

Fahrgastzeitung

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

Nr. 64

September – Oktober 2007



Droht der Burgwaldbahn das Aus?	S. 7
E-Ticketing im RMV	S. 13
Neue Strecke in die Gartenstadt	S. 22

Titelbild: Am 19. August wurde der neue RegioTram-Tunnel unter dem Kasseler Hauptbahnhof feierlich eröffnet. Fahrgäste aus der Region können auf DB-Strecken nun direkt bis in die Kasseler Innenstadt durchfahren. Das Foto zeigt die Ausfahrt der Strecke auf den Kasseler Bahnhofsvorplatz.

(Foto: Wolfgang Schmidt)

Rückseite: Bilder von der Exkursion von PRO BAHN und der Historischen Eisenbahn e.V. nach Kassel: Einfahrt zum neuen Regiotram-Tunnel unter dem Kasseler Hauptbahnhof in Richtung Stadt (oben), der damals kurz vor der Inbetriebnahme stand, und Nostalgie-Straßenbahn der Kasseler Verkehrsbetriebe (unten).

(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 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

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

Mittelhessen: Harald Nehr, E-Mail: pbneh@web.de

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

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

Starkenburg: Holger Kötting, Am Karlshof 12, 64287 Darmstadt, E-Mail: holger.koetting@gmx.de

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

Redaktionsschluss für diese Ausgabe: 1.8.2007 (Heft September – Oktober 2007)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.10.2007 (Heft November – Dezember 2007)

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

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

RegioTram-Tunnel unter Kasseler Hauptbahnhof eingeweiht	4
Vertrag für den Stadtbahnhof Eschwege unterzeichnet	6
Droht der Burgwaldbahn das Aus?	7

Osthessen

Fahrradchaos auf der Rhönbahn	9
-------------------------------------	---

Mittelhessen

Wieder Güterverkehr nach Mainzlar	10
Noch mehr Holzverladung auf die Bahn	11

Großraum Frankfurt am Main

Neue Strecke für die Flughafen S-Bahn	11
E-Ticketing - eine unendliche Geschichte	13
Dampfzug-Sonderfahrt nach Kassel	17

Starkenburg

Haltepunkt Lichtwiese eingeweiht	19
Fahrradverbot auf der Odenwaldbahn	21

Rhein-Neckar

Neue Strecke in die Gartenstadt	22
Bröckelt die Bypass-Front?	23
Haltepunkt SAP-Arena besiegelt	24

Rheinland-Pfalz

Hunsrückbahn auf's Gleis gesetzt	25
--	----

Buchtipp

Neuer "Eisenbahnatlas Deutschland"	27
--	----

Leserbriefe

Seniorentickets und Pendler-Probleme	27
--	----

Das Allerletzte

Hauptstadtbahnhöfe der Welt	29
PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten.....	30
PRO BAHN – Termine.....	31



Der Tunnelausgang auf der Bahnsteigseite des Hauptbahnhof (Fotos: Wolfgang Schmidt)

Nordhessen

Der Durchbruch ist geschafft

RegioTram fährt jetzt unter dem Kasseler Hauptbahnhof durch

Der neue RegioTram-Tunnel unter dem Kasseler Hauptbahnhof/Kulturbahnhof ist in Betrieb! Zur Eröffnung rollten am 19. August zwei RegioTram-Züge vollbesetzt durch den 170 m langen Tunnel in die Kasseler Innenstadt. Festredner waren vorher Hessens Wirtschaftsminister Dr. Alois Rhiel, der DB-Konzernbevollmächtigte für Hessen Klaus Vornhuse, der NVV-Aufsichtsratsvorsitzende, Landrat Udo Schlitzberger, Kassels Oberbürgermeister Bertram Hilgen, Rainer Meyfahrt vom Vorstand der Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) und der

NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel. Letzterer bat die Fahrgäste um 100 Tage Bewährungsfrist, bis mögliche Mängel im RegioTram-Verkehr beseitigt seien. Alle Referenten rechnen mit einem Fahrgastzuwachs und einem wirtschaftlichen Aufschwung in der Region Kassel durch Verschmelzung von Straßenbahn und Eisenbahn. Städte wie Karlsruhe, Heilbronn und Saarbrücken beweisen diese Erfolge schon seit längerer Zeit – natürlich auch im Umland. Selbst Gäste aus dem europäischen Ausland waren eigens für diesen historischen Moment in der ÖPNV-

Geschichte Nordhessens angereist, so z.B. Eduart de Jong, Planer und ÖPNV-Fachjournalist; der mit einer sechsköpfigen Politikerdelegation aus den Niederlanden gekommen war.

Der bisherige Kasseler Kopfbahnhof wird auf drei Gleisen zum Durchgangsbahnhof. Kasseler Bürger können aus der City ohne Umsteigen Ziele in Nachbarstädten erreichen. Fahrgäste aus der Region haben auf umgekehrtem Weg die gleichen Vorteile.

Die Linie RT2 aus Richtung Hessisch Lichtenau unterstützt in Stoßzeiten die Straßenbahnlinie 4

Die Linie RT3 aus Richtung Warburg – Hofgeismar verkehrt ab 16. September von Kassel Hbf über Scheidemannplatz, Lutherplatz und Am Stern weiter zur Endhaltestelle Leipziger Straße.

Die Linie RT4 aus Richtung Wolfhagen verkehrt seit 19. August von Kassel Hbf über Scheidemannplatz in einem Ringverkehr über Lutherplatz, Am Stern, durch die Königsstraße, weiter über Rathaus/Fünffensterstraße und Wilhelmstraße/Stadtmuseum zurück zum Scheidemannplatz.

Die Linie RT5 aus Richtung Melsungen fährt ab 16. September von Kassel Hbf über Scheidemannplatz, Wilhelmstraße/Stadtmuseum, Rathaus/Fünffensterstraße und durch die Königsstraße weiter zur Leipziger Straße.

Die Linie RT9 aus Richtung Treysa beginnt und endet zunächst in Kassel Hbf, da am Auestadion noch keine Wendemöglichkeit besteht. Nur einzelne Züge verkehren weiter vom bzw. zum Betriebshof Hallenbad Ost – Regelbetrieb ab Dezember 2007.

Das Investitionsvolumen beträgt ca. 180 Millionen Euro, – ca. 100 Millionen für die Infrastruktur und rund 80 Mil-

lionen für die Fahrzeuge. Die Investition in die Infrastruktur übernehmen zu 90 Prozent der Bund und das Land Hessen. Die restlichen 10 Prozent bezahlen anteilig die Städte, Gemeinden und Landkreise. Die Fahrzeuge werden zu 40 Prozent vom Land Hessen gefördert. Den größten Teil der Planungskosten trägt der NVV.



Die RegioTrams sind Hybrid-Fahrzeuge. Sie können sowohl im Straßenbahn- als auch im Eisenbahnnetz fahren und müssen die Vorschriften der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) und der Betriebsordnung Straßenbahn (BOStrab) erfüllen. Elektrohybrid-Fahrzeuge fahren auf den Gleisen der DB unter 15000 V Wechselstrom und auf den Schienen der Straßenbahn unter 600 V Gleichstrom. Dieselhybrid-Fahrzeuge werden auf nicht elektrifizierten Bahnstrecken eingesetzt, z.B. auf der Strecke RT4 Kassel – Wolfhagen. Sie fahren dort mit dieselektrischem Antrieb, in der Stadt Kassel wie die Elektrohybridfahrzeuge unter 600 V Gleichstrom. Es wurden 28 Fahrzeuge angeschafft, davon 18 Elektrohybrid- und 10 Dieselhybridfahrzeuge. Ein Fahrzeug kostet ca. drei Millionen Euro. Die Fahrzeuge haben 90 Sitzplätze und ca. 130 Stehplätze. Es gibt genügend Platz für Fahrräder, Rollstühle usw. (hh)

Nordhessen

Vertrag für den Stadtbahnhof Eschwege

Cantus-Linie Göttingen-Bad Hersfeld rückt näher an die Kernstadt

Vor sechs Jahren wurde im Eschweiger Rathaus zwischen DB Netz, dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) und der Stadt Eschwege ein Vertrag unterzeichnet, der vorsah, die Kreisstadt mit einer neu zu bauenden Nordkurve bei Niederhone und einem neuen Stadtbahnhof an die Nord-Süd-Verbindung Bebra-Göttingen anzuschließen. Mit dem Bau hätte 2004 begonnen werden sollen. Im Oktober 2004 war in der Presse zu lesen, dass die DB den Vertrag nicht einhalten könne, weil die erforderlichen 22 Millionen Euro vom Bund nicht bereit gestellt worden seien.

Lange Zeit suchte der NVV nach einem privaten Investor für die vier Kilometer lange Stichstrecke zwischen Eschwege West und dem geplanten neuen Stadtbahnhof. Endlich kam im April 2007 „ein großer Tag für unsere Stadt“ – so die Worte von Eschweges Bürgermeister Jürgen Zick bei der Vertragsunterzeichnung zwischen Hessens Verkehrsminister Dr. Alois Rhiel, NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel und den Chefs der Hessischen Landesbahn (HLB)

Peter Berking und Veit Salzmann. Rhiel bezeichnete das 28 Millionen teure Projekt als „hessische Lösung“: Verkehrsverbund, Landesbahn und Land hätten das Projekt gemeinsam auf den Weg gebracht. Der Vertrag beinhaltet Planung und Bau des Stadtbahnhofs, der Verbindung nach Eschwege West und der neuen Nordkurve. Das Land Hessen trägt 85 Prozent der voraussichtlichen Kosten, den Rest trägt die HLB. Außerdem gewährt das Land einen einmaligen Zuschuss bis zu 8,9 Millionen Euro.

Die Stadt Eschwege wird sich um eine neue Park and Ride-Anlage kümmern sowie um Bike and Ride und einen zentralen Omnibusbahnhof. Die erforderlichen technischen Planungen sollen bis September 2007 abgeschlossen und das Planfeststellungsverfahren eingeleitet sein, so dass voraussichtlich im März 2008 mit der Realisierung begonnen werden kann. Die Inbetriebnahme des Stadtbahnhofs ist für den großen Fahrplanwechsel im Dezember 2009 vorgesehen. (hh)

Jugendzentrum im Melsunger Bahnhof?

„Es gibt keine Verhandlungen, die komplizierter sind als die mit der Deutschen Bahn“. Diese Worte gebrauchte Melsungens Bürgermeister Dieter Runzheimer, als er am 21. Juni 2007 in der Stadthalle das neue Bahnhofskonzept vorstellte. Nach dem Vorbild der Bali-Kinos im Kasseler Kulturbahnhof ist auch im Bahnhof Melsungen ein Kommunales Kino im Gespräch. Auch lägen im Rathaus Anfragen vor, Räume für Vereine und Gruppen zu nutzen, zum Beispiel für ein Jugendzentrum. (hh)



Keine Weiterfahrt mehr von Marburg über Frankenberg nach Korbach? Gesperrte Strecke bei Herzhausen (Foto: Eckhard Pecher)

Nordhessen

Droht der Burgwaldbahn das Aus?

Lückenschluss Frankenberg-Korbach vom NVV in Frage gestellt

Beim Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) gibt es Pläne, den Vertrag für die Reaktivierung und den Ausbau der Bahnstrecke zwischen Marburg bzw. Frankenberg und Korbach zu kündigen. Grund ist eine Nutzen-Kosten-Analyse für den Betrieb der Strecke, der unter dem entscheidenden Schwellenwert von 1,0 liegt.

Ursprünglich sollte die seit 1987 nicht mehr im regulären Personenverkehr befahrene Strecke von Frankenberg nach Korbach Ende 2009 reaktiviert werden. Die Strecke zwischen Marburg und Fran-

kenberg sollte bis dahin ebenfalls ausgebaut sein.

Nun steht nicht nur die geplante Reaktivierung, sondern die gesamte Strecke auf dem Prüfstand. Der Burgwaldbahn droht die Stilllegung.

Dabei ist die Strecke gerade für den Tourismus sehr attraktiv. Für den Leiter des Nationalparks Kellerwald-Edersee, Peter Gaffert, sei der Lückenschluss auf der Schiene äußerst wichtig. Beim Bahnhof Herzhausen – am Westrand des Edersees – solle im kommenden Winter ein Nationalparkhaus mit Infozentrum er-

richtet werden. Der Nationalpark bemühe sich darum, so wie andere Nationalparks Teil des bundesweit beworbenen Bahnprogramms „Fahrtziel Natur“ zu werden. Nach Auskunft der DB müsse das Nationalparkhaus eine Bahnanbindung haben.

Jens Wrabletz, Leiter Controlling im Netz der DB, sagte: „Die Reaktivierung wäre eine einmalige Chance für diese Region“. Insgesamt 38 Millionen Euro sollten in die Streckenführung von Korbach bis Cölbe investiert werden. Gebe der NVV grünes Licht, könnten künftig Züge im Zwei-Stunden-Takt auch zwischen Frankenberg und Korbach fahren. Durch die von der Kurhessenbahn geplanten Taktknoten Marburg und Brilon Wald kann der Nationalpark aus dem Rhein-Main-Gebiet und dem Rhein-Ruhr-Gebiet bequem und umweltfreundlich erreicht werden.

Dass Bürgermeister lieber vor der eigenen Haustüre kehren als in den benachbarten Nationalpark zu blicken oder an eine wirtschaftliche Kurhessenbahn zu denken, lässt ein Bericht der Hessisch-Niedersächsischen Allgemeinen vom 2. August vermuten. Die Bürgermeister von Lahntal, Wetter, Münchhausen, Burgwald und Frankenberg haben an den NVV-Aufsichtsratschef Udo Schlitzberger und an den hessischen Verkehrsminister Dr. Alois Rhiel einen offenen Brief zum Erhalt der Burgwaldbahn gerichtet. Der Burgwaldpfad in dem großen Wandergebiet zwischen Marburg und Frankenberg soll mit Bahnhöfen und Haltepunkten verknüpft werden. Lohnende Ausflugsziele sind hier z.B. Burg Mellnau oder der Christenberg bei Münchhausen.

Auf den Vorschlag der Burgwald-Bürgermeister reagierte bereits nach zwei Tagen Heinz-Robert Behle, Vorsitzender des Arbeitskreises für Kommunalfragen (AfK) der Waldeckischen Wirtschaft. Er wies darauf hin, dass die Bahn eine entscheidende Rolle bei Erreichbarkeit des Nationalparks spiele. Bahnstrecken, die irgendwo enden, z.B. in Frankenberg, führen in die Sackgasse. Im Hinblick auf die Nationalpark-Pforte Herzhausen zitiert Behle eine Stellungnahme der Landesregierung zum Ökotourismus: „Ohne intakte Umwelt kann es keine erfolgreiche Zukunftsentwicklung im Tourismus geben. Das Umweltbewusstsein der Reisenden wird weiter an Schärfe gewinnen. Nur Orte und Leistungsanbieter, die auf ökologische Nachhaltigkeit achten, werden ökonomischen Erfolg haben. Die Natur zu erleben, bleibt eines der wichtigsten Reismotive.“

Deshalb richtete der AfK-Vorsitzende an den NVV und die Landesregierung einen Appell: Die Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach-Frankenberg müsse im wirtschaftlichen und touristischen Gesamtkonzept gesehen werden. Die einmalige Landschaft sei eine der großen Stärken Waldeck-Frankenburgs. Ein Schienenstrang am Nationalparkrand fördere Tagestourismus und Übernachtungszahlen.

Nun hofft PRO BAHN, dass Landesregierung und NVV die Argumente von AfK und Nationalpark in ihren Finanzplänen berücksichtigen und nicht nur in große Bauprojekte in der Metropole Kassel investieren, sondern auch in andere Regionen Nordhessens in den umweltfreundlichen Schienenverkehr. (hh/wb)

Osthessen

Fahrradchaos auf der Rhönbahn

Dem Beförderungschao folgte eine politische Posse

Am 1. Mai konnten auf der Rhönbahn zahlreiche Radler nicht mitgenommen werden, weil die in Doppeltraktionen fahrenden Triebwagen der Baureihe 628 auf der Strecke nach Gersfeld bereits in Fulda mit Fahrrädern überfüllt waren und dort sowie auf den folgenden Bahnhöfen und Haltepunkten Fahrgäste mit Rädern zurückgewiesen werden mussten (wir berichteten in der Fahrgastzeitung Nr. 63 darüber). Für diese Fahrgäste wird es wohl keinen Ersatz für ihre Fahrscheine geben, obwohl sie keine Beförderungsleistung in Anspruch genommen haben.

„Was sich seit dem 1. Mai in der örtlichen Tagespresse entspannte, kann man als politische Posse bezeichnen“, so Thomas Bayer von PRO BAHN in Osthessen. „Der Landrat des Kreises Fulda, Bernd Woide, läutete eine lächerliche Medienkampagne für die von ihm so ungeliebte Rhönbahn Fulda – Gersfeld ein.“

Was war vorgefallen? Der Pressesprecher des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV), Peter Vollmer, hatte Forderungen nach Fahrgelderstattung für die zurückgewiesenen Radler als unmöglich bezeichnet, da so dem Betrug Tür und Tor geöffnet seien. „Das Geld der treuen Fahrgäste einzustecken und sie nicht zu befördern ist somit wohl kein Betrug?“ kommentierte Thomas Bayer diese Bemerkung.

Die Aussage des Pressesprechers brachte den Kreis Fulda dazu, sich öffentlich vom RMV, in dem er Mitglied ist, zu distanzieren. Auf einer Zeitungsseite in der Fuldaer Zeitung wurden die

Bahn und der RMV angegriffen und zur Fahrtkostenrückerstattung aufgefordert

PRO BAHN in Osthessen stellte daraufhin klar, dass hier der Landkreis Fulda und der RMV (nicht die Bahn) in der Verantwortung stünden und forderte den Kreis, also die Lokale Nahverkehrsgesellschaft (LNG) auf, den nicht beförderten Fahrgästen unbürokratisch den Fahrpreis zurück zu erstatten. Die SPD-Fraktion im Kreis Fulda brachte eine Resolution im Kreistag ein, den Fahrgästen den Fahrpreis zurück zu erstatten, die parteiübergreifend verabschiedet wurde. Auch die Gemeinde Eichenzell, in der etwa 20 bis 40 Fahrgäste mit Rädern zurückgelassen wurden, sprach sich mit einer eigenen Resolution für eine Rückerstattung aus.

PRO BAHN stellte klar, dass sich der Kreis mit seiner Resolution letztlich selbst kritisierte und in die Pflicht nehme. Das Ende der Komödie war abzusehen: Die Lokale Nahverkehrsgesellschaft lehnte die Rückerstattung schließlich mit den gleichen Argumenten wie der RMV ab, nämlich dass so dem Betrug Tür und Tor geöffnet seien.

„Um es in einem Filmtitel zu sagen: ‚Viel Lärm um nichts‘ – der Dumme ist wie immer der Fahrgast und die Geschichte hat einen fahlen Beigeschmack, so Thomas Bayer. „Scheinbar fühlt sich der Landrat seit der Sammlung von über 3000 Unterschriften von PRO BAHN gegen Kürzungen an der Rhönbahn für sie ‚verantwortlich‘“. Das ganze wie immer nur halbherzig. Herr Woide hat aus

unserer Sicht völlig versagt. Personelle Konsequenzen, wie der Rücktritt des Leiters der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft und auch der Verantwortlichen des RMV sind aus unserer Sicht unausweichlich,“ forderte Thomas Bayer. „Inzwischen hat scheinbar ein Fahrgast Anzeige gegen den Kreis / RMV erstattet,“ ergänzte der PRO BAHN-Regionalfunktionär.

Um solche Situationen künftig zu vermeiden schlägt PRO BAHN vor, andere

Fahrzeuge einzusetzen. Sollten wieder einmal Fahrgäste nicht mitgenommen werden können, könnte dies der Triebfahrzeugführer auf den Fahrkarten bestätigen. Dann gäbe es bei der Rückerstattung keine Probleme mehr. „Gut wäre, das Servicepersonal der Bahn in Fulda beim Einsteigen mit Rädern einzuspannen. Ein Triebwagen könnte so nur mit Rädern belegt werden, im anderen fänden die Reisenden Platz,“ so Thomas Bayer. (tb/wb)



Lokomotive der Kreisbahn Siegen-Wittgenstein in Mainzlar (Foto: Michael Baier)

Mittelhessen

Wieder Güterverkehr nach Mainzlar

Kreisbahn Siegen-Wittgenstein fährt auf der Lumdatalbahn

Ende Juni hat die Kreisbahn Siegen-Wittgenstein den Bahnverkehr zu den Didier-Werken (dort werden feuerfeste Steine hergestellt) in Staufenberg-Mainzlar an

der Lumdatalbahn aufgenommen. Zusammen mit der SBB Cargo Deutschland befährt die Bahngesellschaft nun mehrmals wöchentlich das 4,4 Kilometer

lange Teilstück der Lumdatalbahn Lollar – Londorf – (Grünberg). Der Vertrag zur Bedienung der Strecke läuft zunächst über fünf Jahre. Die Didierwerke, die im Juni ihren 100. Geburtstag feierten, planen eine Ausweitung ihres Güterverkehrs auf der Schiene.

Die weitere Lumdatalbahn hinter dem Werkanschluss ist stillgelegt, der Personenverkehr wurde 1981 eingestellt, bei Allendorf fehlt eine Brücke. Die Lumdatalbahn AG plant eine Reaktivierung der Strecke im Personenverkehr bis Londorf. (wb)



Bald mehr Güterverkehr auf der Lumdatalbahn? (Foto: Michael Baier)

Mittelhessen

Noch mehr Holzverladung auf die Bahn

Neu Station bei Breidenbach reicht schon nicht mehr aus

Die am 1. April bei Breidenstein im Landkreis Marburg-Biedenkopf eröffnete Verladestation für durch den Orkan „Kyrill“ im Januar gefallenes Sturmholz reicht schon nicht mehr aus. Bis August wurden rund 50 Züge mit jeweils 1.100 Festmeter Stammholz beladen. Weil die

Nachfrage nach Holz-Bahntransporten noch gestiegen ist, soll die Ladestrasse ausgebaut werden. Dann sollen Züge mit 18 Waggons parallel und zeitgleich direkt vom Lkw beladen werden können. Im Herbst soll mit der Erweiterung begonnen werden. (wb)

Großraum Frankfurt am Main

Neue Strecke für die Flughafen S-Bahn

Neue Bürostadt „Gateway Garden“ soll ans Netz angeschlossen werden

Der Verkehrsdezernent der Stadt Frankfurt am Main, Lutz Sikorski hat Ende Juli ein bisher geheim gehaltenes Verkehrsprojekt quasi aus dem Ärmel geschüttelt und sich dabei selbst kräftig auf die Schultern geklopft, denn das Vor-

haben dient als Nebeneffekt auch noch dem Naturschutz. Zitat: „Durch Wiederaufforstung der nicht mehr benötigten Gleisanlagen wird im Schwanheimer Unterwald ein derzeit geteiltes Naturschutzgebiet zusammengeführt“.

Das amerikanische Militär hat vor einiger Zeit ein 35 ha großes Areal im Nordosten des Flughafens aufgegeben. Dieses Gelände diente den Amerikanern einmal als streng gesichertes Wohngebiet für Militärs oder zivile Angestellte der Luftwaffe und trug den Namen „Gateway Gardens“. Hier soll nach dem Willen der Stadt Frankfurt und einiger Investoren in – für ein Projekt solchen Ausmaßes –

relativ kurzer Zeit ein Büro- und Geschäftsviertel entstehen, in dem einmal rund 10.000 Menschen Arbeit finden könnten. Es gebietet sich von selbst, dass für die Beschäftigten und Besucher ein Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz hergestellt wird. Am Besten eignet sich dafür die S-Bahn, aber auch ein Straßenbahnanschluss wurde diskutiert.



Die geplante Verschwenkung der S-Bahn-Strecke zum Flughafen durch die neue Bürostadt „Gateway Gardens“ in Frankfurt. (Zeichnung: Wilfried Staub/RMV)

Die Stadt hat nun einen an sich genialen Plan vorgelegt, die bestehenden Gleise der S-Bahn zu verschwenken und mit einem neuen Haltepunkt Mitten durch das Neubaugebiet zu führen. Die Neubaustrecke soll etwa vier Kilometer lang sein, etwa die Hälfte muss unterirdisch geführt werden. Sikorski beziffert die Gesamtbaukosten auf rund 150 Millionen Euro. Abzüglich der erwarteten

Bundeszuschüsse müsste Frankfurt etwa 65 Millionen Euro aufbringen. Sollte die Rechnung der Stadt allerdings aufgehen, dann würde sich das Projekt selbst finanzieren. Durch die unterirdische Führung und die vorrangige Erschließung durch die Schiene können 100.000 Quadratmeter Fläche mehr verbaut werden. Durch die zusätzlichen Grundstückverkäufe sollen 47 Millionen Euro und wei-

tere 18 Millionen durch die Stellplatzablässe in den Stadtsäckel fließen.

Ein Expertenteam hat auch andere Varianten untersucht, so zum Beispiel die Verlängerung der Straßenbahn von Niederrad her. Diese Lösung oder eine Busanbindung scheiden wegen zu geringer Kapazität (immerhin werden für die neue Station 14.000 Fahrgäste pro Tag prognostiziert), zu langer Fahrtzeiten oder fehlender direkter Anbindung des Umlandes aus. Auch die Variante einer Anbindung des neuen Terminals 3 an die Riedbahn wurde geprüft, aber wegen zu hoher Kosten verworfen. Bei Bedarf kann allerdings das dritte Terminal später noch über eine oberirdische Stichlinie, die parallel zum Zaun an der Autobahn geführt werden könnte, auf recht preisgünstige Weise angebunden werden.

Baubeginn ist für 2009 vorgesehen. Die neue Strecke soll dann 2014 ihren Betrieb aufnehmen. RMV und DB haben dem Projekt bereits zugestimmt. Der Nutzen-Kosten-Quotient wird mit 2,35 angegeben, was einen überdurchschnittlich hohen Wert darstellt. Zwei Wermuts-

tropfen tauchen allerdings auf. Die neue Station trägt in den Planungsunterlagen doch tatsächlich die Bezeichnung „Gateway Gardens“. Dies ist offensichtlich als Reminiszenz an die Nachkriegsnutzung des Geländes gedacht. PRO BAHN wird sich mit aller Deutlichkeit dafür einsetzen, wenn schon nicht für das Baugebiet, so doch zumindest für den S-Bahnhalt einen geeigneteren Namen zu finden. Die zweite Befürchtung besteht darin, dass die Stadt Frankfurt mit der vorrangigen Realisierung Verschwendung der S-Bahn keine Mittel mehr für den zeitgleichen Bau der Regionaltangente West zur Verfügung stellen kann, auch wenn der zusätzliche Haltepunkt die RTW sogar deutlich aufwerten würde. Die oben erwähnte Re-Finanzierung ist haushaltstechnisch differenziert zu betrachten und weitere ehrgeizige U-Bahnprojekte lassen Befürchtungen aufkommen, dass der Stadt kaum noch Spielraum für das Vorhaben einer von Anfang an ungeliebten RTW bleiben könnte. *(Wilfried Staub)*

Großraum Frankfurt am Main

E-Ticketing – eine unendliche Geschichte

Trotzdem ein Happy-End beim elektronischen Fahrschein im RMV?

„Rechtzeitig vor der Fußballweltmeisterschaft in Deutschland wird das elektronische Fahrscheinsystem get>>in flächendeckend im gesamten Verbund eingeführt sein – und reibungslos funktionieren“. Das verkündete der Geschäftsführer des RMV, Volker Sparmann im Jahr 2000 mit stolzer Brust auf

zahlreichen öffentlichen Vortragsveranstaltungen. Seit seiner Amtseinführung stand für ihn fest, dass die Ablösung des Papierfahrscheins durch ein elektronisches Medium absolute Priorität genießen wird. Und mit der Einführung sollten endlich auch die Ungerechtigkeiten und Härten des Tarifgrenzen-

überschreitenden Kurzstreckenverkehrs dauerhaft bereinigt werden. Denn das elektronische System würde endlich für den Kunden (Fahrgast) in jedem Fall die Bestabrechnung in Abhängigkeit von der tatsächlich zurückgelegten Distanz erlauben. Größter Vorteil des Systems aber sei zweifelsohne die kostengünstige Vereinfachung der Vertriebsprozesse, die exakte Abrechnung der Beförderungsfälle durch die Betreiber und eine kurzfristige Reaktion auf Engpässe bei der Bewältigung der Fahrgastströme (oder Streichung von sogenannten „Leerfahrten“).

In Hanau wurde bekanntlich ein Pilotprojekt als Insellösung gestartet, dass von den wenigen freiwilligen und vor allen Dingen allem Neuem aufgeschlossen gegenüberstehenden Usern erwartungsgemäß positiv aufgenommen wurde. Die gelegentlich aufgetretenen technischen Schwierigkeiten und die möglichen Manipulationsmöglichkeiten wurden geflissentlich verschwiegen.

In einer Diskussionsrunde anlässlich des 2. Hanauer Verkehrstages im Jahre 2003 hatte der Berichterstatter ausführlich dargestellt, warum E-Ticketing in der Form, wie es der RMV einführen wollte, für einen Verbund dieser Größenordnung nicht umsetzbar ist. Die vom Berichterstatter genannten Investitionskosten von 270 Mio. Euro für die Umrüstung aller im RMV verkehrenden „Gefäße“, für die Errichtung der unzähligen Auslesestationen, des Rechenzentrums und der zusätzlichen Automaten zum Leasen und Aufladen der Chipkarten wurden seinerzeit als völlig utopisch bezeichnet (inzwischen aber von Insidern unter der Hand bestätigt).

Ferner wären bei get>>in die politisch gewollte Mitnahmeregelung und Fahrten

in Übergangsgebiete nicht umsetzbar. Für den Fahrgast erfreulich, für die Einnahmesituation der LNO's nachteilig wäre es, dass dann Umwegfahrten ohne Aufpreis möglich wären. Größtes Manko aber dürfte sein, dass dem Fahrgast bei versäumtem Auschecken der Betrag für eine Tageskarte mit Netzwirkung in Rechnung gestellt würde (derzeit also 25 Euro). Das wäre völlig utopisch gewesen. Auch wollte man damals nicht wahr haben, dass man auf die herkömmlichen Fahrkartenautomaten jemals gänzlich verzichten könnte.



Zugegeben, ähnliche Verfahren des Fahrscheinvertriebs funktionieren in London (OysterCard), Amsterdam, Istanbul und vielen anderen Orten auf der Welt zur vollen Zufriedenheit der Fahrgäste und der Transportunternehmen. Aber die Fahrgastdichte ist in London nun einmal

etwa zwanzigmal höher als im RMV und die Investitions- und Betriebskosten betragen auf den Kassiervorgang bezogen nur einen Bruchteil dessen, was im RMV anfallen würde. Anders als in London ist im RMV beim Umsteigen kein Checkpoint zu durchlaufen. Auch gibt es in London keine Busse, die nur eine einzige Fahrt am Tag absolvieren (und nicht einmal mit einem Fahrscheindrucker ausgerüstet sind!). Schließlich spielt der Datenschutz in England nicht die Rolle wie hierzulande.

Eiligst wurde 2004 ein weiteres Tochterunternehmen, die Firma cosmobil Projektmanagement GmbH, gegründet, der neben dem RMV alle Mitgliedsunternehmen angehören mussten.



ConTag-Modul (Fotos: RMV/Müller)

Es wurde noch im Jahre 2005 viel Manpower und viel Geld in das Projekt gesteckt, zu einem Zeitpunkt also, als längst abzusehen war, dass eine Umsetzung von get>>in in dieser oder einer abgespeckten Version den nächsten 20 Jahren völlig realitätsfern ist.

Nun sind get>>in und damit einhergehend auch die Firma cosmobil beim RMV inzwischen klamm heimlich gestorben, nachdem sich schon NRW und Berlin, einer dringenden Empfehlung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) folgend, von dieser Fahrscheinart in einer viel früheren Phase verabschiedet haben. Was der VDV gegenwärtig favorisiert und was sich in anderen Verbänden bereits bestens bewährt hat, sind (manipulierungssichere) Zeitkarten in Form von Chipkarten. Auf die spätestens für 2007 angekündigte Einführung der Plastikkarte wartet man allerdings beim RMV bisher vergeblich.

Lobenswert ist es, dass die Verbände versuchen, jede Möglichkeit auszuschöpfen, zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen. Eine der Möglichkeiten ist der Fahrscheinkauf über das Handy. Dass der RMV nicht auf dem falschen Zug des leicht manipulierbaren SMS-Fahrscheins aufgesprungen ist, ist erfreulich. Dass er aber im vergangenen Jahr in Kooperation mit der VGF einen Feldversuch mit der Version der Java Script Applikation startete, ist dagegen schwer nachvollziehbar. Das System setzt das nicht gerade einfache Aufspielen einer Software auf das Handy voraus und ist im täglichen Gebrauch wohl eher etwas für Technik-Freaks. Außerdem sind nur Insellösungen möglich, d.h., der User benötigt für jedes teilnehmende Verkehrsunternehmen eine besondere Software.



Kommunikation mit dem get>>in Terminal



Das Zauberwort heißt neuerdings NFC. Bereits ab 2004 ist nämlich absehbar, dass Near-Field-Communication das Rennen machen dürfte. Experten rechnen damit, dass um das Jahr 2010 jedes zweite Mobilfunkgerät von Hause aus NFC-tauglich sein wird. Diese Technik erlaubt, Bezahlvorgänge aller Art (Einkauf im Supermarkt, Bezahlen an der Tankstelle, im Parkhaus, Theater, Schwimmbad, usw., ggf. mit Bonussystem; auch Combi-Tickets sind denkbar) und natürlich den Kauf von Einzelfahrscheinen bei allen Bahnen (in Europa?) und in allen Verbänden zu tätigen. Mit NFC wären – allerdings mit erheblichen Risiken verbunden – auch Plastikgeld und Payback-Karten überflüssig.

DB und der RMV starten in diesen Tagen groß angelegte Feldversuche. Die Testpersonen erhalten das erforderliche

Handy sogar kostenlos. Mit der NFC-Technologie wird die Schwelle zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel deutlich gesenkt. Der User führt sein Handy an einem passiven Modul, genannt ConTag, vorbei und die Einstiegshaltestelle ist gespeichert. Er muss jetzt nur noch den Zahlencode für sein Ziel eingeben und sein Fahrschein erscheint auf dem Display des Handys. Auch die Eingabe des Zielortes in Klarschrift ist später einmal möglich. Abgerechnet wird über die Telefonrechnung. Als Nebeneffekt kann man die Sollabfahrtszeiten aller Verkehrsmittel seiner Haltestelle (gegen Gebühr) abrufen. In einer zweiten Stufe ist vorgesehen, auch die Ist-Zeiten (Verspätungen) darzustellen. An wenig frequentierten Bushaltestellen, dort also, wo keine ConTag installiert ist, gibt man per Hand die Haltestellennummer ein.

NFC erlaubt in einer weiteren Ausbaustufe auch die Darstellung durchgängiger Fahrkarten von beliebigen Verbänden in beliebige Verbände unter Benutzung von Teilstrecken mit DB-Zügen (oder Privatbahnen?). Vorläufig werden allerdings nur City-City-Relationen möglich sein. Dieses neue Bezahlssystem beinhaltet frappe Vorteile. Es bleibt zu hoffen, dass sich die von den Machern propagierte Manipulationssicherheit auch bewahrheitet.

Es ist dem RMV hoch anzurechnen, dass er sich mit 400 Probanden an einem Feldversuch beteiligt, damit Mängel im System in einer frühen Phase erkannt und abgestellt werden können. In diesem Zusammenhang muss der RMV allerdings

auch an sein Versprechen erinnert werden, nun endlich auch die systembedingten Schwachpunkte in der Tarifmatrix anzugehen. Wie eingangs erwähnt, wurde zugesagt, diese mit der Einführung von get>>in zu beseitigen. Get>>in kommt definitiv (vorläufig) nicht. Das darf jetzt kein Grund dafür sein, die auf bestimmten Relationen überhöhten Fahrpreise auf Dauer zu zementieren. Es gibt zahlreiche Möglichkeiten, Bürger zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen. Eine davon ist, dass in bestimmten Fällen eine Einzelfahrt mit Bahnen oder Bussen von weniger als zehn Minuten nicht weiterhin 3,55 Euro kosten darf, sondern erschwinglich sein sollte. (*Wilfried Staub*)

Großraum Frankfurt

Dampfzug-Sonderfahrt nach Kassel

Besichtigungsprogramm beim NVV mit PRO BAHN-Beteiligung

Zu einem umfangreichen, von PRO BAHN und dem Verein Historische Eisenbahn e.V. organisierten Besichtigungsprogramm beim Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) startete der Dampfsonderzug FD Herkules am Samstag, den 23. Juni 2007. Pünktlich kurz nach halb neun Uhr bestiegen die Wissensdurstigen von PRO BAHN Frankfurt und andere Gäste der Historischen Eisenbahn Frankfurt in Ffm-Süd den Sonderzug FD Herkules zur Fahrt nach Kassel. Vorgesehen war ein interessantes und vielfältiges Programm.

Rechts: FD Herkules in Kassel
(Fotos: *Helmut Lind*)



Da die Dampflokomotive 01 118 jedoch aus betrieblichen Gründen mit Tender voraus einfuhr, musste zunächst erst einmal die Fahrtrichtung gewechselt werden: dies geschah in Neu-Isenburg, wo die Lok umgesetzt wurde. Von dort aus ging es direkt – querab zum Hauptbahnhof Frankfurt – über Ffm-West nach Friedberg. Nach einem kurzen Halt für Zustiegende – ebenso in Gießen – war Marburg die nächste Station. Hier hatte sich der Fahrdienstleiter wohl etwas besonderes einfallen lassen, denn gleichzeitig mit dem FD Herkules fuhr auf dem Gegengleis ein Planzug (VT 628) der Lahnbahn nach Erndtebrück als sogenannte Falschfahrt aus. Bis zum zirka fünf Kilometer entfernten Cölbe fuhren Regionalbahn und Sonderzug zur Freude der Fahrgäste und der Fotografen Seite an Seite.

Weiter ging es über die Main-Weser-Bahn nach Treysa, wo die Pressesprecherin des NVV, Heike Knauff-Oliver, zustieg, um die Teilnehmer mit Informationsmaterial und einem Tagesticket Kassel zu versorgen. Anschließend erreichten wir ohne Halt in KS-Wilhelmshöhe pünktlich Kassel Hbf, wo die Gruppe erst einmal in der Gaststätte „Bahnsteig 1“ die mittägliche Stärkung zu sich nahm.

Vor der Besichtigung des nahezu fertig gestellten Tunnelbahnhofs begrüßte der Geschäftsführer des NVV, Wolfgang Dippel, die Gäste, und erläuterte die Vorhaben und die Unternehmensphilosophie des nordhessischen Verbundes: im 2. Halbjahr 2007 sollen Straßenbahnen aus der Innenstadt durch den Tunnel ins Umland fahren. Soweit die Strecken elektrifiziert sind, kommen Mehrstromfahrzeuge zum Einsatz; auf den übrigen Strecken verkehren dann Hybridfahrzeuge, die in der Stadt als normale Straßenbahn, auf

der Außenstrecke als Dieselfahrzeug fahren.

Die Vielfalt der modernen Kasseler Triebwagen konnten die Experten im zweiten Teil der Fachexkursion von PRO BAHN selbst „erfahren“: vom Hauptbahnhof fuhren wir mit dem FLIRT von CANTUS nach Kassel-Wilhelmshöhe, um dort in einen RE der Kurhessenbahn (DB GTW 3/6) Richtung Korbach am selben Bahnsteig gegenüber umzusteigen. Diesen Zug verließen wir dann nach angenehmer Fahrt in Wolfhagen. Das dortige Stellwerk war einigen Kennern ein Foto wert, zeigte es doch, dass auch ältere Technik dem modernen Verkehr noch gerecht wird. Zur Rückfahrt bestiegen wir dann die Hybrid-Straßenbahn.

Mit diesem Wissen begann für einige die Kür: eine Fahrt mit der schön herausgeputzten Oldtimer-Straßenbahn durch die Innenstadt – als Zugabe bekamen wir noch eine zweite Runde, die die Besatzung im Beiwagen so nutzte, dass alle ihre Plätze mit dem Gegenüber tauschten und so das ganze noch aus einer neuen Perspektive sehen konnten.



Begrüßung in Kassel durch den NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel

Pünktlich um 17:43 Uhr verließ der FD Herkules, der inzwischen eine Drehfahrt mit Hilfe einer Diesellok als „Steuervagen“ vollzogen hatte, Schornstein voraus und mit dem Kanzelwagen am Schluss wieder das Gleis 13 des Kasseler Hbfs Richtung Heimat. Kurz nach der Ausfahrt aus Treysa wurden die am Lokschuppen arbeitenden Kollegen des dortigen Eisenbahn Vereins mit der Dampf-

pfeife begrüßt und weiter ging es zum Main, wo wir wegen einer entfallenen Überholung (der Mittelhessen-Express hatte mal wieder Verspätung) 25 Minuten vor der Zeit ankamen. Als einziger Werbustropfen sei angemerkt, dass sich die Organisatoren der Fahrt über einen regeren Zuspruch der Mitglieder und ÖPNV-Mitstreiter gefreut hätten. (ld)



Der neue Haltepunkt Darmstadt-Lichtwiese am Einweihungstag (Foto: Holger Kötting)

Starkenburg

Haltepunkt Lichtwiese eingeweiht

Neue Station an der Odenwaldbahn in Darmstadt am Uni-Campus

Mit knapp zwei Wochen Verspätung nach dem kleinen Fahrplanwechsel wurde am 22.06.2007 mit dem Zug um 15.06 Uhr nach Darmstadt Hbf der neue

Haltepunkt an der Lichtwiese zwischen Nieder Ramstadt und dem Ostbahnhof als ideale Verknüpfung des ÖPNV zum dortigen Campus der TU Darmstadt eröffnet.

Allerdings sind zwei Wochen sehr kurz im Vergleich zur langen Realisierungsphase von über 25 Jahren. Einst stellte der Bürgerverband zur Förderung des Schienenverkehrs (BFS), der Vorläufer von PRO BAHN in einer Ausstellung im Roßdörfer Bahnhof die Idee für einen Haltepunkt an der Lichtwiese vor. Beschlossen wurde der Bau letztlich 1999 im Rahmen der Modernisierungspakete für die Odenwaldbahn. Die Fertigstellung hätte jedoch deutlich früher erfolgen können. So ist die Bahnstrecke in diesem Bereich bereits beim Bau für ein zweites Gleis vorbereitet gewesen, so dass es einfach gewesen wäre, den Bahnsteig auf die ungenutzte Seite des Bahndamms zu legen. Diese befindet sich jedoch auf der abgewandten Seite der Lichtwiese, so dass der Bahnsteig nur durch die – direkt am Haltepunkt befindliche – Unterführung erreichbar wäre. Das wiederum wollte die Stadt Darmstadt nicht, weil u. a. keine "Sichtachse" gegeben sei. So musste daher aufwändig der Bahndamm auf der Seite der Lichtwiese verbreitert werden.

Der Bau der teilweise überdachten Station hat rund 2,1 Mio. Euro gekostet. Der behindertengerechte Zugang wird über eine weitläufige Rampe hergestellt.

Nach der Ankunft des „ersten Zuges“ waren die Politiker und Funktionäre u. a. von Stadt, Land, DB Station&Service und der RMV an der Reihe, ihre Lobes-

hymnen unter das Volk zu bringen. Man fühlte sich bisweilen unwillkürlich an den Klassiker von Edmund Stoiber über den Transrapid erinnert, nur dass Landrat Jakoubek hier nicht in 10 Minuten zum Flughafen wollte, sondern in 20 Minuten nach Frankfurt. Aus Kundensicht stach einzig Uwe Schuchmann (VCD/PRO BAHN) mit seinem kurzen, aber energischen Statement zum Thema der selbst verschuldetem Kapazitätsengpässe und Fahrradverbot aus dem Einerlei der Reden positiv hervor.

Leider halten derzeit nicht alle SE und RB der Linie 65. Die SE halten gar nicht und auch nicht für alle RB ist ein Halten möglich. Dies bedeutet, daß die gerade für auswärtige Studenten interessanten Züge von und nach Frankfurt derzeit an der Lichtwiese durchfahren. Begründet wird dies mit fehlenden Fahrtzeitreserven im derzeitigen Betriebsprogramm. Mit der endgültigen Inbetriebnahme des ESTW Odenwald vsl. im Frühjahr 2008 sollen jedoch alle SE und RB der Linie 65 halten und somit Studenten und Mitarbeitern der TU aus dem Odenwald, aber auch westlich und nördlich von Darmstadt eine bequeme Verbindung ermöglichen. Auch wird dann hoffentlich der zeitweise recht überlastete Bus der Linie K, der die Lichtwiese vom Hauptbahnhof und der Innenstadt her anbindet, entlastet.

(hk/Ralf Gunkel/Christian Knölker)

Lärmsanierung in Bensheim

In Bensheim sollen entlang der Main-Neckar-Bahn auf einer Länge von rund 1.500 Meter beidseitig der Gleise Schallschutzwände gebaut werden. Der Baubeginn ist frühestens 2010 vorgesehen. *(wb)*



Itino am neuen Haltepunkt Lichtwiese in Darmstadt (Foto: Holger Kötting)

Starkenburg

Itinos, VIAS und die Fahrräder

Fahrradverbot auf der Odenwaldbahn

Der kleine Fahrplanwechsel brachte wieder einmal Neuerungen für die Kundenschaft. Nicht dass es mehr Kapazitäten oder mehr Züge gegeben hätte. Nein, relativ überraschend sah sich „Ihr Mobilitätsdienstleister VIAS GmbH“ (Zitat aus der Homepage) nach einigen Leserbriefen zum Thema scheinbar gezwungen, ihr bisher zwar kommuniziertes, aber nur im Extremfall angewandtes Fahrradverbot in der Hauptverkehrszeit nun konsequent anzuwenden. Dies führte auch zu unsinnigen Verweigerungen der Mitnahme in Richtung Odenwald am Vormittag. Dies ist jedoch gerade die Richtung, über

die sich der RMV immer beschwert, dass sie morgens sehr schlecht ausgelastet sei.

Hintergrund waren Beschwerden und Leserbriefe, in denen sich über die Überfüllung mit Fahrrädern beschwert wurde und andererseits merkresistente Fahrradfahrer, die sich unbedingt in überfüllte Züge drängen wollten. So muss die Allgemeinheit der Radfahrer wieder einmal unter der sozialen (egoistische Radfahrer) und fachlichen (RMV/fahma) Inkompetenz weniger Personen leiden.

Da aber bei RMV und VIAS nichts beständiger ist als der Wandel bzw. die negative Presse sowie Beschwerden der Fahrgastverbände, Fahrgastbeiräte und

natürlich der eigentlichen Kundschaft Wirkung zeigte, hatte das Fahrradverbot nur wenige Wochen Bestand. Zum Beginn der Sommerferien in Hessen wurde das strikte Fahrradverbot in der HVZ gänzlich aufgehoben und man kommuniziert nun auf der VIAS Homepage nur noch, dass Fahrräder in der Hauptverkehrszeit unerwünscht sind. Die Entscheidung, ob Fahrräder mitgenommen werden oder nicht, trifft im Einzelfall der Triebfahrzeugführer, im Grunde die gleiche Regelung wie vor der Aussperrung. Man kann gespannt sein, wie lange diese Regelung wieder Bestand hat oder ob der Eiertanz der Zuständigen nach den Sommerferien wieder von vorne beginnt.

Auch am Wochenende wird es, gerade wegen der zumeist verkehrenden Einfachtraktionen, sehr oft recht eng mit

Rad,- Rollstuhl- und Kinderwagenfahrern. Die Zeiten, in denen man problemlos 10-15 Fahrräder auf der Odenwaldbahn befördern konnte sind vorbei.

Zumindest hat RMV-Chef Sparmann mittlerweile angekündigt, dass nun wirklich drei Itino beschafft werden und diese bis Sommer 2009 zur Verfügung stehen sollen. Definitive Bestätigungen darüber seitens des RMV liegen PRO BAHN jedoch immer noch nicht vor. Man kann gespannt sein, ob die zusätzlichen Fahrzeuge dann auch eine Entspannung bringen oder wegen dem abzusehenden Erfolg der Odenwaldbahn noch weitere benötigt werden. Im Grunde sollten die drei Fahrzeuge bereits in 2008 verfügbar sein, aber dank des „Verhandlungsgeschick“ des RMV wird nun vor 2009 keine Entlastung absehbar sein. (*rgr*)

Rhein-Neckar

Neue Stadtbahnstrecke in die Gartenstadt

Alte Pläne werden in Mannheim wieder aus der Schublade geholt

Seit mehr als 30 Jahren wird über eine neue Stadtbahnstrecke in den nördlichen Mannheimer Stadtteil Gartenstadt diskutiert, um eine Lücke im Stadtbahn-Schienennetz zu schließen. Grüne und CDU forderten nun im Gemeinderat eine Machbarkeitsstudie zu der Strecke. Die mögliche Trasse: Nördlich des Neckars und des Uni-Klinikums könnte der neue Schienenstrang von der bestehenden Strecke der Linien 4 und 5 abschwenken und entlang der Ostseite des Herzogenriedparks durch den Ulmenweg vorbei am ABB-Werksgelände und dem Benz-Buswerk durch Hessische Straße, Waldstraße und Waldpforte bis zum Wald-

friedhof im Stadtteil Gartenstadt geführt werden. Als einziges technisch aufwendiges Bauwerk müsste ein Tunnel unter der östlichen Riedbahn gegraben werden. Im Einzugsbereich dieser Streckenvariante leben etwa 80.000 Einwohner.

Die Kosten sollen sich auf rund 60 Millionen Euro belaufen. Sollten die Baumaßnahmen bis 2016 beendet sein, würden sie noch ins auslaufende Zuschussprogramm nach dem Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz (GVFG) fallen. Bund und Land würden dann zusammen etwa 40 bis 45 Millionen übernehmen. (*wb*)



Noch immer verfolgt die Deutsche Bahn AG Pläne, den Mannheimer Hauptbahnhof durch einen sogenannten „Bypass“ zu umfahren, um die Fahrzeit zwischen Frankfurt und Stuttgart zu verkürzen (Foto: DB AG)

Rhein-Neckar

Bröckelt die Anti-Bypass-Front?

Auch Mannheims neuer Oberbürgermeister will Umfahrung verhindern

Auch der neue Mannheimer Oberbürgermeister Peter Kurz (SPD), der Anfang August sein Amt antrat, will vehement gegen den geplanten Bypass kämpfen. An der Umfahrungsstrecke im Zuge der Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar wird weiterhin von Bahnchef

Hartmut Mehdorn festgehalten. „Doch dass ist mit uns nicht zu machen“, betonte Kurz. Er finde es außerdem beachtlich, dass sich die Bahn in diesem Streit so mir nichts dir nichts über demokratische und rechtliche Bestimmungen hinwegsetze. Sowohl die Fußnote im Bundesgesetz

über den Schienenausbau in Deutschland, die einen ICE-Bypass ausschließe, wie auch die Entscheidung des Regierungspräsidiums Karlsruhe, die eine Umfahrestrecke für unverträglich eingestuft hat, werde von der Bahn einfach nicht zur Kenntnis genommen, so Kurz Gesichtspunkte der Umfahrestrecke an Mannheim vorbei im Rahmen der Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar.

Irritationen gab es nach einer Sitzung des Regionalforums Mitte August. Das vor sieben Jahren ins Leben gerufene Gremium könne sich nicht mehr auf eine gemeinsame Strategie gegenüber der Bahn verständigen. Nach der Wirtschaft

hätte sich auch der neue Heidelberger Oberbürgermeister Eckart Würzner für einen offenen Dialog mit der Bahn in der Bypass-Frage ausgesprochen, drang gerüchteweise aus der nicht-öffentlichen Sitzung des Gremiums

Die Bahn hat unterdessen mitgeteilt, eine Umweltverträglichkeitsstudie zwischen Frankfurt und Mannheim in Auftrag gegeben zu haben. Bahn-Chef Hartmut Mehdorn ist offenbar weiter optimistisch auch für Mannheim eine Kompromisslösung wie in Darmstadt zu finden, also die Anbindung des Hauptbahnhofs plus eine Verbindung an Mannheim vorbei. (wb)

Rhein-Neckar

Haltepunkt SAP-Arena besiegelt

Neubau an der Veranstaltungshalle wird erst in vier Jahren fertig

Erst 2011 wird das Bahnsteig-Provisorium an der Mannheimer SAP-Arena beendet sein, dann erst soll der neue Haltepunkt etwa 300 Meter östlich des bisherigen Bahnhofs Mannheim-Rangierbahnhof in Betrieb gehen. Darauf einigten sich nach schwierigen und langen Verhandlungen der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), die Stadt Mannheim und die Deutsche Bahn. 16,7 Mio. Euro soll das Bauvorhaben kosten.

Ursprünglich war mit der Fertigstellung des neuen Haltepunktes an der Strecke Heidelberg-Mannheim, direkt neben der neuen Wendeschleife der Stadtbahn bereits für 2008 vorgesehen. Der Neubau ist dringend notwendig, weil der alte Haltepunkt nicht S-Bahn-tauglich ausgebaut wurde, sondern lediglich mit

einem Bretteraufbau auf Einstiegsniveau der Triebwagen gebracht wurde.



Unweit der SAP-Arena soll der neue Haltepunkt der S-Bahn Rhein-Neckar entstehen (Foto: Wolfgang Brauer)

Nach der Eröffnung des S-Bahn-Betriebes im Dezember 2003 war das noch kein Problem, weil der siedlungsferne

Haltepunkt lediglich von wenigen Umsteigern einer Buslinie und DB-Personal, das im Mannheimer Rangierbahnhof arbeitet, frequentiert wurde. Ansonsten herrschte lediglich einmal im Jahr während der Verbraucherausstellung „Mannheimer Maimarkt“ Hochbetrieb am Haltepunkt Rangierbahnhof. Mit der Eröffnung der SAP-Arena im September 2005 wurde das Verkehrsaufkommen schlagartig größer. Nach Veranstaltungen muss nun regelmäßig die Bundespolizei und der DB-Ordnungsdienst die Menschen-

massen lenken, damit keine Unfälle passieren. Der Neubau ist deshalb dringend nötig.

Der Bau hatte sich verzögert, weil lange Zeit unklar war, ob es auch noch ein drittes Gleis für den Fernverkehr zwischen Mannheim-Friedrichsfeld und dem Mannheimer Hauptbahnhof geben sollte. Es soll jetzt ebenfalls gebaut werden und zwar so, dass möglichst wenig Eingriffe in den prosperierenden Rangierbahnhof nötig sind. (wb)

Bahnhof Rheingönheim wird ausgebaut

Während sich der Ausbau des Haltepunkts Mannheim SAP-Arena verzögert, werden die Holzbahnsteige im Ludwigshafener Stadtteil Rheingönheim im Juli 2008 verschwunden und der Bahnhof S-Bahn tauglich ausgebaut sein, erklärte im Juli die zuständige projektBau GmbH der Deutschen Bahn. Vier Millionen Euro soll der Ausbau kosten. Wie im Haltepunkt Mannheim-Rangierbahnhof war der Ausbau der Station Rheingönheim zunächst zurück gestellt worden und die Einstiegshöhe zu den S-Bahn-Triebwagen durch einen auf den alten Bahnsteig provisorisch aufgesetzte Holzkonstruktion erreicht worden. (wb)

Rheinland-Pfalz

Hunsrückbahn auf's Gleis gesetzt

Bahn und Bundesländer unterzeichneten Planungsvereinbarung

Ein weiter wichtiger Meilenstein zur Reaktivierung der Hunsrückbahn zum Flughafen Frankfurt-Hahn wurde am 5. Juli 2007 erreicht, als der hessische Verkehrs-Staatssekretär Klaus-Peter Güttler und der rheinland-pfälzische Verkehrsminister Hendrik Hering ein Rahmenabkommen mit der Bahn unterzeichneten.

Die Pläne sehen vor, dass die Verbindung Flughafen Hahn – Mainz stünd-

lich bedient werden soll. Die Züge sollen in den meisten Fällen durchgehend zwischen dem Flughafen und der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt verkehren, nur in einigen Fällen müsse in Bingen auf Züge der linken Rheintrecke umgestiegen werden, weil die hoch belastete Strecke keinen weiteren Verkehr aufnehmen könne.



Die Hunsrückbahn bei Nannhausen: Bis zur Wiederinbetriebnahme muss noch viel gemacht werden! (Foto: Markus Brown)

„Zusammen mit dem Land Hessen streben wir außerdem an, die Züge nach Möglichkeit bis Frankfurt weiterführen zu können“, Informierte Minister Hering.

In den nächsten eineinhalb Jahren sollen zunächst die Planungen für alle technischen Unterlagen, für die Streckenerneuerung, den Umbau der Haltepunkte die Überprüfung der Schallschutzmaßnahmen sowie die Planungen zu den Bahnübergängen erfolgen. Der nächste Schritt soll dann eine Vereinbarung über eine Bestellgarantie, die Finanzierung sowie die notwendigen Genehmigungsverfahren sein.

Die Haltepunkte Bingen, Langenlonsheim, Stromberg, Rheinböllen, Simmern und Kirchberg sollten mehrfach täglich angebunden werden, die Fahrzeit der Züge zwischen dem Flughafen Hahn und Mainz rund 95 Minuten betragen. Um die vom Flughafen gewünschten Fahrzeiten und Halte zu verwirklichen, müssen im Bereich Heddesheim und Guldental ein 4,5 Kilometer langer zweigleisiger Abschnitt und bei Simmern ebenfalls rund vier Kilometer zweigleisig ausgebaut werden. Fast auf der ganzen Strecke soll der Oberbau erneuert, die Brückenbauwerke – so weit nötig – saniert und die Bahnsteiganlagen neu gebaut werden. Auch ein neuer Flughafenbahnhof ist in Hahn geplant.

Die Investitionskosten des Gesamtprojekts belaufen sich nach jetzigem Planungsstand auf rund 85 Mio. Euro, ursprünglich waren nur 65 Mio Euro geplant. Die Verteuerung erklären die Politiker in Mainz und Wiesbaden sowie die Bahn mit allgemeiner Kostensteigerung und den jetzt vorgesehenen zweigleisigen Abschnitten. Wann die Strecke wieder in Betrieb gehen kann, ist allerdings noch offen. „Der Zeitpunkt der Inbetriebnahme wird entscheidend davon abhängen, welche Bahnübergänge rechtzeitig aufgelöst werden können, wie die Planfeststellungsverfahren zeitlich ablaufen und welche Einsprüche möglicherweise auftreten“, erläuterte Hering. Wenn alles problemlos verläuft, sei mit der Wiederinbetriebnahme der Hunsrückbahn von Langenlonsheim bis zum Flughafen Hahn frühestens 2010 zu rechnen, (wb)

Buchtipps

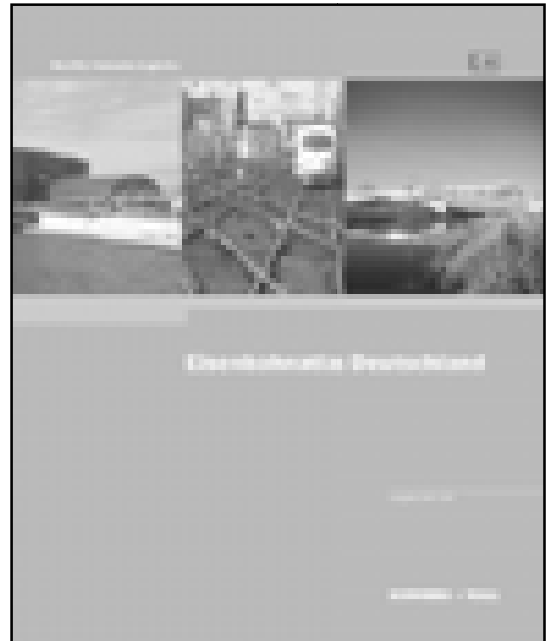
Neuer „Eisenbahnatlas Deutschland“

Alle Details zum heutigen und früheren Schienennetz auf 232 Seiten

Komplett neu erstellt wurde der „Eisenbahnatlas Deutschland“ in seiner 4. Auflage. Der Atlas zeigt die gesamte Eisenbahninfrastruktur Deutschlands im Maßstab 1:300.000 nach dem Stand von Anfang 2007. Detailliert gezeigt werden nicht nur ein- und mehrgleisige Strecken, unterschieden nach Elektro- und Dieselmotortrieb genauso wie nach DB-Strecken und Privatbahnen. Detailliert werden auch stillgelegte und oft schon längst abgebaute Strecken in dem Kartenwerk dargestellt. Im zweiten Teil des 256 Seiten starken Atlanten werden zahlreiche Eisenbahnknoten in vergrößertem Maßstab wiedergegeben. Auch komplizierte Knoten mit höhenfreien Überwerfungen können so bis ins Detail nachvollzogen werden.

Neu in der 4. Auflage ist die „ewigkeitsfeste“ vierstellige Streckennummernsystematik der DB die sich im Gegensatz zu den Kursbuchstrecken nie geändert hat und die auch für stillgelegte Strecken aufgenommen wurde. Sie machen das Werk deshalb nicht nur für

Hobby-Eisenbahner, sondern auch für Bahn-Profis interessant. Das umfangreiche Werk ist – wie auch schon seine Vorgänger im Verlag Schweers + Wall erschienen. Das Buch ist bei der hohen Informationsdichte und der ansprechenden Gestaltung seinen Preis von 40 Euro allemal wert. (ISBN 978-3-89494-136-9) (wb)

Leserbriefe

Seniorentickets und Pendler-Probleme

Peter Endemann aus Bensheim kommentiert Beiträge in FGZ Nr. 63

In der FGZ 63 hat Herrmann Hoffmann in seinem Beitrag „Neues Seniorenticket beim NVV“ auf die Einmaligkeit dieses Angebot in Hessen hingewie-

sen und dabei fast richtig gelegen, wenn man den Kreis Bergstraße außen vor ließe. Denn dieser ist Mitglied im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), wo

sich die Karte ab 60 seit 1992 äußerster Beliebtheit erfreut.

Sie kostet 28,50 € im Monat (342 € pro Jahr) und erlaubt beliebig viele Fahrten im gesamten Verbundgebiet: von der pfälzisch-saarländischen Grenze bis kurz vor Würzburg, von Zwingenberg/Bergstr. bis an die elsässische Grenze. Verbundgebiet ca. 2,5 Mio. Einwohner.

Kundenentwicklung: Start 1992 mit ca. 10.000 Abonnenten; 2001: ca. 53.000; 2002: 53.703; 2003: 54.700; 2004: 55.500; 2005: unverändert.

Übrigens gibt es auch im Karlsruher Verkehrsverbund ebenfalls eine Karte ab 60 zu 29,50 € im Monat (360 € pro Jahr) und 30.000 Abnehmern in 2003 (Verdoppelung gegenüber Einführungsjahr 1998). Das Verbundgebiet umfasst ca. 1,3 Mio. Einwohner. Zum Vergleich: NVV ca. 1 Mio. Ew.; Ticket derzeit bei 398 €.

Ein Letztes: Bei der bundesweiten Haushaltsbefragung Mobilität in Deutschland machten bei der Zielgruppe „über 64-jährigen“ im Gebiet des VRS rd. 17 Prozent ihre Wege mit dem ÖPNV, 38 Prozent mit dem Pkw, 8 Prozent mit dem Fahrrad und 33 Prozent zu Fuß. Im Vergleich zu diesem abgesehen von den Großräumen Köln und Bonn eher ländlich strukturierten Gebiet verbuchte im Gebiet des Planungsverbandes der ÖPNV nur einen 6-Prozent-Anteil an allen Wegen dieser Zielgruppe, der Pkw hingegen 49 Prozent, die Wege zu Fuß 3 Prozent, das Fahrrad beachtliche 12 Prozent.

Im VRS gibt es auch eine Karte „60 aktiv“ zu 79,80 im Monat verbundweit; Verbundgebiet ca. 3.3 Mio. Ew.

Zum Beitrag von Michael Löwe „Weniger Fernverkehrshalte in Neustadt“ nur kurz angemerkt:

Trotz des offensichtlichen zu verschmerzenden Wegfalls der EC nach Paris (die Franzosen sind ja auch schon ein paar Jahre aus der Stadt) fallen immer größere Löcher in den Fernverkehrshalt Neustadt an der Weinstraße. Die früher einmal üblichen stündlichen Takte zwischen Saarbrücken und Mannheim sind nach und nach ausgedünnt worden (zweistündlich nach Frankfurt, dto. Stuttgart). Das neue Prinzip der Bahn, mal da, mal dort zu halten (s. Köln-Frankfurt auf der NBS) hat wenig mit dem jede Stunde, jede Klasse-Slogan der 80er Jahre und den Vorzügen von Systemhalten zu tun. Ganz zu schweigen von der Merkfähigkeit der Fahrpläne.

Jetzt muss man in Richtung Saarbrücken teilweise in Kaiserslautern umsteigen bzw. in Mannheim, um nach Frankfurt oder Darmstadt zu gelangen. Zudem muss man zur Gewährleistung eines ICE-Anschlusses in Mannheim jetzt 20 Minuten früher mit der S-Bahn abfahren, z.B. zur Minute .30, um einen Anschluss eine Stunde später in Mannheim zu bekommen.

Weitere Auswirkungen: Pendler nach Darmstadt oder Frankfurt müssen öfter in Mannheim umsteigen und sind jetzt ziemlich sicher dem ICE ausgeliefert. Z.B. fällt der attraktive IC 2054 in der Fahrplanlage Frankfurt ab 18.46, Darmstadt ab 19.03 im Dezember 2007 weg. Das ist wenig attraktiv und sollte auch von PRO BAHN-Seite so gesehen werden. (Peter Endemann)

Das Allerletzte

Hauptstadtbahnhöfe der Welt...

Berlin Hauptbahnhof, Paris St. Lazare oder London Paddington Station sind klingende Namen in den Ohren von Weltreisenden, die auf der Schiene unterwegs sind. Weit weniger bekannt ist Schaan-Vaduz, der „Hauptstadtbahnhof“ des Fürstentums Liechtenstein. An dem verlassen wirkenden Bahnhofsgebäude halten pro Werktag 16 Züge, allesamt Nahverkehrsverbindungen zwischen dem schweizerischen Buchs und Feldkirch in Österreich. Es gibt nur ein Durchgangsgleis und ein Stumpfgleis, das aber offenbar nicht sehr oft benutzt wird.

Der „Hauptstadtbahnhof“ (und einziger Bahn-Haltepunkt des kleinen Landes) liegt übrigens, wie der Name schon sagt, nicht direkt in Vaduz, sondern im Ort Schaan, etwa fünf Kilometer nördlich der Hauptstadt des vor allem in Finanzkreisen sehr beliebten kleinen Landes. Da Liechtenstein bis auf den schmalen Streifen in der Rheinebene sehr gebirgig ist, spielte der Eisenbahnverkehr hier nie eine große Rolle. Den Liechtensteinern und seinen zahlreichen Besuchern steht deshalb ein gut ausgebautes Busnetz zur Verfügung, um im Land umher zu reisen. (wb)



Der Bahnhof Schaan-Vaduz im Fürstentum Liechtenstein (Foto: Wolfgang Brauer)

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:

Mo, 1.10. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft November-Dezember. 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, 3.9. 18.30 Uhr: Monatstreff im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32 (fünf Fußminuten vom Hbf Südseite)

Sa, 22.9. In die Stadt ohne Auto (in Planung)
Näheres siehe www.pro-bahn-frankfurt.de

Mo, 1.10. 18.30 Uhr: Jahreshauptversammlung von PRO BAHN Regionalverbandes Frankfurt e.V. im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32, fünf Fußminuten vom Hbf/Südseite) (schriftliche Einladung folgt)

Mo, 5.11. 18.30 Uhr: Jahreshauptversammlung von PRO BAHN Regionalverbandes Frankfurt e.V. im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32, fünf Fußminuten vom Hbf/Südseite) (schriftliche Einladung folgt)

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, 26.9. 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, 24.10. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereinsgaststätte „Grün-Weiß“ in der Waldkolonie

Regionalverband Rhein-Neckar

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

Do, 18.10. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Umwelt-
zentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

Sonstige Termine

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

