

**PRO BAHN Hessen** 

# Fahrgastzeitung

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

Nr. 66

Januar – Februar 2008



|   |              |
|---|--------------|
| <b>Ein Jahr Mittelhessen-Express</b>    | <b>S. 9</b>  |
| <b>DB verbaut 400 Mio EUR in Hessen</b> | <b>S. 11</b> |
| <b>Engpass Bismarckplatz Heidelberg</b> | <b>S. 19</b> |

**Titelbild:** Zentrale Haltestelle Bismarckplatz in Heidelberg. Nachteilig ist die ungleichmäßige Verteilung der anschließenden Strecken – eine nach Norden, mehrere Richtung Süden – und eine zu klein dimensionierte Wendeanlage (oben außerhalb des Bildes). (*Foto: Wolfgang Brauer*)

**Rückseite:** In Bad Soden ist auf der Stadtlinie inzwischen ein Kleinbus im Einsatz, der auch mobilitätseingeschränkten Fahrgästen eine Mitfahrt ermöglicht. (*Foto: Wilfried Staub*)

## Impressum

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

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

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

**Leserbriefe** sind gerne gesehen, sollen sich jedoch auf Artikel in der FGZ beziehen. Die Redaktion druckt keine "offenen" oder anonymen Briefe ab, ebensowenig Beschwerden, die an Verkehrsbetriebe gerichtet sind und der FGZ in Kopie zugehen.

**Änderungen der Bezugsadresse** melden Sie bitte an die Mitgliederverwaltung in Berlin, wenn Sie Vereinsmitglied sind; an Holger Kötting, wenn Sie die Zeitung als Jahresabonnement/Freiverteiler erhalten.

**Redaktion:** Martin U. Schmidt (*mus*), Holger Kötting (*hk*), Wolfgang Brauer (*wb*), Helmut Lind (*ld*), Thomas Bayer (*tb*), Harald Nehr (*hn*), Hermann Hoffmann (*hh*). Alle anderen Artikel sind namentlich gekennzeichnet. V.i.S.d.P.: *mus*, für die einzelnen RV: *hk, wb, ld, tb, hn*.

**Endzusammenstellung dieser Ausgabe:** *hk*

**Redaktionsanschrift:** Martin U. Schmidt, Küferstr. 30, 65931 Frankfurt am Main,  
Tel/Fax: (0 69) 37 56 24 88. E-mail: [m.schmidt@chemie.uni-frankfurt.de](mailto:m.schmidt@chemie.uni-frankfurt.de)

**Druck und Versand:** *hk*

Regionalredaktionen:

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

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

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

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

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

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

**Redaktionsschluss für diese Ausgabe:** 1.12.2007 (Heft Januar – Februar 2008)

**Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:** 1.2.2008 (Heft März – April 2008)

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

# Inhalt dieser Ausgabe

## Nordhessen

|   |   |
|---|---|
| Die RegioTram ist gut gestartet.....                      | 4 |
| Nordhessen: Spannend über Stock&Stein dank Bus&Bahn ..... | 5 |

## Osthessen

|   |   |
|---|---|
| Kleine Haltepunkte stärken und nicht abhängen ..... | 6 |
| Fuldaer Reisezentrum kürzer geöffnet.....           | 7 |
| Neue Buslinie Eiterfeld–Bad Hersfeld .....          | 7 |
| Bahnhof Großlüder verkauft .....                    | 8 |

## Mittelhessen

|   |   |
|---|---|
| Ein Jahr Mittelhessen-Express – eine Bilanz ..... | 8 |
|---|---|

## Großraum Frankfurt am Main

|   |    |
|---|----|
| ProNetz verbaut 2008 rund 400 Millionen in Hessen ..... | 10 |
| Hoch leben die Bausteinschreiben der DB AG.....         | 12 |
| RMV: Teurer – partiell aber auch besser .....           | 13 |

## Starkenburg

|  |    |
|--|----|
| ICE-Trasse in Darmstadt – alles wieder offen ..... | 14 |
| Überwaldbahn: Draisinenprojekt beschlossen.....    | 15 |
| Wieder Güterverkehr auf der Gersprenzthalbahn..... | 16 |

## Rhein-Neckar

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| Heidelberg bestellt „Supercaps“ ..... | 17 |
| Engpass Bismarckplatz .....           | 18 |
| Bypass Mannheim und kein Ende .....   | 20 |

## Rumänien

|   |    |
|---|----|
| Alte Straßenbahnen fahren in Iasi weiter..... | 21 |
|---|----|

|   |    |
|---|----|
| PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten ..... | 22 |
|---|----|

|                         |    |
|-------------------------|----|
| PRO BAHN - Termine..... | 23 |
|-------------------------|----|

Nordhessen

## Die RegioTram ist gut gestartet

### NVV zieht Bilanz nach 100 Tagen RegioTram im Kasseler Hauptbahnhof

Über die feierliche Eröffnung des RegioTram-Tunnels am 19. August 2007 berichtete die FGZ Nr. 64 ausführlich. Nun lud der NVV zum Pressetermin "100 Tage RegioTram" zum 26.11. in das Kulturbahnhof-Tagungszentrum ein. Es referierten Wolfgang Dippel, Geschäftsführer des NVV, Rainer Meyfahrt, Vorstand der Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG), Wolfgang Pollety und Klaus Reintjes, Geschäftsführer der RegioTram Betriebsgesellschaft (RTB).

Nach mehrwöchiger kritischer Beobachtung wird mit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2007 die Linienführung vom Hauptbahnhof in die Kasseler Innenstadt geändert:

Die RegioTram RT 3 aus Hofgeismar bedient nicht mehr die Leipziger Straße, sondern wird über Scheidemannplatz, Wilhelmsstraße/Stadtmuseum und Rathaus/Fünffensterstraße zum Auestadion geleitet. Die RT 5 aus Melsungen fährt stündlich über Rathaus, Königsplatz in die Leipziger Straße. Zusätzlich werden alle zwei Stunden RegioTrams der RT 5 zum Auestadion eingesetzt. Die RT 9 aus Schwalmstadt-Treysa wird in allen Kursen über den Scheidemannplatz, Lutherplatz und den Stern in die Leipziger Straße geführt. An Linienführung und Fahrplan der RT2/Tram 4 nach Hessisch Lichtenau und der RT 4 nach Wolfhagen ändert sich nichts. Die RT 4 aus Wolfhagen wird wie bisher zum Stern und durch die Königsstraße fahren.

Die beiden Haltestellen Scheidemannplatz und Wilhelmsstraße/Stadtmu-

seum liegen am Beginn der Fußgängerzonen Treppenstraße und Wilhelmsstraße. Mit RT 3, 4 und 5 und den Tramlinien 2, 7 und 9 halten dort mehr Bahnen, die Haltestellen werden deutlich attraktiver. Da die RT-Züge in Doppeltraktion zur neuen Wendeanlage am Auestadion fahren können, sind weniger Kupplungsvorgänge am Hauptbahnhof nötig.

Verkehrsunternehmen (RTB), Netzbetreiber (KVG bzw. DB Netz) und NVV sind sich einig, dass das RegioTram-System gut gestartet ist. Eisenbahn und Straßenbahn haben voneinander gelernt und die Ursachen technischer Pannen gründlich untersucht und abgestellt.

### Fahrbetrieb und Pünktlichkeit

Die neue Station im Hauptbahnhof hat seit dem 19. August 12 000 Ein- und Ausfahrten abgewickelt, über 500 000 Menschen wurden befördert. Um die nach 100 Tagen erreichten Pünktlichkeitswerte von fast 90 % noch zu steigern, wurden Schwachstellen analysiert und Lösungswege gefunden. Deshalb ist die RTB zuversichtlich, im kommenden Jahr die angestrebte Pünktlichkeit von 94 % zu erreichen.

### Neue Haltepunkte 2008

Der NVV ist froh, dass nach Monaten der Verzögerung die Bauarbeiten für die neuen Haltepunkte Kassel-Kirchditmold und Kassel-Jungfernkopf beginnen können. Mit ihrer voraussichtlichen Fertig-

stellung Ende 2008 werden weitere große Siedlungsgebiete erschlossen. Verkehrsverbund und Regiotrambetreiber (RTB) rechnen dann mit beachtlichen Fahrgast-

zuwachsen, weil sich gerade hier die Fahrzeiten aus Stadtteilen in die Innenstadt erheblich verkürzen werden. (hh)

## Nordhessen

# Nordhessen: Spannend über Stock&Stein dank Bus&Bahn

Broschüre mit 12 Wandertouren vom NVV vorgestellt

Der Nordhessische Verkehrsverbund zeigt jetzt noch mehr Möglichkeiten, mit Bus und Bahn in der Freizeit aktiv zu sein. Nach den beiden Sommer-Broschüren "Sonnen & Baden" und "Spiel & Spaß" erscheinen nun Tipps für die Wandersaison mit dem Heft "Stock & Stein", das im ganzen NVV-Gebiet erhältlich ist.

Insgesamt werden 12 Wandertouren vorgestellt - über alle 5 Landkreise des Verbundgebietes verteilt. Die Routen eignen sich für Familien und sportlich geübte Wanderer. Dank der guten Bus- und Bahn-Anbindung der Start- und Endpunkte ist man nicht mehr auf Rundwege angewiesen. Außerdem bieten weitere Bus- und Bahnhalte unterwegs die Möglichkeit, nach Wetterlage die Strecke zu verkürzen oder zu verlängern.

Die Routen sind mit einer detaillierten Kartenskizze, einer ausführlichen Wegbeschreibung mit genauer Bus- und Bahnanbindung und Wanderkarten-Tipp ausgestattet. Sehenswürdigkeiten mit Öffnungszeiten und weitere Informationsmöglichkeiten vor Ort runden die jeweiligen Doppelseiten ab. Passend zu den Touren werden Gasthäuser hinten im Heft mit Telefonnummern vorgestellt. Hinten finden sich auch Fahrkartentipps

und eine ausklappbare Übersichtskarte mit allen Touren.

Leider fehlt bei Linienbussen die Angabe, wie oft sie verkehren. Aber da hilft hoffentlich im Dezember 2007 das neue Fahrplanbuch. Attraktive Wandergebiete wie der Reinhardswald, die Zentren vom Knüllgebirge und vom Nationalpark Kellerwald-Edersee sind nicht erfasst. Hier stimmt z. T. das Busangebot am Wochenende noch nicht. Gerade im Hinblick auf die Nordhessenkarte 60plus (Jahreskarte für Senioren) wäre auch in abgelegenen Gegenden ein Taktverkehr wünschenswert. Viele wanderfreudige Rentner ohne PKW leben in kleinen Orten.

Die Broschüre liegt ab sofort nicht nur in allen NVV-Kundenzentren und InfoPoints aus, sondern auch in Gaststätten entlang der Strecken sowie in Rathäusern und Touristinfos im ganzen NVV-Gebiet. Außerdem sind die Inhalte unter [www.nvv.de](http://www.nvv.de) (Rubrik "Freizeit") per Mausclick verfügbar. Dort kann das Heft auch als PDF-Datei heruntergeladen werden. Ein Teil der Freizeitangebote "Sonnen & Baden" sowie "Spiel & Spaß" ist auch in der Wintersaison interessant. Es lohnt durchaus, in der Rubrik ein wenig zu stöbern. (hh)

Osthessen

## Kleine Haltepunkte stärken und nicht abhängen

Ein Beispiel für die katastrophale Fahrplansituation der Vogelsbergbahn ist der Haltepunkt Oberbimbach, der seit dem Fahrplanwechsel 2007 (Mo-Fr) nur noch sehr schlecht bedient wird. Auch zum jetzigen Fahrplanwechsel hat sich am Fahrplan nichts geändert.

Während die Zugverbindungen auf der über 100 km langen Nahverkehrsstrecke am Wochenende ausgebaut wurden, halten die Züge unter der Woche am Vormittag an den kleinen Haltepunkten fast gar nicht mehr.

So wird Oberbimbach von 6.42 Uhr bis 12.42 Uhr in Richtung Gießen nicht mehr bedient. Auch in Fahrtrichtung Fulda sieht es nicht viel besser aus: kein Zug zwischen 9.17 Uhr und 13.39 Uhr.

Für Leute die Einkaufen, Arbeiten, Behörden- oder Arzttermine wollen/haben kommt die Bahn kaum mehr in Frage.

Auch der zusätzliche Stadtbusverkehr von Fulda nach Bimbach nützt nichts, da die Verbindung nach Gießen fehlt.

Gleich ergeht es den zahlreichen Haltepunkten wie Angersbach, Wallenrod, Renzendorf, Zell-Romrod, Saasen usw.

Nach Berechnungen des RMV in Hofheim nutzten täglich rund 7500 Leute die Vogelsbergbahn, 85 % davon die Regionalexpresshalte. Die restlichen 15 % also gut 1125 Reisende entfallen auf die RB-Halte. Es ist also aus Sicht des RMV nur folgerichtig, dass die RB-Halte schlechter und irgendwann vielleicht gar nicht mehr bedient werden. Für den ländlichen Raum wäre dies eine Katastrophe.

Was das für die Bahnnutzer aus diesen Gemeinden bedeutet, ist fatal. Zusätzlicher Autoverkehr, denn diese Bahnfahrer müssen in die Kerngemeinde fahren, um dort in den RE-Zug einsteigen zu können. Damit verbunden ist ein immenser Zeit- und Finanzaufwand (und unnötige Umweltbelastung). Nicht leistbar für Geringverdiener, Rentner, Studenten...

Viele werden in Zukunft sicherlich gleich aufs Auto umsteigen - so sie es können. Die Folge ist eine massive Schwächung der Vogelsbergbahn durch weniger Fahrgäste.

Die Preispolitik des RMV tut ein übriges dazu. Hier sind durchschnittliche Preissteigerungen seit Dezember 2006 (in zwei Schritten) um bis zu 8,4 % scheinbar normal. Gleichzeitig wurden massiv Zugverbindungen im Nahverkehr gekürzt.

Wir haben im Dezember den Gemeindevorstand Großenlüder über die Situation in Oberbimbach informiert und ihn aufgefordert für Abhilfe zu sorgen und eine entsprechende Resolution zu verabschieden. Mit deren Hilfe könnte gegenüber der LNG und RMV erreicht werden, dass Oberbimbach wieder öfter bedient wird. Zwei bis drei zusätzliche Zughalte je Richtung am Vormittag (Mo-Fr) wären ausreichend.

Enttäuschend war das Antwortschreiben von Großenlüders Bürgermeisterin Silvia Hillenbrand (SPD), die unsere Aktion zwar grundsätzlich begrüßte aber jegliche Verantwortung auf die LNG Fulda abschob, obwohl sie als Gemeinde

und als Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft (AGN) Vogelsbergbahn sehr wohl Einfluss auf den Fahrplan hat. Auch von der LNG Fulda kamen bislang nur leere Worte ohne auf unser Schreiben überhaupt einzugehen. Man verweist auf den RMV, wo der Landkreis Fulda und die Stadt Fulda allerdings Mitglied ist.

In Bimbach hat der Bund für Umwelt und Naturschutz 2006 sehr erfolgreich

Unterschriften für den Erhalt des Haltepunktes gesammelt. Der Haltepunkt wurde erhalten, aber das Fahrtenangebot lässt nun sehr zu wünschen übrig.

Wir werden nun mit dem RMV, den Land- und Bundestagsabgeordneten sowie den anderen Anliegergemeinden, die ein ähnliches Schicksal wie Oberbimbach teilen, Kontakt aufnehmen und versuchen, Verbesserungen herbeizuführen. *(tb)*

## Osthessen

# Fuldaer Reisezentrum kürzer geöffnet

## Lauterbach noch stärker betroffen

Das Reisezentrum im Bahnhof Fulda hat seine Öffnungszeiten pro Woche um insgesamt 5 Stunden reduziert.

Nun öffnet es Montag-Freitag erst um 6.30 Uhr (statt bisher um 5.30 Uhr) bis 20 Uhr; Samstag ist es von 7-18 Uhr und Sonntag von 8-20 Uhr geöffnet.

Die Deutsche Bahn AG begründete ihre Entscheidung mit der geringen Nachfrage in den frühen Morgenstunden.

Stärker betroffen von den Einsparungen ist der Bahnschalter im Bahnhof Lauterbach. Hier werden pro Woche 15 von 52 Stunden eingespart. Samstag und

Sonntag ist ganz geschlossen. Eine halbe Stelle fällt somit weg, was schlimm ist.

Die dortige Geschäftsstelle hat nun zu folgenden Zeiten geöffnet: Montag und Dienstag 7.45-12 Uhr und 13-17 Uhr, Mittwoch 7.45-13 Uhr, Donnerstag 7.45-12 Uhr und 13-18 Uhr, Freitag 7.45-12 Uhr und 13-16 Uhr.

Für Pro Bahn Osthessen ist diese Kürzung nicht nachvollziehbar und zum Nachteil der Fahrgäste. Das Lauterbach Reisezentrum wird seit Jahren gut genutzt und ist immens wichtig für die Region. *(tb)*

## Osthessen

# Neue Buslinie Eiterfeld–Bad Hersfeld

Seit dem 10. Dezember 2007 gibt es eine neue Buslinie im Nordhessischen Verkehrsverbund. Die Linie 360 verbindet seither Eiterfeld (bzw. die Gemeinde Haunack) mit Bad Hersfeld. Der Bus fährt zudem die Orte Arzell, Buchenau,

Fischbach, Bodes, Eitra, Sieglös, Ober- und Unterhaun und Rotensee an.

Insgesamt bestehen täglich 6-8 Fahrtenpaare (Mo-Fr), der letzte durchgehende Bus fährt um 18.15 Uhr ab dem Bahnhof Bad Hersfeld nach Eiterfeld (manche

Busse beginnen bzw. enden auch in Hauneck-Bodes). An Samstagen gibt es 3 Fahrtenpaare ab Hauneck-Bodes nach Bad Hersfeld und zurück. In Bad Hersfeld besteht jeweils Zuganschluss nach Kassel, Göttingen und Fulda.

Die Gemeinde Eiterfeld zieht damit die Konsequenz aus der Streichung der RMV-Buslinie 100 von Eiterfeld nach

Bad Hersfeld im Dezember 2004. Damals hatten – wie in der FGZ berichtet – engagierte Bürger über 400 Unterschriften für den Erhalt der immens wichtigen Verbindung gesammelt. Auch die Gemeinde Eiterfeld hatte sich stark für die Buslinie gemacht. Nun bedient sie eben der NVV. Gut so! Infos und Fahrplan unter [www.nvv.de](http://www.nvv.de) (tb)

## Osthessen

# Bahnhof Großlüder verkauft

In ganz Hessen wurden ca. 50 (bundesweit ca. 490) Bahnhofsgebäude durch die DB verkauft, so auch der Bahnhof in Großlüder an der Vogelsbergbahn. Neue Besitzer sind die Londoner Firma Patron Capital und die Gesellschaft Procom Invest in Hamburg. Über den Kaufpreis wurden keine weiteren Angaben gemacht.

Angeblich wolle dieses internationale Bieterkonsortium laut Bahn in den nächsten Jahren ca. 15 Mio. € in die 490 Gebäude investieren.

Pro Bahn in Osthessen sieht den Verkauf von Bahnhofsgebäuden mit gewisser Sorge. Zunächst einmal handelt es sich im eigentlichen Sinne um „Staats Eigentum“, das erhalten und nicht verkauft werden sollte. Viele Bahnhofsgebäude

wie beispielweise das am Bahnhof Gersfeld (Rhönbahn) sind zudem in einem schlechten Zustand. Hier hätte vor Jahren renoviert und saniert werden müssen um den Wert zu erhalten. Einige Bahnhöfe müssten aufgrund ihres Alters unter Denkmalschutz gestellt werden.

Wichtig ist es nach unserer Auffassung (wenn dennoch verkauft wird) die Gebäude erst den jeweiligen Gemeinden anzubieten. Einige Gemeinden haben Interesse daran bekundet, Bahngebäude zu nutzen, kommen jedoch aufgrund der vielen Zuständigkeiten bei der Bahn aber nicht weiter.

Der Einfluss, den die Deutsche Bahn AG auf das Bieterkonsortium hat - was die spätere Nutzung der Häuser angeht - dürfte als gering einzustufen sein. (tb)

## Mittelhessen

# Ein Jahr Mittelhessen-Express – eine Bilanz

Mit dem Fahrplanwechsel feiert der Mittelhessen-Express sein „Einjähriges“. Die Idee, schnelle Elektrotriebzüge im Flügel-Konzept über Gießen nach Dil-

lenburg und Treysa zu führen, darf als sinnvoll bezeichnet werden. Doch ihre Umsetzung war von Komplikationen gekennzeichnet. Zu Stoßzeiten waren die



Elektro-Triebzüge sofort hoffnungslos überfüllt, denn die Sitzplatzkapazitäten waren gegenüber den lokbespannten Zügen empfindlich reduziert. Heftig beklagt wurden aber auch beinharte Sitze, enge Bestuhlung, fehlende Armlehnen und Gepäckablagen. Der RMV hatte nach heftigen Protesten von Pro Bahn und zahlreichen Fahrgästen Verbesserungen zugesichert.

Was lässt sich ein Jahr nach der Einführung des neuen Zuges feststellen? Die Proteste wegen überfüllter Züge haben sich gelegt. Dies ist jedoch nur teilweise auf verlängerte Zugeinheiten zurückzuführen. Viele Pendler sind einfach umgestiegen. Dabei haben viele sogar in Kauf genommen, nun länger unterwegs zu sein. – Ein zweifelhaftes Erfolgsmodell, das darin besteht, einen Teil der Kunden zu vergraulen! Bequemer sind die Züge nur unwesentlich geworden. Längst noch nicht alle Zugeinheiten haben aufgepolsterte Sitze, wie es der RMV zugesichert hatte. Genauso verhält es sich mit Gepäckablagen und Armlehnen. Das Grundproblem ist ohnehin nicht zu beseitigen: Die Sitze sind schmal und sehr steil, die Vierergruppen eng. Der Mittelhessen-Express ist in den Augen vieler Kunden immer noch eine – noch nicht einmal ansatzweise aufgemotzte – S-Bahn. Selbstverständlichkeiten wie das morgendliche Nickerchen des Pendlers, das Lesen einer Zeitung oder die Unterbringung eines Koffers werden zu Problemen. Doch so wie es aussieht, werden uns diese Zustände noch lange erhalten bleiben.

Was hat die Langzeiterfahrung in Punkto Zuverlässigkeit ergeben? Die Bilanz ist gemischt: Zum Glück sind die Fälle selten, in denen Züge ersatzlos ausfallen. Auch das Flügelkonzept an sich hat sich recht gut bewährt und wird gut angenommen. Kleine Verspätungen werden durch die spurtstarken Triebzüge meist gut aufgeholt. Nun wurde allerdings die Höchstgeschwindigkeit der Züge vom Eisenbahnbundesamt auf 125 km/h begrenzt: Offenbar kam es immer wieder vor, dass Züge dieser und der verwandten Baureihen beim Bremsen auf herbstnassen Gleisen ins Rutschen kamen. Damit wäre auch dieser Vorteil entfallen. Anschlüsse, etwa an die Vogelsbergbahn, wurden daher in letzter Zeit unzuverlässig.

Quälend wird es schließlich jedes mal, wenn ein Mittelhessen-Express unerwartet hohen Fahrgast-Zuspruch hat: Fällt einmal eine Hälfte des Doppel-Triebzugs aus, herrschen bisweilen selbst in Schwachverkehrs-Zeiten chaotische Zustände und viele Reisende müssen mitunter von Frankfurt bis Gießen im Stehen reisen. Dabei handelt es sich nicht um Einzelfälle. Es reichen auch schon zwei Schulklassen aus, die das Gießener Mathematikum besuchen wollen, und der Mittelhessen-Express wird zur Überland-S-Bahn mit schlechter Laune inbegriffen. Die mangelnden Sitzplatzreserven sind und bleiben ein Ärgernis. Viele Fahrgäste berichten nach einem Jahr Erfahrung: Man nimmt diesen Zug nur, wenn es sein muss. So schreibt man leider keine wirklichen Erfolgsgeschichten. (hn)

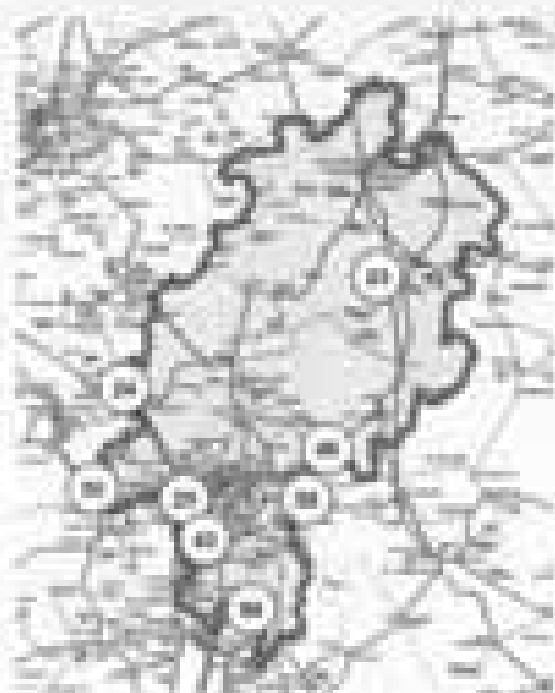
Großraum Frankfurt am Main

## ProNetz verbaut 2008 rund 400 Millionen in Hessen

Den Fahrgastverband PRO BAHN kennt wohl jeder. Für den 4. Dezember 2007 hatte Mobility Networks Logistics, besser bekannt unter dem deutschen Firmennamen DB Deutsche Bahn, zu einer Pressekonferenz auf den Flughafen Frankfurt eingeladen. Vorgestellt wurde das Aktionsprogramm von „ProNetz“. Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter für das Land Hessen, stellte die für das Jahr 2008 fest eingeplanten größeren Strukturmaßnahmen in die Instandhaltung der Schiene vor. Er gab eingangs unumwunden zu, dass in der Vergangenheit nicht alle bereitgestellten Gelder verbaut wurden. Aus den Fehlern

habe man gelernt und die Projektgruppe „ProNetz“ ins Leben gerufen, die seit 2007 alle Projekte plant und überwacht. Der Verkehr auf der Schiene wächst schneller als angenommen. So wurden die Prognosen beim Güterverkehr für das Jahr 2015 schon in diesem Jahr erreicht. Der erhöhte Verkehr erleichtert nicht gerade die Arbeiten bei der Erneuerung bzw. Modernisierung der Infrastruktur, denn nahezu alle Arbeiten müssen unter dem rollenden Rad oder, wie sich Vornhusen wörtlich ausdrückte, am offenen Herzen durchgeführt werden. 2007 befand man sich, was „ProNetz“ betrifft, noch in der Lernphase. Für 2008 ist man

Die Deutsche Bahn investiert in Hessen 2008 rund  
400 Millionen Euro in die Eisenbahn-Infrastruktur



### Die wichtigsten Projekte 2008 in Hessen

#### Korridor Streckenausbau

- 23 SFS (Hannover -) Kassel - Fulda
- 24 SFS Köln - Frankfurt am Main
- 25 Mainz - Frankfurt am Main
- 43 Frankfurt (M) Stadion
- 46 Fulda - Frankfurt am Main
- 30 Köln - Neuwied (- Wiesbaden)
- 39 Hanau - Aschaffenburg - Würzburg
- 68 Frankfurt am Main - Mannheim (Rheinbahn)

in der Lage, alle Maßnahmen für Hessen bereits zum Fahrplanwechsel minutengenau bekannt geben zu können. Spätestens drei Monate vor Beginn der Arbeiten sind die erforderlichen Fahrplanänderungen dann auch online abrufbar.

Deutschlandweit gibt es 2008 insgesamt 4.000 größere Bauvorhaben, die in 63 so genannte Korridorbaumaßnahmen zusammengefasst werden. Alle Einsatzstellen zusammen rechnet die DB mit durchschnittlich 600 Arbeitseinsätzen täglich. In die acht hessischen Bauvorhaben sollen tatsächlich auch die bereitgestellten 400 Millionen Euro investiert werden. Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass die Beeinträchtigungen für die Fahrgäste so gering wie irgend möglich gehalten werden. Dennoch sind Totalsperrungen an Wochenenden, insbesondere bei Inbetriebnahmen von ESTWs, oder längerfristige Umleitungen bzw. Routenkürzungen unumgänglich. Oft aber reicht sogar der Fahrzeitpuffer aus, so dass Anschlüsse problemlos erreicht werden. Im Einzelnen sind folgende Baustellen in Hessen oder solche mit Auswirkungen auf Hessen vorgesehen (s. Skizze):

**Korridor 23 – SFS Kassel–Fulda:** Modernisierung der Tunneltechnik; gesamtes Jahr, eingleisiger Betrieb; ohne Auswirkungen.

**Korridor 24 – SFS Köln–Frankfurt/M:** Umbau unzulänglicher Schallschutz; gesamtes Jahr, aber nur nachts, Fpl-Änderungen somit nur in Tagesrandlagen.

**Korridor 60 – Riedbahn:** Gleiserneuerung Groß-Rohrheim – Gernsheim; 3. bis 5. und 10. bis 12. Mai, unbedeutende Fahrzeitverlängerungen.

**Korridor 59 – Hanau–Würzburg:** Weichenerneuerung, Inbetriebnahme

ESTW Karlstadt; Wochenenden im Juni, Juli, August, Oktober; Fahrzeitverlängerungen bis 20 Minuten, weitläufige Umleitungen, SEV in Nahverkehr.

**Korridor 46 – Fulda–Frankfurt/M:** Weichenerneuerung Neuhof, Wirtheim und Gleisschwenkung Neuer Schlüchterner Tunnel (Inbetriebnahme: 29. September!); Wochenenden im April, Juli, September; Fernverkehr: Fahrzeitverlängerung bis 30 Minuten, Umleitung Main-Weser-Bahn, Halt in F-West und F-Süd anstelle von F-Hbf; Nahverkehr: Fahrzeitverlängerung bis 10 Minuten.

**Korridor 46 – Frankfurt/M Süd:** Weichenerneuerungen; 11.-14. April: Teilsperre Süd-Hbf; 2.-5. Mai und 31. Mai-1. Juni: Totalsperre Süd-Hbf; Züge fallen z.T. aus oder enden vorzeitig in Fulda, Hanau, Offenbach oder F-Ost.

**Korridor 43 – Frankfurt/M Stadion:** Inbetriebnahme ESTW; 7. Juni 23:30 h bis 9. Juni 4:30 Uhr; drei Strecken Stadion-Hbf nicht befahrbar. Umleitung über F-Süd bzw. Flughf. Regio-bf., Nahverkehr endet vorzeitig. Die Station Stadion ist übrigens der mit 570 Zügen täglich meist befahrene Bahnknoten Deutschlands!

**Korridor 63 – Frankfurt/M Süd:** Gleiserneuerungen; Ostern 2008; Teilsperre, kaum Auswirkungen.

Maßnahme in Rheinland-Pfalz mit Auswirkungen in Hessen:

**Korridor 25 Mainz-Frankfurt/M:** Modernisierung Alter Mainzer Tunnel (2 Jahre bis 2009), Erneuerung Vorlandbrücke März bis Dezember 2008); Fernverkehr: kaum Auswirkungen; Nahverkehr: RE macht Kopf in Mainz und weiter über Kostheim. Nur Studentakt S8 ab Gustavsburg.

Wie komplex die Planungen sind, erläuterte Vornhusen an mehreren Beispielen.

len. Eines davon sei hier erwähnt. Das Rhein-Main-Gebiet und den Rhein-Neckar-Raum verbinden bekanntlich sechs jetzt schon überlastete Gleise. Während der umfangreichen Bauarbeiten in RP zwischen Mainz und Worms müssen einzelne Züge über Hessen umgeleitet werden, was Auswirkungen auf den Fahrplan der S7, der S8 und der RB 75 haben wird. Sinnvoll ist es auch, um die Beeinträchtigungen in Grenzen zu halten, einzelne Maßnahmen zu bündeln, wie die Sanierung des Tunnels und die der Vorlandbrücke in Mainz in einer zeitlich abgestimmten Phase.

Ob sich allerdings die Zahl der LA's so zurück gehen werden, dass im Alltagsbetrieb die Pünktlichkeitsquote von 96 % Ende 2008 erreicht wird, darf jetzt mit Spannung erwartet werden. Vorkommnisse, wie die Verhältnisse mit der Brücke vom Abzweig Mainzer Landstraße in die Gleise 19 bis 24 des Hauptbahnhofes sollten nicht mehr vorkom-

men. Die Brücke ist seit fast 10 Jahren mehr als sanierungsbedürftig. Seit mindestens zwei Jahren gibt es dort eine LA mit Hg 30, die seit Wochen auf Hg 10 herabgesetzt wurde. Seit diesem Tag kann der gesamte Fahrplan der RB 10, 12, 15 und 20 nicht mehr eingehalten werden und die Verspätungen schaukeln sich in der HVZ hoch und wirken sich sogar auf die RB 13 aus.

Was damit gesagt werden soll, ist, dass die Frage der Prioritätsliste nicht angesprochen wurde und auch keine Stellung bezogen wurde, bis wann die Versäumnisse der Vergangenheit annähernd aufgearbeitet sind. Auf Nachfrage gestand die Bahn ein, dass es - auch zu ihrem Leidwesen - keinen Termin für so bedeutungsvolle und dringend erforderliche Projekte wie den viergleisigen Ausbau der Main-Weser-Bahn geschweige denn der NBS Frankfurt – Mannheim gibt. (*Wilfried Staub*)

## Großraum Frankfurt am Main

# Hoch leben die Bausteinschreiben der DB AG

Als ich im Öffentlichen Dienst beschäftigt war, bestellte meine Dienststelle beim Vertragsreisebüro erstmalig eine BahnCard First für mich. In den Folgejahren wurde sie mir jeweils automatisch an meine Privatadresse geschickt. Bezahlen musste ich Sie zunächst selbst, bekam allerdings den vollen bzw. altersbedingt reduzierten Betrag vom Arbeitgeber an dem Tag erstattet, an dem sich meine Reisespesen für die Behörde rechneten, die Kosten also insgesamt niedriger lagen als bei Fahrkarten auf Großkundenabonnement. Dies war zum Bei-

spiel nach drei Fahrten von Frankfurt/M nach Berlin der Fall.

Als Rentner gönnte ich mir weiterhin – mit Mehdorn bedingter Unterbrechung – den Luxus der BC 50. Sie flatterte seit Jahren pünktlich kurz vor dem 1. August ins Haus, ausgenommen in diesem Jahr. Im August stand keine Fahrt mit der Bahn an, also erkundigte ich mich Anfang September bei der 01805er-Servicestelle nach dem Sachstand. Die Antwort der netten Dame: „An Geschäftskunden darf die BC aus rechtlichen Gründen nicht mehr automatisch ver-

schickt werden. Möchten Sie denn wieder eine haben?“ Ich sagte ja, aber mit erstem Gültigkeitstag 18. September.

Kurz vor dem Stichtag erhielt ich im Abstand von einem Tag gleich zwei Karten mit unterschiedlichen Nummern. Also wieder den BC-Service angerufen. Ich wollte mir Telefonkosten sparen und bat um Rückruf. Darauf wollte man sich bei der Hotline partout nicht einlassen. Nach der fünften Frage „Um was geht es denn?“ gab ich auf. Die nun nicht mehr ganz so nette Dame konnte sich trotz eifrigen Spielens auf der Tastatur ihres PCs den Vorgang nicht erklären - und mir schon gar nicht eine nur halbwegs plausible Erklärung geben. „Schicken Sie halt eine Karte zurück“, meinte sie schließlich ziemlich entnervt. „Und welche der beiden und auf welche Kosten?“, ich darauf. „Ist mir gleich, die Bahn wird sich für

Ihre Auslagen irgendwie erkenntlich zeigen“. Ich folgte der Aufforderung und schickte eine BC mit einem handschriftlichen Vermerk auf der Rechnung „Wer erstattet mir meine Auslagen?“ an den Absender zurück.

Tatsächlich wurde der Betrag (nach Wochen) auch nur einmal abgebucht. Das mit dem Erkenntlichzeigen hatte ich schon längst vergessen, als mir Anfang Dezember ein Brief des BC-Service erreichte mit dem Betreff „Ihre Erstattungsanfrage“. Und weiter im Text (wörtlich): „.... Vielen Dank für Ihre Erstattungsanfrage. Dazu benötigen wir jedoch noch Ihre Original-Fahrkarte mit der Bestätigung des Zugbegleitpersonals, dass sie von Ihnen genutzt wurden. Bitte schicken Sie diese ....“. Hoch leben die Baustein-Antwortschreiben der Bahn!  
(*Wilfried Staub*)

### Großraum Frankfurt am Main

## **RMV: Teurer – partiell aber auch besser**

Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2008 verteuern sich Fahrten mit dem RMV um durchschnittlich 2,4 %. Dabei bleibt (als politisches Zugeständnis?) die Preisstufe 3 in der Höhe unverändert, während sich die Kurzstrecke K2 in Frankfurt bei Wegfall der Verbilligung außerhalb des Berufsverkehrs sogar verbilligt. Eine Stellungnahme von PRO BAHN zum allgemeinen Tarifkarussell ist nachzuhören auf der Homepage des RV Frankfurt unter „Aktuelles“. Begrüßt wird auch die Ausweitung der Clever-Card auf Azubis und die Änderung bei Anschlussfahrtscheinen für Zeitkarten, auch wenn in Einzelfällen eine Fahrt teurer werden kann. Allerdings beherrschten

am Tag des Fahrplanwechsels längst noch nicht alle Busfahrer das neue System und bei vielen Automaten war die Software noch nicht aufgespielt oder kann bauartbedingt nicht aufgespielt werden. Die umweltfreundliche Gruppentageskarte, sie rentiert sich bekanntlich bereits als „Rückfahrkarte“ ab zwei gemeinsam fahrenden Erwachsenen, bleibt erfreulicherweise im Preis unverändert.

Dank merklicher Kosteneinsparungen im Zusammenhang mit der Ausschreibung weiterer Linienbündel konnten traf-iQ das Angebot bei Bussen und Bahnen in Frankfurt bzw. die MTV bei den Bussen im Main-Taunus-Kreis im Fahrplanjahr 2008 deutlich ausweiten.

Eschersheim wird durch die neue „Quartierbuslinie“ 69 (Midi-Bus) erschlossen und der Bus 78 wird nach Goldstein und Schwanheim verlängert. In der HVZ wird der Takt auf den U-Bahnlinien 1 bis 3 spürbar verdichtet, während die Bedienung in der SVZ bedarfsgerecht leicht ausgedünnt wird. Dem Anspruch Frankfurts als Metropole gerecht werdend, wurden die Betriebszeiten aller Verkehrsmittel in Frankfurt auf nunmehr insgesamt 21 Betriebsstunden täglich ausgedehnt. Am Wochenende schließt bekanntlich das bereits im vergangenen Sommer verbesserte Nachtbusangebot die Lücke.



*Stadtbus Bad Soden am Taunus, Linie 828 - Niederflur-Kleinbus mit 12 Sitzen, 9 Stehplätzen und Platz für Rollstuhl, Kinderwagen oder Fahrräder (Foto: Wilfried Staub)*

Im östlichen Main-Taunus-Kreis traten die seit Beitritt zum FVV 1987 die wohl weitreichendsten Fahrplanänderungen in Kraft, die auch Auswirkungen bis hin nach Königstein im Hochtaunuskreis haben. Das Unterzentrum Bad Soden am Taunus wurde zu einem vollwertigen Umsteigeknoten aufgewertet, so dass am Bahnhof in der HVZ zweimal stündlich aus und in alle Richtungen gesicherte Umsteigemöglichkeiten bestehen. Durch Zusammenlegung zweier Linien konnte die Fahrten auf der Linie 803 fast verdoppelt und täglich bis 1 Uhr nachts verlängert werden. Der Sodener Stadtbus 828 verkehrt nur noch auf einer Ringlinie als Mini-Bus in der Kernstadt. Aus wirtschaftlichen Gründen hätte sich hier allerdings die Adaption des Eppsteiner „Bürgerbus“-Modells angeboten. Im Raum Liederbach und Eppstein wurde das Liniennetz völlig neu gestrickt. Zwar kann man durchaus auch in dieser Region von einer deutlichen Verbesserung sprechen, eine Fahrt mit dem ÖPNV setzen allerdings hier gute Ortskenntnisse und ein vorheriges, intensives Fahrplanstudium voraus. Zum Einsatz kommen im MTK, ausgenommen reine Fahrten nur an Schultagen, nur noch schadstoffarme Niederflurbusse mit Kneelingfunktion und Rampen. (Wilfried Staub)

## Starkenburg

# ICE-Trasse in Darmstadt – alles wieder offen

## Diskussion in der Heimstättensiedlung – Sinneswandel der Grünen

Auf Einladung des Darmstädter Echo fand am 30. Oktober eine Podiumsdiskussion mit den Bürgerinitiativen, dem DB-Projektleiter Paul Gerhard und dem

Oberbürgermeister Walter Hoffmann statt. Nachdem vor einigen Jahren alle einig für eine zweigleisige Führung über den Hbf waren, hatte Mehdorn Anfang

des Jahres die Bypass-Variante als einzig mögliche hingestellt und den OB mit der Aussicht, sonst gebe es gar keine Anbindung, zur Zustimmung gedrängt. Konsenstrasse wurde diese dann genannt, gleichwohl mit dem Kreis und den umliegenden Kommunen sowie verschiedenen Verbänden nichts abgesprochen war.

Sowohl in der Heimstätte als auch in der Siedlung Tann versprach man sich davon nur Nachteile, weshalb Bürgerinitiativen gegründet wurden. Etwa 400 Leute waren gekommen, die in der Mehrheit gegen das Projekt waren, wie auch auf einer Tonaufnahme für eine Radiosendung zu hören war. Wenn immer

jemand das ganze Projekt infrage stellte, kam Beifall auf. In der Heimstätte fürchtet man sich vor der Trasse entlang der Eschollbrücker Straße, in der Siedlung Tann vor der Nähe der westlich der Autobahn gelegenen Haupttrasse, aber beide lassen sich nicht auseinanderdividieren.

Jetzt haben die Grünen ohne Absprache mit den Koalitionspartnern SPD und FDP im November ihre Zustimmung zur Trasse an der Eschollbrücker Straße davon abhängig gemacht, daß sie in diesem Bereich ganz im Tunnel verläuft. Dies wiederum kostet wohl 100 Mio mehr und wird deshalb von der DB abgelehnt. *(Christian Knölker)*

## Starkenburg

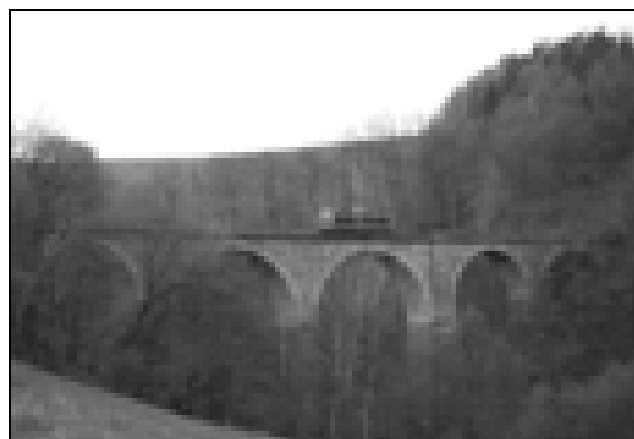
# Überwaldbahn: Draisinenprojekt beschlossen

Vorlage im Kreistag – 6 Mio Gesamtkosten, EU übernimmt über 50%

Auf der Kreistagssitzung am 10. Dezember wurde ein Projekt beschlossen, mit dem die seit vielen Jahren unbenutzte Strecke von Mörlenbach nach Waldmichelbach für ein Draisinenprojekt hergerichtet werden soll. Dafür stimmte eine Mehrheit aus der Koalition CDU, FDP und FWG sowie Republikaner. SPD, Grüne und Linke lehnten ab, weil damit eine künftige Herrichtung für einen richtigen Eisenbahnbetrieb erschwert wird.

Zusätzlich 9 Mio wären für einen Museumsbahnbetrieb anzusetzen, die Einrichtung eines SPNV wird mit 22 Mio geschätzt. Mit der fast 11 km langen Strecke, deren Wiederanbindung an die Weschnitztalbahn nicht geplant ist, will man bei jährlichen Kosten von 110000,-

zusätzlich 10000 Touristen in den Odenwald holen.



*Die Lok für den letzten Güterzug im Überwald auf dem Vöckelsbacher Viadukt. (Foto: hk)*

Eins ist jedoch allen klar: Jedes Jahr, in dem die Strecke sich selbst überlassen

bleibt, erhöht die Kosten für eine wie auch immer geartete Wiederherstellung erheblich, da besonders in den Tunneln

durch das austretende Wasser der Zahn der Zeit stark an der Trasse nagt. (*Christian Knölker*)

## Starkenburg

# Wieder Güterverkehr auf der Gersprenztalbahn

## OHI will Güter per Bahn transportieren - Betriebsführung durch DKE

Nach einer mehrjährigen Pause wird zur Jahreswende wieder Güterverkehr auf der Bahnstrecke Groß-Bieberau–Reinheim stattfinden. Wir erinnern uns:

Auf der gesamten, einst von Reinheim bis nach Reichelsheim reichenden Privatbahn der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft (später hessischen Landesbahn) wurde bis 1963 bzw. 1964 Gesamt- bzw. Güterverkehr durchgeführt.

Danach blieb nur das rund 3½ km lange Streckenstück zwischen Reinheim und Groß-Bieberau erhalten, vornehmlich um Schotter für die Odenwälder Hartstein-Industrie (OHI) zu transportieren. Als die DB Ende 2001 im Rahmen des Streichkonzeptes MORA-C den Güterverkehr im Odenwald aufgab - also keine Wagenladungen ab Reinheim mehr abgefahren wurden - ruhte der Verkehr bis auf ein kurzes Intermezzo mit von Lokomotiven der Westfälische Almetalbahn bespannten Direktzügen.

Nun steht ein Neuanfang bevor: Der Landkreis setzte sich ja lobenswerterweise finanziell für den Erhalt der Abzweig-Weiche in Reinheim ein und im noch recht umfangreichen Gleisfeld Groß-Bieberaus fanden in den letzten Monaten Gleisbauarbeiten statt. Im Rahmen der EStW-Einführung verschwanden

den derweil Einfahr-Signal und BÜ-Schaltungen von der Strecke, doch der betrieblich erforderliche Ersatz wird in Gestalt eines Rangiersignals geschaffen. Alle Anlagen sind inzwischen betriebsfertig hergerichtet und bahnamtlich abgenommen worden, die Betriebsführung wurde der Darmstädter Kreiseisenbahn (DKE) übertragen.

Allerdings wird der Betrieb nicht mehr so unkompliziert sein wie einst, denn im Zuge der Odenwaldbahn-Modernisierung war auch Rationalisierung angesagt: Reinheim blieb wohl Kreuzungsbahnhof, büßte aber all seine Abstellgleise ein. Zwar finden Kreuzungen der VIAS-Triebwagen nur zu Stoßzeiten statt, so daß Gleis 2 ansonsten zum Wenden der Güterzüge genutzt werden kann. Doch die Züge können schon wegen des Signalabstandes nicht mehr die Länge haben wie früher und man muß bei großem Transportaufkommen dann gegebenenfalls mehrmals fahren.

Vorläufig werden noch keine eigenen Güterwagen der Gattung FC, sondern fremde Fahrzeuge von den jeweiligen Baustellen zum Einsatz kommen. Als Zugmaschinen wird die DKE ihre MaK-Loks V62 und V122 mit 650 und 1000 PS einsetzen.



Man möchte es jedoch nicht beim Schotterverkehr belassen, sondern strebt zur besseren Rentabilität auch Holzverladung und -abfuhr ab Groß-Bieberau an. Natürlich sind auch wieder Dampflok-Sonderfahrten auf dem 'Lieschen' drin: "Für Nostalgiker wird auch wieder ein

funktionsloses Form-Einfahrtsignal auf den Sockel gesetzt werden", verspricht DKE-Chef Peter Breitmeier.

Wir wünschen dem Unternehmen viel Erfolg und allzeit gute Fahrt! (*Volker Gelmroth*)



*Gleisbauarbeiten in Groß-Bieberau (Foto: Joachim Theinert)*

## Rhein-Neckar

# Heidelberg bestellt „Supercaps“

„Stromlos-Straßenbahn“ stört empfindlicher Uni-Experimente nicht

Die Aufsichtsratsmitglieder der Heidelberger Stadtwerke (HSW) und der Heidelberger Straßen- und Bergbahn (HSB) haben auf ihrer Aufsichtsratssitzung am 26. November beschlossen, acht Vario-Straßenbahnen mit „Supercaps“ zu

bestellen. Diese Technik ermöglichen einen stromlosen Betrieb der Fahrzeuge auf 400 Metern mit Energiespeichern auf Kondensatorbasis.

Die Bahnen sollen auf einer Straßenbahn-Neubaustrecke durch den Heidel-

berger Universitätscampus „Neuenheimer Feld“ fahren. Dort soll es stromlose Abschnitte geben, damit die empfindlichen Messgeräte der an der geplanten Trasse liegenden Institute für Physik und Krebsforschung nicht gestört werden.

Die Strecke, für die die Bahnen bestellt wurden, existiert allerdings bislang noch nicht. Es gibt dazu bisher nicht einmal einen Grundsatzbeschluss des Heidelberger Gemeinderats, oder gar ein Planfeststellungsverfahren. Allerdings ist diese Strecke bereits seit Anfang der 90er Jahre in der Diskussion. Bei der Bebauung des Uni-Campus, der seit Mitte der 60er Jahre entstand und auf dem immer noch Neubauten für Kliniken und Uni-Institute entstehen, wurden allerdings Trassen für die Tram freigehalten.

Die HSB präsentierte die „Supercaps“ auf der Aufsichtsratssitzung als Alternative zu Bahnen mit Hybridantrieb, die für den Betrieb der geplanten Straßenbahntrasse im Neuenheimer Feld im Gespräch waren. Mit Hybridfahrzeugen wäre ein wirtschaftlicher Betrieb nicht möglich. „Die ‚Supercaps‘ bieten eine optimale Lösung für den Bau einer Straßenbahn in das Neuenheimer Feld“, so Heidelberg Oberbürgermeister Eckart Würzner, der auch Aufsichtsratsvorsitzender der HSW

ist. Eine Software ermöglicht in den neuen Fahrzeugen ein spannungsloses Fahren oder ein extrem spannungsbegrenztes Fahren, mit dem die beiden sensiblen Bereiche auf dem Campus problemlos durchfahren werden können. „Durch die Supercaps können die Bedenken einzelner Institute der Universität wegen elektromagnetischer Verträglichkeit der bislang verfolgten Trasse ausgeräumt werden“, sagte Würzner weiter. Im Regelbetrieb können die „Supercaps“ zur Energieeinsparung und zur Reduzierung der Anfahrtsleistung genutzt werden. Würzner ist sich sicher, dass „eine rasche Realisierung der Straßenbahn ins Neuenheimer Feld im Einvernehmen mit der Universität durch die neuen Bahnen zügig voranschreiten kann.“

„Supercaps“ speichern die Bremsenergie des Fahrzeugs und geben sie beim nächsten Anfahren wieder ab. Vor strombegrenzten Fahrabschnitten werden die „Supercaps“ zusätzlich in Haltestellen aufgeladen. Die Investitionskosten für die „Supercaps“ liegen bei 270.000 Euro pro Fahrzeug, sie bieten demgegenüber aber auch über 15 Jahre eine geschätzte Energieeinsparung von 295.000 Euro pro Bahn. (wb)

## Rhein-Neckar

# Engpass Bismarckplatz

## Heidelberger Verkehrsknotenpunkt überlastet – Straßenbahnen entgleist

Ende November entgleisten am Heidelberger Verkehrsknotenpunkt Bismarckplatz innerhalb einer Woche zwei Mal Straßenbahnen. Die Folge: Die wichtigste Umsteigestelle der Universi-

tätsstadt war über Stunden von der Tram nicht anzufahren. Das Problem ist seit langem bekannt: Es fehlt an dieser Stelle eine geeignete Umsetzanlage.



*Heidelberger Vario-Bahn (Foto: wb)*

Bereits im vergangenen Jahr hatte die Heidelberger SPD ein weiteres Umsetzgleis am Bismarckplatz gefordert, doch die anderen Gemeinderatsfraktionen waren dagegen. Bisher existiert dort lediglich ein Umsetzgleis, es enden dort aber drei Linien, die „Kopf machen“ müssen. Das Umsetzgleis ist außerdem zu kurz. Vor allem Züge in Doppeltraktion würden für Verspätungen sorgen, sagte Frank Feuchtgruber, der Sprecher der für den Straßenbahn- und Busverkehr im Rhein-Neckar-Raum zuständigen RNV GmbH. Diese Züge ragen aus der Umsetzanlage noch ein Stück in die Durchgangsgleise und behindern so andere Bahnen, so Feuchtgruber. Die RNV (Rhein Neckar Verkehrs GmbH) möchte deshalb ein weiteres Umsetzgleis, dafür allerdings müssten Teile des parkähnlich ausgebauten Bereiches des Bismarckplatzes wei-

chen, was den Widerstand der meisten Heidelberger Gemeinderatsfraktionen hervorrief. Die RNV freilich hätte gerne sogar eine Wendeschleife am Bismarckplatz.

Das Wende-Problem ist freilich auch eine Folge der verfehlten Straßenbahn-Planung in Heidelberg in den letzten 40 Jahren, als nach und nach viele Strecken, unter anderem in die Heidelberger Altstadt, stillgelegt wurden. Dies hatte unter anderem zur Folge, dass, anders als in anderen Städten, der Verkehrsknotenpunkt Bismarckplatz in der Stadtmitte keine Durchgangshaltestelle ist. So kommen dort fünf Straßenbahnlinien aus Süden, Südwesten und Westen an, weitergeleitet werden können die Linien jedoch nur noch Norden, da nach Osten in die Heidelberger Altstadt und weiter in Richtung Neckartal die Straßenbahnglei-

se bereits 1962 bzw. 1976 gekappt wurden. So fahren nur zwei Linien (5 und 23) vom Bismarckplatz aus nach Norden

weiter, während die Linien 21, 22 und 26 dort wenden müssen. (*wb*)

## Rhein-Neckar

# Bypass Mannheim und kein Ende

## Neue Diskussion um die Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar

In den letzten Monaten gab es zum Mannheimer Bypass wieder ein paar Neuigkeiten. Zunächst ging die Deutsche Bahn ja mit der Variante B des Raumordnungsverfahrens (Anbindung Mannheims plus Bypass, also Umfahrung der Stadt) in die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Diese ist Voraussetzung für das Planfeststellungsverfahren welches Ende 2008 eröffnet werden soll.

Im September 2007 schrieb dann die DB einen Wettbewerb für drei Brückenbauwerke auf der Trasse der geplanten Bypass-Strecke mit einem Preisgeld von 228.000 € aus. Auf Nachfrage des Bundestagsabgeordneten Dirk Niebel (FDP) aus Heidelberg teilte die DB Netz mit, dass diese Planungsleistungen aus Eigenmitteln der DB AG finanziert würden.

Nachdem die Berücksichtigung des raumunverträglichen Bypass durch die DB in der weiteren Planung für die Umweltverträglichkeitsprüfung und des Planfeststellungsverfahrens zu immer mehr Protesten und ablehnenden Stellungnahmen im Rhein-Neckar-Raum geführt hatte, nahm Anfang Dezember auch das Eisenbahnbundesamt (EBA) Stellung. Das EBA wird das Planfeststellungsverfahren leiten und hält den Bypass für eine „ernsthaft in Frage kommende Trassenvariante“. Die DB könne selbst entscheiden, mit welchen Varianten

sie in das Planfeststellungsverfahren gehe, müsse diese aber natürlich begründen. Im Falle einer Planfeststellung der Bypass-Variante müsse anschließend ein neues Raumordnungs-Verfahren für diese Trasse beantragt werden. Das Bundesverkehrsministerium (BMVBS) stellte klar, dass gemäß Bundesverkehrswegeplan und entsprechender Fußnote nur ausgeschlossen sei, dass der Bypass mit Bundesmitteln finanziert werde. Ein paar Tage später räumten Vertreter des Ministeriums jedoch gegenüber dem Direktor des Verbandes Region Rhein-Neckar, Stefan Dallinger, ein, dass eine Bundesbeteiligung an der Bypass-Finanzierung möglich sei, wenn sich die DB AG und die Metropolregion Rhein-Neckar vorher einigen würden.

Schließlich gab die DB am 21. November bekannt, dass sie die oben erwähnte Ausschreibung für die drei Bypass-Brücken bis auf weiteres ausgesetzt habe wegen der „besonders sensiblen politischen Situation im Umfeld von Mannheim“.

Inzwischen ist die Deutsche Bahn durch das Eisenbahn-Bundesamt aufgefordert worden, ihr geplantes Betriebsprogramm für die Bypass-Strecke mitzuteilen. Spannend wird es sein, was die DB hierzu melden wird. Bisher gab es offensichtlich keinerlei bahn-interne Ab-

stimmung zwischen Netz und Fernverkehr. So reichten die genannten Verkehre auf der Bypass-Strecke von 80 Zügen je Tag und Richtung (60 Fernverkehr, 20 Güterverkehr) im Raumordnungsverfahren über einen ICE je Stunde und Richtung im März 2006 bis hinunter zu „einzelnen Zügen am Tag“ im August 2007.

Nun gibt es aus den letzten zwei Jahren Erfahrungen mit ICE-Sprintern zwischen Köln-Frankfurt und Stuttgart, bzw. München, aus denen man Potentiale für

die Bypass-Strecke ableiten kann. Der ICE-Sprinter Köln-Stuttgart wurde nach knapp zehn Monaten Betriebszeit am 8. Oktober 2006 mitten im Fahrplanjahr eingestellt, der ICE-Sprinter Köln-München nach einem Betriebsjahr am 9. Dezember 2007.

Da wird es für die DB schwierig sein, glaubhaft von nennenswerten Fahrgast-Potentialen auf dem „Entlastungsast“ (der neue DB-Begriff für die Bypass-Strecke) zu sprechen. (*Michael Löwe*)

## Rumänien

# Alte Straßenbahnen fahren in Iasi weiter



*Nachdem in Darmstadt 2007 18 neue Straßenbahnen angeliefert wurden, konnten die bislang ältesten Fahrzeuge der Baujahre 1976/77 und 1982 ausgemustert werden. Auf zehn Straßenbahnen wartet ein neuer Einsatzort, sie rollen künftig auf den Gleisen der rumänischen Stadt Iasi – und treffen dort auf alte Bekannte: Bereits 1998 erhielt die Stadt 16 Straßenbahnen aus Darmstadt. (Foto des ersten Abtransports im Dezember 2007: hk).*

# PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten

## **PRO BAHN e. V. Hauptstadtbüro**

Friedrichstr. 95 (PB 98)

10117 Berlin

Tel.: (030) 2096 2585

Fax: (030) 2096 2586

www.pro-bahn.de

### **Für Adressänderungen:**

E-mail: mitgliederservice@pro-bahn.de

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

Postfach 11 14 16

60049 Frankfurt a.M.

www.pro-bahn.de/hessen

## **Ansprechpartner für Radio und Fernsehen**

Dr. Martin Schmidt

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

tagüber Tel. (0 69) 7 98 - 2 91 71

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

## **PRO BAHN in Mittelhessen**

Harald Nehr

Schießgärten 11

35398 Gießen

Tel. (06 41) 9 60 99 80

E-mail: pbneh@web.de

## **PRO BAHN in Nordhessen**

Hermann Hoffmann

Am Juliusstein 18

34130 Kassel

Tel. (0 5 61) 6 71 79

e-mail: hhoffma@freenet.de

## **PRO BAHN in Osthessen**

Thomas Bayer

Roter Weg 5

36163 Poppenhausen

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

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

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

Regionalvorsitzender Helmut Lind

Holzweg 17

61440 Oberursel

Tel. (0 61 71) 46 28

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

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

Regionalvorsitzender Dr. Gottlob Gienger

Berliner Str. 32

64807 Dieburg

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

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

www.pro-bahn.de/starkenburg

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

Regionalvorsitzender Andreas Schöber

Holbeinstraße 14

68163 Mannheim

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

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

www.pro-bahn.de/rhein-neckar

## **Bankverbindung (Spendenkonto):**

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

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

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

Regionalverband Starkenburg e. V.: Konto 571300 bei der Volksbank Darmstadt (BLZ 508 900 00)

**Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!**

# PRO BAHN - Termine

## Allgemeine Termine:

Fr, 1.2. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft März-April. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (s. S. 2).

## PRO BAHN in Nordhessen:

Jeden letzten Mittw. im Monat, 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmsstr. 2, Kassel

## PRO BAHN in Mittelhessen:

Termine: Bitte bei Harald Nehr erfragen, E-Mail: pbneh@web.de

## Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.:

Mo, 4.2. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32 (5 Fußminuten vom Hbf Südseite)

Mo, 3.3. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut

## Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi, 23.1. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie (Dornheimer Weg 27, Darmstadt, 15 min Fußweg ab Hauptbahnhof oder mit Linie F bis Hst. Rodensteiner Weg) (18:30-19:00 Uhr: informeller Teil, 19:00 - 21:00 Uhr: Tagesordnung)

Mi, 27.2. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie

Mi, 26.3. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie

## Regionalverband Rhein-Neckar:

Do, 17.1. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Braustüb-  
le, Bergheimer Str. 91 in Heidelberg** (ca. 10 Fußminuten vom Hauptbahn-  
hof)

Do, 21.2. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Umwelt-  
zentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

