

**PRO BAHN Hessen** 

# Fahrgastzeitung

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

Nr. 62

Mai – Juni 2007



<b>Marburger Hauptbahnhof wird saniert</b>	<b>S. 8</b>
<b>Abzocke beim Flughafenbus</b>	<b>S. 13</b>
<b>Pfungstadtbahn verzögert sich</b>	<b>S. 20</b>

**Titelbild:** Schnellverkehr in der 2003 eingeweihten S-Bahn-Station Ludwigshafen Mitte (*Foto: DB AG*)

**Rückseite:** Am 18. April besichtigten die Teilnehmer der Jahreshauptversammlung von PRO BAHN Hessen das im August 2006 eingeweihte Eisenbahnbetriebsfeld in Darmstadt, eine Lehr- und Ausbildungsanlage für die Sicherungstechnik. Mittels originaler Stellwerke aller derzeit vorhandenen Bauformen, von der Mechanik bis zum Elektronischen Stellwerk, wird ein Bahnbetrieb durchgeführt. Anstatt echter Züge sind jedoch Modellbahnen unterwegs, um Fahrdienstleiter und Disponenten zu schulen. (*Fotos: Helmut Lind*)

## Impressum

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

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

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

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

**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)

**Endredaktion dieser Ausgabe:** *Wolfgang Brauer*      **Druck und Versand:** *Holger Kötting*

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:** 1.4.2007 (Heft Mai – Juni 2007)

**Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:** 1.6.2007 (Heft Juli – August 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

5 Jahre Kurhessenbahn - 100 Tage Cantus.....	4
An Kassels Kulturbahnhof bröckelt's.....	6
Sonntags mit der Bahn an den Edersee.....	7

## Mittelhessen

Neue Güterverladestation nahe Breidenbach.....	7
Marburger Hauptbahnhof wird saniert .....	8

## Osthessen

Mit dem Fahrrad in die Rhön.....	10
Vortrieb am Schlüchterner Tunnel begann.....	11

## Großraum Frankfurt

Stärkung der Fahrgastrechte in Hessen - ÖPNV-Konferenz der Landtagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen .....	12
Bus-Zuschläge: Hätten Sie's gewusst?.....	13
Ab nach Kassel! - Dampfzug-Sonderfahrt .....	17

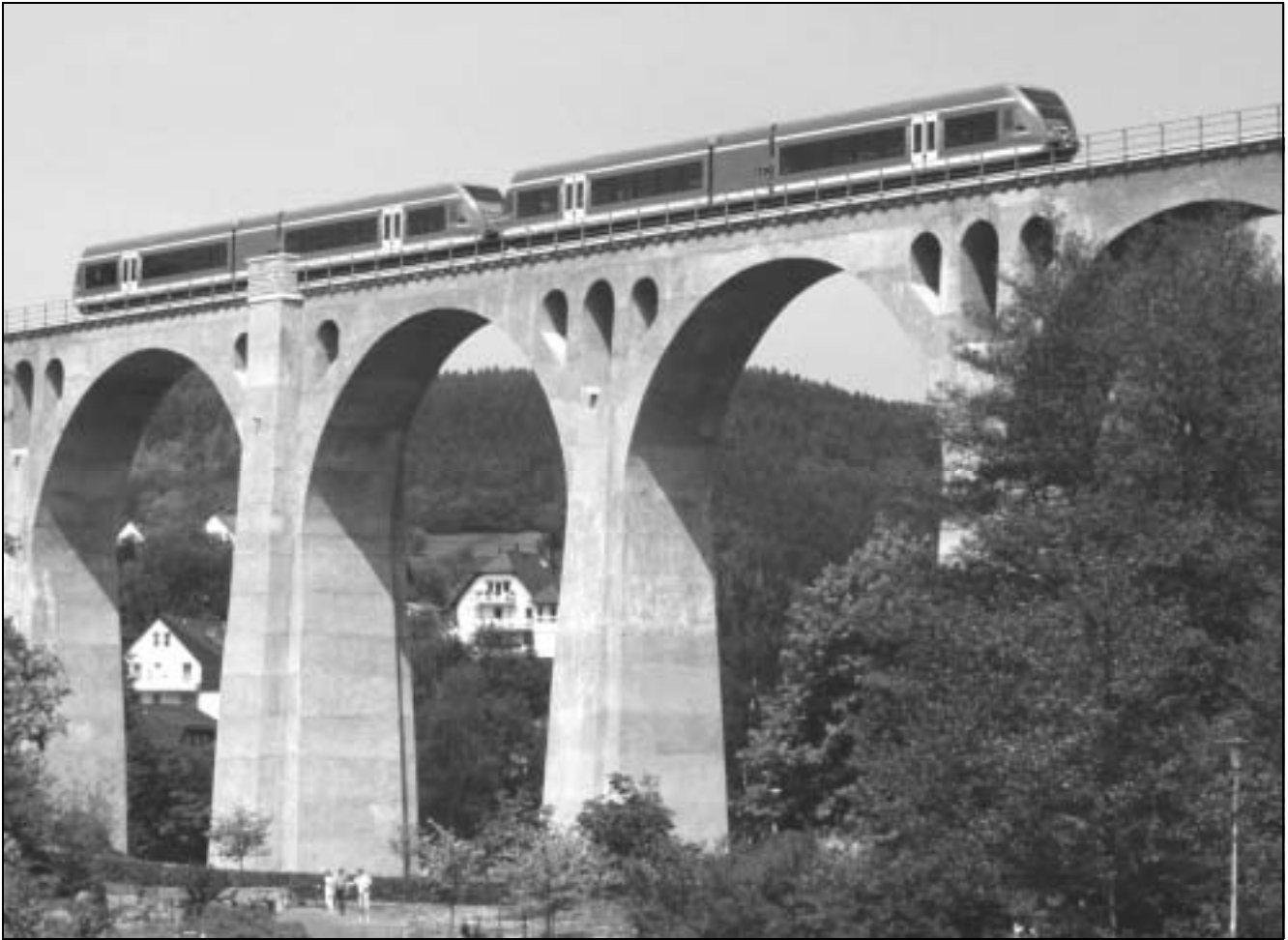
## Starkenburger

Güterbahnhof Kranichstein: Tot gesagte leben länger!.....	19
Vorerst keine weiteren Itinos auf der Odenwaldbahn .....	19
Pfungstadtbahn verzögert sich.....	20
Darmstädter Straßenbahnnetz wird größer .....	22

## Rhein-Neckar

Kostenexplosion bei der Linie 26.....	22
Mannheim: Neue Stadtbahn-Strecke nur wenig genutzt .....	23

Buchtipp: 50 Jahre Hessische Landesbahn.....	25
PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten .....	26
PRO BAHN - Termine.....	27



*Kurhessenbahn-Triebwagen der Baureihe 646 auf dem Willinger Viadukt (Foto: DB AG)*

## Nordhessen

# 5 Jahre Kurhessenbahn - 100 Tage Cantus

## Zwei Jubiläen in Nordhessen

Mitte Februar 2007 feierte die Kurhessenbahn, die im Raum Kassel, Korbach und Marburg eingleisige Schienenstrecken betreibt, ihren 5. Geburtstag. Joachim Kuhn, Leiter der in Kassel ansässigen Deutsche-Bahn-Tochter, wies darauf hin, dass die Kurhessenbahn seit ihrer Gründung einen Fahrgastzuwachs von 35 Prozent verzeichnen konnte. Nach Ansicht von Kuhn beginnen sich die durch den Bund, das Land Hessen sowie durch die Kurhessenbahn seit 2002 getä-

tigten Investitionen in neue Fahrzeuge sowie in das Streckennetz auszuzahlen.

Rund 15 Mio Euro wurden in neun moderne Dieseltriebwagen der Baureihe 646 investiert. 19 Millionen Euro seien im vergangenen Jahr in die Erneuerung von Verkehrsstationen geflossen: Weimar, Zierenberg, Oberelsungen, Altenhungen und Wolfhagen präsentieren sich seit Ende 2006 in modernem Gewand.

Hinzu kommen Investitionen in Höhe von 46 Millionen in die übrige Infra-

struktur. Wichtig für die weitere Entwicklung des Schienenverkehrs in der Region bleibt jedoch die Reaktivierung der Strecke Korbach-Frankenberg sowie der Ausbau der Strecke Frankenberg-Marburg, betonte Joachim Kuhn. Damit könnte die Reisezeit zwischen Korbach und Marburg um fast 40 Minuten verkürzt und der Nationalpark Kellerwald besser an das Rhein-Main-Gebiet angebunden werden. Bereits seit zwei Jahren bietet die Kurhessenbahn an Sommer-Sonntagen Direktverbindungen von Marburg nach Herzhausen am Edersee an. (Siehe „Sonntags mit der Bahn an den Edersee“ in diesem Heft).

Einen Monat nach dem Kurhessenbahn-Geburtstag hatte der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) zu einem anderen Jubiläum in das Rathaus der Stadt Bebra eingeladen: 100 Tage cantus-Triebwagen im Nordost-Hessen-Netz. Seit 10. Dezember 2006 fahren die neuen, modernen Triebwagen des Typs FLIRT zwischen Kassel, Göttingen, Bebra, Fulda und Eisenach. Aus Wiesbaden zur Feier angereist, freute sich der Hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister Alois Rhiel über die erfolgreiche Inbetriebnahme des Netzes. „Die Menschen sind die Gewinner der Ausschreibungen im öffentlichen Nahverkehr“, sagte Rhiel. Die Ausschreibung wurde

federführend vom NVV umgesetzt.

Dank der guten Zusammenarbeit mit den Partner-Auftraggebern Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) und dem Freistaat Thüringen habe man dieses große Projekt so erfolgreich realisieren können, resümierte NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel. Die Pünktlichkeit liege bei 94 Prozent, was noch verbessert werden soll.

Die cantus-Züge verkehren auf den genannten Strecken im Stunden- bzw. Zweistundentakt, auch am Wochenende. Zwischen dem Raum Eschwege und Fulda hat sich die Nahverkehrsverbindung deutlich verbessert, weil es vorher im Raum Bebra-Bad Hersfeld eine Umsteige-Wartezeit von fast 50 Minuten gab.

Einen Engpass gibt es noch zwischen 7 und 8 Uhr in Richtung Kassel, weil Fahrgäste längere Zeit stehen müssen. Die preiswerten cantus-Triebwagen stehen leider nicht im Verzeichnis „Städteverbindungen Kassel“. Wer von Kassel Hbf nach Göttingen fahren will, müsste nach diesem Heft erst nach Kassel-Willhelmshöhe fahren, um dort einen teuren Fernzug zu besteigen. Auch nach Fulda gibt es lt. DB-Städteverbindungen angeblich keine preiswerten Regionalzüge.

*(Hermann Hoffmann)*

## **Wieder mehr Züge nach Bad Wildungen**

Seit 29. April fahren zusätzliche Züge auf der Strecke von Wabern nach Bad Wildungen. Zum Fahrplanwechsel war als Folge der Kürzung der Regionalisierungsmittel der Zugverkehr auf der Strecke stark reduziert wurden. Dafür entfallen die durchgehenden Verbindungen von Bad Wildungen nach Kassel. Nach mehr als viermonatiger Pause fahren auch wieder Züge am Sonntag auf der Strecke.

Nordhessen**An Kassels Kulturbahnhof bröckelt's**

Gerüst verunziert das „Tor zur Stadt“ auch zur documenta

Ein hässliches Gerüst steht schon seit rund einem Jahr an der Nordseite des Kasseler Hauptbahnhofs (Foto unten noch ohne Gerüst), auf dem seit Monaten kein Arbeiter gesehen wurde.

Die „Hessische Allgemeine“ hat bei der Bahn nachgefragt und Folgendes erfahren: Im Frühjahr 2006 hätten sich nach einem Unwetter Teile der Fassade gelöst, so Bahnsprecher Hartmut Lange. Als Schutz sei dann das Gerüst vor das Gebäude gestellt worden. Nach Angabe der Bahn würde das Gerüst bis zum Beginn der documenta Mitte Juni nicht verschwinden. Ein Sanierungskonzept müsse noch mit der Denkmalpflege abgestimmt werden. „Wir rechnen mit Kosten in Höhe von mehreren 100.000 Euro“, so Hartmut Lange. Kassels Oberbürger-

meister Bertram Hilgen ist damit nicht zufrieden. Er appelliert an die Bahn, im Hinblick auf die documenta für eine Zwischenlösung zu sorgen. Zeit dafür sei noch genug vorhanden.

Die leidgeprüften Kulturinitiativen im Bahnhof haben sich inzwischen mit dem Gerüst abgefunden. „Vielleicht kann man ja wenigstens mal eine neue Plane dranhängen“, so Frank Thöner von den Bali Kinos. Auch er kritisiert das Bautempo der Bahn. Die Bahnhofshalle sollte bereits am 1. Mai für eine Kundgebung mit dem DGB zur Verfügung stehen. Die Hessische Europawoche und die Präsentation des documenta-Stadtprogramms sind weitere geplante Großveranstaltungen im Kulturbahnhof.

*(Hermann Hoffmann/Foto: DB AG)*



Nordhessen / Mittelhessen

## Sonntags mit der Bahn an den Edersee

### Wieder Sonderfahrten von Marburg nach Herzhausen

Auch in diesem Sommer gibt es an Sonn- und Feiertagen wieder Ausflugsfahrten der Kurhessenbahn von Marburg nach Herzhausen am Edersee. Bereits seit zwei Jahren bietet die DB-Tochter diese Touren an, die 2006 rund 5.000 Reisende genutzt haben.

Der erste Zug verlässt Marburg an Sonn- und Feiertagen um 8.29 Uhr und ist mit dem Regionalexpress aus Frankfurt bequem erreichbar, sofern dieser – wie so oft an Wochenenden – keine Verspätung hat. Ankunft in Herzhausen ist um 9.42 Uhr. Von dort wiederum besteht Anschluss mit einem Bus zur Edersee-Staumauer, die um 10.27 Uhr erreicht wird.

Anschlussmöglichkeiten in Frankenberg gibt es ebenfalls an die normalerweise im Personenverkehr nicht befahrene Strecke nach Battenberg-Auhammer.

Weitere Abfahrtszeiten ab Marburg (Lahn) nach Herzhausen (teilweise mit Umstieg in Frankenberg) sind um 9.38 Uhr, 13.38 Uhr und um 15.38 Uhr. Die letzte Rückfahrt ab Herzhausen nach Marburg ist um 17.55 Uhr mit Ankunft in der Universitätsstadt um 19.16 Uhr mit direktem Anschluss per RE nach Frankfurt. Nähere Fahrplaninfos gibt es unter [www.kurhessenbahn.de](http://www.kurhessenbahn.de).

Die Ausflugsfahrten werden im Vorgriff auf die geplante Reaktivierung der bis 1987 regelmäßig im Personenverkehr befahrenen Strecke von Frankenberg nach Korbach durchgeführt. Durch einen Ausbau der Strecke, auf der früher sogar durchgehende Eilzüge von Frankfurt nach Bremen fuhren, soll die Fahrtzeit zwischen Korbach und Marburg um bis zu 40 Minuten verkürzt werden, verspricht die Kurhessenbahn. (wb)

Mittelhessen

## Neue Güterverladestation nahe Breidenbach

### Abtransport von „Kyrill“-Sturmholz mit der Bahn

Am ehemaligen Haltepunkt Wiesebach in der Gemarkung Breidenstein südwestlich von Biedenkopf wurde im April eine neue Güterverladestation in Betrieb genommen, um aufgearbeitetes Sturmholz über die Schiene nach Süddeutschland und Österreich zu transportieren.

Die Kosten für die neue Verladestation belaufen sich auf 27.000 Euro, der Landkreis Marburg-Biedenkopf bezuschusst das Projekt mit 6.000 Euro. Die neue Verladestation war nötig geworden, um 30.000 Festmeter aufgearbeitetes Sturmholz möglichst rasch abzutransportieren. Es ist geplant, zweimal pro

Woche jeweils 1.000 bis 1.500 Festmeter Holz zu verladen. Die Stämme werden mit Lkw aus dem Wald an die neue Verladestation gefahren und dort zwischengelagert, weil die von der Bahn zur Verfügung gestellten Waggons innerhalb von 24 Stunden beladen werden müssen.

Der Abtransport auf der Schiene erfolgt von Wiesenbach über Wallau (dort Anschluss an die Obere Lahntalbahn),

Biedenkopf und Marburg. Die Gleise zwischen Wallau und Breidenbach wurden zuletzt am 7. Dezember 2002 mit einem Gütertransport zur Firma Buderus in Breidenbach befahren. Sie sind das Reststück der Strecke, die ursprünglich von Wallau über Gönners und Dillenburg nach Dietzhöhlthal-Ewersbach führte und zum größten Teil längst abgebaut ist. (wb)



Mittelhessen

## Marburger Hauptbahnhof wird saniert

Zum 100. Geburtstag soll das marode Gebäude in neuem Glanz erstrahlen

2009 wird das Gebäude des Marburger Hauptbahnhofs 100 Jahre alt. Bis dahin soll der Bahnhof im Inneren saniert werden. Gleichzeitig will die Stadt Mar-

burg bis dahin für rund sechs Millionen Euro den Bahnhofsvorplatz mit Mitteln der Stadt, des Landes und des Bundes neu gestalten.



Beschlossen wurde die Umgestaltung bereits 1998. Das Projekt sieht vor, den Platz vom durchgehenden Autoverkehr zu befreien. Derzeit fahren täglich rund 19.000 Fahrzeuge vor dem Bahnhofsgebäude, in Spitzenzeiten bis zu 2.000 pro Stunde.

In Zukunft sollen die Fahrzeugmassen auf Parallelstraßen geleitet werden und der Bahnhofsvorplatz nur noch Bussen und Fußgängern vorbehalten bleiben. Drei Reihen mit Bäumen, Busbuchten, ein modernes Fahrgastinformationssystem mit der Ansage von Bus- und Zugfahrten auch über Lautsprecher und in der Mitte einen 14 Meter breiten Aufenthaltsbereich sehen die Planer für den Platz vor. 15 Taxiplätze sind ebenfalls vorgesehen.

Gleichzeitig soll das Bahnhofsgebäude umgebaut werden. Die Deutsche Bahn und die städtische Wohnungsbau-Gesellschaft GeWoBau einigten sich darauf, dass die weitgehend leerstehenden Obergeschosse von der DB erworben werden, um dort 25 Studentenwohnungen zu bauen. Die Stadt Marburg erwirbt von der DB gleichzeitig das Bahngrundstück, auf dem 1992 durch die Stadt Marburg ein Parkdeck errichtet wurde. Mit dem Geld für das Parkdeck und die oberen Stockwerke des Bahnhofs will die DB das Empfangsgebäude sanieren, um zukünftig den Reisenden und Bahn-

hofsbesuchern ein verbessertes Angebot mit einem klassischen Branchenmix für Reisebedarf und Gastronomie zur Verfügung zu stellen. Die Kosten für den Ausbau der Empfangshalle belaufen sich auf rund 1,4 Mio. Euro.

Ebenfalls soll der Bahnhof barrierefrei ausgebaut werden. Die Kosten dafür werden auf ca. 4,5 Millionen Euro geschätzt. Nach den ursprünglichen Plänen sollen die Bauarbeiten noch 2007 beginnen, damit Bahnhof und Bahnhofsvorplatz in Marburg zum 100. Geburtstag des Bahnhofsgebäudes in neuem Glanz erstrahlen. Noch aber stehen endgültige Entscheidungen der Bahn aus.

Im März einigten sich Stadt Marburg und Bahn auf eine „Ordnungspartnerschaft“. Anlässlich des „Elisabethjahres“ (der Geburtstag der Heiligen Elisabeth, die in Marburg ein Hospital führte, hier starb und begraben wurde, jährt sich 2007 zum 800. Mal) werden zahlreiche Touristen erwartet. Um ihnen nicht bereits am Bahnhof einen negativen Eindruck der Stadt zu vermitteln, wird die Öffnungszeit des Empfangsgebäudes seit 1. April von 4 bis 1 Uhr ausgedehnt. Bisher wurden die Türen um 21.30 Uhr abgeschlossen. Die Bahn wird nun an drei Tagen abends Sicherheitskräfte zur Überwachung der Bahnhofshalle stellen, die Stadt Marburg an vier Tagen in der Woche. (wb/Foto: DB AG)

## **City-Ticket gilt jetzt auch in Städten unter 100.000 Einwohnern**

Das City-Ticket, das die kostenlose Weiterfahrt im städtischen ÖPNV mit Fernverkehrsfahrkarten der DB ermöglicht, wurde zum 1. April 2007 ausgeweitet. Es gilt nun unter anderem auch in Fulda, Marburg, Gießen, Hanau, Worms, Speyer und Neustadt an der Weinstraße. Bisher galt das City-Ticket in Hessen und Rhein-Neckar bereits in Kassel, Frankfurt, Offenbach, Wiesbaden, Darmstadt, Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg.

Osthessen

## Mit dem Fahrrad in die Rhön

Die Saison von Hochrhönbus und Rhön-Rad-Bus beginnt

In diesem Jahr feiert die Ausflugsbuslinie „Hochrhönbus“ der DB-Tochter Omnibusverkehr Franken ihren 10. Geburtstag. Im Jubiläumsjahr wird der Verkehr auch auf Samstage ausgedehnt. Vom 1. Mai bis 3. Oktober wird der Ausflugsbus mit einem Fahrradanhänger an 50 Tagen fahren. Auch am 15. August, denn an diesem Tag ist in Bayern Feiertag.

Die Linie 8260 verbindet mit Anschluss an die Rhönbahn den Bahnhof Gersfeld mit Bischofsheim, dem Kreuzberg, Bad Neustadt und Fladungen.

Für die Nutzung der gesamten Buslinie 8260 gilt der OVF-Tarif. Im Bus sind Einzelfahrscheine oder relationsbezogene Tageskarten und das Bayern-Ticket erhältlich. Die BahnCard wird im Bus anerkannt.

Die OVF hat speziell für den Hochrhönbusverkehr einen farbigen Werbeflyer herausgegeben. Er ist ab sofort kostenlos bei der OVF in Bad Neustadt und den örtlichen Tourist-Infos in den Landkreisen Fulda und Rhön-Grabfeld erhältlich.

Zudem sind alle Infos (inkl. Fahrplan) zum Hochrhönbus und vielfältige

Wander-, Radwander- und Ausflugstipps unter [www.hochrhoenbus.de](http://www.hochrhoenbus.de) abrufbar oder bei der OVF unter Telefon 09771/62620 erhältlich.

An Sonn- und Feiertagen zwischen dem 1. Mai und 3. Oktober 2007 fährt außerdem wieder der „Rhön-Rad-Bus“ der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Fulda (LNG) zwischen Gersfeld und Fulda. Er bindet auch Kleinsassen, Hilders, Wüstensachsen und die Wasserkuppe an.

Der Bus fährt am Milseburgradweg, der auf der ehemaligen Bahnlinie Fulda-Hilders verläuft, entlang und hat ebenfalls einen Radanhänger.

Gut abgestimmt ist die Verbindung zwischen Rhönbahn und dem „Rhön-Rad-Bus“, denn es besteht ab dem Bahnhof Gersfeld wieder die Möglichkeit, unter anderem Hessens höchsten Berg, die Wasserkuppe, zu erreichen. Das geht schneller als gleich in Fulda in den Bus einzusteigen.

Alle Infos zum „Rhön-Rad-Bus“ beim Rhön Info Zentrum unter Tel. 06654/918340 und unter [www.lng-fulda.de](http://www.lng-fulda.de) oder [www.rmv.de](http://www.rmv.de). (tb)

### Rhönbahn fährt im Sommer häufiger

Wie bereits in den letzten Jahren wird auch im Sommer 2007 das Fahrtenangebot auf der Rhönbahnstrecke Fulda-Gersfeld (KBS 616, RMV Linie 52) zwischen dem 1. Mai und 28. Oktober 2007 an Sonn- und Feiertagen erweitert. Je Richtung werden drei zusätzliche Züge eingesetzt, einige Züge werden in Doppeltraktion gefahren, das heißt, mit zwei zusammengekuppelten Triebwagen. (tb)



*ICE-T fährt aus dem alten Schlüchterner Tunnel aus (Foto: DB AG)*

## Osthessen

# Vortrieb am Schlüchterner Tunnel begann

Bereits 2008 sollen durch die neue Röhre Züge fahren

Der hessische Verkehrsminister Alois Rhiel gab am 30. März 2007 das Startsignal für den fast vier Kilometer langen „Neuen Schlüchterner Tunnel“. Für eine Investitionssumme von rund 190 Millionen Euro soll bis nächstes Jahr eine zweite Röhre in einem Abstand von 50

bis 90 Metern westlich des bestehenden Tunnels entstehen.

Der alte Schlüchterner Tunnel an der Strecke von Frankfurt nach Fulda war erst 1914 in Betrieb genommen worden. Zuvor mussten die Züge von Schlüchtern bergauf nach Elm fahren, dort Kopf

machen und talwärts weiter nach Fliesen fahren. Mit der Eröffnung des Tunnels vor fast 100 Jahren entfiel dieses Manöver. Der zweigleisige Tunnel auf der vielbefahrenen Nord-Süd-Strecke ist einer der meistbefahrenen Eisenbahntunnel Deutschlands. Täglich durchfahren ihn 260 Personen- und Güterzüge. Nach über 90 Jahren haben der Bahnverkehr, das

Klima und der Baugrund dem Tunnelbauwerk stark zugesetzt. Deshalb wird jetzt eine zweite Tunnelröhre gebaut. Durch diese wird ab 2008 der Zugverkehr abgewickelt, währenddessen der alte Schlüchterner Tunnel erneuert wird. Ab 2011 sollen dann beide Röhren eingleisig in je einer Fahrtrichtung betrieben werden. (wb)

## Großraum Frankfurt

# Stärkung der Fahrgastrechte in Hessen

## ÖPNV-Konferenz der Landtagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen

Ende März traf sich die Landtagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen in Frankfurt am Main zur ihrer zweiten ÖPNV-Konferenz.

Nach zwei Grundsatzreferaten der Geschäftsführer von Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und Nordhessischem Verkehrsverbund (NVV) wurden vier Workshops zu den Themen City-Maut, Ausschreibungswettbewerb, kommunale Verkehrspolitik und Fahrgastrechte angeboten.

In der Arbeitsgruppe 3 (Fahrgastrechte als Mittel der Kundenbindung im ÖPNV) erläuterte neben anderen Referenten die Leiterin der Abteilung Marketing und Kommunikation im NVV das weltweit bisher einmalige Konzept des Kasseler Modells der 5-Minuten-Garantie. Der Fahrgast im NVV hat ein Anrecht auf eine durchgehend freundliche Bedienung, Sauberkeit der Verkehrsmittel, der Bahnhöfe und der Haltestellen und im besonderen auf Pünktlichkeit der Busse und Bahnen im bestimmten Rahmen. Dieses ehrgeizige Ziel hat sich der NVV lobenswerterweise selbst auf seine

Fahnen geschrieben. Warum die apokalyptischen Befürchtungen Dritter hinsichtlich der zu erwartenden Kostenlawine nicht eingetreten sind, warum dieses Konzept den NVV im Prinzip letztendlich sogar preiswerter kommt, als alle anders gearteten Beschwerdesysteme und warum der NVV sein Garantieverprechen nunmehr zur Dauereinrichtung gemacht hat, auf diese Fragen, aber auch wie simpel das Verfahren für Beschwerdeführer zu handhaben ist, gab es an Hand zahlreicher Charts die überzeugenden Antworten.

Das erklärte Ziel des NVV ist es, Kunden auch über das Produkt Zufriedenheit langfristig zu binden, den Deckungsgrad zu steigern und somit den ÖPNV für den Besteller auf Dauer finanzierbar zu machen. Dass das allerdings ein zweiseitiges Schwert sein kann und zumindest der RMV im Ballungsraum Frankfurt kein gesteigertes Interesse zeigt, in der HVZ mehr Fahrgäste zu generieren ist eine Tatsache (Zitat RMV-Chef Volker Sparmann: „42 Prozent der Fahrgäste müssen z.B. auf

der Odenwaldbahn morgens in nur zwei Stunden befördert werden. Mit dem morgendlichen Peak ist der RMV, was die Kapazitäten betrifft, am Ende ...“). Daher müssen für den größten Verbund Hessens andere Parameter als Ziele für eine Kundenbindung gefunden werden (Entflechtung der Verkehre, integrierte Bebauungspläne, Verbilligung von Fahrten in der Nebenverkehrs- und Schwachverkehrszeit, Förderung der Freizeitverkehre usw.). Was man in der RMV-Zentrale in Hofheim bei dieser Betrachtungsweise aber außer acht lässt, sind die ungerechtfertigt hohen Preise beim tarifgrenzen-überschreitenden Verkehr und die Tarifgestaltung an sich, die den ländlichen Raum stark benachteiligen und für den ÖPNV dort ruinös sein können.

Die Teilnehmer des Workshops erarbeiten als Fazit ein Positionspapier mit folgenden Forderungen:

- Festschreibung von Fahrgastbeiräten mit Antragsrecht im Hessischen ÖPNV-Gesetz,
- Einführung einer verbundweiten zentralen Beschwerdestelle im RMV (ggf. sogar hessenweit) analog des Beschwerdemanagementsystems des NVV,
- Etablierung einer hessischen Ombudsstelle analog des Schweizer Modells ([www.ombudsstelle.ch](http://www.ombudsstelle.ch)).

Das ausführliche Ergebnisprotokoll der Tagung kann online unter

[www.tagung.mathiaswagner.de](http://www.tagung.mathiaswagner.de) abgerufen werden. (*Wilfried Staub*)

## Großraum Frankfurt

# Hätten Sie's gewusst?

## Abzocke mit System oder Ignoranz bei Bus-Zuschlägen?

Als fachkundiger Leser dieser Zeitschrift und Kenner öffentlicher Personenverkehre können Sie sicher auf Anhieb einen zuschlagpflichtigen Bus im RMV nennen. Nein? Dann befinden Sie sich in guter Gesellschaft von 50 zufällig im Hauptbahnhof Frankfurt befragten Fahrgästen eines RE über Darmstadt nach Heidelberg, von denen auch kein einziger die Antwort kannte. Auch 10 von 10 befragten Busfahrern zuckten nur ahnungslos die Schulter.

Da gab es doch einmal den 915 von Bad Homburg zum Flughafen für den zusätzlich zum FVV-Tarif ein Zuschlag fällig war, erinnern sich zumindest einige Bad Homburger. Auch im RMV verkehrt

wieder eine Art Schnellbus, und zwar der Airliner, der auf kurzem Weg von Darmstadt Hbf mit weiterem Halt beim dortigen Hotel Maritim im Ringverkehr beide Terminals des Fraport über die Autobahn verbindet. Für eine direkte Fahrt ist laut RMV-Fahrplanauskunft ein Fahrschein der Preisstufe 4, also für 3,55 Euro erforderlich. Unter „Detailansicht“ erscheint weiter unten auf der betreffenden Internetseite und nur auf den zweiten Blick erkennbar dann noch - allerdings ohne Preisangabe - der fett gedruckte Hinweis „besonderer Zuschlag erforderlich“. Zum Vergleich: bei einer Fahrt vom Flughafen (Zone 5090) über Frankfurt Hbf (Tarifzone 50) nach Darm-

stadt (40) mit einmal Umsteigen wäre ein Fahrschein der Preisstufe 5 für 6,60 Euro bei mindestens doppelt so langer Fahrzeit erforderlich. Die Preisstufe 4 wiederum gilt auch für die dritte Variante bei einer Fahrt im Bus der Linie 5514 (Flughafen – Mörfelden – Darmstadt), dieses Mal jedoch ohne Zuschlag.

HEAG MOBIBUS betreibt den AIR eigenwirtschaftlich, ist also Besteller und Erbringer der Leistung in einer Person. Dass es diese Buslinie und somit eine schnelle Verbindung von Darmstadt City und dem Umland zum Flughafen Frankfurt überhaupt gibt, ist dem Betreiber hoch anzurechnen, zumal der Bus täglich etwa zwischen 4 und 23 Uhr im Stundentakt und in der Hauptverkehrszeit sogar alle 30 Minuten und zudem noch

überraschend pünktlich verkehrt. Da es im RMV keine zuschlagspflichtigen Schnellbusse gibt und ein Dutzend Linien im RMV zumindest auf einem Teilstück die Autobahn nutzen, begründet das Kri-

Allerdings obliegt HEAG MOBIBUS - und hier setzt nun die Kritik ein - eine umfassende Informationspflicht gegenüber dem unbedarften Fahrgast, dass bei der Benutzung des AIR ein besonderer Zuschlag erforderlich wird; ein Zuschlag, der an keinem Automaten, sondern ausschließlich beim Busfahrer für 3,50 Euro (Einzelfahrt Erwachsene) erhältlich ist. Ein Hinweis auf die im RMV einmalige und weitgehend unbekanntes Zuschlagspflicht findet sich aber weder am Bus, noch zum Beispiel an der Haltestelle 14 des Busbahnhofs des Terminals 1, noch auf dem Gesamtaushangfahrplan am Flughafen noch auf der Internet-pdf-Datei des AIR von Dadina oder traffiQ. Auch gibt es bei der HEAG keinen Zwang zum Einstieg nur beim Fahrer, was bei Reisenden mit schweren Gepäckstücken bei dem eingesetzten Hochbordfahrzeug auch nicht zumutbar wäre, noch informiert der Fahrer weder über Mikrofon oder per Bandansage die Fahrgäste über den erhöhten Fahrpreis. Zudem entsteht zumindest der Eindruck, dass einigen Fahrern der Vorgang des Kontrollierens und Kassierens eher lästig ist und unter der Würde eines „MARITIM-Busfahrers“ zu liegen scheint. Zitat: „Ich bin Reisebusfahrer und kein Kassierer.“ Übrigens, zu Beginn des Betriebs der Linie war einmal ein RMV-Zuschlag für die 1. Klasse erforderlich. Diesen Zuschlag konnte man auch am Automaten ziehen. Ein entsprechender Passus findet sich auch heute noch in den Tarifbestimmungen des RMV (siehe RMV-Preisliste Fußnote 4).

Nun kommen Fahrscheinkontrollen im Airliner nicht allzu häufig vor. Aber wenn sie stattfinden, dann ganz offensichtlich in übler „Headhunter Manier“.

Ob dabei ausländische Hotelgäste das Privileg einer bevorzugten Behandlung erfahren, mag dahingestellt sein. Ein Fahrgast hat sich vor einigen Wochen wegen des ungebührlichen Benehmens der Kontrolleurin des beauftragten privaten Kontrolldienstes an PRO BAHN gewandt. Wenn man dem Betreffenden, der an der Haltestelle des Terminals 1 mit gültigem, am Automaten in Kelsterbach gezogenen, RMV-Fahrschein der Preisstufe 5 durch die weit geöffnete hintere Tür eingestiegen war, Glauben schenken darf, dann wurde er, noch bevor sein Fahrschein überhaupt intensiv geprüft wurde, in rüdem Ton angesprochen, dass er keinen Zuschlag für diesen Bus besitze und somit 40 Euro „Strafe“ fällig sei. Anderen Fahrgästen ging es ähnlich. Diese Art der Abzocke darf man wohl mit Fug und Recht als mehr als unerträglich bezeichnen.

zeitigen Praxis der HEAG entgehende Einnahmeverlust dürfte immerhin bei geschätzten 70.000 Euro pro Jahr liegen!



*Der Airliner (Foto: Wilfreid Staub)*

PRO BAHN fordert ganz im Sinne der bei einer ÖPNV-Veranstaltung in Frankfurt (vgl. a. den Artikel „Stärkung der Fahrgastrechte in Hessen“ in dieser Ausgabe) kürzlich verabschiedeten Resolution zur Kundenbindung im öffentlichen Nahverkehr eine ins Auge fallende und unmissverständliche Kennzeichnung des AIR als zuschlagspflichtiges Verkehrsmittel. Und zwar in erster Linie am Fahrzeug selbst und ggf. auch mit Ansage im Bus vor Abfahrt an jeder Haltestelle sowie deutlichen Hinweisen in den betreffenden Fahrplankarten. Wer sich als „Offizieller“ damit herausredet, dass sich der Fahrgast im Vorhinein selbst über alle Tarifbestimmungen zu informieren hat, der belegt, dass er seine Hausaufgaben nicht gemacht hat oder, noch drastischer ausgedrückt, seine VerpeHiar hear, r0





*Der Umbau der S-Bahnstation Eschborn Süd wurde planmäßig begonnen. Anfang April wurden zunächst zwei Behelfsbahnsteige errichtet. Danach folgt die Anhebung der alten Bahnsteigkante und der Bau der Rampen für einen barrierefreien Zugang sowie die Errichtung eines neuen breiteren Fußgängertunnels. Diese S-Bahn-Station ist in den Hauptverkehrszeiten stark frequentiert, weil sich in unmittelbarer Nähe zahlreiche Bürohochhäuser befinden. (Foto: Wilfried Staub)*

## Großraum Frankfurt

# Ab nach Kassel!

## Historische Eisenbahn fährt in die nordhessische Metropole

Die Historische Eisenbahn Frankfurt fährt am Samstag, dem 23. Juni 2007, einen Dampfzug, gezogen von der 1934 gebauten Schnellzuglokomotive 01 118, von Frankfurt mit Zustieg in Friedberg, Gießen und Marburg nach Kassel Hbf und zurück. PRO BAHN Hessen hat in diesem Sonderzug einen kompletten 2.-Klasse-Wagen gechartert und bietet Mitgliedern 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. Nach einem kleinen Imbiss im Restaurant „Gleis 1“ im Kulturbahnhof Kassel (Vorbestellung erforderlich) erwartet der NVV die Reisegruppe zu einer Besichtigung des bis dahin nahezu fertig gestellten neuen Tunnelbahnhofs. Anschließend geht es mit einem Hybridtriebwagen der Kasseler RegioTram in einem exklusiv gemieteten Sonderzug nach Zierenberg und zurück. Während der Fahrt erhalten die Reisetel-

nehmer umfassende Informationen zur RegioTram, zu den Cantus-Flirt-Triebwagen, zu Anschlussgarantie, Fünf-Minuten-Garantie und Internetdatenbank. Nach der Rückkunft der RegioTram wartet nur wenige Schritte vom Hbf entfernt eine liebevoll restaurierte Straßenbahn aus dem Jahre 1909 zu einer einstündigen Stadtrundfahrt (Extrakosten). Im Anschluss daran besteht noch ausreichend Zeit, Kassel auf eigene Faust zu erkunden.

Alternativ zu diesem Angebot besteht die Möglichkeit zu einer etwa dreistün-

digen Führung durch das Werk der Fa. Bombardier (vormals Henschel). Gegen 17.45 verlässt der Sonderzug Kassel wieder Richtung Frankfurt, das etwa um 20.45 Uhr erreicht wird.

Ausführliche Informationen finden Sie auf der Homepage des PRO BAHN Regionalverbandes Frankfurt. Vorläufiger Anmeldeschluss ist der 25. Mai 2007. Weitere Fragen zum Ablauf der Fahrt beantwortet gerne: Wilfried Staub, Telefon 0171-7421215. (*ld*)



*Die Zuglok des Sonderzugs. (Foto: Wilfried Staub)*

Starkenburg**Totgesagte leben länger!****Güterbahnhof Darmstadt-Kranichstein erlebt eine Renaissance**

Im Zuge des Rationalisierungskonzepts MORA-C der DB-Gütertöchter Railion verlor Kranichstein vor gut fünf Jahren seinen eigentlichen Güterbereich. Mit der Aufgabe des Stellwerkes R1 wurde auch der Ablaufberg außer Betrieb genommen. Der bisher in Kranichstein abgewickelte Güterverkehr wurde nach Mainz-Bischofsheim verlagert.

Nun ist frohe Kunde zu vermelden: Offenbar auf Grund von Kapazitätsengpässen bei Abstellmöglichkeiten für Baulogistik wird das Stellwerk R1 wieder in Betrieb genommen. Der Ablaufberg bleibt davon vorerst unberührt, jedoch werden die Abstellgleise zwischen Ablaufberg und Ausfahrt nach Messel wieder aktiviert. Das besetzte Stellwerk

R1 wird aber nur ein vorübergehendes Schauspiel sein, da man plant, die für Baulogistik vorgesehenen Gleise auf Handweichen umzurüsten, was auch logisch erscheint und die Flexibilität der Bedienung erhöht. Insbesondere ist man dann nicht auf die Anwesenheit eines Weichenwärters zur Bedienung von R1 angewiesen. Für den dann verbleibenden Bereich R1 mit Ablaufberg finden derzeit auch Verhandlungen mit einem örtlichen Interessenten statt.

Außerdem laufen derzeit die Vorbereitungen für die Inbetriebnahme der Laderampe, welche demnächst wieder eine Verladung von Holz ermöglichen wird. *(Ralf Gunkel/hk)*

Starkenburg**Das Leben in vollen Zügen genießen****Vorerst keine weiteren Itinos auf der Odenwaldbahn**

Entgegen den vollmundigen Ankündigungen des RMV, dass man zur Behebung der immer noch bestehenden Kapazitätsprobleme auf der Odenwaldbahn drei Itinos nachbestellen wolle, ist nun Erstaunliches zutage gefördert worden.

Da man nach den Zusagen der Landkreise an der Odenwaldbahn im Herbst 2006 über eine Beteiligung an den Zusatzkosten keine Informationen über eine erfolgte Bestellung vernehmen konnte –

dies wäre dem RMV garantiert eine Pressemeldung wert gewesen – fragte der PRO BAHN-Regionalverband Starkenburg nach, wie denn der Stand der Dinge zur Nachbestellung sei: Die Antwort ist so verblüffend wie ungewöhnlich ehrlich.

Volker Sparmann, zugleich RMV-Chef, antwortete in seiner Funktion als Geschäftsführer der "fahma – Fahrzeugmanagement GmbH" dass bis dato noch keine Bestellung vorgenommen

wurde. Als Grund wird angegeben, dass die Preisvorstellungen des Herstellers Bombardier und der fahma zu weit auseinander lägen. Dies erscheint erstaunlich, zumal bei der Bestellung der aktuell 22 Itinos ein Optionspreis für Nachbestellungen festgeschrieben wurde. Da diese Option jedoch derzeit nicht mit einer anderen in Produktion befindlichen Serie von Itinos verbunden werden kann, könne dieser Preis nicht genutzt werden. Derzeit befände man sich weiterhin in Verhandlungen und hoffe, die Bestellung noch im Frühjahr 2007 durchführen zu können, wobei ein Kauf der Fahrzeuge „um jeden Preis“ nicht stattfinden werde.



Bemerkenswert ist in der Antwort an PRO BAHN auch folgender Satz: „Trotz der Weiterentwicklungen des Fahrzeuges, würde damit eine weitgehende Einheitlichkeit des Fahrzeugkonzeptes ge-

wahrt sowie die schnellste Realisierungsvariante umgesetzt.“

„Weiterentwicklung des Fahrzeuges“: So nennt man wohl heutzutage das Abstellen der Kinderkrankheiten und Konstruktionsfehler und eine "schnellste Realisierungsvariante" bedeutet, dass man die Bestellung erst einmal um mindestens ein Vierteljahr verschleppt, während die Kunden darunter leiden. Man kann nur hoffen, dass die Lieferung wenigstens bis 2009 realisiert wird. Der ursprünglich anvisierte Termin 2008 ist jedenfalls verschiedenen Berichten nach nicht mehr zu halten.

An eine Option, dass man bis zum Eintreffen der Zusatzfahrzeuge diverse Umläufe der Itinos durch Leihfahrzeuge ersetzt und damit Kapazitäten schafft, scheint man seitens des RMV nicht zu denken. Lieber lässt man den Auftragnehmer VIAS ein Mitnahmeverbot von Fahrrädern in der Hauptverkehrszeit aussprechen. Diesen Hinweis findet man aber nur auf der VIAS-Homepage. Die DB- und RMV-Fahrplanauskunft „legitimieren“ weiterhin ganztägig mit der Fußnote „Fahrradmitnahme begrenzt möglich“ den Velotransport. (*Ralf Gunkel*)

## Starkenburg

# Pfungstadtbahn verzögert sich

## Kostenexplosion bei Bahnübergang

Der bisher vorgesehene Termin der Wiederinbetriebnahme des Eisenbahnverkehrs zwischen Eberstadt und Pfungstadt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 ist in weite Ferne gerückt. Bei einer Untersuchung wurde festgestellt, dass im

Darmstädter Hauptbahnhof diverse signaltechnische Änderungen vorgenommen werden müssten und der Bahnübergang in Pfungstadt aufwändiger gestaltet werden muss als ursprünglich angenommen.

Als neuer Termin der Reaktivierung wird nun der Dezember 2009 genannt.

Eine technische Sicherung des Bahnübergangs in Pfungstadt ist erforderlich, da sich die Stadt Pfungstadt dafür ausgesprochen hat, den Bahnsteig stadtnah anzulegen und dieser sich damit ungefähr dort befinden wird, wo er sich bis zur Stilllegung der Strecke 1955 auch befand. Damit steigen die Kosten der Reaktivierung von ursprünglich geplanten 2,5 Mio. Euro auf 6,1 Mio. Euro, was einen recht erklecklichen Betrag für eine nur 1,9 km lange Strecke darstellt.

Die Änderungen in der Signaltechnik schlagen dabei mit 2,3 Mio. Euro und der Bahnübergang mit 1,8 Mio. Euro (!!!) statt der geplanten 250.000 Euro zu Buche. Es stellt sich die Frage, ob für den Bahnübergang Lichtzeichen mit vergoldeten Masten bestellt werden sollen.

Obwohl die Kosten für die Wiederinbetriebnahme der Strecke inzwischen auf das Zweieinhalbfache der ursprünglich veranschlagten Summe angestiegen sind, hofft die Stadt Pfungstadt weiterhin auf eine Inbetriebnahme der Strecke zum Dezember 2007. *(Ralf Gunkel)*



*Knackpunkt der Reaktivierung der Pfungstädter Bahnstrecke ist der Bahnübergang am Ortseingang. Als am 10.6.1997 letztmalig ein Zug – der Talent-Prototyp auf Werbefahrt – die Strecke befuhr, war die kreuzende Straße noch Bundesstraße. Mit dem Bau der Ortsumgehung hat sich der Verkehr deutlich reduziert. Zwischenzeitlich gab es auch Pläne, die Strecke einfach links des Bahnübergangs enden zu lassen. Damit allerdings würde sich der Haltepunkt weitab der Kernstadt befinden. (Foto: hk)*

Starkenburg**Darmstädter Straßenbahnnetz wird größer**

Planfeststellung für die Verlängerung in Alsbach steht

Das Darmstädter Straßenbahnnetz kann um weitere 900 Meter wachsen. Das Regierungspräsidium hat nun das Planfeststellungsverfahren für die Verlängerung der Strecke in Alsbach von der bisherigen Endstation Beuneweg zur Melibokusschule beendet und den Beschluss unterschrieben. Damit besteht prinzipiell das Baurecht. Noch ist allerdings offen, ob die betroffenen Anwohner gegen den Beschluss klagen werden. Auch wenn eine solche Klage erfahrungsgemäß we-

nig aussichtsreich erscheint, so könnte sie zumindest den Bau verzögern. Ebenfalls müssen nun die Zuschüsse für den Bau der Strecke beantragt werden. Zeitgleich mit der Verlängerung soll im Bereich der neuen Endstation eine Park&Ride-Anlage entstehen und der Ortseingang mit einem Kreisel ein neues Gesicht erhalten. Gesetzt, die Zuschüsse werden rechtzeitig bewilligt, könnte noch in diesem Jahr mit dem Bau begonnen werden. (hk)

Rhein-Neckar**Kostenexplosion bei der Linie 26**

Heidelberger Neubaustrecke kostet sehr viel mehr als veranschlagt

Nachdem die neue Heidelberger Straßenbahnlinie 26 in den Stadtteil Kirchheim, die im Dezember 2006 eröffnet wurde, wegen ungenügend koordinierter Baustellen und in den ersten Betriebswochen wegen ständiger Verspätungen für Ärger sorgte, kommt nun die nächste Hiobsbotschaft: 45 Millionen

Euro soll die Strecke nun kosten, anfangs war man von 30 Millionen Euro ausgegangen. Die schlechten Nachrichten könnten nicht nur die Heidelberger Haushaltsplanungen durcheinander bringen, sondern auch Auswirkungen auf die weiteren Ausbauplanungen für das Straßenbahnnetz haben. (wb)

**Bahn will im Hauptbahnhof Mannheim investieren**

Für rund 50 Millionen Euro will die Deutsche Bahn den Mannheimer Hauptbahnhof umbauen. Unter anderem ist ein neuer Bahnsteig geplant, mit dessen Bau Ende 2007 oder Anfang 2008 begonnen werden soll. Mit der kompletten „Ertüchtigung“ des ICE-Knotens rechnet die Bahn 2010/2011. Gleichzeitig hat die Bahn im Zusammenhang mit dieser Entscheidung wieder den Bau des umstrittenen Bypass (der Umfahrung Mannheims) wieder ins Spiel gebracht. (wb)

Rhein-Neckar**Mannheim: Neue Strecke nur wenig genutzt****Fahrgastzählung auf der neuen Strecke und zur SAP-Arena**

Die neue Stadtbahnlinie 6A in Mannheim, die seit September in Betrieb ist und vor allem zur Anbindung der neuen Veranstaltungshalle SAP-Arena im Osten der Stadt gebaut wurde, wird offenbar nicht so angenommen, wie sich das die Verkehrsplaner erhofft hatten. PRO BAHN-Mitglied Jörg Ohlhaver fährt sehr häufig mit dieser Linie. Hier sein Bericht:

*Seit Eröffnung der Straßenbahn nach Neuhermsheim nutze ich diese Linie regelmäßig, auf dem Hinweg fast täglich, bis zur Haltestelle „Luisenpark Süd“. Ich habe seitdem auf dem Rückweg immer die Fahrgäste in der Bahn gezählt. Die Zahlen erheben natürlich nicht den Anspruch, eine offizielle Fahrgastzählung zu sein, sind aber doch recht interessant.*

*In der Regel fuhren im Januar und Februar in der Linie 6a um 07.18 Uhr ab Tattersall Richtung Neuhermsheim 8-10 Personen bis dorthin, von denen 4-6 Fahrgäste weiterfuhren. Ähnlich sah es auch bei der Bahn 20 Minuten später um 07.38 Uhr ab Tattersall aus. Seit Ende Februar scheinen sich die Fahrgastzahlen etwas zu erhöhen. Im März und vor allem nun im April, steigen meist 8-12 Fahrgäste aus und 6-10 Fahrgäste fahren weiter. Das sind zwar im Prinzip immer noch keine berauschenden Zahlen, aber doch eine positive Entwicklung.*

*Insgesamt kann man aber sagen, dass die Bahnen von und nach Neuostheim wesentlich besser besetzt sind, zumindest bei Abfahrt bzw. Ankunft am „Planetarium“, wo ich die Bahnen sehe.*

*Sehr trüb sah es in anderen Verbindungen aus, als ich am 18. Januar 2007 über Neuostheim nach Rheinau fuhr und dabei von Neuostheim aus den ehemaligen T-Bus benutzte. Nachfolgend ein paar Zahlen:*

*- Linie 9 ab Luisenpark um 17.27 Uhr nach Neuostheim: 6 Personen, 3 bis Neuostheim.*

*- Rückfahrt dieser Bahn als „E“ ab Neuostheim bis Planetarium: 1 Person*

*- Ankunft der nächsten „6“ um 17.40 Uhr in Neuostheim mit 5 Personen, 1 Fahrgast fuhr weiter Richtung Rangierbahnhof, dieser ist in Neuostheim eingestiegen.*

*- Bus 45, Abfahrt 17.42 Uhr. Ich fuhr bis zum Baumarkt: 1 Person.*

*- Bus 45, Abfahrt 18.47 Uhr ab Baumarkt: 2 Personen, unterwegs noch 3 Fahrgäste eingestiegen.*

*Auch an anderen Tagen, an denen ich die Linie 45 ab Neuostheim benutze, sind die Fahrgastzahlen sehr bescheiden. Es werden selten mehr als 10 Fahrgäste auf der gesamten Strecke befördert.*

*An Tagen, an denen ich auf dem Rückweg nicht die Linie 6a benutze, fahre ich mit dem ehemaligen N-Bus, Linie 63, ab „Mühdorferstraße“ Richtung „Neckarauer Übergang“. In diesem Bus sitzen in der Regel 5-10 Fahrgäste. Für den Berufsverkehr auch hier sehr bescheidene Zahlen.*

*Eine weitere Buslinie, die ich an der Haltestelle „Planetarium“ öfters sehe, ist die neue Buslinie 65 von Neuhermsheim zur Möhlstraße, die von einem Kleinbus*

*bedient wird. Hier habe ich noch nie mehr als drei Fahrgäste drin gesehen.*

*Insgesamt stimmen mich die doch recht schwachen Fahrgastzahlen etwas nachdenklich. Vor allem aber sollte die RNV GmbH mal nachdenken, woran das liegt, und statt mit Angebotsreduzierung mit Qualitätsverbesserungen und einer Imagekampagne reagieren. Das Image, vor allem der Busse, aber auch der*

*Bahnen im Kollegenkreis ist nicht gerade sehr gut. Die Busse gelten als unpünktlich (was ich bestätigen kann) und die Bahnen als sehr schmutzig. Auch das muß ich leider so bestätigen. Beides Punkte, die nicht gerade zum Umstieg auf den ÖPNV in Mannheim einladen. Hier muß dringend etwas passieren.*

*(Jörg Ohlhaver)*



*Die neue Linie 6a an der Haltestelle „Landesmuseum Süd“ (Foto: Jörg Ohlhaver)*

\* \* \* \* \*

Die IG PRO SCHIENE Weschnitztalbahn-Überwaldbahn hat jetzt auch eine eigene Homepage: [www.IG-ProSchiene.de.vu](http://www.IG-ProSchiene.de.vu)



Buchtipp

# 50 Jahre Hessische Landesbahn

PRO BAHN-Mitglied ist Mitautor

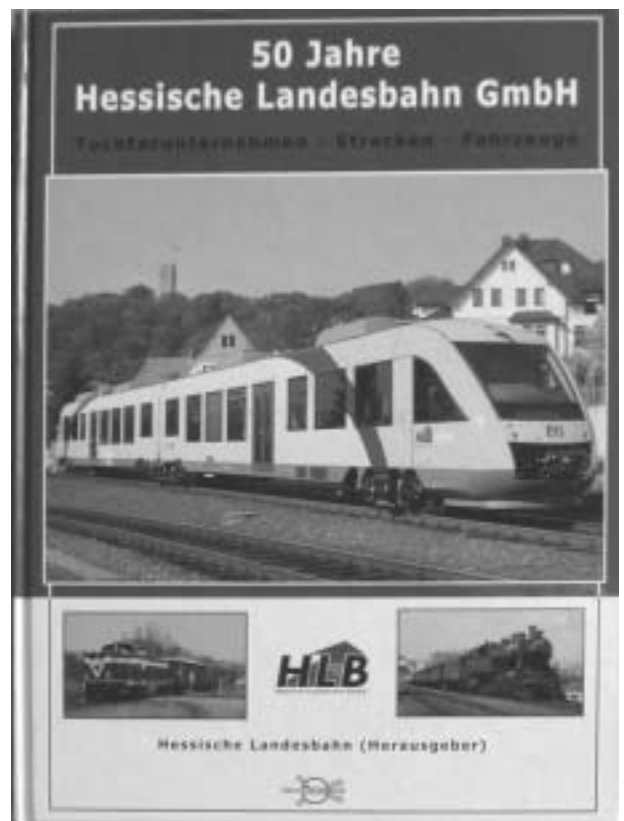
Walter Söhnlein, Verfasser mehrerer Bücher über die Geschichte schienengebundener Verkehrsmittel im letzten Jahrhundert und Mitglied von PRO BAHN Großraum Frankfurt, ist Mitautor des soeben erschienenen Bandes 50 Jahre Hessische Landesbahn.

Das Buch ist eine gelungene Beschreibung der Entwicklung der nach 1945 verbliebenen Privatbahnen zur heutigen HLB. Lange bevor in den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts die Organisation des SPNV auf die Länder und Kommunen verschoben wurde, gab es in Hessen bereits eine landeseigene Bahngesellschaft. In seiner Werbung schreibt der Verlag:

Die beiden Privatbahn-Experten Walter Söhnlein und Gerd Wolff beschreiben umfassend Entstehung und Aufgaben der Konzernmutter sowie aller Tochterbetriebe der HLB. Eine Vielzahl historischer Fotos und Dokumente lässt die „gute alte Zeit“ wieder aufleben und stellt auch die heute nicht mehr existierenden Töchter vor. Aktuelle Bilder prä-

sentieren die moderne HLB und deren Angebote.

Das Buch ist im Buchhandel für 24,80 Euro erhältlich (ISBN 978-3-929082-26-5). (*Helmut Lind*)

Das Allerletzte

Wir haben es ja schon immer gewusst: Zugfahren ist gesund, zumindest wenn man/frau die Bahnreise schlafend verbringt, so Prof. Rolf Mann vom Schlaflabor der Uni Mainz. Die wissenschaftliche Erklärung ist einfach: Reisen bedeutet für unseren Körper Stress, hervorgerufen durch die Vibrationen, die aufs Gleichgewichtsorgan einwirken. Der Körper reagiert darauf, in dem er das Stresshormon Kortison ausschüttet. Der Schlaf verhindert jedoch diesen Vorgang. Im Schlaf werden Kortisonschwankungen unterdrückt. Um dem Stress zu entgehen, schlafen viele im Zug automatisch ein. (*wb*)

# PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten

## **PRO BAHN e. V. Hauptstadtbüro**

Friedrichstr. 95 (PB 98)

10117 Berlin

Tel.: (030) 2096 2585

Fax: (030) 2096 2586

www.pro-bahn.de

### **Für Adressänderungen:**

E-mail: mitgliederservice@pro-bahn.de

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

Postfach 11 14 16

60049 Frankfurt a.M.

www.pro-bahn.de/hessen

## **Ansprechpartner für Radio und Fernsehen**

Dr. Martin Schmidt

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

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 (Spendenkonten):**

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, 1.6. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft Juli-August. 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, 7.5. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32 (5 Fußminuten vom Hbf Südseite)

So, 27.5.+ Infostand von PRO BAHN Frankfurt beim Bahnhofsfest in Königstein

Mo, 28.5. (Dampzugfahrten Historische Eisenbahn Frankfurt)

Mo, 4.6. 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.

## 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.

Mi, 23.5. 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, 27.6. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie

## Regionalverband Rhein-Neckar

Do, 24.5. **Termin wg. Christi Himmelfahrt um eine Woche verschoben!** 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

Do, 21.6. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Braustüb- le, Bergheimer Str. 91 in Heidelberg** (ca. 10 Fußminuten vom Hauptbahnhof)

## Sonstige Termine

Do, 10.5. 20 Uhr: Arbeitstreffen der IG PRO SCHIENE Weschnitztalbahn-Überwald-

Do, 14.6. bahn, Gasthaus „Zur Kreuzgasse“ Ober-Waldmichelbach

