

**PRO BAHN Hessen** 

# Fahrgastzeitung

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

Nr. 60

Januar – Februar 2007



**Fahrplanwechsel S. 4, 9, 15**

**Neue Straßenbahnstrecken  
in Heidelberg und Mannheim S. 19**

**Titelbild:** Seit dem Fahrplanwechsel hat sich die Straßenbahn vorerst aus dem Darmstädter Stadtteil Arheilgen verabschiedet. Künftig wird es zweigleisig und im 7,5-Minuten-Takt durch den Arheilger Ortskern gehen, in der zweiten Baustufe auch mit einer Verlängerung bis an den nördlichen Ortsrand. *(Foto: Holger Kötting)*

**Rückseite:** Der Eröffnungszug der Heidelberger Straßenbahnlinie Linie 26 am 9. Dezember 2006 an der Haltestelle Kirchheim Rathaus. *(Foto: 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](http://www.pro-bahn.de/mittelhessen) bestellt werden.**

**Leserbriefe** sind gerne gesehen, sollen sich jedoch auf Artikel in der FGZ beziehen. Die Redaktion druckt keine "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](mailto:m.schmidt@chemie.uni-frankfurt.de)

**Druck und Versand:** *hk*

Regionalredaktionen:

**Nordhessen:** Hermann Hoffmann, Am Juliusstein 18, 34130 Kassel, Tel. (0 5 61) 6 71 79,  
E-Mail: [hhoffma@freenet.de](mailto:hhoffma@freenet.de)

**Mittelhessen:** Harald Nehr, E-mail: [pbneh@web.de](mailto:pbneh@web.de)

**Osthessen:** Thomas Bayer, Roter Weg 5, 36163 Poppenhausen, Tel./Fax: (0 66 58) 91 86 03. E-mail: [thomas.bayer-poppenhausen@t-online.de](mailto:thomas.bayer-poppenhausen@t-online.de)

**Großraum Frankfurt:** Helmut Lind, Holzweg 17, 61440 Oberursel,  
Tel. (0 61 71) 46 28, E-mail: [info@frankfurt.pro-bahn.de](mailto:info@frankfurt.pro-bahn.de)

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

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

**Redaktionsschluss für diese Ausgabe:** 1.12.2006 (Heft Januar – Februar 2007)

**Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:** 1.2.2007 (Heft März – April 2007)

Die Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen ist auch online über [www.pro-bahn.de/hessen](http://www.pro-bahn.de/hessen) erhältlich.

# Inhalt dieser Ausgabe

## Nordhessen

NVV-Fahrplanwechsel mit Preiserhöhungen ab 10.12.2006 .....	4
SURFen im Kasseler Norden.....	5

## Osthessen

Unterschriftenaktion ein voller Erfolg.....	6
RMV mit unverschämt hohen Fahrpreisen.....	8

## Mittelhessen

Veränderungen in Mittelhessen .....	9
-------------------------------------	---

## Großraum Frankfurt am Main

PRO BAHN-Exkursion zum NVV am 23. Juni 2007 .....	11
Totgesagte leben länger ... ..	12
Hessens Schiene in die Zukunft.....	12
Alles neu macht der Fahrplanwechsel .....	14
Unklare Anzeigen in Bad Homburg .....	14

## Starkenburg

Fernverkehr 2007 auf der Main-Neckar-Bahn .....	15
Stoppt den Börsenwahn!.....	17
Ausschreibungen im hessischen ÖPNV .....	18
Neuer Bahnsteig in Altheim .....	19

## Rhein-Neckar

Neue Straßenbahnstrecken im Delta.....	19
Neue Liniennummern .....	21
Stadtbahnprojekt nach Ilvesheim.....	22
Bahn baute im Bahnhof Weinheim.....	23
Inbetriebnahme des Heidelberger Stellwerks .....	24

## Das allerletzte

Früher konnte man nach der Bahn die Uhr stellen ... ..	25
RMV-Beschwerdemanagement 2007? .....	25
PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten .....	26
PRO BAHN - Termine.....	27

Nordhessen

## NVV-Fahrplanwechsel mit Preiserhöhungen ab 10.12.2006

Nordhessen zahlen im Durchschnitt 6% mehr - Neue Tageskarte

In vielen Städten gibt es schon die Tageskarte, die nun auch im Ballungsraum Kassel für 5,40 Euro pro Person erworben werden kann. Die Tageskarte für Kleingruppen bis 5 Personen kostet 8,40 Euro. Für Besucher der documenta 2007 ist dieses Angebot attraktiv. Verlierer sind zum Fahrplanwechsel Familien, die außerhalb des Kassel Plus-Gebietes wohnen, denn für sie wird das Multiticket abgeschafft und durch das Gruppenticket ersetzt. So verteuert sich die Fahrt von Bebra nach Kassel um 38%: Multiticket bisher 21 Euro, Gruppenkarte jetzt 29 Euro.

Grund für Preiserhöhungen sind Kürzungen der Regionalisierungsmittel des Bundes, die vom Land Hessen und dem NVV nicht ausreichend aufgefangen werden können (s. auch FGZ Nr. 57 Seite 4 und Nr. 58 Seite 5 und 6). Nun muss der Fahrgast für das geschnürte Sparpaket zahlen. Besonders Berufspendler werden den Aufschlag spüren und zusätzlich darüber verärgert sein, dass gewohnte Zugverbindungen wegfallen. PRO BAHN befürchtet, dass Bahnkunden in das Auto umsteigen. Hierdurch wird die Auslastung der Züge verschlechtert und der Teufelskreis künftiger Fahrplanausdünnungen beschleunigt. Schmerzhaftes Einschnitte kommen z. B. zwischen Wabern und Bad Wildungen sowie zwischen Hofgeismar-Hümme und Warburg (Westf).

### Fahrplanbuch abgeschafft

Das bisherige NVV-Fahrplanbuch erschien manchen Bahn- und Buskunden zu unhandlich und zu dick. Bei der Planung von Fahrten, die nicht täglich vorkommen, war es aber nützlich. Nun muss sich der Fahrgast im Internet (nicht überall verfügbar) oder mit Faltblättern in Kundenzentren informieren. Nach Auskunft des NVV hilft auch die telefonische Servicenummer 0180 234 0180. Nun hofft PRO BAHN noch auf Fahrplanhefte im Sommer 2007, wenn mit Einführung der RegioTram im Kasseler Hauptbahnhofstunnel der Fahrplan erneut umgestellt werden muss. Handliche Fahrpläne könnten auf regionaler Ebene (z. B. Altkreis Hofgeismar oder Baunatal mit Nachbargemeinden) herausgegeben werden. In Dänemark gibt es regionale Bahn- und Busfahrpläne mit großem Anzeigenteil. Sie werden in Geschäften, Hotels usw. kostenlos abgegeben.

### cantus mit FLIRT-Triebwagen

Aber es gibt auch erfreuliche Nachrichten: Im Nordost-Hessen-Netz startet der neue Bahnbetreiber cantus mit FLIRT-Triebwagen, die zwischen Hanau und Friedberg im Probeinsatz fahren. Nun bedienen diese Wagen den Regionalverkehr zwischen Göttingen und Kassel, Göttingen und Bebra, Bebra und Ei-

senach sowie Kassel - Bebra - Fulda (siehe auch FGZ Nr. 51 Seite 5). Die Triebwagen der cantus-Verkehrsgesellschaft haben auch den Namen FLIRT: **F**linker **L**eichter **I**nnovativer **R**egional Triebwagen.

### RegioTram nach Wolfhagen und Treysa

Dieselhybridfahrzeuge bedienen ab 10.12. im Taktverkehr die nicht elektrifizierte eingleisige Schienenverbindung zwischen (Kassel-) Obervellmar und Wolfhagen. Vierzehn Stationen werden angefahren und das Ziel in 42 Minuten erreicht (s. auch FGZ Nr. 46 Seite 9 und 10). Wenn im Sommer 2007 der Tunnel im Kasseler Hbf fertiggestellt ist, können die Regiotramfahrzeuge aus Hofgeismar, Wolfhagen und Melsungen in die Innenstadt rollen. Schon früher, wahrscheinlich ab Februar 2007, ersetzt eine RegioTram im Stundentakt die Regionalbahn zwischen Kassel Hbf und Schwalmstadt-Treysa. Wenn die DB ein Stellwerk in Guntershausen umgebaut hat, ist auch hier ein Halbstundentakt möglich, obwohl auf der Main-Weser-Bahn zusätzlich Fernzüge fahren. (hh)



Das RegioTram-Netz (Zeichnung: NVV)

### Nordhessen

## SURFen im Kasseler Norden

### Lokale Busunternehmen gewinnen Linienbündel

Sie nennen sich SURF und sorgen ab 10. Dezember 2006 für den Busverkehr mit fünf Linien im Bereich Ahnatal, Espenau, Fuldataal und Vellmar. Der Name SURF besteht aus den Anfangs-

buchstaben der Busunternehmen Sallwey (Reinhardshagen), Uhlendorff (Oberweser), Reifer (Warburg) und Frölich (Melsungen). In einer NVV-Presskonferenz stellten sich am 14.11.2006 die Leiter der

vier Busunternehmen vor. NVV-Geschäftsführer Dr. Jürgen Barthel freut sich darüber, dass es gelungen ist, lokale Anbieter bei der Vergabe zu berücksichtigen. Die Vergabe für 8 Jahre bietet für Arbeitsverträge mit Busfahrern eine gewisse Sicherheit. NVV-Busangebotschef Martin Lometsch weist auf Verbesserungen im Spätverkehr hin. Im Bereich Vellmar und Fulda soll der bisherige Stundentakt auf Halbstundenverkehr verdich-

tet werden. Im neuen Liniennetz fahren Niederflurbusse, die größtenteils mit Klimaanlage ausgestattet sind.

75 % der Ausgaben werden über Einnahmen gedeckt. Stadt Kassel, Kommunen des Landkreises Kassel, Landkreis Kassel und NVV tragen die nicht über Einnahmen gedeckten Kosten von ca. 4,25 Millionen Euro. Näheres unter [www.nvv.de](http://www.nvv.de) oder [www.surf-kassel.de](http://www.surf-kassel.de) (hh)

## Osthessen

# Unterschriftenaktion ein voller Erfolg

## Klares Votum gegen Zugstreichungen und Busersatzverkehre an der Rhönbahn

Ein großer Erfolg war die Unterschriftenaktion von PRO BAHN in Osthessen an der Rhönbahn Fulda–Gersfeld. Hier konnten knapp 3000 Unterschriften gesammelt und an Landrat Bernd Woide überreicht werden.

Diese Aktion richtete sich gegen die seit Fahrplanwechsel im Dezember 2006 umgesetzten Zugstreichungen und die Ausweitung der Busersatzverkehre an der Strecke, zudem gegen die Erhöhung der Fahrpreise um durchschnittlich 5,9 % durch den RMV.

Gestartet wurde die Aktion am Bahnhofsfest Ende September in Gersfeld. Zudem wurden an einem Tag in der Rhönbahn 700 Unterschriften gesammelt. Es gab einige Auslagestellen. Unterstützt wurde die Aktion auch von allen Parteien aus den Gemeinde- und Stadtparlamenten in Gersfeld, Ebersburg und Eichenzell. Auch die Bürgermeister/innen Margit Trittin (Gersfeld) und Rudolf Breithecker (Eichenzell) trugen sich ein. Zudem be-

schlossen die Parlamente in Gersfeld und Eichenzell eigene Resolutionen gegen die Zugstreichungen und Busersatzverkehre an der Rhönbahn. Die Ärzte und Kliniken in Gersfeld unterstützten diese Aktion.

Das ist ein gewaltiger Fortschritt, dass diese Aktion parteiübergreifend von so vielen Menschen unterstützt wurde. Sie hat das Bewusstsein für diese Strecke geschärft. Die Menschen wissen, was sie an der Rhönbahn haben, nämlich eine leistungsstarke Nahverkehrsstrecke mit einem guten Fahrplan (zumindest bis Dezember 2006) und sie wollen keine Zugstreichungen und Busersatzverkehre.

Diese Unterschriftenaktion ist einmalig in ganz Hessen. Das Ergebnis ist ein klarer Auftrag für den RMV, die Bürgermeister/innen an der Strecke und Landrat Bernd Woide die einzig verbliebene Nahverkehrsstrecke im Biosphärenreservat Rhön so zu erhalten wie sie ist.

## Hintergrund

Im Juni 2006 wurde PRO BAHN eine Streichliste des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) zugespielt, nach der 28 Züge pro Woche an der Rhönbahn (ab Dezember 2006) gestrichen werden sollten. Dann nahm man seitens der Verantwortlichen beim RMV und Kreis Fulda diese Kürzungen über die Tagespresse auf 12 Züge pro Woche zurück. Zusätzlich wandelte man dann heimlich zwischen Montag und Freitag Zugverkehre in Busverbindungen um.

Auf diesem Hintergrund startete PRO BAHN in Osthessen diese Unterschriftenaktion, um dem RMV ein Zeichen zu setzen, dass hier Schluss ist.

Das Ergebnis der Unterschriftensammlung kann sich sehen lassen: In 7 Wochen wurden hier durch PRO BAHN in Osthessen, Susanne Brändlein und viele Unterstützer exakt **2939** Unterschriften gesammelt. Davon stammen **764** Unterzeichner/innen (26%) aus Gersfeld, **519** (18%) aus Ebersburg, **525** (18%) aus Eichenzell, **452** (15%) aus Fulda, **626** (21%) weitere (Umgebung und Deutschland) und 53 (2%) waren ohne Angaben.

Die Listen wurden nicht nur Landrat Bernd Woide (CDU), sondern auch Fuldas Oberbürgermeister Gerhard Möller, den Bürgermeistern/innen an der Rhönbahn und dem RMV übergeben.

PRO BAHN möchte sich hiermit ganz herzlich bei allen Unterstützern bedanken ohne die diese Aktion nicht möglich gewesen wäre.

Am Montag, 20. November 2006 war es dann so weit, die Unterschriften wurden durch den stellvertretenden Landesvorsitzenden Thomas Bayer an Landrat Bernd Woide (CDU) übergeben. Es gab ein kurzes Gespräch. Zudem machten wir

dem Landrat Vorschläge, wie die Kürzungen an der Rhönbahn wieder rückgängig gemacht werden können:

So fordern wir den Verzicht auf Zusatzzüge (Radzüge) an Sonntagen zwischen Mai und Oktober, die Verlagerung der Schülerverkehres zur Rhönschule Gersfeld auf die Rhönbahn. Außerdem fordern wir die nicht benötigten und deshalb zurückgezahlten Mittel aus dem Rhönbahnvertrag in Höhe von 445.000 € in die Erhaltung des attraktiven Rhönbahnfahrplanes zu investieren.

Der Landrat versprach, diese Vorschläge zu prüfen und dabei ist es bis heute geblieben. Doch das reicht aus unserer Sicht nicht aus, er muss endlich reagieren und die Unterschriften seiner Wähler ernst nehmen. Zumindest versprach Woide in der Fuldaer Presse keine Kürzungen mehr an der Rhönbahn bis 2011. Das ist ein Anfang, Woide wird sich in dieser Frage bewegen müssen, mehr als bislang!

Die örtliche Presse und die Hessenschau berichteten ausführlich über die Unterschriftenaktion, auch wenn man anmerken muss, dass die Fuldaer Zeitung (Tageszeitung) zu sehr die Position des Landrats Woide – für Kürzungen an der Rhönbahn – einnahm. Im Vorfeld war das zum Glück anders.

Ungeachtet dessen wurden am 10.12.2006 folgende Züge der Rhönbahn durch den RMV ersatzlos gestrichen:

- Samstag: 7:48 Uhr, 10:19 Uhr, 12:19 Uhr, 14:19 Uhr und 16:19 Uhr ab Fulda, 9:16 Uhr, 11:16 Uhr, 13:16 Uhr, 15:16 Uhr und 17:16 Uhr ab Gersfeld
- Sonn- und Feiertag: 7:19 Uhr ab Fulda, 8:16 Uhr ab Gersfeld

- Die Züge Mo-Fr 20.19 Uhr ab Fulda, 21.16 Uhr ab Gersfeld werden leider seither durch Busse ersetzt.

Insgesamt also 12 Zugverbindungen pro Woche, die wegfielen. Hinzu kamen 10 Züge pro Woche, die durch Busse ersetzt wurden.

### Fazit

Der Samstagsverkehr wird auf einen unattraktiven Zweistundentakt umgestellt. Besonders Berufspendler und Touristen sind davon betroffen. Ohne ersichtlichen Grund wurden hier die Abfahrts-

zeit der beiden ersten Züge am Samstag unverständlicherweise auf 8.16 Uhr ab Gersfeld (früher 7.46 Uhr) und 7.19 Uhr ab Fulda (früher 6.59 Uhr und 7.48 Uhr) verlegt. Berufspendler, die um 8 Uhr bzw. um 9 Uhr Arbeitsbeginn in Fulda bzw. Gersfeld haben, kommen nicht mehr rechtzeitig an ihren Arbeitsplatz und müssen auf das Auto umsteigen. Hier muss der RMV reagieren und die Abfahrtszeiten wieder ändern.

PRO BAHN in Osthessen wird dranhängen und den Willen der Unterzeichner durchsetzen. (tb)

### Osthessen

## RMV mit unverschämten hohen Fahrpreisen

Teilweise bis zu 11% auf Fahrkarten - Kommentar von Thomas Bayer

Zum Fahrplanwechsel erhöhte der RMV erneut die Fahrpreise im Verbundgebiet um durchschnittlich 5,9 %, manche Preise sogar um mehr als 11 %. Für PRO BAHN Osthessen ist dies nicht mehr hinnehmbar. Das ist pure Abzocke und trifft wieder die sozial Schwachen. Je nach Preisstufe erhöhte der RMV die Preise für Einzelfahrscheine um 5 bis 60 Cent, bei den Tageskarten um bis zu 1,20 Euro.

### Beispiele

In der Preisstufe 3 erhöhten sich die Fahrpreise bei Einzelfahrten von 2,10 Euro auf 2,20 Euro, in der Preisstufe 4 von 3,35 Euro auf 3,55 Euro. Bei der Tageskarte Preisstufe 3 von 4,90 Euro auf

5,40 Euro, in der Preisstufe 4 von 7,40 Euro auf satte 8,40 Euro (in der Region Fulda verteuerte sich die Tageskarte Preisstufe 3 von 3,95 Euro auf 4,30 Euro und in der Preisstufe 4 von 6,20 Euro auf 6,90 Euro. Das sind 0,70 Euro oder 11,5 % mehr als 2005.

Das Hessenticket verteuert sich von 25 Euro um 4 auf 29 Euro.

Diese Liste ließe sich beliebig fortführen, besonders Nutzer von Zeitkarten (Monats-/Jahreskarten) sind betroffen.

Wir fragen uns, wer sich solche Preise noch leisten kann, oder ob hier absichtlich der Nahverkehr in Hessen kaputt gemacht werden soll? Man kann es auch auf den kurzen Nenner bringen „Weniger Leistung (durch Zugstreichungen des RMV) für immer mehr Geld“.

Mittelhessen

# Veränderungen in Mittelhessen

## Der Fahrplanwechsel und seine Auswirkungen

Die Veränderungen, die der neue DB-Fahrplan, gültig seit dem 10.12., für Bahnreisende mit sich bringt, übertreffen diejenigen der letzten Fahrplanwechsel bei weitem. Wie gut die Gewöhnung an neue Fahrpläne und Fahrzeuge vonstatten geht, wird die Praxis zeigen.

### Der „Mittelhessen-Express“

Die wichtigste Neuerung stellt sicherlich der „Mittelhessen-Express“ dar. Damit ist ein stündlich verkehrender Flügelzug gemeint, der zwischen Frankfurt Hbf und Gießen als Regionalexpress verkehrt. Dort teilt sich der Express und verwandelt sich in eine Regionalbahn, die nach Norden (Treysa) und Westen (Dillenburg) weiterfährt. Auf der Hauptrelation Gießen-Frankfurt sind diese Züge teilweise um 1-4 Minuten schneller als ihre Vorgänger, die mitunter noch aus Garnituren erneuerter einstöckiger „Silberlinge“ bestanden haben. Solche nicht-klimatisierten Züge soll es in Zukunft auf dieser Strecke nicht mehr geben. Die Nachfolge treten elektrische Triebwagen der Reihe ET 425 an. Ob diese (eher aus dem S-Bahn-Verkehr bekannten und teilweise wenig beliebten) Züge allerdings eine Verbesserung darstellen, bezweifeln viele bereits vor dem Fahrplanwechsel. Sitzkomfort, Toilettenangebot und vor allem die Kapazität werfen Fragen auf: Ein Triebwagen hat in etwa das Sitzplatzangebot von zwei „Silberling“-Wagen. Ob gerade in den Stoßzeiten ausreichend

lange Züge bereitgestellt werden können, wird sich zeigen.

In Gießen teilen sich diese Züge, um als Regionalbahnen nach Treysa bzw. Dillenburg zu verkehren. Sie ersetzen damit die bisherigen Regionalbahnen zwischen Dillenburg und Treysa. Damit entfallen also alle umsteigefreien Verbindungen etwa zwischen Marburg und Wetzlar. Stattdessen werden – laut RMV stärker nachgefragte – durchgehende Verbindungen nach Frankfurt aus West und Nord geschaffen, wodurch es erstmals möglich wird, von Dutenhofen oder Friedelhausen durchgehend und stündlich nach Frankfurt zu reisen.

Eine uneingeschränkt erfreuliche Nachricht für viele Pendler ist der Schluss der zwei Stunden langen „Samstagslücke“, die in den letzten Ausgaben der FGZ beklagt wurde. Nun verkehrt auch samstags wieder ein RE um 19.53 nach Gießen, sowie weiterhin ein ebenfalls neu eingesetzter Zug um 20.21 Uhr.

### Friedelhausen gewinnt, Siegen verliert

Während man also künftig Frankfurt von Friedelhausen aus umsteigefrei und auch schneller erreicht, ist die Bilanz auf der Relation nach Dillenburg und Siegen sehr gemischt. Während der Lahn-Dill-Kreis vom „Mittelhessen-Express“ profitiert, haben die „außerhessischen“ Frankfurt-Pendler aus dem Raum Siegen teilweise wenig Grund zur Freude. „Der schlechteste Fahrplan seit 20 Jahren“ wird von Stammkunden aus dieser Re-

gion über die Frühverbindungen nach Frankfurt geklagt. Einem neuen „besonders attraktiven RE-Sprinter“ (RMV-Pressemitteilung), der Gießen umfährt und um 6.40 in Frankfurt eintrifft, stehen besonders unattraktive Reisezeiten in den restlichen Frühverbindungen nach Frankfurt gegenüber. Man muss nicht nur früher aufstehen, sondern reist dafür auch noch länger. Einige Beispiele:

Alter Fahrplan: Siegen ab 6.14, Reisezeit 1:46 Stunden; neuer Fahrplan: ab 6.06, Reisezeit 2:20 Stunden.

Alter Fahrplan: Siegen ab 7.09, Reisezeit 1:56 Stunden; neuer Fahrplan: ab 6.54, Reisezeit 2:01 Stunden.

Die Nachmittags-Relationen hingegen sind besser am Stundentakt orientiert, aber teilweise auch langsamer geworden. Erfreulich am neuen Fahrplan sind hingegen die sich fast verdoppelnden RE-Verbindungen über Siegen nach Köln und ins Rheinland, die nun einen (beinahe-)Stundentakt bilden.

### **Vogelsbergbahn**

Auf der mittelhessischen Seite der Vogelsbergbahn sind gute Nachrichten zu vermelden. In Stoßzeiten existiert nun ein Halbstundentakt bis Grünberg. Die Zeitlagen wurden völlig neu geordnet und auf kurze Anschlusszeiten an den „Mittelhessen-Express“ abgestimmt. Gekürzt wurde hingegen bei einzelnen Vormittagszügen sowie am Wochenende; dort ist teilweise nur ein zweistündiger RB-Takt von Gießen nach Fulda angeboten. Insgesamt sind auf dieser Linie 35.000 Zugkilometer gestrichen worden. Da die als Ersatz angebotenen Buslinien keiner existierenden Relation zuzuordnen sind, finden sie sich im Fahrplanbuch als

„Schienenersatzverkehr zur RMV-Linie 35“ – als Dauerbaustelle sozusagen.

### **Auswirkungen der Regionalisierungsmittelkürzungen**

Angesichts der Einsparungswut, mit der die Fahrplan-Macher zu kämpfen hatten und haben, sind die Kürzungen von Zugleistungen weniger drastisch ausgefallen als noch im Sommer erwartet. Gekürzt wurde dennoch. „Es“ trifft insbesondere Regionalbahnlinien auf Nebenstrecken. Dort ist vor allem in Randlagen der Taktverkehr aus dem Takt geraten: am Wochenende sowie in der Vormittagszeit und in den Abendverbindungen. Den Benutzern solcher nun nicht mehr existierenden Züge ist das kaum ein Trost. Es bedeutet nun einmal keinen Gewinn an Attraktivität für ein öffentliches Verkehrssystem, wenn eine Rückreise aus Marburg nach Bad Laasphe nach 20 Uhr mit dem Zug nicht mehr möglich ist. Ersatzleistungen, die von Buslinien erbracht werden (z. B. auf der Vogelsbergbahn), sind zwar für den RMV deutlich billiger, aber auch zumeist deutlich langsamer und damit unattraktiver für die Fahrgäste.

### **Informationsmängel**

Kritik ist auch an den gedruckten Städteverbindungsheften zu üben: Preiswerte und nur unwesentlich langsamere Verbindungen erscheinen teilweise gar nicht. Als Beispiel sei die Relation Gießen-Würzburg angeführt: Die preiswerte Variante einer Fahrt nach Franken führte – und führt immer noch – mit Nahverkehrszügen über die Strecke Friedberg–Hanau, die von der BLE betrieben wird. An Werktagen ist man damit oft nur un-

wesentlich später am Ziel als mit IC oder ICE. Gegenüber einer ICE-Verbindung über Frankfurt ist eine Fahrt nach Würzburg mit den genannten Regionalzügen um 20 Minuten langsamer, aber auch bis zu 11,80 Euro (!) billiger. Im neuen Städteverbindungsbüchlein Gießen ist die billigere Variante allerdings im Gegensatz zum Vorjahr nicht mehr aufgeführt.

Noch ärgerlich ist die Rubrik „Gießen—Koblenz“ im besagten Städteverbindungsheft: Dort sind *nur* DB-betriebene Relationen aufgeführt, nämlich die wenigen RE-Züge sowie sündhaft teure ICE-Verbindungen über Frankfurt und Mainz. Von der ebenfalls existierenden stündlichen (!) Regionalzug-Relation, die zwischen Koblenz und Limburg vom

Konkurrenten Vectus GmbH betrieben wird, fehlt jede Spur. Im letzten Verbindungsheft war sie noch enthalten. Und es ist keinesfalls so, dass sie gestrichen worden wäre! Da das DB-Schalterpersonal ohnehin immer ahnungsloser wird, sollte also jeder Durchschnittskunde selber lernen, ein Kursbuch zu lesen – sofern es denn vollständig sein wird. Man muss sich ernsthaft fragen: Wie vertrauenswürdig ist die aktuelle Auflage dieses Heftchens? Und: Warum muss die DB den Streit und das böse Nachkarten um verlorene Streckenausschreibungen auf dem Rücken des Kunden austragen? Das ist keine solide Kundeninformation, das ist Kundenverhöhnung! (hn)

Großraum Frankfurt am Main

## **PRO BAHN-Exkursion zum NVV am 23. Juni 2007**

Vorankündigung - Anreise mit dem Dampfzug

PRO BAHN Hessen bietet zum ersten Mal, und zwar am Samstag, dem 23. Juni 2007 eine Sonderfahrt mit einem Dampfzug der Historischen Eisenbahn von Frankfurt nach Kassel an. Unterwegshalte sind in Friedberg, Bad Nauheim, Gießen und Marburg. Zuglok wird die Schnellzuglokomotive 01 118 sein. Der LV Hessen hat exklusiv für PRO BAHN-Mitglieder aller Landesverbände den Wagen 6 des Zuges gechartert. Der ermäßigte Fahrpreis gilt ebenfalls für Familienangehörige, Freunde und Bekannte.

In Kassel hat der Zug etwa 6 Stunden Aufenthalt. Folgende Aktivitäten sind am Zielort in der Planung: Freifahrt mit Kas-

selCard auf öffentlichen Verkehrsmitteln im Tarifgebiet „Kassel Plus“ (s. [www.kvg.de](http://www.kvg.de)) mit verbilligtem Eintritt in zahlreiche Museen, geführter Stadtrundgang, geführte Besichtigung durch den Tunnelbahnhof der RegioTram im Hauptbahnhof Kassel, Sonderfahrt mit der RegioTram mit Erläuterung der Geschäftsphilosophie des NVV, Besichtigung des Werkes Bombardier Kassel. Gegen Aufpreis: Drehfahrt des Dampfsonderzuges KS-Hbf – Wilhelmshöhe – Vellmar-Obervellmar – Hbf; Besichtigung des Straßenbahnmuseums und Fahrt mit einer Oldtimer-Straßenbahn (Bj 1909), Fahrt mit Regelzügen der Regio-

Tram und CANTUS nach Melsungen und zurück, Eintritt in documenta, u.v.a.m.

Die Mindestteilnehmerzahl beträgt 70 Personen. Nähere Einzelheiten und ein Anmeldeformular folgen in der Fahrgastzeitung Nr. 61. (*Wilfried Staub*)

Großraum Frankfurt am Main

## Totgesagte leben länger ...

In den letzten Jahrzehnten war es ein Muß für Reisende, ob man wollte oder nicht, das Zentrum Frankfurts anzusteuern. Selbst bestehende tangentielle Strecken (z.B. die "Bäderbahn"-Verbindung Rödelheim-Höchst) wurden zurückgebaut. Nun scheint sich doch noch eine Möglichkeit aufzutun:

Zu dem bereits seit mehreren Jahren diskutierten Projekt "RTW" hat sich jetzt die regionale Politik bekannt, organisiert im Aufsichtsrat des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV). Konkret beschlossen wurde in dessen Sitzung Mitte November in Hofheim am Taunus, bis zu 6 Mill. Euro aufzubringen, um die notwendigen Unterlagen für ein Planfeststellungsverfahren erarbeiten zu können.

Die Regionaltangente West (RTW) ist eine tangentielle Schienenverbindung am westlichen Stadtrand von Frankfurt, die mit neuen Direktverbindungen attraktivere Reisezeiten für viele

Fahrgäste bringen und den Frankfurter Hauptbahnhof entlasten sowie den Stadtteil Höchst aufwerten soll.

Die RTW wird im Frankfurter Nordwestzentrum beziehungsweise in Bad Homburg im Norden beginnen und auf dem vorhandenen S-Bahn-Netz sowie auf neuen Gleisen über Eschborn nach Frankfurt-Höchst und über den Main direkt zum Flughafen führen. Von dort wird sie im Süden weiter geführt bis zum Bahnhof Dreieich-Buchsschlag beziehungsweise ins Zentrum von Neu-Isenburg. Spätestens bis zum Jahr 2019 müsste sie fertiggestellt sein, wie die RMV-Pressestelle mitteilt, um die jetzt noch möglichen Zuwendungen des Bundes zu bekommen, der RMV strebt aber an, drei Jahre früher die ersten Züge fahren zu lassen. Er erhofft sich täglich 46.000 Fahrgäste auf der neuen Verbindung, davon ein Drittel als neue Kunden. (*ld*)

Großraum Frankfurt am Main

## Hessens Schiene in die Zukunft

Bericht vom 4. Hessischen Mobilitätskongress am 28.11.2006 in Kassel

Hessens Schiene in die Zukunft war das Motto des Kongresses, den Staatsminister Alois Riehl mit einer Rede eröff-

nete. Er will mehr Wettbewerb im Schienenverkehr und hofft dies zu erreichen durch stärkere Konkurrenz und besseren

Ausbau der Strecken. Strecken mit nur regionaler Bedeutung sollten in den Einfluß der Länder kommen, da dort kürzere Wege und kleinere Über-Behörden effektiver arbeiten könnten, als es unter derzeitiger Regie möglich sei. Regionale Netze wie die Taunusbahn seien effektiv und könnten zur Kostensenkung beitragen.

Dem widersprach der nächste Redner Dr. Klaus Vornhusen (DB AG) vehement, sei doch die DB AG mit Rad und Schiene in einer Hand die absolut richtige Lösung und, wie die Beispiele zeigen, wird auch kein fremdes Unternehmen diskriminiert.

Während des ganzen Tages gab es eine recht interessante begleitende Fachausstellung.

Im weiteren Verlauf gab es 2 Foren:

In Forum 1: „Visionen“ sprach Prof. H. Holzapfel (Uni Kassel) über Energieeffizienz, stellte die HA Hessen Agentur (WI) ausgewählte Modellprojekte vor, ZIV Darmstadt präsentierte „Intelligente Verkehrsorganisation“ an und Bombardier GmbH präsentierte moderne Konzeptionen der Lokomotivhersteller.

In Forum 2 „Innovationen“ referierten RMV, DB Regio Netz, FH Gießen-Friedberg und NVV.

Anschließend gab es 2 Exkursionen, bei denen hier nur von der Hybrid-Regio-Tram berichtet werden kann, die auf die Teilnehmer einen guten Eindruck machte. Nach Fertigstellung des Tunnels im Hbf wird diese als Straßenbahn in Kassel fahren und dann ab KS-Hbf per Diesel nach Wolfhagen (s. Foto). (ld)



*Innenansicht der Regiotram. (Foto: ld)*

Großraum Frankfurt am Main**Alles neu macht der Fahrplanwechsel**

Ab 10. Dezember 2006 werden auf einigen Strecken nagelneue Triebwagen oder Busse eingesetzt:



*Die Taunusbahn verstärkt ihre Flotte um 10 Triebwagen. (Foto: Helmut Lind)*

In Kronberg wurden am 9.12. die neuen Stadtbusse der RKH vorgestellt und auf die Namen der Partnerstädte feierlich getauft, selbstverständlich in Anwesenheit der Repräsentanten der jeweiligen Orte. Die Partner aus Wales hatten extra einen Trompeter mitgebracht, der die eigene Hymne spielte, denn die englische Nationalhymne wäre in ihren Ohren unpassend gewesen:



*(Foto: Helmut Lind)*



*In Frankfurt beginnt die Alpina GmbH den Betrieb der Strecken des A-Bündels im Norden der Stadt und setzt hierfür neue Volvo-Busse (Innenansicht, Foto: Jürgen Johann) ein.*

Großraum Frankfurt am Main**Unklare Anzeigen in Bad Homburg**

Seit im August während der Sperrung des S-Bahn-Stammtunnels in Frankfurt die Anzeigen auf den Bad Homburger Bahnsteigen ausfielen, ist es wohl nicht

möglich gewesen, sie wieder in Betrieb zu nehmen, siehe Bild (Helmut Lind). PRO BAHN fragt, warum das so sein muß? (ld)



## Starkenburg

# Fernverkehr 2007 auf der Main-Neckar-Bahn

## Licht und Schatten

Der neue Fahrplan 2007 der Main-Neckar-Bahn findet nach den Schwankungen in der vergangenen Fahrplanperiode wieder zu etwas mehr Regelmäßigkeit zurück. Allerdings fordern kleine Abweichungen die Wachsamkeit des Fahrgastes ein.

Die Linie 26 (Stralsund-Hamburg-) Kassel-Gießen-Frankfurt-Heidelberg-Karlsruhe verkehrt wieder durchgehend im Zwei-Stunden-Takt, denn es gibt wieder täglich außer samstags den IC 2375 um 19.38 ab Frankfurt mit den gewohnten Halten in Darmstadt, Bensheim und

Weinheim. Ebenso fährt zwei Stunden später wieder der IC 2377 (Ffm ab 21.38), allerdings nur freitags und sonntags. Der letztes Jahr verkehrende ICE (Ffm ab 19.54) nach Karlsruhe nur mit Halt in Darmstadt entfällt. Weniger verschmerzlich ist aber die wieder wegfallende tägliche Spätverbindung nach Karlsruhe ab Frankfurt um 21.55 und Bedienung der Bergstraßensystemhalte Bensheim und Weinheim. Hier gab es in den letzten Jahren soviel Bewegung, dass es schon fast zwangsläufig von den Machern beim Fernverkehr gewollt schien, die Fahrgäste

von der Nutzung des Zuges abzuhalten. Hingegen ergibt sich durch den zusätzlich angebotenen IC 2252 (Ffm ab 19.55 lt. Online-Reiseauskunft) aus Leipzig sonntags zwischen 19.30 und 20.30 künftig ein 20-Min-Takt zwischen Frankfurt und Heidelberg. Für Pendler von Frankfurt (ab 15.49 statt 15.55) nach Heppenheim ist die an Freitagen frühere Abfahrt des IC 1893 nach Saarbrücken zu beachten. Ankunft wie gewohnt um 16.25.

Die Situation aus Richtung Süden hat sich nur geringfügig verbessert, in dem wenigstens freitags – zusätzlich zum Sonntag – wieder ein Spät-IC (HD ab 20.50) mit Halt in den Bergstraßenorten im Zuge der Linie 62 Stuttgart-Heidelberg-Frankfurt angeboten wird. Durch die frühere Abfahrt der letzten RB 15478 um 23.25 in Heidelberg entfällt die bisher sehr praktische Spätverbindung aus Basel an die Bergstraße mit Umstieg in Heidelberg, da der IC 60478 wie der bisherige ICE nach wie vor um 23.32 in Heidelberg ankommt. Des einen Leid, des anderen Freud: Mit der dadurch früheren Abfahrt am Umsteigepunkt Friedrichsfeld verkürzt sich der Übergang für Fahrgäste von Mannheim an die Bergstraße (12 Minuten weniger frieren...). Positiv zu vermerken ist die günstigere Zeitlage des IC 2396 aus Stuttgart, der ähnlich wie bisher um 8.00 in Frankfurt ankommt, aber durch seine spätere Abfahrt in Weinheim, Heppenheim und Bensheim nicht mehr 9 Minuten in Darmstadt auf sein Abfahrtssignal warten muss. In Bensheim ergibt sich daraus eine neue Umsteige-Verbindung für Fahrgäste aus Richtung Bürstadt/Lorsch (Bensheim an 7.21).

Die größten Veränderungen stehen für die Region ab kommenden Sommer an, wenn die Hochgeschwindigkeits-

strecke nach Paris in Betrieb genommen wird. Dann wird die Seinemetropole von Darmstadt aus binnen vier Stunden erreicht, bisher 6 Stunden Fahrzeit. Allerdings werden dann Umstiege in Saarbrücken (ICE) oder in Karlsruhe (TGV) erforderlich sein. Ebenfalls wegfallen wird ab Juni 2007 der bisherige Nachtzug von Frankfurt über Darmstadt, Heidelberg und Karlsruhe in die französische Hauptstadt. Künftig wird es nur noch einen Anschluss von Karlsruhe aus geben. Die einzige Direktverbindung wird es am Morgen von Frankfurt über die Riedbahn geben. Fahrdauer knapp 4 ¼ Stunden.



*Ab Juni 2007 entfallen die EC-Züge nach Paris. Dann wird Darmstadt endgültig vom hochwertigen Reiseverkehr abgehängt. Eine Anfrage des Fahrgastbeirats an die Stadt Darmstadt, wie sie zu dieser Problematik steht, blieb bislang unbeantwortet! (Foto: Holger Kötting)*

Positiv vermerkt werden sollten die Rückgänge der Systemüberholungen beim Regionalexpress zwischen Frankfurt und Mannheim mit entsprechenden Fahrzeitgewinnen bis zu 17 Minuten.

Die gesamten Angaben erfolgen ohne Gewähr, da sich zwischen den Online-Angaben und den Informationen aus dem Faltplan der Main-Neckar-Bahn Unterschiede ergeben. (Peter Endemann)

Starkenburg

## Stoppt den Börsenwahn!

Vortrag von Dr. Winfried Wolf in Höchst im Odenwald

Der Sprecher der Aktion „Bürgerbahn statt Börsenwahn“ hielt am 14.11. auf Einladung des PRO BAHN Regionalverbands Starkenburg, attac Odenwald, DGB und BUND ein eindrucksvolles Referat darüber, auf welchem Weg die DB AG ist und warum sie diesen nicht weitergehen sollte. Seine Philosophie-Dissertation befaßt sich mit der Konkurrenz-Situation Auto–Eisenbahn. Die Initiative verteilt Faltblätter, deren Layout dem der offiziellen Fahrpläne gleicht, worin sowohl die Fehlentwicklung beim Börsengang und der alternative Weg der Bahn zum größten Nutzen für alle dargestellt ist. Die erste Seite zielt eine Heuschrecke, die einen IC auffrißt.

Viele gesellschaftliche Gruppen wie Gewerkschaften konnten mittlerweile von den fatalen Auswirkungen der geplanten Privatisierung überzeugt werden. In der Nachkriegszeit galt die Eisenbahn zunächst als veraltetes Verkehrsmittel, bis dann in den 80er Jahren die ökologischen Nachteile des Luft- und Autoverkehrs erkannt wurden. Würden die Leute in China und Indien ebenso viele Autos haben wie bei uns zur Blütezeit der DDR (dort damals 1 Auto auf 4 Personen, bei uns jetzt 1 Auto auf 2), würde sich die Gesamtzahl weltweit auf weit über eine Milliarde erhöhen, was außerdem auch in diesen Ländern einen Rückbau der Bahninfrastruktur zur Folge hätte.

Wolf führte positive Beispiele nicht-bundeseigener Bahnen an, die auch dank Zuschüssen der kommunalen Gebietskörperschaften zum Erfolg geführt wurden.

Die Abschaffung der Bahncard 50 beim neuen Preissystem und die Wiedereinführung zu einem ca. 50% höheren Preis war eine Fehlentwicklung. Bei der Bahnreform 1994 sollte die DB zu 100% in Bundeshand bleiben, heute geht man davon ab. Grundgesetz Artikel 87e „Der Bund gewährleistet, daß dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie deren Verkehrsangebot auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird.“ Die Initiative „Bahn für alle“ berechnet einen Wert von 150-250 Mrd für die gesamte Infrastruktur, die Bundesregierung will sie jedoch für nur 10-15 Mrd abgeben. Der Wiederbeschaffungswert aller Fahrzeuge liegt bei 25-35 Mrd, wovon jedoch nur 3-7 Mrd bei einem Börsengang ohne Infrastruktur realisiert, der Rest also verschenkt werden solle. Eine solche Enteignung der öffentlichen Werte, die eine Daseinsvorsorge sind, darf es nicht geben. Eine Privatisierung der Wasserversorgung hat bereits zu negativen Effekten geführt. Investoren haben nur das eine Ziel, daß sie finanziell etwas rausholen wollen, ohne dabei etwaigen volkswirtschaftlichen Schaden oder Nutzen zu berücksichtigen. Dies führt dazu, daß nur noch die gewinnträchtigen Hauptstrecken bzw. im Güterbereich Ganzzüge gefahren werden.

Auch einen starken Verlust von Arbeitsplätzen gäbe es bei Privatisierung.

Im Bereich Bahn/ÖPNV sind etwa 1 Mio Menschen in Europa beschäftigt, 700000 Stellen wurden in den letzten 12 Jahren abgebaut, was auch den Standard bei Service und Sicherheit erniedrigt. Bei der geplanten Privatisierung würden in Deutschland 70-80000 weitere Stellen wegfallen, sowie einige 1000 bei der Bahnindustrie; solche sind jedoch zukunftsträchtig, nachhaltig und somit gesellschaftlich sinnvoll. Wirtschaftsfachleute sagen einen massiven Rückgang des Bahnanteils in allen Bereichen

voraus, allenfalls der öffentlich geförderte SPNV könnte seinen Anteil halten. Ein negatives Beispiel ist Großbritannien, wo Konzerne die Bahn nur dort agieren ließen, wo sie keine Konkurrenz für Billigflieger und Busunternehmen waren. Zahlreiche private Betreiber würden in Zukunft wieder zu einem Flickenteppich verschiedener Systeme und Tarife führen, wie es ihn im vorigen Jahrhundert nach der Gründung der Eisenbahn gab, anstatt daß es eine Bahn aus einem Guß würde. (*Christian Knölker*)

### Starkenburg

## **Ausschreibungen im hessischen ÖPNV**

Seit 2002 sind 30% Bus- und 20% Schienenleistungen ausgeschrieben

Am 5. Dezember zog der Hessische Verkehrsminister Dr. Alois Rhiel eine positive Bilanz der letzten 4 Jahre. Durch eine Einsparung von etwa 30% konnten bislang Fahrpreiserhöhungen begrenzt und gleichzeitig die Angebote verbessert werden. Die jährlichen Subventionen liegen um 20 Mio niedriger. So wird mit dem Fahrplanwechsel im Nordosthessen das 287 km umfassende Bahnnetz von der Gesellschaft Cantus bedient, die ebenso wie die VIAS (seit einem Jahr Betreiber der Odenwaldbahn) aus einer traditionellen NE-Bahn (HLB) und einem Stadtbahnbetreiber (Hamburger Hochbahn) besteht. Es ist zu hoffen, daß hier nicht die gleichen Anfangsprobleme auftreten wie vor einem Jahr im Odenwald.

Von 46 Mio jährlichen Zug-km sind derzeit 9 Mio ausgeschrieben. In den Ausschreibungen werden Qualitätsstandards, festgesetzt, insbesondere was die Fahrzeuge betrifft, auf Schiene und

Straße. Dies gilt ebenso auch im Busverkehr, wo das durchschnittliche Preisniveau für den Busverkehr in ganz Hessen auf 1,84 €/km gebracht wurde. Im RMV konnte dies von Anfangs 2,30 auf 1,77 gesenkt werden. Auch Umweltstandards wie Lärm und Abgas sind einbezogen. Beschäftigungssicherung und ein Mindestlohn für die Busfahrer auf der Basis des LHO-Tarifs (Landesverband Hessischer Omnibusunternehmen) sind ebenfalls Bestandteil der Ausschreibungsbedingungen. Daß dieser Tarif jedoch deutlich niedriger liegt als bei meist kommunal beschäftigten Fahrer, bleibt unerwähnt, ebenso, daß die Betriebsqualität durch schlechter ausgebildetes und weniger motiviertes Fahrpersonal erheblich gelitten hat.

In den zurückliegenden Jahren haben kommunale Unternehmen (z. B. HEAG) für den Busbetrieb Tochterunternehmen gegründet oder gekauft (Glück & Seitz

=> HEAG Mobibus), bei denen neues Fahrpersonal ausschließlich zum LHO-Tarif eingestellt wurde.

Fazit sei, daß hierdurch insgesamt bessere Leistungen zu geringeren Kosten als ohne Ausschreibung angeboten werden... (*Christian Knölker*)

## Starkenburg

# Neuer Bahnsteig in Altheim



*In Altheim an der Bahnlinie Darmstadt–Aschaffenburg entsteht derzeit in Richtung Babenhausen ein neuer Bahnsteig, nachdem bereits vor wenigen Jahren ein neuer Außenbahnsteig in der Gegenrichtung gebaut wurde. (Foto: Gunter Groh)*

## Rhein-Neckar

# Neue Straßenbahnstrecken im Delta

## Einweihungen in Heidelberg und Mannheim

Um gleich sieben Kilometer wuchs das Stadt- und Straßenbahnnetz in der Rhein-Neckar-Region. Am 9. Dezember

wurden sowohl die neue Straßenbahnstrecke in den Heidelberger Stadtteil Kirchheim, als auch die Strecke von der

Haltestelle Planetarium zur Veranstaltungshalle SAP-Arena über Neuhermsheim im Osten Mannheims eingeweiht.

Die 4,4 Kilometer lange Strecke vom Römerkreis in Heidelberg über neun neue Haltestellen in den größten Stadtteil Kirchheim hat rund 40 Millionen Euro gekostet. Die Planung und der Bau waren von einigen Einzelhändler sowie den Gemeinderatsfraktionen der CDU und der freien Wählerversammlung „Die Heidelberger“ erbittert bekämpft worden. Vertreter der CDU-Gemeinderatsfraktion ließen sich auch – trotz Einladung – bei der Einweihungsfeier am 9. Dezember

2006 nicht blicken.

Mehr als zehn Jahre hat es gedauert, bis nach dem Beschluss des Heidelberger Gemeinderates die neue Linie 26 endlich ihren Betrieb aufnehmen konnte.

Ebenfalls am 9.12. wurde in Mannheim die neue Stadtbahnstrecke durch den Stadtteil Neuhermsheim zum DB-Haltepunkt „Mannheim-Rangierbahnhof“ eröffnet. Damit ist der sogenannte „Stadtbahnring Ost“ in Mannheim nun vollendet. Der erste Teil des Rings wurde bereits im September 2005 von der Haltestelle Neuostheim über Maimarktgelände und SAP-Arena zum Rangierbahnhof er-



*Der Mannheimer Stadtteil Neuhermsheim ist jetzt über eine Neubaustrecke an das Stadtbahnnetz angeschlossen. Als Linie 6A fahren nun Züge von Ludwigshafen Rheingönheim über die Ludwigshafener und Mannheimer Innenstadt, Neuhermsheim und die Veranstaltungshalle SAP-Arena bis zur Endhaltestelle Mannheim-Rangierbahnhof. Diese liegt etwa 400 Meter vom gleichnamigen DB-Haltepunkt entfernt. Das Bild entstand am verregneten Einweihungstag an der zentralen Haltestelle Hans-Dehof-Platz in Neuhermsheim. (Foto: Wolfgang Brauer)*

öffnet. Der gesamte neue Stadtbahnring Ost hat eine Länge von 6,2 Kilometern.

Mit der Integration der neuen Mannheimer Strecke zum 10.12. verschlechterte (!) sich aber gleichzeitig das ÖPNV-Angebot in Mannheims Osten. Zwar gibt es jetzt eine Stadtbahn-Anbindung des Stadtteils Neuhermsheim. Die Fahrtenzahl in den benachbarten Stadtteil Neustheim wurde aber gleichzeitig halbiert, da die Fahrtenanzahl im neuen Fahrplan insgesamt nicht ausgedehnt wurde.

Statt dessen wurden sogar die abendlichen Fahrten sowie am Sonntagmorgen auf Busverkehr umgestellt. Ein Kuriosum in Deutschland: In Mannheim wird zwar mit viel Brimborium eine neue Stadtbahnstrecke eingeweiht, gleichzeitig wird aber der Bahnbetrieb in die von der neuen Strecke betroffenen Stadtteile ausgedünnt und auf Busbetrieb umgestellt. (wb)

## Rhein-Neckar

# Neue Liniennummern

## Rhein-Neckar-Verkehrs GmbH vereinheitlicht Bezeichnungen

Mit dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2006 wurden die Linienbezeichnungen der Busse und Straßenbahnen in Heidelberg und Mannheim teilweise geändert, in der alten Universitätsstadt wurde das Liniennetz sogar völlig neu konzipiert. Der Grund: Seit Frühjahr 2005 wird der städtische ÖPNV und insbesondere der Schienenverkehr auf Meterspur-Gleisen von der Rhein-Neckar-Verkehrs GmbH (RNV) gemanaged. In den Computern der RNV gab es aber regelmäßig Probleme, weil es sowohl in Mannheim, als auch in Heidelberg Straßenbahnlinien mit den Nummern 1, 2, 3 und 4 gab.

Um das Problem zu lösen, gibt es in Heidelberg jetzt nur noch die Straßenbahn- und Buslinien-Nummern von 21 bis 39.

In Mannheim bleiben zwar die Straßenbahnlinien-Nummern wie bisher, die Buslinienbezeichnungen wurden aber von Buchstaben auf die Liniennummern 40 bis 60 umgeändert. Auch die Ludwigshafener Linien behalten ihre alte Bezeichnung. Dort verkehren neben den Mannheimer Linien 3, 4, und 6 als Binnenlinien die 10 und die 12. Die Rhein-Haardt-Bahn von Bad Dürkheim über Ludwigshafen nach Mannheim erhielt neu die Nummer 14.

Die Buslinien in Ludwigshafen werden erst später auf eine neue Nummerierung umgestellt. Nähere Informationen über die neuen Liniennummer und das neue Liniennetz in Heidelberg unter [www.probahn.de/rhein-neckar](http://www.probahn.de/rhein-neckar). (wb)

Rhein-Neckar

## Stadtbahnprojekt nach Ilvesheim

Mannheimer Umweltforum deckte Planungsfehler auf

Seit vielen Jahren ist eine Stadtbahnlinie Mannheim-Feudenheim – Ilvesheim – Ladenburg – Schriesheim als Verlängerung der Mannheimer Linie 2 in der Planung. Sie ist u. a. im aktuellen Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Mannheim und im Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim enthalten. Gemäß den Planungsunterlagen soll diese Stadtbahn eines Tages die A6 mit der Landstraße L538 (Feudenheimer Straße) zwischen Feudenheim und Ilvesheim unterqueren. Im Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Karlsruhe zur A6-Verbreiterung wird dementsprechend auch festgehalten,

dass die lichte Weite der Straßenunterführung L538 so zu bemessen ist, „dass darin zusätzlich ein Gleiskörper für die Straßenbahn untergebracht werden kann“. Im oben angesprochenen Flächennutzungsplan steht genau hierzu noch: „In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass Straßenbahnstrecken grundsätzlich zweigleisig auszuführen sind und auf unabhängigen oder besonderen Bahnkörpern verlaufen sollen.“

Seit etwa zwei Jahren wird die Autobahn (BAB) A6 zwischen dem Viernheimer Kreuz und dem Mannheimer Kreuz von vier auf sechs Spuren erweitert. In diesem Zusammenhang müssen auch BAB-



*Dort, wo heute noch der Bus der Linie 144 fährt, ist eine Stadtbahnlinie vom Mannheimer Stadtteil Feudenheim nach Ilvesheim geplant. Knackpunkt ist die Unterquerung der Autobahn. Wegen eines Planungsfehlers wäre beinahe der Bau der Strecke schon lange vor den ersten Detailplanungen unmöglich geworden. (Zeichnung: VRN)*

Brücken erneuert oder erweitert werden. Bei einer dieser Brücken steht diese Maßnahme in wenigen Wochen an – und sie hat es in sich.

Also alles klar – sollte man denken. Nicht so für die Stadt Mannheim. Die derzeitige Unterführung soll zwar von 13 m auf 17 m verbreitert werden; von diesen 17 m werden aber für zwei je 3,25 m breite kombinierte Geh- und Radwege auf beiden Seiten sowie zwei ebenfalls 3,25 m breite Fahrbahnen bereits 13 m benötigt. Außerdem besteht das Land darauf, dass die Linksabbiegespur (von Osten her kommend), bereits ab der Brücke beginnt. Damit gäbe es bei einer Breite von 17 m maximal 4 m Platz für eine eingleisige Schienenstrecke, und diese könnte am westlichen Ausgang der Unterführung noch nicht einmal auf ei-

genem Gleiskörper geführt werden. Fast schon ein Ausschluß-Kriterium für eine spätere GVFG-Förderung und damit de facto das Todesurteil für dieses Stadtbahn-Projekt. Natürlich steckt wie meistens das liebe Geld dahinter. Eine Verbreiterung der Stützweite auf z.B. 21 m müsste die Stadt Mannheim bezahlen.

Erfreulicherweise wurden diese Pläne jedoch von verschiedener Seite bemerkt und führten zu Aktivitäten des Umweltforums Mannheim und mehrerer Bundestags-Abgeordneter aus der Region. Regierungspräsidium und Innenministerium wurden kontaktiert und auf die Problematik hingewiesen. So steht zu hoffen, dass bzgl. dieser Baumaßnahme – auch wenn es inzwischen fünf vor zwölf ist – das letzte Wort noch nicht gesprochen ist. (*Michael Löwe*)

## Rhein-Neckar

# Bahn baute im Bahnhof Weinheim

Anwohner waren nicht informiert und deshalb verärgert

Im November und Dezember nahm die DB in Weinheim umfangreiche Baumaßnahmen an der Main-Neckar-Bahn vor. Zunächst wurden im Hbf Weinheim die Gleise erneuert. Dabei wurden auch die Holzschwellen durch Betonschwellen abgelöst. Zeitgleich wurde auf dem Mittelbahnsteig (Gleise 2 und 3) die alte, nicht mehr dichte Holz-Überdachung durch eine Kunststoff-Überdachung auf den bestehenden Stahlträgern ersetzt. Schließlich fanden auch auf etwa 1,5 Kilometern Länge unmittelbar südlich des Bahnhofs diverse Modernisierungen statt. Zum einen wurden auch hier die Gleise und das Schotterbett erneuert. Zum ande-

ren wurden teilweise neue Strommasten und Oberleitungen gesetzt. Dabei war immer wieder eines der beiden Gleise für mehrere Tage gesperrt. Dadurch, dass sich im Hbf Weinheim und auf Höhe der sog. Zeppelinbrücke etwa 1,5 km südlich jeweils Weichen zwischen den Hauptgleisen der Main-Neckar-Bahn finden, mussten nur relativ kurze Umleitungen auf das jeweilige Gegengleis stattfinden, so dass es zu keinen nennenswerten Verspätungen kam. Überraschenderweise war diese größere Baumaßnahme nicht auf der entsprechenden DB-Internet-Seite für Baumaßnahmen angekündigt. Dadurch wusste

auch die örtliche Presse nicht Bescheid, so dass es bei Anwohnern Verärgerung über die unangekündigte Störung der

Nachruhe durch die akustischen Warnsignale und die Baumaßnahme selbst gab. (*Michael Löwe*)

## Rhein-Neckar

# Inbetriebnahme des Heidelberger Stellwerks

## Umleitungen und erste Störungen

Am letzten November-Wochenende war der Heidelberger Hauptbahnhof für 51 Stunden total gesperrt. Der Grund: Der Bahnhof wurde auf das neue elektronische Stellwerk umgestellt. Der Nahverkehr endete und begann in Mannheim-Friedrichsfeld Süd, Wiesloch-Waldorf und Neckargemünd, der Fernverkehr wurde über Mannheim und Schwetzingen umgeleitet. Schwetzingen wurde damit für zwei Tage zum Fernverkehrshalt für IC-Züge und es bestand die Möglichkeit, sonst nur von Güterzügen befahrene Strecken zu bereisen.



Seit dem 27. November wird der Schienenverkehr um Heidelberg nun von Karlsruhe aus ferngesteuert. Während die Fernsteuerung in den ersten Tagen na-

hezu reibungslos klappte, gab es in der zweiten Woche mehrfach Stellwerkausfälle, die S-Bahn-Züge verzögerten sich zum Teil um 30 Minuten, der Fernverkehr wurde in dieser Zeit umgeleitet.



(Fotos: Wolfgang Brauer)

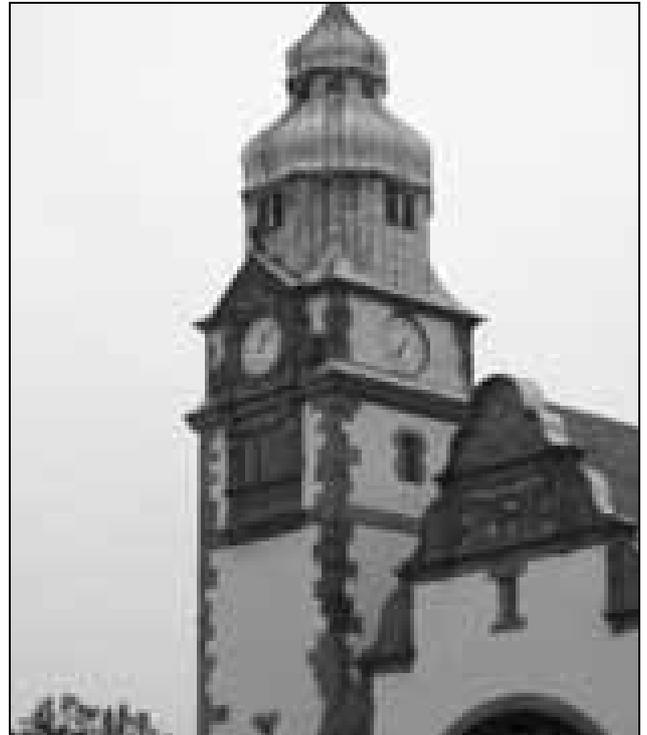
Ausgedient hat das alte Stellwerk im Heidelberger Hauptbahnhof, von dem aus über 51 Jahre lang der Zugverkehr gesteuert wurde. Nur noch ein Notbedienplatz für Signale und Weichen steht jetzt in Heidelberg. Die Ansagen kommen aus dem Mannheimer Stellwerk. Darunter leidet freilich die Tonqualität, viele Ansagen sind auf den Bahnsteigen nur schwer oder gar nicht zu verstehen. (*wb*)

Das allerletzte

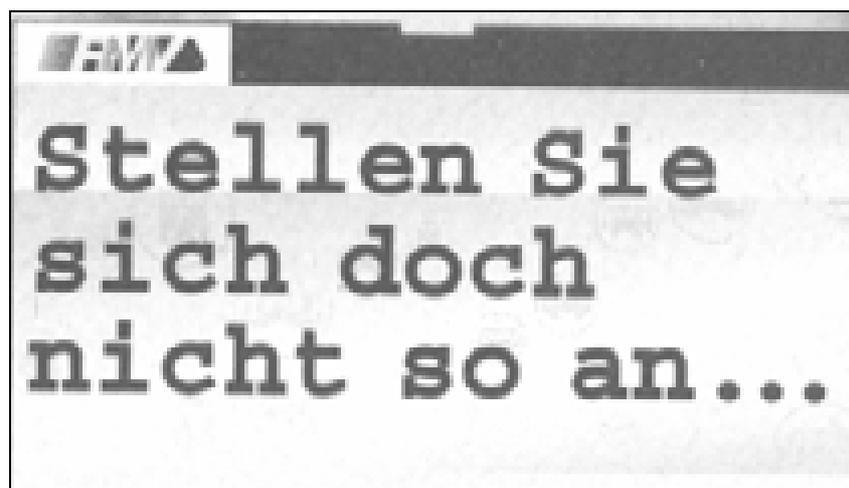
## Früher konnte man nach der Bahn die Uhr stellen ...

Am Beispiel des denkmalgeschützten Bad Homburger Bahnhofs kann man sehen, daß dies nicht mehr so ist:

Der schucke Turm ist mit drei Uhren bestückt, von denen jede anders geht – immerhin hat man eine davon schon auf 12 fixiert. Jetzt, da die Tage kürzer werden, fällt bei Dunkelheit ebenfalls auf, daß die einzige richtig gehende Uhr nicht mehr beleuchtet ist. (*Foto: Helmut Lind*)



## RMV-Beschwerdemanagement 2007?



(Fundstück: RMV-Odenwaldfahrplan)

Motto: Schnauze halten, mehr bezahlen und das Leben auf Stehplätzen in vollen Zügen genießen.

# PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten

## **PRO BAHN e. V. Hauptstadtbüro**

Friedrichstr. 95 (PB 98)

10117 Berlin

Tel.: (030) 2096 2585

Fax: (030) 2096 2586

www.pro-bahn.de

### **Für Adressänderungen:**

E-mail: mitgliederservice@pro-bahn.de

## **PRO BAHN Landesverband Hessen e. V.**

Postfach 11 14 16

60049 Frankfurt a.M.

www.pro-bahn.de/hessen

## **Ansprechpartner für Radio und Fernsehen**

Dr. Martin Schmidt

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

tagüber Tel. (0 69) 7 98 - 2 91 71

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

## **PRO BAHN in Mittelhessen**

Harald Nehr

Schießgärten 11

35398 Gießen

Tel. (06 41) 9 60 99 80

E-mail: pbneh@web.de

## **PRO BAHN in Nordhessen**

Hermann Hoffmann

Am Juliusstein 18

34130 Kassel

Tel. (0 5 61) 6 71 79

e-mail: hhoffma@freenet.de

## **PRO BAHN in Osthessen**

Thomas Bayer

Roter Weg 5

36163 Poppenhausen

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

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

## **PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.**

Regionalvorsitzender Helmut Lind

Holzweg 17

61440 Oberursel

Tel. (0 61 71) 46 28

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

## **PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.**

Regionalvorsitzender Dr. Gottlob Gienger

Berliner Str. 32

64807 Dieburg

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

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

www.pro-bahn.de/starkenburg

## **PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar**

Regionalvorsitzender Michael Löwe

Rosenbrunnenstraße 20

69469 Weinheim

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

E-Mail: michaelloewe@arcor.de **(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, 1.2. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft März-April. 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, 8.1. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32 (5 Fußminuten vom Hbf Südseite)

Mo, 5.2. 18.35 Uhr: **Monatstreff im Bürgerbüro im Bahnhof Eppstein (Ts)**. Themen: "Bürgerbus Eppstein - Vom Konzept bis zur Umsetzung" und "Bahnhof Eppstein - Modernes Kommunikationszentrum/Kurze Wege von der Bahn zum Bus". Anfahrt: Wer mit Gruppenkarte ab Frankfurt Hbf mitfahren möchte: Treffpunkt rechtzeitig vor 18.04 (Abfahrt der S2) an Gleis 23.

Mo, 5.3. 18.30 Uhr: Monatstreff im Bürgerhaus Gutleut

## Regionalverband Starkenburg e.V.:

Mi, 31.1. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie (Dornheimer Weg 27, Darmstadt, 15 min Fußweg ab Hauptbahnhof oder mit Linie F bis Hst. Rodensteiner Weg) (18:30-19:00 Uhr: informeller Teil, 19:00 - 21:00 Uhr: Tagesordnung)

Mi, 28.2. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie

## Regionalverband Rhein-Neckar

Do, 18.1. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbandes Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

Do, 15.2. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbandes Rhein-Neckar **im Braustüble, Bergheimer Str. 91 in Heidelberg** (ca. 10 Fußminuten vom Hauptbahnhof)

