

**PRO BAHN Hessen**



# Fahrgastzeitung

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

Nr. 57

Juli – August 2006



**Fahrplankürzungen befürchtet      S. 4 + 9**

**Jubiläen bei der Lumdatalbahn      S. 11**

**Odenwaldbahn: Fahrzeugmangel      S. 21**

**Titelbild:** Noch bis zum 9. Juli regiert „König Fußball“ in Deutschland. Viele Fans reisen mit der Bahn an, deshalb wurden zahlreiche Bahnhöfe WM-tauglich gemacht und umgebaut, so auch der Bahnhof „Frankfurt-Sporfeld“, der jetzt „Frankfurt am Main Stadion“ heißt. (*Foto: DB AG*)

**Rückseite oben:** Wochenende in Glauburg-Stockheim im Frühjahr 2006. Hier sind viele 218 abgestellt. **Rückseite unten:** Auf dem „Abstellgleis“ steht der Bahnhof der 40.000 Einwohner zählenden Stadt Oberursel vor den Toren von Frankfurt. Er ist zum Haltepunkt verkommen, die Fahrkartenausgabe wurde schon vor vielen Jahren dicht gemacht. (*Beide Fotos: Helmut Lind*)

## 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](http://www.pro-bahn.de/mittelhessen) bestellt werden.**

**Leserbriefe** sind gerne gesehen, sollen sich jedoch auf Artikel in der FGZ beziehen. Die Redaktion druckt keine "offenen" oder anonymen 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*.

**Endredaktion dieser Ausgabe:** *wb*

**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](mailto:m.schmidt@chemie.uni-frankfurt.de)

### Regionalredaktionen:

**Nord- und Mittelhessen:** Harald Nehr, E-mail: [pbneh@web.de](mailto: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](mailto: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](mailto:info@frankfurt.pro-bahn.de)

**Starkenburg:** Holger Kötting, Am Karlshof 12, 64287 Darmstadt,  
E-Mail: [holger.koetting@gmx.de](mailto: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](mailto:wolfgangbrauer@t-online.de)

**Redaktionsschluss für diese Ausgabe:** 1.6.2006 (Heft Juli – August 2006)

**Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:** 1.8.2006 (Heft September – Oktober 2006)

Diese Fahrgastzeitung kann auch online über [www.pro-bahn.de/hessen](http://www.pro-bahn.de/hessen) abgerufen werden.

# Inhalt dieser Ausgabe:

## Nordhessen

Regionalisierungsmittel: Kürzungen befürchtet.....	4
Chefsache – Der neue Konzernbevollmächtigte für Hessen.....	5
NVV gibt Pünktlichkeitsgarantie .....	6
Ausflugsfahrten nach Battenberg und Herzhausen .....	8

## Osthessen

Zugstreichungen auf der Rhönbahn .....	9
--	---

## Mittelhessen

Jubiläen bei der Lumdatalbahn.....	10
Steg am Marburger Hauptbahnhof wiedereröffnet .....	15
Regionalversammlung Mittelhessen wünscht sich ICE.....	16

## Rhein-Main Verkehrsverbund

Gehört dem Handy-Fahrschein die Zukunft?.....	18
---	----

## Großraum Frankfurt am Main

Kursbücher mit Lücken .....	19
S-Bahn-Tunnel gesperrt.....	20
Bahnhofsfest in Königstein .....	21
Personalien.....	22

## Starkenburg

Odenwaldverkehr noch schlechter .....	21
---------------------------------------	----

## Rhein-Neckar

Überwaldbahn: Entwidmung in Mörlenbach .....	22
Streckensperrung wegen S-Bahn-Bau.....	23
Leichtbau-Straßenbahn für Heidelberg? .....	24
Straßenbahn für den „wilden Süden“ .....	25

PRO BAHN - Adressen .....	26
---------------------------	----

PRO BAHN - Termine .....	27
--------------------------	----



*In Gefahr: Die Regiotram in Kassel könnte seltener fahren (Foto: DB AG)*

## Nordhessen

# Unwort „Regionalisierungsmittelkürzung“

## Politiker befürchten Kahlschlag im Nahverkehr

Der Bahn- und Busverkehr in ländlichen Regionen und in Schwachverkehrszeiten (Abend bzw. Wochenende) wird durch Regionalisierungsmittel des Bundes gewährleistet. Nun plant die Bundesregierung, diese Zuweisung an die Länder zurückzuführen. Der NVV-Aufsichtsratsvorsitzende, der Kasseler Landrat Udo Schlitzberger (SPD), wandte sich Ende Mai an Bundes- und Landtagsabgeordnete, um den schlimmsten Kahlschlag im ÖPNV zu verhindern. Nach Auskunft von NVV-Geschäftsführer Thomas Rabenmüller standen bisher jährlich 85 Millionen Euro Regionalisierungsmittel für Nordhessen zur Verfügung. Im laufenden Jahr fehlen voraussichtlich 1,3 Mio, 2007 bis 2009 jährlich 8 Millionen

Euro. Danach müsste der NVV mit folgenden Maßnahmen reagieren:

- Fahrpreisanhebung bis 2009 in Höhe bis zu 18 Prozent,
- Aufgabe der flächendeckenden Pflege von Haltestellen und des Einsatzes von zur Zeit 70 Arbeitslosen bei der Bahnstationsunterhaltung,
- Reduzierung des Bahnverkehrs auf Nebenstrecken wie Brilon–Korbach–Bad Arolsen–Wolfhagen um 50 Prozent, auf den Hauptstrecken um etwa 10 Prozent
- Einstellung des Schienenverkehrs zwischen Wabern und Bad Wildungen und zwischen Frankenberg und Marburg (Ersatz durch Busse)

- Weniger Busverkehr zwischen Mittelzentren und Bahnstationen, z.B. Homberg-Wabern oder Bad Karlshafen-Hofgeismar,
- Verringerung des Straßenbahnverkehrs zwischen der Kasseler Innenstadt und Baunatal sowie im Lossetal nach Kaufungen und Hessisch Lichtenau,
- das Aus für die bereits vertraglich vereinbarten Reaktivierung der Schienenstrecke Korbach–Frankenberg,
- Abbruch des unterschriftsreifen Projekts Anschluss Innenstadt Eschwege an das Nord-Süd Eisenbahnnetz,
- Aus für die RegioTram zwischen Hofgeismar-Hümme und Warburg, 15 Prozent weniger Fahrten auf der Reststrecke,
- weniger Fahrgastinformation, u. a. würde das Fahrplanbuch eingestellt.

Für den NVV kommt erschwerend hinzu, dass er nach Vorgaben des Landes Hessen einen großen Teil seines Schienenverkehrs im europaweiten Wettbewerb vergeben hat. Zwei Drittel des Bahn- und über ein Drittel des Busverkehrs im NVV-Bereich sind mit langfristigen Verträgen gebunden. Größere Kürzungen

dieser Verkehre führen zu Schadenersatzforderungen der Vertragspartner. Und die Landkreise sind aufgrund neuer Ganztagsangebote von Schulen und Kindergärten verpflichtet, den Nahverkehr weiter auszubauen. Preiserhöhungen bei Schülerbeförderungen treffen die Landkreise empfindlich. Ein Kahlschlag im vorgesehenen Umfang würde für Nordhessen den Abbau von 110 Arbeitsplätzen im laufenden Verkehr bedeuten. Bei entfallenden Bauinvestitionen der Kurhessenbahn im Frankenger Land und im Landkreis Marburg - Biedenkopf, des Eschweger Projekts und des verkleinerten RegioTram Projekts würden weitere 400 Beschäftigte in der Bauindustrie und im Baugewerbe betroffen.

Sollte die Kürzung der Regionalisierungsmittel so drastische Auswirkungen auf Nordhessen haben, müsste der NVV darauf bestehen, dass das Land Hessen einen Teil seiner Mehrerlöse aus der Mehrwertsteuererhöhung dem NVV zur Verfügung stellt, meinte Landrat Schlitzberger. (*Hermann Hoffmann*)

## Nordhessen

# Chefsache

## Der neue Konzernbevollmächtigte für Hessen als Ansprechpartner

Wenn es um die Sanierung von Bahnhöfen oder Brücken geht, haben viele Bürgermeister Probleme, bei der Deutschen Bahn AG oder ihren vielen Tochtergesellschaften die richtigen und zuständigen Ansprechpartner zu finden. In Kassel beispielsweise gab es Probleme, beim

Aufbau eines neuen Technikmuseums im Kulturbahnhof (Hauptbahnhof), bei einer neuen Bleibe für den Dampfzug Hessencourier oder bei gefährlichen Bahnübergängen.

Bei einem Besuch der DB-Fahrzeugin-

standhaltung GmbH in Kassel bot der neue Konzernbevollmächtigte der DB AG für Hessen, Klaus Vornhusen, nun eine ganz unkonventionelle Lösung an. Als der Kasseler Bürgermeister Thomas-Erik Junge, der Pressesprecher des Landkreises Kassel, Harald Kühlborn und Klaus Ossowski, Geschäftsführer des Zweckverbandes Raum Kassel, davon berichteten, dass es schwierig sei, Verantwortliche bei der DB zu ermitteln und die Kommunalpolitiker fragten, wer denn nun jeweils zuständig sei, zückte Vornhusen seine Visitenkarte und sagte: „Ich“. Er sei häufig in Kassel, mindestens einmal im Monat. Allerdings wollte sich Klaus Vornhusen zum Technikmuseum und Hessencourier nicht sofort äußern.

PRO BAHN Nordhessen hofft, dass durch den neuen Konzernbevollmächtigten das oft schwierige Verhältnis zwischen Landräten und Bürgermeistern und der Deutschen Bahn in Hessen nun etwas besser wird. (*Hermann Hoffmann*)



*Klaus Vornhusen*

## Nordhessen

# Zu spät oder zu früh: Der NVV zahlt

## Pünktlichkeitsgarantie im Nahverkehr

Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) gibt eine Pünktlichkeitsgarantie ab: Wenn sich Busse und Bahnen im NVV-Bereich zwischen Göttingen und Schwalmstadt, zwischen Willingen und Bad Hersfeld um mehr als fünf Minuten verspäten, wird auf das entwertete NVV-Ticket das Fahrgeld in voller Höhe erstattet. Besitzer von Spartickets sowie von Zeitkarten werden anteilig entschädigt. Darüber hinaus übernimmt der

NVV Taxikosten bis zu 25 Euro, falls ein Fahrgast nach 20 Uhr seinen Anschluss verpasst. Bis zur gleichen Höhe werden auch Reinigungskosten für den Fall getragen, dass ein Gast seine Kleidung an verunreinigten Sitzen im Fahrzeug oder an Haltestellen verschmutzt hat.

NVV-Kunden können sich bis spätestens drei Tage nach einem Vorfall beschweren und ihren Garantie-Anspruch

geltend machen: persönlich in allen Infopoints und NVV-Kundenzentren, am Service-Telefon unter der Rufnummer 0180-234-0180 oder online unter [www.nvv.de](http://www.nvv.de).

Innerhalb der folgenden drei Monate erhält der Fahrgast in jedem NVV-Info-Point oder in den NVV-Kundenzentren seine Fahrtkosten 1:1 in bar erstattet. Hierbei muss er sein entwertetes Ticket vorlegen, bei einer gewünschten Erstattung von Taxi- und Reinigungskosten sein Ticket und Quittungen. Bei Erstattungsbeträgen über fünf Euro ist grundsätzlich der Personalausweis vorzulegen. Garantieformulare liegen in Fahrzeugen aus.



Drei Tage nachdem der Verkehrsverbund Anfang Mai die Garantie in einer Presseerklärung bekannt gemacht hatte, teilte NVV-Geschäftsführer Thomas Rabenmüller in einer Pressekonferenz mit, dass seit Bekanntgabe der 5-Minuten-Garantie bereits 130 Beschwerden eingegangen seien. Das seien 0,02 Prozent aller Fahrgäste im genannten Zeitraum. „Die Tatsache, dass einige unserer Gäste überhaupt ihr Fahrgeld zurückgefordert haben, werten wir ausdrücklich nicht als Misserfolg, im Gegenteil“, sagt Rabenmüller. „Jeder, der berechtigt etwas an unseren Leistungen zu bemängeln hat, findet bei uns Gehör und wird für Verspätungen und Versäumnisse entschädigt.“

Es ist ja gerade unser Ziel, Unzulänglichkeiten aufzudecken und auszuschließen, von denen wir auf anderem Wege womöglich nie etwas erfahren hätten.“ So kann der Fahrgast mithelfen, Leistungen in seinem Sinne zu optimieren. Die Pünktlichkeitsgarantie soll auch gelten, wenn Bus oder Bahn zu früh fahren und der Fahrgast dadurch einen wichtigen Anschluss versäumt. Da über 95 Prozent aller NVV-Fahrten pünktlich sind, werden die Erstattungsansprüche in überschaubaren Grenzen bleiben.

### Der Fahrgast wird Kontrolleur

Wer seine Kunden für berechtigte Beschwerden bezahlt, kann einigermaßen sicher sein, dass Fahrgäste auch den Zustand von Fahrzeugen und Haltestellen kontrollieren. Allerdings wird es für den NVV nicht ganz einfach, die Garantie einzuhalten. Lange Schlangen beim Bus- und Bahn-Einstieg vor einer Ampel (z.B. am Altmarkt in Kassel) führen ebenso leicht zu einer Verspätung wie das Verladen von Kinderwagen und Rollstühlen. Probleme gibt es auch bei langer Wartezeit nach einem Unfall. Auch überlastete eingleisige Strecken führen leicht zu Verspätungen.

Trotzdem begrüßt PRO BAHN die NVV-Initiative. Dagegen müssen sich DB-Fahrgäste auf Nicht-NVV-Strecken meistens mit einem Gutschein zufriedengeben, dessen Einlösung oft schwierig ist. Bis Ende 2006 wird der NVV das Garantie-Projekt systematisch beobachten, auswerten und danach über eine Verlängerung entscheiden. *(Hermann Hoffmann)*



*Jetzt immer sonntags (und an Feiertagen) im Einsatz zwischen Battenberg und Herzhausen: Regiotriebwagen BR 646 /946 der Kurhessenbahn. (Foto: DB AG)*

## Nordhessen

# Freie Fahrt bis Herzhausen am Edersee

Im Sommer sonntags Regelbetrieb zwischen Battenberg und Herzhausen

Langsam schiebt sich der 720 PS starke und 120 km schnelle Triebwagen der Baureihe 646 aus dem Frankenberger Bahnhof. Besetzt ist der 1,8 Millionen Euro teure moderne Zug mit 300 Fahrgästen, die das Angebot der Kurhessenbahn nutzen, um die Strecke Herzhausen - Frankenberg - Battenberg in Augenschein zu nehmen. Die Eisenbahnfahrt am 9. April war der Auftakt zu den offiziellen Saisonfahrten, die die Kurhessenbahn zusammen mit der Gemeinde Vöhl,

der Edersee Touristic und dem Oberen Edertal ab Ostersonntag, 16. April, anbietet. Regelmäßig an Sonn- und Feiertagen wird der Zug zwischen Battenberg und Herzhausen bis zum 3. Oktober verkehren.

20 Jahre nach Stilllegung der alten Trasse soll die Bahn Gäste aus dem Raum Frankfurt über Marburg bis an ihr Ziel am Edersee bringen, um die Ferienregion und den Nationalpark zu erkunden. Ha-



rald Plünnecke, Bürgermeister der Gemeinde Vöhl, wies auf das gut organisierte Busnetz im Nationalpark Kellerwald-Edersee hin. „Wir werden Journalisten und Gemeindevertreter aus Mittel- und Südhessen zu einer Werbefahrt einladen“, kündigte Kurhessenbahn-Chef Joachim Kuhn an. „Mit Sonderangeboten wie dem Hessenticket können fünf Personen für je fünf Euro mit Fahrrädern in nicht einmal zweieinhalb Stunden von Frankfurt bis in den Nationalpark fahren. Das stellt eine echte Alternative zum Auto dar,“ erklärte Kuhn. Mit der ganzen Familie könne man einen erholsamen Tag in der Ferienregion mit stressfreier An- und Abreise verbringen.

Freude herrscht auch bei den Eisenbahnfreunden Korbach/Arolsen, die zu einer Ausstellung zu 115 Jahren Eisenbahngeschichte auf der Linie Sarnau – Frankenberg - Korbach eingeladen hatten. Einige Mitglieder hatten noch auf der alten Trasse Dienst getan.

PRO BAHN Hessen verfolgt seit Herbst 2004 mit Interesse die Aktivitäten der Kurhessenbahn im Oberen Edertal (siehe FGZ Nr.48 Seite 13, Nr. 51 Seite 8 und Nr.54 Seite 9). Mit einem zukünftigen Lückenschluss im reizvollen Ittertal zwischen Herzhausen und Korbach Süd (12 km) gäbe es hoffentlich bald wieder eine durchgehende Schienenverbindung Ruhrgebiet - Waldecker Upland – Edersee - Marburg - Frankfurt. Wir wünschen den örtlichen Politikern, dem NVV und der Kurhessenbahn viele Fahrgäste zwischen Mittelhessen und dem Nationalpark Kellerwald - Edersee. Sollte auch in diesem Jahr der Wochenend-Schienenverkehr in Waldeck-Frankenberg erfolgreich verlaufen, bekämen vielleicht nicht nur in Nordhessen, sondern auch in anderen Regionen Verkehrspolitikern Mut, ähnliche Ausflugsstriebwagen in reizvoller Landschaft auf Schienen einzusetzen, die an Werktagen dem Güterverkehr dienen. (*Hermann Hoffmann*)

## Osthessen

# Zugstreichungen auf der Rhönbahn

## Unterschriftenliste von PRO BAHN

Geht es nach dem Willen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) sollen auf der Rhönbahn Fulda – Gersfeld (RMV Linie 52) massiv Zugverbindungen gestrichen werden. Der RMV will so auf die Kürzungen der Regionalisierungsmittel durch den Bund reagieren. Eine entsprechende Streichliste liegt PRO BAHN vor. Danach würden ab dem Fahrplan 2006/07 ca. 28 Züge pro Woche

ersatzlos gestrichen werden. Besonders betroffen wäre der Samstag.

Die Rhönbahnstrecke Fulda – Gersfeld wurde seit 1997 für ca. 20 Mio. € saniert und danach ein attraktiver Stundentakt von Montag bis Freitag eingeführt. Seitdem stieg die Nutzerzahl auf beachtliche 1800 Fahrgäste pro Tag. Samstags wird Gersfeld und Fulda ebenfalls stündlich

bedient. In den Abendstunden im Zwei-Stunden-Takt. An Sonn- und Feiertagen verkehrt die Rhönbahn generell alle zwei Stunden, zwischen Mai und Ende Oktober gibt es sechs Verstärkungsfahrten.

Pro Woche gibt es an der Rhönbahn also 218 Verbindungen (inkl. zehn Ersatzbusse). Laut Planungen des RMV sollen ab Mitte Dezember 2006 folgende Züge gestrichen werden: Montag bis Freitag 4.55 Uhr und 11.16 Uhr ab Gersfeld; 10.18 Uhr ab Fulda.

Samstag 7.46 Uhr, 9.16 Uhr, 11.16 Uhr, 13.16 Uhr, 15.16 Uhr und 17.16 Uhr ab Gersfeld, 7.01 Uhr, 10.18 Uhr, 12.18 Uhr, 14.18 Uhr und 16.18 Uhr ab Fulda  
Sonntag 8.16 Uhr ab Gersfeld, 7.18 Uhr ab Fulda.

Insgesamt sind also 28 Zugverbindungen pro Woche betroffen. Das macht ca. 13 Prozent der Leistung aus, obwohl laut RMV nur zwei bis drei Prozent der Gesamtleistung eingespart werden müssten. Die Züge unter der Woche sind wichtige Zubringer zum Fernverkehr. (tb)

## Kommentar

von Thomas Bayer

*An der Rhönbahn wurden bereits im April 2004 die letzten beiden Züge durch Busse ersetzt. Die jetzigen Kürzungen sind eine neue Qualität. Alles zum Nachteil für die Fahrgäste. Interessant ist, dass der RMV offenbar keine Kürzungen im Busverkehr vornimmt und die Streichungen den ländlichen Raum besonders hart treffen. Der RMV zerstört so den Nahverkehr und hofft dennoch auf gute Fahrgastzahlen, doch der Fahrgast wird angesichts der ausgedünnten Fahrpläne und steigenden Fahrpreisen dem Nahverkehr den Rücken zudrehen und auf das Auto umsteigen. Gut gemacht Herr Sparmann!*

*Mit uns, mit PRO BAHN Osthessen, wird es diese Kürzungen an der Rhönbahn nicht geben. Wir werden Unterschriften sammeln und die Verantwortli-*

*chen Politiker an der Strecke wie die Ober-/Bürgermeister/innen Gerhard Möller (Fulda), Margit Trittin (Gersfeld), Brigitte Erb (Ebersburg) und Rudolf Breithecker (Eichenzell) und den Landrat des Kreises Fulda Bernd Woide in die Pflicht nehmen, damit diese gegen die Streichungen vorgehen. Bürgermeisterin Margit Trittin hat bereits einen Protestbrief an nach Hofheim an den Rhein-Main Verkehrsverbund geschickt.*

*Der RMV wird sich wünschen, diese Streichliste nie veröffentlicht zu haben. Personelle Konsequenzen (Rücktritte) sind aus meiner Sicht unabwendbar. Zudem hat der Bund die Kürzungen um ca. 500 Mio. € zurückgenommen, was bedeutet, dass der RMV keine 30 Mio. € sondern ca. 20 Prozent sprich ca. 6 Mio. € weniger einsparen muss.*

Mittelhessen

## Jubiläen bei der Lumdatalbahn

### 10 Jahre Bürger-Aktiengesellschaft LB AG

Drei Jubiläen kann die Lumdatalbahn in diesem Jahr begehen, zwei „positive“ und ein „negatives“. So jährt sich die Inbetriebnahme der Lumdatalbahn zwischen Grünberg und Rabenau-Londorf zum hundertzehnten Mal, vor 25 Jahren wurde die Bedienung mit regelmäßigen Personenzügen durch die damalige Bundesbahndirektion Frankfurt/M. eingestellt und seit zehn Jahren gibt es die Lumdatalbahn AG.

Am 31. Mai 1981 wurde der Personenverkehr auf der Strecke eingestellt, obwohl zwischen 1975 und 1979 die Fahrgastzahlen noch einmal um beachtliche

16 Prozent stiegen. Es hagelte Kritik von den Landgemeindevertretern, und schon damals machten Bürger - insbesondere aus dem mittleren Lumdatal - ihrem Ärger Luft. In Presseberichten beschrieben Fahrgäste schon 1981 die Kernvorteile des Eisenbahnverkehrs, nämlich die Sicherheit, den Komfort und die Schnelligkeit. Unvergessen ist auch die Unterschriftenaktion in Staufenberg-Treis, bei der sich in 1981 innerhalb von zwei Wochen 1.200 Menschen gegen die Stilllegung ausgesprochen hatten, wohlge-merkt bei einer Einwohnerzahl, die damals nur um wenige Hundert darüber lag.



*GTW 2-6" bei einer LB-AG-Pendelfahrten zum Lollarer Schmaadleckermarkt und zum Aktionstag Autofreies Lumdatal. Seit 2005 können die Züge in Mainzlar wieder an einem richtigen Bahnsteig halten. (Foto: Lumdatalbahn AG)*

## Nur noch Güterverkehr

Im Zeitraum vom Juni 1981 bis April 1991 gab es immer wieder Sonderverkehre ab/bis Rabenau-Londorf auf der damals nur noch im Güterverkehr bedienten Strecke. Gefahren wurden landwirtschaftliche Produkte nach/ab Allendorf/Lumda und Holz nach/ab Rabenau-Londorf auf die Schiene. Dafür wurden sogar noch einmal in Allendorf/Lumda und Londorf die Nebengleise modernisiert. Im Personensonderverkehr kamen zu besonderen Anlässen (z.B. Seniorenausflüge) mit bis zu sechs Wagen bespannte Lokzüge ins Lumdatal. Den Fahrscheinverkauf für diese Sonderzüge übernahmen in jener Zeit übrigens die Bürgermeistereien. Mit der Verfügung zur Einstellung des Güterverkehrs und damit des Gesamtbetriebes zum 25. September 1990. Anschließend erfolgte dann auch zum 1. April 1991 die förmliche Stilllegung im Abschnitt zwischen Staufenberg-Mainzlar/Anschluss Didierwerke (Bahn-km 21,800) und Rabenau-Londorf (Bahn-km 12,395) noch nach bis 1994 gültigem, alten Bundesbahnrecht § 44.

## Neue Ideen für die alte Strecke

Doch inzwischen hatte sich aus dem anfangs unorganisierten Bürgerprotest eine Bewegung gebildet. Unter dem Namen "Bürgerverband zur Förderung des Schienenverkehrs e.V. (BFS)" übten engagierte Verteidiger der Eisenbahn seit etwa 1985 konstruktive Kritik an der Stilllegung der Lumdatalbahn. Beispielsweise wurde im November 1990 anlässlich des Allendorfer Nikelsmarktes eine Umfrage durchgeführt, die ergab, dass 204 Pendler

lieber mit der Bahn als mit dem Bus nach Lollar oder Gießen fahren würden.

Anfang der 90er Jahre schloss sich der BFS dem Fahrgastverband PRO BAHN an. Unter diesem Dach formierte sich in Mittelhessen eine schlagkräftige Gruppe, die unter anderem mit vielen Sonderfahrten auf sich aufmerksam machte. Spektakulär waren Sonderzüge zum Hestag nach Lich oder der Sonderverkehr zum Allendorfer Nikelsmarkt am 31. Oktober 1993. Solche Sonderfahrten werden heute durch die Deutsche Bahn AG als Netzeigentümerin und dem Eisenbahn-Bundesamt als Aufsichtsbehörde nicht mehr genehmigt.



Der bis zum Bersten überbesetzte Zug aus zwei aneinander gekuppelten Triebwagen der DB vom Typ VT 628 trug bei den Organisatoren (Lumdatalbahn AG, Zentrum Arbeit und Umwelt Gießen, ZAUG; und Verein mittelhessische Regionalentwicklung) motivierte die Organisatoren sehr stark.

Hoffnung an eine veränderte Verkehrspolitik in Deutschland hatte die Gruppe 1994 mit der Bahnreform. Schon bald zeigte sich in verschiedenen Regionen Deutschlands, dass Innovation, Konzeption und Engagement zu deutlichen Fahrgaststeigerungen führen. Wichtig für die Lumdatalbahn war auch die Gründung des Rhein-Main Verkehrsverbundes 1995. Leider ist dessen „Zielnetzplan 2005“ aus dem Jahr 1995, in dem auch die Lumdatalbahn neben anderen Bahnlagen in Mittelhessen enthalten war, nicht realisiert worden.



*Sonderfahrt mit zwei 628 der Hessischen Landesbahn im Jahre 1996 in der Ortslage von Treis. Es war die bis heute letzte Möglichkeit, mit einem Zug nach Allendorf/Lumda zu fahren. Alle Sonderfahrten danach führten nur noch bis Mainzlar.*

*(Foto: Lumdatalbahn AG)*

### **Die LB AG entsteht**

Wegen des Booms an den Kapitalmärkten in den neunziger Jahren entstand die Idee, die Lumdatalbahn in die Rechtsform einer AG umzuwandeln, dafür waren größere Rücklagen nötig. Bei der Gründung der Lumdatalbahn AG am 25. August 1995 wurden 3.450 Namensaktien zu je 50 DM ausgegeben. Die Mehrheit der Aktionäre kamen aus dem Lumdatal. Die Eintragung als Aktiengesellschaft in das Handelsregister beim Amtsgericht Gießen erfolgte am 17. Mai 1996,

deshalb feiert die LB AG jetzt ihr 10-jähriges Bestehen.

### **Beliebte Sonderfahrten**

Die Deutsche Bahn AG ist als Eigentümerin vieler stillgelegter Nebenbahnen nicht verpflichtet, diese Eisenbahninfrastrukturen betriebsfähig vorzuhalten. Im Allgemeinen verwildern dann brachliegende Bahnstrecken. Deswegen erteilt das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) heute generell keine Ausnahmegenehmigungen für Sonderfahrten mehr. Die Lumdatalbahn ist aber vielleicht die einzige bun-

desweit still liegende Bahnlinie, die theoretisch noch befahrbar wäre, weil der Bewuchs durch die Lumdatalbahn AG zurückgeschnitten wird. Dieser Sachverhalt führt heute kurioser Weise dazu, dass bei der Lumdatalbahn AG als vermeintliche Eigentümerin/Netzbetreiberin von verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen schon mehrfach angefragt wurde, ob denn Sonderfahrten bis Allendorf/ Lumda bei der LB AG bestellt werden könnten. Um aber auf das still liegende Gleis zu gelangen, bedarf es grundsätzlich zuvor des Verfahrens der Reaktivierung. Hierbei ist es unerheblich, ob anschließend auf dem Gleis Güterverkehr, Ausflugsfahrten oder Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vorgesehen ist. Dazu ist die Strecke von der jetzigen Eigentümerin DB Services und Immobilien GmbH zu erwerben. DB Services Immobilien GmbH handelt als Agent für die Eigentümerin DB Netz AG und ist beauftragt, Eisenbahn-Immobilien möglichst hochpreisig zu veräußern.

### **Schwierige Eigentumsverhältnisse**

Für die Lumdatalbahn werden aktuell als Eisenbahn-Infrastruktur 590.000 Euro verlangt. Bei einem möglichen Verkauf einzelner Flurstücke würden in der Summe sogar 1,25 Mio. Euro gefordert. Wegen der Finanzmisere der öffentlichen Haushalte einerseits und der dünnen Kapitaldecke der LB AG andererseits ist es deshalb derzeit illusorisch, dass die Gemeinden oder die AG diese Beträge aufbringen. Andererseits wechselten aber auch in jüngster Zeit Bahnlinien für 1 Euro den Besitzer wechselten oder wurden für ähnlich günstige Konditionen verpachtet.

### **Ideen für die Zukunft**

Für die Reaktivierung der Lumdatalbahn mit Schienenpersonennahverkehr müssen folgende Kriterien erfüllt sein:

1. positiver Nutzen-Kosten-Faktor (NKU) im Rahmen einer standardisierten Bewertung;
2. gemeinsamer Wille von Entscheidungsträgern vor Ort an einer Reaktivierung;
3. Bestellung von SPNV Leistungen (wird heute europaweit ausgeschrieben)

Im Lumdatal wurden dazu 1991, 1994 und zuletzt 1999 im Rahmen einer Vorstufenprüfung Untersuchungen zu einer standardisierten Bewertung angestoßen, die Chancen für eine Reaktivierung im SPNV feststellen sollte. Alle Berechnungen belegten, dass etwa 4.000 Fahrgäste/Tag mit der Lumdatalbahn fahren würden, was für eine nur 14 km lange Nebenstrecke ein beachtlicher Wert ist. Leider gelangte die 1999er Prüfung aber auch zu verhältnismäßig hohen Kosten, was den Nutzen-Kosten-Faktor dann knapp unter den Schwellenwert 1 fallen ließ. Der zugrunde gelegten Kosten werden von der Lumdatalbahn AG angezweifelt.

Inzwischen haben sich einige Parameter zugunsten einer Inbetriebnahme im SPNV verändert. Insbesondere der heute deutlich höhere Benzinpreis fällt stärker ins Gewicht als 1999. Tatkräftig hat aber auch die LB AG mit dem Bau neuer Bahnsteige in Daubringen und Mainzlar mitgewirkt, dass die Lumdatalbahn eine Zukunft hat. Gießen-Oswaldsgarten als neue Zugangsstation der Deutschen Bahn AG für die Gießener Innenstadt und Haltepunkt für zukünftige Züge von Gießen

(Hauptbahnhof) ins Lumdatal wird seit eineinhalb Jahren bereits bedient. Die ehreamtlichen Pflegearbeiten einiger Aktionäre tragen dazu bei, dass sich die Kosten für die Wiederinbetriebnahme reduzieren.

Denkbar sind aber auch andere Varianten der Reaktivierung. Für die Belange von Gelegenheitsverkehren sind deutlich niedrigere Kostenansätze anwendbar und

keine Nutzen-Kosten-Berechnungen erforderlich. Ein auf die Bedürfnisse von Wanderern und Radfahrern zugeschnittener Sonntagsverkehr (wie jetzt bereits zwischen Battenberg und Herzhausen) wäre eine Vorstufe für die Reaktivierung. *(Friedrich Lang)*

Friedrich Lang ist Mitglied im Aufsichtsrat der Lumdatalbahn AG.

## Wichtiger Zugang zum Marburger Hauptbahnhof wieder offen



Endlich, nach fast einjähriger Bauzeit und mehreren Monaten Verzögerung wegen Pfusch beim Bau, wurde im Mai der neue Ortenbergsteg über die Gleise des Marburger Hauptbahnhofs eingeweiht. Der Steg verbindet den Bahnhof mit dem großen Stadtteil Ortenberg, in dem unter anderem rund viertausend Studenten leben. An der neuen Brücke gibt es erstmals direkte Treppen zu den Bahnsteigen, die bahnfahrenden Bewohner des Stadtteils Ortenberg müssen jetzt nicht mehr den umständlichen Weg durch das Bahnhofsgebäude nehmen. Im Frühjahr einigten sich Deutsche Bahn AG und die Stadt Marburg endlich auch, das Bahnhofsgebäude umfassend zu renovieren. Über diese Pläne wird bereits seit Anfang der 90er Jahre diskutiert. Bis 2008, wenn sich der Bau des Bahnhofsgebäudes zum 100. Mal jährt, soll der Umbau abgeschlossen sein.

*(Foto: Wolfgang Brauer)*

Mittelhessen**Regionalversammlung wünscht sich ICE**

## Städte und Kreise verabschiedeten Resolution

Im Februar trat die Regionalversammlung Mittelhessen (ein Zusammenschluss der Städte und Kreise) mit der Forderung an die Öffentlichkeit, dass auf der Main-Weser-Bahn von Frankfurt über Gießen nach Kassel eine ICE-Verbindung eingerichtet werden sollte. Dieses Vorhaben stieß in Fachkreisen logischerweise nur auf Unverständnis. Kritischen Beobachtern war schnell klar, dass es hier um die Hoffnung auf ein Prestigeprojekt geht, das der Region wenig tatsächlichen Nutzen bringt. Würde der Plan verwirklicht, hieße dies für die Anwohner und Fahrgäste: Teurere ICE-Fahrpreise bei gleichzeitiger Regionalexpress-Geschwindigkeit. Jeder weiß, dass auf der Main-Weser-Bahn die baulichen Verhältnisse keinen schnelleren Verkehr als den bisherigen zulassen. Das gestiegene „An-

sehen“ der an einen (lahmen) ICE angebotenen Region hätte jeder einzelne Fahrgast bezahlen hätte müssen.

Das eigentliche Problem der Region liegt jedoch woanders. Bereits jetzt gehört der lückenlose IC-Zweistundentakt auf der Strecke der Vergangenheit an, da einzelne Fernzüge dem Rotstift zum Opfer gefallen sind. Diesbezüglich gab es von Seiten des für die Regionalplanung zuständigen Gremiums aber nur Schweigen. Es kommt aber noch schlimmer: Wegen der drohenden Kürzungen im RMV-Personennahverkehr müssen die Regionalpolitiker schnell handeln und sich nicht mit unrealistischen ICE-Träumen befassen. (hn)

Rhein-Main Verkehrsverbund**Gehört dem Handy-Fahrschein die Zukunft?**

## Städte und Kreise verabschiedeten Resolution

Alle Verkehrsverbände haben sich zum Ziel gesetzt, für Wenigfahrer den Zugang zu Bussen und Bahnen deutlich zu vereinfachen. Die oft komplizierten Tarife, noch mehr aber die meist unübersichtlich gestalteten Automaten, stellen für manchen potentiellen Kunden ein Hindernis dar, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Eine Lösung des vereinfachten Zugangs

könnte die Einführung einer Chipkarte (bzw. eines Modems) darstellen, mit der der ÖPNV-Fahrgast europaweit alle öffentlichen Verkehrsmittel benutzen könnte. Die Abrechnung aller getätigten Fahrten würde in diesem Fall zum Bestpreis über seinen Heimatverbund erfolgen.



Zwei Verfahren sind derzeit schon im Einsatz bzw. befinden sich noch in der Erprobungsphase.



*RMV-Werbung für das neue Handy-Ticket in Frankfurt. (Foto: RMV)*

Zum einen ist dies das berührungslose Ein- und Auschecken im Verkehrsmittel selbst bzw. über stationäre Terminals (Beispiele: get>>in, Hanau oder Oyster-Card, London) und zum anderen das Erfassen der Fahrgäste mittels RDS, wobei als Identifikationsquelle ein speziell ausgelegtes (und eingeschaltetes) Handy oder ein Minisender erforderlich sind. Beide Systeme sind für Insellösungen durchaus ausgereift und arbeiten auch weitgehend störungsfrei, auf Verbände der Größe des RMV sind sie aber (derzeit noch) nicht übertragbar. Einer Einführung stehen nicht nur die Frage der immens hohen Kosten (Schätzungen für den RMV schwanken zwischen 70 und

320 Mio. Euro – ganz zu schweigen von den extrem hohen Betriebs- und Folgekosten) und das komplexe Tarifsystem entgegen, auch datenschutzrechtliche Fragen sind nicht abschließend geklärt. Fest steht nunmehr auch, dass – welches System später einmal zur Anwendung kommen könnte – man niemals auf Automaten oder den Barverkauf ganz verzichten kann. Dadurch entfällt der eigentlich erwünschte (und früher einmal propagierte) Rationalisierungseffekt.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen hat sich nach reiflichen Überlegungen und intensiven Studien der Fahrgastgewohnheiten nunmehr dazu durchgerungen, in einer 1. Stufe für Zeitkarten deutschlandweit eine Chipkarte (mit oder ohne Foto) und für Einzelfahrscheine das Handy-Ticket den Verkehrsunternehmen zur Einführung zu empfehlen. Rechtzeitig vor der WM startete der RMV als erster Verbund in Deutschland das Pilotprojekt Handy-Ticket, allerdings begrenzt auf das Frankfurter Tarifgebiet 5000 (einschließlich 5090) und der Einschränkung auf Einzelfahrscheine sowie Tageskarten für bis zu drei aufeinanderfolgende Tage. Teilnehmen können die Besitzer aller neueren Handys und PDAs, die mit JAVA-Applikationen arbeiten. Das sind in der Regel alle Foto-Handys. Man muss sich zunächst beim RMV einschreiben und erhält dann eine speziell auf den Handytyp zugeschnittene Software überspielt. Wie das genau funktioniert und was es kostet, kann man auf der Homepage des RMV oder der VGF nachlesen. Die einfachere Variante des SMS-Tickets (Beispiel Berlin) bietet der RMV bewusst nicht an, da dieses System als nicht fälschungssicher gilt.

Inzwischen sind auch andere Verkehrsverbünde dem Beispiel des RMV gefolgt. Man darf gespannt sein, wie das Verfahren von den Gelegenheitsfahrern angenommen wird. Das größte Problem dürfte dabei die erste Hürde, nämlich das nicht ganz unkomplizierte Anmeldeverfahren, darstellen. Fest steht auch jetzt

schon, dass das Handy-Ticket nicht auf die hochpreisigen Angebote ausgeweitet wird. Wenn sich allerdings damit neue Kundenschichten für den ÖPNV begeistern lassen sollten, dann ist diese moderne Fahrscheinvariante die verhältnismäßig geringen Entwicklungskosten wert. (Wilfried Staub)

### Großraum Frankfurt

## RMV-Kunden – immer gut informiert?

### Kritik an Fahrplandrucksachen - Kursbücher mit Lücken

Es ist schon lange her, da sorgte die Reichspost im Interesse der Bahnkunden dafür, dass in einem Kursbuch für ganz Deutschland die Fahrpläne **aller** Eisenbahnstrecken und zahlreicher Überland-Straßenbahnen verzeichnet waren. Sollte nicht auch einhundert Jahre später das Bundesverkehrsministerium oder eine andere zentrale Stelle einen Weg finden, das Kirchturmdenken einzelner Verkehrsverbünde und Eisenbahngesellschaften zu beenden und das Kursbuch der DB zu einem vollständigen und zuverlässigen Wegweiser durch das vielfältige Angebot der Eisenbahnen zu machen?

Das wäre dringend nötig, denn auch in der seit 28. Mai 2006 gültigen neuen Ausgabe fehlen ebenso wie in der vorangegangenen vom 11. Dezember 2005 wieder zahlreiche Strecken — allerdings nur aus Hessen und Rheinland-Pfalz. Es sind die Strecken mit den Kursbuch-Nummern 461 und 629 der Vectus-GmbH sowie die von der Hessischen Landesbahn bedienten Strecken 631, 633,

636, 637, 643 und 646 in Mittelhessen, ferner die Nummer 621 in Nordhessen. Lediglich die Kahlgrundbahn (Nr. 642) ist diesmal wieder verzeichnet.



*Früher waren die Kursbücher der Bahn noch Gesamtausgaben, d. h. vollständig.*

Sollte es - wie anzunehmen ist - um die Kosten des Abdrucks der Fahrpläne

gehen, so raten wir dem RMV, lieber auf einige Werbebroschüren zu verzichten, die den Mangel im Kursbuch keineswegs ausgleichen können. Denn dieser wirkt sich in ganz Deutschland aus und schädigt letztlich zahlreiche von Touristen gern besuchte Landschaften in unserem Land. Es ist auch nicht einzusehen, dass staatliche oder kommunale Körperschaften ihre Differenzen auf dem Rücken der sonst so sehr umworbenen Kunden austragen.

Ein weiteres Ärgernis bereiten die unterschiedlichen Namen, die für die Stationen der Odenwaldbahn verwendet werden. Wer wie gewohnt die Bahnhöfe Wiebelsbach-Heubach, Klein Umstadt oder Schöllnbach-Hesselbach im RMV-

Fahrplanheft vom Dezember 2005 sucht, findet nach einigem Nachdenken dafür Großumstadt-Wiebelsbach, Groß Umstadt – Klein Umstadt und Hesseneck – Schöllnbach. Nun gut, Umbenennungen hat es immer gegeben. Aber von den o. g. weiß das neueste DB-Kursbuch in der Tabelle 641 noch nichts. Da stehen noch immer die alten Namen.

Und in der Ausgabe für den Odenwaldkreis hat man bei der Strecke 65 den Bahnhof Nieder Ramstadt-Traisa ganz vergessen; er heißt zwar beim RMV jetzt Mühlthal, aber auch dieser Name ist nicht abgedruckt, obwohl es keinen Hinweis gibt, dass es sich nur um einen Fahrplan-Auszug handeln solle. Ist das kundenfreundlich? (*Walter Söhnlein*)

## Großraum Frankfurt

# S-Bahn-Tunnel gesperrt

## Umfangreiche Instandsetzungsarbeiten in der Frankfurt Innenstadt

Der S-Bahn-Verkehr in Frankfurt wird in den Sommerferien erheblich beeinträchtigt. Die Bahn erneuert den Tunnel zwischen Hauptbahnhof und Konstablerwache. Für drei Wochen enden die Strecken aus Westen spätestens an der Galluswarte, die aus Osten spätestens an der Konstablerwache, weil die Bahn die 23 bzw. 28 Jahre alten Gleise und Weichen erneuern will. In den drei Wochen Bauzeit vom 31. Juli bis 18. August werden insgesamt 26 Weichen und vier Kreuzungen erneuert. Dies sei nötig, nachdem in all den Jahren insgesamt rund drei Millionen S-Bahnen durch den 1,4 Kilometer langen Tunnel gefahren

sind. Zusätzlich zu den neuen Weichen werden auch das Schotterbett und die Unterschottermatten ersetzt. 220 Lastwagenladungen mit Schotter sollen aus dem Tunnel geholt und durch neuen Schotter ersetzt.

Ersatzverbindungen: Fahrgäste werden gebeten, während der Tunnelsperrung auf die Straßenbahnen und U-Bahnen in der Frankfurter Innenstadt auszuweichen. Vor allem die U-Bahn-Linien U4 und U5 stellen die Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und der Konstablerwache sicher. Die Haltestelle Hauptwache kann während der Tunnelsperrung von den U-Bahnen angefahren werden.

Großraum Frankfurt**Bahnhofsfest in Königstein**

Dampfzüge und Schienenbusse pendelten – PRO BAHN vor Ort



*Mittendrin auf Bahnsteig 1 hatte PRO BAHN Frankfurt auch in diesem Jahr an Pfingsten beim Bahnhofsfest in Königstein seinen Infostand aufgebaut. Hier versuchen gerade Heinz Maier (rechts) und Frank Lipke die Fragen der Besucher zu beantworten. (Foto: Helmut Lind)*

Großraum Frankfurt**Personalien**

Helmut Lind (Oberursel) wurde zum Vorsitzenden des PRO BAHN Regionalverbandes Frankfurt wiedergewählt. Zu gleichberechtigten stellvertretenden Vorsitzenden wählte die Versammlung Christian Lüth, Wehrheim (Taunus), Heinz Maier, Offenbach, Karl-Heinz Pfütze, Rödermark und Wilfried Staub, Bad Soden. Die Kasse betreut weiterhin Frank Lipke (Flörsheim).



Helmut Lind

An beiden Pfingstagen pendelten ein Dampfzug (wechselweise mit 01 118 oder 52 4789) und ein Schienenbus (VT-798) mit Beiwagen der „Historischen Eisenbahn Frankfurt“ zwischen Königstein und F-Höchst. Rundherum gab es ein Festtreiben mit Ponyreiten, Kindereisenbahn, Musik und allerlei Verkaufsständen. Wer wollte, konnte auch mit „Kö“ oder einer gerade freien Dampflok durch den Bahnhof Königstein pendeln.

Wilfried Staub vom RV Frankfurt vertritt seit März die Belange des PRO BAHN Landesverbandes im RMV Fahrgastbeirat. Ende Mai wurde er in das dreiköpfige Sprecherteam des Gremiums gewählt.

Starkenburg

## Problemkind Odenwaldbahn

Zugstreichung und –verlegung wegen falscher Wagenbeschaffung

Fahrgäste der Odenwald müssen seit Ende Mai 2006 ein noch schlechteres Angebot als bisher hinnehmen. Da der RMV keine ausreichende Anzahl an Triebwagen für die Odenwaldbahn beschafft hat (die FGZ berichtete mehrfach), kommt es regelmäßig zu überfüllten Fahrzeugen. Davon besonders betroffen ist die erste Frühverbindung nach Frankfurt, die bislang nur mit einem einzelnen Triebwagen gefahren wurde. Diese wird nun in Doppeltraktion gefahren, was allerdings zur Folge hat, dass der zweite Triebwagen an anderer Stelle fehlt und daher extra aus Frankfurt „leer“ – zwar mit Fahrgästen, aber ohne verkehrlichen Nutzen - nach Wiebelsbach zurückgeführt werden muss.



Dies wiederum zieht eine Reihe von weiteren, für den Fahrgast negativen Folgen nach sich: Damit der Triebwagen rechtzeitig in Wiebelsbach ist, musste die erste Fahrt nach Frankfurt um knapp 20 Minuten vorverlegt werden. Ergebnis: Damit wird durch den RMV mutwillig

der Taktverkehr auf der Verbindung Erbach–Frankfurt zerstört und zudem fahren zwei Züge im Abstand von 20 Minuten (4.39 Uhr und 4.57 Uhr) mit einer anschließenden Pause bis 5.35 Uhr. Weiterhin kostet die Rückführung des zweiten Triebwagens von Frankfurt nach Wiebelsbach Geld. Da die Landkreise (allen voran der Odenwaldkreis, während man im Kreis Darmstadt-Dieburg weitgehend protestlos die Verschlechterungen akzeptiert) verständlicherweise nicht zur Zahlung dieser durch die RMV-Misere verursachten Mehrkosten bereit sind, strich der Verbund seinerseits wiederum den letzten RegionalExpresß von Erbach nach Darmstadt.

Bezeichnend an dieser Aktion ist wieder einmal die Vorgehensweise des RMV. So werden die Verschlechterungen als "Optimierung des Fahrplans" verkauft, was nun gerade durch das Aufbrechen des Taktverkehrs nicht der Fall ist. Ebenso wurden Alternativen offensichtlich nicht oder nur ungenügend geprüft. So hätte es aus Sicht von PRO BAHN eine wesentlich bessere Lösung gegeben: Mehrere Zählungen haben ergeben, dass der Frühzug nur bis zum Nordbahnhof in Darmstadt überfüllt ist und dort viele Fahrgäste aussteigen. Richtung Frankfurt reicht die Kapazität eines einzelnen Triebwagens aus. Damit wäre es ausreichend gewesen, diesen Zug eben nur bis Darmstadt Nord in Doppeltraktion zu fahren. Dort hätte man den hinteren Teil abtrennen und entweder direkt nach Wiebelsbach zu-

rückfahren können oder nach einem kurzen Aufenthalt erst nach Darmstadt Hbf und von dort zurück in den Odenwald. Technisch ist diese Lösung problemlos umsetzbar, denn eine Zugteilung lässt sich immer ohne Umbau der Signalanlagen durchführen, während für das Kuppeln von zwei Zugteilen ein weiteres Zwischensignal erforderlich ist. Vorteil 1 dieser Lösung: Die Fahrzeiten des Zuges hätten nicht oder nur im Minutenbereich geändert werden müssen. Vorteil 2: Da der zweite Triebwagen nicht von Frankfurt zurückgeführt werden muss, wären auch deutlich geringere Kosten angefallen (sowohl bei der Bezahlung der Strecken als auch für die Arbeitszeit des zusätzlichen Lokführers), womit wiederum die Streichung des abendlichen RE hätte vermieden werden können. Zur zusätzlichen Ersparnis könnte diese Fahrt zudem auch ohne Fahrgäste nach Wiebelsbach fahren, womit keine Gebühren für den Halt an den Stationen angefallen wären.



Mittlerweile scheint man aber auch beim RMV verstanden zu haben, dass 22 Itino-Triebwagen nicht für den täglichen Betrieb ausreichen. Der Verbund schlägt eine Aufstockung des Wagenparks auf 25 Fahrzeuge vor. Mitbezahlen dürfen das die Landkreise, auf die Mehrkosten von rund 100.000 € zukämen. Damit bestätigt sich erneut, dass PRO BAHN von Anfang an richtig lag, die mangelnde Kapazität zu thematisieren. (hk)

### Rhein-Neckar

## Überwaldbahn: Entwidmung in Mörlenbach

Will die Gemeinde die Reaktivierung der Überwaldbahn hintertreiben?

Seit 1. Juni 2006 sind zwei ehemalige Bahn-Grundstücke in Mörlenbach entwidmet oder, wie es seit der Überarbeitung des Allgemeinen Eisenbahn-Gesetzes (AEG) im letzten Jahr genauer heißt, „von Bahnbetriebszwecken freigestellt“. Es handelt sich dabei im wesentlichen um die Fläche, auf der das ehemalige Empfangsgebäude des Bahnhofs Mörlenbach steht. Beide Grundstücke waren bereits seit längerer Zeit in

Privatbesitz. Sie liegen in dem spitzen Dreieck zwischen der Weschnitztalbahn und der Abzweigung der Überwaldbahn. Für eine Reaktivierung der Überwaldbahn mit einer Verlegung des Haltepunkts Mörlenbach nach Westen, um dort eine Flügelung zu ermöglichen, sind die Grundstücke nicht erforderlich. Doch es gilt jetzt sehr wachsam zu sein, da die Gemeinde Mörlenbach – im Gegensatz zu Waldmichelbach am anderen End-

punkt der Überwaldbahn – nach wie vor kein Interesse an einer Reaktivierung dieser Strecke hat. Im Gegenteil: Mörlenbach betreibt wohl möglicherweise die Entwidmung/Freistellung von Grundstücken, die für eine Reaktivierung in der oben beschriebenen Form erforderlich wären. Seit der Überarbeitung des AEG

ist es möglich, dass außer dem Infrastruktur-Unternehmen (hier: DB Netz, bzw. das Bundeseisenbahn-Vermögen, bzw. DB Services und Immobilien GmbH) u.a. auch die betroffene Kommune einen Antrag auf Entwidmung, bzw. Freistellung, stellen kann.  
(Michael Löwe)

## Rhein-Neckar

# Streckensperrung wegen S-Bahn-Bau

Zwischen Speyer und Germersheim fahren zwei Monate keine Züge

Bis zur ersten Fahrt einer S-Bahn auf der Verlängerungsstrecke zwischen Speyer und Germersheim im Dezember 2006 sind noch umfangreiche Arbeiten an der Strecke erforderlich. Der Streckenabschnitt wird deshalb vom 1. Juli bis 27. August 2006 vollständig gesperrt. Arbeiten bei laufendem Zugbetrieb würde zum einen den Zugbetrieb erheblich beeinträchtigen und zum anderen die Bauarbeiten deutlich verlängern.

Während der zweimonatigen Streckensperrung werden unter anderem die drei künftigen S-Bahn-Stationen Lingenfeld, Heiligenstein und Berghausen auf S-Bahn-Standard so umgebaut, dass die Reisenden künftig einen bequemen und barrierefreien Zugang zu den S-Bahnen haben. Hinzu kommen noch die Elektrifizierungsarbeiten für ein rund sechs Kilometer langes Teilstück zwischen Germersheim und Speyer, eine Gleisabsenkung in Speyer im Bereich der Straßenüberführung „Obere Langgasse“ und die Weiterführung des bereits im Mai be-

gonnenen Umbaus des Bahnhofs Germersheim.



Änderungen im Zugverkehr:  
Die Regionalbahnen (RB) der Linie Bruchsal - Germersheim - Speyer sowie der Linie Wörth (Rhein) - Germersheim - Speyer werden zwischen Speyer Hbf und Germersheim durch Busse ersetzt. Hier-von betroffen sind auch die RB nach Ludwigshafen BASF.

Zwischen Wörth (Rhein) und Germersheim verkehren zusätzliche RB-Züge (mit Halt an allen Unterwegsbahnhöfen), die in Germersheim Anschluss auf die Ersatzbusse nach Speyer haben. In Speyer besteht dann Anschluss auf die RB nach Ludwigshafen BASF. Entsprechendes gilt in der Gegenrichtung.

Die Züge der RegionalExpress (RE)-Linie Karlsruhe Hbf - Mainz Hbf werden ab Graben-Neudorf über Mannheim (teil-

weise mit Halt in Mannheim Hbf) umgeleitet. Zwischen Graben-Neudorf und Speyer Hbf sowie in der Gegenrichtung verkehren Zu- und Abbringer-Busse mit Zwischenhalt in Philippsburg und Germersheim.

Weitere Informationen unter:

<http://bauarbeiten.bahn.de/rheinland-pfalz>, [www.vrn.de](http://www.vrn.de) und [www.s-bahn-rheinneckar.de](http://www.s-bahn-rheinneckar.de)

## Rhein-Neckar

# Leichtbau-Straßenbahn für Heidelberg?

## Idee einer Straßenbahn durch die Einkaufszone Hauptstraße

Wer in Heidelberg einkaufen will, muss extrem lange Wege zurück legen. Die Hauptstraße, die Einkaufsmeile der Touristen- und Studentenstadt ist rund 1,6 Kilometer lang und zählt als längste Fußgängerzone Deutschlands. Der Heidelberger Straßenbahnexperte Robert Wittek-Brix hat jetzt den Plan für eine „Citybahn“, eine Leichtbaustraßenbahn durch die Hauptstraße vorgestellt. Die Bahn soll nicht allzu groß sein, elektrisch angetrieben werden und eine Mischung aus Kleinbus und Straßenbahn sein.

Die „Citybahn“ soll über ein Schwungrad angetrieben werden, deshalb seien keine das Stadtbild störende Oberleitungsmaste nötig. Die Hauptstraße müsste nur 15 Zentimeter tief aufgedigelt werden. Deshalb sollen die Baukosten auch nur bei einem Fünftel bis einem Drittel einer Straßenbahn liegen. Geschätzte Bauzeit: eineinhalb Jahre, zumal die „Citybahn“ den größten Teil der Strecke, bis auf

einige Ausweichmöglichkeiten, nur einleisig verkehren und zwar in der Mitte der Fußgängerzone, um die Einkäuferströme nicht all zu sehr zu stören. Solche Bahnen fahren bereits in engen Straßen in England.

Die Projektleitung hat der ehemalige Leiter des Heidelberger Stadtplanungsamtes Diethelm Fichtner, die Planung der „Citybahn“ hat bisher 50.000 Euro verschlungen. Doch noch haben Gemeinderat und Stadtspitze kein „grünes Licht“ gegeben. (wb)

### **Neuer Treffpunkt in Heidelberg**

Die Aktiven des PRO BAHN Regionalverbandes Rhein-Neckar treffen sich ab sofort alle zwei Monate im Braustübl in der Bergheimer Str. 91 in Heidelberg. Nächstes Treffen dort am 20. Juli 2006 ab 19.30 Uhr.



Rhein-Neckar

# Straßenbahn für den „wilden Süden“

## Veranstaltung zur Erweiterung des Heidelberger Straßenbahnnetzes

Mehr als 200 interessierte Zuhörer kamen zu einer VCD-Veranstaltung am 25. April in Sandhausen unter dem Titel „Straßenbahn für den wilden Süden – schnell und bequem in die Stadt“. Auf dem Podium saßen Dieter Ludwig, Geschäftsführer des Karlsruher Verkehrsverbundes, Michael Kögel, Bauamtsleiter der Gemeinde Stutensee und der Wieslocher Bürgermeister Erwin Leuthe. Mit der Veranstaltung wollen der VCD und einige Gemeinden südlich von Heidelberg die Diskussion um die Erweiterung des Straßenbahnnetzes der Uni-Stadt

wieder beleben. Diskutiert wurde eine Verlängerung der neuen Straßenbahnlinie in den Heidelberger Stadtteil Kirchheim (Eröffnung im Dezember 2006) über Sandhausen, Walldorf, Wiesloch und Nussloch bis zum Ringschluss in Leimen, wo derzeit die Straßenbahnlinie 3 endet. Zwischen Leimen und Wiesloch fuhr die Heidelberger Straßenbahn bereits bis 1973, zwischen Wiesloch und Walldorf gab es ebenfalls bereits eine Straßenbahnlinie, die Ende der 40er Jahre eingestellt wurde. (wb)



(Foto: VCD Rhein-Neckar)

# 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

tagüber 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

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:

Di, 1.8. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft September-Oktober. 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, 3.7. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32 (5 Fußminuten vom Hbf Südseite), **In der letzten Fahrgastzeitung war irrtümlich der 7.7. angegeben!**

Mo, 7.8. Monatstreff mobil: 18.15 Uhr Treffpunkt Hauptbahnhof Frankfurt (Main), Service-Point. Exkursion mit dem RE nach Rüsselsheim zum dortigen Stadtbusnetz. Ausklang in einem Lokal in Flörsheim. Rückfahrt mit S1.

Mo, 4.9. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32 (5 Fußminuten vom Hbf Südseite),

## Regionalverband Starkenburg e.V.:

Mi, 27.7. 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, 30.8. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen (siehe oben)

## Regionalverband Rhein-Neckar

### **Achtung: Ortsänderung!**

Do, 20.7. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar **in Heidelberg im Braustübl, Bergheimer Straße 91**, ca. 10 Minuten Fußweg vom Hauptbahnhof

### **Im August kein Monatstreffen!**

## Sonstige Termine:

Mi, 5.7.2006, 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, 13.7. 20.00 Uhr: Arbeitstreffen der IG PRO SCHIENE Weschnitztal-Überwaldbahn Gasthaus „Pfälzer Hof“, Wald-Michelbach, Kontakt: Sven Grahner, Tel./Fax (0 62 28) 4 80, E-Mail: [sven.grahner@web.de](mailto:sven.grahner@web.de)

