

PRO BAHN Hessen 

Fahrgastzeitung

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

Nr. 59

November – Dezember 2006

Rhönbahnfest S. 8



Zugstreichungen in der Region S. 7, 11, 17

Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim S. 20

Titelbild: Wesentlicher Bestandteil der "neuen" Odenwaldbahn sind die Direktzüge von und nach Frankfurt unter Umgehung des Darmstädter Hbf. Am 13.9.2006 ist VT 121 der VIAS auf der Verbindungskurve zwischen Darmstadt-Arheilgen und dem Nordbahnhof unterwegs.

(Foto: Holger Kötting)

Rückseite: Gersfeld ist das klassische Beispiel einer über das sinnvolle hinaus zurückgebauten Infrastruktur: Lediglich ein Gleis verblieb im Endbahnhof der Rhönbahn und nur eine Kreuzungsstelle auf der gesamten Strecke. So sind Fahrplanerweiterungen, Sonderzüge und damit Einnahmen durch Trassengebühren grundsätzlich ausgeschlossen. (hk/Foto: Hubertus Lüpkes)

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.

Änderungen der Bezugsadresse melden Sie bitte an die Mitgliederverwaltung in Berlin, wenn Sie Vereinsmitglied sind; an Holger Kötting, wenn Sie die Zeitung als Jahresabonnement/Freiverteiler erhalten.

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

Endzusammenstellung dieser Ausgabe: *hk*

Redaktionsanschrift: Martin U. Schmidt, Küferstr. 30, 65931 Frankfurt am Main,
Tel/Fax: (0 69) 37 56 24 88. E-mail: m.schmidt@chemie.uni-frankfurt.de

Druck und Versand: *hk*

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: 1.10.2006 (Heft November – Dezember 2006)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.12.2006 (Heft Januar – Februar 2007)

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

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

Trauer um Rabenmüller	4
Nordhessens ÖPNV im Schwarzbuch?	5
PRO BAHN in einem Kasseler Schaufenster	5

Osthessen

Vogelsbergbahn: Anschluß nach nirgendwo	6
Unterschriftensammlung erfolgreich gestartet	7
Nahverkehr wird durch Individualverkehr behindert	8
Rhönbahnevent in Gersfeld war Publikumsmagnet	9

Mittelhessen

Busverkehr im Kreis Gießen.....	10
Marburger Busnetz wird umgestaltet.....	11
Angebotsverschlechterung auf der KBS 445 (Gießen-Siegen)?	11
Bahnstrecke Frankfurt–Gießen	12
Gleisdiebe legten Geständnis ab	12

Großraum Frankfurt am Main

Maut in Frankfurt.....	13
Verbesserung des VGF-Wagenparks.....	15

Starkenburger

RMV-Fahrpreiserhöhungen und Zugstreichungen in der Region	17
Langsam lästig	18

Rhein-Neckar

Bypass wieder in der Diskussion	20
Vorstandswechsel beim Regionalverband.....	21
Kurznachrichten.....	22
DB gewinnt Südpfalz-Netz.....	23
Streichungen in Baden-Württemberg	24
Heidelberger Hbf liegt zwei Tage still.....	24

Das allerletzte

Müssen wir jetzt so auf unsere Bahn warten?	25
PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten	26
PRO BAHN - Termine.....	27

Nordhessen

Trauer um Rabenmüller

Geschäftsführer des NVV in den Alpen verunglückt

Thomas Rabenmüller, Geschäftsführer des Nordhessischen Verkehrs-Verbundes (NVV), ist tot. Die Leiche des 53-jährigen wurde am 11. Oktober nach Information der Schweizer Polizei in der Region Bernina auf italienischem Gebiet gefunden. Der NVV geht davon aus, dass Rabenmüller auf seiner Route vermutlich auf einem schneebedeckten Hang ausgerutscht und dabei ums Leben gekommen ist. Rabenmüller war allein zu einer Tour in den Schweizer Alpen aufgebrochen und wurde seit dem 29. September vermisst.

Geschäftsführer des Verkehrs-Verbundes war Rabenmüller seit Gründung des NVV im Juli 1995. Der Stadt- und Landschaftsplaner, der auch bei dem heutigen KVG-Chef Prof. Rainer Meyfahrt in Kassel studiert hatte, galt als Glücksfall für die Region. Er kannte Nordhessen wie seine Heimat, war als Verkehrsplaner kompetent und hatte die Fähigkeit zum Ausgleich. Als NVV-Geschäftsführer musste er die Interessen der großen Verkehrsunternehmen in Nordhessen unter einen Hut bringen. Es kostete viel Mühe, den Tarifverbund einzuführen. Jetzt kann man mit einem einzigen Ticket von Bad Hersfeld nach Willingen bzw. von Frankenberg in den Kreis Eschwege fahren - sei es mit DB, Bus oder Straßenbahn. Bei Kommunalpolitikern, Kommunen und Kreisen warb er immer wieder geduldig für den Öff-

fentlichen Nahverkehr. Mit seiner Fachkompetenz erwarb er sich schnell Respekt und mit seinem zurückhaltenden, ausgleichenden Wesen viele Sympathien. Jüngstes Großprojekt unter seiner Verantwortung war die RegioTram, die er mit Leidenschaft vertrat. Der gebürtige Frankfurter gehörte Mitte der 1980er-Jahre zu den Mitbegründern des Ingenieurbüros Planungsgruppe Nord in Kassel, arbeitete dann als Planer im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs beim Magistrat der Stadt Frankfurt, bevor er zum NVV kam.

In seiner Freizeit war er begeisterter Radfahrer und Bergwanderer und liebte die italienischen und Schweizer Alpen. Rabenmüller lebte mit seiner Lebensgefährtin im Vorderen Westen in Kassel.

NVV-Aufsichtsratsvorsitzender Landrat Dr. Udo Schlitzberger sprach am 11. Oktober von einem tragischen Verlust für den Nordhessischen Verkehrs-Verbund. Rabenmüller habe eine sehr hohe Fachkompetenz gehabt und sei eine außergewöhnliche Persönlichkeit gewesen. Sein Wirken habe weit über die Region hinausgereicht. Wie es nun an der Spitze des NVV weitergeht, darüber wird der Aufsichtsrat Mitte Oktober beraten. Zurzeit werden die Geschäfte vom Kasseler Stadtkämmerer und Sozialdezernent Dr. Jürgen Barthel geführt. (Stand 12.10.2006) (hh)

Nordhessen**Nordhessens ÖPNV im Schwarzbuch?**

NVV weist Kritik des Steuerzahlerbundes zurück

Vor zwei Jahren wurden von der Regionalbahn Kassel (RBK) 28 Regiotramwagen angeschafft, die nach Karlsruher Vorbild sowohl im DB-Netz als auch im Straßenbahnverkehr eingesetzt werden können (s. a. FGZ Nr. 46 Seite 9). Zurzeit verkehren RT-Züge zwischen Kassel Hbf, Warburg und Melsungen. Eine große Baugrube behindert momentan den Zugverkehr im Hbf. Wenn im Sommer 2007 der Bahnhofstunnel fertiggestellt ist, können die RT-Züge in die Kasseler Innenstadt rollen.

Nun behauptet der Bund der Steuerzahler, fehlerhafte Planung habe Sicherheitsmängel und daher hohe Folgekosten verursacht: Bisher 250000 Euro für den nachträglichen Umbau der Rathauskreuzung in Kassel, 429000 Euro für Veränderungen der Leipziger Straße und weitere 30000 Euro für neue Bordsteine. Und das alles, weil die RT 25 cm breiter ist als bisherige Straßenbahnen.

Die Verantwortlichen in Kassel sind darüber verärgert, dass die Schwarzbuch-Rechercheure es nicht für nötig hielten, sie mit den Zahlen zu konfrontieren und

eine Stellungnahme einzufordern. "Den Projektverantwortlichen sind keinerlei Nachfragen des Steuerzahlerbundes zum Thema bekannt", so Prof. Rainer Meyfahrt, Vorstand der Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) und Geschäftsführer der RBK. Bei der Entwicklung des Konzeptes sei von Anfang an klar gewesen, dass Kosten und Risiken der Anpassung des Fahrzeugtyps, Sicherheitsanforderungen sowie Schieneninfrastruktur wie Kurvenradien, Signalisierungen und Weichensteuerungen zu bewerten waren. Die erforderlichen Anpassungen seien überwiegend im Rahmen anstehender Unterhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen umgesetzt worden.

Das Regiotramnetz werde bereits bei Inbetriebnahme 2007 mit einer Länge von 150 km die Qualität eines S-Bahn-Netzes haben. Die Gesamtinvestitionen dafür liegen bei 90 Mio Euro. "Kein einziges S-Bahn-Vorhaben in Deutschland wird mit weniger Kosten und in kürzerer Zeit verwirklicht", hielt NVV-Geschäftsführer Thomas Rabenmüller der Kritik des Steuerzahlerbundes entgegen. (hh)

Nordhessen**PRO BAHN in einem Kasseler Schaufenster**

Neues Umwelthaus macht dieses möglich

Seit Mitte September 2006 gibt es in der Wilhelmsstraße 2 in Kassel ein Umwelthaus. Hierzu gehören zurzeit fol-

gende Verbände: Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC), BUND, Deutsche Gesellschaft für Sonnenenergie (DGS),

Frauen nach Tschernobyl, Greenpeace, Robin Wood, Verkehrsclub (VCD) und der Kasseler Weltladen. PRO BAHN ist noch nicht Mitglied im Verein Umwelthaus, unterhält aber enge Verbindungen zum VCD. Wir dürfen - ebenso wie der Förderverein Neue Herkulesbahn - Prospekte und Hefte auslegen. Der gemeinsame Kontaktladen ist ein Haus der offenen Tür: Passanten können hier Informationen über die beteiligten Verbände bekommen oder sich mit Mitgliedern austauschen. In einer Präsenzbibliothek stehen Bücher und Karten zur Verfügung. Besucher können auch fair gehandelte Produkte kaufen. Räume für bis zu 30

Personen bieten Platz, um Kurse durchzuführen. Am letzten Mittwoch im Monat trifft sich hier die IGÖV (Interessengemeinschaft öffentlicher Nahverkehr), zu der auch nordhessische PRO BAHN-Mitglieder gehören. Im Umwelthaus hat der Geschäftsführer vom VCD Landesverband Hessen seinen Arbeitsplatz. In den hinteren Räumen stehen Schreibtische anderer Verbände.

Die Verbände leben vom ehrenamtlichen Engagement ihrer Mitglieder. Sie finanzieren sich selbst. Daher ist der gemeinnützige Verein auf Spenden angewiesen. Informationen auch unter www.umwelthaus-kassel.de. (hh)

Osthessen

Vogelsbergbahn: Anschluß nach nirgendwo

Am nördlichen Rand des RMV führt diese Strecke von Fulda nach Gießen. Seit der Gründung des RMV hat sich einiges gebessert. Ein ungefährender Stundentakt bei gleichzeitiger Erweiterung des Bedienungszeitraumes wurde eingeführt, so dass eine konstante Bedienung über den ganzen Tag. Die lokbespannten Züge wurden durch Triebzüge ersetzt. Trotzdem gibt es noch einige Kritikpunkte: Nach wie vor ist die Bedienung mit sechs Zugpaaren am Wochenende inakzeptabel. Und Neigetechnik-Züge wurden bisher auch nur zu Sonderfahrten benutzt. Besonders gravierend: Es fehlen Frühzüge für den Gesamtabschnitt: Mit der ersten Verbindung erreicht der RMV-Fahrgast seinen Zielbahnhof um 8.29 Uhr nach stolzen 2h40min Fahrzeit. In der Gegenrichtung erreicht er Gießen sogar um 6.46 Uhr, ist aber bereits in Fulda um 4.31 Uhr eingestiegen.

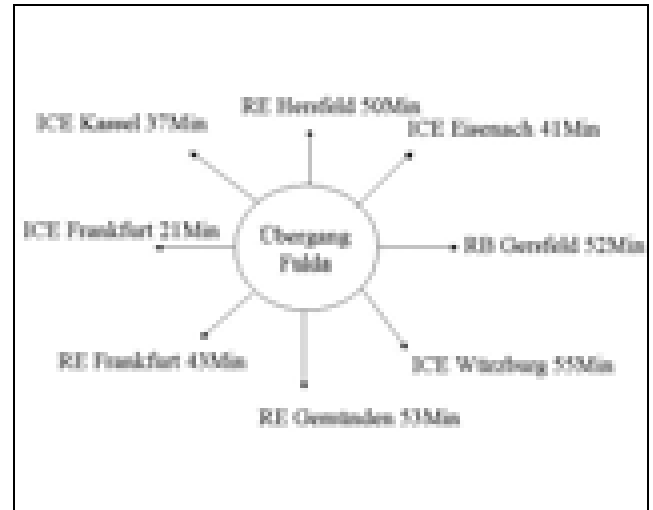
Im RMV-Netz ist Fulda-Gießen eine Tangentialstrecke an der nördlichen Peripherie. Leider wurde auch die Integration in den RMV Fahrplan –insbesondere für den ICE Knoten Fulda – vergessen (siehe Abbildung). Und am Wochenende, wenn die Züge nicht mehr einmal pro Stunde die Bischofsstadt erreichen, sondern der Taktfahrplan außer Kraft gesetzt ist, können Übergangszeiten von 1h einkalkuliert werden. Und das gilt nicht nur für den Reisenden von der Vogelsbergbahn nach Gersfeld oder Bad Hersfeld, sondern auch in die Main-Metropole. Der RMV-Fahrgast könnte dann noch auf den ICE zurückgreifen, aber dazu müsste er zusätzlich zu seinen RMV Einzelfahrschein eine weitere ICE-Fahrkarte für die Strecke Fulda-Frankfurt lösen. Aber auch für den teureren ICE-Aufpreis sind Wartezeiten bis zu 40 Minuten drin. Für Pendler ist der Aufpreis für den DB-Fernver-

kehr nicht so überproportional hoch wie für den Einzelreisenden, da ersterer zu seiner RMV-Zeitkarte noch eine Zuschlagskarte lösen kann. Doch ist der Fahrplan auch werktags nicht auf kurze Übergangszeiten in das RMV-Kerngebiet ausgelegt, 25 Minuten Übergangszeit pro Tag und Richtung sind da keine Ausnahme. Auch am anderen Endbahnhof in Gießen ist noch Verbesserungsbedarf notwendig: Kein Anschluß nach Marburg-Kassel, nach Frankfurt nur Fahrtmöglichkeit mit dem Regional-Express statt mit dem Intercity.

Teilweise existieren zwar Verstärkungszüge, die kürzere Übergangszeiten bieten, doch steht zu befürchten, dass diese im Zuge der Kürzung der Regionalisierungsmittel gestrichen werden.

Sicherlich hat sich die Bedienung seit der Regionalisierung gebessert, trotzdem ist weiterhin notwendig:

- Attraktive Frühverbindungen



- Keine Streichung von Zugleistungen
- Keine Verringerung des Bedienungszeitraumes
- Beschleunigung des Zugverkehrs insbesondere durch Einführung spurtstärkerer Fahrzeuge und Neigetechnik-Fahrzeuge
- Bessere Anbindung der Vogelsbergbahn an den Eisenbahn-Knoten Fulda
(Holger Kalkhof)

Osthessen

Unterschriftensammlung erfolgreich gestartet

Erfolg für PRO BAHN in Osthessen

Der RMV will – wie mehrfach berichtet – ab Dezember 2006 insgesamt 12 Zugverbindungen pro Woche an der Rhönbahn Fulda–Gersfeld (Linie 52) streichen. Betroffen wären die Verkehrstage Samstag und Sonntag. PRO BAHN in Osthessen wendet sich entschieden gegen dieses Vorhaben.

Deshalb haben wir im September eine Unterschriftenaktion gegen die Einsparungen gestartet, die im November 2006 dem RMV und dem Landkreis Fulda so-

wie den Anliegergemeinden an der Rhönbahn vorgelegt werden wird.

Darin fordern wir die Rücknahme der Streichungen, sowie das finanzielle Engagement der Gemeinden und Städte Gersfeld, Ebersburg, Eichenzell und Fulda. Zudem kein Busverkehr an der Rhönbahn.

Am Rande des Rhönbahnfestes konnten so rund 400 Unterschriften gesammelt werden. Dieses beeindruckendes Ergebnis zeigt, dass die Leute der Region

zur Rhönbahn stehen. Sogar Gersfelds Bürgermeisterin Margit Trittin reihte sich in die lange Liste der Unterzeichner ein. Ein schöner Erfolg für PRO BAHN.

PRO BAHN in Osthessen ist optimistisch, dass so die geplanten Einsparungen an der Rhönbahn verhindert werden können und der jetzige, attraktive Fahrplan bestehen bleibt.

Die Unterschriftenlisten liegen bisher in den Gersfelder Geschäften bzw. Reisebüros und in den Tourist – Infos Gersfeld, Ebersburg - Thalau, Eichenzell und in der Gemeindeverwaltung in Ebersburg aus. Weitere Stellen werden folgen.

Infos unter Tel. (06658) 918603 (tb)

Osthessen

Nahverkehr wird durch Individualverkehr behindert

Drei Baustellen rund um Gersfeld

Wie schön könnte ein Rhönausflug bei traumhaften Herbstwetter werden? Das jedenfalls denkt sich so mancher Wanderer, der vom Rhein-Main-Gebiet mit dem Zug nach Fulda fährt und dort in die Rhönbahn steigt, ab Gersfeld noch ein Stück mit dem Rhön-Rad-Bus fährt und dann wandert. Zurück soll es dann von der Wasserkuppe aus gehen.

Doch dieser Tage ist Hochsaison in der Rhön (die meisten Besucher und Urlauber kommen im Herbst) und auf der Wasserkuppe herrscht Sonntags Hochbetrieb. Trotz der vielen Parkplätze geschieht es, dass die Bushaltestelle einfach zugeparkt wird und der Bus so kein Durchkommen mehr hat. So passiert u. a. am 10. September 2006, als ein Ehepaar aus Kriftel o. g. Tour vor hatte. Doch daraus wurde nichts. Da der Rhön-Rad-Bus (RBB) die Haltestelle nicht anfahren konnte, fuhr er an der Haltestelle vorbei. Deshalb mussten die Leute den späteren Bus nach Fulda nehmen, den sie nur mit

Glück erkannten. Folge war eine gravierende Verspätung bei der Rückfahrt.

Unhaltbare Park-Zustände auf der Wasserkuppe sind immer wieder an der Tagesordnung. Obwohl genug Parkraum vorhanden, wird der obere Bereich der Wasserkuppe zugeparkt. Das muss aufhören und schärfer (seitens der Polizei und des Landkreises) durchgegriffen werden. Der Nahverkehr muss immer Vorrang haben und darf nicht im Individualverkehr stecken bleiben. Zudem müsste der Busfahrer in einem solchen Fall anhalten und an der Haltestelle nach Fahrgästen sehen.

Anderes Beispiel Gersfeld: Hier sollte für kurze Zeit im September eine Notfallspur für LKW's auf der B 279 an der Schwedenschanze (bei Gersfeld) gebaut werden. Doch dann folgte eine Ampelregelung scheinbar bis Juni 2007. Der Verkehr staute sich bereits zu Beginn durch diese Ampel weit in Richtung Franken. Aber damit nicht genug zur gleichen Zeit installierte man 2 weitere Baustellenam-

peln in Gersfeld (wegen der Verlegung von Gasleitungen und der Erneuerung der Fahrbahndecke an der Bushaltestelle). Und so war ein Durchkommen nach/durch Gersfeld kaum noch möglich. Die Busse der OVF von Bad Neustadt können teilweise den Anschluss an die Rhönbahn nicht halten.

Man fragt sich welchen Sinn solche Planungen haben und ob es nicht anders geht?

Seit Mitte Oktober besteht „nur“ noch die Ampelregelung wegen der Notfallspur. (tb)

Osthessen

Rhönbahnevent in Gersfeld war Publikumsmagnet

Viele Attraktionen

Am Samstag, 30.9. und Sonntag, 1.10.2006 fand am Bahnhof Gersfeld das „1. Rhönbahn Event“, ein Fest mit vielen Attraktionen statt.

Feierlich wurde der 118. Geburtstag der eingleisigen, 27 km langen Bahnstrecke Fulda–Gersfeld begangen, auf die die Stadt Gersfeld stolz sein kann. Sie ist mittlerweile zu einem Touristischen Magnet in der Region geworden.

Eingeladen zu dem Fest hatten „Wir in Gersfeld“ und der Fremdenverkehrsverein Gersfeld e. V. sowie PRO BAHN e. V. in Osthessen.

Die Idee wieder ein Fest am Bahnhof Gersfeld zu machen (das letzte war im Jahre 1998) kam von Thomas Bayer und Anja Halemba.

Bei gutem Wetter begann alles mit einem großen Flohmarkt. PRO BAHN in Osthessen informierte mit einem Stand an beiden Tagen sehr erfolgreich Interessierte und Reisende über die Rhönbahn Fulda–Gersfeld, Fahrpreise, den Anschlussbus-



Der PRO BAHN-Stand auf dem Bahnhofsfest in Gersfeld (Foto: Hubertus Lüpkes)

verkehr der Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF) in Gersfeld und die geplanten Zugstreichungen an der Rhönbahn ab Dezember 2006.

Am Sonntag organisierten die Landfrauen Gersfeld ein großes, regionales Frühstück. Lieder aus den 60er und 70ern präsentierte das Duo CHRIS AND ME.

Das Wetter spielte auch mit, die anfänglichen Wolken verzogen sich und es wurde ein wunderschöner, warmer Tag.

Highlights des Rhönbahnevents waren u. a. die Kinderbastaktion, Kisten stapeln und das Geschicklichkeits-Fahrradfahren. Beim Street-Kicker-Turnier (einem überdimensionalen Tischkicker

mit lebenden Figuren) wurde um ein 100 l Fass Bier gekämpft. Die Vorführung der Jugendlichen vom Jugendtreff Gersfeld kam beim Publikum sehr gut an.

Eine Stadtbahn brachte die zahlreichen Besucher des Festes zu den Geschäften in der Stadt, die zwischen 13 und 17 Uhr gemütlich shoppen gehen konnten. Für das leibliche Wohl war an beiden Tagen gesorgt.

Letztlich war das Rhönbahnevent eine rundum gelungene Sache mit vielen Besuchern, die im nächsten Jahr wiederholt werden soll, dann mit einer umfangreichen Ausstellung zur Geschichte der Rhönbahn. *(tb)*

Mittelhessen

Busverkehr im Kreis Gießen

Neuer Betreiber und neue Liniennummern

Ab dem 1. Dezember werden fünf Busrouten im östlichen Kreis Gießen/Vogelsbergkreis von einem neuen Betreiber, der Georg Schulmeyer GmbH, bedient. Geändert sind ab diesem Zeitpunkt auch die Liniennummern:

- Linie 730, jetzt RMV-Linie 372: Gießen-Lich-Laubach-Schotten
- Linie 731, jetzt RMV-Linie 373: Schulverkehr Laubach
- Linie 620, jetzt RMV-Linie 377: Gießen-Pohlheim-Eberstadt/Gambach
- Linie 630, jetzt RMV-Linie 375: Gießen-Lich-Hungen
- Linie 631, jetzt RMV-Linie 376: Schulverkehr Pohlheim

Nach Angaben des RMV sollen künftig 40-sitzige Niederflurbusse mit Ab-

senkvorrichtung eingesetzt werden. Auch eine Rampe für mobilitätsbeeinträchtigte Fahrgäste soll zu Verfügung stehen. Dies garantiert einen bequemen Zustieg für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen. Die Buslinien sind ab Bahnhof Gießen auf die Main-Weser-Bahn, sowie in Lich auf die Fahrzeiten der Main-Kinzig-Bahn (Gießen-Gelnhausen) abgestimmt.

Die nach EU-Richtlinien erfolgte Ausschreibung hat den Anbieter der wirtschaftlich günstigsten Offerte zu bevorzugen. Die Herkunft der Firma spielt bei diesem – europaweiten – Ausschreibungsmodus keine Rolle. Das Busunternehmen Schulmeyer ist in Mörfelden-Walldorf, zwischen Darmstadt und Rüsselsheim beheimatet. *(hn)*

Mittelhessen

Marburger Busnetz wird umgestaltet

Neue Linienführung schon zum Fahrplanwechsel im Dezember

Die Stadtwerke Marburg wollen das Busliniennetz der Universitätsstadt neu ordnen. Kern des neuen Konzepts ist, von den derzeit existierenden Parallelverkehren mehrerer Linien auf den Hauptstrecken wegzukommen, wie Stadtwerke-Geschäftsführer Norbert Schüren erklärte. Diese Parallelverkehre hätten zur Folge, dass vier Busse, die in die gleiche Richtung fahren zur gleichen Zeit eine Haltestelle anfahren und anschließend komme eine Viertelstunde lang kein Bus mehr.

Das neue Konzept sieht vor, dass auf der Hauptinnenstadtachse vom Südbahn-

hof zum Hauptbahnhof nur noch die Linien 1, 2 und 7 verkehren sollen – in den Spitzenzeiten morgens und nachmittags jeweils im 15-Minuten-Takt und sonst im Abstand von 20 Minuten. Die Linien sollen so aufeinander abgestimmt sein, dass auf der Hauptstrecke alle fünf Minuten ein Bus verkehrt. Der Nachteil des neuen Bus-Konzepts in Marburg: Einige Linien aus den Außenstadtteilen enden künftig bereits an Haltestellen der Hauptstrecke, so dass dort ein zusätzliches Umsteigen in die Innenstadt nötig ist. (wb)

Mittelhessen

Angebotsverschlechterung auf der KBS 445 (Gießen-Siegen)?

Die Bahnverbindung Siegen-Gießen steht offenbar vor einer Angebotsverschlechterung im Zuge der Regionalisierungsmittelkürzungen. Wie bereits in der vorigen Ausgabe der FGZ berichtet, liegt nach wie vor keine öffentliche Liste über die beabsichtigten Kürzungen im hessischen Bahnverkehr vor. Zwar konnte durch außerordentliche Zuwendungen des Landes das schlimmste Szenario verhindert werden, doch sickern Nachrichten über die real bevorstehenden Kürzungen bislang leider nur tröpfchenweise durch.

Wie ein PB-Mitglied aus Siegen berichtet, vermeldet die dortige Presse die

Streichungen von fünf Zügen auf der Verbindung nach Gießen. Um welche Verbindungen es sich handelt, ist nicht bekannt. Zusätzlich verlängert sich laut unbestätigten Angaben die Fahrzeit der für Pendler wichtigen Frühverbindungen. Laut DB-Fahrplanauskunft allerdings existieren im Dezember, nach dem Fahrplanwechsel, noch die "alten" Fahrzeiten. Doch es wäre nicht die erste Überraschung, die den Bahnkunden sehr kurzfristig beschert wird. Statt von Gerüchten würden wir an dieser Stelle lieber von tatsächlichen und bestätigten Veränderungen berichten – doch diesbezügliche Pressemitteilungen gibt es nicht. (hn)

Mittelhessen**Bahnstrecke Frankfurt–Gießen****Pro Bahn-Appell: Wieder in den Takt statt aus dem Takt ab Dezember 2006**

Im Leitartikel der letzten FGZ (Nr. 58, Seite 5) haben wir unseren Lesern ein kleines Quiz gestellt: Wie kommt man Samstags zwischen 19.30 und 21 Uhr von Frankfurt nach Gießen? Die Antwort lautet: Gar nicht! Jedenfalls nicht mit einer annehmbaren Zugverbindung. Es gibt schlichtweg keinen Taktverkehr zwischen den Zügen um 19.22 und 21.22 Uhr am Samstag. Während ansonsten ein täglicher Halbstundentakt bis 18.50 Uhr existiert, klafft hier eine riesige Taktlücke von zwei Stunden. Die einzige Verbindung zu diesen Zeiten ist eine knapp 90 Minuten dauernde Verbindung mit S-Bahn bis Friedberg und Regionalbahn nach Gießen (20.04 ab Frankfurt).

Für Pendler, die Samstags arbeiten müssen und noch etwas vom Samstagabend haben wollen, ist dies ein unerträglicher Zustand. Dabei sind es nicht nur Einzelne, die im Frankfurter Dienstleistungsgewerbe tätig sind und die Bahn benutzen.

Geschaffen wurde das Übel dadurch, dass DB Fernverkehr aus Gründen der Rentabilität ihren täglichen IC um 20.22 nicht mehr samstags fahren läßt. Doch in

diesem Fall ist der RMV einmal nicht mit einem von ihm finanzierten Ersatzzug eingesprungen. Der Verlierer im Gerangel zwischen profitorientiertem Fernverkehr und finanziell klammem Nahverkehr ist der Kunde. Pro Bahn liegen diesbezüglich auch Klagen von Kunden vor, die sich seit nun fast einem Jahr von der Bahn stehengelassen fühlen. Eine weitere Konsequenz ist der daher oft zum Bersten gefüllte RE über Gießen nach Kassel, der vor der großen Lücke fährt, nämlich samstags um 19.22 Uhr. Da er die einzige Verbindung auf der Main-Weser-Bahn bis 21.22 darstellt, hat er obendrein oft auch noch Anschlussreisende aus verspäteten Fernverkehrszügen abzuwarten.

Bei allem Bewusstsein um knappe Kassen: dies ist ein kaum erträglicher Zustand für eine Strecke, die nun wirklich nicht arm an Fahrgästen ist. Pro Bahn appelliert an die Verantwortlichen bei DB, RMV und auch an die Bürgervertreter Mittel- und Nordhessens: Ein Stundentakt sollte das Angebotsminimum auf der Main-Weser-Bahn darstellen. Schließen Sie diese Taktlücke! (*hn*)

Mittelhessen**Gleisdiebe legten Geständnis ab****Größter Diebstahl in der Geschichte der Bahn aufgeklärt**

Mehr als ein halbes Jahr nach dem Gleisdiebstahl von Lohra an der stillgelegten Aar-Salzböde-Bahn im Kreis Mar-

burg-Biedenkopf (die FGZ berichtete) haben Verdächtige die Tat gestanden. Vier Männer, zwei aus Norddeutschland

ein gebürtiger Kasache und ein Mann aus Kirgisien saßen mehrere Monate in Untersuchungshaft, bis sie sich zur Tat bekannten. Die mutmaßlichen Diebe räumten zudem ein, Vorbereitungen für einen Gleisdiebstahl in der Gemeinde Bischofen (Lahn-Dill-Kreis) an der gleichen Strecke getroffen zu haben, der jedoch aufflog,

bevor der Schienenschrott abtransportiert werden konnte. Festgenommen wurde Ende September auch der Drahtzieher des Schienenklaus, ein 26 Jahre alter Russlanddeutscher. Die Staatsanwaltschaft Marburg erklärte, das Verfahren sei noch nicht beendet. Die Bundespolizei setzt ihre Ermittlungen weiter fort. (wb)



Im Januar und Februar 2006 hatten dreiste Gleisdiebe rund fünf Kilometer Schienen der stillgelegten Aar-Salzböde-Bahn zwischen Damm und Lohra im Landkreis Marburg-Biedenkopf unter den Augen der Öffentlichkeit abmontiert und teilweise bereits an Metallschmelzen geliefert. Der Diebstahl fiel erst auf, weil sich ein Eisenbahnfreund, der an der Strecke wohnt, bei der Marburger Lokalzeitung „Oberhessische Presse“ nach der Berichterstattung über die Abbrucharbeiten erkundigte. Erst als die Zeitung bei der DB in Frankfurt nachrecherchierte kam die illegale Aktion ans Licht. (Foto: Wolfgang Brauer)

Großraum Frankfurt am Main

Maut in Frankfurt

Ende September wurde in einer Frankfurter Tageszeitung über das Für und Wider einer kostenpflichtigen Be-

nutzung der Frankfurter Innenstadt diskutiert. Dazu lieferte Dr. Gottlob Gienger folgenden Beitrag:

"In Frankfurt debattieren die OB-Kandidaten derzeit über das Für und Wider einer Citymaut, wie sie London bereits 2003 eingeführt hatte und in Stockholm nach einer Erprobungsphase von 7 Monaten nun in einem Referendum beschlossen wurde. Als Innenstadtmaut oder Citymaut wird die Erhebung von Gebühren für die Nutzung innerstädtischer Straßen bezeichnet. Mit der Einführung von städtischen Straßenbenutzungsgebühren sind häufig folgende praktischen Gründe verbunden:

- Entlastung der Umwelt durch weniger Verkehr (Verringerung der CO₂-Emissionen, Rußpartikel und Feinstaub);
- Zeitliche und räumliche Steuerung der Verkehrsnachfrage (Staureduktion bzw. effizientere Nutzung);
- Zusätzliche Einnahmen für die Stadtkasse

Von einer Citymaut sind folgende positiven Wirkungen zu erwarten:

1. Sofortige Reduzierung des Autoverkehrs um ca. 25% wie in London
2. Sofortige entsprechende Reduzierung der CO₂-, Lärm-, Schadstoff- und Feinstaubbelastung
3. Reduzierung der Unfallzahlen und deren volkswirtschaftliche Kosten
4. Weniger MIV bringt mehr Lebensqualität in die Innenstadt.
5. Die Mauteinnahmen können zur Förderung des ÖPNV verwendet werden.
6. Nur noch die Fahrzeuge fahren in die Innenstadt ein, die wirklich notwendig sind: ÖPNV, Lieferfahrzeuge, Handwerker, Anlieger
7. Fahrzeuglenker, die bisher das Auto v.a. aus Bequemlichkeit nutzen, obwohl ihnen der ÖPNV eine gute Alternative bietet, bleiben draußen

8. In London wurden 50-60% der vermiedenen Pkw-Fahrten auf den ÖPNV verlagert.

Die Citymaut bietet folgende Steuerungsmöglichkeiten:

1. Steuerung des Fahrzeugaufkommens, Vermeidung von Verkehrskollaps und Staus
2. Sie kann nach Schadstoffausstoß gestaffelt werden und bietet deshalb die Möglichkeit, schadstoffreiche Altfahrzeuge gezielt draußen zu halten.
3. Fahrgemeinschaften können gefördert werden

Abzuwägen sind folgende ambivalente Gesichtspunkte:

1. Für Überwachungs-/Kontrollsysteme sind hohe Investitionen erforderlich
2. Überwachungs- und Kontrollsysteme erfassen genaue Bewegungsprofile und wecken damit unvermeidlich die Begehrlichkeit der Sicherheitsorgane
3. Die Verfolgung von Mautsündern erfordert zusätzlichen Verwaltungsaufwand
4. Erhebliche Investitionen und Flächenverbrauch an der Stadtperipherie für zusätzliche P+R-Plätze; die Parkhäuser in der Innenstadt werden entwertet
5. Auswirkungen auf den innerstädtischen Handel: Sicherlich wirkt sich die erschwerte Pkw-Erreichbarkeit auf SB-Märkte sehr negativ aus, doch die Erfahrungen mit verkehrsberuhigten Innenstädten in Karlsruhe oder Straßburg zeigen einen Umsatzzuwachs des qualifizierten Einzelhandels auf. Hier stellt sich einfach die Frage des richtigen Standorts.
6. Reichen Autofahrer fallen 2 Euro Maut leichter als Personen mit geringem Einkommen, dies ist aber bei allen Verkehrsdienstleistungen so.

7. Die verstärkte Nutzung des innerstädtischen ÖPNV kann diesen an oder über die Kapazitätsgrenze bringen und erfordert dann zusätzliche Investitionen und zusätzliches Personal.
8. P+R-Plätze an der Peripherie können den ÖPNV bis zur Stadtgrenze tlw. konkurrenzieren, eine unerwünschte Nebenwirkung.

Die negativen Auswirkungen werden von der Phalanx aus ADAC bis zur IHK sicher zum Untergang des Abendlandes

hochstilisiert. Citymaut ist also ein umstrittenes Thema, nichts für Politiker, die sich mehr um ihre Wiederwahl als um unsere Gesundheit sorgen."

Inzwischen ist der neue Verkehrsdezernent im Amt und hat nun, da er aus sämtlichen anderen Resorts die Abteilungen „Verkehr“ unter seine Fittiche genommen hat, ganz andere Möglichkeiten und mit Sicherheit auch andere Ideen. Wir werden die Sache weiter verfolgen. (*ld*)

Großraum Frankfurt am Main

Verbesserung des VGF-Wagenparks

Vorschläge des Fahrgastbeirats

Der **VGF-Fahrgastbeirat** hat in seinen Sitzungen u. a. immer wieder auf Mängel an den Fahrzeugen hingewiesen und Verbesserungen angeregt. Viele dieser Vorschläge wurden von der Geschäftsführung der Frankfurter Verkehrsgesellschaft aufgegriffen und werden jetzt nach und nach umgesetzt.

So wird im Rahmen der regulären Grundüberholung **die Innenausstattung und Belüftung der R-Straßenbahn-Wagen verbessert** – ältere U4-U-Bahnen werden mit Klimaanlage nachgerüstet.

Die VGF wird die Innenausstattung der Straßenbahnen des Typs "R" verbessern und dem bewährten "S"-Wagen anpassen. Das erste überholte Fahrzeug ist schon wieder im Einsatz. Wie die Bahnen der jüngeren S-Baureihe werden alle R-Wagen nacheinander mit gelben und besser sichtbaren Haltestangen ausgestattet, die in Türnähe geriffelt sind, um auch sehbehinderten Fahrgästen Bewegung und Orientierung in der Bahn zu erleich-

tern. Neu werden in die R-Wagen zusätzliche Haltestangen unter der Decke eingezogen, an denen Halteschlaufen befestigt sind. Auch dies entspricht den S-Wagen. Von außen werden die Bahnen, analog zu den etwa auf den Linien 30 und 36 eingesetzten Bussen der VGF, nicht nur an gelben und auf die Türen hinweisenden Pfeilen erkennbar sein, sondern auch an einem breiten gelben Streifen über einer der Türen: Dies sind die Eingänge, je Seite einer, in deren Nähe sich die Rollstuhlfahrerplätze befinden.

Die Ein- und Umbauten erfolgen im Rahmen der turnusgemäßen und alle zehn Jahre vorgesehenen Grundüberholung der Fahrzeuge, einer Art "Tram-TÜV". Sie beinhaltet auch den Austausch aller Fenster und damit die Beseitigung allfälliger Vandalismusschäden, die durch so genanntes Scratching verursacht werden. In diesem Zusammenhang baut die VGF auch Vorrichtungen ein, um künftige Kratz- und Schmierschäden zu

verringern oder sogar ganz zu verhindern. Weitere Arbeiten, die die Stadtbahn-Zentralwerkstatt (StZW) neben dem "Face-Lifting" der Innenausstattung an den insgesamt 38 R-Wagen ausführt, sind ebenfalls Routine. Dazu zählen unter anderem - wenn nötig - Blecharbeiten am Wagenkasten, Beseitigung von Rost, Rißuntersuchung, Prüfung und gegebenenfalls Austausch verbrauchter elektrischer Bauteile wie Kondensatoren, Überarbeitung des Antriebsstranges, Instandsetzung der Drehgestelle, Einzug neuer Fußböden sowie der Einbau einer komplett neuen Bremsanlage. Rund 200.000 € und etwa 20 Wochen Arbeitszeit investiert die Zentralwerkstatt der VGF pro Fahrzeug in die Überholung. Der erste so rundernerneuete R-Wagen mit der Nr. 011, fährt seit einigen Tagen wieder im Linieneinsatz. Mit den Wagen Nr. 013 und 019 stehen zur Zeit zwei weitere Bahnen zur Grundüberholung in der StZW, wovon letztere bis Weihnachten dieses Jahr wieder in Betrieb gehen soll.

Klimaanlagen: Nachrüstung wo möglich

Die VGF hat auch den nachträglichen Einbau von Klimaanlagen in die älteren Straßenbahn-Fahrzeuge der Baureihen R

und P geprüft, konnte diese Verbesserung aber aus unterschiedlichen Gründen nicht verwirklichen: Hierzu müßten die rund 130 Kilogramm schweren Aggregate der Klimaanlagen auf die Fahrzeugdächer montiert werden; die Konstruktion der R-Wagen ist für dieses Gewicht aber nicht ausgelegt. Außerdem benötigen Klimaanlagen zusätzlichen Strom, die Umformer der R-Wagen nicht mehr leisten kann. Um gerade im Sommer die Belüftung trotzdem zu verbessern, baut die VGF zu den bestehenden vier Klappfenstern pro Seite zwei weitere ein.

Eine Nachrüstung der 1972/73 gekauften und zur Zeit noch gefahrenen P-Wagen kommt nicht in Frage, da sie mit Auslieferung der letzten S-Wagen Ende 2006/Anfang 2007 zur Ausmusterung anstehen.

Im Gegensatz dazu wird die VGF die 39 zwischen 1994 und 1995 angeschafften U-Bahn-Wagen des Typs "U4" sehr wohl mit Klimaanlagen nachrüsten, da dies bei dieser Baureihe möglich ist. Entsprechende Planungen, das Heizungs- und Lüftungssystem der Bahnen zu erneuern, laufen. Die rund zehn Jahre alten Fahrzeuge sind mit den vom ersten Halbjahr 2008 an auszuliefernden neuen U-Bahnen des Typs "U5" koppelbar und sollen dann ebenfalls über Klimaanlagen verfügen. (VGF/Holger Scheel/ld)



Starkenburg

RMV-Fahrpreiserhöhungen und Zugstreichungen in der Region

Änderungen im Dezember 2006

In einer Pressemitteilung nach der Aufsichtsratssitzung vom 12.7.2006 teilte der RMV der Öffentlichkeit mit:

„Eine mit durchschnittlich 5,9 Prozent etwas höhere Preiserhöhung als ursprünglich von der Geschäftsführung vorgeschlagen und eine Finanzierungsvereinbarung mit dem Land Hessen machen es möglich: Die Kürzungen im Zugverkehr zum kommenden Fahrplanwechsel fallen moderater aus, als noch vor kurzem befürchtet. Statt 118 Millionen Euro weniger Finanzmittel bis zum Jahr 2009 muss der Verkehrsverbund nun Kürzungen von 66 Millionen plus einen Rückgang der investiven Mittel – zum Beispiele für Stationsumbauten – von 15,6 Millionen Euro hinnehmen. Insbesondere das S-Bahnnetz bleibt weitgehend verschont: [...]

S-Bahnlinien: Auf der S 1 entfällt morgens eine Verbindung zwischen Offenbach Ost und Ober-Roden und auf der S 2 ein Zugpaar zwischen Hofheim und Niedernhausen. Auf der S 7 werden am Wochenende einzelne Fahrten zwischen Groß-Gerau-Dornberg und Riedstadt-Goddelau entfallen (alles zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006, also ab dem Fahrplanjahr 2007). [...]

Dreieichbahn (RMV-Linie 61): Diese Linie wird ab Fahrplan 2007 samstags durchgängig nur noch im 60-Minuten-Takt bedient.

Riedbahn (RMV-Linie 70): An Sonntagen entfallen ab Fahrplan 2007 die

RegionalExpress-Züger, die nur bis Gernsheim fahren. Die übrigen RE-Züge, die durch bis nach Mannheim fahren, bleiben erhalten.“

Es lohnt sich, die Zahlen genauer anzuschauen: Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen empfahl seinen Mitgliedern, die Fahrgeldeinnahmen jährlich um 4% zu erhöhen, um die Kürzung der Regionalisierungsmittel abzufangen. Der RMV-Aufsichtsrat hat jedoch die Preise um 5,9% erhöht. Grund ist das von Ökonomen mit „Preiselastizität“ bezeichnete Verbraucherverhalten: Wenn ein (Monopol-)Anbieter die Preise für ein Produkt erhöht, springt ein Teil der Kunden ab, die sich das Produkt nicht mehr leisten können oder wollen. Um also eine vorgegebene Einnahmesteigerung zu erzielen, müssen die Preise noch stärker erhöht werden. Im vorliegenden Fall ergibt eine einfache Prozentrechnung $104/105,9 = 98,2\%$. **D. h. die erforderlichen Fahrgeld-Mehreinnahmen von 4% führen dazu, daß der RMV ab Dez. 2006 ca. 1,8% seiner bisherigen Fahrgäste verliert!** Damit gehören auch die im Vergleich zu anderen Verkehrsverbänden kümmerlichen Fahrgastzuwächse des RMV der Vergangenheit an (lt. Verbundbericht 0,3% 2003, 0,6% 2004). Spätestens ab jetzt heißt das RMV-Motto: Immer weniger Kunden immer mehr Geld abknöpfen! Es ist jedem Eingeweihten klar, wohin dieser Weg führen wird. Andere Verkehrsverbände wie der VRN ge-

hen den umgekehrten Weg: Eine wachsende Anzahl von Kunden langfristig zu binden und ihnen akzeptable Preise zu bieten, dies führt zu erheblichen Fahrgaststeigerungen und langfristig gesicherten Mehreinnahmen.

Aus Fahrgastsicht ist folgendes zu den Kürzungen in der Region zu sagen: Zum zweitenmal nach April 2004 dünnt der RMV den SPNV in der Region aus, das Angebot im Ballungsraum wird beibehalten, obwohl die Kunden das gleiche bezahlen. Resultate: Ein noch größeres Stadt-Land-Gefälle, weniger Mobilität für Einkaufs- und Freizeitverkehr im ÖPNV und für Pendler, die am Wochenende arbeiten müssen, mehr MIV.

Die Kürzungen auf der S7 Groß-Gerau-Dornberg und Riedstadt-Goddelau und die sonntägliche Streichung der RE auf der Riedbahn sind ein Rückschlag für die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Groß-Gerau und die am 15.12.2002 in Betrieb genommene S7.

Die Dreieichbahn wurde 1997 umfassend modernisiert und das Angebot den

heutigen Bedürfnissen entsprechend ausgeweitet mit einem guten Abend-, Nacht- und Wochenendverkehr, i.d.R. verkehren moderne Treibwagen GTW2/6. Zum Dez. 2006 wird nun das Angebot an Samstagen zwischen Ober-Roden und Dreieich-Buchsschlag von 30-Minuten-Takt auf 60-Minuten-Takt halbiert. Wenigstens kann es jetzt nicht mehr passieren, daß der Fahrgast mit Fahrtziel Eppertshausen oder Dieburg in Dreieich-Buchsschlag in den Zug steigt und dann wenige Kilometer vor dem Ziel in Ober-Roden strandet.

Wenn Sie mit den RMV-Fahrpreiserhöhungen und Zugstreichungen nicht einverstanden sind, schreiben Sie Herrn Sparmann (v_sparmann@rmv.de) und Ihrem Landrat. Wenn Sie mit der Nahverkehrs-Politik des Bundes nicht einverstanden sind, schreiben Sie Ihrem gewählten Bundestagsabgeordneten in Berlin, der die Kürzung der Regionalisierungsmittel mitbeschlossen hat (Vorname.Name@bundestag.de). (*Gottlob Gienger*)

Starkenburg

Langsam lästig

Eigentlich ist die Bahn – das ist ihr systemimmanenter Vorteil – ein gut kalkulierbares Verkehrsmittel. Staus oder Unfälle wirken eher wie Fremdworte und die Fahrpläne gestatten eine recht präzise Vorusberechnung von Abfahrt und Ankunft.

Dazu kommt, daß sich im Darmstädter Hauptbahnhof gegen halb Züge aus allen vier Himmelsrichtungen einfinden und sie bald darauf entgegengesetzt weiterverkehren – man kann also nicht nur bequem in der Wissenschaftsstadt an-

kommen, sondern auch ohne großen Zeitverlust umsteigen und in die gewünschte Richtung weiterreisen.

Wenn das Wörtchen wenn nicht wäre: Denn in den letzten Wochen und Monaten haben sich am Rande der Zubringerstrecken etliche Schilder angesammelt, welche den Lokführern über längere Abschnitte reduzierte Geschwindigkeit vorschreiben. Es leuchtet ein, daß Fahrpläne und Anschlüsse mit 3-4 Minuten Übergangszeit so nicht mehr einzuhalten sind.



Ausgebremst: Tempo 30 in Groß-Gerau

Lange nicht erschöpfend sind diese Beispiele: Über die Strecke zwischen Klein-Gerau und Groß-Gerau quält sich die Bahn mit Tempo 30, zwischen Messel und Dieburg zuckelt sie mit nur 50 Sachen - und die Krönung ist nördlich von Bickenbach anzutreffen. Denn dort schleicht seit Mitte des Jahres jeder zweite Regionalzug nach IC-Überholung mit 5 km/h über eine marode Weiche, Blumenpflücken ist aber nicht gestattet.

Natürlich fällt die eine oder andere Minute bei der Ankunft nicht ins Gewicht, doch problematisch wird es dann, wenn ein Reisender "auf heißen Kohlen" sitzt und um seinen Anschluß in Darmstadt bangen muß - und diese Angst ist leider allzu oft berechtigt! Das Darmstädter Bahnhofspersonal tut man anscheinend, was irgend möglich ist, damit das Umsteigen noch klappt. Aber wenn noch ein Bahnsteigwechsel mit dem Umsteigen einhergeht, sehen viele Reisende nur noch verärgert die Schlußlichter ihres Anschlusses.

Um es klar zu sagen: Sicher, irgendwann wird, wie im Straßenverkehr, mal ein Mangel entdeckt und es gibt gewiß technische Gründe für diese sogenannten "Langsamfahrstellen"; dazu darf die Sicherheit der Reisenden nie auf dem Spiel stehen. Aber weshalb werden ausbessere-

rungswürdige Stellen wohl markiert, aber nicht ausgebessert?



*Ausgebremst: Tempo 5 in Bickenbach
(Fotos: Volker Gelmroth)*

Und der unbedarfte Fahrgast erinnert sich, was er alles in der Zeitung lesen konnte:

Daß die DB die vom Bund für Netzinstandhaltung bereitgestellten Mittel nicht konsequent ausschöpft. Daß der Auftraggeber RMV, Empfänger unserer gepfefferten Fahrpreise, solche "Leistungen" der DB mit einer Bonuszahlung honoriert hat (Kundenbeschwerden werden dort allerdings wahlweise ignoriert oder mit einem nichtssagenden Musterschreiben quittiert). Und, noch erschreckender, daß das Südhessen-Netz unlängst für etliche weitere Jahre an die DB vergeben wurde. Ruht sich da etwa jemand schon auf seinen Lorbeeren aus?

Lieber RMV, liebe DB, wann werden wir unsere Ziele und Anschlußzüge wieder ohne Zitterpartie pünktlich erreichen können? *(Volker Gelmroth)*

Rhein-Neckar

Bypass wieder in der Diskussion

Bau der Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar rückt näher

Eine wichtige Entscheidung für die geplante Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar ist gefallen. Das Projekt ist in die mittelfristige Finanzplanung zur Finanzierung der Projekte des Bundesverkehrswegeplans in den Jahren 2006-2010 mit zunächst 17 Mio. € aufgenommen worden. Damit kann die DB den Beginn des Planfeststellungsverfahrens nicht mehr mit der Begründung verzögern, es seien keine Mittel seitens des Bundes bereitgestellt worden.

Außerdem hat das IHK-Wirtschaftsforum, das gemeinsame Gremium der vier Industrie- und Handelskammern in der Metropolregion Rhein-Neckar, nach einem Treffen mit Bahnchef Mehdorn die DB aufgefordert, die Planung so schnell wie möglich anzugehen und dies nicht explizit mit der Forderung nach einem Verzicht auf den Bypass verknüpfte. Obwohl sich das IHK-Wirtschaftsforum ausdrücklich hinter den Beschluss des Regionalforums ICE-Knoten Rhein-Neckar vom 19. September 2006 stellte und auch explizit den Ausbau des Mannheimer Hauptbahnhofs forderte sowie die Bedienungshäufigkeit und Bedienungsqualität des Mannheimer Hauptbahnhofs betonte, wurde dies in den Medien teilweise als „Keil in der geschlossenen Abwehrfront gegen den ICE-Bypass“ gesehen. Die Atmosphäre in der Diskussion um die Neubaustrecke ist seit einigen Monaten wieder emotional stark aufgeheizt.

Eine pikante Fußnote zur Bypass-Diskussion setzt die Deutsche Bahn selbst, indem sie zum 9. Oktober, also mitten in der Fahrplanperiode, das ICE-Sprinter-Zugpaar Köln-Mannheim-Stuttgart einstellte. Dies ist ein ganz ungewöhnlicher Vorgang, da normalerweise selbst bei schlecht ausgelasteten Zügen der nächste Fahrplanwechsel für eine Streichung abgewartet wird. Die Fahrzeit des Sprinters von nur einer Stunde und 56 Minuten zwischen Stuttgart und Köln (mit Halt in Mannheim!) ist fast identisch mit der künftig über den Bypass angestrebten Fahrzeit und um 17 Minuten schneller als der ICE-Linienverkehr Köln – Stuttgart. Offenbar sind jedoch nicht genug Kunden bereit, für diesen Fahrzeitgewinn von 17 Minuten einen Mehrpreis von 15 Euro zu zahlen. Dies wirft natürlich massiv die Frage auf, für welche Fahrgäste die DB den Bypass bauen will, der ja immerhin in der von der DB im Raumordnungsverfahren bevorzugten Variante B ein Drittel der Gesamtkosten der NBS ausmachen würde!

Die Bypass-Kritiker in Mannheim befürchten aber nun, dass die bevorstehende Entscheidung über das Projekt „Stuttgart 21“ Auswirkungen auf die NBS Rhein-Main – Rhein-Neckar haben könnte. So könnte Ministerpräsident Oettinger bei einer Zusage für „Stuttgart 21“ Bahnchef Mehdorn von Landesseite aus freie Hand bzgl. einer Bypass-Planung bei der Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar lassen. (*Michael Löwe*)



Noch viel zu tun ist an der neuen Straßenbahnstrecke nach Kirchheim in Heidelberg, die zum Fahrplanwechsel im Dezember in Betrieb gehen soll. An der fast vier km langen Neubaustrecke liegen auf vielen Abschnitten noch keine Schienen und die Oberleitung ist noch nicht montiert. Das Foto zeigt den Abzweig von den bisherigen Strecken am Römerkreis. Zehn Weichen sorgen hier in Zukunft dafür, dass hier fünf der zukünftig sechs in Heidelberg verkehrenden Straßenbahnlinien auf die richtigen Gleise geleitet werden. (Foto: wb)

Rhein-Neckar

Vorstandswechsel beim Regionalverband

Michael Löwe möchte sich aus der vordersten Front zurückziehen

Nach genau zehn Jahren wird es beim Regionalverband Rhein-Neckar einen Wechsel im Vorstand geben. Michael Löwe möchte den Vorsitz abgeben und sich aus der vordersten Front zurückziehen. Mindestens ein PRO BAHN – Aktiver ist bereit, als Vorsitzender zu kandidieren und ab 2007 den Vorsitz des Regionalverbandes zu übernehmen, so dass schon sichergestellt ist, dass es kein Vakuum an der Spitze des Regionalverbandes geben wird. Der derzeitige Vorstand,

bestehend aus Michael Löwe und den beiden Stellvertretern Wolfgang Brauer und Sven Grahner, würde sich freuen, wenn der eine oder die andere unter den Mitgliedern in der Region Interesse hätte, aktiv mitzuarbeiten und ggfs. sogar für den Vorstand zu kandidieren.

Zum Formalen: PRO BAHN Rhein-Neckar ist kein eigenständiger Verein, sondern eine formlose Untergliederung des Landesverbandes Baden-Württemberg e.V. Von daher gibt es keine Fristen

oder Vorgaben für die Wahl und Amtsdauer eines Vorsitzenden – genau genommen gibt es noch nicht einmal diesen Titel des Regionalverbands-Vorsitzenden; er ist eine Eigenkreation des Regionalverbandes, um nach außen strukturiert auftreten zu können.

Die Wahl – und natürlich auch eine Diskussion über Ziele und Konzepte des Regionalverbandes – soll am Donnerstag, 20. Dezember 2006 ab 19:30 Uhr, im Rahmen des monatlichen Mitgliedertreffens, dann im Bräustüble in der Bergheimer Straße 91 in Heidelberg stattfinden. *(Michael Löwe)*

Rhein-Neckar

Kurznachrichten

Mannheim: Direkt neben dem Gleis 1 des Hauptbahnhofs der Quadratestadt, wo bisher ein alter Expressgut-Schuppen stand, soll bis Juli 2007 ein neuer Busbahnhof für Fernlinien entstehen. Der erste Spatenstich für das neue Gebäude, das neun überdachte Haltestellenplätze und darüber ein Parkhaus für 326 Autos Platz vorsieht, fand Anfang Oktober statt.

Seit mehreren Jahren sind die Haltestellen für die Fernverkehrsbusse, die für wenig Geld überwiegend in die Staaten des ehemaligen Ostblocks fahren, etwa zwei Kilometer vom Hauptbahnhof entfernt an einer Autobahnauffahrt untergebracht. *(wb)*

Mannheim: Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) werden nicht gegen den Planfeststellungsbeschluss zum „Neckarauer Übergang“ klagen. PRO BAHN Rhein-Neckar hatte eine solche Klage angeregt, weil mehrere „Träger Öffentlicher Belange“ vor dem Planfeststellungsbeschluss nicht gehört wurden. PRO BAHN hatte angeregt, an der Stelle der neuen Brücke über die Gleisanlagen am östlichen Rand des Mannheimer Hauptbahn-

hofs einen zusätzlichen Haltepunkt für die S-Bahn Rhein-Neckar zu errichten. Da für diesen Haltepunkt umfangreiche Änderungen an der Gleisinfrastruktur und der Signaltechnik vorgenommen werden müssten, hätte dies den Haltepunkt so teuer gemacht, dass ein volkswirtschaftlicher Nutzen nicht mehr unterstellt werden konnte, so NVBW-Geschäftsführer Walter Gerstner in einem Schreiben an PRO BAHN. *(wb)*

Mannheim: Am 1. Oktober 2006 wurde der Mannheimer Rangierbahnhof 100 Jahre alt. Er ist der zweitgrößte Rangierbahnhof in Deutschland. *(wb)*

Sinsheim: Die große Kreisstadt Sinsheim im Südosten des Rhein-Neckar-Kreises plant am Bahnhofzusammen mit der Deutschen Bahn den Bau eines neuen Stegs über die Gleise. *(wb)*

Aktuelle Meldungen über den Schienenverkehr, ÖPNV und Verkehrspolitik sowie über die Aktivitäten von PRO BAHN in der Metropolenregion Rhein-Neckar auch im Internet unter:

www.probahn.de/rhein-neckar



Fast fertiggestellt ist die neue Mannheimer Stadtbahnstrecke durch den Stadtteil Neuhermsheim zur Veranstaltungshalle SAP-Arena im Osten der Stadt. Sie soll zum Fahrplanwechsel im Dezember in Betrieb gehen. Im Bild: Die neue Haltestelle Husarenweg im Stadtteil Neuhermsheim. (Foto: Jörg Ohlhaver)

Rhein-Neckar

DB gewinnt Südpfalz-Netz

"Desiro" und "Talent" sollen betagte Baureihe 628 ersetzen

Die Ausschreibung des Regionalbahnverkehrs von 2013 bis 2023 in der Südpfalz hat die DB Regio gewonnen. Das Netz umfasst die Strecken Neustadt (Weinstraße)-Landau, Neustadt-Winden-Wissembourg, Winden-Bad Bergzabern, Wörth-Lauterbourg, Landau-Pirmasens und Hinterweidenthal-Bundenthal. Diese Ausschreibung betraf nur den Regionalbahn-Verkehr, die Regionalexpress-Ver-

kehre würden erst später ausgeschrieben, da hier noch ein Verkehrsvertrag bis 2014 bestehe, so Christian Siemer, der Direktor des zuständigen Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz. Außerdem sagte Siemer, dass sich das Fahrtenangebot in Zukunft kaum ändern werde. Eine Qualitätsverbesserung werde es ab 2010 allerdings durch den Einsatz von Dieseltriebwagen der

Baureihen 642 („Desiro“) und 643 („Talent“) kommen. Diese Fahrzeuge ersetzen die Triebwagen der Baureihe 628, die bereits seit fast 20 Jahren auf den Bahnstrecken in der Pfalz unterwegs sind.

Bestandteil der Ausschreibung waren auch die zwei neue Haltepunkte in Wörth

und Kandel, die in Zukunft bedient werden sollen. Der Haltepunkt in Wörth soll unter der Brücke in der Mozartstraße entstehen, Baubeginn Frühjahr 2007. Der zweite Haltepunkt Kandel-West wird vorerst nicht gebaut, da das dort geplante Neubaugebiet zunächst zurückgestellt wurde. (wb)

Rhein-Neckar

Streichungen in Baden-Württemberg

Wegfall der Regionalisierungsmittel bringt erst 2007 Einschränkungen

Eine Kürzung von 1.990.000 € bei den Schienen-Nahverkehrsbestellerentgelten für 2007 und 17.010.000 € für 2008 und 2009 wurde von der Landesregierung in Stuttgart am 26.9.2006 beschlossen. Danach begannen gemäß Verkehrsvertrag zwischen dem Bundesland Baden-Württemberg und der Deutschen Bahn vier Wochen lang die Verhandlungen, wo diese Kürzungen umgesetzt werden sollen. Wenn sich Land und Bahn nicht einigen können, darf nach dem Ver-

trag DB Regio entscheiden, wo gestrichen wird. Die Bahn kann dann pro einer Mio. € gekürzter Mittel sogar Leistungen im Bestellwert von bis zu 1,5 Mio. € streichen. Da die Streich-Verhandlungen für den kommenden Fahrplan zu kurzfristig sind, wird der neue Fahrplan noch mit den ursprünglich projektierten SPNV-Angeboten gestartet. Irgendwann im Frühjahr 2007 sollen die Streichungen in Baden-Württemberg dann wirksam werden. (Michael Löwe/wb)

Rhein-Neckar

Heidelberger Hbf liegt zwei Tage still

Der Heidelberger Hauptbahnhof wird von Samstag, 25.11.2006, 1.00 Uhr, bis mindestens Sonntag 26.11.2006, 24 Uhr voll gesperrt. Der Grund: An diesem Wochenende wird das neue Elektronische Stellwerk (ESTW) in Betrieb genommen, das von Karlsruhe aus ferngesteuert wird. Gleichzeitig geht dann auch das neue Gleis 10 in Betrieb, dass einen direkten Umstieg von den S-Bahn-Zügen zu den

Regionalbahnen in Richtung Elsenzthal ermöglicht.

Trotz aller möglichen Vorkehrungen und Busersatzverkehre ist am Wochenende 25./26.11.2006 mit erheblichen Behinderungen bei Reisen nach oder über Heidelberg Hbf mit der Bahn und mit Bussen zu rechnen. Fahrgäste, die Heidelberg Hbf umfahren können, sollten diese Möglichkeiten nutzen, rät die Deutsche Bahn. (wb)

Das allerletzte

Müssen wir jetzt so auf unsere Bahn warten?

Kommt die Bahn oder nicht – das war in den Tagen um den 1. Oktober für viele Pendler die Frage.

Zum Glück für die Fahrgäste wird sich dies – wenn die Berichte (7.10.06) stimmen – vorerst nicht wiederholen, da man wieder „verhandelt“, und das Bild bleibt das, was es sein sollte: ein Werbeplakat!

Unabhängig davon, ob es sinnvoll ist, Netz und Betrieb beim Börsengang zu trennen oder nicht, sollte sich eine Gewerkschaft nicht zum Steigbügelhalter für die Ideen der Konzernleitung machen

und die Leute verprellen, für die sie eigentlich arbeiten: Ihre Kunden. Den Argumenten, Arbeitsplätze würden bei einer Trennung wegrationalisiert, stehen genauso viele Gutachten gegenüber, die das Gegenteil voraussagen.

Dem Verfasser macht es Bauchschmerzen, wenn die vom Volk bezahlte Infrastruktur der Bahn, von der ja auch jetzt schon eine Menge mutwillig zerstört wurde, ohne Not für „nen Appel und n Ei“ den Spekulationen an der Börse (siehe England) preisgegeben wird. (*ld*)



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 **(Ohne Punkt zwischen „Michael“ und „Loewe“!)**

www.pro-bahn.de/rhein-neckar

Bankverbindung (Spendenkonto):

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

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

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

Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!

PRO BAHN - Termine

Allgemeine Termine:

Do, 1.12. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft Januar-Februar. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (s. S. 2).

PRO BAHN in Nordhessen:

Jeden letzten Mittw. im Monat, 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmsstr. 2, Kassel

PRO BAHN in Mittelhessen:

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

Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e.V.:

Mo, 6.11. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32 (5 Fußminuten vom Hbf Südseite)

Mo, 4.12. 18.30 Uhr: Monatstreff im Bürgerhaus Gutleut

Mo, 8.1. 18.30 Uhr: Monatstreff im Bürgerhaus Gutleut

Regionalverband Starkenburg e.V.:

Mi, 29.11. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie (Dornheimer Weg 27, Darmstadt, 15 min Fußweg ab Hauptbahnhof oder mit Linie F bis Hst. Rodensteiner Weg) (18:30-19:00 Uhr: informeller Teil, 19:00 - 21:00 Uhr: Tagesordnung)

Im Dezember findet kein Arbeitstreffen statt.

Regionalverband Rhein-Neckar

Do, 16.11. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162

Do, 21.12. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar **im Braustüble**, Bergheimer Straße 91 in Heidelberg (ca. 10 Fußminuten vom Hauptbahnhof)

Sonstige Termine:

Do, 9.11. 20.00 Uhr: Arbeitstreffen der IG PRO SCHIENE Weschnitztal-Überwaldbahn Gasthaus „Zur Kreuzgasse“, Ober-Waldmichelbach, Kontakt: Sven Grahner, Tel./Fax (0 62 28) 4 80, E-Mail: sven.grahner@web.de

Di, 14.11.2006, 19.30 Uhr: Gemeinsame Veranstaltung u. a. von PRO BAHN, DGB Odenwaldkreis: Vortrag Dr. Wilfried Wolf, Autor des Buchs "Eisenbahn für alle" zur DB-Privatisierung, mit anschließender Diskussion, Hotel Lust in Höchst (Odw.), gegenüber Bahnhof.

