe

Rosenbrunnenstraße 20

69469 Weinheim

Tel. (0 62 01) 6 17 20 oder (01 70) 7 50 98 48

E-Mail: michaelloewe@arcor.de (**Ohne Punkt zwischen „Michael“ und „Loewe“!**)

www.pro-bahn.de/rhein-neckar

Bankverbindung (Spendenkonto):

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

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

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

Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!

PRO BAHN - Termine

Allgemeine Termine:

Do, 1.6. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft Mai-Juni.
Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (s. S. 2).

PRO BAHN in Nordhessen:

Jeden letzten Mittw. 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, 8.5. 18.30 Uhr: Jahreshauptversammlung des RV Frankfurt im Bürgerhaus Griesheim, Schwarzerlenweg 57 (direkt an der S-Bahn-Station Frankfurt-Griesheim), Raum 4.

So/Mo 4./5.6. Infostand beim Bahnhofsfest Königstein

Mo, 12.6. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32 (5 Fußminuten vom Hbf Südseite), Thema: vsl. Fahrgastbeiräte

Mo, 7.7. Monatstreff Bürgerhaus Gutleut

Regionalverband Starkenburg e.V.:

Mi, 31.5. 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, 28.6. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in "Grün-Weiß"

Regionalverband Rhein-Neckar (Achtung: Ortsänderung!)

Do, 18.5. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar **im Bistro gegenüber des Hauptbahnhofs Heidelberg, links vom Eingang zur Passage des BG-Chemie-Hauses.** (Kurzfristige Änderungen des Treffpunktes werden unter www.probahn.de/rhein-neckar bekannt gegeben)

Do, 22.6. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162. (Termin wegen Fronleichnam um eine Woche verschoben!)

Sonstige Termine:

Mi, 3.5.2006, 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

Do, 11.5. 20.00 Uhr: Arbeitstreffen der IG PRO SCHIENE Weschnitztal-Überwaldbahn

Do, 8.6. Gasthaus „Pfälzer Hof“, Wald-Michelbach, Kontakt: Sven Grahner, Tel./Fax (0 62 28) 4 80, E-Mail: sven.grahner@web.de

