

PRO BAHN Hessen 

Fahrgastzeitung

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

Nr. 58

September - Oktober 2006



Mittelkürzungen im ÖPNV	S. 4
Neuer Bahnhof Rüsselsheim	S. 14
111 Jahre Weschnitztalbahn	S. 20

Titelbild: Seit Ende Juni gibt es in Mannheim eine neue, rund 600 Meter lange Stadtbahnstrecke. Sie verbindet die beiden nördlichen Äste des Mannheimer Netzes und wird von den Linien 4 und 7 befahren, die jetzt schneller in die Innenstadt gelangen. Das Foto zeigt eine Mannheimer Stadtbahn an der einzigen neuen Haltestelle „Schafweide“.

Rückseite: Das neue Gleisdreieck an der Haltestelle „Universitätsklinikum“. Bis in die 70er Jahre des 20. Jahrhunderts lagen hier schon einmal Meterspur-Schienen zum Weinheimer Bahnhof der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (OEG). Er musste zusammen mit den Gleisen den Hochhäusern an der Neckarpromenade (im oberen Foto) weichen. Bild unten: Die Strecke durch die „Schafweide“, wo jetzt auch große Berufsschulen (links im Bild) neu erschlossen werden. (*Fotos: Wolfgang Brauer*)

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*.

Schlussredaktion und Layout 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

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: 1.8.2006 (Heft September – Oktober 2006)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.10.2006 (Heft November – Dezember 2006)

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

Inhalt dieser Ausgabe

Hessen

Mittelkürzungen im ÖPNV: Die Folgen	4
---	---

Nordhessen

Streichkonzert beim MVV	5
-------------------------------	---

Osthessen

Kahlschlag auf der Rhönbahn abgewendet	6
Stiefkind Vogelsbergbahn	8

Mittelhessen

Neue Möblierung beim Giessener Stadtbus	9
---	---

Großraum Frankfurt

Neue Liniennummern, neue Betreiber.....	10
Fahrgäste in Bad Soden stehen im Dunklen	12
Bahnhof Rüsselsheim eröffnet	14
Busverkehr in der Opel-Stadt	15
Warum Information so wichtig ist	16

Starkenburg

Gleiserneuerung in Darmstadt	17
Haltepunkt Bad König-Zell modernisiert	18
VIAS untersagt Fahrradmitnahme	19

Rhein-Neckar

Alles neu am Weinheimer Bahnhof	20
111 Jahre Weschnitztalbahn	22
Veranstaltungen zur Weschnitztalbahn und Überwaldbahn	27
Neues Busnetz in Heidelberg	28
Östliche Riedbahn: was wird da gebaut?	28

<u>PRO BAHN Adressen</u>	30
--------------------------------	----

<u>PRO BAHN Termine</u>	31
-------------------------------	----

Hessen

Mittelkürzungen im ÖPNV: Die Folgen

Kritische Anmerkungen von Harald Nehr

Es klingt wie eine Entwarnung: Statt der drohenden Einsparsumme von 118 Millionen sind es nun „nur“ noch 66 Millionen Euro, die der RMV bis 2009 im Schienennahverkehr einsparen muss. Geholfen hat dabei in letzter Minute das Land Hessen, das Bundesausfälle kompensiert. Statt einer Million einzusparender Zugkilometer pro Jahr sind es jetzt ca. 550.000. Erhöht hat sich dennoch eine Summe: die Prognose zur Preiserhöhung. Von 5,9 Prozent teureren Fahrscheinen ist nun die Rede. Dafür sollen weniger Zugverbindungen als bisher vorgesehen gestrichen werden.

Was das konkret bedeutet, ist (abgesehen von der Preiserhöhung) noch weitgehend unklar. Lagen bislang etwa noch sehr ausführliche Pläne für drastische Kürzungen etwa auf der Vogelsbergbahn auf dem Tisch, so heißt es in der letzten Pressemitteilung des RMV über das künftige (und auszuschreibende) Netz Lahntalbahn, Vogelsbergbahn und Rhönbahn geheimnisvoll: „Die neue Bedienungsstruktur (...) wird aufgrund betrieblicher Abhängigkeiten im Detail noch erarbeitet und außerdem mit den Gesellschaften erörtert. Daher lassen sich keine Aussagen zu einzelnen Zugfahrten machen.“

Es steht zu befürchten, dass dieser Text so zu übersetzen ist: „Die betrieblichen Abhängigkeiten führen dazu, dass wir erst dann Aussagen treffen, wenn der neue Fahrplan ohnehin schon steht, wenn daran aus Zeitgründen nicht mehr zu rüt-

teln ist, und wenn daher Proteste völlig aussichtslos sind.“

Für das sogenannte Mittelhessenkonzept, also für Züge, die schnell von Frankfurt bis Gießen fahren und dann günstige Weiterfahrten in Richtung Norden bzw. Westen bieten sollen, sieht es ähnlich aus: „Einzelne Zugfahrten lassen sich noch nicht benennen“, heißt es in der RMV-Pressemitteilung. (Übersetzung: siehe oben.) Gekürzt werden soll im (nicht näher genannten) Spätverkehr, sowie - soviel steht schon fest - auf der Regionalbahnlinie Friedberg-Gießen an weniger stark gefragten Tagesverbindungen, etwa vormittags. Auch wenn einzelne solche Kürzungen von manchen als akzeptabel erachtet werden, weil sie der Masse der Benutzer nicht weh tun (die S-Bahn bleibt von Kürzungen verschont): Jede Kürzung hat auch langfristige Folgen.

Taktausdünnung: Anfang vom Ende

Zu bedenken ist nämlich, dass jede Taktausdünnung ein Konzept zunichte macht, auf das man einst so stolz war: den integralen Taktverkehr. Durch ihn war eine Reise - wohin auch immer - im Studentakt oder wenigstens im Zweistudentakt möglich, ohne dass man zuvor aufwändig Tages- und Tageszeitenabhängige Fahrpläne studieren musste. Man konnte sich auf dieses System verlassen. Das wird in Zukunft nicht mehr so sein. Eine solche Ausdünnung – auch

wenn es sich erst einmal „nur“ um einzelne Verbindungen handelt –, ist eine Grundsatzentscheidung gegen das System Schiene und den Glauben an seine Konkurrenzfähigkeit. Gleiches gilt für die Spätverbindungen, auf die man nur scheinbar leicht verzichten kann: Der Fahrgast, der zu seiner Abendveranstaltung anreisen, aber nicht mehr abreisen kann, wird zu einem Systemwechsel gezwungen. Er wird auch für seine Hinreise ein anderes Verkehrsmittel wählen, fehlt also auch in anderen Zügen.

So tut man sich schwer, dem Schlusssatz des Mittelhessenkapitels in der RMV-Pressemitteilung Glauben zu schenken: "Dadurch kann die angestrebte qualitative Verbesserung der Verbindungen zwischen dem Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main von und nach Mittelhessen weiterhin erreicht werden." Wie man mit weniger Zügen als bisher weiterhin

„verbessern“ kann? Wohl nur auf dem geduldigen Papier! Die Taktausdünnung ebenso wie die Regionalisierungsmittelkürzung selbst ist vielmehr als ein Signal zu werten: Bahnfahren im Nahverkehr ist immer mehr für diejenigen gedacht, die Zeit haben (Rentner), diejenigen, die Zeit und keine Alternative haben (Arme, Wochenendticket), und Pendler – jedoch nur in den Massen-Stoßzeiten. Diese Verhältnisse sind kein Zukunftsszenario, sondern haben schon angefangen; erste Dämme sind längst gebrochen.

Das glauben Sie nicht? Dann ein kleines Gedankenspiel mit „Hausaufgabe“: Stellen Sie sich vor, Sie sind Warenhaus-Angestellte in Frankfurt und müssen samstags bis 19.30 oder 20 Uhr arbeiten. Viel Spaß allen LeserInnen bei der Suche nach einem Samstags-Zug in Richtung Gießen um diese Uhrzeit!

Nordhessen

Streichkonzert beim NVV

Angebotseinschränkungen, aber auch RegioTram-Erweiterung

Der vor zwei Monaten befürchtete Kahlschlag im nordhessischen ÖPNV findet nicht statt. Der Bund kürzt zwar die Zuschüsse, die der NVV für den Fahrbetrieb erhält, in den Jahren 2006 bis 2009 um 24,4 Mio Euro. Da aber das Land Hessen 14,4 Mio. Euro zusätzlich beisteuert, hat der NVV „nur“ Kürzungen von 10 Millionen Euro.



Die RegioTram wird zwischen Hofgeismar und Warburg (Westfalen) eingestellt (Foto: DB AG)

Daher wird in den nächsten drei Jahren der NVV die Fahrpreise kontinuierlich anheben und gleichzeitig Angebote einschränken.

Folgende Sparmaßnahmen sind geplant:

- Die Strecke Bad Wildungen - Wabern - Kassel wird weiter betrieben, aber nur noch mit vier RE-Fahrten täglich (-63 %).
- Die Strecke Frankenberg - Marburg wird um fünf Fahrten reduziert (-36 %).
- Um eine RE-Fahrt täglich werden reduziert: Kassel-Treysa, Kassel-Korbach, Göttingen-Bebra und Göttingen-Kassel über Eichenberg.
- Der RE-Abschnitt Kassel-Eichenberg-Erfurt hat zukünftig fünf Fahrten weniger (-63 %).
- Die RegioTram zwischen Kassel und Wolfhagen wird im Dezember 2006 reduziert eröffnet.
- Der Straßenbahnverkehr zwischen Kassel und Baunatal, bzw. Kassel und Hessisch Lichtenau, wird reduziert, ebenso Regionalbuslinien in allen nordhessischen Landkreisen.
- Zum Bahnanschluss an Eschwege In-

nenstadt können in Kürze die Verträge unterzeichnet werden. Damit würde die Planfeststellung für den Bau der Strecke und des Bahnhofs eingeleitet.

- Auch die vertraglich vor einem Jahr vereinbarte Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Korbach - Frankenberg wird in der Planung weitergeführt.
- Der RegioTram-Betrieb zwischen Hofgeismar und Warburg (Westfalen) wird eingestellt. Die RT zwischen Kassel und Hofgeismar bleibt erhalten.
- Neu geplant ist ein Stundentaktverkehr zwischen Kassel und Schwalmstadt-Treysa. Voraussichtlich wird ab Sommer 2007 die RegioTram die veralteten RB-Züge ablösen.

„PRO BAHN begrüßt, dass trotz der Mittelkürzungen keine Strecken stillgelegt werden und die Planungen im Raum Eschwege und zwischen Korbach und Frankenberg weitergeführt werden können,“ kommentiert Hermann Hoffmann von PRO BAHN in Nordhessen das „Streichkonzert“.

(wb/Hermann Hoffmann)

Osthessen

Kahlschlag auf der Rhönbahn abgewendet

Großer Erfolg für PRO BAHN in Osthessen

Eigentlich sollten auf der Rhönbahn Fulda – Gersfeld in der nächsten Fahrplanperiode 28 Zugverbindungen pro Woche gestrichen werden, so die Pläne des Rhein-Main-Verkehrsverbundes nach der Streichung der Bundeszuschüsse für den Schienen-Personennahverkehr.

Nachdem diese Streichliste bekannt wurde, ging PRO BAHN in Osthessen an die Presse und initiierte Ende Juli eine Unterschriftenaktion gegen den Kahlschlag auf der Rhönbahn. Vorläufiges Resultat: Statt der 28 Züge sollen nun lediglich zwölf Zugverbindungen pro Woche wegfallen. „Über diesen Erfolg sind

wir glücklich. Dies ist eine Bestätigung für unsere Arbeit,“ so Thomas Bayer von PRO BAHN in Osthessen.

Zunächst hatte der RMV versucht, den Anliegergemeinden einen weiteren Busersatzverkehr für den Frühzug (4:55 Uhr ab Gersfeld Mo – Fr) schmackhaft zu machen. Anfänglich sah es so aus, als ginge diese Masche auf, doch nach dem lautstarken Protest von PRO BAHN verzichtete der RMV darauf, zumal dies kaum Einsparmöglichkeiten gebracht hätte. Laut Planungen des RMV sollen ab Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2006 folgende Züge gestrichen werden:

Samstags: 7:46 Uhr, 11:16 Uhr, 13:16 Uhr, 15:16 Uhr und 17:16 Uhr ab Gersfeld und 7:01 Uhr, 10:18 Uhr, 12:18 Uhr, 14:18 Uhr und 16:18 Uhr ab Fulda.

Sonntags: 8:16 Uhr ab Gersfeld, 7:18 Uhr ab Fulda. Zum Erfolg von PRO BAHN zählt, dass Mo – Fr keine Züge (ursprünglich 15) gestrichen werden. samstags bleibt ein weiterer Zug, allerdings wird dann auf einen unattraktiven Zwei-Stunden-Takt umgestellt. Sonn- und Feiertags sollen die ersten beiden Züge wegfallen.



Weniger Nahverkehrszüge als bisher werden ab Fahrplanwechsel im Bahnhof Fulda starten und enden. (Foto: DB AG)

Die Zusammenarbeit mit den Anliegergemeinden erwies sich für den Fahrgastverband schwierig. Während sich die Stadt Gersfeld sogar mit einer parteiübergreifenden Resolution am 7. Juli gegen die Streichpläne des RMV stellte, hörte man zunächst von den Gemeinden Ebersburg, Eichenzell und Fulda gar nichts. Erst nach der RMV – Aufsichtsratsitzung am 12. Juli stimmten Eichenzell und Ebersburg in die Kritik aus Gersfeld und von PRO BAHN mit ein, während Fuldas Oberbürgermeister Gerhard Möller und der Landrat Bernd Woide die Sparbeschlüsse aus Hofheim verteidigten. „Hier wünschen wir uns für die Zukunft mehr Einigkeit“, kritisiert Thomas Bayer von PRO BAHN in Osthessen.

Die Rhönbahnstrecke Fulda – Gersfeld wurde seit 1997 für ca. 20 Mio. Euro saniert. Gleichzeitig wurde seinerzeit der schienenparallele Busverkehr zwischen Fulda und Gersfeld eingestellt. „Es macht keinen Sinn, hier wieder Busse als Ersatz für die wegfallenden Züge einzusetzen, das wäre ein Schildbürgerstreich“, so Bayer.

Die Streichung der zwölf Züge könnte sogar unnötig werden, wenn auf die sechs zusätzlichen Radfahrer-Züge auf der Rhönbahn an Sonn- und Feiertagen zwischen 1. Mai und 29. Oktober verzichtet würde. „Diese Züge werden nicht unbedingt benötigt“, so Thomas Bayer.

Sollte der RMV auf diesen Vorschlag nicht eingehen, sieht der PRO-BAHN-Aktive die Anliegergemeinden der Rhönbahn (Gersfeld, Ebersburg, Eichenzell, Fulda und den Landkreis Fulda) in der finanziellen Verantwortung, die zwölf Züge, die wegfallen sollen, zu bezahlen.

„Für den Landkreis wäre das immer noch ein sehr kostengünstiger Nahverkehr“, erklärte Bayer. „Was Landrat

Bernd Woide und die Gemeinden ungern zugeben, ist, dass sie seit dem Jahre 2003 keinen einzigen Euro für den Betrieb der Rhönbahn bezahlen, da der RMV diese Kosten in Höhe von jährlich 125.000 Euro übernimmt.“ Das ergibt bisher Einsparungen von rund 500.000 Euro.

Zudem wurden an der Rhönbahn einige Modernisierungsmaßnahmen (wie Bahnübergangssicherungen bei Gersfeld), die im Rhönbahnvertrag vereinbart waren, bis heute nicht durchgeführt. Daraus resultierte im Frühjahr diesen Jahres eine satte Rückzahlung der Deutschen Bahn AG an die Anliegergemeinden der Rhönbahn und den Landkreis Fulda in Höhe von insgesamt 445.000 Euro .

„Wir fordern nun, dass die Gemeinden und Städte und der Landkreis Fulda

die Züge, die wegfallen sollen, aus diesen eingesparten Mitteln finanzieren und nicht mit diesem Geld die Haushaltslöcher stopfen. Man kann nicht über Jahre aus der Rhönbahn einen finanziellen und touristischen Nutzen ziehen und dann seitens des Landkreises und der Gemeinden so tun, als wäre man jetzt nicht zuständig“, kritisiert Thomas Bayer

Bayer weiter: „Für uns ist es zudem eine Unverschämtheit, dass der RMV ab Mitte Dezember die Fahrpreise erneut anhebt, dann um stolze 5,9 %. Der RMV ist bereits jetzt der teuerste Verkehrsverbund Deutschlands. Weniger Leistung für mehr Geld ist ein falsches Signal.“

(wb/tb)

Osthessen/Mittelhessen

Stiefkind Vogelsbergbahn

PRO BAHN fordert schlüssiges Konzept für die Strecke

Die Sparmaßnahmen im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) ab Fahrplanwechsel treffen besonders die Vogelsbergbahn von Gießen nach Fulda. Ursprünglich sollten pro Woche insgesamt 355 Züge (Montag bis Freitag 305 Züge, Samstags 46 Zugverbindungen und Sonntag vier Züge) wegfallen. „Das würde über kurz oder lang das „Aus“ für diese Nahverkehrsstrecke bedeuten“, kritisiert Thomas Bayer von PRO BAHN in Osthessen.

Nach massiven Protesten in der Bevölkerung, von der Politik und von PRO BAHN reiste



Der Bahnhof Lauterbach (Nord) an der Vogelsbergbahn. (Foto: DB AG)

der Geschäftsführer des RMV, Volker Sparmann sogar extra nach Fulda, um mit dem Landrat Bernd Woide und Fuldas Oberbürgermeister zu sprechen.

Statt der angekündigten Streichung von 111.000 Zugkilometern werden nun lediglich 90.000 Zugkilometer wegfallen also gut 20 % oder ein Fünftel weniger. „Für uns ist das der richtige Anfang, denn wir lehnen die Streichpläne ab“, so Thomas Bayer von PRO BAHN.

Laut Sparmanns Aussage werden nach dem neuen Fahrplan sogar die Anschlüsse in Fulda und Gießen verbessert. Es gäbe in Deutschland nach wie vor kaum eine Nebenlinie die so gut bedient würde wie die Vogelsbergbahn, bekräftigte der RMV-Geschäftsführer.

Die Deutsche Bahn AG baut seit Jahren mit Millionenaufwand neue Brücken, modernisiert die Infrastruktur und verlegt neue Gleise (Schienen, Schotter,

Schwellen) an der über 100 km langen Strecke. „Einerseits hat die Strecke das dringend nötig, andererseits kann man dem Steuerzahler nicht erklären, warum man so viel Geld investiert und dann nach einem ausgedünnten Fahrplan auf der Strecke fährt,“ meint Bayer.

„PRO BAHN in Osthessen fordert den RMV auf, endlich einen Fahrplanentwurf 2006/07 für die Vogelsbergbahn vorzulegen um dann über nötige Veränderungen zu diskutieren. Zudem möchten wir wissen, ob nach diesem neuen Bedienungskonzept mehr Regionalexpresszüge (RE) auf der Strecke eingesetzt werden. Wenn ja: werden die zwölf kleinen Haltepunkte (wie Bimbach, Angersbach, Wallenrod usw.) weniger bedient als bislang?“ möchte PRO-BAHN-Aktivist Thomas Bayer vom Verkehrsverbund wissen.

(wb/tb)

Mittelhessen

Neue Möblierung beim Gießener Stadtbus

Marktplatz fertiggestellt – Bahnhofsvorplatz folgt 2008

Mitte August wurde das letzte der neuen Wartehäuschen am Gießener Marktplatz errichtet, der zentralen Umsteigestelle des Gießener Stadtbusverkehrs. Damit ist die aufwendige Umgestaltung der innerstädtischen Buslinien und -Haltestellen abgeschlossen.

*Marktplatz in Gießen
(Foto: Harald Nehr)*



Die bereits fertiggestellten Haltestellen (s. Foto) überzeugen allerdings nicht jeden. Die futuristische Gestaltung bildet – neutral ausgedrückt – ein weiteres Element der bunten Stilmischung, wie sie die Gießener Innenstadt der Nachkriegszeit auszeichnet. Die Wartehäuschen mit ihren grün schimmernden Milchglasoberflächen sollen mehr als 300.000 Euro gekostet haben. Ihre Kosten stehen allerdings in keinem Verhältnis zur Funktionalität: Weder bieten die Gebäude viele Sitzplätze, noch leisten die kurzen Vordächer über den dicken Glaswänden einen ausreichenden Wetterschutz. „Einladend“ scheinen die blanken, grünweißen Kästen dennoch zu sein, nämlich zum Vandalismus: Erste Beschmierungen sind bereits angebracht.

Eine gute Nachricht kommt hingegen vom südlichen Innenstadt-Ende: Die Fläche vor dem Gießener Bahnhof, bislang DB-Eigentum, konnte nach langen Verhandlungen nun endlich durch die Stadtwerke angekauft werden. Laut Presseberichten lag der Preis bei über 900.000 Euro. Es ist geplant, den Stadtbusverkehr zusammen mit dem Überlandbusverkehr zentral an den Bahnhofsvorplatz zu le-

gen. Die frei werdende Fläche der bisherigen Stadtbushaltestelle soll zur Grünfläche umgestaltet werden.

Nicht nur wegen des momentanen schäbigen Aussehens mit den tiefen (und unfallträchtigen) Spurrinnen der Busse ist eine Umgestaltung erforderlich. Man braucht auch mehr Platz für das sich verdoppelnde Busaufkommen: Die Zufahrt der Busse soll an der DB-Kantine vorbei erfolgen, wofür einige stillgelegte Gleise zwischen Gleis 1 und Kantine geopfert werden müssen. In der Hoffnung auf eine Reaktivierung der Lumdatalbahn wäre es allerdings wünschenswert, zumindest einen Schienenstrang für den Regionalverkehr der nördlichen Main-Weser-Bahn zu erhalten. Ein schnelles Umsteigen zum Stadtbusverkehr sowie auch zum Oberhessischen Bahnhof (dem östlichen Teil des Gießener Bahnhofs mit den Gleisen in Richtung Fulda/Gelnhausen) wäre damit garantiert.

Die Finanzierung des Projekts ist allerdings noch nicht geklärt. Es liegt zwar ein Umbauplan aus dem Jahr 2001 vor, doch der Baubeginn soll nicht vor 2008 erfolgen. (hn)

Großraum Frankfurt am Main

Neue Liniennummern, neue Betreiber

Buslinien im Großraum Frankfurt ausgeschrieben

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund hat zusammen mit den lokalen Nahverkehrsgesellschaften im Landkreis Gießen fünf regionale und fünf lokale Buslinien sowie das Stadtbusnetz Bad Nauheim europaweit ausgeschrieben. Es handelt sich dabei um eine Leistung von etwa

830.000 Nutzwagenkilometer per anno. Es werden mit Ausnahme reiner Schülerfahrten und der Stadtbusse vorwiegend klimatisierte Niederflur-Solobusse mit Absenkvorrichtung „Kneeling“ mit mindestens 40 Sitzplätzen und großer Sonnennutzungsfläche eingesetzt.

In Zuge der Neuvergabe kommen erstmals die überarbeiteten und erweiterten Ausschreibungskriterien des RMV zum Tragen, die für die Busfahrer Mindesttariflöhne und bestimmte soziale Leistungen vorsehen. Den Zuschlag erhält dasjenige Unternehmen, welches das wirtschaftlich günstigste Angebot – also nicht unbedingt das billigste – abgibt. Gewinner der Ausschreibung dieser Regional- und Lokalbuslinien ist die Fa. Georg Schulmeyer GmbH in Mörfelden-Waldorf, eine hundertprozentige Tochter der DB-Tochter Regionalverkehr Kurhessen (RKH) in Kassel. Schulmeyer stellt teilweise schon seit geraumer Zeit Personal für die von der RKH betriebenen Buslinien in der Region. Den Zuschlag für das Paket des Stadtbusverkehrs Bad Nauheim soll die Fa. HessenBus (HLB) erhalten haben.



Die DB-Busgesellschaft Regionalverkehr Kurhessen (RKH) fährt demnächst auch in Kronberg (Taunus) (Foto: W. Brauer)

In Verbindung mit der Ausschreibung wurden die Fahrpläne und Liniennummern komplett überarbeitet und es sollen verbesserte Anschlussbedingungen zwi-

schen den Linien untereinander und auf die Main-Weser-Bahn sowie die Lahn-Kinzig-Bahn (Strecke Gießen – Gelnhausen) geschaffen worden sein. Ab 10. Dezember 2006 heißen die Linien 730 > neu: 372; 731 > neu: 373; 630 > neu: 375; 631 > neu: 376 und 620 > neu: 377, wobei die Linie 373 den Schülerverkehr auf der Linie 372 und die Linie 376 den Schülerverkehr auf der Linie 375 bedient.

Auch beim Stadtbus Kronberg wurden zwei Linien (KR 71 und KR 73) und im Nachtrag - nach geänderten Mehrheiten im Stadtparlament nach der Kommunalwahl im Frühjahr, bei der die Wähler ganz offensichtlich den Stadtbusgegnern eine deutliche Abfuhr erteilt haben, - auch wieder die Linie KR 72 zum diesjährigen Fahrplanwechsel ausgeschrieben. Den Zuschlag für zunächst vier Busse erhielt die RKH, Kassel, die neue MAN-Midibusse einsetzen wird, die gegenüber der Version bei der VGF mehr Platz bei der Sondernutzungsfläche haben werden. Bemerkenswert bei dieser Vergabe ist, dass die Stadt Kronberg ihr Stadtbusnetz nach der Ausschreibung wesentlich teurer kommt, als bei der im Sommer ausgelaufenen freien Vergabe.

Am 19. Juni war Abgabefrist für die Linienbündel 40.1 und 40.neu für eine ganze Reihe von Linien im Main-Taunus-Kreis (vgl. Webseite der MTV: „WAS SIE FÜR UNS TUN“). Das Los 40.1, das deutliche Verbesserungen für die Fahrgäste auf den Linien 810 und 812 mit sich bringen wird und die weitgehend seit Jahren von PRO BAHN vorgeschlagene Modifikation der Abfahrtzeiten und Fahrtrouten berücksichtigt, geht zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 in Betrieb. Das größere Los 40.neu wurde völlig neu gestrickt und enthält zwei zusätzliche Linien mit den Nummern 814

und 816; im Gegenzug entfallen die eigenständigen Linien 807 und 808. Was in diesem Paket ein kleiner, bisher nach Einsatzstunden abgerechneter Stadtbusverkehr, zu suchen hat, ist allerdings mehr als fragwürdig.

Das Los 40.neu greift erst ein Jahr später, da viele Verknüpfungen mit den RMV-Regionalbuslinien 802 und 806, die ebenfalls erst zum Fahrplanjahr 2008 ausgeschrieben werden, bestehen. Die vorgesehenen Fahrplan- und Linienwegänderungen sollen dem Vernehmen nach jedoch bereits im Fahrplanjahr 2007 vorgezogen werden. Dies ist auch sinnvoll. Wenn sich nämlich herausstellen sollte, dass Änderungen bei den Fahrzeiten erforderlich sind, könnten Modifikationen leichter und kurzfristig vorgenommen werden. Nach der Vergabe und während der Laufzeit von bis zu acht Jahren sind Korrekturen an der Gesamtfahrleistung ohne Nachverhandlungen, die immer zum Nachteil der Besteller aus-

fallen dürften, nur im Rahmen einer Fünfprozentquote zulässig.

Warum allerdings der Gewinner der Ausschreibung beider Lose des MTV-Bündels nunmehr erst im September, also drei Monate nach Abgabeschluss, bekannt gegeben werden soll, bedarf zu gegebener Zeit einer ausführlichen und nachvollziehbaren Begründung durch das Vergabegremium. Warum, und diese Frage sollte erlaubt sein, geben hier die zuständigen Gremien Spekulationen und Gerüchten völlig unnötigerweise so reichlich Nahrung?

Auf ein ganz brisantes Risiko der Ausschreibungspraxis konnte bisher kein Befürworter eine befriedigende Antwort geben: was passiert eigentlich für den Fall, dass ein Leistungserbringer über Nacht Insolvenz anmeldet? Wie organisiert dann die personell für solche Fälle nicht ausgestattete LNG den Ausfall und zu welchen Konditionen wird sie die erforderlichen Busse einkaufen müssen?

(Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt am Main

Fahrgäste in Bad Soden stehen im Dunklen

Informationssystem funktioniert seit fünf Jahren nicht richtig

Die Fahrgastinformation am S-Bahnhof Bad Soden (Taunus) befindet sich seit nunmehr fünf Jahren im Probebetrieb. Sie wurde bei Inbetriebnahme als **das** innovative Pilotprojekt für eine zeitnahe Information der Anschlussverbindungen der umsteigenden Fahrgäste angepriesen und sollte später einmal an allen wichtigen Umsteigeplätzen im Kreis installiert werden. Während der Hälfte der bisherigen Laufzeit war das

System gestört oder ganz außer Betrieb, so auch Anfang August, als das Foto (rechts) entstand. In der restlichen Zeit wurden, bis auf bescheidene drei Wochen, lediglich die Soll- und nicht wie angepriesen, die Ist-Daten der Abfahrtszeiten der Busse und Bahnen angezeigt. Nur die Angabe der Ist-Daten ist aber für den Fahrgast von Interesse und nur diese Informationen rechtfertigen die immens hohen Investitions- und Betriebskosten

dieses Systems. Während der Fußballweltmeisterschaft oder gerade in den Tagen der Tunnelsperrung oder während der Wochen mit erheblichen Verspätungen der Busse bedingt durch die Baumaßnahmen am Königsteiner Kreisel hätte das System endlich seine Feuerprobe bestehen können. Aber die Tafel blieb wieder einmal dunkel oder zeigte lediglich wirre Hieroglyphen an.



*Fehlerhaft: Busanzeigetafel in Bad Soden
(Foto: Wilfried Straub)*

Aber selbst wenn die Anzeige funktioniert, erfüllt sie nur bedingt ihre Aufgabe. Die rote Schrift ist für ältere Menschen – wie jeder Augenarzt bestätigen wird – nur schwer lesbar, und wenn dann noch die Sonne auf der Tafel steht, und das tut sie den kompletten Nachmittag über, versagt sie gänzlich ihren Dienst. Zudem altert die Kunststoffscheibe unter dem Einfluss der UV-Strahlung schneller als erwartet und muss halbjährlich gegen Erblinden aufpoliert werden.

Zwar sollen in erster Linie über das System die nächsten Anschlüsse aufgezeigt werden, bei einem Kopfbahnhof wie Bad Soden wäre jedoch die tatsächliche Ankunft der Bahnen, insbesondere, was die verspätungsträchtige S 3 betrifft, für die Busfahrer, Taxifahrer und Abholer von großer Wichtigkeit. Das dies – entgegen der Aussage des Betreibers – über RIS realisierbar ist, belegt DB Station&Service anschaulich mit den neuen elektronischen Zugzielanzeigern im Frankfurter Hauptbahnhof. Diese zeigen zunächst die Ankunft an und schalten etwa eine Minute nach Einfahrt des Zuges problemlos um auf die Abfahrtsdaten.

Im September läuft die Frist zum Nachweis für ein auftragsmäßiges Funktionieren des Systems. Kann dieser Nachweis nicht erbracht werden – und es sieht stark danach aus – verfallen die Fördermittel des Landes Hessen in Höhe von etwa 750.000 Euro. Es stellt sich also in wenigen Wochen die Frage, wer hier zur Rechenschaft gezogen werden muss, der Hersteller des Systems, der Softwarelieferant, der Betreiber oder der Besteller selbst wegen Vernachlässigung der Aufsichtspflicht? Übrigens, die baugleichen Tafeln in Hofheim am Taunus in Sichtweite der RMV-Zentrale funktionieren auch nur geringfügig zuverlässiger als das Bad Sodener Pendant.

Dass dies auch anders geht, belegen auf anschauliche Weise die einfacher gestrickte Fahrgastinformation in Stadt und Landkreis Offenbach oder auch die gleich aufwändigen Anzeigetafeln am ZOB in Rüsselsheim, die sämtlich seit dem ersten Tag der Inbetriebnahme nahezu durchgängig und zufriedenstellend arbeiten. (Wilfried Staub)



Der neue Rüsselsheimer Bahnhof (Foto: Christian Knölker)

Großraum Frankfurt

Neuer Bahnhof Rüsselsheim eröffnet

Fast drei Jahre Bauzeit – fast neun Millionen Euro Baukosten

Der neue Rüsselsheimer (Haupt-) Bahnhof erinnert ein wenig an den Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe, der oft als „Palast der vier Winde“ verspottet wurde. Rüsselsheims Oberbürgermeister Gielowski hält das Gesamtwerk aus Busbahnhof, Bahnhof und Vorplatz für gelungen und für die Entwicklung der Innenstadt für wichtig, der Vorplatz stelle eine wichtige Beziehung zwischen Bahn und Stadt her, meint das Stadtoberhaupt. Wenn auch die Vorzüge gepriesen werden, darf man doch die Schattenseiten nicht übersehen: Bei zahlreichen Relationen sind die Umsteigezeiten zwischen S-Bahn und Bus nicht optimal, und eine Umsteigezeit unter vier Minuten ist kaum

möglich, da es weiterhin nur den einen Zugang zu Gleis 2/3 gibt. Um von der S-Bahn aus Mainz/Wiesbaden zu den Regionalbussen an der Südseite zu gelangen, braucht man über fünf Minuten, erst auf den Vorplatz, dann durch die Unterführung. Im östlichen Bereich von Gleis 2/3 wäre eine weitere Unterführung sinnvoll, um zu den Bussen und direkt zur Innenstadt zu gelangen. Fast neun Millionen Euro wurden bisher für den neuen Bahnhof und den Vorplatz ausgegeben, der doch noch immer nicht optimal ist. Nachbesserungen sind nötig, zum Beispiel für die Sanierung des Bahnsteiges zwischen Gleis 2 und 3.

(Christian Knölker)

Großraum Frankfurt

Busverkehr in der Opel-Stadt

Exkursion von PRO BAHN nach Rüsselsheim

Der Monatstreff von PRO BAHN Großraum Frankfurt am 7. August 2006 fand nicht im Saale statt, sondern als Exkursion zu den Stadtwerken Rüsselsheim. Der Verkehrsbetrieb bedient das gesamte Stadtgebiet Rüsselsheim sowie die angrenzende Stadt Flörsheim.

Der Betriebsleiter der Stadtwerke Rüsselsheim führte die PRO-BAHN-Mitglieder zunächst zum Busbahnhof, der überdacht ist und ein funktionierendes Fahrgastinformationssystem hat. Die angegebenen Abfahrzeiten sind Echtzeiten.

Um die Fahrzeugumläufe zu optimieren, verkehren in Rüsselsheim die meisten Buslinien als Rundlinien, so dass

überwiegend Wartezeiten nur an der Endhaltestelle auftreten. Die PRO-BAHN-Mitglieder wählten die aufkommensstarke Buslinie 51 als Rundlinie für die Exkursion. Sie führt vom Bahnhof zur Innenstadt, danach durch den Süden des in der Nachkriegszeit zur „autogerechten Stadt“ ausgebauten Rüsselsheim in die Stadtteile Hassloch und Bauschheim und im Kreis wieder zurück zum Zentrum und abschließend zum Bahnhof.

Nach dem Rundkurs stieg die Gruppe in die Linie 1 nach Flörsheim und ließ dort den Abend in einer Gaststätte ausklingen. (*Frank Lipke/ld*)



Busbahnhof neben dem neuen DB-Bahnhof in Rüsselsheim (Foto: Wilfried Straub)



Während der Sperrung des Frankfurter S-Bahn-Tunnels fuhr die Taunusbahn bis Oberursel durch (Foto: Helmut Lind)

Warum Information so wichtig ist

Helmut Lind zur Sperrung des S-Bahn-Tunnels in Frankfurt

Reparaturen am Gleiskörper nach über 30 Jahren sind notwendig, und dass man dies auf einen Schlag in der Ferienzeit in drei Wochen erledigt, ist sinnvoll. Um die Behinderungen erträglich zu halten, hat man sich einiges einfallen lassen: Da die S 5 in dieser Zeit nur im ½-Stundentakt nach Frankfurt Hauptbahnho fährt und dadurch Mo-Fr. tagsüber die Taunusbahn (TSB) in Bad Homburg keinen direkten Anschluss mehr hat, lässt man die Taunusbahn eine Station weiter nach Oberursel fahren und dort wenden. In Oberursel gibt es mit der U 3 einen Anschluss nach Frankfurt-Innenstadt und F-Süd. Die Sonderfahrpläne der S-Bahn und der HLB sind in Oberursel ausgehängt, in Bad Homburg fehlte in den ersten Tagen (außer dem Zugschild auf den Triebwagen) jegliche Anzeige oder Ansage über die Weiterfahrt. Nachdem PRO BAHN darauf hingewiesen hatte, hingen nur wenige Tage später Sonderfahrpläne mit den derzeitigen Abfahrten in den Bad Homburger Vitrinen. Diese fielen aber erst bei näherem Hinsehen auf, glichen sie doch in Aufmachung und gelber Farbe den normalen Fahrplänen wie Zwillinge. PRO BAHN ist der Meinung: Mit präziser Information ist manches Problem nur halb so schlimm – warum tut man sich damit so schwer?

Starkenburg

Gleiserneuerungen in Darmstadt

HEAG modernisiert das Netz

Wie in den vergangenen Jahren wurde das Darmstädter Straßenbahnnetz an vielen Stellen erneuert und modernisiert. Der Straßenbahnbetrieb war während dieser Zeit eingeschränkt oder durch Busse ersetzt worden. Die Informationen über geänderte Fahrpläne und Haltestellen wurden erstmals durch farbige Sonderanhänge augenfälliger gemacht. Die Beschilderungen an den Straßenbahnen vom Darmstädter Stadtteil Griesheim in die Innenstadt lies allerdings noch zu

wünschen übrig: „E Luisenplatz“ (Foto) erweckte bei den nicht informierten Fahrgästen den Eindruck, dies sei eine zusätzliche Bahn und die reguläre komme noch. Weiterer Wermutstropfen in den Sommerferien: Auf der Linie 3, die als Bus Umleitungen fuhr, wurde das Angebot um 50 Prozent auf einen Halbstundentakt gekürzt. Umgebaut wurde in den Ferien unter anderem der Mathildenplatz, wo der ÖPNV auf eine eigene Trasse verlegt wurde. (Christian Knölker)



*Verwirrende Zielangaben an den Darmstädter Straßenbahnen in der Ferienzeit
(Foto: Christian Knölker)*

Starkenburg

Haltepunkt Bad König-Zell modernisiert

Erste von 14 Stationen der Odenwaldbahn fertiggestellt

Anfang Mai wurde der Haltepunkt Bad König-Zell an der Odenwaldbahn fertiggestellt. Mehr als eine halbe Million Euro hat der Umbau gekostet. Für dieses Geld entstand ein neuer Bahnsteig mit einer Höhe von 55 cm und einer Rampe für Rollstuhlfahrer. Die Länge des Bahnsteigs ist für die Itino-Triebwagen in Dreifach-Traktion ausgelegt.

Der wettergeschützte Unterstand mit Sitzgelegenheiten ist zwar sehr komfortabel, aber bei weitem unterdimensioniert. Für die Bahnhöfe und Haltepunkte an der Odenwaldbahn ist weiterhin die DB zuständig, auch wenn VIAS jetzt den

Betrieb durchführt. Kreuzungen werden in Bad König-Zell weiterhin stattfinden, auf dem Gleis im Bild links, das keinen Bahnsteig erhielt, fahren die Regional-Expreß-Züge, die hier nicht halten.

Bis zur Inbetriebnahme eines elektronischen Stellwerks wird das Stellwerk im alten Gebäude noch besetzt bleiben. 13 weitere Stationen an der Odenwaldbahn werden in der nächsten Zeit ebenfalls modernisiert, wofür insgesamt über 16 Mio. Euro investiert werden sollen. Bund, Land, Kommunen sowie RMV und DB teilen sich die Kosten.

(Christian Knölker)



Der umgebaute Haltepunkt Bad König-Zell (Foto: Christian Knölker)

Starkenburg

Fahrräder bleiben draußen!

VIAS untersagt Fahrradmitnahme in der Hauptverkehrszeit

Während der Verkehrsspitzen ist die Odenwaldbahn jetzt für Radfahrer tabu. Die VIAS GmbH, seit Jahreswechsel Betreiber der neuen Itino-Triebwagen, die von Darmstadt und Frankfurt in das Mittelgebirge pendeln, schließt montags bis freitags bis 9 Uhr sowie zwischen 16 und 19 Uhr die Mitnahme von Fahrrädern in ihren Zügen definitiv aus. Dies trifft vor allem jene Berufspendler, die bislang mit ihrem Rad zustiegen und am Zielort damit den Rest des Weges zurücklegten.“

Nach Intervention von Peter Krämer (OREG) wurden die neuen Radmitnahme-Beschränkungen auf dem Abschnitt Erbach nach Eberbach wieder aufgehoben.

Konsultieren wir doch mal die Beförderungsbedingungen des RMV zur Fahrradmitnahme: „Mit dem RMV auf Fahrrad-Tour zu gehen, ist ganz einfach, denn grundsätzlich ist die Fahrradmitnahme auf allen Verkehrsmitteln des RMV kostenfrei. (...) Generell gilt: Die Verkehrsunternehmen können die Fahrradmitnahme zu bestimmten Zeiten einschränken oder auch bestimmte Züge und Busse von der Fahrradmitnahme ausschließen.“

Soweit die Sicht des Betreibers und der Aufgabenträger. Nun zur Bewertung aus Fahrgastsicht – in einer Marktwirtschaft hat der Kunde bekanntlich das entscheidende Wort, in einer Planwirtschaft natürlich nicht. Die Bahnkunden nehmen ihr Fahrrad aus zwei Gründen mit:

1. Berufspendler für die Anfahrt zum Startbahnhof oder Weiterfahrt vom Zielbahnhof, weil die Busverbindungen zum Bahnhof unzureichend sind und/oder keine vandalismussicheren Abstellanlagen am Bahnhof vorhanden sind. (Die Fahrradkunden am Bahnhof Höchst (Odw.) haben hier einschlägige Erfahrungen, seit die Fahrradabstellanlage aus dem Blickfeld des Fahrdienstleiters versetzt wurde.)

2. Freizeit- und Sportradler, um dem Abgasmief der Großstädte zu entfliehen, um den Radius der Ausflüge zu erweitern und die Landschaft zu erkunden. Und da bietet es sich an, eine Teilstrecke mit dem Zug zurückzulegen.

Es bleibt schleierhaft, wie die Odenwaldregion den umweltfreundlichen Tourismus fördern will, wenn man die Radtouristen gleich wieder aussperrt, die lt. Erhebungen mehr Geld ausgeben als die Autoausflügler.

Bis zum Dezember 2005 war die Fahrradmitnahme in den Steuerwagen der DB-Wendezüge oder im VT 628 meist kein Problem. Hätten sich die verantwortlichen Planer des RMV mal den Betrieb angesehen, so hätten sie festgestellt, dass z.B. in Reinheim tagsüber bis zu 20 Fahrräder pro Zug transportiert wurden. Selbst mit einer Itino-Doppeltraktion ist dies unmöglich: In der HVZ sind im Itino die für Fahrräder vorgesehenen Flächen i.d.R. bereits von Fahrgästen auf Klappsitzen besetzt, so dass Fahrräder im Türbereich abgestellt werden müssen und somit den Fahrgast-

wechsel stark behindern. Nachdem der RMV schon die Sitzplatzkapazitäten nicht nach den Ist-Fahrgastzahlen der Odenwaldbahn berechnet hatte, nun also ein weiterer Fall von Fehlplanung, Ignoranz und Beratungsresistenz des RMV. Statt auf der Seite der Kunden zu stehen, verteidigen DADINA und OREG diesen Murks immer wieder. Das Überfüllungsproblem hat sich wie befürchtet binnen

weniger Monate marktwirtschaftlich gelöst: Berufspendler sind aus den überfüllten Zügen aufs Auto abgewandert, da niemand für eine überteuerte RMV-Jahreskarte täglich einen Stehplatz in Kauf nimmt.

Dieser Vorgang ist Wasser auf die Mühlen derjenigen, die es schon immer gewußt haben. (*Gottlob Gienger*)

Rhein-Neckar

Alles neu am Weinheimer Bahnhof

Station und Bahnhofsumfeld sollen umgestaltet werden

Eine Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung des Weinheimer Bahnhofs und seines Umfeldes wurde vom Darmstädter Ingenieurbüro R + T im Auftrag der Stadt erstellt und Anfang Juni vom Ausschuss für Umwelt und Technik (ATU) der Stadt einstimmig verabschiedet. Die Studie ist in sechs Module gegliedert, die mehr oder weniger unabhängig realisiert werden können:

Modul 1: Maßnahmen an Gleisen und Bahnsteigen (barrierefreier Umbau);

Modul 2: Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) mit Anbindung an die Bergstraße;

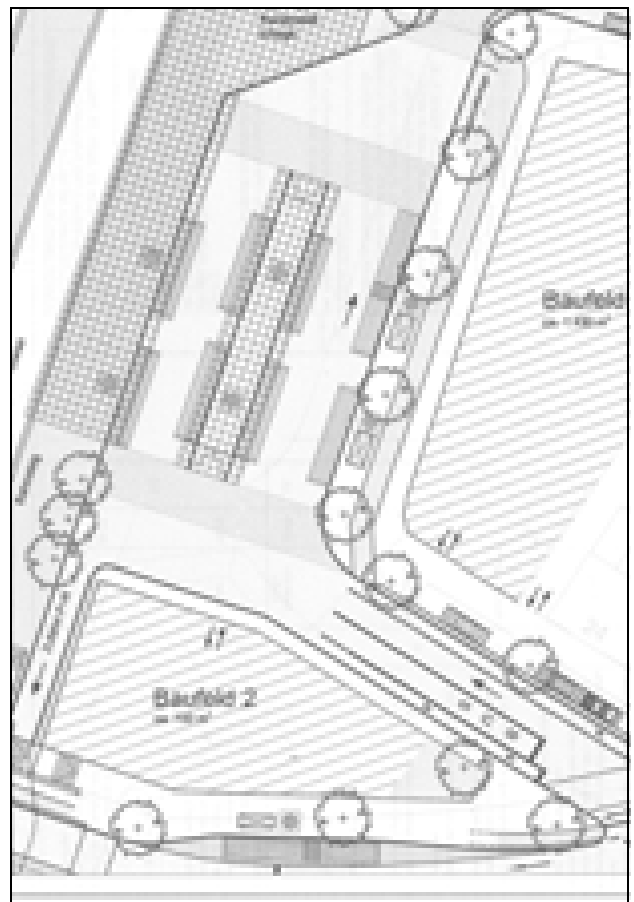
Modul 3: Bahnhofsvorplatz;

Modul 4: Haltestelle auf der Brücke über die Bahn für OEG;

Modul 5: Park + Ride (Parkhaus);

Modul 6: Knotenpunkt Bergstraße / Bahnhofstraße.

Die Gesamtkosten für die Module 2-6 belaufen sich auf geschätzt 10,5 Mio. Euro brutto.



Geplantes Bahnhofsumfeld in Weinheim. (Grafik: R+T Topp Skoupil Huber-Erler, Darmstadt)

Dabei sind Grunderwerb, Busbahnsteig-Überdachung und eventuelle Altlasten-Beseitigungskosten nicht enthalten. Der von der Stadt zu finanzierende Anteil dürfte sich dabei überschlägig auf etwa 2,5 – 4,5 Mio. Euro belaufen. Den Löwenanteil an den Kosten macht dabei das geplante Parkhaus (Modul 5) mit allein rund 6,5 Mio. Euro für 200 Pkw-Stellplätze aus. Deshalb soll das Parkhaus gemäß ATU-Beschluss auch vorerst nicht gebaut werden. Die Machbarkeitsstudie greift frühere Planungen auf, setzt jedoch auch in einigen Bereichen neue Akzente:

- Verlegung der OEG-Haltestelle „Luisenstraße“ auf die Brücke über die Bahn (mit Zugang zu den Bahnsteigen über Treppen und Aufzüge).
- Erstmalige Einrichtung eines ZOB in Weinheim mit acht Bus-Haltestellen und direkter Anbindung an die Rückseite des Hausbahnsteigs (Gleis 1).

- Abriss einer Ladenzeile am Bahnhof und eines Teils des Empfangsgebäudes um den Bahnhof besser in das städtischem Umfeld zu integrieren (große offene Bereiche, Platzcharakter, Öffnung der südlichen Unterführung nach Westen, usw.)

- Bessere Erreichbarkeit des Bahnhofs für Fußgänger und Radfahrer, Schaffung eines Zugangs von Westen durch Verlängerung/Durchbindung der südlichen Unterführung

- Reduzierung der PKW-Fahrspuren in Anzahl und Breite; damit Abbau von optischen Barrieren durch überbreite Straßen.

Die Maßnahmen müssen jetzt noch vom Weinheimer Gemeinderat beschlossen werden. PRO BAHN drängt darauf, die Pläne bis 2010 umzusetzen. Damit würde der ursprüngliche Termin für die 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar bei der Infrastruktur in Weinheim eingehalten werden. (*Michael Löwe*)



Auf dieser Brücke am Weinheimer Bahnhof soll (wieder) eine Haltestelle für die OEG-Stadtbahnlinie 5 Weinheim – Mannheim – Heidelberg entstehen. (Foto: Andreas Müller)

Rhein-Neckar

111 Jahre Weschnitztalbahn

Rückblick und Ausblick auf die Zukunft der Odenwald-Strecke

Bekanntmachung: Die Großherzogliche Hessische Nebenbahn Weinheim-Fürth wird am 1. Juli 1895 eröffnet. Der Fahrplan kann zum Preise von 5 Pfg. für das Stück von unseren Fahrkartenausgebern bezogen werden

So kündigte im Juni 1895 die Direktion der Main-Neckar-Bahn die Betriebsaufnahme der Weschnitztalbahn an. Die Vorgeschichte: Schon in der Mitte des 19. Jahrhunderts gab es Pläne, den Odenwald von Nordosten nach Südwesten durch das Gersprenz- und das Weschnitztal zu durchqueren.

Angeregt von einem „Comité“ zum Bau einer Eisenbahn von einem Punkt der Bahnlinie Darmstadt – Aschaffenburg zu einem noch näher zu bestimmenden Punkt der badischen Odenwaldbahn Heidelberg – Meckesheim – Mosbach – Osterburken – Würzburg sahen weitblickende Interessenten eine den Tälern von Gersprenz und Weschnitz folgende blühende Verkehrsachse. Aber Anfang der 1860er Jahre war die Zeit für solche Projekte im Odenwald noch nicht ganz reif. Selbst die Erstattung von Reisekosten zu Comité-Besprechungen wurde den an der Eisenbahn interessierten Gemeinderäten aus dem damaligen Kreis Lindenfels verwehrt.

Tempora mutantur – und so wurde der nächste Kreisrat in Lindenfels ein glühender Förderer dieses Projektes, erschloss es doch eine Hauptachse seines Kreises dem Weltverkehr, wie es damals so schön hieß.

Verschiedene Comités wurden im Gersprenz- und Weschnitztal gegründet. Aber auch an der Bergstraße hatte man die Idee aufgegriffen und statt „Bergstraße“ war bald das Ziel Mannheim ausserkoren. Treibende Kraft war ein Comité in Weinheim, das nach mehreren Versammlungen und viel Kleinarbeit hinter den Kulissen die Hessische Ludwigsbahn, eine unter staatlicher Einflussnahme stehende Privatbahn, dazu bewegen konnte, eine Bahntrasse von Reinheim nach Mannheim zu vermessen. Dabei blieb es vorläufig. Zuerst wurden andere Bahnprojekte abgearbeitet und die Erfahrung mit der Bahnlinie Gelnhausen – Büdingen – Hungen – Gießen zeigte, dass nicht jede Bahn, die mit großem Aufwand gebaut wird, auch die erwartete Rendite erbringt.

Über diese Denkpause änderten sich die Zeiten erneut. Deutschland ist inzwischen ein geeinter Nationalstaat, der Kreis Lindenfels wird Teil des Kreises Heppenheim und im Eisenbahnwesen reift die Erkenntnis, dass es beim Bau von Bahnlinien abseits der bestehenden Hauptstrecken auch einfacher und billiger zugehen kann. Diese Änderungen haben Folgen.

Aus dem durch den Verlauf des Weschnitztales zwangsläufig sich ergebenden Punkt Weinheim wird aus der Sicht des Heppenheimer Kreisamtes „ein Punkt an der Bergstraße“. Und so blühen die Bahnbauprojekte, die von Heppenheim ausgehend in den Odenwald führen.



Der Weinheimer Bahnhof nach der Betriebsaufnahme der Weschnitztalbahn

Der Kreis Erbach, heute Odenwaldkreis, ist aber immer noch treibende Kraft für eine Bahnstrecke durch das Gersprenz- und Weschnitztal weiter nach Mannheim – und sei es als sog. Secundärbahn.

Nach kurzer Zeit wachsen verschiedene Kleinbahnkonzerne heran. Unter diesen wird das Bahnbauconsortium Hermann Bachstein in der Region ansässig und bemüht sich erfolgreich um die Teilstücke Mannheim – Viernheim – Weinheim und Reinheim – Reichelsheim. Diese werden beide 1887 eröffnet: Mannheim – Viernheim – Weinheim als Schmalspurbahn, Reinheim –

Reichelsheim als normalspurige Meter-Nebenbahn.

Das Weschnitztal bleibt weiter ein weißer Fleck auf der Eisenbahnlandkarte. Als Kompromiss in der nicht enden wollenden Diskussion, wie denn nun im Kreis Heppenheim Secundärbahnen gebaut werden sollen, findet ein ganzes Eisenbahnnetz Eingang in das erste hessische Nebenbahngesetz zum Bau staatlicher Nebenbahnen: Heppenheim – Fürth, Weinheim – Fürth und Fürth – Waldmichelbach. In Waldmichelbach gab es Kleinindustrie, möglicherweise Bodenschätze, zudem waren dort Behörden ansässig.

Bei der Umsetzung dieses Netzes ging man zunächst an den einfachsten Teil – immer entlang der Weschnitz. Als Grundlage wurde die Vermessung der Hessischen Landesbahn genommen. Dies merkt man der heutigen Weschnitztalbahn an: auf eigenem Bahnkörper, keine Ortsdurchfahrten auf der Straße. Nur im Bereich der Landesgrenze im Birkenauer Tal wurde „auf Nebenbahn abgespeckt“: Ein Tunnel bei der Kinscherf'schen Mühle durch den Ausläufer des Wachenbergs wurde zugunsten der heutigen Trasse weggelassen.

Nun hatte man ein fast fertiges Bahnprojekt. Was macht man, wenn man bisher keine Nebenbahnen hat? Man fragt jemanden, der sich damit auskennt. Bei den drei Nebenbahnen Weinheim – Fürth, Bickenbach – Seeheim und Eberstadt – Pfungstadt kam eigentlich nur die Main-Neckar-Bahn in Frage, die dann auch die Betriebsführung übernahm.

Dies sollte nach wenigen Jahren im Weschnitztal zu einer recht kuriosen Situation führen: Auf „freundliches Drängen“ des großen preußischen Nachbarn wurde die Hessische Ludwigsbahn in die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft eingebracht. In Mainz residierte künftig die königlich-preussische und grossherzoglich-hessische Eisenbahndirektion. Doch da gab es einen Fremdkörper: die Main-Neckar-Bahn, die sich wegen ihres badischen Unternehmensanteils nicht so einfach eingliedern ließ. Mit Beginn der Eisenbahngemeinschaft ging auch das Nebenbahnprogramm an die neue Direktion über.

Nachdem sich schon früh zeigte, dass das Nebenbahnprojekt Heppenheim – Fürth nicht das Papier wert war, auf dem es stand, musste die Planung Fürth –

Waldmichelbach abgeändert werden. Auf kürzestem Weg wurde nun der Weg zu einer bereits bestehenden Bahn, der Weschnitztalbahn, in Mörlenbach gesucht und gefunden. Diese neue Nebenbahn Mörlenbach - Wahlen wurde von Anfang an von der Eisenbahndirektion Mainz betrieben. In Mörlenbach begegneten sich nun zwei Staatsbahnen. Als sich die Animositäten um die Übernahme der Main-Neckar-Bahn und der von ihr verwalteten Nebenbahnen zuspitzte, weigerte sie sich strikt, den Fahrplan der Weschnitztalbahn an die neue Überwaldbahn anzupassen. Dies änderte sich erst, als ab Oktober 1902 die Main-Neckar-Bahn ebenfalls zur preußisch-Mit dem Wegfall der Pläne für eine Nebenbahn Fürth – Heppenheim gab es für die hessischen Eisenbahnplaner ein weiteres Problem: Wie kommt das Güteraufkommen der Weinheimer Nebenbahnen zum hessischen Rheinhafen in Worms und nicht zum badischen Hafen in Mannheim. Unter völliger Verkennung der historischen Entwicklung des Mannheimer Hafens aus den Möglichkeiten der Schifffahrt und deren Stapelrechten wurde alsbald eine Verbindungsbahn Weinheim – Lampertheim gebaut, die mit der bestehenden Riedbahnstrecke nach Worms die gewünschte Verbindung schuf.

Der Lückenschluss auf der anderen Seite, zwischen Fürth und Reichelsheim, wurde immer wieder planerisch angegangen. Dabei tat sich das Kreisamt Heppenheim aber offensichtlich sehr schwer, die gewünschten Angaben zu einer Verkehrspotentialanalyse, wie es heute in Verwaltungsneudeutsch so schön heißt, zu erbringen. Da die Bahn Reichelsheim – Fürth den Heppheimer



Triebwagen der Baureihe 628 im Sommer 2006 auf dem kurzen badischen Abschnitt der Weschnitztalbahn (Foto: Andreas Müller)

Interessen nicht entgegen kam, dürfte das Projekt schlecht gerechnet worden sein und kam letztendlich nie zustande.

In Weinheim dagegen zeigte die Vorortbahnpolitik Mannheims Wirkung. Mit der Übernahme der Schmalspurbahn Mannheim – Weinheim aus dem Bachstein-Konzern entstand eine leistungsfähige elektrische Vorortbahn, die Oberrheinische Eisenbahngesellschaft (OEG), die genau die Verkehrslinie der allerersten Ideen anbot und noch anbietet. Weinheim war nun ein kleiner Eisen-

bahnknoten. Die Bahnlinien aus dem Odenwald und die ortsansässige Industrie profitierten durch einen massiven Arbeiterverkehr voneinander. Dies geht über die Jahrzehnte schließlich soweit, dass in den 1950er Jahren vom damaligen Bundestagsabgeordneten Richard Freudenberg eine Korrektur der Landesgrenzen um das Verkehrsgebiet der beiden Nebenbahnen Weschnitztal- und Überwaldbahn und damit der Wohnorte der Arbeiter seines Industrieunternehmens vorgeschlagen wurde. Richard Freudenberg

wollte also Teile des Kreises Bergstraße zu Baden-Württemberg bringen.

Für etwa 40 Jahre ist nun ein Abschwung zu verzeichnen. Der Fahrplan wird ausgedünnt, die Verbindung nach Worms wird 1960 auf Bus umgestellt und letztendlich auch die Zweigstrecke aus dem Überwald eingestellt. Am Ende der Dampflokzeit rückte die Weschnitztalbahn für drei Jahre in den überregionalen Fokus der Eisenbahnfreunde: Vom Bw Darmstadt aus verkehrten Lokomotiven der legendären Baureihe 65.

Beim Fotografieren der mit 18 Exemplaren schon als Exoten zu bezeichnenden Loks entstanden Freundschaften und Ideen, die zur Gründung der Eisenbahnfreunde Weinheim führten.

Wie sehr die Weschnitztalbahn an den Rand der Betriebseinstellung kam, zeigt die Tatsache, dass sie eines der letzten Refugien einer an sich gelungenen, uralten Behelfskonstruktion aus den Wirtschaftswunderjahren wurde. Die Rede ist vom als „Roter Rüttler“ bekannten Uerdinger Schienenbus. Als alle Verantwortlichen einsahen, dass dies über kurz oder lang nicht weitergehen konnte, kam es 1992 kurz vor der Bahnreform zu einem Vertragswerk, das den heutigen Betriebsablauf bestimmt.

Aus Planungsvarianten wurde der Betrieb mit den damals neuen Triebwagen 628 vereinbart. Aus ihrer Entwicklungsgeschichte heraus wurde aus dem vorgesehenen Schienenbusnachfolger aber eher eine lahme Ente. Dies hat im Weschnitztal zur Folge, dass mehr Züge eingesetzt werden müssen, als eigentlich zwingend notwendig ist.

Während ein betagter „Roter Rüttler“ es mühelos schaffte, innerhalb einer Stunde von Weinheim nach Fürth und zurück zu fahren, hat der 628 eine so

geringe Beschleunigung, dass der heutige Fahrplan knapp 30 Minuten Fahrzeit je Richtung vorsieht.

Auf die damit gegebenen Möglichkeiten wurde die Ausstattung mit Weichen und Kreuzungsbahnhöfen beschnitten. Zwar erreicht man dadurch einen starren Fahrplan im Sinne eines integralen Taktes, kann aber auf einzelne Bedürfnisse wie Schulanfang oder wesentliche Fahrplanänderungen der Main-Neckar-Bahn kaum noch reagieren.



Das Odenwald-Streckennetz 1962

Damit wird eine Bahnfahrt aus dem Weschnitztal in das Herz der Metropolregion Rhein-Neckar immer noch zum Abenteuer: Umsteigen in Weinheim und Mannheim-Friedrichsfeld oder wie es einmal so schön hieß „Umsteigen für

Heimatkundige“ von der Weschnitztalbahn in Weinheim auf die OEG.

Der jahrelange Ruf nach Verbesserung zeigt Wirkung: Die Weschnitztalbahn soll in den nächsten Jahren (oder Jahrzehnten?) modernisiert werden. Für ein besseres Betriebskonzept soll die leider Mitte der Neunziger Jahre entfernte Zugkreuzung in Mörlenbach neu gebaut werden.

Langfristig wird die Weschnitztalbahn nur eine Zukunft haben, wenn vorgesehen wird, sie in das S-Bahn-Netz zu integrieren. Damit würde auch der Traum von Direktverbindungen nach Mannheim verwirklicht werden können, nämlich durch „Flügel“, d.h. schnelles An-, und Auseinanderkoppeln von Teilzügen.

Das wird heute schon ganz selbstverständlich bei der S-Bahn Rhein-Neckar praktiziert. So können Triebwagen von

den Zubringerlinien in die Zentren „mitgenommen“ werden und die Fahrgäste sitzen bleiben. Das An- bzw. Abkoppeln geht so schnell und sachte, dass Fahrgäste, die nicht drauf achten, es kaum merken. Notwendig für den Anschluss der Weschnitztalbahn an das moderne S-Bahn-Netz ist allerdings der flügelungstaugliche Ausbau der Abzweighbahnhöfe. Wenn Weinheim und Mörlenbach mit entsprechenden Weichenanlagen ausgebaut werden, können Weschnitztal und Überwald mit schnellen Nahverkehrszügen an die Zentren angeschlossen werden, für die nächsten 111 Jahre. Dass es auch heute hier nicht ganz so schnell geht wie auf den Bahnlinien in Baden hängt heute wie damals mit der Grenzlage zwischen Hessen und Baden zusammen.

(Sven Grahner / Andreas Müller)

Veranstaltungen zur Weschnitztalbahn und zur Überwaldbahn

Mittwoch, 4. Oktober 2006, 19.30 Uhr, Gasthaus „Haltestelle“ in Mörlenbach-Weiher: Podiumsdiskussion zur Zukunft der Weschnitztalbahn und Überwaldbahn. Auf dem Podium: Prof. Dr.-Ing. Hartmut Topp (Fachgebiet Mobilität & Verkehr der Technischen Universität Kaiserslautern), Volkhard Malik (Referatsleiter ÖPNV im Innenministerium in Stuttgart), Gottfried Maier-Straßburg (Abteilungsleiter Planung und Infrastruktur Verkehrsverbund Rhein-Neckar) sowie ein Vertreter des Hessischen Verkehrsministeriums.

Donnerstag, 19. Oktober 2006, 20 Uhr, Gasthaus „Kreuzgasse“ in Waldmichelbach: Podiumsdiskussion zum Thema S-Bahn nach Waldmichelbach mit Andreas Schilling (Deutsche Bahn, Verkehrsunternehmen Rhein-Neckar und Oberbürgermeister Paul Metzger (Bretten)).

Rhein-Neckar

Neues Busnetz in Heidelberg

Anpassung wegen neuer Straßenbahnstrecke nötig

Da im Dezember die neue Heidelberger Straßenbahnlinie in den Stadtteil Kirchheim in Betrieb geht, muss auch das Busnetz der Universitätsstadt neu gestrickt werden. Vor der Sommerpause verabschiedete der Gemeinderat das neue Linien-Konzept, an dem mehr als ein Jahr gefeilt wurde.

Ursprünglich waren große Veränderungen geplant, um das Heidelberger Busnetz vor allem wirtschaftlich zu optimieren, was zum Teil mit erheblichen Nachteilen für einzelne Stadtteile verbunden gewesen wäre. Nach dem Aufschrei der Betroffenen hat sich das neue Netz

wieder mehr dem jetzt bestehenden Zustand angenähert. Nach einer Untersuchung der Stadt bedeutet das neue Liniennetz für 53 Prozent der Heidelberger eine Verbesserung, für 31 Prozent ändert sich nichts, für 22 Prozent gibt es eine „Veränderung ohne Relevanz und nur vier Prozent müssten in Zukunft mit überfüllten Bussen rechnen.

Gewöhnen müssen sich die ÖPNV-Nutzer auch an eine neue Nummerierung. Für Busse und Straßenbahnen hat die Rhein-Neckar Verkehrsgesellschaft für Heidelberg die Linien-Nummern 20 bis 39 vorgesehen. (wb)

Rhein-Neckar

Östliche Riedbahn: Was wird da gebaut?

Seit mehr als zehn Jahren illegaler Zustand

Seit 1989 ist das zweite Gleis der sog. „Östlichen Riedbahn“ (Mannheim Hbf – MA-Käfertal – MA-Waldhof) nicht mehr in Betrieb. Da es nie einen Stilllegungsantrag von DB Netz gab, handelt es sich hier um einen – zumindest seit Inkrafttreten des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) im Jahre 1994 – illegalen Zustand. Das AEG schreibt nämlich vor, dass sich nicht-stillgelegte Strecken in einem betriebsbereiten Zustand befinden müssen.

Nach vielen Jahren eines reduzierten eingleisigen Betriebs kommt jetzt plötzlich Bewegung in die Infrastruktur. Diese ist inzwischen auch bzgl. des noch in Betrieb befindlichen Gleises in einem so schlechten Zustand, dass zumindest die beiden Brücken über den Neckar und den Neckarkanal, möglicherweise aber noch weitere Brücken und Teilabschnitte, erneuert werden müssen. Bzgl. der beiden angesprochenen Brücken wurde im August mit dem Brückenneubau begonnen.

Um Klarheit über die geplanten Maßnahmen zu bekommen und vor allem auch in Erfahrung zu bringen, was mit dem nicht betriebsbereiten zweiten Gleis geschehen soll, stellten die beiden MdL Theresia Bauer und Uli Sckerl eine sog. „Kleine Anfrage“ an die baden-württembergische Landesregierung mit sechs detaillierten Fragen. Die Antwort war recht dürftig und bestand im wesentlichen aus dem Zitat von sechs Sätzen der DB AG. Darin heißt es: „... Während der umfangreichen Brückenbaumaßnahmen und bis zur Erneuerung der Gleisanlage auf dem gesamten Streckenabschnitt wird jedoch weiterhin nur die eingleisige Nutzung der Strecke wie heute möglich sein.

Auch bei allen anderen in den nächsten Jahren zur Erneuerung anstehenden Brücken ist die Zweigleisigkeit vorgesehen, so dass nach Abschluss aller Erneuerungsarbeiten die „Östliche Riedbahn“ wieder zweigleisig befahren werden soll.“

Anders herum gesagt: „in den nächsten Jahren“ wird die Östliche Riedbahn weiterhin nur eingleisig befahrbar sein. Dies wäre die mittel- bis langfristige Fortsetzung eines schon Jahre andauernden Rechtsverstoßes. PRO BAHN Rhein-Neckar fordert daher die schnellstmögliche Wieder-Inbetriebnahme des zweiten Gleises und einen Ausbau nach neuestem Standard, der insbesondere auch schnellen Fernverkehr zulässt. So wäre es z.B.

sinnvoll, die ab Juni 2007 von Paris über Saarbrücken und Mannheim nach Frankfurt verkehrenden ICEs über die Östliche Riedbahn fahren zu lassen, um sich das Kopf-Machen im Hbf Mannheim zu sparen. (Michael Löwe)



Die östliche Riedbahn wird seit 1985 fast nur noch von Güterzügen befahren. Damals wurde die westliche Riedbahn eingeweiht, über die seitdem Nah- und Fernverkehrszüge aus und nach Frankfurt rollen, verlor dieser Streckenteil seine Bedeutung. (Foto: DB AG)

Ein neues elektronisches Stellwerk wurde Ende August in Alzey eingeweiht. Die Strecke Mainz – Alzey hat nach Umstellung auf den Rheinland-Pfalz-Takt eine der höchsten Nachfragesteigerungen an Werktagen überhaupt zu verzeichnen und wird im 30-Minuten-Takt bedient. (wb)

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

tagsüber Tel. (0 69) 7 98 - 2 91 71

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

PRO BAHN in Mittelhessen

Harald Nehr

Schießgärten 11

35398 Gießen

Tel. (06 41) 9 60 99 80

E-mail: pbneh@web.de

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:

So, 1.10. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft November-Dezember. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken.

PRO BAHN in Nordhessen:

Achtung Ortsänderung:

27.9. Jeden letzten Mittwoch im Monat, 19.00 Uhr: Umwelthaus Kassel,
25.10. Wilhelmstr. 2 (Nähe Hauptbahnhof)

PRO BAHN in Mittelhessen:

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

Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e.V.:

Mo, 2.10. 18.30 Uhr: Monatstreff Bürgerhaus Griesheim, Schwarzerlenweg 57 (direkt am S-Bahn-Haltepunkt Griesheim der S1 und S2)
Mo, 6.11 18.30 Uhr Monatstreff Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Str. 32 (fünf Fußminuten von der Hbf-Südseite)

Regionalverband Starkenburg e.V.:

Mi, 27.9. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereins-
Mi, 25.10. gaststätte "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)

Regionalverband Rhein-Neckar

Do, 20.9. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

Achtung Terminänderung:

Do, 26.10. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar **im Braustüble, Bergheimer Str. 91 in Heidelberg** (ca. 10 Fußminuten vom Hauptbahnhof)

Sonstige Termine:

Mi, 6.9. 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, 14.9. 20.00 Uhr: Arbeitstreffen der IG PRO SCHIENE Weschnitztal-Überwaldbahn
Do, 12.10. Gasthaus „Pfälzer Hof“, Wald-Michelbach, Kontakt: Sven Grahner, Tel./Fax (0 62 28) 4 80, E-Mail: sven.grahner@web.de
Mi, 4.10. 19.30 Uhr, Gasthaus „Haltestelle“ in Mörlenbach-Weiher, Podiumsdiskussion zur Zukunft von Weschnitztalbahn und Überwaldbahn
Do, 19.10. 20 Uhr, Gasthaus „Kreuzgasse“ in Waldmichelbach, Podiumsdiskussion zum Thema „S-Bahn nach Waldmichelbach“

