

PRO BAHN Hessen 

Fahrgastzeitung

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

Nr. 61

März – April 2007



Mittelhessen-Express S. 9

Sonderfahrt nach Kassel S. 12

Zugstreichungen in der Region S. 24

Titelbild: Ein Triebwagen der Bauart 425 im Frankfurter Hauptbahnhof auf dem Weg nach Treysa. Äußerlich ein feiner Zug, der "Mittelhessen-Express". Die Probleme mit den Zügen und dem neuen Konzept offenbaren sich erst im Detail. (Foto: Harald Nehr)

Rückseite: Darmstadt erhält z. Zt. 18 neue Straßenbahnen. Im Februar war das erste Fahrzeug zu Probefahrten unterwegs. Ende März werden die Fahrgäste in die Bahnen einsteigen können. Von 78 Wagen (48 Trieb- und 30 Beiwagen) sind dann 68 niederflurig. (Foto: Holger Kötting)

Impressum

Die Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen ist eine Informationszeitschrift des PRO BAHN Landesverbandes Hessen e. V. und der Regionalverbände Starkenburg e. V., Großraum Frankfurt am Main e. V., Rhein-Neckar und der PRO-BAHN-Mitglieder in Nord-, Mittel- und Osthessen.

Die Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen erscheint sechsmal im Jahr zu folgenden Terminen: Januar, März, Mai, Juli, September und November. **Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe („Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen“) erlaubt.** Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Sie können die Fahrgastzeitung auch erhalten, wenn Sie nicht Mitglied bei PRO BAHN e. V. sind. Das **Jahresabonnement** kostet 7,50 EUR und beinhaltet die Zusendung von sechs Ausgaben der Fahrgastzeitung. Bitte bestellen Sie mit Angabe Ihrer Adresse beim Landesverband (Postfach 11 14 16, 60049 Frankfurt a. M.) unter Beifügung von 7,50 EUR in bar oder in Briefmarken. **Die FGZ kann auch online unter www.pro-bahn.de/mittelhessen bestellt werden.**

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

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

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: 1.2.2007 (Heft März – April 2007)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.4.2007 (Heft Mai – Juni 2007)

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

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

Fünf-Minuten-Garantie des NVV – Jahresrückblick.....	4
Burgwald-Edersee-Bahn.....	5
Wolfgang Dippel ab 1. Februar 2007 neuer Geschäftsführer des NVV	6

Osthessen

Unterschriftenaktion gegen Zugstreichungen an der Rhönbahn beendet.....	6
Fahrplanwechsel in Osthessen mit Licht – und vielen Schattenseiten	7

Mittelhessen

Ein neuer Zug für Mittelhessen: Protokoll eines voraussehbaren Scheiterns	9
Anschlussverschlechterungen	10
Kommentar: Der Mittelhessen-Billigheimer, oder: Mit der S-Bahn durchs Land reisen.....	11

Großraum Frankfurt am Main

Mit "FD HERKULES" zum NVV nach Kassel	12
RMV-Fahrgastbeirat	14
Managementfehler oder was??	15

Starkenburg

ICE-Trasse Rhein/Main-Rhein/Neckar	16
Kommentar: Konsens?.....	17
Die Odenwaldbahn und der Sturm Kyrill.....	18
Neue Fahrzeuge für Darmstadt.....	19

Rhein-Neckar

Mit der Bahn am Stau vorbei?	21
Linie 26 bleibt unpünktlich.....	23
Bahn streicht Verbindungen in der Region	24
Vorstandswechsel im Regionalverband.....	25

PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten	26
PRO BAHN - Termine.....	27

Beilagen:

Bitte beachten Sie die Einladung zur PRO BAHN-Sonderfahrt nach Kassel. In der Heftmitte finden Sie zum Heraustrennen ein Anmeldeformular.

Die Mitglieder des Landesverbands Hessen finden ebenfalls in der Heftmitte die Einladung zur Jahreshauptversammlung.

Nordhessen

Fünf-Minuten-Garantie des NVV – Jahresrückblick

Hohe Zufriedenheit der Fahrgäste nach sieben Monaten

Mitte Mai 2006 gab der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) eine Pünktlichkeitsgarantie ab: Wenn sich Busse und Bahnen in Nordhessen um mehr als 5 Minuten verspäten, wird auf das entwertete NVV-Ticket das Fahrgeld in voller Höhe erstattet (siehe auch FGZ Nr. 57 Seite 6). Kurz vor Weihnachten lud der NVV erneut zu einer Pressekonferenz ein, um über die Ergebnisse der ausgewerteten Daten zu berichten. Die 5-Minuten-Garantie ist immer noch einzigartig in Deutschland.

Knapp 200 000 Menschen benutzen täglich die Züge, Straßenbahnen und Busse des NVV. Davon gaben im Durchschnitt täglich 140 Fahrgäste Beschwerden ab. Das ist weniger als 1 ‰ - weniger als der tausendste Teil. Ungefähr 30.000 Tickets sind seit dem 8. Mai zwischen Eschwege und Schwalmstadt, Brilon und Bad Hersfeld reklamiert worden. 600.000 Euro hat der Verkehrsverbund seinen Kunden zurückgezahlt, also im Durchschnitt 2 Euro. Die angegebene Erstattungssumme mag hoch erscheinen. Jutta Kepper, Leiterin von Marketing und Kommunikation beim NVV, weist darauf hin, dass Fahrgäste in diesen Fällen

Marktforscher seien. Marktforschungsuntersuchungen durch Institute verursachen dagegen höhere Kosten.

Der größte Teil der Fahrgäste (92 %) meldete Verspätungen oder gar Ausfälle. Außerdem gab es Beschwerden über das Personal, mangelnde Information, Einrichtungen und Anlagen (Sauberkeit) und mangelnde Sicherheit an Haltestellen und Bahnhöfen. Hinzu kommen Beschwerden wegen überfüllter Züge und Busse im Pendelverkehr. Wenn Kunden sich sofort per Handy oder Internet beschweren, kann der NVV schnell reagieren. Mittels eines in Deutschland einmaligen internetbasierten Datenbanksystems ist der NVV in der Lage, Schwachstellen des Nahverkehrs zu erkennen und dem Verursacher weiter zu melden.

Eine Beschwerde kostet den NVV 6,40 Euro an Verwaltungsaufwand. Vor einigen Monaten betrug dieser Aufwand im Durchschnitt 53,60 Euro. Mit der schnelleren Abwicklung ist die Zeit, in der der Kunde auf eine Antwort warten muss, von 14 auf fünf Tage gesunken. Beschwerden nimmt der NVV unter Tel. 0561/709490 oder Fax 0561/7094940 entgegen. (hh)

Nordhessen

Burgwald-Edersee-Bahn

Planungskonzept für die Trasse Marburg - Korbach liegt vor

Seit Jahren verfolgt PRO BAHN das Schicksal der eingleisigen Strecke, die zwischen Marburg und Frankenberg von der Kurhessenbahn, zwischen Frankenberg und Korbach von NVV-Bussen auf der Straße bedient wird. (Siehe auch FGZ Nr. 51 Seite 8, Nr. 48 Seite 13 und Nr. 46 Seite 11). Nun teilte am 6. Dezember 2006 die Waldeckische Allgemeine mit, dass nach Auskunft des Kreisbeigeordneten Otto Wilke mit dem Fahrplanwechsel Ende 2009 regelmäßiger Bahnverkehr zwischen Marburg und Korbach laufen wird. Zu diesem Ergebnis kam einige Tage vorher eine Planungsgruppe aus Vertretern der Deutschen Bahn, des Landes Hessen und der Landkreise Marburg-Biedenkopf und Waldeck-Frankenberg. Otto Wilke, Referent für Nahverkehr in Waldeck-Frankenberg, erläuterte das Planungskonzept der Kurhessenbahn: Neubau und Rückbau von Weichen, Erneuerung von Tunnelanlagen, Sanierung von Stützbauwerken u. a. m. Vor der endgültigen Entscheidung müsse allerdings noch eine Kosten-Nutzen-Analyse erstellt werden. Leider habe der NVV im letzten Jahr nach Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes die Planungen unterbrochen und erst im September wieder aufgenommen.

Nationalpark Kellerwald-Edersee

Die 30 km lange Trasse zwischen Frankenberg und Korbach liegt in reizvoller Landschaft (Nationalpark) und berührt bei Vöhl-Herzhausen den Edersee.

In Korbach kann die Bahn mit der Schienenverbindung nach Kassel über Bad Arolsen vernetzt werden und natürlich auch mit der Uplandbahn in Richtung Willingen - Brilon Wald.



Dornröschenschlaf: Vor knapp zehn Jahren, im Sommer 1997, finden einige wenige Sonderfahrten zum Hessentag in Korbach statt. Zuvor und danach liegen die Gleisanlagen brach. (Foto: hk)

Kein Umsteigen mehr

Die Kurhessenbahn plant durchgehende Triebwagen zwischen Marburg und Brilon ohne Umsteigen in Frankenberg oder Korbach. Auf Anschlüsse in Marburg (Richtung Gießen - Frankfurt) und in Brilon Wald (Richtung Hagen - Ruhrgebiet) wird selbstverständlich geachtet. Wilke: "Das wird unsere Freizeit- und Erholungsregionen touristisch weiter aufwerten". Auch PRO BAHN ist zuversichtlich: Die Kurhessenbahn wird mit kürzeren Fahrzeiten und höherem Fahrkomfort mehr Touristen auf der Schiene in den Nationalpark bringen. (hh)

Nordhessen

Wolfgang Dippel ab 1. Februar 2007 neuer Geschäftsführer des NVV

In der FGZ Nr. 59 Seite 4 wurde über den plötzlichen Tod des NVV-Geschäftsführers Thomas Rabenmüller im Oktober 2006 berichtet. Nach drei Monaten hat der NVV-Aufsichtsrat den bisherigen NVV-Prokuristen Wolfgang Dippel zum Geschäftsführer gewählt. Auch Kassels Stadtkämmerer Dr. Jürgen Barthel bleibt NVV-Geschäftsführer.

Der 57-jährige Wolfgang Dippel ist im Kreis Hersfeld-Rotenburg aufgewachsen, machte als Fahrschüler Bekanntschaft mit der Bahn und war zunächst in der Verwaltung tätig. Nach dem Abitur studierte er Jura, wurde Rechtsanwalt und 1990 als SPD-Kandidat Bürgermeister in Bebra. Nach 6 Jahren verlor er bei einer Direktwahl dieses Amt an den CDU-Konkurrenten Horst Groß. Dippel wohnt in einer Doppelhaushälfte seiner Heimatstadt Bebra und sitzt im Gemeindeparslament. Er ist seit 31 Jahren verheiratet und hat zwei Töchter. Als neuer Geschäftsführer will der erfahrene NVV-Prokurist die Regiotram fertig aufs Gleis

bringen, den Stadtbahnhof in Eschwege bauen und die Bahnstrecke Korbach–Frankenberg reaktivieren. Wichtig sind ihm Gespräche mit Kunden, auch in Sachen Multiticket: "Wir werden den Verkauf der Tageskarten genau beobachten. Wenn es aus betriebswirtschaftlichen Gründen mit dem Multiticket besser läuft, wird es wieder eingeführt."

NVV-Aufsichtsratsvorsitzender Landrat Dr. Udo Schlitzberger (Landkreis Kassel) betont den "bruchlosen Übergang" bei dieser Geschäftsführerwahl, weil Dippel als Jurist und Prokurist schon mehrere Jahre im NVV tätig war. Schon bald stehen wichtige Gespräche mit Kurhessenbahn bzw. DB Regio an. Im Aufsichtsrat des NVV sitzen neben Schlitzberger die anderen Landräte aus den nordhessischen Landkreisen Hersfeld-Rotenburg, Schwalm-Eder, Waldeck-Frankenberg und Werra-Meißner, Kassels Oberbürgermeister und zwei Staatssekretäre des Landes aus dem Verkehrs- und Finanzministerium. (hh)

Osthessen

Unterschriftenaktion gegen Zugstreichungen an der Rhönbahn beendet

Inzwischen mehr als 3000 Unterschriften

Die Unterschriftenaktion an der Rhönbahn Fulda–Gersfeld, die sich gegen Zugstreichungen und die Ausweitung

der Busersatzverkehre an der Strecke ab Dezember 2006 richtete, konnte erst im Januar 2007 abgeschlossen werden.

Wir bekamen noch einige Unterschriftenlisten zugesandt. Insgesamt wurden somit nicht (wie in der letzten FGZ berichtet) 2939 Unterschriften gesammelt, sondern 3048. Diese wurden zeitnah dem RMV, Landrat Bernd Woide (CDU) und die (Ober-)Bürgermeister in Fulda, Eichenzell, Ebersburg und Gersfeld übergeben.

Dieses Ergebnis kann sich sehen lassen. Es zeigt, dass die Menschen an der Strecke mit der Politik des RMV und der Landrats Bernd Woide nicht einverstanden sind.

Diese Unterschriften richten sich gegen die Streichung von 12 Zügen in der Woche an der Rhönbahn und gegen 2 weitere Busersatzverkehre (Mo-Fr). Zu-

dem gegen die unverschämten Fahrpreiserhöhungen seit Dezember.

Von den 3048 Unterschriften stammen 764 bzw. 25 % aus Gersfeld, 519 bzw. 17 % aus Ebersburg, 525 bzw. 17,3 % aus Eichenzell, 452 bzw. 14,8 % aus Fulda, 735 bzw. 24 % Weitere (Region Ostthessen/Nordbayern und Deutschland) und 53 bzw. 1,7 % ohne Ortsangabe.

Landrat Bernd Woide und der RMV sollen nun endlich unsere Vorschläge umsetzen, durch die man auf Zugstreichungen und Busersatzverkehre verzichten kann. Zudem sind sie in der Pflicht kostenneutral die Abfahrtszeiten des ersten Zuges ab Fulda und Gersfeld an Samstagen auf die bis Dezember 2006 gültige Uhrzeit zu verlegen. (tb)

Osthessen

Fahrplanwechsel in Osthessen mit Licht – und vielen Schattenseiten

PRO BAHN kritisiert Zugstreichungen und Preiserhöhungen

Der Fahrplanwechsel im Dezember 2006 hat sich überwiegend negativ auf den Nahverkehr in Osthessen ausgewirkt. Weniger Zugverbindungen zu überdurchschnittlich hohen Fahrpreisen, so das Resümee des Fahrgastverbandes in Osthessen zum Fahrplanwechsel. Es gibt nur wenige Verbesserungen wie der Wochenendverkehr an der Vogelsbergbahn Fulda–Gießen.

Auf das schärfste kritisiert Pro Bahn in Osthessen die Zugkürzungen an Rhön- und Vogelsbergbahn, zudem die Verschlechterungen auf der Strecke Fulda–Gemünden.

Rhönbahn Fulda–Gersfeld

An der Rhönbahn wurden zehn Züge (Mo-Fr) pro Woche durch Busse ersetzt. Zudem wurden zehn Züge am Samstag gestrichen. Hier besteht nur noch ein unattraktiver 2-Stunden-Takt. Unverständlicherweise hat der RMV die Abfahrtszeit des ersten Zuges an Samstagen ab Fulda von 6.59 Uhr auf 7.19 Uhr und ab Gersfeld von 7.46 Uhr auf 8.16 Uhr verlegt. Insbesondere für Berufspendler ist die Bahnstrecke somit uninteressant. An Sonntagen wurde das erste Zugpaar gestrichen. Insgesamt wird die Rhönbahn erheblich geschwächt.

Vogelsbergbahn Fulda–Gießen

Das gleiche Bild auf der Vogelsbergbahn, die zur Zeit aufwendig saniert wird. Hier gibt es seit Dezember ca. 65 Zugverbindungen pro Woche weniger. Insbesondere ist der Verkehr Mo-Fr betroffen. Hier wurden zwischen Gießen und Fulda und zurück jeweils 6 Zugverbindungen täglich gestrichen.

Leider wurden – wovon wir mehrfach gewarnt hatten – die kleinen Regionalbahnhalte wie Oberbimbach, Angersbach, Wallenrod, Renzendorf weiter geschwächt und verlieren somit an Bedeutung für Reisende und Pendler. Z. B. hält die RB unter Woche um 5.11 Uhr, 6.47 Uhr in Oberbimbach, in Richtung Gießen dann erst wieder um 12.42 Uhr, also 6 Stunden später, danach annähernd stündlich.

Aus Richtung Gießen nach Fulda hält der Zug in Oberbimbach zwischen 5.21 Uhr und 7.47 Uhr zwar 5 Mal, dann aber erst wieder um 9.17 Uhr, 13.39 Uhr, 15.43 Uhr, 17.19 und um 19.43 Uhr. So werden die kleine Zughalte immer mehr abgehängt.

Samstags fielen je Richtung sogar 7 Zugverbindungen weg. Hier wurde der Fahrplan aber trotz der Kürzungen gut gestrafft.

Sonntags wurde der Verkehr auf der Vogelsbergbahn verstärkt. Pro Bahn begrüßt dies außerordentlich. Zwischen Fulda und Gießen kamen 6 Züge hinzu und auf der Gegenrichtung 3 Züge. Sonntags fährt 3 Mal (alle 4 Stunden) ein Regionalexpress und 7 Mal (alle 2 Stunden) eine Regionalbahn je Richtung.

(Fulda–) Schlüchtern–Gemünden

Hier wurden die größten Änderungen zum Fahrplanwechsel vorgenommen. Bis

dahin fuhren die Züge von Fulda direkt nach Gemünden, dort mit Anschluss nach Würzburg (bzw. nach Bad Kissingen). Das Zugmaterial war sehr alt, der Fahrplan unattraktiv.

Nun müssen Reisende von Fulda erst mit dem Zug in Richtung Frankfurt bis Schlüchtern fahren und dort in den Zug von Schlüchtern nach Gemünden umsteigen, der dann bis Würzburg bzw. Schweinfurt / Bamberg durchfährt.

Der Fahrplan ist durchwachsen. Für Berufspendler aus der fränkischen Gemeinde Sinntal (mit 3 Haltepunkten) sowie aus Jossa und dem hessischen Sterbfritz, die um 7 Uhr Arbeitsbeginn in Frankfurt haben, besteht keine Möglichkeit den Zug aus Gemünden nach Schlüchtern zu nutzen (Ankunft Schlüchtern um 6.07 Uhr, Ankunft Frankfurt 7.16 Uhr). Dagegen besteht am Abend aus Frankfurt kommend ein gutes Zugangebot. So fahren ab Schlüchtern Züge um 16.38 Uhr, 17.38 Uhr, 18.38 Uhr und um 19.33 Uhr nach Gemünden ab.

Aufgrund der fehlenden Frühanbindungen müssen Pendler nach Frankfurt auf den Gemündener Zug verzichten und bis Schlüchtern mit dem Auto fahren. Das sollte dringend geändert und der Fahrplan in den Morgenstunden nachgebessert werden.

Erhöhung der Fahrpreise

Die Erhöhung der Fahrpreise ist unangemessen. So erhöhte der RMV z. B. die Tageskarte (in Osthessen) in Preisstufe 4 nicht wie sonst um 10 – 20 Cent, sondern diesmal um 70 Cent von 6,20 € auf 6,90 €. Auch bei den Einzelfahrscheinern, Monats- und Jahreskarten wurde kräftig zugelangt. Fazit: Weniger Zugverbindungen für mehr Geld. (tb)

Mittelhessen

Ein neuer Zug für Mittelhessen: Protokoll eines voraussehbaren Scheiterns

Sobald im Spätherbst bekannt wurde, was da in wenigen Wochen in Mittelhessen auf die Schienen kommen sollte, war Bahn-Fans und -Kennern in vielen Internet-Foren klar: Das klappt nicht, das gibt Ärger! Wie sollen Züge, die zusammengekuppelt so viele Fahrgäste wie vier alte einstöckige „Silberling“-Wagen fassen, das Verkehrsaufkommen der bisher verkehrenden Doppelstock-Züge fassen? Es musste erst der Fahrplanwechsel kommen - und dann wurden die Unkenrufe der größten Internet-Pessimisten noch übertroffen. Sämtliche Pro-Bahn-Kontaktadressen wurden mit Beschwerden bombardiert, wie man es in dieser Zahl seit Jahren nicht mehr erlebt hat: Die ‚kritischen‘ Züge in den Morgen- und Abendstunden platzten aus allen Nähten. Stehen von Gießen bis Frankfurt war für viele angesagt. Spätestens in Butzbach waren die Züge vollends „dicht“.

Eigentlich ein gutes Konzept, das sich der RMV da ausgedacht hat: Schnelle Expresse verkehren von Frankfurt nach Gießen, teilen sich, und fahren nach Treysa und Dillenburg als Regionalbahnen weiter. Man könnte voll des Lobes sein, wären die Züge hierfür nicht denkbar ungeeignet. Mit ihren zahlreichen Türen, schmalen Sitzen und viel Stehfläche sind sie dafür ausgelegt, schnell viele Kunden aufzusaugen und auszuspucken, die sich gar nicht lange setzen können oder wollen. Für eine Fahrt von Treysa nach Frankfurt sind diese Züge aber einfach zu unkomfortabel. Wer möchte mit einem Stadtomnibus aus dem Vogelsberg

nach Frankfurt fahren, am besten noch anderthalb Stunden im Stehen?



S-Bahn-Haltegriffe jetzt auch in Regionalzügen: Im Mittelhessen-Express steht man bequem. (Foto: hn)

Die Pendler liefen sofort nach der Einführung der neuen Fahrzeuge Sturm. Wütende Protestbriefe an den RMV, empörte Leserbriefe an die lokale Presse: Beschwerden über vollgepferchte Züge und unbequeme Sitzplätze (sofern man einen ergattern konnte). Das schöne Plüschblau-Design der Innenräume täuscht: Diese Züge sind für den Regionalverkehr auf so langen und stark frequentierten Strecken nicht geeignet: Brettharte, steile Sitze, kaum Ablagen und Armlehnen, tückische Einstiege mit einer gefährlichen Spalte an der Bahnsteigkante, zwei Toiletten für einen ganzen Zug, je eine pro Zughälfte.

Zynismus von Seiten des RMV

Die Reaktion des RMV auf den Ärger seiner zahlenden Kunden? Zynismus.

Man werde sich schon an die Züge gewöhnen, so Pressesprecher Vollmer Ende Dezember. Es dauerte bis Mitte Januar, bis man einlenkte, allerdings nicht so, wie erwartet: Die kritischen Züge würden verstärkt, so hieß es. Allerdings nicht die „Mittelhessen-Expresse“, sondern die zeitlich umliegend angeordneten Doppelstockzüge bekämen zusätzliche Wagen, ließ man am 15. Januar verlauten. 3 Wochen später scheint man immerhin auch für die besonders mit Fahrgästen ‚belasteten‘ Mittelhessen-Express-Relationen verstärkte Züge zur Verfügung zu stellen.

Glückseligkeit nun allenthalben? Nein. Mit dem erschreckend kargen Reisekomfort dieser Züge wollen sich die RMV-Kunden zu Recht nicht zufrieden geben. Die Reaktionen des RMV sind dazu, wie gehabt, unverschämt bis ausweichend. Nach dem Vollmer'schen Gewöhnungs-Argument betonte kürzlich RMV-Chef Sparmann entgegenkommend, wie

viel Platz die neuen Züge doch für Kinderwagen und großes Gepäck böten! Man möchte jedem Reisenden mit großem Koffer aus Treysa trotzdem Raten, auf den Doppelstock-Regionalexpress aus Kassel zu warten, will er nicht mit Kreuzschmerzen an seinem Reiseziel antreffen!

Anfang Februar sind Petitionen beim Hessischen Landtag eingegangen: Verärgerte RMV-Kunden klagen unter anderem die Mängel der Züge in Punkto Platzangebot und Komfort gegenüber ihren Volksvertretern an. Nun hat sich der Wirtschafts- und Verkehrsausschuss des Landesparlaments des schönen, neuen Zugs anzunehmen. Dass das Vertrauensverhältnis zwischen dem Anbieter RMV und seinen Kunden schweren Schaden genommen hat - nicht zuletzt durch Kommentare an der Grenze zum Unverschämten aus dem Mund führender Mitarbeiter -, daran wird jedoch auch der Landtag nichts mehr ändern. (hn)

Mittelhessen

Anschlussverschlechterungen

Der Fahrplanwechsel im Dezember hat nicht nur Gutes gebracht. Nach wenigen Wochen schon häufen sich Klagen von Benutzern der Vogelsbergbahn: Nicht nur, dass einige Züge in weniger frequentierten Tageszeiten weggefallen sind; ein neues Problem ergibt sich durch die schwache Pünktlichkeit der verbliebenen Relationen. So werden häufig Anschlüsse Richtung Frankfurt nicht erreicht, weil die Züge aus Alsfeld oder Fulda mit Verspätung in Gießen eintreffen.

Über fehlenden Anschluss an die Bahn allgemein klagen die Bürger von Saasen. Der Haltepunkt wird seit dem 20. Dezember spürbar seltener bedient. Zahlreiche RB-Züge durchqueren den Haltepunkt nun ohne Stopp, so dass sich viele große Taktlücken ergeben. Selbst traditionell von Pendlern nach Gießen benutzte Verbindungen sind betroffen, längst nicht nur die gelegentlich abfällig als „Hausfrauen-Züge“ abqualifizierten Verbindungen am späten Vormittag. (hn)

Mittelhessen

Kommentar: Der Mittelhessen-Billigheimer, oder: Mit der S-Bahn durchs Land reisen

„Mittelhessen-Express? - Ach, diese neue S-Bahn meinen Sie!“ So oder ähnlich antworten Gelegenheits-Bahnfahrer, wenn man sie auf den neuen Paradezug des RMV, ganzer Stolz von RMV-Chef Sparmann und Pressesprecher Vollmer, anspricht. Diejenigen aber, die diese Züge täglich, womöglich noch in Stoßzeiten und für längere Strecken benutzen müssen, finden solche Verwechslungen gar nicht komisch.

Der Name „Mittelhessen-Express“ ist mittlerweile zum Symbol für eines der größten verkehrspolitischen Ärgernisse der letzten Jahre geworden. Seine Einführung ist aber nicht etwa bloß von Pannen gekennzeichnet, wie man es bei „Neuheiten“ auf der Schiene öfters erlebt: Hier ist von einer kompletten Fehlkonzepktion zu reden. Dass die technische Seite der Züge Vorzüge bietet, ist unbestritten: Die Fahrzeuge der Baureihe ET 425 sind schnell, spurtstark, und sie lassen sich in wenigen Minuten zu einem Zug in Mehrfachtraktion zusammenkuppeln. Dass es mit der Pünktlichkeit noch etwas hapert und gelegentlich ganze Zugteile ausfallen, sei noch als übliche „Kinderkrankheit“ hingenommen. Grundsätzlich aber ist festzuhalten: Für den Zweck, den sie hier in Mittelhessen erfüllen sollen, sind sie in dieser Form untauglich. Liegt es in der Schuld der Kunden, dass es keine Fahrzeugalternativen zu den ET 425 gibt? Hier handelt es sich um ein Komplettversagen der Zukunftsplanung der DB.

In der Tat: Wie in einer S-Bahn kommt man sich in diesen Zügen vor: schmale, steile, harte Sitze, kaum Armlehnen, eiskalte Wände, wenig Gepäckablagen, wenig Kleiderhaken, laut jaulende Elektromotoren, zahlreiche Türen, durch die es bei jedem Halt zieht, Ausstiege mit tiefen Klüften zwischen Zug und Bahnsteig. Aber viel Platz. Stehplatz. Der wird in Stoßzeiten auch gebraucht. In den ersten Wochen klagten Pendler: „Man hat die Wahl: Stehen oder Rückenschmerzen vom Sitzen.“ Zwei Triebzugteile der 425 sind schlichtweg nicht in der Lage, das Fahrgastpensum eines Doppelstockzuges zu übernehmen.

Die Reaktionen der Kunden bestärken das, was jedem, der ein bisschen vom Bahnfahren versteht, schon vor Einführung der Züge klar war: Der Mittelhessen-Express in dieser Form ist für seinen Einsatzzweck ungeeignet. Ein grundlegender Umbau im Innern dieser Züge hätte wenigstens dafür zu sorgen gehabt, dass Reisenden, die bis zu anderthalb Stunden mit diesen Zügen unterwegs sind, einen Sitzkomfort erhalten, wie er seit 50 Jahren in der zweiten Wagenklasse selbstverständlich ist. Oder man hätte die Züge als „dritte Klasse“ zu deklarieren und die Fahrpreise zu senken. Dass die Region Mittelhessen hier ein Sparangebot erhalten hat, ist leider auf einer ganz anderen Ebene nur zu wahr: Der RMV scheint hier ein „Schnäppchen“ aus dem DB-Fahrzeugpool gemacht zu haben, das andernorts keiner will. Zumindest sind bayerische Pendler

schon vor Jahren gegen diese Züge Sturm gelaufen.

Um das Billigheimer-Konzept des RMV abzurunden, verkehren die Züge in der Regel ohne den traditionellen Schaffner. Zugabfertigung am Bahnsteig? Fehl- anzeige! Schaffnerpfiff? Fehl- anzeige! Die Türen schließen ja ohnehin automa- tisch nach wenigen Sekunden, wie bei der S-Bahn. Warndurchsage aus dem Lautsprecher bei Zugabfahrt? Fehl- anzeige! Subjektive Sicherheit? Aber ja, für die Benutzer der ersten Klasse, die direkt hinter dem Triebfahrzeugführer sitzen dürfen! Der Rest der Fahrgäste bleibt sich selbst und der vollautomatischen Ansage vom Band überlassen. Der In-

formationsgehalt dieser Ansagen ist in etwa folgender: „In Gießen haben Sie Anschluss nach Ost, West, Süd und Nord. Irgendwann.“ Der Verfasser hat bei zahlreichen Verspätungen nicht eine einzige Durchsage des Triebfahrzeugfüh- rers zu hören bekommen. Willkommen im neuen Stolz von RMV und DB Regio Mittelhessen!

Pro Bahn fordert den RMV auf, zu handeln: Nehmen Sie diese Züge wieder vom Gleis oder sorgen Sie für einen grundlegenden und zeitnah erfolgenden Umbau, Herr Sparmann! Der Mittelhes- sen-Express in dieser Form ist eine Schande für den RMV und ein Schlag ins Gesicht der zahlenden Kunden. (hn)

Großraum Frankfurt am Main

Mit "FD HERKULES" zum NVV nach Kassel

Die Historische Eisenbahn Frankfurt fährt am Samstag, 23. Juni 2007 einen Dampfzug, gezogen von der 1934 gebau- ten Schnellzuglokomotive 01 118, von Frankfurt mit Zustieg in Friedberg, Gie- ßen und Marburg nach Kassel Hbf und zurück. Ihr Fahrgastverband PRO BAHN Hessen, vertreten durch den Regionalver- band Großraum Frankfurt am Main hat in diesem Sonderzug einen kompletten Zweiteklassewagen gechartert und bietet Mitgliedern von PRO BAHN diese Fahrt als Fachexkursion zum Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) an.

Abfahrt in Frankfurt Hbf wird gegen 8:30 Uhr sein, Ankunft in Kassel ist für 11:30 Uhr vorgesehen. Der Zug ist nicht bewirtschaftet. Nach einem kleinen Im- biss im Restaurant „Gleis 1“ im Kultur-

bahnhof Kassel (Vorbereitung erforder- lich) erwartet der NVV die Reisegruppe zu einer Besichtigung des bis dahin nahe- zu fertig gestellten neuen Tunnelbahn- hofs. Anschließend geht es mit einem Hybridtriebwagen der Kasseler Regio- Tram in einem exklusiv gemieteten Son- derzug nach Zierenberg und zurück. Während der Fahrt erhalten die Reiseteil- nehmer umfassende Informationen zu den verschiedenen ÖPNV-Konzepten des NVV, als da sind RegioTram, Cantus- Flirt-Triebwagen, Anschlussgarantie, Fünf-Minuten-Garantie, Internetdaten- bank, usw. Abschließend beantworten Experten Fragen der Teilnehmer.

Nach der Rückkunft der RegioTram wartet nur wenige Schritte vom Hbf ent- fernt eine liebevoll restaurierte Straßen-

bahn aus dem Jahre 1909 zu einer einstündigen Stadtrundfahrt (Extrakosten). Im Anschluss daran besteht noch ausreichend Zeit, Kassel auf eigene Faust zu erkunden. Ein Tagesticket, gültig für den gesamten Stadtbereich einschließlich Fahrt zum Herkules, macht das Ein- und Umsteigen in alle öffentlichen Verkehrsmittel am Zielort einfach, schnell und problemlos.

Alternativ zu vorstehenden Angebot besteht die Möglichkeit zur einer etwa dreistündigen Führung durch das Werk der Fa. Bombardier (vormals Henschel). Schließlich hat Kassel ein so umfangreiches Kulturprogramm, angefangen von der *documenta 12* bis hin zum Brüder-Grimm-Museum, zu bieten, so dass die insgesamt etwa sechs Stunden Aufenthalt wie im Fluge vergehen dürften. Gegen 17:45 verlässt der Sonderzug, der inzwi-

schen eine sogenannte „Drehfahrt“ absolviert hat, Kassel wieder Richtung Frankfurt, das etwa um 20:45 Uhr erreicht wird.

Der Reisepreis (PRO-BAHN-Sonderpreis) beträgt für Personen über 5 Jahre EUR 69,00. Er ist gültig für alle Zustiegsstationen. Kinder bis einschließlich 5 Jahre fahren ohne Anspruch auf einen Sitzplatz frei. Der Sonderpreis beinhaltet die Fahrt im Dampfsonderzug der Historischen Eisenbahn Frankfurt auf reservierten Plätzen der 2. Wagenklasse, die Fahrt Kassel Hbf–Zierenberg und zurück im RegioTram-Sonderzug des NVV, Fachinformationen zum Thema ÖPNV in Nordhessen durch Vertreter des NVV, ein Tagesticket für das Stadtgebiet Kassel, Tourist-Informationen über Kassel, Informationen über den NVV, Reiseleitung durch PRO BAHN bzw. Hostessen



Die Zuglok des Sonderzugs. (Foto: Wilfried Staub)

des NVV und durch KasselTourist. Der Sonderreisepreis ist gültig für Mitglieder von PRO BAHN gleich welchen Landesverbandes und alle weiteren gleichzeitig angemeldete Personen.

Ausführliche Informationen und eine Aktualisierung aller Daten der Fahrt finden Sie auf der Homepage des Regionalverbandes auf der Seite „Termine“ sowie durch Anklicken der Laufschrift auf der Startseite. Die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Es empfiehlt sich daher eine frühzeitige Anmeldung per eingeleitetem Anmeldeformular oder per Einsendung des aus dem Internet ausgedruckten Bestellscheins. Die Buchung wird gültig nach Eingang des gesamten Reisepreises auf dem Konto des RV Frankfurt am Main, Konto Nr. 111 3091 bei SPARDA-Bank Hessen, BLZ 500 905 00.

Vorläufiger Anmeldeschluss ist der 25. Mai 2007. Eine Buchungsbestätigung erfolgt, wie bei Tagesreisen üblich, nicht, es sei denn, es ist eine e-Mail-Adresse angegeben. Die Reiseunterlagen erhalten Sie zusammen mit dem genehmigten

Fahrplan etwa acht Tage vor Reiseantritt per Post.

Ein Rücktritt von der Reise ist bei Erstattung des gesamten Reisepreises, abzüglich einer Bearbeitungsgebühr von 5 EUR bis zum vorläufigen Anmeldeschluss möglich. Danach ist eine Stornierung nur dann möglich, falls die bebuchten Sitzplätze durch den Veranstalter (PRO BAHN) anderweitig verkauft werden können. Findet die Fahrt aus Gründen, die PRO BAHN nicht zu vertreten hat, nicht statt, wird der gesamte Reisepreis erstattet. Änderungen der Fahrtroute, des Programmablaufs oder des eingesetzten Fahrzeugmaterials begründen keinen Ersatzanspruch.

Veranstalter: PRO BAHN RV Großraum Frankfurt am Main, z.H. Helmut Lind, Holzweg 17, 61440 Oberursel, Telefon + Fax 06171 4628 e-mail: info@frankfurt.pro-bahn.de

Weitere Frage zum Ablauf der Fahrt beantwortet gerne: Wilfried Staub, Telefon 0171 7421215 (*ld*)

Großraum Frankfurt am Main

RMV-Fahrgastbeirat

Auch 2006 fanden wieder vier Sitzungen des RMV-Fahrgastbeirates an wechselnden Orten statt. Die konstituierende Sitzung des neu gewählten Beirates war am 9. März in Hofheim. Seit diesem Jahr vertritt Wilfried Staub vom RV Frankfurt die Interessen des Landesverbandes in diesem Gremium. Bereits bei der zweiten Zusammenkunft in Frankfurt am Main wurde er mit überwältigender Mehrheit in das dreiköpfige Sprecher-team gewählt. Auf seine Initiative hin

fand erstmals eine Sitzung bei einem Leistungserbringer, nämlich bei vectus in Limburg statt. Bei diesem Treffen standen die Kooperation eines Dritten mit dem BW Limburg, der DB Netz AG und die Dienstleistungskonzepte eines neuen EVU im Vordergrund.

Bekanntlich sind die Einflussmöglichkeiten eines Fahrgastbeirates auf Grundsatzentscheidungen einer LNO bzw. der Verbände begrenzt. Im Falle des RMV kann man jedoch feststellen,

dass die Sitzungen, was die Themenauswahl betrifft mit Weitblick vorbereitet und gewissenhaft nachbearbeitet werden. So wurde das Gremium frühzeitig über die Streichung von Leistungen im Zuge der Kürzung der Regionalisierungsmittel umfassend unterrichtet, wobei die Fakten fachkundig begründet und belegt wurden. Andere behandelte Themen waren u. a. die Realisierung der RTW, der Maßnahmenkatalog zur Verbesserung eines barrierefreien Zugangs, zukünftige Ausschreibungsmodelle unter Vermeidung der Fehler der ersten Vergaben und die stufenweise Einführung des Handy-Tickets. Hier konnten sich die Mitglieder sogar zu bestimmten Konditionen an dem ersten Feldversuch aktiv beteiligen. We-

niger befriedigend war Resonanz einzelner - wohl betriebsblinder - Sachbearbeiter des RMV auf die Kritik einiger Mitglieder des Fahrgastbeirates an der Fortschreibung des Elektronischen Ticketings. Doch dieses Thema hat sich wohl inzwischen, so entsprechende Presseberichte, zumindest für Berlin und den VDV endgültig erledigt.

Für Ende Februar 2007 wurde kurzfristig eine Sondersitzung des Fahrgastbeirates einberufen, um gemeinsam mit DB Regio nach Lösungen auf die meist berechtigten Kritikpunkte am Konzept und Wagenmaterial des Mittelhessen-Express zu suchen. Über das Ergebnis der Gespräche wird in der nächsten Ausgabe zu berichten sein. (*Wilfried Staub*)

Großraum Frankfurt am Main

Managementfehler oder was??

Über den Bundesverband erreichte den RV Frankfurt eine Beschwerde-Mail, die doch einige Fragen aufwirft:

Weiß man im RMV denn nicht, was bei einem Bundesligafußball-Lokald Derby vor sich geht – und dass solche Veranstaltungen ausgerechnet Stammkunden, die von der Arbeit zügig nach Hause fahren wollen, nicht immer nur Freude bereiten? Eigentlich sollte in der RMV-Zentrale, und besonders in der obersten Etage so viel Fachkompetenz vorhanden sein, Kapazitätsengpässe, wie nachfolgend geschildert, vorzusehen!

Zitat: "Samstag, 5. Februar 2007

Wie kann es sein, dass an einem Spieltag der Fußball Bundesliga an dem Frankfurt gegen Mainz spielt, kein S-Bahn Pendeldienst zwischen dem Flug-

hafen und Hauptbahnhof Frankfurt eingesetzt wird? Um ca. 13:55 fuhr eine S-Bahn vom Regionalbahnhof, Gleis 2 aus als Leerzug in Richtung Hauptbahnhof Frankfurt, was natürlich die Fahrgäste, welche um 14:02 wegen totaler Überfüllung des aus Mainz kommenden Zuges nicht einsteigen konnten, erheblich aufbrachte.

Wir, die Mitarbeiter des Flughafens, in dessen Auftrag ich diese Mail schreibe, mussten an diesem Tage drei Züge (14:02, 14:17 und 14:32) abfahren lassen, weil ein Einsteigen unmöglich war. Meine Kollegen haben teilweise zehn Stunden Dienste hinter sich und haben danach nur einen Gedanken, unter zumutbaren Bedingungen zügig nach Hause zu kommen.

Ist es das Ziel des RMV, seine Fahrgäste immer mehr zu verärgern und was gedenken Sie hier in Zukunft zu unternehmen, diesen Zustand abzustellen?

Als wir am Servicepunkt der DB am Flughafen nachfragten, was man hier tun könnte, wurde uns eine Visitenkarte vorgelegt und lapidar gesagt, dass wir dort anrufen sollen, was uns jedoch in dem konkreten Fall nicht weiter half. Die Mitarbeiterin des Servicepunktes schien uns mit dieser Situation schlichtweg überfordert zu sein.

Dass die DB nur die vom RMV bestellten Züge fährt, ist klar – nicht bestellte Leistungen werden bekanntlich auch nicht oder nur über ein aufwändiges Verfahren bezahlt. Der Besteller sollte

also bei solchen vorhersehbaren Konstellationen weitsichtig genug sein, dass es nicht zu solchen Pannen, wie oben geschildert, kommen kann.

Eine – wie vorgeschlagene – Freigabe der Benutzung der ICE-Züge zum Hauptbahnhof ist schon wegen der großen Entfernung der beiden Flughafenbahnhöfe zueinander wenig praktikabel, obwohl in früheren Zeiten bzw. sogar heute noch auf der Rheinstrecke zwischen Bonn und Köln an der Tagesordnung. Nach der Trennung von Fern- und Nahverkehr scheitern solche Unterfangen zudem mit großer Wahrscheinlichkeit an Kompetenzfragen. Wo bleibt das für solche Fälle etablierte Krisenmanagement der S-Bahn Rhein-Main? (*ld*)

Starkenburg

ICE-Trasse Rhein/Main-Rhein/Neckar

"Konsenstrasse" durch Darmstadt und an Darmstadt vorbei

Ende Januar trafen sich Vertreter der südhessischen Landkreise, der Stadt Darmstadt, des Hessischen Verkehrsministeriums und der Deutschen Bahn AG, um die Details bei der Anbindung Darmstadt an die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke zu klären. Am 2. Februar stellten die kommunalen Vertreter gemeinsam mit dem Verkehrsminister Alois Rhiel und DB-Chef Hartmut Mehdorn die Trassenführung vor. Nachdem die Strecken Köln–Frankfurt und Mannheim–Stuttgart seit einigen Jahren fertiggestellt sind, kommt es auf der Riedbahn und der Main-Neckar-Bahn zu solch starker Belegung durch den Schnellverkehr, daß kaum Entwicklungsmöglichkeiten für

den SPNV bleiben. Schon seit langem war klar, daß sich die Trasse für diesen Lückenschluß im wesentlichen der A5 und A67 anschmiegen sollte, die Region Südhessen wollte eine Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs. Die Variante über den Hbf war die Vorzugsvariante der Region mit dem größten Nutzen. Mehdorn betonte jedoch, daß es nur die jetzt anvisierte sowohl-als-auch-Lösung sei, mit der allen Interessen gerecht würde. Die Verbindungen zwischen den Städten sollen beschleunigt werden, gleichzeitig aber alle mitgenommen werden, das eine tun, ohne das andere zu lassen. Als Vorteile wird einmal angeführt, daß täglich ca. 170 nicht in Darmstadt

haltende Züge mit voller Geschwindigkeit weiterfahren können und andererseits die ca. 40 vornehmlich nachts verkehrenden Güterzüge dadurch nicht mit Lärm die Stadt durchfahren. Ein weiterer Vorteil gegenüber der Variante V wird angesehen, daß durch die nur eingleisige Anbindung des Hbf das Darmstädter Stadtgebiet weniger beeinträchtigt wird; nördlich des Hbf kann vorhandene Trassierung genutzt werden. Deshalb will die DB nur diese Trasse in das Raumordnungsverfahren einbringen. Nicht oder

nur schwer möglich wird bei dieser Variante allerdings die gleichzeitige Einfahrt zweier Züge in den Hbf, was allerdings wegen der ITF-Knotenfunktion wünschenswert sein könnte. Landrat Alfred Jakoubek (Darmstadt-Dieburg) betont Südhessen als Region der Zukunft und sieht das Projekt als Jahrhundertwerk an. Die Mehrkosten gegenüber der alleinigen Führung über den Hbf werden allein von der Bahn getragen, ohne daß Land und Kommunen dadurch zusätzlich belastet werden. (*Christian Knölker*)

Starkenburg

Konsens?

Ein Kommentar zum Kompromiß

Man hat sich nach langem Ringen auf eine Konsenstrasse geeinigt. Züge an Darmstadt vorbei und Züge durch Darmstadt hindurch. Man kann mit dieser Lösung leben. Sinnvoll ist sie aber nicht.

Gegner einer Anbindung von Darmstadt sprechen immer von Milchkanthalten und den Geschwindigkeitseinbußen. Darmstadt und Montabaur&Co zu vergleichen ist dabei aber wenig praktikabel: In Darmstadt steigen mehr Fahrgäste ein und aus als im ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe und dort halten alle ICE (ausgenommen der Sprinter). Das aber wollte in Darmstadt ohnehin niemand, sondern es bestand immer nur der Wunsch nach einer "ausreichenden" Anzahl von Halten. Der wird nun über die eingleisige Anbindung erfüllt. Allerdings darf man gespannt sein, wie lange sich der Betreiber an die Zusage zur Anbindung gebunden fühlt und welches Angebot mitgebracht wird. Theoretisch könnte

seitens der DB ein unvertaktetes Angebot, nach dem Motto "Jede Stunde eine andere Minute und ein anderes Ziel" kommen, was so unattraktiv ist, daß niemand mitfahren möchte.

Der wesentliche Nachteil der Bypass-Lösung ist der enorme Flächenverbrauch und natürlich auch die Baukosten, die für zwei Strecken anfallen. Fakt ist: Die Trasse an Darmstadt vorbei ist gerade mal um die 20 Sekunden schneller als eine Fahrt durch Darmstadt hindurch. Dieser an sich erstaunliche Wert hat eine ganz einfache Ursache: Zwar kann die Strecke an Darmstadt vorbei "gerade" gebaut werden und ist damit für Tempo 300 trassiert, nur wird die Geschwindigkeit in diesem Bereich gar nicht erreicht werden. Ein ICE, der am Flughafen ausfährt, kommt selbst mit der Beschleunigungsvariante "Hebel nach vorne" im Bereich Darmstadt noch nicht einmal auf Tempo 250. Die Schleife der Strecke über Darm-

stadt wäre für diese Geschwindigkeit ausgelegt gewesen: kein Verlust für durchfahrende Züge. Und die 20 Sekunden längere Fahrzeit kommt noch nicht einmal vom Geschwindigkeitseinbruch von 300 auf 250, der sich eben aufgrund der Beschleunigungs- und Bremswerte nicht auswirkt, sondern im wesentlichen nur aufgrund der etwas größeren Streckenlänge durch die Schleifenführung. So wird nun unsinnig Geld für einen marginalen Fahrzeitgewinn hinausgeworfen, das an anderer Stelle fehlt: Fast wäre es dazu gekommen, daß "oben" dann Züge mit 250 km/h durchs Ried gleiten, während "unten" auf der Bahnstrecke nach Mainz der Nahverkehr mit Tempo 30 über defekten Oberbau entlang zuckeln darf, weil bislang das Geld für die Instandsetzung fehlte. Nicht, daß wir uns falsch verstehen: Wäre die Streckenführung über Darmstadt ein wirklicher Zeitverlust im Minutenbereich, würde sich niemand gegen die Konsenstrasse aussprechen. So aber wird für einen minimalen Zeitvorteil eine Unsumme ausgegeben.

Ebenso führten Verfechter einer Garkeine-Anbindung aus, daß man mit verbesserten Umsteigevorgängen ja auch

über Frankfurt fahren könne. Wie unsinnig das ist, darf jeder ab Juni selbst erleben. Dann entfallen die EC-Züge zwischen Frankfurt und Paris über Darmstadt, zugunsten einer ICE-Verbindung über die Riedbahn. Der Fahrplan sieht nun so aus: Darmstadt-Paris bislang 6 Stunden, ab Juni etwa 4:45 Stunden mit Umweg über Frankfurt (und damit zudem noch höherem Fahrpreis wegen längerer Strecke). Führe der ICE über Darmstadt, würde sich der Zeitvorteil der Neubaustrecke in Frankreich auch auf Darmstadt voll auswirken, knapp 4 Stunden würde die Fahrt dann dauern. Aber leider hat es die Stadt Darmstadt versäumt, sich rechtzeitig um die Sicherstellung dieser letzten internationalen Fernverbindung für die Wissenschaftsstadt zu kümmern. Lapidar lautet die Antwort, daß man nun ja wieder einen ICE-Sprinter nach Berlin habe. Noch gibt es dann einige IC/ICE-Verbindungen Richtung Saarbrücken, aber es steht zu befürchten, daß ab Dezember mit der vollständigen Inbetriebnahme der "LGV Est" Darmstadt wieder einmal komplett vom Fernverkehr Richtung Mannheim abgekoppelt wird. (hk)

Starkenburg

Die Odenwaldbahn und der Sturm Kyrill

Der Sturm Kyrill legte im Laufe des 18.2.2007 den Zugverkehr in weiten Teilen Deutschland und auch Hessens lahm. Den ganzen Zugverkehr?

Nein, entgegen den Meldungen in Radio und TV, dass der Zugverkehr deutschlandweit eingestellt sei, verkehrten auch in Südhessen noch diverse RB,

RE und S-Bahnen als bereits etliche IC/ICE-Züge gestrichen waren; zumindest soweit es die Umstände zu ließen.

Kundenorientierung hat auch die Fa. VIAS bewiesen und ihren Betrieb nicht eingestellt. Da die Züge aus Sicherheitsgründen nur noch mit verringerter Geschwindigkeit unterwegs waren, kam es

zu erheblichen Verspätungen, aber immerhin war im wesentlichen eine Beförderung der Kunden zu ungefähren Fahrplanzeiten gewährleistet. Als Beispiel sei der 84574 genannt, der den widrigen Umständen zum Trotz bis Frankfurt verkehrte und dadurch die Leistung des normalerweise um 21:07 Uhr via Hanau nach Wiebelsbach verkehrenden 84595 ermöglichte. Dieser konnte dann ca. 22:30, als sich der Sturm zu legen begann, eine Rückleistung über Darmstadt Nord in den Odenwald fahren, was nicht wenigen „Gestrandeten“ doch noch eine Heimfahrt ermöglichte.

Vollkommen unbehelligt vom Wetter war aber auch die Odenwaldbahn nicht. Wegen Windbruchs musste das letzte Zugpaar zwischen Erbach und Eberbach ausfallen, zudem war der Abschnitt Seligenstadt–Babenhausen unterbrochen. Die

Züge pendelten bis Seligenstadt bzw. Babenhausen.

Im Hinblick der oftmals negativen Schlagzeilen der Odenwaldbahn im ersten Betriebsjahr der Fa. VIAS, u. a. wegen Anlaufproblemen und der teilweise immer noch bestehenden Kapazitätsprobleme, sollte aber dieses positive Beispiel nicht unerwähnt sein.

Auch des unermüdlichen Einsatzes seitens des Regionalnetz Odenwald wegen konnte der Verkehr am Morgen des 19.2.2007 im wesentlichen von Sturmschäden unbeeinträchtigt anlaufen.

Es zeigte sich auch hier, dass eine gut durchgeführte Vegetationskontrolle Behinderungen vermeidet oder zumindest verringern kann. Auch wenn sich die Bäume nicht immer daran halten. (*Ralf Gunkel*)

Starkenburg

Neue Fahrzeuge für Darmstadt

18 Straßenbahnen, 14 Busse

Am 18. Januar 2007 wurde der erste von 18 neuen Straßenbahntriebwagen angeliefert. Im Laufe des Jahres werden dadurch vierzehn ältere Straßenbahnen der Jahre 1976 und 1982 ausgemustert. Die Mehrbeschaffung von vier Fahrzeugen ist für die Ausweitung des Straßenbahnverkehrs (z. B. Arheilgen) nötig. Mit der Abstellung der Altfahrzeuge sind nur noch dreiteilige Triebwagen in Darmstadt unterwegs.

Äußerlich sind die neuen Bahnen, sie werden der Tradition folgend als ST 14 bezeichnet, nahezu baugleich mit den Vorgängermodellen. Auffälligster Unter-

schied dürfte die etwas geschwungene Frontpartie und die geänderten Scheinwerfer sein. Die wesentlichen Änderungen finden sich im Innenraum. Erstmals ist auch für Fahrgäste eine Klimaanlage vorhanden. Ein sogenanntes Infotainment-system mit zwei Farbbildschirmen wird künftig noch genauer über den Fahrtverlauf informieren als es bislang die reine Haltestellenanzeige tat. Im wesentlichen unverändert ist die Anordnung der Sitzplätze, jedoch ist an der Tür im mittleren Bereich nun ein weiterer Kinderwagenstellplatz hinzugekommen, an der zweiten Tür im ersten Wagenteil eine mechanisch

bedienbare Einstiegsrampe für Rollstühle und im Bereich hinter der Tür wird ein Fahrkartenautomat angeordnet.

Der mechanische Teil wird von Alstom in Salzgitter (ehemals LHB) gebaut, für die Elektronik zeichnet nun Bombardier verantwortlich. Für den ursprünglich für Magdeburg (mehrere Bauserien) entwickelten Wagentyp haben sich nach Darmstadt (jetzt zwei Bauserien) nun auch Gera (sechs Fahrzeuge ausgeliefert, weitere sechs bestellt) und Braunschweig entschieden.

Bis die Fahrzeuge in den Linienbetrieb gehen, sind noch Einstell- und Probefahrten erforderlich. Geplant ist, das Fahrzeug am 23. März der Öffentlichkeit vorzustellen.

Erstmals wurden die Kosten von 39 Mio EUR vom Verkehrsbetrieb alleine aufgebracht, da es das Land Hessen für nicht mehr nötig erachtet, Fahrzeugbeschaffungen zu fördern.

Wenig Glück mit neuen Bussen

Während man bei den Straßenbahnen auf weitgehend Bewährtes zurückgreift, wurden im Busbereich erstmals Fahrzeuge von Volvo gekauft. Volvo ist weltweit der zweitgrößte Hersteller von Omnibussen. Umsomehr verwundert es, daß die Inbetriebnahme der neuen Busse erhebliche Probleme bereitete. Vierzehn neue Busse, darunter fünf Gelenkbusse wurden Anfang des Jahres beschafft und sollten u. a. auf der Linie H ab dem 1. Februar eingesetzt werden. Bereits am ersten Tag kam es jedoch zu erheblichen Problemen, nicht funktionierenden Türen, keine Vorrangschaltung an Ampeln, so daß Verspätungen bis zu 30 Minuten die Regel waren und alle Fahrzeuge gegen Mittag gegen altbewährte Busse ausge-

tauscht wurden. Erst eine Woche später wurden nach und nach die Fahrzeuge wieder in Betrieb genommen, teilweise aber noch immer mit den bekannten Mängeln.

In Bereich des Umweltschutzes liegen die Busse im Moment an einer Spitzenposition. Neun Busse erfüllen die sog. EEV-Norm, die anderen zumindest die - erst ab 2009 vorgeschriebene – Euro-5-Norm. Allerdings scheint es, daß man zuviel auf die Umweltfreundlichkeit, aber nicht auf die Schalldämmung geachtet hat. Die Fahrzeuge sind sowohl innen als auch außen unangenehm laut, im Vergleich zu den bisher eingesetzten MAN-Gelenkbussen. Auch der Innenraum wirkt weniger aufgeräumt und mit mehr Stufen versehen als die bisherigen Fahrzeuge. Hier verliert Volvo eindeutig gegenüber MAN. Von Vorteil für die Fahrgäste ist im Sommer eine Klimaanlage.

Für den größten Nachteil zeichnen aber Dadina und RMV verantwortlich. Anstatt weiterhin auf den Fahrkartenverkauf durch Automaten zu setzen, muß nun wieder das Fahrpersonal Fahrkarten ausgeben. Entsprechende Verspätungen durch diese Tätigkeit konnten bereits beobachtet werden und werden sich vermutlich noch vermehren, wenn noch mehr Fahrgäste nicht die Wartezeit an den Haltestellen für den Fahrkartenkauf nutzen, sondern ihren Geldbeutel erst beim Einsteigen zücken. Dann, so kann man sich fragen, ist völlig unklar, warum die Stadt Darmstadt Millionen in Ampelvorrangschaltungen gesteckt hat, wenn die so erreichten Fahrzeitleistungen nun wieder durch den Fahrkartenverkauf beim Fahrer zunichte gemacht werden. Ebenso ist nun wohl auch keine Fahrkartenbezahlung komfortabel per EC- oder Kreditkarte mehr möglich. (hk)

Rhein-Neckar

Mit der Bahn am Stau vorbei?

Rolle der Weschnitztalbahn während der Sperrung des Saukopftunnels

Ende des Jahres soll der Saukopf-Straßentunnel bei Weinheim, durch den der Autoverkehr aus dem Odenwald in die Rheinebene nach Mannheim rollt, für zehn Monate gesperrt werden. Die Interessengemeinschaft Pro Schiene Weschnitztalbahn/Überwaldbahn fordert deshalb, die Bahnstrecke von Fürth (Odenwald) nach Weinheim (Bergstraße) zu ertüchtigen, um die Belastung der Anwohner in Birkenau und Mörlenbach durch kilometerlange Auto-Staus und Auto-Abgase in dieser Zeit erheblich zu reduzieren. Auch die Busse würden in dieser Zeit im Stau stehen und Fahrgäste deshalb ihre Anschlüsse verpassen, mahnt die IG Pro Schiene. In dieser Situation rücke plötzlich die Bahn plötzlich wieder ins Blickfeld.

So kündigte u.a. bereits der Weinheimer Oberbürgermeister Heiner Bernhard an, er werde sich für einen deutlich stärkeren Einsatz der Weschnitztalbahn einsetzen. Auch Birkenauer Kommunalpolitiker verlangen einen dichteren Takt der Weschnitztalbahn und durchgehende Züge in die Zentren, um die Attraktivität des Schienenverkehrs im Odenwald zu steigern. Das sagt sich leicht, hätte aber in den vergangenen Jahren bereits Taten von Kreis, VRN und Land bedurft.

„Mir scheint, hier in der Region wurde zu sehr auf die Straße gesetzt und die Schiene vernachlässigt. So etwas rächt sich. Man braucht beides: die Straße und die Schiene“, hatte Oberbürgermeister Paul Metzger aus dem baden-württembergischen Bretten vor ein paar

Monaten bei einem Vortrag in Wald-Michelbach bemerkt. Bretten wurde insbesondere auf Betreiben seines Oberbürgermeisters schon früh über das DB-Schiennetz an die Karlsruher Stadtbahn angeschlossen. Wie Recht Metzger hat, zeigt sich nun schon bei der drohenden Sperrung des Straßentunnels. Die bestehende Schieneninfrastruktur, an der seit Jahrzehnten nur gespart und „verschlankt“ wurde, wird so ohne weiteres nicht viel mehr hergeben als das, was zur Zeit gefahren wird.

Ein Problem der Strecke, das sich vielleicht noch am schnellsten lösen ließe, sind die Langsamfahrstellen genau an der hessisch/baden-württembergischen Landesgrenze zwischen Birkenau und Weinheim wegen ungesicherter Bahnübergänge. Wenn die beiden Länder zusammenarbeiten würden, ließe sich hier Fahrzeit verkürzen und ein Sicherheitsrisiko beseitigen.

Wenn die Strecke Weinheim - Fürth in den letzten Jahren ertüchtigt, der seit langem geforderte Kreuzungs- und Abzweigpunkt Mörlenbach nach heutigem Stand der Technik wieder eingerichtet worden und zusätzliche Haltepunkte geschaffen worden wären, dann könnte die Weschnitztalbahn in der Tat zusätzliche Kapazität durch einen dichteren Takt und Attraktivität bieten. Doch nicht einmal die Planungen dafür sind bisher an Angriff genommen worden. Weder der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), dem vom Kreis Bergstraße die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennah-

verkehr übertragen worden ist, noch die Kreisverwaltung in Heppenheim oder das Verkehrsministerium in Wiesbaden scheinen hier an Verbesserungen interessiert zu sein.



Die Weschnitztalbahn (hier auf dem kurzen badischen Abschnitt zwischen Weinheim und Birkenau) könnte während der Sperrung des Saukopf-Straßentunnels bei Weinheim ab Ende des Jahres einen Großteil des Verkehrs in Richtung Mannheim aufnehmen und damit Staus auf der daneben liegenden Bundesstrasse 38 verhindern, wenn es denn geeignete Konzepte gäbe. (Foto: Andreas Müller)

Die dringendsten Schritte sind z. Zt. die Planungen für Modernisierungen in den Bahnhöfen Weinheim und Mörlenbach auszuarbeiten, um die benötigten Grundstücke zu reservieren. In Weinheim endet die Weschnitztalbahn heute wie vor hundert Jahren auf einem

Stumpfgleis abseits der Durchgangsgleise.

Da die Stadt Weinheim eine Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes mit zusätzlicher Bebauung von Bahngelände plant, besteht die Gefahr, dass Gelände, das für die Modernisierung der Schieneninfrastruktur gebraucht wird, überbaut wird. Ein fünftes Durchgangsgleis und eine Gleisharfe ist erforderlich, um von der Weschnitztalbahn auf alle Durchgangsgleise wechseln zu können,

Der wichtigste Bahnhof für den Kreis Bergstraße droht zugebaut zu werden, ohne dass der Kreis Bergstraße es überhaupt zur Kenntnis nimmt. Auch beim Bahnhof Mörlenbach muss dringend die Planung für einen modernen Kreuzungs- und Abzweigpunkt in Angriff genommen werden. Hier finden die merkwürdigsten Grundstücksgeschäfte mit gewidmeten Bahngrundstücken statt. Es drohen Umwidmungen, die eine Zugkreuzung nach dem heutigen Stand der Technik mit Flügelungsmöglichkeiten und Bahnanbindung von Wald-Michelbach unmöglich machen würden.

Wenn die Wiedereinrichtung des Zugkreuzung Mörlenbach so erfolgen würde wie sie vor hundert Jahren war, wäre das nicht nur der Verzicht auf den Abzweig nach Wald-Michelbach sondern vor allem der Verzicht auf S-Bahn-Standard.

Das aber wäre der Anfang vom Ende der Weschnitztalbahn, denn Nebenbahnen werden auf lange Sicht nur eine Chance haben, wenn sie in moderne S-Bahn-Systeme integriert sind. Nach S-Bahn-Standard müsste übrigens auch der Endpunkt Fürth wieder mit einem Ausweichgleis ausgestattet werden. (Sven Grahner)

Rhein-Neckar

Linie 26 bleibt unpünktlich

Weiter Betriebsprobleme bei der neuen Heidelberger Straßenbahnstrecke

Noch bis in den April wird die neue Heidelberger Straßenbahnlinie 26 unpünktlich bleiben. In den ersten Betriebswochen gab es auf der am 9. Dezember eröffneten Strecke in den Stadtteil Kirchheim erhebliche Probleme im Betrieb. In den ersten Tagen mussten alle Ampeln und Vorrangschaltungen für die Tram vor Ort von Hand geschaltet werden, weil die Kontakte nicht funktionierten. Mit zum Chaos trug offenbar auch bei, dass die Verkehrssicherungsanlagen entlang der Strecke von vier verschiedenen Herstellern gebaut wurden und offenbar anfangs nicht wie geplant miteinander harmonierten.

Anfang des neuen Jahres brauchten die Bahnen auf der rund vier Kilometer langen Neubaustrecke von der Endhaltestelle Kirchheim-Friedhof bis zum Verkehrsknotenpunkt Bismarckplatz 16 bis 18 Minuten, geplant waren 12.

Zwar fahren die Bahnen auf der neuen Trasse, das Umfeld ist aber noch eine riesige Baustelle. An vielen Stellen fehlt noch der Straßenbelag oder Fußgängerwege sind nicht gepflastert. Auch das trägt zu Verspätungen bei. „Bis zum Ende der Baumaßnahmen können wir noch nicht von einem regulären Betrieb der Straßenbahn ausgehen,“ sagte der neue Heidelberger Oberbürgermeister Eckart Würzner voraus.



Noch immer ist das Umfeld der neuen, am 9. Dezember 2006 eröffneten Straßenbahnstrecke im Heidelberger Stadtteil Kirchheim eine riesige Baustelle, die weiterhin zu Verspätungen auf der rund vier Kilometer langen Linie führt. (Foto: wb)

Der April 2007 sei bereits vor zwei Jahren als Ende der Bauzeit vorgesehen gewesen, versicherte Erster Bürgermeister Raban von der Malsburg und trat damit Behauptungen entgegen, der Abschluss des Baus der Straßenbahnstrecke habe sich verzögert. Von der Malsburg ärgerte sich, dass die Maßnahme unter der Regie der Rhein-Neckar Verkehrs GmbH (RNV) laufe. Die RNV ist der Zusammenschluss von fünf Schienenverkehrsbetrieben in Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen. „Es ist eine unbefriedigende Situation, dass ich nicht der Bauherr bin. Das ist Teil des Problems.“ (wb)

Rhein-Neckar

Bahn streicht Verbindungen in der Region

Erhebliche Probleme bei Tagesrandverbindungen und am Wochenende

Auch in der Rhein-Neckar-Region setzt die Bahn den Rotstift an. Weil der Bund wegen der Kürzungen der Regionalisierungsmittel 70 Mio Euro weniger an Baden-Württemberg zahlt, werden im „Ländle“ 2,1 Mio Zugkilometer gestrichen, das sind sechs Prozent der jährlichen Leistungen. Folgende Strecken in der Kurpfalz folgende Strecken sind davon betroffen: Heilbronn-Heidelberg-Mannheim 70.000 km (7,5 %), Karlsruhe-Mannheim mit 46.000 km (3,2 %), Osterburken-Heidelberg-Mannheim mit 28.000 km (2 %) sowie Mannheim-Biblis mit 47.000 Kilometer (13,1 %).

„Kein anderes Bundesland hat so maßlos auf die Kürzungen der Bundesmittel reagiert wie Baden-Württemberg, kritisierte der Grünen-Landtagsabgeordnete Werner Wölflle das Vorhaben. Immer wieder in der Kritik ist in diesem Zusammenhang der bis zum Jahr 2016 gültige Verkehrsvertrag, dem zufolge das Land der Deutschen Bahn bzw. ihren Tochtergesellschaften 8,50 Euro pro Zugkilometer bezahlt. Kleineren Eisenbahngesellschaften zahlt das Land nur 7,50 Euro pro Zugkilometer. Wenn diese übersteuerten Preise nicht wären, wären die Streichungen nicht so groß gewesen.“

„Wir befürchten, dass die Ausdünnung der Fahrpläne nicht nur im Zentrum, sondern auch in den ländlichen Regionen zu einem Rückgang der ÖPNV-Nachfrage führt, denn die für die Menschen notwendige Flexibilität der Angebote geht verloren“, so Werner Schreiner, VRN-Geschäftsführer im Hinblick auf die seitens

Baden-Württemberg vorgesehenen Kürzungen der Regionalisierungsmittel.

Die Kürzungen im Einzelnen:

Gestrichen werden sollen mit dem Fahrplanwechsel am 10. Juni u. a. am Wochenende die RE-Züge von Mannheim (ab 6.26 Uhr) nach Heilbronn (an 7.52 Uhr) sowie in Gegenrichtung (5.48 Uhr-7.06 Uhr), die von bis zu 30 Fahrgästen genutzt werden. Noch mehr Fahrgäste nutzen samstags die Regionalbahn von Heilbronn (ab 6.17 Uhr) über Sinsheim nach Heidelberg (an 7.59 Uhr). Hier will der VRN nochmals mit dem Land Baden-Württemberg ins Gespräch eintreten, denn eine Ankunft in Heidelberg um 8.38 Uhr, statt um 7.59 Uhr und in der Folge dann in Mannheim eine halbe Stunde später, könnte für die Berufspendler von großem Nachteil sein. Was die S-Bahnstrecke Mannheim-Heidelberg betrifft, ist an Samstagen der Ausfall von drei S-Bahnverbindungen vorgesehen, wobei sich teilweise alternative Fahrmöglichkeiten über andere S-Bahnlinien bieten.

Zwischen Mannheim und Waghäusel entfallen Zugangebote, die den seit Ausbau der Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart eingeführte Halbstundentakt beeinträchtigen und dies obwohl die Züge gut nachgefragt waren.

Entfallen soll mit Fahrplanwechsel auch ein großer Teil der „Zwischenfahrtbedienungen“ zwischen Mannheim und Lampertheim, so dass der 30-Min-Takt Mannheim-Lampertheim weitestgehend entfällt. Der VRN erinnerte daran, dass der

Halbstudentakt mit der Fertigstellung der westlichen Einführung der Riedbahn eingeführt wurde, und dies vertragsgemäß zu einer Einstellung des Busverkehrs nach Lampertheim führte. „Der VRN wird“, so Schreiner, „die Vertragslage im Riedbahnbereich genau prüfen, um herauszufinden, ob überhaupt eine Kürzung der Zugleistungen in diesem Bereich zulässig ist.“

Ausfallen werden auch S-Bahnen zwischen Eberbach und Mosbach, wo vor allem der Wegfall der Pendelzüge zwi-

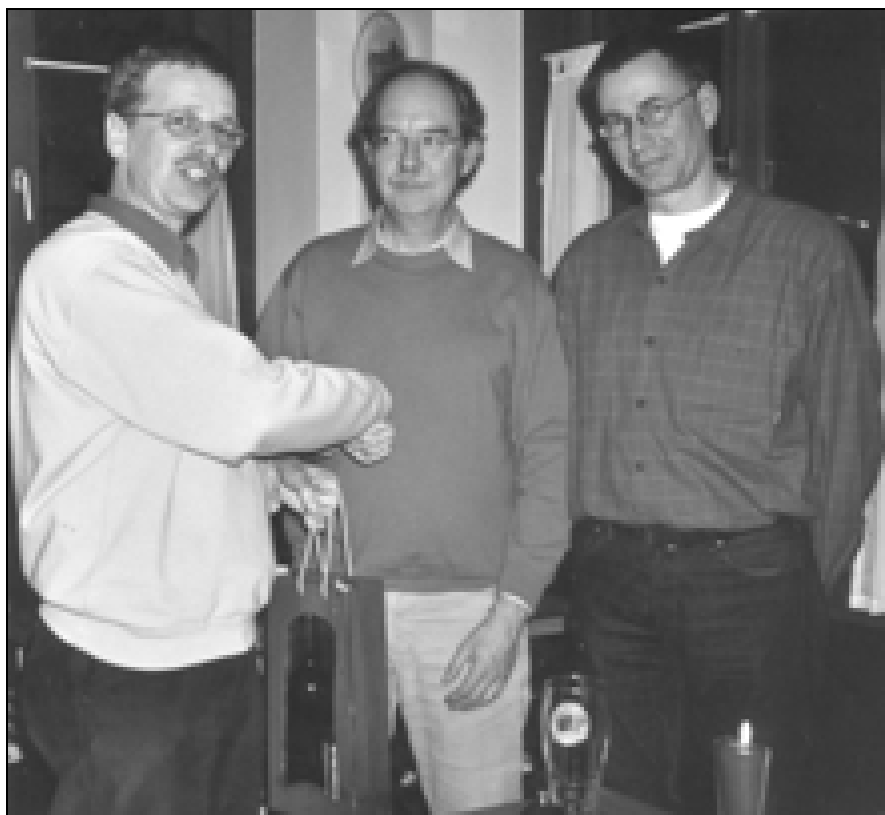
schen Mosbach und Neckarelz besonders in Abendstunden zu längeren Wartezeiten (bis zu 42 Minuten) in Neckarelz führt. Auch über diese Fahrten wird der VRN nochmals mit dem Land Baden-Württemberg sprechen. Was die S-Bahnstrecke Mannheim–Heidelberg betrifft, ist an Samstagen der Ausfall von drei S-Bahnverbindungen vorgesehen, wobei sich teilweise alternative Fahrmöglichkeiten über andere S-Bahnlinien bieten. (wb)

Rhein-Neckar

Vorstandswechsel im Regionalverband

Andreas Schöber neuer Vorsitzender

Andreas Schöber ist seit 1. Januar 2007 neuer Regionalvorsitzender von PRO BAHN Rhein-Neckar. Der 50-jährige kaufmännische Angestellte wurde auf der monatlichen Mitgliederversammlung im Dezember 2006 gewählt. Er löst Michael Löwe ab, der das Amt nach genau zehn Jahren abgab. Löwe wird aber auch weiterhin für PRO BAHN Rhein-Neckar aktiv bleiben, allerdings in Zukunft „aus der zweiten Reihe“ heraus. In ihrem Ämtern bestätigt wurden die stellvertretenden Regionalvorsitzenden Sven Grahnert und Wolfgang Brauer. (wb)



Der PRO BAHN Landesvorsitzende Josef Schneider (links) dankt dem bisherigen Vorsitzenden von PRO BAHN Rhein-Neckar, Michael Löwe (Mitte) für seine zehnjährige Arbeit. Rechts im Bild der neue Regionalvorsitzende Andreas Schöber. (Foto: Klaus Rothenhöfer)

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 Andreas Schöber

Holbeinstraße 14

68163 Mannheim

Tel. (06 21) 41 19 48 oder (01 74) 5 85 62 63

E-Mail: pb-rhein-neckar@arcor.de

www.pro-bahn.de/rhein-neckar

Bankverbindung (Spendenkonto):

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

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

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

Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!

PRO BAHN - Termine

Allgemeine Termine:

So, 1.4. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft Mai-Juni. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (s. S. 2).

PRO BAHN in Nordhessen:

Jeden letzten Mittw. im Monat, 19.30 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, 5.3. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32 (5 Fußminuten vom Hbf Südseite)

Mo, 2.4. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut.

Mo, 7.5. 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. *Achtung: Termin ist vom Ende der Bauarbeiten abhängig. Bitte auf der Vereinshomepage informieren.*

Regionalverband Starkenburg e. V.:

Terminänderungen: Die Arbeitstreffen fanden bislang am letzten Mittwoch eines Monats statt und wurden nun auf den vierten Mittwoch eines Monats fixiert. Damit ergibt sich für einige wenige Termine eine Vorverlegung um eine Woche (vom fünften auf den vierten Mittwoch), erstmals im Mai (24. statt 31.).

Mi, 28.3. 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, 25.4. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie

Regionalverband Rhein-Neckar

Do, 15.3. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

Do, 19.4. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Braustüb-
le, Bergheimer Str. 91 in Heidelberg** (ca. 10 Fußminuten vom Hauptbahnhof)

