

PRO BAHN Hessen 

Fahrgastzeitung

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

Nr. 68

Mai – Juni 2008



Wetteraunetz dringend nötig S.10
Regionaltangente West kommt in Fahrt S.16
Bahnhofsumbau behindert Güterzüge S.27

Titelbild: Das Ende der hochtrabenden U-Bahn-Pläne in Ludwigshafen aus den 60er und 70er Jahren: Die unterirdische Straßenbahnstation Danziger Platz wird im Dezember geschlossen. Derzeit befährt nur noch die Linie 12 morgens und nachmittags die Strecke.

Rückseite: Ludwigshafen Rathaus – Auch die C-Ebene unter dem Hochhaus wird zum Jahresende geschlossen, das U-Bahn-Schild ist dann noch mehr als heute eine „Farce“ (oben). Das untere Foto zeigt die „Geisterbahnstation“ Danziger Platz. (Fotos: Jörg Ohlhaver)

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 EURO 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*), Nils Kahl (*nk*), Hermann Hoffmann (*hh*). Alle anderen Artikel sind namentlich gekennzeichnet. V. i. S. d. P.: *mus*, für die einzelnen RV: *hk, wb, ld, tb, nk*.

Endredaktion dieser Ausgabe: *wb*

Druck und Versand: *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

Regionalredaktionen:

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

Mittelhessen: Nils Kahl, Nieder Weisel, Butzbacher Str. 31, 35510 Butzbach, Tel. (0 60 33) 92 44 11, E-Mail: nilskahl.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: 1.4.2008 (Heft Mai – Juni 2008)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.6.2008 (Heft Juli – August 2008)

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

Inhalt dieser Ausgabe

Hessen

| | |
|--|---|
| Jahreshauptversammlung von PRO BAHN Hessen | 4 |
|--|---|

Nordhessen

| | |
|---|---|
| Pünktlichkeitsgarantie: NVV in ganz Europa vorn | 5 |
| Freizeit- und Wanderführer neu aufgelegt | 6 |

Osthessen

| | |
|--|---|
| Radfahren und Wandern mit der Rhönbahn | 7 |
| Die Rhön durchzogen einst viele Bahnstrecken | 8 |

Mittelhessen

| | |
|--|----|
| Nils Kahl neuer Regionalvorsitzender | 9 |
| Eigenständiges Wetterausnetz nötig | 10 |
| Die Tricks der Fahrplanmacher | 11 |

Großraum Frankfurt am Main

| | |
|--|----|
| Neue Anschlusskarte im RMV | 13 |
| Bewegung bei der Regionaltangente West | 16 |
| BusZug - der Anhängerbus | 19 |

Starkenburger

| | |
|---|-----|
| Odenwaldbahn: Regiosprinter „reloaded“ | 22 |
| Odenwaldbahn erhält Anschluss an ESTW | 233 |
| Darmstädter Baustelle bringt Vor- und Nachteile | 24 |

Rhein-Neckar

| | |
|--|----|
| Mannheim zieht Rhein-Neckar-Kreis bei OEG-Zahlungen über den Tisch | 25 |
| Gleisumbau im Mannheimer Hbf zu Lasten des Güterverkehrs | 27 |
| Das Ende der hochtrabenden U-Bahn-Pläne in Ludwigshafen | 30 |

| | |
|---|----|
| PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten | 34 |
|---|----|

| | |
|--------------------------|----|
| PRO BAHN - Termine | 35 |
|--------------------------|----|



Vorprogramm zur Jahreshauptversammlung: Thomas Bayer organisierte eine Exkursion via Rhönbahn zur Wasserkuppe, dem höchstem Berg Hessens. Die Aufnahme zeigt auf dem Bahnsteig in Gersfeld Heinz Maier, Hermann Hoffmann, Hans-Günter Hasselmann, Frank Lipke, Thomas Bayer und Helmut Lind. (v.l.n.r.)

(Foto: Wolfgang Brauer)

Hessen

Jahreshauptversammlung in Fulda

Vorstandswahlen bei PRO BAHN Hessen

Der neue Vorstand ist im wesentlichen der alte: Bei der Jahreshauptversammlung von PRO BAHN Hessen am 12. April 2008 in Fulda wurde der alte Vorstand entlastet und Hermann Hoffmann (Kassel) als Landesvorsitzender bestätigt. Erster stellvertretender Vorsitzender wurde erneut Thomas Bayer (Poppenhausen), als zweiter stellv. Vorsitzender wurde Wilfried Staub (Bad So-

den) gewählt. Weitere bestätigte Vorstandsmitglieder: Holger Kötting (Darmstadt) als Kassenwart, Helmut Lind (Oberursel) und Gottlob Gienger (Dieburg) als erweiterter Vorstand. Die Jahreshauptversammlung von PRO BAHN Hessen soll voraussichtlich am 18. April 2009 im Raum Butzbach/Bad Nauheim stattfinden und von Nils Kahl organisiert werden. (wb)

Angestregtes Arbeiten bei der diesjährigen Jahreshauptversammlung von PRO BAHN Hessen am 12. April 2008 in Fulda

(Foto: Helmut Lind)



Nordhessen

NVV in Europa ganz vorn

Fünf-Minuten-Garantie bei internationaler Service-Studie auf Platz 1

Vor zwei Jahren gab der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) eine Pünktlichkeitsgarantie ab: Wenn sich Busse und Bahnen in Nordhessen um mehr als fünf Minuten verspäten, wird auf das entwertete NVV-Ticket das Fahr-geld in voller Höhe erstattet. Ende Februar stellte der Verkehrsverbund im Kasseler Hauptbahnhof eine europaweite Studie zu Fahrgastbedürfnissen vor, die im Auftrag der EU-Kommission durch das Berliner nexus Institut erarbeitet worden war. Berichterstatte aus Berlin war Dipl.-Sozialwissenschaftler Holger Jansen. Untersucht wurden in den Jahren 2006 und 2007 alle öffentlichen Verkehrsmittel in allen 25 damaligen EU-Staaten.



BESCHWERDEN UND
ANREGUNGEN

Insgesamt wurden mehr als 500 Verkehrsunternehmen und 115 Verbände unter die Lupe genommen. Bewertungskriterien umfassten unter anderem Sicherheit, Beschwerdemanagement und im Besonderen die Pünktlichkeit – dabei

stach die Fünf-Minuten-Garantie europaweit hervor. Die EU beschäftigt sich seit Jahren mit den Fahrgastbedürfnissen im öffentlichen Verkehr, erklärte Holger Jansen vom nexus Institut: „Der Reisende muss seine Rechte geltend machen können.“ Bei der Bewertung der Verkehrsunternehmen ging es demnach nicht nur um die Frage nach Qualitätsstandards, sondern auch um deren Umsetzung. Das heißt: Wie wird mit Beschwerden der Kunden tatsächlich umgegangen?

Seit 2006 sind beim NVV Beschwerden von über 16.000 Kunden eingegangen. 93 Prozent beziehen sich auf Reklamationen zur Pünktlichkeit. „In 85 Prozent der Fälle haben wir das Geld zurückerstattet“, so NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel. Jutta Kepper, Bereichsleiterin Marketing/Kommunikation beim NVV, gab Aufschlüsse darüber, warum das Konzept Nachahmer gefunden hat. So wurden gerade jüngst im Dezember 2007 115 Kundenzentrumsmitarbeiter online befragt, wie sie das Verhalten der Kunden beurteilen, wenn diese die Kundengarantie beanspruchen. Demnach waren 48 Prozent zufrieden und 20 Prozent sehr zufrieden mit der Kundengarantie.

Das internetbasierte System bringt die Beschwerde direkt zum Verursacher. Die Beschwerden sind transparent für alle Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen und Nahverkehrsgesellschaften sowie für alle 19 NVV-Kundenzentren, -InfoPoints und -CallCenter. Schwachstellen werden

erkannt, sodass Maßnahmen sofort eingeleitet werden können.

Im Ländervergleich bei über 20 EU-Staaten belegte Deutschland den vierten

Platz hinter Großbritannien, Schweden und Frankreich. (hh)

Nordhessen

Freizeit- und Wanderführer neu aufgelegt

Mit Bus & Bahn zu Spiel & Spaß über Stock & Stein

Rechtzeitig zur Ausflugsaison hat der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) seine neue Broschüre „Stock & Stein“ herausgebracht. Gegenüber der Vorjahresausgabe wurde die Zahl der Wandervorschläge von 12 auf 18 erweitert und die Auflage von 15.000 auf 30.000 verdoppelt. Die Wandervorschläge sind über alle fünf Landkreise des Verbundgebietes verteilt. Passende Touren finden sich für Familien (ab neun Kilometer) wie für sportlich geübte Wanderer (22 Kilometer).

Die Routen sind mit jeweils einer Kartenskizze, einer ausführlichen Wegbeschreibung mitsamt genauer Bus- und Bahnanbindung und Wanderkartentipp ausgestattet. Sehenswürdigkeiten mit Öffnungszeiten und andere Informationen runden die jeweiligen Doppelseiten ab.

Auch die Freizeitbroschüre „Spiel & Spaß“ vom Sommer 2007 wurde zum Frühjahr 2008 aktualisiert. 30 Ziele werden ausführlich vorgestellt, von der Sommerrodelbahn am Edersee über eine Kletterhalle in Kassel-Bettenhausen bis zu einer HO-Modellbahn in Hessisch Lichtenau. Im Umschlag finden sich auch Fahrkartentipps und eine ausklappbare Übersichtskarte.



Beide Broschüren liegen ab sofort, nicht nur in allen Kundenzentren und InfoPoints aus, sondern auch in vielen Gaststätten sowie in Rathäusern, Touristinfos und Jugendherbergen im ganzen NVV-Gebiet. Außerdem sind die Inhalte unter www.nvv.de (Rubrik Freizeit) per Mausklick verfügbar. Dort können die Hefte als PDF-Datei heruntergeladen werden. Neu aufgelegt werden auch bald die Freizeitbroschüre "Sonnen & Baden" und der neue NVV-Radwanderführer „Radeln & Touren“. (hh)

Osthessen

Radfahren und Wandern mit der Rhönbahn

Hochrhönbus und Rhön-Rad-Bus ergänzen das Schienenangebot

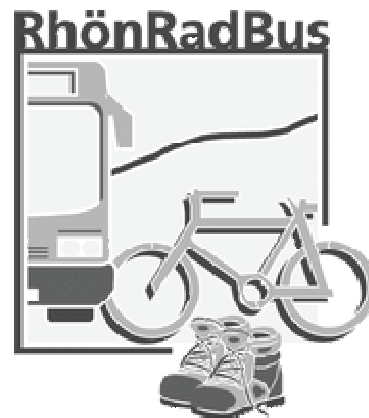
Am 1. Mai beginnt wieder die Fahrradsaison in der Rhön: Deutsche Bahn, die Lokale Nahverkehrsgesellschaft des Landkreises Fulda (LNG) sowie die Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF) bieten an Samstagen und Sonntagen zusätzliche Angebote mit Bahn und Bus, um Ausflügler und Fahrradfahrer Tagesreisen in die Rhön zu ermöglichen. Drei Zugpaare mehr als bisher werden ab dem Maifeiertag zwischen Fulda und Gersfeld und retour eingesetzt. Zwischen 9.19 Uhr und 15.20 Uhr verkehrt die Rhönbahn ab Fulda an Sonn- und Feiertagen stündlich.

Direkten Anschluss an die Rhönbahn haben Wanderer und Fahrradfahrer ab 1. Mai sonn- und feiertags auch wieder mit dem Rhön-Rad-Bus (RRB) mit einem Fahrradanhänger im Zwei-Stundentakt mit Abfahrt am Endbahnhof Gersfeld in den geraden Stunden.



Blick auf die Rhönbahn aus dem Führerstand. (Foto: Helmut Lind)

Der Bus fährt zur Wasserkuppe (Fahrzeit: 18 Minuten) und dann weiter entlang des Milseburg-Radwegs bis nach Fulda.



Ebenfalls ab Bahnhof Gersfeld verkehrt an Samstagen, Sonn- und Feiertagen der OVF-Hochrhönbus mit Fahrradanhänger in die bayerische Rhön zum Kreuzberg, nach Bad Neustadt, Bischofsheim und Fladungen. Abfahrt ist in Gersfeld um 10.03, 12.03, 16.10 und 18.10 Uhr. Der Hochrhönbus fährt auch am 15. August, dem Feiertag Mariä Himmelfahrt in Bayern.

Nähere Informationen zu den Angeboten und Fahrplänen im Internet:

www.milseburgradweg.de

www.lng-fulde.de

www.hochrhoenbus.de

Die Deutsche Bahn hat zudem einen neuen handlichen Streckenfaltfahrplan für die Rhönbahn herausgegeben. Darin sind auf Drängen von PRO BAHN jetzt auch die vier Ersatzbusse enthalten, die bisher im Faltfahrplan gefehlt haben.

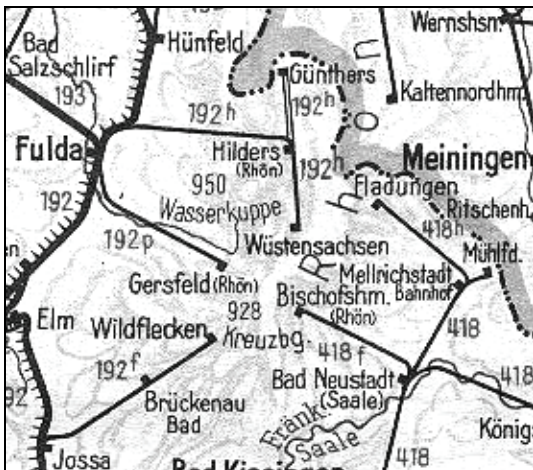
(wb/Infos: tb)

Osthessen

Die Rhön durchzogen einst viele Bahntrassen

Auf den Spuren stillgelegter Bahnstrecken

Sechs Bahnstrecken führten einst in die Rhön, um das „Notstandsgebiet“ wirtschaftlich zu erschließen. Nur die Strecke Fulda – Gersfeld wird heute noch regelmäßig im Personenverkehr befahren – auch ein Verdienst der Aktiven von PRO BAHN, die sich seit Jahren intensiv für den Erhalt der Bahnlinie einsetzen.



Alte Kursbuchkarte

Museumsverkehr gibt es noch auf der Strecke von Mellrichstadt nach Fladungen (Streutalbahn). Zwischen Mai und Oktober gibt es an bestimmten Sonn- und Feiertagen Dampf- und Dieselpetrieb. (www.freilandmuseum-fladungen.de)

In einen Dornrösschenschlaf versunken ist die Strecke von Jossa nach Wildflecken (Sinntalbahn). Der Personenverkehr wurde hier bereits 1988 eingestellt. Danach gab es nur noch gelegentlich militärischen Güterverkehr zum Truppenübungsplatz und den Kasernen von Bundeswehr und der US-Army. Das Eisen-

bahnbundesamt legte die Strecke 2005 endgültig still. Wer sich auf die Spuren der Strecke begeben will, kann ab Gersfeld mit dem Hochrhönbus zum Kreuzberg fahren und ab da mit der OVF-Linie 8057 (Sinntalbus) die ehemalige Strecke erkunden.

Bereits abgebaut sind die Schienen der Strecke Bischofsheim – Bad Neustadt. Der Hochrhönbus fährt teilweise an der alten Trasse entlang.

Ein Relikt der Strecke Fulda – Hilders – Wüstensachsen ist erhalten geblieben und kann per Rad erkundet werden: Der Milseburgtunnel. Anfahrt über die Rhönbahn, dort in den Rhön-Rad-Bus umsteigen.

Die Schienen der Strecke von Bad Salzungen nach Kaltennordheim in Thüringen wurden Anfang 2008 abgebaut. Auch hier soll ein Radweg entstehen.

(wb)



Relikt aus vergangenen Zeiten: Unweit des ehemaligen Haltepunkts Milseburg beginnt die Tunnelstrecke des Radweges. (Foto: Michael Zschka)

Mittelhessen**Nils Kahl neuer Regionalvorsitzender**

Wechsel bei PRO BAHN Mittelhessen – Harald Nehr ausgeschieden

PRO BAHN in Mittelhessen hat einen neuen Vorsitzenden: Nils Kahl. Der ausgebildete Theologe, Triebfahrzeugführer, Informatikkaufmann und Webdesigner stellt sich in dieser Ausgabe der Fahrgastzeitung selbst vor:

Nach dem berufsbedingten Ausscheiden von Harald Nehr sprach Hermann Hoffmann mich darauf an, ob ich nicht der neue Ansprechpartner für PRO BAHN in Mittelhessen sein wolle. Gerne, sagte ich, nachdem wir uns lange darüber unterhalten hatten. Seit fast acht Jahren wohne ich in Nieder Weisel, einem Stadtteil von Butzbach, nachdem ich lange davor in Hamburg und der Nordheide lebte, wo ich auch meine Frau kennen lernte und eine Familie gründete. Außerdem habe ich schon dort fleißig Verkehrspolitik gemacht: FIH (Fahrgastinitiative Hamburg), VCD und StattAuto e.V. hießen die Pflänzchen, denen ich mit meinem Einsatz beim Wachsen half, und beruflich arbeitete ich nach meinem Studium im Betriebsdienst bei der Hamburger Hochbahn. Deshalb kenne ich den schienengebundenen Verkehr recht gut von innen und habe einen Blick für die Veränderungen, die bundesweit an der Infrastruktur vorgenommen werden.

Von 1999 bis 2006 war ich im Controlling der DEG (später Connex) in Frankfurt, und seit die heutige VEOLIA ihren Sitz in Berlin hat, verdiene ich als Selbständiger mein Geld, vor allem mit dem Erstellen und der Redaktion von Internetseiten.



Nils Kahl

Mein „Gesellenstück“, was dynamisches Programmieren angeht, ist

www.fahr-plan.info

Dabei habe ich das, was mir auch politisch und als Fahrgast wichtig ist, zum Thema gemacht. Die Seite entsteht an langen Abenden, ohne dass ich bisher daran verdiene. Wenn sie fertig ist, soll man dort alle Fahrpläne aller Linien in Deutschland beziehen können, und außerdem zeige ich auf, wie das Netz einmal aussehen könnte, wenn Strecken wieder in Betrieb gingen, die heute stillgelegt oder nur geplant sind. Bis jetzt sind knapp 10.000 Tarifpunkte editiert, zumindest die Eisenbahnen in Deutschland werden wohl im Frühling fertig sein. Aber schon jetzt kann man im Werkstattbereich von fahr-plan.info Vorschläge veröffentlichen und Vorschläge lesen – das ist eine typische web2.0-Anwendung – und findet dort Neuigkeiten und Argumentationshilfen zu verkehrspolitischen Themen. Und mit den Bahn-

höfen, die schon editiert sind, kann man ja schon einmal auf die Reise gehen

Ich bin in Hessen zu den Mitgliederversammlungen gegangen, aber darüber hinaus bisher noch nicht sehr aktiv im Regionalverband gewesen. Wer das pb-Forum verfolgt, wird mich kennen, denn ich beteilige mich an der Diskussion, und viele Argumente, die ich jetzt für die politische Arbeit nutze, habe ich den Anregungen aus dem Forum zu verdanken. Neben der Internetseite ist vor allem die Korrespondenz mit den im Bundestag und den Gebietskörperschaften vertretenen politischen Gremien das von mir be-

vorzugte Mittel der Politik. Auf der Ebene des Bundesverbandes bin ich ebenfalls aktiv und stelle mich dem nächsten Bundesausschuss zur Wahl für die Abteilung Tarif/Vertrieb – denn vom Geld hängt ab, wie viele Züge morgen noch fahren werden.

Dass es viele und noch mehr als heute sind, dafür setze ich mich ein, und ich freue mich auf die Zusammenarbeit mit den vielen „alten Hasen“ und neu dazu kommenden Hessen für gut zugänglichen öffentlichen Verkehr in jeder Hinsicht - es gibt viel zu tun! (Nils Kahl)

Mittelhessen

Eigenständiges Wetteraunetz nötig

Infrastruktur in regionaler Verantwortung

Gerüchte gab es schon vorher: Die hessische Landesbahn, die auf den Strecken Friedberg – Hungen und Friedberg – Nidda (Horlofftalbahn) sowie Gießen – Nidda – Gelnhausen fährt, würde gerne auch die Infrastruktur betreiben. Man könne dann endlich die Strecke so ausbauen, wie man es braucht. Zum Beispiel die Weichen in Reichelsheim und Eczell zu automatischen Weichen ausbauen, damit dort fahrplanmäßig ohne weiteren Aufwand und Fahrzeitverlust gekreuzt werden kann. Als die Horlofftalbahn zwischen Wölfersheim und Hungen stillgelegt wurde, war es für kurze Zeit ein Thema: Das Wetteraunetz. Landrat Rudolf Gnagl hatte es angeregt. Die stillgelegte Strecke wurde nicht sofort entwidmet und Pläne wurden gemacht.

Seitdem aber ist es still geworden um dieses Thema, und man hört nur etwas

von der Niddertalbahn, die im Mai nach langer Bauzeit einen neuen Fahrplan bekommt. Diese wird von DB Regio befahren.



Büdesheimer Tunnel (Foto: Hollowpoint)

Was da beim Bau passierte, ist aus meiner Sicht aber ein Skandal: Während vor dem Umbau auch in Eichen und

Büdesheim die Möglichkeit zu kreuzen bestand (zumindest noch der Platz dafür war), sind diese Möglichkeiten nun verbaut. In Nidderau gibt es keinen Übergang mehr auf die Strecke Friedberg - Hanau.



*Haltepunkt Gronau an der Niddertalbahn
(Foto: MdE)*

Die Anlagen in Altstadt und Niederdorfelden wurden verkleinert. Güterverkehr ist nicht mehr möglich. Sonderzüge werden kaum noch fahren können.

Es passt nur noch ein Halbstundentakt, den man nicht verschieben kann, und Störungen kann man nicht mehr auffangen. Das alles war kaum im Sinne der Landräte, die den Umbau bezahlten. Es ist nicht im Sinne der Fahrgäste, die mit Verspätungen rechnen müssen und verpassten Anschlüssen. Und jeden Eisenbahner, egal bei welcher Gesellschaft er arbeitet, macht es zornig, dass mit Staatsgeldern Fahrmöglichkeiten vernichtet wurden.

Deshalb ist es nach wie vor aktuell, das Wetteraunetz. Denn wer die Schienen besitzt, kann sie verändern.

Ein Alternativvorschlag ist unter www.fahr-plan.info/Wetteraunetz.pdf abrufbar. (nk)

Mittelhessen

Die Tricks der Fahrplanmacher

Wie sie auf die Abschaffung von Angeboten hinarbeiten

Die Gestaltung von Fahrplänen ist eine anspruchsvolle Angelegenheit. Nicht nur die Verfügbarkeit der Fahrzeuge ist zu beachten, dass sie tanken müssen und gewartet, auch die Dienstzeiten und Pausen des Personals müssen dabei Berücksichtigung finden. Im Eisenbahnverkehr - besonders auf eingleisigen Strecken - stellen die Geschwindigkeitsparameter und die Lage der Kreuzungsbahnhöfe Bedingungen, an denen kein Fahrplanmacher vorbeikommt.

Hierbei sind darüber hinaus noch die Dienst- und Pausenzeiten des Streckenpersonals (Fahrdienstleiter, Weichensteller, Schrankenwärter usw.) von Bedeutung. Wir Fahrgäste erwarten außerdem zu Recht, dass die Busse und Züge dann fahren, wenn wir sie brauchen, und dass, wenn wir umsteigen müssen, sehr bald ein Anschluss kommt.

Fahrplanmacher kennen aber auch andere Vorgaben. Schon in den frühen 80er Jahren hatte ich in dieser Hinsicht ein Schlüsselerlebnis: Ich fuhr damals

regelmäßig von Wiesbaden-Igstadt oder Erbenheim nach Idstein im Taunus. Der letzte Zug von Wiesbaden in die (dicht besiedelte) Umgebung fuhr gegen 18 Uhr, also viel zu früh für alle, die länger arbeiten müssen oder einkaufen wollen. Darauf angesprochen, erzählte mir der Bahnhofsvorsteher, dass bis vor kurzem noch ein Zug gegen 19.30 Uhr gefahren sei, der gut gefüllt war. Da aber seine vorgesetzte Stelle den Auftrag hatte, die Bahnhöfe um 18.30 Uhr zu schließen, habe man die Abfahrt dieses Zuges um wenige Minuten nach hinten verlegt (man konnte also noch länger in Wiesbaden arbeiten oder einkaufen), sodass der Anschluss in Niedernhausen nach Limburg knapp verpasst wurde (... kam dann aber nur noch bis Niedernhausen, wohin auch der Stadtbus fuhr!).

Natürlich war der Spätzug dann so leer, dass aufgrund mangelnder Nutzung der Fahrplan ausgedünnt wurde.... Inzwischen gibt es in Erbenheim keinen Bahnhof mehr und in Igstadt könnte auf „Durchzug“ gestellt werden, und der letzte Zug ab Wiesbaden fährt wieder später, aber auch nicht bis Mitternacht. Aber das ist ein anderes Thema und hat damit zu tun, dass der RMV Zugkilometer bestellt.

Warum erzähle ich das? Weil seit dem Fahrplanwechsel 2006 in Gießen die Anschlüsse von Limburg nach Friedberg und Frankfurt nicht mehr klappen. Und von Mücke und Fulda nach Frankfurt sind sie auch schlechter geworden. Einige Härten sind aufgrund von heftigen Interventionen inzwischen zwar zurückgenommen, aber die Leute, die die Züge früher füllten, sind noch nicht wieder da.



Bahnhof Gießen – Schnelles Umsteigen oft unmöglich (Foto: Rudolf Stricker)

Wenn man weiß, dass genau diese beiden Strecken schon seit längerem hätten ausgeschrieben werden sollen, aber diese Ausschreibung immer wieder verschoben wurde, dann wird ein Schuh daraus: Die DB rechnet wohl nicht damit, zum Zuge zu kommen (oder will es auch nicht), und sorgt schon einmal dafür, dass für die Ausschreibung, wenn sie denn kommt, nicht mehr viel im Angebot sein wird. Wenn man dann noch bedenkt, dass diese beiden Strecken (Vogelsberg- und Lahntalbahn) für Eisenbahnfreunde sehr romantisch, aber für den Betrieb sehr teuer sind, weil jeder Bahnhof immer besetzt ist (ohne dass deswegen, mit Ausnahme von Mücke, wo aber nicht gekreuzt wird, dort Fahrkarten gekauft werden könnten), und dass der RMV das Geld lieber in Frankfurt als in den Regionen ausgibt, dann wird das ganze Ausmaß der Gefahr deutlich: Hier wird auf die Abschaffung des Angebotes hingearbeitet. (nk)

Großraum Frankfurt am Main

Neue Anschlusskarte im RMV

Meist billiger – oft aber auch teurer als vorher

Am 31. März endete die – sinnvollerweise in der Öffentlichkeit nicht publizierte – Übergangszeit, in der man im Rhein-Main-Verkehrsverbund noch mit Anschlussfahrtscheinen nach der alten Regelung (Lösung von Zuschlagskarten) in Tarifgebiete außerhalb des Geltungsbereiches von Zeitkarten fahren konnte, ohne gleich als Schwarzfahrer zu gelten. Dieses alte Verfahren war 1995 aus der Not heraus geboren, weil die damalige Automatengeneration und die Fahrscheindrucker in den Bussen technisch keine andere Möglichkeit zuließen, man aber nachfragebedingt Inhabern von Zeitkarten die Möglichkeit bieten wollte, gelegentlich – ohne das Verkehrsmittel verlassen zu müssen – auch zu Zielen außerhalb des Geltungsbereiches der Zeitkarte zu fahren. In den letzten zehn Jahren wurde die Software vieler Drucker und Fahrscheinautomaten aufgerüstet. Heutige Druckergenerationen erlauben eine wesentlich komplexere Datenverarbeitung und sie besitzen zudem eine Art Memoryfunktion.

Der RMV hat sich daher entschlossen, zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 das Verfahren zum Lösen von Anschlussfahrtscheinen logischer und gerechter, wenn auch nicht gerade einfacher und verständlicher und in Einzelfällen für den Fahrgast sogar teurer zu gestalten. Einfacher und verständlicher trifft allerdings nicht auf die Fahrscheinautomaten des Typs 8080 (mit zu geringer Speicherkapazität und ohne die erforderliche Memoryfunktion) zu, die freilich noch

die Masse im Verbund darstellen, allerdings peu à peu durch Touchscreen-Automaten ersetzt werden sollen. Auf die Umstellung auch des letzten Automaten zu warten, wäre allerdings der falsche Weg gewesen. Jetzt können nämlich endlich auch Anschlussfahrtscheine für Zeitkarten ab der Preisstufe 1 (früher erst ab 3) gelöst werden, womit unter anderem eine Forderung Offenbachs, aber auch vieler anderer Nutzer erfüllt wurde.



Referent Roland Houda (Fotos: Staub)

Bei PRO BAHN rissen die Beschwerden über das neue System nicht ab und nicht immer gelang es, den Beschwerdeführern das neue Verfahren, mit fundierten Hintergrundinformationen versehen, zu erläutern. Thema des Monatstreffens des Regionalverbandes Frankfurt im April war die neue Anschlusskarte des RMV. Als Referent der überaus gut besuchten Veranstaltung im Saalbau Griesheim konnte Roland Houda von der VGF gewonnen werden. Zunächst erläuterte

Houda ausführlich das neue System der Anschlusskarte anhand verständlicher und leicht nachvollziehbarer Charts. Anschließend bestand noch genügend Zeit zur Beantwortung der zahlreichen persönlichen Fragen.



Maske des Automaten 8080

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass Anschlussfahrkarten unter anderem

- ab jeder beliebigen Station innerhalb des Geltungsbereichs der Zeitkarte unmittelbar vor Antritt der Fahrt gelöst werden können,
- gemeinsam mit der Zeitkarte als ein gemeinsamer Fahrschein gelten,
- entsprechend der Mitnahmeregelung für jede mitgenommene Person eine Anschlussfahrkarte erforderlich ist; Kinder zahlen dabei nur den Preis des Kinderfahrausweises,
- nicht ausgegeben werden für Jobtickets ohne Aufdruck einer Preisstufe (z.B. Flughafen),
- nicht erhältlich sind für Weiterfahrten in Übergangstarifgebiete, zu Zeitkarten des Übergangstarifs und zu Fernverkehrergänzungskarten,
- nicht in der Kombination zu Tages- oder Gruppentageskarten gültig sind.

Wichtig ist es zu wissen, dass bei der Berechnung des Preises der Anschlussfahrkarte die fließenden Grenzen der Tarifgebiete herangezogen werden und nicht etwa die letzte bzw. erste Haltestelle vor bzw. hinter der Grenze, und Anschlusskarten auch in RE-Zügen gültigkeit haben, die an solchen Haltestellen durchfahren. Von Vorteil ist, dass man die Anschlusskarte auch erst so nahe wie möglich zum Zielort lösen kann. Das bedeutet für Inhaber von Zeitkarten der Tarifgebiete 51, 50 und 66 und bei einer Fahrt von Bad Homburg nach Wiesbaden (Beispiel) auch bei Fahrt über Kelsterbach folgendes:

- man löst die Anschlusskarte vor Fahrtantritt in Bad Homburg und bezahlt €3,45;
- man löst die Anschlusskarte beim Umsteigen in Frankfurt und bezahlt € 3,45;
- man wechselt das Verkehrsmittel an der Grenzhaltestelle Farbwerke Höchst und bezahlt bei direkter Fahrt über Hattersheim € 3,45 und bei der Umwegfahrt über Hofheim lediglich € 1,85;
- man steigt in Hochheim aus, löst die Anschlussfahrkarte dort, und fährt mit der nächsten Bahn (in der HVZ nach 15 Minuten) oder dem Bus 48 weiter und bezahlt nur €1,85.

Noch kurioser ist es, dass Inhaber einer Zeitkarte Bad Homburg – Gießen (Preisstufen 06) für die Fahrt in die entgegengesetzte Richtung von Bad Homburg nach Wiesbaden systembedingt nur € 1,85 zahlen müssen. Das Verfahren, dass sich der Preis der Anschlusskarte nach dem Standort und der hinterlegten Preistabelle (vgl. RMV-Tarifinformationen, Seite 32 und 33) errechnet, ist zwar einfach und irgendwie

nachvollziehbar und bringt für die meisten Nutzer bei Kenntnis des Tarifes deutliche Preisvorteile, beinhaltet aber in Ausnahmefällen gegenüber früher auch eine deutliche Verteuerung der Anschlussfahrt.

Auf der Rückfahrt von Wiesbaden nach Bad Homburg kann man die Anschlussfahrkarte ebenfalls vor Antritt der Fahrt lösen und bezahlt hierfür ebenfalls € 3,45. Dafür kann man auch den Weg über Kelsterbach nehmen. Sinnvoller (und zulässig) wäre es, nur einen Einzelfahrschein für das nicht abgedeckte Tarifgebiet 65 (Preisstufe 13) zum Preis von € 2,20 zu lösen. In diesem Fall ist jedoch die Fahrt über Kelsterbach ausgeschlossen. Auch für die Rückfahrt gilt, dass ein Einzelfahrschein nur für die nicht abgedeckten Tarifgebiete (fließende Grenzen) und nicht etwa bis zur ersten Haltestelle im abgedeckten Tarifgebiet erforderlich ist. Dieses Beispiel lässt sich auf

jede beliebige Relation übertragen. Durchaus hilfreich ist bei der Preisberechnung die Seite „Tarifauskunft“ des Internetauftritts des RMV. Hier kann man auf einen Blick den Preis der Anschlussfahrkarte und die freigegebenen Tarifgebiete ablesen und die günstigste Kombination ermitteln.

Die Gruppe von Fahrgästen, die Anschlusskarten löst, ist zugegebenermaßen verhältnismäßig klein. Befragungen haben ergeben, dass diese Personengruppe mit den geänderten Bedingungen drei Monate nach der Einführung gut zurecht kommt und die derzeitige Preisgestaltung durchweg akzeptiert. Bemängelt wird nur noch vereinzelt (abgesehen von der Tatsache, dass manche Displays zu hoch angebracht und unleserlich sind) die unterschiedliche Menüführung der verschiedenen Automaten generationen.

(Wilfried Staub)



Ein Fahrradparkhaus ist am Frankfurter Hauptbahnhof überfällig. Es genügt nicht, wie von dem Verkehrsdezernenten verkündet, darauf zu warten, dass sich Frankfurter vermehrt aufs Fahrrad setzen. Man muss ihnen auch die Möglichkeit geben, ihr Velo sicher abzustellen. Einige versuchen es – wie obiges Bild zeigt – an der Absperrung zum Polizeiparkplatz Poststraße in der trügerischen Hoffnung auf Bewachung. PRO BAHN meint, dass man sich am Darmstädter Modell orientieren sollte. Dort gibt es eine videoüberwachte Fahrradstation. (ld/Foto: Helmut Lind)

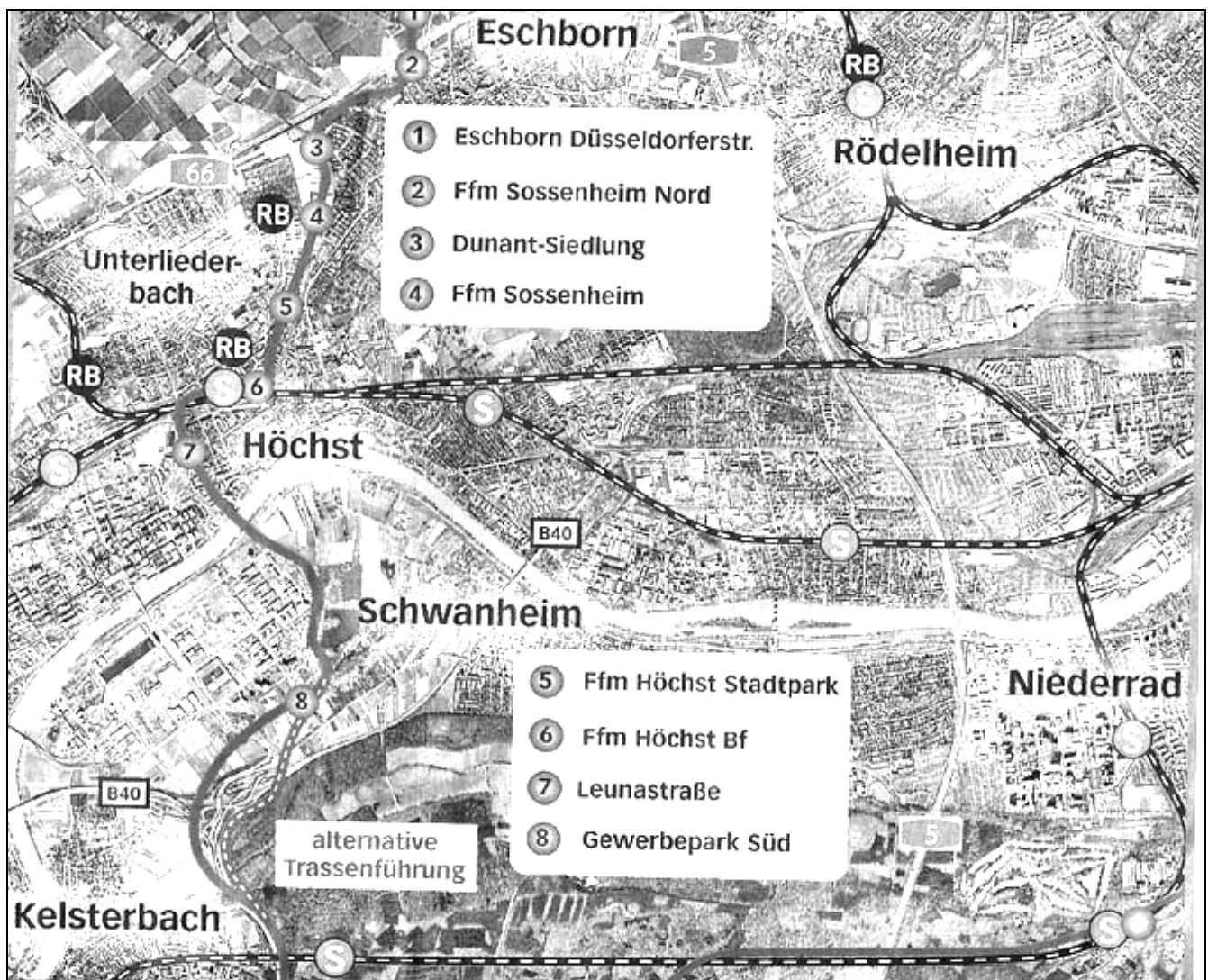
Großraum Frankfurt am Main

Bewegung bei der Regionaltangente West

Beginn der Detailplanung für die Strecke in Frankfurts Westen

Volker Sparmann, der Geschäftsführer des RMV, möchte vor seiner Pensionierung im nächsten Jahr noch zwei seiner Lieblingskinder, das E-Ticketing und die Regionaltangente West (RTW) auf den Weg bringen. Für beide Projekte laufen die Detailplanungen in diesen

Tagen an. Verfechter der vor über 30 Jahren geborenen Idee einer großräumigen Ringbahn um den Kern Frankfurts zur Entlastung des Innentunnels mit dem ersten Teilabschnitt der Regionaltangente West schürfen deshalb in letzter Zeit wieder einmal Hoffnung.



Plan der Regionaltangente West in Frankfurt (Karte: Wilfried Staub)

Bisher existiert, was die Trassenführung der RTW betrifft nur eine vage Vorstellung. Die Gelder für die erforderliche Vorplanung in Höhe von sechs Millionen Euro stehen nunmehr zur Verfügung. Frankfurt hat davon 1,25 Millionen und der FRAPORT 467.000 Euro bereitgestellt. Den Rest teilen sich RMV und die Anliegergemeinden. Weitere 44 Millionen sind für die anschließende Detailplanung, sofern es denn dazu kommt, vorgesehen und 380 Millionen werden für das gesamte Projekt (ohne die erforderlichen Mehrsystem-Fahrzeuge) veranschlagt.

Was die Trassenführung (siehe Karte) betrifft, so ergeben sich bei der RTW 2 die ersten Fragezeichen kurz nach Verlassen des Nordwestzentrums, da man hier bis zu 26 Meter unter die Erde eingraben muss. Die Strecke der RTW 1 ab Bad Homburg Bahnhof ist in der ersten Phase unproblematisch; hier nutzt man zunächst vorhandene DB-Gleise. Auch die Durchquerung Eschborns soll unkritisch sein, da die Trasse seit Jahren angeblich freigehalten wird. Lediglich die Verknüpfung mit der S-Bahn hat man beim derzeit laufenden Umbau der Station Eschborn Süd schlichtweg (oder in voller Absicht) vergessen. Im Frankfurter Westen ist die Trassenführung vor allem an zwei Stellen umstritten: in Sossenheim, wo die RTW das Landschaftsschutzgebiet Sulzbachwiesen durchläuft, hat sich eine einflussreiche und lautstarke Bürgerbewegung gegründet, die eine Verlagerung der Trasse nördlich der A 66 fordert. In Höchst, wo die Bahn entlang der Leunastraße verlaufen und später auf die Leunabrücke geführt werden soll, formiert sich gerade eine Gruppe von Gegnern, die – nicht nachvollziehbar – befürchtet, dass die Gleise den westlichen

Rand des Stadtteils zerschneiden und einige Häuser der Schnellbahn weichen müssen.

Problematischer erscheint der Abschnitt von der Einfädelung auf die Sönderer Bahn und die Einfahrt in den Bahnhof Höchst selbst. Will man nicht den Tod der Stichbahn in die Kurstadt in Kauf nehmen, muss dieser Abschnitt zweigleisig ausgebaut werden, damit er zwölf Züge pro Stunde aufnehmen kann. Das erfordert teure Kunstbauten auf einem Abschnitt von einem Kilometer, mehrere zweigleisige Brücken in Höchst und eine Straßenunterführung im Bereich Sossenheim Bahnhof mit Mittelbahnsteig und Rampe hinab zur Unterführung.

Im Bahnhof Höchst wurden bisher die Gleise 7 und 8 für die RTW freigehalten. Diese Idee wird sich als nicht realisierbar herausstellen, einmal wegen der kritischen Kreuzungssituation, zum anderen wegen der erforderlichen Unterquerung des Liederbachs. Es bietet sich an, die Königsteiner Bahn über die Gleise 10 und 11 zu verschwenken und die RTW über die Gleise 12 und 13 anzubinden. Nur so ist es möglich, mit maximal sechs Prozent zulässigem Gefälle auf Level Minus 2 und nach Unterquerung des Leunaknotens wieder auf steiler Rampe auf Straßenniveau zu kommen. Wie man allerdings den Bahntunnel bei Starkregen vor dem Absaufen sichern will oder ausschließen kann, dass ein ganzer Ortsteil unter Wasser steht, wird einer der spannenden Eckpunkte werden. Schließlich stellt sich noch die Frage, ob die Konstruktion der Leunabrücke die Aufnahme eines Gleises in der Mitte zulässt (oder beide Fahrspuren so verlegt werden können, dass das „Straßenbahngleis“ auf der westlichen oder östlichen Seite der Brücke verlegt werden kann. Auf jeden

Fall dürften sich alleine die bisher im Raum Höchst nicht einkalkulierten Mehrkosten deutlich der 100 Millionen Euro-Marke nähern.

Ein weiterer Knackpunkt folgt bei der Querung der B 40a bei Schwanheim. Dort sind zwei alternative Routen im Gespräch. Der RMV favorisiert eine Trasse, die die Bundesstraße östlich des Schwanheimer Knotens überquert, das wäre 25 Millionen Euro günstiger als die Trassenführung westlich des Knotens. Welche Variante sich letztlich durchsetzen wird, muss sich bei der Detailplanung zeigen. Schließlich stellt sich kurz vor der Einfädelung auf die Flughafenbahn die Frage des umweltverträglichen Eingriffs in den dortigen Bannwald. Auch im Raum Neu-Isenburg sind längst nicht alle Probleme geklärt.

Die Gruppe, die die RTW mit Nachdruck fordern und diejenigen, die deren Nutzen bezweifeln, die Kosten-Nutzen-Analyse in Frage stellen und die Durch-

führbarkeit in Raum Höchst bestreiten, halten sich (noch) die Waage.

Der Bau der Regionaltangente West sollte mit Nachdruck vorangetrieben werden und die Inbetriebnahme spätestens 2016 erfolgen, damit noch alle zugesagten Fördermittel aus Berlin in Anspruch genommen werden können. Jede Verzögerung des Projektes wäre ein verkehrspolitisches Desaster. Die Baukosten werden allerdings deutlich höher ausfallen als prognostiziert. Dessen sollten sich alle Verantwortlichen bewusst sein. Sollte sich allerdings im Vorfeld herausstellen, dass 500 Millionen Euro nicht ausreichen werden, und davon geht der Berichtstatter aus, dann sollte das Gesamtprojekt erneut auf den Prüfstand. Es gibt im Raum Frankfurt zahlreiche andere Projekte zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur, die an Stelle dessen in Angriff genommen werden könnten. (Wilfried Staub)

Die schwere Güterzuglokomotive 52 4867 der Historischen Eisenbahn Frankfurt half in den letzten sechs Monaten wegen des allgemeinen Lokmangels alleine fünf Mal im Raum Frankfurt und Dillenburg als Zuglok vor Bauzügen aus. Für die Maschine war dabei keine Last zu schwer. Und die direkten Anwohner freuten sich, denn ihre Nachtruhe wurde nicht durch das permanente Rattern der Dieselloks gestört, sondern nur ab und zu durch ein leises Zischen beim meterweisen Vorziehen.



Das Foto zeigt den Bauzug mit der 65 Jahre alte Lok an Ostern im Frankfurter Südbahnhof. (Foto: Historische Eisenbahn Frankfurt e.V.)



Der BusZug der Firma Stroh im Main-Kinzig-Kreis (Foto: Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt am Main

BusZug – der Anhängerbus

Renaissance einer früher einmal alltäglichen Praxis

„Ich erinnere mich, als kleiner Junge in den 40er Jahren von Frankfurt-Höchst nach Rödelheim in einem Busanhänger mit großer schwerer Mitteleinstiegstür mitgefahren zu sein,“ so Wilfried Staub von PRO BAHN Frankfurt. „Der Schaffner wechselte bei jedem Halt von einem Fahrzeug in das andere.“

Ich wollte immer im Hänger fahren, was meiner Oma gar nicht gefiel, weil dieser schlecht gefedert und die Reise für sie nicht gerade angenehm war.“ 3.500 solcher Gefährte wurden in Deutschland gebaut, rund 1.000 liefen alleine beim gelben Postbus. Erst 1984 kam unter Verkehrsminister Seehofer das Aus für solche Gespanne.



Vorkriegsmodell des Göppel Anhängerbus (Werksfoto)

In der Schweiz experimentiert man seit zehn Jahren wieder mit Busanhänger-Verkehren. Sie gehören dort inzwischen wieder zum Stadtbild. Seit zwei Jahren

verkehren Anhänger-Busse auch in Deutschland, so in Wolfsburg, Jena, in Brandenburg, in Schleswig-Holstein sowie faktisch ab letztem Fahrplanwechsel auch in unserer Region im Main-Kinzig-Kreis. In diesen Tagen fällt in Saarbrücken die Entscheidung zum Kauf von 100 solcher Einheiten!

Der Geschäftsführer der Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig GmbH (KVG), Volker Rahm hatte eingeladen und über 100 Experten und Interessenten ließen sich am 15. April 2008 im Kreishaus in Gelnhausen das revolutionäre Konzept der LNO erläutern. Eigentlich sollte das „Projekt BusZug“ bereits mit Beginn der Herbstferien 2007 starten und wurde deshalb wegen der Neuartigkeit mit besonders langer Vorlaufzeit bereits 2004 europaweit ausgeschrieben. Letztendlich wurde der Verkehr an die mittelständige Firma Stroh, Busverkehrs-GmbH, Altenstadt vergeben, die den Be-

trieb der Linien auf Antrag nunmehr eigenwirtschaftlich durchführen wird und sich zudem verpflichtet hat, die Fahrer mindestens nach dem Tarifvertrag LHO zu entlohnen. Stroh ging dabei ein hohes unternehmerisches Risiko ein, denn zu dem Zeitpunkt, als die Gefäße bestellt werden mussten, war längst nicht absehbar, wie die Widersprüche der Mitbewerber, der RKH-Tochter Schulmeyer und die des KVK, beschieden werden würden.

Bevor das Projekt überhaupt in Angriff genommen werden konnte, mussten zahlreiche Genehmigungen (u.a. eine Ausnahmegenehmigung zur Personenbeförderung und eine Erlaubnis nach § 29 StVO durch das in dieser Sache sehr kooperative Regierungspräsidium Darmstadt) eingeholt und zahlreiche Bedenken, insbesondere der Elternschaften der zu befördernden Schüler, ausgeräumt werden.



Fünf Buszüge abfahrbereit an der Gesamtschule Somborn (Foto: Wilfried Staub)

Außerdem musste ein Testlauf mit einem baugleichen Leihfahrzeug aus

Wolfsburg stattfinden, bei dem das Kurvenverhalten und das Anfahren der

Haltestellen zu prüfen war. Der „Prototyp“ bestand den Eignungstest mit Bravour. Es stellte sich heraus, dass ein Bus mit Hänger auf Grund der zwei Gelenkachsen ein besseres Spurverhalten in engen Kurven aufweist als ein Gelenkbus und das Anfahren der Haltestellen bis auf wenige Ausnahmen kein Problem darstellt. Bei winterlichen Straßenverhältnissen ist das Gespann dem Gelenkbus sogar systembedingt haushoch überlegen. Seit über drei Monaten laufen nun an Schultagen fünf Buszüge der Fa. Stroh für die KVG. Bisher sind keine nennenswerten Vorkommnisse bekannt. Auch berichteten die befragten Schüler übereinstimmend, dass sie von dem erweiterten Platzangebot und dem Fahrkomfort, insbesondere im Anhänger angetan sind.

Die anfangs eingesetzten Busbegleiter konnten nahezu alle wieder abgezogen werden. Vandalismusschäden sind bisher nicht zu verzeichnen. Problematisch sind die ungekapselten Videokameras. Deren frei zugängliche Optik wird gelegentlich mit Kaugummi verklebt. Die Übeltäter werden allerdings von einer zweiten Kamera überführt.

Die neue Generation der Buszüge kann man nicht mit den Hänger-Bussen der Vorkriegszeit vergleichen. Auch der Beiwagen ist vollklimatisiert, hat zwei Automatiktüren und zeichnet sich durch einen besonders hohen Fahrkomfort aus, das Gespann ist komplett mit zehn Kameras videoüberwacht, spurtstark und kommt vollkommen ruckfrei auch beim abrupten Bremsen zum Stillstand. Problematisch ist im Straßenverkehr die Länge von 23 Metern, mit der Autofahrer nicht rechnen. Auf die Überlänge weist deshalb auch ein deutliches sichtbares Schild an der Heckscheibe des Hängers für Überholer hin. Das An- und Abhän-

gen erfolgt im Einmannbetrieb. Der Zeitbedarf hierfür beträgt sechs bzw. drei Minuten.



Das An- und Abhängen erfolgt im Einmannbetrieb durch den Fahrer dank Easy-Lock-Kupplungssystem und Rückfahrkamera in weniger als fünf Minuten. (Foto: Wilfried Staub)

Im Main-Kinzig-Kreis gaben wirtschaftliche Aspekte den Ausschlag für die Beschaffung von zunächst fünf Buszügen; weitere sollen in anderen Schulstandorten wie Hanau folgen. Zur Gesamtschule Somborn müssen morgens 2.600 Schüler hin und um die Mittagszeit wieder nach Hause befördert werden. Gelenkbusse würden tagsüber und an den anderen Betriebstagen „Heiße Luft“ durch die Landschaft befördern, hätten in der Nebenverkehrszeit einen deutlich höheren Betriebsstoffverbrauch und würden die Umwelt mehr belasten als Solobusse. Die doppelte Anzahl von Solofahrzeugen wäre in der Anschaffung und im Betrieb (Personalkosten) deutlich teurer.

In Zukunft könnte sich bei sinkenden Schülerzahlen und der Ausweitung der Unterrichtszeiten die betriebswirtschaftliche Situation dadurch verschärfen, dass der mittägliche Peak wegfällt und die Fahrgastspitze nur noch morgens zwischen sieben und neun Uhr bewältigt werden muss. Dadurch würden sich die Einsatzzeiten des Hängers noch einmal reduzieren. Bei einer gegenüber Bussen doppelt so langen Nutzungsdauer und bei steigender Stückzahl gegenüber heute sinkenden Beschaffungskosten (derzeit: € 160.000) könnte der BusZug auch für andere Nahverkehrsorganisationen eine Alternative darstellen. Der wirtschaftlichste Einsatz ist freilich erst dann ge-

ben, wenn kein Linientausch zwischen Gelenk- und Solobus zu den verschiedenen Verkehrszeiten gegeben ist und sich die Einsatzzeiten für den Hänger der 40-Prozent-Quote nähern. Wenn dann noch die Frage des sicheren Abstellens geklärt ist, dürfte der Wiederaufstieg eines Konzeptes unserer Großeltern auch in den Großstädten Deutschlands nichts mehr im Wege stehen.

Nach Ablauf der ersten sechs Monate will die Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig eine Kosten-Nutzen-Analyse des BusZug-Konzeptes und hat sich angeboten, die Ergebnisse auch anderen Nahverkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellen. (*Wilfried Staub*)

Starkenburg

Odenwaldbahn: „Regiosprinter reloaded“

Weiterhin Itino-Mangel – Rurtalbahnfahrzeuge im Odenwald

Spätestens nachdem am 18. Februar 2008 ein LKW-Fahrer wider den gesunden Menschenverstand und Regeln der StVO an einem Bahnübergang in Schöllnbach-Hesselbach rangierte und somit einen Zusammenstoß mit einem Itino verursachte, hat der Betreiber der Odenwaldbahn, die VIAS GmbH, wieder einmal ein Problem mit der Gestellung von ausreichend langen Zügen und Betriebsreserven. Bereits in der Woche vor dem Unfall ist z. B. mehrfach beim Zug 84624 (5.35 Uhr ab Erbach) der zweite Itino-Triebwagen in Wiebelsbach entfallen, was zu einer starken Überfüllung und knappen Stehplätzen führte.

Der enge Fahrzeugbestand an Itinos vor dem Unfall rührt unter anderem von laufenden Nachbesserungs- und Gewähr-

leistungsarbeiten an den Exoten. Als erste Maßnahme nach dem Unfall wurden diese Arbeiten bis auf weiteres zurückgestellt und mit dem RMV, der bekanntlich über seine Tochter Fahma die Fahrzeuge der Odenwaldbahn stellt, ein Notkonzept erarbeitet. Dies führte dann dazu, dass sich seit dem 27. Februar 2008 und damit fast exakt zwei Jahre nach ihrem ersten Antritt zum Aushelfen, damals wegen Motor-/Getriebedefekten, wieder zwei Regiosprinter der Rurtalbahn im Odenwald befinden. Diese sind seither auch regelmäßig als Einfach- oder Doppeltraktion auf dem Nordast von Wiebelsbach nach Hanau im Einsatz zu beobachten.



Rurtalbahn Regiosprinter (Foto: st-fl)

Insbesondere gegenüber den Itinos ist dies abermals ein extremer Rückschritt in Punkto Reisendenkomfort. Der zwischenzeitlich vom Itino verwöhnten Kundschaft (diese Formulierung schließt stehende Fahrgäste in den diversen überlasteten Zügen und Radfahrer aus) kann im Grunde dieses Fahrzeug nicht zugemutet werden. Zu den Negativpunkten zählen u. a. schlechte Laufeigenschaften, „abgenutzte“ Ausstattung, fehlende Toilette und Klimaanlage, engere

Sitzteilung sowie das Fehlen der 1. Klasse.

Im Grunde wäre es Sache der Fahma, hier für adäquaten Ersatz zu sorgen, sei es zum Beispiel durch die auch von Fahma an die HLB verleaste Triebwagen der Bauart „Lint 41“ oder durch das Mieten von derartigen Fahrzeugen (Lint 41, Desiro) bei den vorhandenen Leasingunternehmen bzw. Herstellern. Offenbar ist aber die „In House“-Fahrzeugbeschaffung bei der VIAS-Mutter Rurtalbahn (50-Prozent-Anteile) die billigste Lösung aus dem Schlamassel, getreu dem Motto: "Besser schlecht gefahren als gut gelaufen". Unklar ist, ob seitens der Besteller Abschläge für die Schlechtleistungen vorgenommen werden, doch zu vermuten ist ein klares Nein. Dass die Kunden und insbesondere die des „Nordast“ der Odenwaldbahn ohnehin keine besondere Wertschätzung durch den RMV erfahren, war bereits mehrfach in dieser Zeitschrift Thema. (rgr/hk)

Starkenburg

Odenwaldbahn erhält Anschluss an ESTW

Auch der Nordast wird künftig elektronisch gesteuert

In den Osterferien wurde jetzt der nördliche Teil der Odenwaldbahn von Wiebelsbach nach Hanau an das bereits seit einigen Monaten in Betrieb befindliche elektronische Stellwerk in Wiebelsbach angeschlossen. Bislang wurde von dort schon der Darmstädter Ast gesteuert, wo die alten Stellwerke in Darmstadt Ost, Ober-Ramstadt und Reinheim abgelöst worden waren. In der Umstel-

lungsphase vom 20. bis 30. März war der Zugverkehr eingestellt und durch Busse ersetzt worden, wovon wegen der Ferien weniger Fahrgäste betroffen waren. Hierbei wurden die alten Formsignale abgebaut (was sicherlich viele Eisenbahnfans bedauern) und durch neue Lichtsignale ersetzt. Die Betriebspause wurde weiterhin dazu genutzt, in Seligenstadt und Groß-Umstadt neue Außen-

bahnsteige auf der dem Itino angepassten Höhe von 55 cm zu bauen sowie Bahnübergänge anzupassen, mit neuen Achszählern zu versehen und zwei neue Weichen einzubauen. Für die gesamte Modernisierung des Nordasts werden 16,5 Millionen Euro ausgegeben. Im Herbst wird schließlich noch der Südast ange-

schlossen, und dann wird eine Höchstgeschwindigkeit von 120 statt bisher 90 auf der Odenwaldbahn gefahren. Die Kosten für die Modernisierungsmaßnahmen aller drei Abschnitte zusammen werden sich auf ca. 65 Millionen Euro belaufen. (*Christian Knölker*)

Starkenburg

Baustelle bringt Vor- und Nachteile

ÖPNV-Spur in Darmstadt saniert – Von Griesheim direkt zum Hbf

Nach den Osterfeiertagen wurde jetzt die erst vor knapp vier Jahren fertiggestellte Nahverkehrsspur in der Rheinstraße zwischen Neckarstraße und Berliner Allee saniert. Dort wo die Busse bremsen und anfahren, also den Haltestellen und den Positionen vor den Ampeln, hatte sich der Asphalt durch die entstehenden Belastungen stark verformt. Dies geschieht besonders im Sommer, wo die Oberfläche durch die Sonneneinstrahlung sehr warm (60 – 70° C) werden kann.

Deshalb galten in der Bauzeit einige Änderungen: Die Busse fuhren zwar weiterhin durch die Rheinstraße, jedoch mit Ersatzhaltestellen am Fahrbahnrand. Die Straßenbahnlinien 9 und 5 hingegen nahmen die Bismarckstraße zum Hauptbahnhof.

Für Griesheim bedeutete dies einen großen Vorteil: Direkte Verbindung zum Hbf, und auch für alle aus Richtung Böllenfalltor bedeutete es einmal weniger umsteigen.

Die Gelackmeierten waren hingegen die Kranichsteiner Fahrgäste, die nicht nur auf ihre Direktanbindung zum Lui-

senplatz verzichten mussten, sondern auch mit einem auf weniger als die Hälfte reduzierten Angebot abgespeist wurden.



Anstatt des Mo – Fr geltenden 7,5-Min-Takts verkehrte die Linie 5 nur alle 15 Minuten, und auch dies nur mit Solo-Straßenbahnen der Typen ST 13 und 14. Die sonst häufig zusätzlich vorhandenen Beiwagen fehlten, da am Hbf ein Linien-

tausch mit der Linie 3 erfolgte, auf der wegen nicht ausreichender Haltestellenlängen im Bessunger Ast keine langen Züge verkehren dürfen. Hier wäre ein

Zusatzangebot der Linie 5 Kranichstein – Endschleife Schloß sinnvoll gewesen.
(*Christian Knölker*)

Rhein-Neckar

Mannheim zieht Kreis über den Tisch

Gemeinden im Rhein-Neckar-Kreis zahlen für OEG-Schienenverkehr

Am 8. April verabschiedete der Kreistag des Rhein-Neckar-Kreises unter anderem die Kostensätze, die der Rhein-Neckar-Kreis je Nutzzug-Kilometer in 2009 und 2010 an die MVV OEG AG für den Schienenverkehr der OEG-Bahnverbindung Mannheim – Heidelberg – Weinheim zahlen muss. Diese Kosten leitet der Rhein-Neckar-Kreis an die betroffenen Kommunen weiter.

Hier die Kostensätze der Jahre 2005-2010:

| | |
|------|--------|
| 2005 | 1,05 € |
| 2006 | 0,68 € |
| 2007 | 0,52 € |
| 2008 | 0,32 € |
| 2009 | 1,49 € |
| 2010 | 1,58 € |

Es fällt auf, dass die Kostensätze zwar im Vergleich zu anderen SPNV-Unternehmen durchaus moderat sind, dass es aber nichtsdestotrotz von 2008 auf 2009 eine Steigerung auf mehr als den vierfachen Betrag geben wird. Ist diese Steigerung gerechtfertigt bzw. nachvollziehbar?

Hier kann die Antwort nur ein klares Nein sein! Um es kurz zu fassen: wieder einmal werden die Umlandgemeinden von der Stadt Mannheim über den Tisch

gezogen und finanzieren weit mehr als die Leistung, die sie beziehen.



OEG-Zug in Großsachsen an der Bergstraße (Foto: Martin Hawlisch)

Wie kommt PRO BAHN zu dieser Einschätzung? Nun, die MVV OEG AG ist eine Aktiengesellschaft und veröffentlicht ihren jährlichen Geschäftsbericht unter anderem auch im Internet. Daraus ist ersichtlich, dass im Geschäftsjahr 2006/07 (1. Oktober 2006 – 30. September 2007) insgesamt Kosten in Höhe von 39,7 Mio. Euro entstanden sind. Diesen stehen Einnahmen in Höhe von 39,4 Mio. Euro gegenüber (darunter 1,3 Mio. Euro Ausgleichszahlungen der Umland-Gemeinden über den oben erwähnten Nutzzug-Kilometersatz, der im abgelaufenen Geschäftsjahr gemittelt bei 0,56 Euro lag.

Der verbleibende Fehlbetrag von 0,3 Mio. Euro wurde von der MVV GmbH übernommen. Diese hält 94,6 Prozent der Aktien der MVV OEG AG; weitere 5,18 Prozent hält die Stadt Mannheim. Die MVV GmbH wiederum ist zu 100 Prozent in Besitz der Stadt Mannheim, so dass die Stadt Mannheim direkt bzw. indirekt zu 99,78 Prozent an der MVV OEG AG beteiligt ist.

Es bleibt also festzuhalten, dass die MVV OEG AG im letzten Geschäftsjahr einen Kostendeckungsgrad von 95,97 Prozent hatte. Die Fahrgastzahlen sind um 6,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr gestiegen – und das trotz Fahrpreiserhöhungen im VRN von 4,1 Prozent zum 1. Januar 2006 und 5,4 Prozent zum 1. Januar 2007. Die Kürzungen der öffentlichen Zuschüsse im Ausbildungsverkehr konnten also locker weggesteckt werden. Demzufolge ist die MVV OEG AG blendend aufgestellt und lässt dies auch im gesamten Geschäftsbericht durchklingen. Zusätzlich zu den sehr guten Perspektiven auf der Einnahmenseite, sieht auch die Kostenseite alles andere als schlecht aus. Auf Seite 8 des Geschäftsberichtes steht: „Mit zusätzlichen Sachmitteleinsparungen, die in dem sogenannten „63-Punkte-Programm“ festgelegt sind, werden dauerhafte Kosteneinsparungen realisiert, die für die MVV Verkehr AG und MVV OEG AG einen anteiligen zweistelligen Millionenbetrag jährlich ausmachen. Die Kosteneinsparungen wirken sich in den Bereichen Personal und Bahnen unmittelbar und über die Leistungsverrechnung in den anderen Kostenbereichen mittelbar positiv auf die Ergebnisse der Muttergesellschaften aus und werden hier zu einer Minderung ihrer Defizite führen.“ Unter Muttergesellschaften sind hierbei die MVV Ver-

kehr AG und die MVV OEG AG als zwei der fünf „Mütter“ der RNV GmbH gemeint, die im Großraum Mannheim/Heidelberg den Meterspur-SPNV und einen Großteil des Busverkehrs betreibt.

Es bleibt also festzuhalten, dass die Perspektiven rosig sind, sodass die MVV OEG AG trotz weiterer Kürzung der Zuschüsse im Ausbildungsverkehr sowie des geringen Nutzzug-Kilometersatzes von 0,32 Euro in 2008 für 2007/08 mit einem Jahresfehlbetrag von 1,5 Mio. Euro rechnet. Dieser muss von der MVV GmbH übernommen werden und deckt de facto die Leistungserbringung der MVV OEG AG im Stadtgebiet Mannheim ab. Auch die teilweise ins Spiel gebrachten Abschreibungskosten für acht weitere Variobahnen, die in 2009/10 zur Auslieferung anstehen, fallen in diesem Zusammenhang nicht dramatisch ins Gewicht. Zum einen wurden hierfür schon Anzahlungen geleistet, zum anderen beträgt der Abschreibungszeitraum mindestens 20 Jahre. Die zusätzlichen jährlichen Belastungen hierfür (die im übrigen zunächst die RNV GmbH als künftiger Eigentümer trägt) betragen weit unter 1 Mio. Euro.

Statt 1,3 Mio. Euro müssen die Umlandgemeinden also ab 2009 3,5 – 4 Mio. Euro jährlich zahlen für die gleiche Kilometerleistung wie heute – bei vermutlich kräftig steigenden Fahrgastzahlen, deutlichen Tariferhöhungen und sinkenden Kosten der MVV OEG AG. Die Stadt Mannheim darf sich freuen, den Rhein-Neckar-Kreis über den Tisch gezogen zu haben.

Was wäre nun eine vernünftige Lösung? Wie im SPNV üblich sollte ein Vertrag über zehn oder zwölf Jahre mit der MVV OEG AG (oder direkt mit dem Leistungserbringer RNV GmbH) mit ei-

nem festen Kilometersatz von maximal ein Euro geschlossen werden. Da die Infrastruktur ja der MVV OEG AG gehört, ist es für diese leichter als für andere private SPNV-Anbieter, die voraussichtlichen Kosten über solch einen Zeitraum zu planen. Private SPNV-Anbieter müssen dies auch und haben dabei Trassen- und Stations-Preise der DB AG zu

berücksichtigen, die in ihrer Entwicklung kaum absehbar sind.

Eine kleine Bemerkung noch zum Schluss: der Geschäftsjahresbericht 2006/07 der MVV OEG AG steht seit dem 9. April 2008 im Netz – einen Tag nach dem Kreistagsbeschluss zur Erhöhung der Kilometersätze. Honni soit qui mal y pense – ein Schelm, wer Böses dabei denkt ... (*Michael Löwe*)

Rhein-Neckar

Gleisumbau zu Lasten des Güterverkehrs

Zusätzlicher Bahnsteig in Mannheim – aus der Sicht eines Lokführers

Im Mannheimer Hauptbahnhof soll ein zusätzlicher Bahnsteig gebaut werden. Doch was die einen als zusätzliche Möglichkeit für den Nahverkehr feiern, bringt Nachteile für den Güterverkehr. Sebastian Woelk, Lokführer und PRO BAHN-Mitglied, hat sich dazu seine Gedanken gemacht:

Schon aus dienstlichen Gründen bin ich als Lokführer einer NE-Bahn bei Gastfahrten regelmäßiger Nutzer des Nah- und Fernverkehrs meiner Zunft im Mannheimer Hauptbahnhof. Im vergangenen Jahr habe ich durch einen Artikel im Mannheimer Morgen von der Planung zur Errichtung eines neuen Bahnsteiges in Mannheim Hauptbahnhof im Bereich Lindenhof erfahren. Außerdem sollen die Gleise 230 - 235 sowie die alte Fahrleitungsmeisterei abgebaut/abgerissen werden, um dort die B36 hin zu verlegen, um damit das Areal Lindenhof attraktiver zu gestalten. Im Grunde genommen alles recht löbliche Einfälle! Aber die zahlreichen Kehrseiten dieser Medaille scheint sich von den verantwortlichen

Planern und Politikern der DB Netz AG und der Stadt Mannheim niemand überlegt zu haben.

Den Bahnhof Mannheim Hauptgüterbahnhof erreicht man nur durch die Gleise 093 und 086. Letzteres ist das einzige Wendegleis Mannheim Hauptgüterbahnhof (Hgbf) – Ludwigshafen von Mannheim Hbf her. Dieser Bahnhof, der trotz eines Fahrdienstleiter-Stellwerkes und zweier Wärterstellwerke, seit Sommer 2007 wieder durchgehend besetzt ist, wurde bereits auf ein nach DB Netz-Manier „gesundes Maß“ zurechtgeschrumpft.

Der alte Handelshafen ist stillgelegt, im Bf Fruchtbahnhof liegt über die Hälfte der Gleise brach - zustandsbedingt gesperrt - im Bf Hgbf wurden acht Gleise für den Neubau eines im Konzern konkurrierenden Containerverladers abgebaut: Die BTS Kombiwaggon gehört zur neuen DB Schenker, die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene Straße (DUSS) zur DB Netz AG.



An dieser Stelle soll im Mannheimer Hauptbahnhof ein neuer Bahnsteig für die Gleise 11 und 12 entstehen – zu Lasten des Güterverkehrs, der bisher über diese Schienen geleitet wird. (Foto: Wolfgang Brauer)

Die Betriebsweise der eingleisigen nicht elektrifizierten Nebenbahn Mannheim Hbf – Mannheim Hgbf ist das mittlerweile steinzeitliche Zugmeldeverfahren. Hier werden auf beiden Bahnhöfen noch Zugmeldebücher geschrieben.

Ein Containerzug von 700 Meter Länge und einer Last von 1599 Tonnen benötigt je Fahrtrichtung zehn Minuten für eine Strecke von zwei Kilometer Länge (!). Zusätzlich zu der Zeit, die für Zugmeldungen und Bahnübergangsschließungen benötigt werden, können nicht mehr als vier Zugfahrten pro Stunde durchgeführt werden. Eine einzeln fahrende Lok benötigt für den ganzen Vorgang nur sieben bis neun Minuten.

Im Bahnhof Mannheim Hgbf rangieren in Spitzenzeiten vier Lokomotiven gleichzeitig: ein Rekord wenn man be-

denkt, dass dies auf neun Gleisen stattfindet.

In Zeiten eines stetig wachsenden Transportvolumens diesem Bahnhof die Zuführungskapazitäten zu beschneiden – unvorstellbar. Erst im Sommer 2007 wurde das Containerterminal der Hafengesellschaft Mannheim (Betreiber Wincanton Intermodal) erweitert, ein neuer Kran gebaut. Weitere Pläne für eine Erweiterung liegen bereits fix und fertig in der Schublade. Deren Verwirklichung bringt neue Beförderungskapazitäten von Seiten der Terminals.

Letzte Erweiterungen in Mannheim Hgbf sind sechs Züge die Woche von BoxXpress.de nach Hamburg, Erweiterung eines bislang einmal die Woche verkehrenden Zuges nach Sopron Hatar in Ungarn auf zweimal pro Woche, um Ostern herum fuhr zusätzlich ein

Sonderzug sowie die Ausweitung eines bislang zweimal pro Woche fahrenden Zuges nach Frankreich auf drei Verkehrstage und eine gänzlich neue Verbindung in die Türkei. Regelmäßig bleiben Unmengen von Containern in den beiden größten deutschen Seehäfen, Hamburg und Bremerhaven stehen. Hier ist bei mittlerweile elf Abfahrten pro Woche eine erneute Steigerung mehr als zu erwarten.

Und dabei gibt es außer dem ein oder anderen Einzelwagen noch keine Verbindungen in die ganzen Neu-EU-Länder von Polen über die Baltischen Staaten bis hin nach Rumänien oder Bulgarien. Neue Züge sind früher oder später hier noch nicht einmal mit eingerechnet.

Für Sopron Hatar bringt nun ein bereits verkehrender Zug auch Container aus Beimerstetten mit, hier ist bei entsprechender Annahme durch die Speditionen eine Erweiterung nicht ausgeschlossen.

Verschiedene Planungsgrundsätze unter anderem im Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) haben bisher die Umstellung des Bahnübergangs 5 auf rationellere Technik verhindert und werden dies auch in Zukunft tun. Direkt an den Bahnübergang schließt eine Straßenkreuzung an. Der Faktor „Mensch“ der hier kürzere Schließzeiten verhindert, bleibt.

Jeder einzelne Container wird per Lkw aufgeliefert und abgeholt. Lange Schließzeiten an Bahnübergängen sind mit entsprechenden Staus die Folge.

Der gemeine Lkw-Fahrer stellt den Motor nicht ab, er lässt ihn einfach weiterlaufen und hupt, wenn es nicht schnell genug geht ... Das Ergebnis erlebt man in der recht nahen Mannheimer Innenstadt – ach haben wir nicht momentan so eine hitzige Debatte um Feinstaubausstoß?



Der Güterverkehr leidet (Foto: DB AG)

Bei den wartenden Diesellokomotiven sieht man die Abgasfahne. Das ist ja kein gefährlicher Feinstaub, das ist ungefährlicher Grobstaub – richtig er ist sichtbar! Lange Wege beim Rangieren, sinnlose Fahrzeugbewegungen, weil im Bahnhof Hgbf nicht genügend Platz ist, um für die Beladung benötigte Wagen terminalnah bereitzustellen. Aber die Gleise 230 - 235 in Mannheim Hbf müssen unbedingt weg, um dort eine Straße zu bauen – wie weitsichtig. Oft genug steht man in Mannheim Hbf und/oder Mannheim Hgbf auf Abruf des jeweils anderen Fahrdienstleiters weil der Bahnhof voll ist. Verspätungen von 60 Minuten sind bereits normal.

Neben dem letzten Bahnsteiggleis in Mannheim Hbf, Gleis 10, gibt es noch 5

weitere Gleise, bei einem Bahnsteigneubau werden zwei benötigt, um diesen Bahnsteig beidseitig bedienen zu können, bei einer Breite von etwa drei bis fünf Metern des neuen Bahnsteiges werden hierfür mindestens zwei Gleise geopfert. Wo sollen dann die ganzen Güterzüge fahren? Die dann verbleibenden Gleise im Bereich neben der bisherigen Abstellanlage DB Regio Verkehrsunternehmen RheinNeckar sind dann so kurz, dass ein 700 Meter langer Güterzug nicht mehr reinpasst. Ein noch weiter „dicht gefahrener“ Hauptbahnhof wäre die Folge.

Hier sind dringliche Planungsänderungen erforderlich. Erstaunlicherweise wurden von den Terminalverantwortlichen in Mannheim Hgbf und der HGM keinerlei Beteiligungen an den Änderungsplänen festgestellt. Ein hochrangiger Mitarbeiter einer DB-Tochter in diesem Bahnhof sagte mir einmal, dass er glücklich wäre, wenn er von diesen Umbauplänen im Vorfeld etwas erfahren hätte. Diese Aussage stimmt mich persönlich sehr verdrießlich!

Muss es in dieser Abstellanlage wirklich so viel ungenutzte Fläche geben? Müssen wendende Regionalzüge bis teilweise 30 Minuten je Stunde einen Bahnsteig blockieren? Vielleicht sollten die Planungen einmal in die Richtung gehen, den bereits vorhandenen Verkehr zu entwirren, Bahnsteigkapazitäten durch Verkürzung der Bahnsteigaufenthaltsdauer zu erweitern und neue Abfuhrmöglichkeiten zum Beispiel am Rande der Regio Abstellanlage zu schaffen, um Züge schneller, besser und mit weniger Trassenkonfliktpunkten aus dem Bahnhof fahren zu lassen.

*Das beste wird sein, den kompletten Bahnhof inklusive der Zuführungstrecken aus Richtung Ludwigshafen, Westeinführung Mannheim Hbf und Schwetzingen/Mannheim Rbf dem Erdboden gleich zu machen und komplett neu aufzubauen - und diesen Neubau dann auf S-Bahn & Co auszurichten.
(Sebastian Woelk)*

Rhein-Neckar

Das Ende der hochtrabenden U-Bahn-Pläne

Linie 12 in Ludwigshafen wird eingestellt – Hohe Folgekosten

Nach dem neuen ÖPNV-Konzept der Stadt Ludwigshafen wird die Straßenbahnlinie Linie 12 ab Fahrplanwechsel im Dezember ersatzlos gestrichen. Sie befährt als Einzige ein etwa 1,5 Kilometer langes Tunnelstück zwischen Ludwigshafen Rathaus und LU-Hauptbahnhof Ostausgang, derzeit allerdings nur noch in den Hauptverkehrszeiten morgens und am Nachmittag. Begründet wird

der Schritt mit geringer Auslastung der Linie und hohen Betriebskosten. Auch nach der Einstellung der Linie 12 freilich wird für die Instandhaltung der Tunnelanlagen jährlich ein Betrag von knapp 200.000 Euro anfallen. Damit enden die hochtrabenden U-Bahn-Pläne im Rhein-Neckar-Delta nach 40 Jahren endgültig.

Das U-Bahn-Netz ist Folge des Generalverkehrsplanes für die Stadt Ludwigs-

hafen, dass der berüchtigte Verkehrsplaner Karlheinz Schaechterle (seinerzeit im Ehrenamt Vorsitzender des ADAC-Gaues Süd-Württemberg!) erstellte. Sein Vorschlag damals: Den Hauptbahnhof aus der Innenstadt verbannen, Straßenbahnlinien in ein Ghetto unter die Erde stecken und den Autoverkehr über gigantische Straßenbrücken über die Häuser verlegen.



Kurt-Schumacher-Brücke in Ludwigshafen (Fotos: Jörg Ohlhaver)

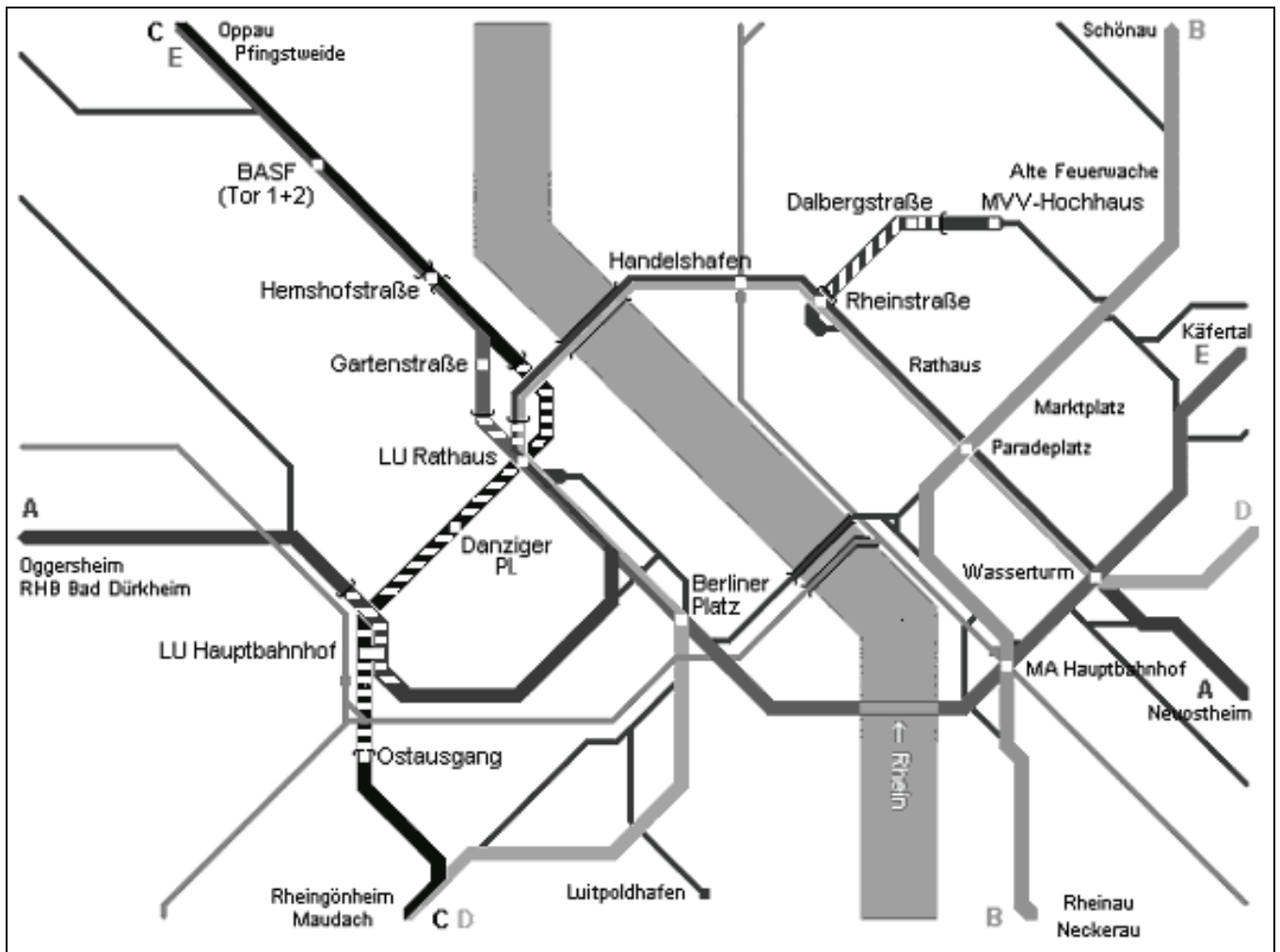
Insgesamt fünf unterirdische Linien sollten Ludwigshafen und die Schwesterstadt Mannheim durchziehen. Geplant war unter anderem ein Tunnel unter dem Rhein, der den Mannheimer Hauptbahnhof mit dem Berliner Platz in Ludwigshafen verbinden sollte. Ebenso sollte der Überlandverkehr nach Bad Dürkheim, Heidelberg und Weinheim in das Netz einbezogen werden, allerdings außerhalb der Innenstädte oberirdisch.

Für die Fertigstellung des gesamten U-Bahn-Projekts wurde das Jahr 2000 avisiert. Das Netz, das langfristig völlig unabhängig vom übrigen Verkehr laufen sollte, wollte man erst im Stadtbahnvorlaufbetrieb mit herkömmlichen Straßenbahnlinien eröffnen.

Im Endausbau sollten die Bahnsteige 80-90 cm hoch und 80 Meter lang sein und ausschließlich mit Stadtbahnfahrzeugen bedient werden. An die geplanten Hochbahnsteige erinnern heute noch in den Stationen Rathaus und Danziger Platz die Rolltreppen. Sie enden etwa ein Meter oberhalb der Schienenoberkante und es müssen noch drei Stufen bis zum Bahnsteig überwunden werden. Ein Graus für mobilitätseingeschränkte Menschen!

Der Bau der ersten Abschnitte begann in den 70er Jahren in Ludwigshafen entlang der Nord-Süd-Strecke (Linie C) von Hemshofstraße bis Hauptbahnhof über Rathaus. Dies ist im Wesentlichen die Strecke, die jetzt stillgelegt wird. In der zweiten Phase (geplant für 1976 bis 1979) hätte in Ludwigshafen ein Nord-Süd-Tunnel vom Rathaus bis zum Berliner Platz gebaut werden sollen. Er wurde aber nie verwirklicht. Ein Grund dafür ist sicherlich, dass die Stadt Ludwigshafen nicht mehr in dem Maße Bevölkerungszuwächse zu verzeichnen hatte, wie noch in der Wirtschaftswunderzeit, aus der die Pläne stammen. Auch der bereits gebaute Abschnitt stellte sich später als völlig nutzlos heraus, da er den Stadtkern praktisch umfährt; die Zwischenstation Danziger Platz liegt weitab vom Zentrum.

Die einzigen Relikte der hochtrabenden U-Bahn-Pläne, die auch weiterhin befahren werden, sind heute noch die unterirdischen Stationen Hemshof, Rathaus, Hauptbahnhof sowie in Mannheim Dalbergstraße. Sie bilden aber keine zusammenhängenden Tunnelstrecken. Die Bahnen fahren vor den Haltestellen in die Tiefe und direkt danach wieder an die Oberfläche.



Das in den 60er/70er Jahren geplante U-Bahn-Netz in Ludwigshafen/Mannheim

■ geplante U-Bahn-Strecken A, B, C, D und E (schraffiert die tatsächlich gebauten Abschnitte)

— oberirdische Straßenstrecken

— DB-Strecken

Linie A: (Bad Dürkheim) – LU-Oggersheim – LU-Hauptbahnhof – LU-Rathaus – Kurt-Schumacher-Brücke (Nordbrücke) – MA-Paradeplatz – MA-Neuostheim – MA-Seckenheim – (Heidelberg)

Linie B: MA-Schönau – MA-Kurpfalzkreisel – MA-Paradeplatz – MA-Hauptbahnhof – MA-Lindenhof – MA-Neckarau – MA-Rheinau

Linie C: (Neuhofen) – LU-Rheingönheim – LU-Hauptbahnhof – LU-Rathaus – LU-Oppau/Pfingstweide

Linie D (Heddesheim) – MA-Wallstadt – MA-Feudenheim – MA-Wasserturm – MA-Paradeplatz – Kurt-Schumacher-Brücke – LU-Rathaus – LU-Berliner Platz – LU-Mundenheim – LU-Maudach – (Mutterstadt)

Linie E: LU-Pfingstweide – LU-Oppau-West – LU-Rathaus – LU-Berliner Platz – Rheintunnel – MA-Hauptbahnhof – MA-Wasserturm – MA-Käfertal – (Weinheim)



Eingang zum Geisterbahnhof

Die Station Ludwigshafen-Hauptbahnhof (bei der Eröffnung 1969 als modernster Bahnhof Europas gefeiert) verlor bereits mit der Inbetriebnahme des S-Bahn-Haltespunktes LU-Mitte erheblich an Bedeutung. Hinzu kommt: Um von dort bis auf die Gleise zu gelangen, muss man zunächst einen mehrere hundert Meter langen Fußmarsch zurücklegen – also völlig an den verkehrlichen Realitäten vorbei geplant.

Im Zusammenhang mit der Ludwigshafener U-Bahn gab es auch immer wieder Gerüchte über nicht zugängliche unterirdische Anlagen. Angeblich soll es unter dem U-Bahnhof Danziger Platz noch einen Tunnelstumpf in Nord-Süd-Richtung geben, der für eine kreuzende Strecke gleich mit gebaut wurde. Ein Teil dieser Anlage soll mit Grundwasser voll gelaufen sein.

Mit dem Ende der Linie 12 wird dieses Kapitel verfehlter Ludwigshafener Verkehrspolitik im wahrsten Sinne des Wortes endgültig begraben. Das Siechtum dauerte lange. Schon seit fünf Jahren wird die Strecke nur noch in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags bedient. Als Fotograf Jörg Ohlhaver Ende April seine Bilder für die Vorder- und

Rückseite dieser Fahrgastzeitung an einem Freitag-Nachmittag machte, bot sich ihm folgendes Bild: „Es herrscht in beiden Stationen eine ganz komische Atmosphäre, wie in einer Geisterstation. Ich war fast allein, obwohl es ja zur Berufsverkehrszeit war. Die Bahnen Richtung Oppau waren mit maximal zehn Fahrgästen besetzt, die aus Richtung Oppau (also von der BASF) allerdings sehr gut. Man kann den Stationen regelrecht ansehen, dass sie in einer Zeit gebaut wurden, als Ludwigshafen wohl noch im Geld geschwommen ist.“

Doch diese Zeiten sind lange vorbei: Die fatale Folge: Das Geld wurde damals in unsinnige, teure Tunnelprojekte gesteckt, anstatt den schienengebundenen ÖPNV in Ludwigshafen sinnvoll auszubauen. Heute dagegen fehlt das Geld für Neubauprojekte. Auch oberirdische Strecken werden stillgelegt. Nach dem neuen ÖPNV-Konzept der Stadt werden ab Dezember weniger Straßenbahnen, aber noch mehr Busse fahren. (wb)



Zugang von der B- zur C-Ebene im Ludwigshafener Rathaus. Bald werden hier wohl große Stahlgitter den Zugang verwehren, denn ab Dezember wird der untere Teil der U-Bahn-Station nicht mehr angefahren.

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

Nils Kahl

Nieder Weisel, Butzbacher Str. 31

35510 Butzbach

Tel. (06033) 92 44 11

E-Mail: nils@nilskahl.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:

So, 1.6. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft Juli-August. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (siehe Seite 2).

PRO BAHN in Nordhessen:

Mi, 28.5. jeweils 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus, Wilhelmstr. 2, Kassel.

Mi, 25.6.

Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.:

Mo, 5.5. 17.30 Uhr: Monatstreff mobil. Treffpunkt Hauptbahnhof Frankfurt, Prellbock Gleis 20. Fahrt in den östlichen Main-Taunus-Kreis. (Näheres auf der Homepage oder unter Tel. 0 61 71 – 46 28).

So, 11.5. An Pfingsten Infostand beim Bahnhofsfest in Königstein.

Mo, 12.5. (Dafür werden noch Mitstreiter gesucht. Bitte bei Helmut Lind melden!)

Mo, 2.6. 18.30 Uhr: Monatstreff Bürgerhaus Griesheim (gegenüber S-Bahn-Station Griesheim, S1 und S2), Clubraum 4.

Mo 4.7. 18.00 Uhr: Monatstreff mobil. Treffpunkt Hauptbahnhof Frankfurt.

Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi, 28.5. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereinsgaststätte „Grün-Weiß“ in der Waldkolonie (Dornheimer Weg 27, Darmstadt, 15 min. Fußweg ab Hauptbahnhof oder mit Linie F bis Hst. Rodensteiner Weg) (18.30-19.00 Uhr: informeller Teil, 19.00 – 21.00 Uhr: Tagesordnung).

Mi, 25.6. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereinsgaststätte „Grün-Weiß“ in der Waldkolonie (18.30 – 19.00 Uhr: informeller Teil, 19.00 – 21.00 Uhr: Tagesordnung).

Regionalverband Rhein-Neckar:

Do, 29.5. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar im **Braustüb-
le, Bergheimer Str. 91 in Heidelberg** (ca. zehn Fußminuten vom Hauptbahnhof). **Achtung: Termin wegen der Pfingstferien verlegt!**

Do, 17.6. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Umwelt-
zentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

Sonstige Termine:

Do, 8.5. jeweils 20 Uhr: Arbeitstreffen der IG PRO SCHIENE Überwaldbahn-Wesch-

Do, 12.6. nitztalbahn im Gasthaus „Zur Kreuzgasse“ Waldmichelbach.

Kontakt: Sven Grahner, Tel. 0 62 28 – 4 80.

