

# Fahrgastzeitung

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

Nr. 63

Juli – August 2007



<b>Fahrradchaos auf der Rhönbahn</b>	<b>S. 8</b>
<b>Viel Neues in Eppstein</b>	<b>S. 14</b>
<b>Güterverkehrskonzept Rhein-Main</b>	<b>S. 18</b>

**Titelbild:** Am 25. Mai 2007 fand die Premierenfahrt des ICE von Frankfurt nach Paris statt, seit 10. Juni fährt der Hochgeschwindigkeitszug der Deutschen Bahn regelmäßig in die französische Hauptstadt. Zunächst verkehrt nur ein Zugpaar durchgehend, bei zwei weiteren ICE-Verbindungen muss in Saarbrücken umgestiegen werden. *(Foto: DB AG)*

**Rückseite:** Abschied vom EuroCity: Das obere Bild zeigt einen lokbespannten Zug nach Paris im Wald zwischen Darmstadt-Eberstadt und Bickenbach, das untere Foto den letzten EC nach Frankfurt im Bahnhof Paris Est – unspektakulär, ohne Abschiedsbeschilderung, aber immerhin von ein paar Bahnfans umringt. *(Fotos: 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](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, ebenso wenig 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:** 1.6.2007 (Heft Juli – August 2007)

**Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:** 1.8.2007 (Heft September – Oktober 2007)

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

# Inhalt dieser Ausgabe

## Nordhessen

Neues Seniorenticket beim NVV .....	4
Stadt kauft Melsunger Bahnhof .....	5
Edertalbahn: Wieder mehr Züge.....	6

## Osthessen

Frankfurt - Fulda viergleisig? .....	6
Fahrradchaos auf der Rhönbahn .....	7

## Mittelhessen

Stadtwerke Gießen bleiben Busnetzbetreiber .....	8
Nachbesserungen bei der Vogelsbergbahn .....	9
Teilnetzausschreibungen werden gebündelt .....	10

## Großraum Frankfurt am Main

Rheingau-Taunus Verkehrsgesellschaft .....	12
Bahnhofsumbau und BürgerBus in Eppstein.....	14
Güterverkehrskonzept Rhein-Main .....	18

## Starkenburg

ICE-"Konsens-Trasse" umstritten .....	20
Neue Wege für Arheilgen .....	21
Winfried Wolf-Vortrag: "Bahn unterm Hammer" .....	22

## Rhein-Neckar

Weniger Fernverkehrshalte in Neustadt/Weinstraße.....	22
Grenzüberschreitende Triebwagen .....	23
Letzte Bahn der neuen Serie .....	24
Rohrbacher Straße wird jetzt aufgerissen.....	25
PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten.....	26
PRO BAHN – Termine .....	27

Nordhessen**Neues Seniorenticket beim NVV**

Menschen ab 60 können alle Verbundangebote nutzen

Die NordhessenKarte 60plus kommt. 1.000 Neukunden haben sich bei der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) für das neue Seniorenticket registrieren lassen, das seit dem 1. Juni angeboten wird. Die 1.000 war eine magische Zahl, „sonst hätte es sich nicht gelohnt“, so Andreas Helbig, Vorstand KVG. Senioren seien eine hochinteressante Zielgruppe, der man den Zugang zum attraktiv ausgebauten öffentlichen Nahverkehr erleichtern wolle.

Vorbereitet wurde die Aktion von einem Expertenteam mit Mitgliedern der Arbeiterwohlfahrt, des Behindertenverbandes VdK, der Caritas, den Kirchen und der Politik. Überall wurde die Werbetrommel gerührt, bis 1.000 Neukunden gefunden waren. Mit den Erfahrungen aus Kassel soll das Seniorenticket nach Angabe von NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel auf den gesamten NVV-Bereich ausgedehnt werden. Bis zu 5.000 neue Kunden für RegioTram, Bus und Straßenbahn sind das Ziel.



Für 398 Euro kann ein Senior alle Angebote des NVV von Bad Karlshafen bis Schwalmstadt, vom Waldecker Upland bis hinter Bad Hersfeld ein Jahr lang

nutzen. Die Partnerkarte für über 60-Jährige kostet 199 Euro. Zum Vergleich: Die Jahreskarte für das Kassel-Plus-Gebiet kostet 395, für das gesamte NVV-Gebiet 1.490 Euro. Man kann mit der Bahn in den Bergpark oder zum Einkaufen fahren, die Enkel besuchen, zum Edersee fahren oder mit der Wandergruppe unterwegs sein – die Karte lohnt sich schnell. Sie bietet zudem eine Reihe von Vergünstigungen beim Museumsbesuch und in anderen Einrichtungen.



PRO BAHN begrüßt diesen mutigen Schritt – einmalig in Hessen. Der Wermetropfen: Interessante Ausflugsziele für Senioren im Knüllgebirge und im Kellerwald sind am Wochenende mit dem ÖPNV kaum zu erreichen. Außerdem fehlt für Ausflugsplanungen noch ein nordhessisches Fahrplanbuch, das frühestens im Dezember 2007 wieder aufgelegt wird. Der letzte Nordhessenfahrplan wurde im Dezember 2005 verkauft und ist kaum noch verwertbar.

Das Seniorenticket wird viermal im Jahr – jeweils gültig für drei Monate – per Post zugeschickt. Nähere Informationen in allen NVV-Kundenzentren, im Internet unter [www.nvv.de](http://www.nvv.de) sowie unter Tel. 0561-707580 oder unter der Servicenummer 0180-234-0180. (hh)

Nordhessen

## Stadt kauft Melsunger Bahnhof

Station & Service der Bahn AG stößt Fahrkartenschalter ab

Für 365.000 Euro will die Stadt Melsungen das an der Strecke zwischen Kassel und Bebra gelegene Bahngelände mit den umliegenden Flächen erwerben. Damit wird der Weg für die Umgestaltung des Melsunger Bahnhofsvorplatzes frei, nachdem Bahnsteige und Unterführung 2006 noch von der DB erneuert wurden.



*Der neue Melsunger Bahnhofsvorplatz (Zeichnung: NVV)*

Für das Bahnhofsgebäude wurde ein Nutzungskonzept in Auftrag gegeben, das öffentliche und private Dienstleister vorsieht. Der Busbahnhof soll mittels einer Rampe wieder auf den Bahnhofsvorplatz verlegt werden, dazu kommt eine große verglaste Wartehalle. Der Umstieg zwischen den Bussen und der Regiotram, bzw. den cantus-Triebwagen ist dann barrierefrei mit ein paar Schritten zu bewältigen.

Mittlerweile sind auch 400.000 Euro aus dem Hessischen Investitionsfonds bewilligt. Zum 1. Mai 2007 sollte der Melsunger Fahrkartenschalter an einen privaten Betreiber ausgelagert werden. Dies ist Teil der Mehdorn'schen Strategie, möglichst alle ureigensten Aufgaben an Private oder die öffentliche Hand auszugliedern, um die Bahn für die Börse „schön“ zu rechnen. Ein anderes Argument der Bahn, um sich aus der Ver-

antwortung zu stehlen, lautet: Sie hätte dort keinen Auftrag mehr, weil sie den Wettbewerb an die Firma cantus verloren hat. Falls keine Nachfolgeregelung für den Fahrkartenschalter zustandekommt, hat auch der Regionalverkehr Kurhessen Interesse, im Bahnhof sein Büro mit Fahrkartenverkauf anzusiedeln.

Obwohl der Bahnhof Melsungen zu den aufkommensstärksten Fahrkartenschaltern in Nordhessen gehört, ist es doch schwierig für einen privaten Betreiber – angesichts niedriger Gewinnmargen beim Fahrkartenverkauf – rentabel zu arbeiten. Zudem gibt es für Beratung und Auskunft – an sich ureigenste Interessen der Bahn – kein Geld. Nach Erwerb des Bahnhofsgebäudes durch die Stadt kann der Schalter modernisiert und eventuell mit Kiosk oder Stehcafe ausgestattet werden. (Folke Ebert/hh)

Nordhessen**Edertalbahn: Wieder mehr Züge**

Auch wieder Sonntagsverkehr zwischen Wabern und Bad Wildungen

Auf der Bahnlinie zwischen Wabern und Bad Wildungen fahren seit dem 29. April 2007 wieder neun Zugpaare. Noch im vergangenen Jahr stand diese Bahnlinie ganz auf der Kippe, als der NVV wegen gekürzter Regionalisierungsgelder aus Berlin laut über eine Streckenstilllegung nachdachte. Land und Verkehrsverbund verständigten sich schließlich darauf, das Angebot massiv einzuschränken. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2006 verkehrten nur noch vier Zugpaare täglich durchgehend bis Kassel.

Fahrgäste protestierten, die betroffenen Gemeinden und Landkreise sowie die Kurhessenbahn ließen nicht locker. Nach intensiven Verhandlungen wird nun das Angebot wieder erweitert.

Von Montag bis Freitag gibt es wieder mehr Fahrten zwischen Wabern und Bad Wildungen. Einige der Züge haben

laut NVV-Sprecherin Heike Knauff-Oliver Anschluss an IC-Züge, andere an Regionalzüge. Die Sprecherin: "Dafür entfallen die durchgehenden Fahrten zwischen Bad Wildungen und Kassel Hbf – bis auf eine Hin- und Rückfahrt." Nach mehr als viermonatiger Pause fahren laut NVV auch sonntags wieder Züge zwischen Wabern und Bad Wildungen. Samstags, sonntags sowie an Feiertagen werden jeweils fünf Zugpaare mit Anschluss an IC-Züge in Wabern verkehren. Nun bleibt abzuwarten, inwieweit IC-Anschlüsse Radwanderern gerecht werden, die mit Hessenticket den Edersee ansteuern wollen.

Der geänderte Fahrplan ist auf der Homepage des NVV im Internet unter [www.nvv.de](http://www.nvv.de) („kurzfristige Fahrplanänderungen und Baustellen“) einzusehen. (hh)

Osthessen**Frankfurt – Fulda viergleisig?**

Streckenausbau zwischen 2014 und 2020 geplant

Nach einer Meldung der Fuldaer Zeitung könnte die Strecke Fulda – Frankfurt ab dem Jahr 2014 vierspurig ausgebaut werden. Eine Forderung, die auch Pro Bahn in Hessen seit Jahren erhebt. Allerdings sind auch umstrittene Pläne, wie die sogenannte „Mottgers-Spange“ weiter in der Diskussion.

Seit Jahren ist diese wichtige Verkehrsader völlig überlastet. Auf der zweigleisigen Bahnstrecke verkehrt nicht nur der ICE, sondern auch der Nah- und der Güterverkehr. Kommt es zu Störungen ist die gesamte Strecke blockiert.

Mittlerweile hat sich aus Anliegerstädten, Kreisen und Politikern eine

Interessengemeinschaft gegründet, die das Projekt voranbringen möchte.

Erster Erfolg: das Projekt könnte ab 2010 in den Investitionsplan der Deut-

schen Bahn AG und des Bundes aufgenommen werden. Zwischen 2014 und 2020 könnte dann gebaut werden. Also noch ein langer Weg. (tb)

Osthessen

## Fahrradchaos auf der Rhönbahn

### Probleme bei der Fahrgeldrückerstattung

Wie in jedem Jahr begann die Fahrradsaison an der Rhönbahn Fulda – Gersfeld (RMV-Linie 52) am 1. Mai. An allen Sonn- und Feiertagen bis Oktober ist das Radaufkommen auf der Rhönbahn immens hoch. Besonders mit der Abfahrt 9.19 Uhr und 11.19 Uhr ab Fulda. Auch für den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und den Landkreis Fulda, der mit der Stadt Fulda und Kreis Fulda Mitglied im RMV ist, ist diese Tatsache nichts Neues. PRO BAHN hatte darauf in den letzten Jahren mehrfach hingewiesen. Dennoch werden weiterhin ungeeignete Triebwagen wie der VT 628 eingesetzt, die pro Zug nur eine Mitnahme von 16 Rädern ermöglichen. Da die Regelzüge in Doppeltraktion (zwei Triebwagen) gefahren werden, erhöht sich diese Anzahl auf lediglich 32.

Am Bahnhof Fulda standen am 1. Mai 2007 allerdings etwa 60 bis 80 Räder. So kam es erneut zu chaotischen Zuständen in der Rhönbahn. Als dann am Haltepunkt Eichenzell weitere 20 bis 40 Radfahrer einsteigen wollten, verweigerte der Triebfahrzeugführer die Mitnahme. Zu Recht, denn bei einem Unfall ist er voll haftbar.

So weit – so gut. Schlimm ist die Tatsache, dass die Fahrgäste in Eichenzell wohl keinen Ersatz für ihren Fahrschein

erhalten sollen, obwohl sie keine Beförderungsleistung in Anspruch genommen haben.

Was sich aber nach dem 1. Mai in der örtlichen Presse entspann, kann man als politische Posse bezeichnen.

Der Landrat des Kreises Fulda, Bernd Woide, läutete eine lächerliche Medienkampagne für die so ungeliebte Rhönbahn Fulda – Gersfeld ein. Da wurde der RMV an den Pranger gestellt, da der Pressesprecher des RMV die Rückerstattung als unmöglich bezeichnet hatte, da so dem Betrug Tür und Tor geöffnet sei. Das Geld der treuen Fahrgäste einzustecken, ohne sie zu befördern, ist somit wohl kein Betrug?

Das wiederum brachte den Kreis dazu, sich öffentlich vom RMV, in dem er übrigens Mitglied ist, zu distanzieren. Auf einer Zeitungsseite in der Fuldaer Zeitung wurden kurioserweise die Bahn und der RMV angegriffen und zur Fahrtkostenrückerstattung aufgefordert.

Pro Bahn in Osthessen stellte klar, dass hier der Landkreis Fulda und der RMV in der Verantwortung stehen, und forderte daraufhin den Kreis, also die Lokale Nahverkehrsgesellschaft (LNG) auf, den nicht beförderten Fahrgästen unbürokratisch den Fahrpreis zurückzuerstatten. Daraufhin brachte die SPD-Fraktion im



Kreis Fulda eine Resolution gegen den RMV ein, den der Kreistag danach auch verabschiedete.

Auch die Gemeinde Eichenzell sprach sich mit einer eigenen Resolution für eine Rückerstattung aus. (tb)



*Gießen bleibt bis auf weiteres sauber: Erdgasbus der Stadtwerke Gießen an der Haltestelle „Marktplatz“ (Foto: Harald Nehr)*

## Mittelhessen

# Busverkehr Gießen: Alles beim Alten

## Stadtwerke bleiben Netzbetreiber bis 2015

Die Stadtwerke Gießen AG bleiben für die kommenden acht Jahre Betreiber der Busliniennetze der Stadt Gießen. Die Entscheidung des Regierungspräsidiums fiel damit zu Ungunsten des Mitbe-

werbers, der Verkehrsgesellschaft Mittelhessen (VM) mit Sitz in Weilburg, aus. Diese wiederum ist eine Tochter des Essener Verkehrskonzerns Abellio, hinter dem mehrheitlich britische Finanzin-



vestoren stecken. Gewinner sind die rund 115 Busfahrer der Gießener Stadtwerke sowie der SWG-Tochter MITBus, deren Arbeitsplätze somit vorläufig gesichert sind.

Der Konzessionserteilung waren hitzig geführte Diskussionen der Beteiligten aus Politik und Wirtschaft vorausgegangen. Die Mitbewerber der SWG beklagten, dass die EU-weit geforderte öffentliche Ausschreibung unterblieben war. Der Zuschlag des Regierungspräsidiums ist – aus der Sicht der Mitbewerber – juristisch zweifelhaft. Die Stadtwerke würden bevorzugt, weil in ihrem Angebot keine finanzielle Hilfe der Stadt Gießen notwendig sei. Das ist aber nur deswegen der Fall, da die SWG sich aus den Gewinnen in ihrem Energiegeschäft sozusagen hausintern querfinanziert. Die VM hingegen musste mit einer finanziellen Hilfe der Stadt Gießen kalkulieren. Tatsächlich eigenwirtschaftlich können also beide Bewerber nicht arbeiten.

Die VM hat gegen die Entscheidung des Regierungspräsidiums Klage eingereicht, da sie die Finanzierungsweise der SWG als unzulässige Beihilfe ansieht. Einsprüche in einem Widerspruchsverfahren sind in diesen Angelegenheiten in Hessen nicht mehr zulässig. So bleibt der VM nur der Gang vor das Verwaltungsgericht. Eine Beihilfebeklagung vor der EU-Kommission soll ebenfalls in Vorbereitung sein. In einer Pressekonferenz hat Abellio-Vorstand Mayer betont, man hätte im Fall eines Zuschlags die SWG-Fahrer weiterbeschäftigt, zu Gehältern des privaten Gewerbes. Diese liegen allerdings unter den öffentlichen Tarifen. Auch hätten 48 neue Busse angeschafft werden sollen.

Bis auf Weiteres fährt also die SWG auf der Basis einer einstweiligen Genehmigung. Im Falle einer letztinstanzlichen Entscheidung könnte dies noch für Jahre so bleiben. (hn)

## Mittelhessen

# Nachbesserungen bei der Vogelsbergbahn

Abfahrts- und Ankunftszeiten im Bahnhof Gießen haben sich geändert

Im Zuge des „kleinen“ Fahrplanwechsels hat der RMV einige Zugabfahrts- und Ankunftszeiten auf der Vogelsbergbahn am Bahnhof Gießen geändert. Durch die Änderungen sollen verbesserte Anschlüsse zu den Zügen von und nach Frankfurt erreicht werden. Der RMV reagiert damit auf Pendlerproteste, die über verschlechterte Anschlüsse zwischen Vo-

gelsbergbahn und Main-Weser-Bahn klagten. Die Regionalbahn um 5.37 ab Alsfeld beispielsweise wird künftig zwei Minuten früher in Gießen eintreffen, um das Umsteigen auf den IC zu erleichtern. Die Abfahrt der Regionalbahn, die Alsfeld um 5.20 verlässt, wird um 17 Minuten vorverlegt. (hn)



*Der Bahnhof Lauterbach Nord an der Vogelsbergbahn (Foto: Wolfgang Brauer)*

## Mittelhessen

# Teilnetzausschreibungen werden gebündelt

## Rhönbahn, Vogelsbergbahn und Lahntalbahn als Paket

Die Streckennetze Rhönbahn, Vogelsbergbahn und Lahntalbahn in Mittel- und Osthessen, deren Neuausschreibung in den kommenden Jahren zu unterschiedlichen Zeitpunkten fällig gewesen wäre, werden wohl als "Paket" vom RMV vergeben werden. Erster Arbeitstag für den neuen (oder alten Betreiber) dieses Streckenbündels wird nun der 11. Dezember 2011 sein.

Die derzeit noch von der DB AG bedienten Strecken werden im Dezember 2007 in einem gemeinsamen Vergabeverfahren ausgeschrieben. Im Dezember 2008 soll entschieden werden, ob ab Dezember 2011 weiterhin die DB oder

Konkurrenzunternehmen den Schienenverkehr auf diesen Strecken betreiben. Von einem solchen Linienbündel verspricht sich der Verkehrsverbund eine Belebung des Vergabeverfahrens mit mehr Angeboten von konkurrierenden Bahnunternehmen. Nur bei einer hohen Anzahl von zu vergebenden Zugkilometern können, so RMV-Sprecher Vollmer, neue Firmen am Markt ihre Fahrzeuganschaffung und -unterhaltung rentabel betreiben. Dem Unternehmen, das den Zuschlag erhält, bleiben dann noch drei Jahre Zeit, um die nötige Infrastruktur einzurichten. (hn)

Mittelhessen

## Mehr Züge? Mehr Info!

### Städteverbindungsbrochüre nach dem Fahrplanwechsel

Mit jedem "kleinen" Fahrplanwechsel im Juni erhalten auch die Städteverbindungsbrochüren der größeren und großen deutschen Bahnhöfe eine Auffrischung. Das neue Gießener Informationsheft ist nun erstaunlicherweise über 30 Seiten dicker als sein Vorgänger. In der Wirklichkeit hat sich durch den Fahrplanwechsel allerdings gar nicht so viel geändert. Neben einzelnen neuen Fahrzeiten auf der Vogelsbergbahn (siehe gesonderte Mitteilung) sind auf der Schiene kaum Neuerungen zu verzeichnen. Und auch die drei neuen ICE-Züge pro Tag von Frankfurt nach Paris machen keine dreißig Seiten Verstärkung der Brochüre nötig.

Woher kommt also der erstaunliche Zuwachs an Seiten? Sieht man genau hin, erkennt man: Nicht die Zahl der Züge, wohl aber die Zahl der Informationen ist

gestiegen. Dankenswerterweise finden sich nämlich in den neuen "Städteverbindungen" nun auch preiswertere Reiseverbindungen, die das alte Heft noch unterschlagen hatte. Pro Bahn hatte diese Informationsverhinderung in der FGZ 60 vehement beklagt. Jetzt sind beispielsweise die deutlich preiswerteren und kaum langsameren Nahverkehrs-Verbindungen nach Nordbayern (über Friedberg/Hanau nach Aschaffenburg und Würzburg) wieder aufgeführt. So können immerhin noch die Ferienreisenden, die vielleicht Zeit, aber keine pralle Geldbörse haben, zur Fahrt auf der Schiene bewegt werden. Wir würden uns wünschen, dass diese wiedergefundene Tugend der DB AG auch zum großen Fahrplanwechsel im Dezember weiter gepflegt wird. *(Harald Nehr/Foto des Bahnhofs Gießen, unten: DB AG)*



Großraum Frankfurt am Main

# Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft

## Ein weißer Fleck auf der RMV-Landkarte verschwindet

Seit der Übernahme der Geschäfte der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV) durch den neuen Geschäftsführer Eckhard Bernsdorf am 1. April 2006 wurde bei diesem Unternehmen Erstaunliches bewegt. Zunächst einmal erhielt die Gesellschaft innerhalb kurzer Zeit die längst überfällige Internetpräsenz. Als zweite Maßnahme wurde das gesamte Netz des Kreises für die europaweite Ausschreibung vorbereitet. Dazu mussten die Bedürfnisse der Fahrgäste analysiert werden und die Struktur der teilweise noch eigenwirtschaftlich betriebenen Linien, zum Teil konkurrierender Unternehmen, durchforstet werden. Danach wurden die Fahrzeiten zu den verschiedenen Betriebszeiten neu berechnet. Es schloss sich die Erarbeitung eines Fahrplankonzeptes auf der Basis des verabschiedeten Nahverkehrsplanes an. Ziel war es dabei, wo immer möglich, einen integralen Taktfahrplan aufzustellen und an neuen und bewährten Korrespondenzhaltestellen garantierte Umsteigemöglichkeiten in möglichst alle Richtungen anzubieten. Bisher oft übliche Parallelfahrten von Bussen wurden aufgegeben und bezahlte Leerfahrten, wenn immer möglich, vermieden. Das dadurch eingesparte Geld konnte in die Ausweitung der Betriebszeiten morgens, insbesondere aber spät abends, und hier besonders am Wochenende und in den Ausflugsverkehr, investiert werden.

Zum allgemeinen Bedauern haben sich die bisher in der Region vertretenen

mittelständischen Busunternehmer nicht an der Ausschreibung der insgesamt 3 Mio. Nutzwagen-Kilometer mit zusammen knapp 80 Bussen unterschiedlicher Gattungen beteiligt. Den Zuschlag erhielt schließlich die DB-Tochter ORN, die dem Vernehmen nach allerdings auch weiterhin in der Region ansässige Subunternehmer einsetzen wird. Lobenswerterweise sehen die Ausschreibungsbedingungen vor, dass für bestimmte Verstärkungsfahrten nicht zwingend neue Niederflerbusse eingesetzt werden müssen. Dadurch bleiben die Kosten für beide Seiten (Besteller und Leistungserbringer) bei der so möglichen Mischkalkulation auf erträglichem Niveau. Die Ausschreibung ist befristet bis Dezember 2012.



*Das RNT-Infomobil unterwegs (Foto: Wilfried Staub)*

Zu einem ganz ungewöhnlichen Termin, nämlich zum 8. Juli 2007 tritt der neue Fahrplan in Kraft. Mit der Wahl dieses Zeitpunkts, nämlich dem Beginn der Sommerferien, hat die RTV sehr viel

Sachverstand an den Tag gelegt. Auf diese Weise haben die Bürger des Kreises in der nachfrageschwächsten Zeit des Jahres Gelegenheit, das völlig neue Linienkonzept in Ruhe kennenzulernen. Bis zum Beginn des neuen Schuljahres besteht zudem die große Chance, dass auch der letzte Busfahrer hinlänglich geschult und eingewiesen werden kann. Ein ähnliches Fiasko wie seinerzeit beim Betreiberwechsel in Wiesbaden oder Fulda sollte damit ausgeschlossen sein. Bei einem solchen Projekt sind Mängel, was die Fahrplangestaltung betrifft, nicht ganz ausgeschlossen. Auch sind nicht alle Fahrgastbewegungen und Verschiebungen der Fahrgastgewohnheiten vorhersehbar. Hier hat die RTV nun ausreichend Zeit, ggf. erforderliche Korrekturen bis zum nächsten großen Fahrplanwechsel im Dezember vorzunehmen. In Bad Schwalbach hegt man allerdings die Hoffnung, dass diese nicht erforderlich sein werden.



Neu bei der RTV ist auch der sehr übersichtlich gestaltete regionale Linienetzplan. Größtes Kompliment gilt jedoch den Machern des völlig überarbeiteten Fahrplanbuches 3c und der Tatsache, dass dieses bereits seit dem 29. Mai 2007 vorliegt, also fast sechs Wochen vor dem Inkrafttreten. Wo hat es das im RMV schon einmal gegeben? Das neue Buch ist fast doppelt so dick wie das bisherige und kostet unverändert nur einen Euro. Der erweiterte Umfang ist darin begründet, dass es neben den Bahnstrecken im Kreis auch die Anschlusszugverbindungen nach Frankfurt (und

Gießen) enthält. Ein weiteres Plus sind die erstmals aufgenommenen Tabellen mit Gesamtverkehren, z.B. Tabelle P: Gesamtverkehr über die Platte, oder die mit wichtigen Fahrplanauszügen, z.B. Tabelle D: Schierstein – Dotzheim – WI Innenstadt. Bei den Tabellen der Regional- und Lokalbuslinien sind bei den Rendezvous-Haltestellen durchgängig alle Anschlüsse aufgeführt, eine Mühe, die andere Gesellschaften wegen der Fehleranfälligkeit scheuen. Selbst die Fahrpläne der Nerobergbahn, der NTB oder die der Bad Schwalbacher Moorbahn (600 mm Schmalspur) enthält das Fahrplanbuch.

Schließlich erhalten alle Haushalte eine ausführliche Informationsbroschüre über alle Neuerungen, speziell das neue RMV-Nummernsystem. Die sehr verständlich gestaltete Broschüre mit allen Details können sich Interessierte auf der Homepage der RTV herunterladen.

Der Rheingau-Taunus-Kreis grenzt an mehrere andere Kreise, die zum Teil zu anderen Verkehrsverbänden gehören. Hier gelten erfreulicherweise Übergangstarife. Dass diese Bestimmungen aber so komplex sein müssen (Zitat: „Fahrschein der VRN werden anerkannt, aber ... nicht verkauft“) und selbst für manchen Busfahrer nicht nachvollziehbar sind (Zitat: „Es gilt der Tarif des VMR, bei Weiterfahrt nach Hessen aber der der NVG“) ist eine Entscheidung, die auf politischer Ebene gefallen ist und für die die RTV nicht verantwortlich zeichnet. Im Interesse der Fahrgäste und wegen der Gefahr, aus Unwissenheit zum „Schwarzfahrer“ zu werden, wäre es aber dringend an der Zeit, solche Ausnahmen von der Ausnahme zu simplifizieren (vgl. RMV-Fahrplanbuch 3c neu, Seite 28 ff).

*(Wilfried Staub)*



*Bahnhof Eppstein im Taunus (Foto: Wilfried Staub)*

## Großraum Frankfurt am Main

# Die Visitenkarte Eppsteins wurde umgebaut

## Bahnhof in neuem Gewand / Der etwas andere BürgerBus

Das Monatstreffen des RV Großraum Frankfurt am Main fand am 4. Juni 2007 auf Einladung der Gemeinde Eppstein unter großer Resonanz im nur wenige Tage zuvor der Bestimmung übergebenen, von Grund auf sanierten Bahnhof Eppstein im Taunus statt. Klaus Trinks, Geschäftsführer der Stadtentwicklungsgesellschaft, führte die Gäste – mit berechtigtem Stolz – zunächst durch das schmucke Gebäude, das die Stadt vor rund fünf Jahren nach langwierigen Verhandlungen von DB Immobilien zu einem recht günstigen Kaufpreis zusammen mit dem entwidmeten Gelände des

ehemaligen Güterbahnhofs übernommen hatte, und das sich nun im neuen, alten Glanz präsentiert.

### **Bahnhof als Visitenkarte der Stadt**

Das Bahnhofsareal ist und bleibt die Visitenkarte der Stadt, so zumindest die Meinung der in Eppstein Verantwortlichen, zumal man von hier, und fast nur von hier, einen unvergleichlichen und unverbauten Blick auf die Burg, das stolze Wahrzeichen, hat. Auch wenn während der Sanierungsphase nahezu jeder Tag dem Bauträger neue Überraschungen,

und zwar im absolut negativen Sinne bescherte und damit die ursprüngliche Kalkulation über den Haufen geworfen wurde, würde man das Vorhaben, auch jetzt, in völliger Kenntnis der vorgefundenen maroden Bausubstanz und eines nicht vorhandenen Fundamentes (!), so und nicht anders noch einmal angehen. Der neue Bahnhof ist ein Schmuckstück geworden. Die Gesamtkosten von 4,5 Millionen Euro sind als Investition für die Zukunft zu sehen. Das Gebäude kommt nach dem Umbau nicht nur Reisenden und Pendlern zugute. In ihm sind ferner die von der Stadt finanzierte RMV-Mobilitätsberatung, das funktionelle Bürgerbüro und das Bistro „*Wunderbar Weite Welt*“ mit seinem, besonders junge Leute ansprechenden Ambiente und weit gefächertem kulturellem Angebot, das von Ausstellungen bis hin zur Gala reichen wird, angesiedelt. Auch DB Netz nutzt noch einen kleinen Raum für die Stellwerktechnik.

Doch damit ist nur der erste Schritt getan. Im Jahr 2008 beginnt die Bahn mit dem Bau eines zweiten Tunnels, der den bisherigen, nicht mehr sanierungsfähigen ab 2011 ersetzen soll. Im Zuge dieser Baumaßnahme werden die beiden Außenbahnsteige nach Westen verschwenkt und dabei gleichzeitig begradigt. Dadurch gewinnt man endlich den benötigten Platz für die Zubringerbuslinien, die dann – so wie früher schon einmal – direkt bis an den Bahnsteig vorfahren können und nicht wie derzeit weit entfernt halten und eine Übergangszeit von zehn Minuten zur Bahn erfordern. Im dritten und letzten Abschnitt wird schließlich der P&R-Bereich, der sich übrigens auch komplett im Besitz der Stadt befindet und (noch?) kostenlos genutzt werden kann, umgestaltet. Ferner

wird eine Fußgängerbrücke über die B 455 als niveaugleicher Zugang von der Altstadt zum Bahnhof errichtet.

Als i-Tüpfelchen und als Reminiszenz an die Gründerzeit fehlt jetzt noch eine Originalbahnhofsuhr aus der Zeit der vorherigen Jahrhundertwende, wie sie auf alten Postkarten des Bahnhofs zu sehen ist (s. kleines Foto). Wer kann der Stadt Eppstein bei der Beschaffung eines solchen Reliktes behilflich sein? Bitte melden unter 06198-305166.

Die Ausführungen über das konzertherte Vorgehen der Stadt Eppstein beim Lieblingsprojekt Stadtbahnhof belegen, dass die Verwaltung nicht nur äußerst weitsichtig handelt, sondern dem Thema ÖPNV insgesamt sehr offen gegenübersteht und im Vergleich zu manch anderer und größerer Stadt überdurchschnittliche Fachkompetenz an den Tag legt. So stand vom ersten Tag an fest, dass die Buslinien 805 und 811 (neu: 815) einen barrierefreien und nur wenige Schritte weiten Zugang zur S-Bahn haben müssen. Nur so lassen sich zusätzliche Fahrgäste generieren. Der bisherige Zustand, dass die Linienbusse nahezu leer durch das Stadtgebiet fahren, darf kein Dauerzustand bleiben.

Warum die Einwohner der Kernstadt und der vier Ortsteile das Lokalbusangebot so wenig nutzen, wollte die Verwaltung wissen und startete eine groß angelegte Bürgerbefragung. Immerhin 250 Fragebögen konnten ausgewertet werden und brachten als Ergebnis, dass die nachgefragten Relationen auf Grund der Topographie und beengter Straßenverhältnisse selbst mit Midibussen nicht zu bewältigen wären. Sogar ein nach festem Fahrplan verkehrender Kleinbus würde sich in Eppstein mangels Masse nicht rechnen. Zudem würde er den Bedürf-



nissen der Burgstadt nicht gerecht. Zu Eppstein mit seinen kaum mehr als 13.000 Einwohnern gehören noch Bremthal, Niederjosbach, beide mit eigenem S-Bahnhaltepunkt, sowie Vockenhausen und Ehlhalten. Die Bewohner, insbesondere die in den abgelegenen, ländlich orientierten Ortsteilen, die heute ohne jede Grundversorgung auskommen müssen, wollen in der Regel zum Super-

markt, Arzt, Fachgeschäft, Apotheke, Post, Sporteinrichtungen usw. Die Lösung der Beförderungswünsche der Einwohner erarbeitete der ehrenamtliche Stadtrat Horst Winterer zusammen mit einem großen Taxiunternehmen, das etwa 40 Fahrzeuge unterhält. Herausgekommen ist das einzigartige und bisher in Deutschland einmalige Eppsteiner Modell eines BürgerBusses.



*Der Eppsteiner BürgerBus (Foto: Wilfried Staub)*

### **Einfach genial: BürgerBus Eppstein**

Und das Konzept funktioniert seit August 2005 auf verblüffende Weise wie folgt: Der BürgerBus verkehrt täglich zwischen 9 und 24 Uhr. Zum Einsatz kommen üblicherweise normale, besonders gekennzeichnete PKW (s. Foto), in

Ausnahmefällen auch Kleinbusse mit bis zu acht Sitzplätzen. Der Fahrgast bestellt die Fahrt bei der Zentrale mindestens 30 Minuten vor Abfahrt unter Nennung des Standortes, des Zielortes und der Personenzahl. Die Zentrale bestimmt die Abholzeit und den Abholort, meist eine markante Stelle, die in der Regel nicht

weiter als 300 Meter vom Standort entfernt ist. Eine Abholung von der Haustür und eine persönliche Betreuung sind ausgeschlossen. Zielort ist dagegen jedes bebaute Grundstück im Stadtgebiet, so zum Beispiel die Sportplätze oder auch Aus-

sichtspunkte. Der Fahrpreis beträgt einheitlich 2,- Euro je Fahrgast und ist in bar zu entrichten (eine Kinderermäßigung oder Freifahrt sind nicht vorgesehen). Verbundfahrausweise werden nicht anerkannt. (*Wilfried Staub*)

## Großraum Frankfurt

# Bahn erneuert Strecke zum Flughafen

## Airport bleibt mit S-Bahn an Hauptbahnhof angeschlossen

In den Sommerferien in Hessen und Rheinland-Pfalz wird die Deutsche Bahn insgesamt 16 Kilometer Gleise auf dem 1980 in Betrieb genommenen Streckenabschnitt Frankfurt-Stadion – Frankfurt Flughafen Regionalbahnhof – Kelsterbach erneuern. Dazu werden vom 9. bis zum 30. Juli 2007 die S-Bahn-Linien S8 und S9 (Wiesbaden – Hanau) sowie die Regionalzüge zwischen Frankfurt und Saarbrücken bzw. Koblenz umgeleitet. Die Halte am Flughafen-Regionalbahnhof und in Kelsterbach entfallen, die Ankunfts- und Abfahrtszeiten an den übrigen Unterwegshalten verändern sich nicht. Auch die ICE-Halte im Flughafen-Fernbahnhof werden nicht betroffen sein.

Wie bei der Weichenerneuerung im S-Bahn-Innenstadttunnel im vergangenen Jahr wurden die Arbeiten bewusst in die Sommerferien gelegt, um so die Beeinträchtigungsdauer möglichst gering zu halten.

Über 12 Millionen Euro werden in nur drei Wochen verbaut. 31.500 Meter Schienen, ca. 25.000 Schwellen und 17.000 Tonnen Schotter müssen in dieser

Zeit ausgetauscht werden. Um Beeinträchtigungen durch Staubbentwicklung zu vermeiden, wird eine Be- und Entlüftung der Baustelle im Tunnel installiert.

Während der gesamten Bauzeit bleibt der Frankfurter Flughafen durch einen S-Bahn-Shuttleverkehr erreichbar. Der Shuttle fährt im Halbstundentakt zwischen Frankfurt Hbf und Rüsselsheim über Flughafen-Fernbahnhof. Der Bahnhof Kelsterbach wird durch Busse angefahren, die zwischen Rüsselsheim und dem Terminal 1 verkehren.

Fahrgäste mit den Zielen Kelsterbach oder Flughafen müssen in Rüsselsheim oder im Hauptbahnhof Frankfurt umsteigen und sollten deshalb verlängerte Reisezeiten einplanen. Alle neuen Verbindungen sind bereits seit Anfang März in die Fahrplanauskunft integriert und können online unter [www.bahn.de](http://www.bahn.de), am Fahrkartenautomaten, im ReiseZentrum, über die WAP-Auskunft per Handy oder telefonisch unter der Service-Hotline der Bahn, 01805-194195 (14 Cent/Minute) abgerufen werden. (*wb/DB*)

Starkenburg

## Wenn Slots auf der Straße knapper werden

### Ergebnisse des Schienengüterverkehrskonzeptes Rhein-Main

Mit der Öffnung des Eisenbahnnetzes für Dritte drangen zahlreiche nicht-bundes-eigene, sogenannte NE-Bahnen auf den Markt und konnten durch differenziertere Angebotsstrukturen erhebliche Marktanteile gegenüber Railion erringen. Der Beitrag der NE-Bahnen am seit gut sechs Jahren zu beobachtenden Aufschwung des bundesdeutschen Schienengüterverkehrs ist daher nicht unerheblich. Trotz dieses Booms scheint so manches Potenzial noch ungenutzt, führt man sich die zunehmenden Verkehrsbelastungen insbesondere durch wachsenden Lkw-Verkehr vor Augen. Vielen verladenden Unternehmen sind die Alternativen des Systems Schiene wenig bekannt. Denn viele haben weniger erfreuliche Erfahrungen gemacht, da sie den Transport auf der Bahn infolge der von der damaligen DB Cargo im Jahre 2002 aufgegeben Güterverkehrsstellen im Zuge von MORA C einstellen mussten.

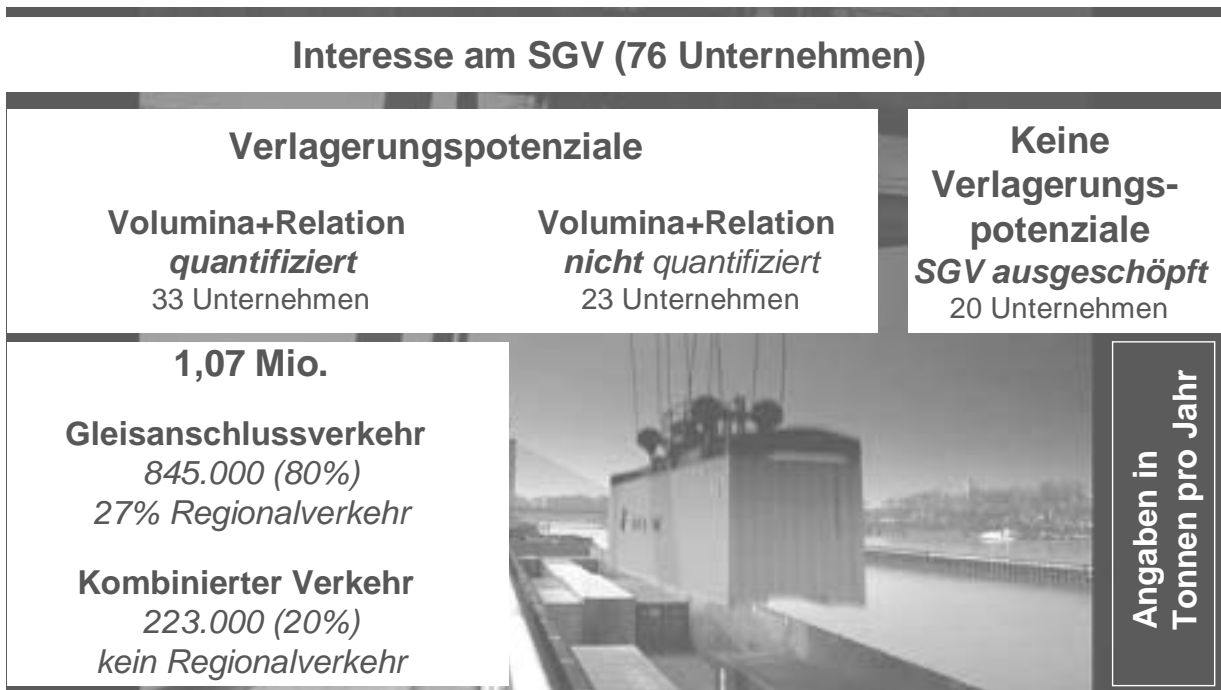
Für mehr Transport auf der Bahn zu werben lohnt sich jedoch mehr denn je. Die Zunahme der Verkehrsdichte im bundesdeutschen Straßennetz und das steigende Lkw-Aufkommen erschweren einen zuverlässigen Transport auf der Straße. Geänderte Rahmenbedingungen wie Lkw-Maut, der letztes Jahr eingeführte digitale Fahrtenschreiber für Lkw und die Neuregelung der Lenk- und Ruhezeitenverordnung für Berufskraftfahrer (seit April 2007) erhöhen die Chancen für die Eisenbahnen. Durch die

erforderliche Umsetzung der EU-Richtlinie zur Begrenzung der Feinstaubbelastung wird zunehmend der Weg durch manche Innenstädte versperrt sein.

Ausgehend von der vorgezeichneten Situation haben das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, die LOG-O-RAIL Gesellschaft für Schienenlogistik mbH, Frankfurt/Main, sowie der Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main 2006 das „Schienengüterverkehrskonzept für das Rhein-Main-Gebiet – Chance für die NE-Bahnen“ beauftragt. Das Gutachten wurde von der Firma TransCare AG, Wiesbaden, unter Mitwirkung des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen erstellt. Ziel war es, geeignete Transportvolumina für die Verlagerung vom Lkw auf die Schiene sowie mögliche Bündelungseffekte für mehrere Verloader zu ermitteln. Hierbei waren die zeitlichen und logistischen Anforderungen an die Schienentransporte zu berücksichtigen. Weiter sollte das Gutachten dazu beitragen, Informationsdefizite sowohl bei Verladern als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen abzubauen.

Von den 180 befragten Unternehmen signalisierte rund ein Drittel Interesse am Schienengüterverkehr. Bei insgesamt 56 Verladern sind Verlagerungspotenziale für die Schiene vorhanden, sowohl im Gleisanschlussverkehr als auch im kombinierten Verkehr.

## Potenziale für den Schienengüterverkehr (SGV)



Bei 33 Firmen konnte ein jährliches Verlagerungspotenzial von insgesamt mehr als einer Million Tonnen ermittelt werden (siehe Grafik). Bei einem Viertel der möglichen zusätzlichen reinen Schienenverkehre handelt es sich um Warenverkehr innerhalb der Rhein-Main-Region. Hiermit wird der regionale Handlungsbedarf deutlich. Allein die Verlagerung der Fahrten im Fernverkehr würde zu einer Entlastung der Straße von jährlich rund 35.000 Lkw-Fahrten führen. Bei mehreren Verladern lassen sich unter Berücksichtigung der zeitlichen und logistischen Anforderungen für die zu verlagernden Transportströme Bündelungseffekte erzielen auf Relationen zwischen dem Rhein-Main-Gebiet und Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg, den Seehäfen Hamburg, Bremerhaven, Antwerpen und Rotterdam sowie der Türkei.

Ausschlaggebend für die Verlagerung auf das System Schiene sind auch dessen von Verlagererseite genannte Vorteile bei Betrachtung der gesamten Logistikkette von Beschaffung, Produktion und Distribution:

- Flexibilisierung der Ladezeiten mit Reduzierung der Spitzenbelastung von Ladestellen und gleichmäßigere Auslastung des Ladepersonals
- Nutzung von Bahnwaggons als rollendes Lager
- Reduzierung von internen Lkw-Umfahren (z. B. in ein Zwischenlager)
- Reduzierung der Anzahl von Fremdfahrzeugen im Werk
- einfachere Ladungssicherung (geringeres Risiko)
- verlässlichere Laufzeiten (insbesondere im internationalen Verkehr)

- Bündelungseffekte auch bei relativ geringen Mengen; ein Bahnwagon mit Zuladung von 60 Tonnen ersetzt dabei drei Lkw mit jeweils 20 Tonnen.

Das Gutachten verdeutlicht beispielhaft, dass Einzelwagenverkehr in Ballungsräumen durchaus Zukunftschancen hat. NE-Bahnen können hierbei ihre regionale Stärke einbringen, vernachlässigte Potenziale zur Verlagerung von Lkw-Verkehren auf die Schiene in den Ballungsräumen abschöpfen und somit eine wesentliche Rolle im Schienengüterverkehr neben Railion einnehmen. Kooperationen (z.B. zwischen Railion und NE-Bahnen) sind dann anzustreben, wenn dies zu Win-win-Situationen für beide Seiten führt und ein Verkehrsunternehmen allein nicht die ganze Strecke bedienen kann.

Erste Erfolgsmeldungen sind aus dem Aschaffener Raum bekannt geworden. Dort erhält der Futtermittelhersteller Josera aus Kleinheubach seit Jahresanfang seine Kalk-Lieferungen aus der

Ulmer Gegend wieder per Bahn durch die Firma Stock in Mainz, nachdem im Jahre 2001 die damalige DB Cargo den Zugverkehr eingestellt hatte.

Die Firma Rail.One in Langen ist ein anderes Beispiel. Durch eine Aufstockung der innerbetrieblichen Gleisanlagen können jetzt noch mehr Gleisschwellen auf dem Schienenwege mit Railion zur Baustelle transportiert werden. Die Kapazität hat sich dadurch verdoppelt.

Das Gutachten ist über die Internetseite <http://www.probahn.de/starkenbourg>, Rubrik Fachbeiträge > aus dem Jahr 2006 abrufbar. Weitere Informationen zum Schienengüterverkehr (u. a. Förderung von Gleisanschlüssen und Sanierung von Strecken) können auf der Internetseite des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen abgerufen werden: [www.verkehr.hessen.de](http://www.verkehr.hessen.de) (über: Dienststellen > HLSV > Aufgaben > Sonstige Aufgaben > Schienengüterverkehr)  
(*Peter Endemann*)

## Starkenbourg

# ICE-„Konsens-Trasse“ umstritten

## Widerstand gegen Bypass-Variante in Darmstadt

Das Raumordnungsverfahren für die Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim empfahl, die Strecke ausschließlich über Darmstadt Hauptbahnhof zu führen. Das war aber von der DB AG so nicht gewollt, wie der Schienenkonzern im Januar verkündete. Um das Projekt nicht allzu sehr zu verzögern, einigte sich die Stadt

Darmstadt mit der DB auf die Bypass-Variante, die als Konsens-Trasse bezeichnet wurde. Dieser zufolge soll die Strecke durchgehend zweigleisig entlang der A5/A67 geführt werden und eine eingleisige Ausschleifung über den Darmstädter Hauptbahnhof erhalten. Dass dies so kommen soll, hat das Darmstädter Par-

lament beschlossen, und wie die Strecke geführt und gestaltet werden soll, wird jetzt diskutiert. Ein ICE-Beirat hat sich konstituiert, auf dem Bürgerinitiativen ihre Bedenken einbringen. Da auf der Ausschleifung nur die Darmstadt anfahrenen Züge verkehren, braucht die Strecke nicht für hohe Geschwindigkeit ausgelegt zu werden und kann engere Kurvenradien erhalten, wodurch viele Trassenvarianten möglich werden. An

vielen Stellen wird Lärm und Verschandelung des Stadtbilds befürchtet, an der Siedlung Tann/Tierheim werden Belastungen durch die vorbeiführende Trasse erwartet. Ein neues Planfeststellungsverfahren wird alsbald eingeleitet, in das gemäß der Zusage von OB Walter Hoffmann und Planungsdezernent Dieter Wenzel die Anregungen des Beirats eingebracht werden sollen.

*(Christian Knölker)*



*Wird in die Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim eingebunden: Der Hauptbahnhof Darmstadt (Foto: DB AG)*

## Starkenburg

# Neue Wege für Arheilgen

Busse fahren wieder direkt durch die Frankfurter Landstraße

Seit dem 10. Dezember ist der eingleisige Betrieb der Straßenbahn zwischen Merck und Arheilgen Hofgasse eingestellt. Wegen der Bauarbeiten auf dieser Straße nahmen die ersatzweise

eingesetzten Busse der Linien A und WX die große Ostschleife über Maulbeerallee Würzburger und Grillparzerstraße. Hiermit war die Fahrzeit zwar länger, aber sicher vor Staus. Nachdem die Arbeiten

in der Frankfurter Landstraße vorangekommen sind, nehmen die Busse jetzt den direkten Weg, so dass die Fahrzeit zwischen Luisenplatz und Arheiliger Mitte nicht wesentlich länger wird als

früher. Die Mehrbelastung für die engen Straßen hat damit ein Ende. Im Dezember 2009 soll die 2-gleisige Strecke bis zum Nordrand Arheilgens fertig sein. (*Christian Knölker*)

### Starkenburg

## „Bahn unterm Hammer“

Vortrag von Winfried Wolf in Bensheim

Der Sprecher der Aktion „Bürgerbahn statt Börsenwahn“ hielt am 29. März auf Einladung unsers Regionalverbandes, attac Bergstraße und des DGB-Ortsverbandes Bensheim vor einem etwa 30-köpfigem Publikum ein eindrucksvolles Referat darüber, auf welchem Weg die DB AG ist und warum sie diesen nicht weitergehen sollte.

Im Wesentlichen waren die Inhalte dieses Vortrags die gleichen wie vor einigen Monaten in Höchst/Odenwald. In der Diskussion ging man besonders auf die Nachteile ein, die sich auch für die Fahrgäste und etwa eine Million im deutschen Eisenbahnwesen Beschäftigten ergeben. Es wurde auf den Film „Bahn unterm Hammer“ hingewiesen, der im

April herauskam und schon einige Male gezeigt wurde. (*Christian Knölker*)



*Winfried Wolf*

### Rhein-Neckar

## Weniger Fernverkehrshalte in Neustadt

Auswirkungen des ICE-Verkehrs Frankfurt – Paris

Der Hauptbahnhof in Neustadt an der Weinstraße hat in Rheinland-Pfalz nach Mainz und Koblenz die höchsten Ein- und Aussteigerzahlen aller Bahnhöfe, nämlich rund 13.000 je Werktag. Noch

bedeutender ist die Funktion von Neustadt als Knotenpunkt für Umsteiger. Das hinderte die DB jedoch nicht, beginnend mit dem sogenannten kleinen Fahrplanwechsel am vergangenen 10.



Juni und sich fortsetzend mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2007 die Anzahl der Fernverkehrshalte in Neustadt drastisch zu reduzieren. Die neuen ICE-Züge auf der Strecke Frankfurt – Mannheim – Saarbrücken – Paris halten nicht mehr in Neustadt. So entfällt seit Juni ein ICE-Halt je Richtung; ab Dezember sind es vier weitere je Richtung. Insgesamt geht damit die Anzahl der Fernverkehrshalte von elf auf sechs je Richtung, und damit fast auf die Hälfte zurück.

Zunächst scheint dies eine massive Verschlechterung für Neustadt zu sein, zumal die ICE um die Minute .54 Neustadt Richtung Mannheim und um die Minute .37 Richtung Paris erreichen, so dass mit den beiden Knoten um .00 und .30 der Nachlauf aus Paris kommend und der Vorlauf Richtung Paris gut passen würden. Trotzdem muss man prüfen, welche Verbindungen sich tatsächlich verschlechtern. Von und aus Karlsruhe ändert sich nichts – also müssen die (Fernverkehrs-)Verbindungen Richtung Mannheim/Frankfurt/Hamburg/Berlin, bzw. Richtung Saarbrücken, untersucht werden.

Interessanterweise basieren die Fernverkehrs-Verbindungen Richtung Norden heute und auch schon vor dem 10.6. alle

auf S-Bahn- oder RE-Verbindungen Richtung Mannheim, so dass hier also keinerlei Verschlechterung eintritt. In der direkten Relation Neustadt – Mannheim braucht der Fernverkehr 18 Minuten, der RE (zwei Verbindungen täglich) 20 Minuten und die S-Bahn 29, bzw. 33 Minuten.

So bleibt die Qualität der Verbindungen Richtung Saarbrücken zu untersuchen. Hier gibt es nach wie vor zwei RE-Verbindungen (mit identischer Fahrzeit von 1:09 Stunden wie die IC) sowie stündliche Verbindungen mit der S-Bahn bis Kaiserslautern und anschließend RE mit einer Fahrzeit von 1:25 bis 1:28 Stunden.

Fazit: Bei einer unvoreingenommenen Betrachtung entpuppen sich die Verschlechterungen für Neustadt als relativ gering. Man kann daher nachvollziehen, dass die DB mit den schnellen ICE von und nach Paris sich die Fahrzeitverlängerung von 3-4 Minuten durch einen Halt in Neustadt ersparen will. Nichtsdestotrotz wäre sicherlich ein Potenzial für zusätzliche zweistündliche Fernverkehrs-Verbindungen in der Art des früheren Interregio Saarbrücken – Lindau in den Nicht-ICE-Stunden da. Dies ist jedoch ein anderes Thema. (*Michael Löwe*)

## Rhein-Neckar

# Schneller Grenzverkehr

## VRN fordert schnellere Zulassung von internationalen Triebwagen

Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) unterstützt die Bemühungen der Deutschen Bahnindustrie, die Zulassungen für Fahrzeuge im grenzüberschrei-

tenden Verkehr zu vereinfachen. Für den Geschäftsführer des VRN, Werner Schreiner, hat das Thema für das Land Rheinland-Pfalz besondere Bedeutung

für durchgehende Zugverbindungen zwischen Neustadt/W. und dem TGV-Bahnhof Strasbourg.

Um dieses Vorhaben voranzubringen bemüht sich der VRN-Geschäftsführer, der auch der Präsident der Expertengruppe Grenzüberschreitender Schienenpersonennahverkehr ist, derzeit um Fördermittel aus verschiedenen EU-Programmen und lässt prüfen, welche Fördermöglichkeiten es gibt. „Wir sehen den Schienenpersonennahverkehr aufgrund der bisher von den Bahnen in der EU geübten Praxis, die nationalen Sicherungssysteme auszubauen und die EU-Tauglichkeit zu vernachlässigen, in einer

schwierigen Position“, so Werner Schreiner. Im Straßenverkehr ist das alles viel leichter, doch muss nach Auffassung des VRN gerade auch im Hinblick auf den Klimaschutz der grenzüberschreitende Schienenpersonennahverkehr vorangebracht werden.

„Grundsätzlich möchten wir den SPNV an allen Grenzübergängen im Oberrheingebiet voranbringen, sei es zwischen der Schweiz und dem Elsaß oder zwischen dem Elsaß und der Pfalz sowie auch zwischen dem Elsaß und Baden-Württemberg“, so Schreiner weiter. (wb)

## Rhein-Neckar

# Letzte Bahn der neuen Serie

## Bombardier-Fahrzeugserie komplett

Die Mannheimer Verkehrs AG und die Schwestergesellschaft MVV OEG AG haben in den letzten beiden Jahren 34,8 Mio. Euro in neue Fahrzeuge investiert. Nach knapp einem Jahr wurde jetzt das letzte von 16 Fahrzeugen der neuen, von Bombardier gebauten Serie ausgeliefert und in Dienst gestellt.

Insgesamt wurden von der MVV Verkehr AG drei jeweils 30,5 Meter lange fünfteilige Stadtbahnen mit einer Kapazität von 180 Plätzen und drei 42,8 Meter lange siebenteilige Bahnen für 240 Personen bestellt. Der Fuhrpark der MVV OEG wurde um zehn fünfteilige Zwei-Richtungs-Züge erweitert. Alle Fahrzeuge im orange-blau-weißen RNV-Design sind niederflurig.



Außerdem können die meterspurigen Züge im Netz der Rhein-Neckar-Verkehrs GmbH flexibel eingesetzt werden. So wurden die neuen „Mannheimer“ Bahnen auch schon auf Linien der Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG (HSB) gesichtet. (wb/Foto: RNV)

Rhein-Neckar

## Rohrbacher Straße wird jetzt aufgerissen

Erneuerung des Heidelberger Schienennetzes geht weiter

Seit Anfang Juni werden die Gleise in der Rohrbacher Straße im Süden der Stadt Heidelberg erneuert. Anders als bei den bisherigen Baumaßnahmen wird die Strecke diesmal nicht voll gesperrt, sondern kann eingleisig von der Linie 23 in und aus Richtung Stadtteil Rohrbach und Leimen befahren werden. Die Linie 24 allerdings endet während der voraus-

sichtlich eineinhalbjährigen Bauzeit an der Haltestelle Bergfriedhof.

Noch bis voraussichtlich Anfang September ist der Streckenabschnitt zwischen Bismarckplatz und Handschuhsheim wegen Austausch der Gleise gesperrt. Seit Beginn der Bauphase vor zwei Jahren werden im Norden Heidelbergs Straßenbahnen weiträumig umgeleitet. (wb)

Buchtipps

### Neues Buch über den Frankfurter Hauptbahnhof

Volker Rödel, der ehemalige Frankfurter Stadtkonservator, hat ein neues Buch über den größten Personenbahnhof in Hessen mit dem wenig reißerischen Titel „Der Hauptbahnhof zu Frankfurt am Main“ vorgestellt. „Das Buch ist das Ergebnis meiner über 25-jährigen Beschäftigung mit dem Hauptbahnhof“, erklärte Rödel bei der Vorstellung seines Werkes.

Der 1883 bis 1888 als Ersatz für drei Frankfurter End- und Umsteigebahnhöfe mit zusammen acht Bahnlinien als „Centralbahnhof“ errichtete Frankfurter Hauptbahnhof galt bis zur Eröffnung des Leipziger Hauptbahnhofs 1915 als größte Anlage dieser Art im Deutschen Reich und auch in Europa. Aktueller Anlass für die umfassende Darstellung der bewegten Geschichte des Verkehrsbauwerkes war die im Jahr 2006 abgeschlossene Grundinstandsetzung der historischen Bahnsteighallen, in die 117 Millionen Euro investiert wurden.

Das 210-seitige Werk ist zahlreich bebildert mit historischen Darstellungen und aktuellen Fotos und Plänen. Es ist erschienen als Band 8 in der Reihe „Arbeitshefte des Landesamtes für Denkmalpflege Hessen“ im Konrad Theiß Verlag, Stuttgart. Der Verkaufspreis beträgt 29,95 Euro. Das Buch richtet sich sowohl an historisch als auch technisch interessierte Leser und ist im Bahnhofsbuchhandel erhältlich. (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

www.pro-bahn-frankfurt.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)
- Regionalverband Starkenburg e. V.: Konto 571300 bei der Volksbank Darmstadt (BLZ 508 900 00)

**Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!**

# PRO BAHN – Termine

## Allgemeine Termine:

So, 1.8. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft September-Oktober. 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, 2.7. 18.30 Uhr: Monatstreff im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32 (fünf Fußminuten vom Hbf Südseite)

Mo, 6.8. 18.30 Uhr: Monatstreff im Bürgerhaus Nied (Clubraum 1), Heinrich-Stahl-Straße 3 (Nähe S-Bahn-Haltepunkt)

## 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, 25.7. 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, 22.8. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereinsgaststätte „Grün-Weiß“ in der Waldkolonie

## Regionalverband Rhein-Neckar

Do, 19.7. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

**Im August findet wegen der Sommerferien kein Monatstreffen statt!**

Do, 20.9. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Braustüb-  
le, Bergheimer Str. 91 in Heidelberg** (ca. 10 Fußminuten vom Hauptbahnhof)

## Sonstige Termine

Jeden 2. Donnerstag im Monat: 20 Uhr: Arbeitstreffen der IG PRO SCHIENE Weschnitztalbahn-Überwald-Überwaldbahn, Gasthaus „Zur Kreuzgasse“ Ober-Waldmichelbach



