

Fahrgastzeitung

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

Nr. 69

Juli – August 2008



| | |
|--|-------------|
| Ein Jahr RegioTram-Tunnel in Kassel | S. 4 |
| Ausflüge auf der Oberen Lahntalbahn | S. 6 |
| U-Bahn-Verlängerung in Frankfurt | S.18 |

Titelbild: In Darmstadt werden schon seit knapp zwei Jahrzehnten Straßenbahnen nach den Partnerstädten benannt. Nachdem nun die ältesten Fahrzeuge nach Rumänien verkauft wurden, entfielen damit auch einige der Taufnamen. Anfang Juni wurden daher fünf neue Straßenbahnen auf die entsprechenden Partnerstädte getauft. (Foto: Holger Kötting)

Rückseite: Impressionen von den Bauarbeiten an der eingleisigen Stichstrecke der S 4 von Niederrhöchststadt nach Kronberg. (Fotos: 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 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: 1.6.2008 (Heft Juli – August 2008)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.8.2008 (Heft September – Oktober 2008)

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

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

| | |
|---|---|
| RegioTram: Missklang zum ersten Tunnel-Geburtstag | 4 |
| Drittes Gleis für RegioTram in Obervellmar | 5 |

Mittelhessen

| | |
|---|---|
| Zug-Ausflüge auf der Oberen Lahntalbahn | 6 |
| Politiker wollen Fernverkehr erhalten | 8 |
| Vogelsbergbahn soll ausgebaut werden | 9 |

Osthessen

| | |
|--|----|
| ICE-Unfall im Landrückentunnel bei Fulda | 12 |
|--|----|

Großraum Frankfurt am Main

| | |
|--|----|
| Ausschreibungskarrussel dreht sich immer schneller | 13 |
| Großes zum kleinen Fahrplanwechsel | 18 |
| Kronberg zehn Tage ohne Bahnanschluss | 20 |

Starkenburg

| | |
|---|----|
| Linie 8 wird in Alsbach verlängert | 23 |
| S-Bahn-Station Arheiligen aufgewertet | 24 |
| Kooperationsvertrag zwischen Darmstadt und zwei Kreisen unterzeichnet | 24 |

Rhein-Neckar

| | |
|---|----|
| Draisinenbetrieb auf der Überwaldbahn | 25 |
| Tauziehen um neue Heidelberger Straßenbahnstrecke geht weiter | 27 |
| Radeln mit S-Bahn und Bus im Odenwald | 28 |

Baden-Württemberg

| | |
|--|----|
| Stefan Buhl neuer Landesvorsitzender | 29 |
|--|----|

| | |
|---|----|
| PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten | 30 |
| PRO BAHN – Termine..... | 31 |

Nordhessen

Missklang zum ersten Geburtstag

NVV-Geschäftsführer widerspricht Zeitungskritik zu RegioTram

Große Aufregung in und um Kassel: Nachdem die Tageszeitung „Hessisch-Niedersächsische Allgemeine“ (HNA) unter den Titeln „Flotte Trams auf Abwegen“ und „Leere Züge, leere Kassen bei RegioTram“ das neue Verkehrsmittel heftig angriff, antwortete der Geschäftsführer des NVV, des Nordhessischen Verkehrsverbundes, Wolfgang Dippel, auf die harsche Kritik der in Kassel erscheinenden Tageszeitung in einem offenen Brief und legte die Vorzüge und die Entwicklungschancen der RegioTram dar.



Seit gut einem Jahr fährt die RegioTram durch den neuen Tunnel unter dem Hauptbahnhof (Foto: Simon Martin)

Die HNA kritisierte die RegioTram als eine gigantische Fehlinvestition und schrieb über angeblich leere Triebwagen, ausgedünnte Taktzeiten und warf den Zügen, die aus dem Umland in die Kasseler Innenstadt fahren vor, dass sie der Straßenbahn Kunden wegnehmen würden. Der NVV-Geschäftsführer betonte in seiner Antwort auf die Kritik, dass der durch die Presseartikel hervorgerufene Eindruck, der NVV „sei pleite“, nicht zutrefte. Außerdem lägen die RegioTram-Kosten voll im Plan. In einem Artikel seien fälschlicherweise 200 Mio. Euro Kosten für die Infrastruktur genannt.

Richtig sei vielmehr, dass sich die Kosten für das gesamte Projekt RegioTram hochgerechnet auf diese Summe beliefen, nämlich 100 Millionen Euro für die Infrastruktur und 90 Mio. für die Fahrzeuge. Ebenso lägen die Fahrgastzahlen über den Erwartungen. Die Fahrgastzahlen für die ersten Monate belegten: Die RegioTram erfreue sich wachsender Beliebtheit. Allein auf der Linie RT3 Hofgeismar – Kassel erreichten die Fahrgastzahlen einen Zuwachs gegenüber dem ersten Quartal 2007 von 26,7 Prozent. Und mit dem künftigen Halbstundentakt und einer noch attraktiveren Lini-

enführung in der Innenstadt würden noch höhere Fahrgastzahlen erreicht werden. „Natürlich gibt es in nachfrageschwächeren Zeiten Bahnen, die nicht voll besetzt sind,“ so Dippel. „Insgesamt sind aber die Züge, insbesondere in den Hauptverkehrszeiten, gut ausgelastet. Im statistischen Mittel liegen die Auslastungszahlen sogar deutlich über dem Bundesdurchschnitt.“ In seinem offenen Brief verwies der NVV-Geschäftsführer auch auf die Zukunftspläne, die die Fahrgastzahlen weiter steigen lassen werden. Gegenwärtig befinde sich das RegioTram-Netz noch im Aufbau und die Mindesttaktung liege derzeit bei 60 Minuten. Diese Zahl solle in Zukunft noch optimiert werden. Voraussetzung dafür sei aber nicht nur eine Aufstockung der Re-

gionalisierungsmittel durch Bund und Land, sondern auch der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere des Bahnknotens Obervellmar (siehe nachfolgenden Artikel).

In Zukunft solle die RegioTram durch drei neue Stationen im dicht besiedelten Kasseler Stadtgebiet und einen 15-Minuten-Takt in der Kasseler Innenstadt noch attraktiver werden. Die RegioTram und die Straßenbahn würden sich dabei ideal ergänzen. Als ein Ausweis für den Erfolg des RegioTram-Konzepts in Nordhessen wertet der NVV-Geschäftsführer auch das große Interesse im In- und Ausland an der RegioTram: „Mittlerweile spricht man dort nicht mehr vom Karlsruher Konzept, sondern vom Kasseler Konzept,“ so Wolfgang Dippel. (*wb*)

Nordhessen

Drittes Gleis für RegioTram in Obervellmar

Großbaustelle in Richtung Kassel Hauptbahnhof

Zwischen dem Kasseler Kulturbahnhof und Obervellmar ist die acht Kilometer lange Bahnstrecke derzeit Großbaustelle. Drei neue Halte für die RegioTram (Kirchditmold, Jungfernkopf und Osterberg) sind im Bau. Und für den Baubeginn des neuen dritten Gleises im Bereich des Bahnhofs Obervellmar wird auf die Planfeststellung gewartet. Nach Auskunft der Infrastruktur-Chefin Susanne Henckel vom NVV gibt es für das Millionen-Projekt „drittes Gleis“ noch kein Baurecht. Es geht neben dem Gleisbau auch um neuen Lärmschutz für die Anlieger und eine dicke Stützmauer am steilen Hang. Der NVV hofft, dass die Planfeststellung zum Jahresende kommt

und 2009 mit dem Bau begonnen werden kann. Gebaut wird unter Betrieb, weil die Strecke während der zweijährigen Bauphase nicht gesperrt werden kann.



RegioTram (Foto: Andreas Fünfseks)

14 Millionen Euro werden rund um das dritte Gleis verbaut. Obervellmar wird künftig ein Knotenpunkt für den Schienenverkehr. Dort rollen – von Warburg und Hofgeismar kommend – die Güterzüge vorbei, zudem die Züge des Regionalexpress der Kurhessenbahn von Korbach zum Bahnhof Wilhelmshöhe sowie IC-Züge der Mitte-Deutschland-Verbindung (Ruhrgebiet – Kassel – Erfurt). Zwei RegioTram-Linien Kassel – Hofgeismar (RT3) und Kassel – Wolfhagen (RT4) verzweigen sich in Obervellmar. Genügend Platz soll einen dichten Takt der RegioTram und die Pünktlichkeit der Züge sichern. Momentan fährt die RegioTram zwischen Obervellmar und Wolfhagen nur eingleisig.

Bis das dritte Gleis in Obervellmar liegt, sind die neuen Halte längst fertig. Der Haltepunkt Jungfernkopf (Baukosten vier Millionen Euro) soll in diesem Sommer in Betrieb gehen, Kirchditmold (Baukosten sieben Millionen) soll zum Jahresende fertig sein. Der Bau des

dritten neuen Haltepunktes Vellmar-Osterberg/Einkaufszentrum (Baukosten vier Millionen Euro) soll zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 auch von hier eine schnelle Verbindung in die Kasseler Innenstadt ermöglichen.

Nach Ansicht der Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) könnte bei Errichtung der drei RegioTram-Halte zwischen Obervellmar und Kassel Hbf viel Geld gespart werden, wenn diese Trasse nach BOStrab betrieben würde und nicht nach EBO (Eisenbahn-Betriebsordnung). Anfang Mai 2008 wiesen einige Kasseler Parlamentarier darauf hin, dass das dritte Obervellmarer Gleis an den Haltepunkten Osterberg, Jungfernkopf, Harleshäuser und Kirchditmold einen 15-Minuten-Takt in Richtung Innenstadt ermöglichen sollte. Hierdurch könnten viele Pendler zum Umstieg auf die RegioTram bewegt werden. Der Autoverkehr in der Harleshäuser und der Wolfhager Straße – schon jetzt überlastet – ließe sich vermindern.

(hh)

Mittelhessen

Ausflüge mit der Kurhessenbahn

Zusätzliches Angebot sonntags auf der Oberen Lahntalbahn

Auf der Strecke Marburg – Erndtebrück verstärkt die Kurhessenbahn das Zugangebot während der Sommermonate an Sonn- und Feiertagen zwischen der Universitätsstadt und Bad Laasphe und setzt gleichzeitig für die Fahrradmitnahme einen umgebauten Triebwagen der Baureihe 628 ein, der am 18. Juni 2008 zusammen mit dem Bedienkonzept im Marburger Hauptbahnhof vorgestellt wurde.



An der Oberen Lahntalbahn

Karsten McGovern, Erster Beigeordneter des Landkreises Marburg-Biedenkopf, und Joachim Kuhn, Leiter der Kurhessenbahn, präsentierten an diesem Tag unter anderem einen umgebauten Triebwagen der Kurhessenbahn. In diesem Fahrzeug können durch ein neues Sitzreihenkonzept bis zu 40 Fahrräder mitgenommen werden. Sind nur wenige Fahrräder im Zug, erhöht sich die Zahl der Sitz- und Stehplätze für Fahrgäste.

Ab sofort erhältlich ist auch der neue Ausflugsprospekt der Kurhessenbahn, in dem einige der schönsten Ausflugsziele entlang der Strecken Frankenberg – Marburg und Marburg – Erndtebrück zusammengestellt sind. Ob ein gemütlicher Bummel durch die historische Altstadt von Frankenberg, eine Radtour durch das Ederbergland oder entlang der Lahn oder ein Besuch des Radio- und des Pilzmuseums in Bad Laasphe – zu jedem der im Flyer vorgestellten Ausflugsziele erhalten die Fahrgäste der Kurhessenbahn eine Ermäßigung oder Vergünstigung mit den Bonus-Coupons, die in der Broschüre enthalten sind. Leider fehlt in dem Prospekt das mittlere Edertal mit dem Nationalparkzentrum bei Herzhausen am Edersee, obwohl auch hier in den letzten

Jahren die Kurhessenbahn Sondertriebwagen fuhr, in diesem Jahr allerdings nicht.



Bahnhof in Bad Laasphe

Die Kurhessenbahn ist ein mittelständisches Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG. Sie betreibt seit Anfang 2002 in Nordhessen ein rund 250 km langes Streckennetz und erbringt eine Verkehrsleistung von 1,8 Millionen Zugkilometern jährlich. Im vergangenen Jahr waren über 2,2 Millionen Fahrgäste mit den Zügen der Kurhessenbahn unterwegs. Mehr unter www.bahn.de/kurhessenbahn. (hh)



Bahn und Radfahrer sollen auf der Oberen Lahntalbahn vom oberhessischen Marburg zum nordrhein-westfälischen Bad Laasphe in den Sommermonaten noch stärker zusammenfinden. Speziell umgebaute Triebwagen der Baureihe 628 verkehren sonn- und feiertags auf der Strecke.

(Fotos: Martin Durm)

Mittelhessen**Politiker wollen Fernverkehr erhalten**

Resolution der Regionalversammlung Mittelhessen

Schon in drei bis fünf Jahren könnten die mittelhessischen Universitätsstädte Gießen und Marburg fernverkehrsfrei sein und dort nur noch RegionalExpress-Züge und Regionalbahnen halten - so das Horrorszenario eines Gutachtens der Bundesländer zur vorgesehenen Bahn-Privatisierung. Die Deutsche Bahn AG dementierte zwar prompt und wies das Papier als Stimmungsmache zurück.



Könnten nach dem Bahn-Börsengang bald vom Fernverkehrsnetz abgehängt werden: Die Bahnhöfe der mittelhessischen Universitätsstädte Marburg...

Das Papier freilich wurde von der Unternehmensberatung KCW im Auftrag von mehreren Bundesländern und fünf Verkehrsverbänden erstellt. Danach droht 15 Mittel- und Großstädten das Schicksal, vom Fernverkehr abgehängt zu werden. Neben Marburg und Gießen wären dies Flensburg, Emden, Brandenburg, Potsdam, Trier, Konstanz, Paderborn, Cottbus, Halle (Saale), Pforz-

heim, Friedrichshafen und Mülheim an der Ruhr. Bereits seit 2000 sind 23 Mittel- und Großstädte vom Fernverkehr abgehängt worden, unter anderem durch die Einstellung des Interregio-Verkehrs.

Die Regionalversammlung Mittelhessen reagierte prompt und forderte den Bund auf, nach dem Börsengang der Bahn qualitative Mindeststandards für das Fernverkehrsangebot auf der Main-Weser-Bahn festzulegen. Eine Streichung der Fernverkehrsanbindung von Gießen und Marburg würde das Ziel des Regionalplans konterkarieren, das die Erreichbarkeit der zu Mittelhessen benachbarten wichtigen Wirtschaftsräume durch entsprechende Fernverkehrsverbindungen fordert. Wie es weiter in der Resolution heißt, wird „mit der Beteiligung Privater ein Renditedruck auf die gesamte DB AG entstehen, was zu einer Abkopplung zahlreicher Städte vom Fernverkehrsnetz führen könnte.“ (wb)



...und Gießen. (Fotos: DB AG)



Fulda – End- bzw. Anfangsbahnhof der Vogelsbergbahn. (Foto: Wolfgang Brauer)

Mittelhessen

Die Zukunft der Vogelsbergbahn

Eckpunktepapier über Ausbau in Grünberg unterzeichnet

Am 10. Juni 2008 verabschiedeten die an der Bahnstrecke Gießen – Fulda liegenden Landkreise, Städte und Gemeinden, die sich in der kommunalen Arbeitsgemeinschaft (AGNV) zusammengeschlossen haben, gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG, dem Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) und dem RMV in Grünberg ein „Eckpunktepapier“, das der RMV auf seiner Homepage unter der Überschrift „Die Vogelsbergbahn hat Zukunft“ als Durchbruch feierte, mit dem der zukünftige Betrieb dauerhaft gesichert sei.

Liest man das Papier genau, so stellen sich jedoch Fragen, wie die Zukunft aussehen wird: Welche Orte werden be-

dient? Die Unterzeichner verweigern eine Aussage darüber, ob zumindest die bestehenden Haltepunkte und Bahnhöfe weiterhin bedient werden sollen, oder ob gar, wie von Fahrgastverbänden und Anwohnern seit langem gefordert und die auch vom Bahn-Personal für sinnvoll gehaltene neue Bahnhöfe in Rödgen und Lindenstruth oder Heblös/Sickendorf und Brauerschwend/Hergersdorf neu eröffnet werden. Sie verweisen vielmehr auf knappere finanzielle Mittel und darauf, dass an den „Halten Großen-Busek, Reiskirchen, Grünberg, Mücke, Alsfeld, Lauterbach, Bad Salzschlirf und Großenlüder fast 90 Prozent des Fahrgastpotenzials auftreten“. Wenn es dann weiter heißt,

dass „möglichst alle betrieblich möglichen und verkehrlich sinnvollen Halte zu berücksichtigen“ seien, dann kann man das ohne viel Phantasie als Totenglückchen der Ausbaupläne verstehen. Wenn man weiter liest, dass Busparallelverkehr vermieden werden soll, dann bedeutet dies im Klartext: Die Bewohner der Dörfer zwischen den genannten Städten müssen sich entweder ein weiteres Auto anschaffen, wenn sie ihr Dorf verlassen wollen, oder umziehen. Wo es keinen Läden mehr gibt, ist das unumgänglich. So wird Landflucht gefördert oder die Erfüllung der Weltklimaziele der Bundesregierung verhindert.



*Vogelsbergbahn im Gießener Stadtgebiet
(Foto: Christian Schulz)*

Das Eilzugkonzept, das der RMV schon vor zwei Jahren hatte einführen wollen, wird also doch kommen. Grundsätzlich begrüßen wir den Einsatz von Zügen, die nicht überall halten - dies ist ein bewährtes Konzept, um an schnellem Vorankommen interessierte Kunden zu gewinnen. Nur, wenn darüber der klassische Regionalverkehr verschwindet, wie es in Norddeutschland in den 1980er Jahren der Fall war (was dort jetzt wieder rückgängig gemacht wird), dann läuft

etwas falsch. Zumal in der Regel dann mehr Züge auf die Strecke passen, wenn schnellere und langsamere Leistungen sich auf der eingleisigen Strecke abwechseln. Worauf wird das Angebot ausgerichtet?

Darauf antworten die Unterzeichner überraschend ehrlich: „Die Funktion der Anschlussknotenbahnhöfe Gießen und Fulda ist im Interesse der Verkehre in das Rhein-Main-Gebiet zu stützen“. Mit anderen Worten: Anschlüsse in die Ferne fallen weg. War es früher möglich, in etwa vier Stunden von Hamburg über Fulda nach Grünberg zu fahren oder von Marburg nach München stressfrei über Alsfeld, so soll es diese Verbindungen nicht mehr geben. Die Rahmenbedingungen, unter denen der RMV sein Angebot plant, lassen ihm auch kaum eine andere Wahl: Wenn der RMV an den Bahnhofsbetreiber (DB Station und Service) pro Halt Geld bezahlen muss, dann versucht er Halte zu vermeiden, selbst wenn damit Züge gefüllt werden. Aber wenn der Verbund wenig von den Einnahmen hat, weil beispielsweise in den Zügen auch Leute sitzen, die eine DB-Fahrkarte haben, rechnet der RMV nur die Regionalisierungsmittel und die Verbundumlage als Einnahmen und setzt sein Geld dort ein, wo Massen befördert werden. Schon im alten Frankfurter Verkehrsverbund (FVV) hatte die Stadt Frankfurt den meisten Einfluss. Das ist im RMV nur der Form nach anders.

Die DB AG saß mit am Tisch in Grünberg. Sie hat ein Interesse daran, Bahnhöfe auflassen zu können, weil sie dadurch Personal spart. So manche Beschleunigungsmaßnahme hat nur diesen Zweck, bei annähernd gleicher Streckenkapazität auf Zwischenbahnhöfe verzichten zu können. Sie hat außerdem Inter-

esse daran, die Ausschreibung weiter zu verschieben. Der RMV will „noch in diesem Jahr“ den Verkehr auf der Strecke ausschreiben und dabei Vorgaben für das Fahrplankonzept machen (das er mit der DB AG schon besprochen hat?).

Im Eckpunktepapier ist der Fahrplanwechsel 2012 als Beginn der neuen Ära genannt, und dass mit der vorgesehenen Ausschreibung „im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten“ spurtstarke Fahrzeuge zum Einsatz kommen sollen. DB AG, RMV und ZOV sollen das Land Hessen unterrichten und „einen Zeit- und Finanzierungsrahmenplan für die einzelnen Maßnahmen entwickeln“.

Wir Fahrgäste sind damit nicht einverstanden. Wir können es nicht hinnehmen, wenn Verbindungen gekappt, Menschen vom öffentlichen Leben ausgeschlossen werden und der Straßenverkehr gefördert wird. Wir mögen es nicht, wenn von uns gewählte Bürgermeister und Landräte und der von ihnen getragene RMV versuchen, Verschlechterungen schönzureden und über Ziele und Mittel der Verkehrspolitik nicht wirklich zu reden, wenn wir vor vollendete Tatsachen gestellt werden und der wahrlich nicht geringe Beitrag, den wir mit dem Erwerb der Fahrkarten leisten, bei der Planung des Angebotes keine Rolle zu spielen scheint.

Der Landesverband Hessen von PRO BAHN fordert die beteiligten Landkreise auf, über den ZOV und den RMV diese Entwicklung dahingehend zu ändern, dass es ihr vorrangiges Ziel wird, die Nutzung des Angebotes zu verbessern, also die Zahl der verkauften Fahrkarten zu erhöhen, und auf eine angemessene Beteiligung an den Fahrgeldeinnahmen zu drängen, falls dies nicht der Fall ist. Das beinhaltet eine kilometerbezogene

Abrechnung der Fernfahrkarten, egal zu welchem Tarif DB sie ihren Kunden verkauft. Ebenso gehört die Abrechnung der „Stationsentgelte“ nach Zughalten dringend abgeschafft; die Finanzierung der Bahnhöfe (die Gebäude wurden jüngst an einen Finanzdienstleister verkauft) muss auf eine andere Grundlage gestellt werden. Egal wer in Wiesbaden die Regierung stellt, sollte das Land hier zum Bündnis bereit sein.



Lauterbach Nord (Foto: DB AG)

Konkret fordern wir: 1. Den Erhalt aller Halte der Vogelsbergbahn. Auch in Zukunft sollen die Bahnhöfe Mücke, Nieder Ohmen, Ehringshausen und Waltenrod zum Kreuzen und ggf. zum Einsetzen von Zügen genutzt werden können. In Ehringshausen wurden gerade die Bahnsteige samt Zugang erneuert. Für die flüssige Betriebsabwicklung eines attraktiven Angebotes sind diese Bahnhöfe unverzichtbar. Das bedeutet auch, dass, solange die Bediensteten der DB Regio AG keine Weichen stellen dürfen oder die Weichen in Mücke ferngesteuert werden, der Bedienstete im Bahnhof Mücke der DB Netz AG zugeordnet werden muss.

2. dass auch die Bahnhöfe Gießen Flugplatz (Rödgen) und Maberzell für

planmäßige und unplanmäßige Zugbelegungen genutzt werden, wenn dadurch Anschlüsse verbessert und Fahrzeiten verkürzt werden. Der Bahnhof Burggemünden muss gegebenenfalls wieder dazu eingerichtet werden.

3. dass in Gießen und Fulda regelmäßig gute Anschlüsse in alle Richtungen, also zu Fern- und Nahverkehrszügen von und nach Kassel, Siegen, Limburg, Marburg und Friedberg beziehungsweise Hamburg/Bremen – Hannover, Bad Hersfeld, Eisenach – Leipzig, Berlin, Gersfeld, Würzburg – München/Stuttgart und Hanau – Frankfurt geschaf-

fen bzw. wiederhergestellt werden. Die Durchbindung von Zugleistungen aus Richtung Koblenz über Gießen nach Alsfeld – Fulda bis Gersfeld kann als Option in der Ausschreibung vorbereitet werden.

4. Darüber hinaus fordern wir, die Einrichtung von Halten in Gießen Aulweg, Rödgen, Lindenstruth, Alsfeld-Altenburg, Heblös/Sickendorf und Brauerschwend/Hergersdorf mittelfristig vorzusehen und den Haltepunkt Oberbimbach zur Ortsmitte zu verlegen. So und nur so kann die Vogelsbergbahn eine Zukunft haben. *(Niels Kahl)*



Abfahrt des ICE-Triebkopfes nach der Bergung (links) und entgleiste ICE-Wagen im Landrückentunnel (rechts). (Fotos: Osthessen-News und Feuerwehr Mittelkalbach)

Osthessen

ICE-Unfall im Landrückentunnel bei Fulda

Staatsanwaltschaft ermittelt gegen Bahn und Halter der Schafherde

Mehr als zwei Monate nach dem ICE-Unfall im Landrückentunnel am 28. April 2008 bei Fulda, bei dem 19 Menschen verletzt und mehr als 20 Tiere

einer Schafherde getötet wurden, ermittelt nun die Staatsanwaltschaft gegen die Deutsche Bahn. Geprüft wird, ob die DB AG ihrer Unfallverhütungs- und Ver-

kehrssicherungspflicht nachgekommen ist.

Untersucht wird, wie in der Betriebsleitzentrale in Frankfurt mit der Meldung eines Zugführers umgegangen wurde, dessen Zug vor dem ICE Hamburg-München an dem Tunnel in entgegengesetzter Richtung mit einem Schaf kollidiert war. Nach wie vor wird aber auch gegen einen Schäfer aus Mittelkalbach wegen des

Verdachts des fahrlässigen Eingriffs in den Bahnverkehr ermittelt. Die Triebköpfe des verunglückten Zuges wurden Mitte Juni per Tieflader in eine Werkstatt der Bahn nach Nürnberg gebracht. Nach dem Unglück war der längste Eisenbahntunnel Deutschlands 17 Tage lang ganz gesperrt, das zweite Gleis konnte erst Anfang Juni wieder befahren werden. (wb)

Großraum Frankfurt am Main

Ausschreibungskarussell immer schneller

Meist billiger – oft aber auch teurer als vorher

Bis auf die S-Bahn Rhein-Main, einige wenige Regionalbahnlinien und die Strecken der HLB wurden fast alle Leistungen des ÖPNV im Bereich des Regionalverbandes Frankfurt durch den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) ausgeschrieben. Die restlichen Linienbündel folgen bis spätestens zum Betriebsstart 2014. Der Berichterstatter ist ein leidenschaftlicher Verfechter der Handvergabe, denn bei geschickter Verhandlungsführung lassen sich ebenfalls mindestens marktübliche Konditionen (Kilometerpreise) erzielen, die mit der Vergabe anfallenden nicht unerheblichen Nebenkosten, die sinnigerweise auf anderen Kostenstellen abgerechnet werden, entfallen dagegen. Außerdem ist der Verwaltungsaufwand für die Lokalen Nahverkehrsorganisationen deutlich niedriger und auf ein kostenaufwändiges Qualitätsmanagement kann in aller Regel bei partnerschaftsmäßig gepflegten Geschäftsbeziehungen verzichtet werden. Über einen anderen, ganz wichtigen

Punkt, den sozialen Aspekt einer fairen Entlohnung des fahrenden Personals wurde an anderer Stelle schon ausführlich berichtet. Wie dem auch immer sei, der Ausschreibung sind durchaus auch einige positive Aspekte abzugewinnen, wie der beschleunigten Verbesserung der Qualität der eingesetzten Fahrzeuge, einer kostenneutralen Ausweitung des Angebotes in den Tagesrandlagen (Beispiel Main-Taunus-Kreis) oder der Forderung nach Zugbegleitpersonal in lokbespannten Zügen bzw. von Triebwagen in Doppeltaktion.



*Dostos für das Südhessennetz
(Foto: Siegfried Wessler)*

DB Region Rhein-Main lernt das Fürchten

Ab Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2008 übernimmt die Firma Trans-Regio mit 16 funkelnagelneuen, aber als störanfällig bekannten Desirio ML-Triebwagen den Nahverkehr auf der linksrheinischen Strecke zwischen Mainz und Koblenz. Der Zeitplan der Auslieferung der Fahrzeuge ist allerdings ins Wanken geraten und die Ausbildung der Triebwagenführer und deren Einweisung in die Streckenkunde bis dato völlig ungeklärt.

DB Regio konnte sich dagegen bei der Vergabe des Südhessennetzes (Wiesbaden – Mainz – Darmstadt – Aschaffenburg) mit 1,4 Mio. Zugkilometer durchsetzen. Zum Einsatz kommen speziell für diese Strecke umgebaute Dostos in Einheiten von zwei bis drei Wagen, die – als großer Nachteil – mit keinen bauverwandten Reisezugwagen verstärkt werden können, sowie modernisierte E-Loks der BR 143.

Auch bei der Taunusstrecke (Frankfurt – Limburg; Laufzeit bis 2020!) konnte sich DB Regio gegen alle Mitbewerber durchsetzen. Auf diesen Linien bleibt also, auch was den Fahrplan betrifft, alles beim Alten.

Die Gerüchte verdichteten sich in den letzten Wochen, jetzt aber ist es amtlich und für viele doch ziemlich überraschend: Gewinner der Ausschreibung des Main-Lahn-Sieg-Netzes mit den RMV-Linien RE 30/40 und etwa 1,3 Mio. Nutzwagenkilometern ist die Hessische Landesbahn GmbH (HLB). Zum Einsatz kommen ab Dezember 2010 fabrikneue Elektrotriebwagen des Typs FLIRT von Stadler Rail Pankow.



FLIRT-Triebwagen (Foto: David Gubler)

Wie die HLB diese enorme zusätzliche Aufgabe schultern und finanzieren will, darüber hüllen sich derzeit alle potentiellen Ansprechpartner in tiefes Schweigen bzw. reagieren auf Nachfrage ausgesprochen genervt. Es ist kaum anzunehmen, dass die Industrie die Fahrzeuge bei der derzeitigen Auftragslage auf Leasingbasis ausliefert, noch enthalten die Ausschreibungsunterlagen Hinweise, dass die Fahrzeugmanagement Region Frankfurt Rhein-Main GmbH (fahma), die auch die Itinos für die Odenwaldbahn bereitstellt, die 16 Triebwagen zur Verfügung stellen wird. In Insiderkreisen verdichten sich demzufolge die Gerüchte, dass die Verhandlungen mit der FirstGroup, Schottland zur Übernahme der HLB oder zumindest zur Aufstockung des Kapitals weiter gediehen sein könnten, als es bei der derzeitigen politischen Lage in Hessen in die Öffentlichkeit durchsickern darf. Auch für den Betrieb der rechtsrheinischen Strecke (Frankfurt – Wiesbaden – Koblenz Mitte (neuer Haltepunkt) – Koblenz-Lützel mit lukrativen 2,1 Mio. Zugkilometer hatte sich die HLB beworben, musste sich aber, wie auch DB Regio gegenüber VIAS geschlagen geben. Auch hier kommen ab dem gleichen Zeitpunkt elektrische FLIRT-Triebwagen gleicher Baureihe zum Einsatz. Ob beide Betreiber auf die Idee kommen, aus

Kostengründen ein gemeinsames Reserve-Fahrzeugpool zu bilden und die Fahrzeuge in einer gemeinschaftlichen Werkstatt (in Kassel-Willhelmshöhe) zu warten? Von dem einen Endpunkt Treysa wären die Leerkilometer dorthin sicherlich vertretbar?



Alles neu im Hochtaunus

Was den Busverkehr betrifft, so hat die HLB ihren angestammten Standort Main-Taunus-Kreis auch bei den letzten beiden großen Losen mit Erfolg verteidigt. Das dürfte durchaus von den Fahrgästen der Region und dem Besteller der Leistungen begrüßt werden, denn sie haben unverändert ein leistungsfähiges und verlässliches Unternehmen vor Ort. Lediglich der (bei den Busfahrern) ungeliebte Stadtverkehr in Hattersheim wird zukünftig von Sippel-Arriva bedient.

Ganz anders sieht es dagegen im Hochtaunuskreis aus. Hier müssen sich die Fahrgäste, was die Regional- und Lokalbuslinien betrifft, nicht nur an neue Liniennummern und Streckenführungen gewöhnen, sondern auch an völlig neue Betreiber. So hat die HLB ihre nach dem Krieg vom „Kraftverkehr Königstein“ betriebene Linie Königstein – Bad Homburg zurückerobert. Der Bus 917 heißt zukünftig entsprechend der neuen Regionalbusnummerierung des RMV Bus 261 und verkehrt in etwa nach dem seit drei Jahren bewährtem Konzept. Zum gleichen Bündel und somit auch von der

HLB gefahren, zählen die Linie 252 (früher 916) Oberursel – Rödelheim. Hier gibt es einen stark modifizierten Fahrplan mit z.T. geänderter Streckenführung. Gleiches gilt auch für den 251 (ex 872) von Kronberg zum Nordwestzentrum.

Gewinner des Linienbündels Hochtaunus Nord (673.00 Nutzwagenkilometer) und 28 Bussen im Großraum Usingen) ist überraschend die Firma Abellio aus Essen (75,1 Prozent des Kapitals hält die britische Star Capital Partners Ltd, gerüchteweise inzwischen verkauft an einen Investor aus Fernost), vertreten durch die Verkehrsgesellschaft Mittelhessen (VM) aus Weilburg-Hirschhausen, die bislang zu großer Zufriedenheit den ÖPNV im Raum Limburg-Weilburg und Marburg-Biedenkopf mit rund 200 Bussen bewältigt.

Zum großen Verlierer der Ausschreibungen im Hochtaunuskreis zählt der Regionalverkehr Kurhessen (RKH) aus Weiterstadt, wo bereits heute 40 Busse untätig abgestellt sind. Der RKH konnte allerdings – neben dem Stadtverkehr Friedrichsdorf – das lukrative Bündel Hochtaunus Mitte (1.223 Nutzwagenkilometer) und 23 Busse u.a. auf den bisherigen Linien 502, 504, 505, 511 und 801) für sich entscheiden. Über den genauen Streckenverlauf des neu gestrickten Liniennetzes und die zum Teil stark ausgeweiteten Bedienungszeiten wird in einer der kommenden Ausgaben noch zu berichten sein.



Neue Farben in Bad Homburg und Oberursel

An neue Farben der Stadtbusse in Bad Homburg und Oberursel müssen sich auch die Einwohner der beiden Taunusstädte gewöhnen. Völlig überraschend hat Abellio auch die Lose 1 und 2 des großen Stadtbusbündels im Hochtaunuskreis gewonnen, was die Vermutung zulässt, dass sich der bisherige Betreiber, die Alpina-Connex (Veolia) in dieser Region aus dem Busgeschäft zurückziehen will. Sonst wird sich für die Fahrgäste allerdings nichts ändern, d.h. die bisherigen Fahrpläne werden übernommen und die berüchtigten „Turnschuhanschlüsse“ sonntags dürften weiter fortbestehen. Allerdings steht die gemeinsam von beiden Städten betriebene Stadtgrenzen überschreitende Linie 7/531 – wohl auf Druck der Urseler Geschäftsleute – zur Disposition. Los 3 (Friedrichsdorf) geht, wie bereits erwähnt, an den alten und neuen Betreiber RKH.



Veolia scheint ganz augenscheinlich darauf zu spekulieren, die Ausschreibung des 3,7 Mio. Nutzwagenkilometer umfassenden Linienbündels B für sich entscheiden zu können, das in diesen Tagen nach langem Hickhack als viertes Paket in Frankfurt am Main ausgeschrieben und zum Dezember 2009 an den Start gehen wird. Es umfasst sieben Linien, die hauptsächlich Frankfurt-Höchst und die angrenzenden Stadtteile bedienen und gilt als eines der Filetstücke im Busverkehr der Rhein-Main-Region.

Und noch ein Regionallinienbündel konnte Abellio (VM) überraschend für sich entscheiden, und zwar das Grundnetz Wiesbaden-Nord mit 650.000 Nutzwagenkilometer, das bisher im Wesentlichen von der Omnibusverkehr Rhein-Nahe (ORN) eigenwirtschaftlich betrieben wurde und die Überlandlinien Limburg – Idstein – Wiesbaden umfasst.

Das Bündel Wiesbaden-West umfasst die Verbindungen von der Landeshauptstadt nach Bad Schwalbach über Schlangenbad, bzw. Taunusstein mit 836.000 Nutzwagenkilometer pro Jahr, das Bündel Rheingau die Linie Wiesbaden – Rüdesheim, auf die 492.000 Nutzwagenkilometer pro Jahr entfallen. Die ORN hatte im vergangenen Jahr bereits den Betrieb der meisten lokalen Linien im Rheingau-Taunus-Kreis als Gewinner der Ausschreibungen übernommen, wobei es zu erheblichen Anlaufschwierigkeiten gekommen war.

Von außen betrachtet, drängt sich der Eindruck auf, dass im Zuge der Ausschreibungen Leistungen und Standorte lediglich (unnötigerweise) hin und her geschoben werden, wobei dabei zumindest anfangs nicht unerhebliche Kosten durch anzumietende Abstellplätze entstehen und Reibungsverluste auf Kosten der Fahrgäste unweigerlich vorprogrammiert sind. Die Landkreise und die beteiligten Gemeinden sind gut beraten, wenn sie gleich zum Fahrplanwechsel ein schlagkräftiges und zeitnah operierendes Qualitätsmanagementsystem etablieren, damit sich die Fehler, wie sie im vergangenen Jahr zu Beginn im Rheingau-Taunuskreis auftraten, nicht ein zweites Mal auf dem Rücken der Fahrgäste wiederholen.

Eine Antwort gibt es bislang auf die Frage, wie sich Taunusbahn und VM

sowie die Busse von RKH, HLB und VM im Falle von Verspätungen und potentiellen Umsteigern gegenseitig verständigen, blieben bisher alle Beteiligten schuldig. Derzeit hat dies relativ reibungslos über die ständig besetzte Leitzentrale, bzw. das Stellwerk Usingen der HLB geklappt. Wer trägt letztendlich die Verantwortung über die Sicherung der Reisekette (bei zum Teil nur zwei-

stündlich verkehrenden Anschlussbussen)? Und – hat sich schon einmal eine lokale Nahverkehrsorganisation Gedanken darüber gemacht, was für den Fall passiert, dass einer der ausländischen, kapitalorientierten Auftragnehmer über Nacht Insolvenz anmeldet und die Busse tags darauf im Depot verbleiben?
(Wilfried Staub)

Der Kommentar

von Wilfried Staub

Alle mittelständischen Subunternehmer aus dem Hintertaunus (Ohly & Weber, Wassum, usw.) haben die Kündigung ihrer langzeitigen Verträge erhalten. Viele Arbeitsplätze freundlicher, hilfsbereiter und ortskundiger Fahrer in der strukturschwachen Region außerhalb des Speckgürtels um Frankfurt gehen damit verloren. Einige der als Familienbetriebe geführten Busunternehmen stehen vor dem endgültigen Aus. Hunderten von Busfahrern von Alpina, Regionalverkehr Kurhessen, Hessische Landesbahn, Schulmeyer und Dreischmeier wurde ihr angestammter Arbeitsplatz gekündigt oder es wurde in Betriebsversammlungen darauf hingewiesen, dass ihnen betriebsbedingt gekündigt werden muss oder sie zum Jahresende mit einer Versetzung an einen Einsatzort weit entfernt von ihrem derzeitigen Wohnort rechnen müssen.

Die Gewinner der Ausschreibung suchen händeringend nach qualifiziertem Fahrpersonal. Sie werden dieses zweifelsohne in der Gruppe arbeitslos werdender Busfahrer finden. Doch die Arbeitsbedingungen werden um ein Vielfaches schlechter sein. Der angebotene Stundenlohn liegt knapp über 10,- Euro. Nacht- und Sonntagzuschläge fallen weg und fahrplanbedingte Zwangspausen gelten nicht mehr als Arbeitszeit. Bei geteilten Schichten gibt es keinen Fahrkostenzuschuss mehr. Um ihren Familien einen angemessenen Lebensunterhalt bieten zu können, werden die Busfahrer also mehr als heute schon gezwungen sein, einen (vertraglich verbotenen, aber stillschweigend geduldeten) Zweitjob als Taxifahrer (ohne Steuerkarte und Sozialversicherung) annehmen zu müssen – und Wohngeld und Hartz IV zu beantragen.

Zumindest die „Heuschrecken“ werden ihre Gewinne nicht in Deutschland versteuern, sondern ins Mutterland abführen. Der ÖPNV mag also vordergründig für den Besteller preiswerter werden. Zieht man aber eine Gesamtbilanz – und so viel Weitblick sollte man von der Politik erwarten dürfen – so dürfte die in Hessen von Herrn Riehl gepuschte Ausschreibungskampagne, insbesondere unter Einbeziehung der sozialen Aspekte – eine deutlich negative Bilanz für den Steuerzahler aufweisen. Zu diesem nicht überraschenden Ergebnis kommen inzwischen auch wissenschaftlich fundierte Untersuchungen. Aber die passen nicht in das Konzept des Herrn Wirtschaftsministers.



Über eine Betriebsstrecke wird die Frankfurter U-Bahn- Linie U 4 bis zur Haltestelle Riederwald/Schäfflerstraße an der U 7 verlängert. (Karte: traffiQ)

Großraum Frankfurt am Main

Großes zum kleinen Fahrplanwechsel

In Frankfurt wird die U4 über eine Betriebsstrecke probeweise verlängert

Das ist also auch noch möglich! Zum kleinen Fahrplanwechsel am 23. Juni 2008 startete die neue Buslinie 223 unter der Regie des RMV als Gemeinschaftsprojekt der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV) und des Verkehrsverbandes Hochtaunus (VHT) zwischen Idstein Bahnhof und Königstein Bf. Die Verbindung gab es schon einmal in den 1950er-Jahren, wurde aber bald mangels Nachfrage als durchlaufender Bus eingestellt und nur noch auf Teilstrecken bedient. Zwischenzeitlich hat die Bevölkerungsdichte in diesem Raum solche Ausmaße angenommen, dass sich

zumindest ein Zweistundentakt rechnen könnte. Insbesondere aber die ständig wachsenden Schülerströme erforderten eine Neuordnung des Verkehrs der Hochtaunusregion, dem die neue Linie Rechnung trägt. Leider hat die Fahrplanmacher exakt zum Fahrplanstart eine langwierige Straßenbaumaßnahme im Bereich Königsteins mit Verspätungen von bis zu 30 Minuten überrascht, die das ausgeklügelte Anschlusskonzept auf den Kopf stellt. Auch sonst gibt es bei der RTV, was die Bewältigung des Schülerverkehrs und geänderte Schulzeiten betrifft, so viele Neuerungen und Anpas-

sungen, dass zum zweiten Mal in Folge Mitten in der Fahrplanperiode ein kostenloser Ergänzungsfahrplan aufgelegt werden musste. Alle Neuerungen und Infos hierzu unter www.mitRTV.de.



Linie 223 (Foto: Wilfried Staub)

In Frankfurt am Main findet der sogenannte kleine Fahrplanwechsel bereits eine Woche früher am 15. Juni 2008 statt. Als kleine Sensation wird angepriesen, dass die U4 von Bornheim bis zur Haltestelle „Schäfflestraße“ der U7 im 15/20-Minutentakt verlängert wird. Als Strecke wird das Betriebsgleis zum VGF-Betriebshof Ost genutzt, das praktisch durch Niemandsland führt. Die Verantwortlichen sind sich selbst nicht so ganz sicher, ob sich diese Streckenverlänge-

rung rechnet, denn der Betrieb wird zunächst erst einmal für eine Probezeit von sechs Monaten aufgenommen.

Zusätzliche Fahrten, bzw. eine Ausweitung des Angebots gibt es in Frankfurt auch auf den Buslinien 30, 36, 38, 50, 56 und 58, wobei sich die Linie 58 langsam aber sicher als Renner herausstellt. Die Verlängerung der Linie Eschborn – Industriepark Höchst zum Fraport vor fünf Jahren war zunächst auf ein Jahr befristet. Inzwischen wird das Angebot regelmäßig im Halbjahrestakt nachfragebedingt aufgestockt und in den Tagesrandlagen erweitert. In der morgendlichen Rushhour kommt man inzwischen im Viertelstundentakt, (anfangs: Stundentakt) ohne Treppen überwinden zu müssen, in nur 20 Minuten vom Bahnhof Höchst direkt in die Abflughalle des Terminals 1, also in einer Fahrzeit, die die geplante RTW nur knapp unterbieten wird. Die Pocketfahrpläne für die Linien U4, U7, 30 und 58 wurden neu aufgelegt. Alle Änderungen sind mit allen Details auf den Webseiten der VGF und von traffiQ abrufbar. *(Wilfried Staub)*



*Konrad Nieft
(Foto: Helmut Lind)*

Seit Jahren beschäftigt sich unser Frankfurter Mitglied Konrad Nieft damit, wie die Fahrpreise der Deutschen Bahn zustandekommen. Viele Ordner mit Tabellen hat er bereits gefüllt und Tausende von Vergleichen angestellt, um hinter das Geheimnis der Preisgestaltung zu kommen. Nun hat ihm die Zeitschrift „FOCUS“ im Mai eine ganze Seite gewidmet. Nieft verschanzt sich immer wieder hinter seinem Computer, legt die CD-ROM der DB ein, nimmt das Tarifverzeichnis mit den Entfernungsangaben zur Hand und tippt alles in Excel-Tabellen. Mehr als 10.000 Einzelpreise hat er so schon erfasst und verglichen. Sein überraschendes Ergebnis: Der direkte Weg von A nach B ist nicht immer der günstigste. *(ld/wb)*



Umbau und Gleiserneuerung des Haltepunktes Eschborn Süd (Fotos: Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt am Main

Kronberg zehn Tage ohne Bahnanschluss

Fahrgäste ertrugen es mit südländischer Gelassenheit

Irgendwann trifft es jede Schienenverbindung. Die Lebensdauer der Gleise für einen sicheren Fahrbetrieb ist irgendwann erreicht. Schienen, Schwellen und Schotterbett müssen erneuert werden. Bei zweigleisigen Strecken ist das in aller Regel „unter dem rollenden Rad“ mit vertretbaren Verspätungen einzelner Züge machbar. Für die eingleisige Stichstrecke der S4 von Niederhöchstadt nach Kronberg bedeutete die Maßnahme der Grundsanie rung eine Totalsperre von exakt 10 Tagen mit allen bekannten Unannehmlichkeiten für Fahrgäste, Anwohner, Autofahrer und Fußgänger.

Bei der ziemlich gerade verlaufenden Strecke von 3,5 Kilometer Länge war der Einsatz eines vollautomatischen, ca. 450 Meter langen Bauzuges des Systems

Svietelsky wirtschaftlich vertretbar, der in einem Arbeitsgang die alten Schienen und Schwellen gegen neue und gleichzeitig den verbrauchten Schotter gegen frischen austauscht – und das bei einer Arbeitsgeschwindigkeit von 250 bis 400 Metern pro Stunde. Zu Arbeitsunterbrechungen kommt es eigentlich nur, wenn die Altschotterbunker entleert und der Vorrat an Schwellen aufgestockt werden muss oder, bei so einer komplexen Maschine unvermeidlich, es zu mechanischen Störungen oder Pannen mit der Hydraulik kommt. Dieser Koloss bewegt sich in Fahrtrichtung gesehen im vorderen Zugteil noch auf dem alten Gleis, während das Heck bereits auf den neuen Schienen fährt. Das Mittelteil, bei dem der Altschotter auf die Seite geschoben

und aufgebaggert wird, sowie die neuen Schwellen millimetergenau auf dem inzwischen geplanten Unterbett abgelegt werden, schwebt dabei frei in der Luft. An dieser Stelle kreuzen sich auch der alte und der neue, bereits verschweißte Endlos-Schienenstrang, der neben der Strecke aufgenommen bzw. abgelegt wird. Der gesamte Abschnitt der Stichbahn war in rund 24 Stunden grundsaniiert. Die Vor- und Nacharbeiten (umfangreiche Arbeitsvorbereitungen, Stopfen, Streckenvermessung, Sicherungseinrichtungen wieder anschließen und prüfen usw.) dauerten ein Vielfaches länger, so dass der Bahnbetrieb zehn Tage ruhen musste.



Schwellen

Vom 1. bis 10. Juni 2008 war der Betrieb der S4 zwischen Kronberg und Niederhöchststadt, bzw. zeitweise sogar bis Rödelheim (weil man die Streckensperrung nutzte, um gleichzeitig letzte Gleisanpassungen an die Bahnsteigkante im umgestalteten Haltepunkt Eschborn Süd vorzunehmen) eingestellt. Es war ein Schienenersatzverkehr (SEV) eingerichtet. Allerdings benötigte man zum Beispiel für eine Fahrt von Frankfurt nach Königstein (ab Kronberg Anschluss mit Bus 917) bis zu eineinhalb Stunden län-

ger als üblich. Das lag in erster Linie daran, dass viele Pendler auf das Auto umgestiegen waren und die Orts- und Ausfallstraßen im Berufsverkehr hoffnungslos verstopften und der Schienenersatzverkehr-Bus für die Strecke, die die S4 in fünf Minuten bewältigt bis zu 40 Minuten benötigte. Als Folge ging auch das Anschlusskonzept auf die Stadt- und Lokalbuslinien nicht auf, zumal die Fahrgäste zweimal (in Niederhöchststadt und in Kronberg) bis zu 400 m Fußmarsch zurücklegen mussten. Die Sperrung der Strecke und die damit verbundenen Staus auf den Straßen rund um Kronberg belegten auf eindrucksvolle Weise, welchen Beitrag die S-Bahn hier im Rhein-Main-Gebiet täglich bei der Bewältigung der Pendlerströme und für den Umweltschutz leistet. Ohne eine leistungsfähige Stadtbahn würde der Autoverkehr in der Region morgens und abends hoffnungslos zusammenbrechen, hierfür lieferte die Baumaßnahme – als ungewollter Nebeneffekt – den schlagenden Beweis.

Für den Berichterstatter überraschend waren die Beobachtungen während einer Mitfahrt im Bus des Schienenersatzverkehrs während der Feierabendzeit. Erst einmal musste man 20 Minuten an der Ersatzhaltestelle auf den verspäteten Bus warten. Dann konnte er wegen der Sperrung des Bahnübergangs nicht den direkten Weg nehmen, sondern musste sich durch die verstopften engen Dorfstraßen Niederhöchststadts quälen, dann ging es im „Stop and Go“ über die Ausfallstraße und schließlich waren bei der Ankunft die Anschlussbusse bereits über alle Kronberger Berge. Die nur knapp 40 Fahrgäste ertrugen dies alles Zeitung oder ein Buch lesend oder sich angeregt unterhaltend mit geradezu südländischer

Gelassenheit. Da drängt sich die Frage geradezu auf, ob RMV-Fahrgäste durch die notorische Unpünktlichkeit der S-Bahn inzwischen so leidgeprüft sind, dass sie nichts, aber auch gar nichts mehr erschüttern kann? Lediglich ein Fahrgast wurde von Minute zu Minute sichtlich nervöser, denn sein Vorstellungstermin war bereits um eine Stunde überschritten. Im Handyzeitalter ließ sich dieser Fauxpas immerhin irgendwie noch gerade abwenden.

Die Erneuerung der Gleise verlief dennoch nicht ganz so reibungslos, wie sich das bis hierher lesen mag. Ortsunkundige Personen waren hoffnungslos überfordert, die vier unterschiedlichen Ersatzhaltstellen der Busse in Kronberg zu finden und das DB-Personal, das so wieso nur am ersten Tag der Sperrung anwesend war, wies weder die erforderlichen Ortskenntnisse auf, noch konnte es den recht komplizierten Ersatzfahrplan richtig interpretieren. Probieren Sie selbst einmal aus, ob Sie auf Anhieb herausfinden, an welchem Tag welche Verbindung gültig war (nachzulesen auf der Homepage von PRO BAHN Frankfurt unter <Haltestelle>). Der neue elektronische Zugzielanzeiger auf dem Bahnsteig blieb – hätte man von der S-Bahn Rhein-Main bzw. von S&S etwas anderes erwartet,? – dunkel. Niemand kam auf die Idee, als selbstverständlicher Service eines „global operierenden“ Dienstleisters auf die Zugausfälle oder den SEV hinzuweisen, und die Lautsprecheransagen waren, sofern sie denn kamen, völlig unverständlich und wurden zudem zumindest zeitweise vom Baulärm übertönt.

Prekärer war die Situation für 10 Tage an den drei gesperrten innerstädtischen Bahnübergängen. Diese waren aus Si-

cherheits- und wohl auch aus Versicherungsgründen hermetisch abgeriegelt. Schließlich herrschte auf dem gesamten Streckenabschnitt reger Baustellenverkehr, die Schranken und Warnsignale waren technisch bedingt außer Betrieb und der Asphalt der Bahnübergänge war entfernt. Was allerdings weder Fußgänger, Radfahrer oder sogar Personen mit Kinderwagen durchaus nachvollziehbar nicht daran hinderte, es an benachbarter Stelle zu versuchen, die freiliegenden Gleise auf gefährliche Weise zu überqueren.



Schotterbagger

Dass die Totalsperrung der Übergänge zu geharnischten Protesten der Bevölkerung führte, ist mehr als begreiflich und verständlich, mutete man Fußgängern doch Umwege von drei Kilometer und mehr zu.

Arbeiten gleichen Umfangs stehen wieder in etwa 30 Jahren an. Bis dahin sollten die Verantwortlichen eine vernünftige Lösung der Frage einer zumutbaren Querung der Baustelle für Nichtmotorisierte gefunden haben. Wohl dem, der daran wirklich glaubt.

(Wilfried Staub)

Siehe zu diesem Artikel auch die Fotos auf der Rückseite dieser Fahrgastzeitung.



Blick auf die künftige Endstation der verlängerten Straßenbahnlinie 8 in Alsbach. Wo sich im Mai 2008 noch ein Spargelacker und Felder befinden, wird bis zum Dezember die neue Wendeschleife entstehen. (Foto: Holger Kötting)

Starkenburg

Linie 8 wird in Alsbach verlängert

Betriebsbeginn zum Fahrplanwechsel im Dezember

Am 30. Mai begannen DADINA-Vorsitzender Landrat Alfred Jakoubek, Alsbach-Hähnleins Bürgermeister Georg Rausch und HEAG Mobilo-Geschäftsführer Matthias Kalbfuß mit dem 1. Spatenstich das Projekt zur Verlängerung der Tramlinie zur Melibokusschule. Besonders für die SchülerInnen bringt dies eine große Verbesserung. Der Landrat betonte, dass mit dieser Maßnahme die Verknüpfung mit dem Busverkehr und dem Individualverkehr noch attraktiver wird. Hierzu wird betont, dass die Einrichtung einer Schnelllinie nach Darmstadt eine weitere Aufwertung wäre. In der

Wendeschleife entstehen 34 P+R-Plätze, an der bisherigen sowie der neuen Endstation entstehen je zwei erhöhte Bahnsteige, die barrierefreien Einstieg ermöglichen. Die alte Wendeschleife wird zurückgebaut, dort entsteht eine Fahrradabstellanlage. Im November sind Testfahrten vorgesehen, weswegen der reguläre Betrieb für einige Wochen auf Busverkehr umgestellt wird. Das Projekt kostet insgesamt 6,6 Millionen Euro, die Strecke ist 940 Meter lang und es werden zwei Weichen, drei Lichtsignale und ein Bahnübergang neu eingerichtet. (Christian Knölker)

Starkenburg

S-Bahn-Station Arheilgen aufgewertet

P+R-Platz eingerichtet – Bushaltestelle direkt am Bahnsteig

Nach der Einrichtung des S-Bahn-Verkehrs vergingen 11 Jahre, bis hier endlich etwas geschah. Seit Jahren bezichtigte die Arheilger CDU in der Arheilger Post in zahlreichen Artikeln und Leserbriefen die Stadtverwaltung der Untätigkeit, indes war es nicht deren Schuld, denn die komplizierten Eigentumsverhältnisse der verschiedenen DB-Töchter ließen die Verhandlungen unendlich zäh verlaufen, jetzt konnten sie zum Abschluss geführt werden. Die bereits fertiggestellten Autoabstellplätze wurden am 20. Mai ihrer Bestimmung übergeben, weitere sowie eine Fahrradabstell-

anlage werden in den nächsten Monaten folgen. Eine Straße ins südöstlich der Station gelegene Blumenviertel wird ausgebaut, sinnvollerweise würde in Zukunft die in diesem Viertel endende Linie AH an die S-Bahn geführt und mit der Linie A zu einer echten Ringlinie durch Arheilgen verknüpft. Im Osten Arheilgens müsste dann vom Kornweg eine Verbindung zum Bf Kranichstein geschaffen werden, mit der dann auch die weitläufigen Sportanlagen (SGA) besser erschlossen werden könnten.

(Christian Knölker)

Starkenburg

Kooperationsvertrag unterzeichnet

Stadt Darmstadt und zwei Kreise vereinbaren Zusammenarbeit

Nachdem die lange vor sich hindümpelnde Starkenburg Regionale im November vorigen Jahres aufgelöst wurde, haben die Stadt Darmstadt und die Kreise Darmstadt-Dieburg und Odenwald eine Zusammenarbeit auf vielen kommunalpolitischen Feldern vereinbart. Dies sollte auf freiwilliger Basis geschehen, bevor von höherer Warte eine Verpflichtung dazu vorgegeben wird. Auf dem Verkehrssektor müssen die Angebote nicht an den Grenzen enden, sondern übergreifend sein. Gemeinsam wird man künftig

die Interessen aller zusammenfassen und nach Lösungen suchen, mit denen alle zufrieden sind. Die Projektgruppen tagen mindestens vierteljährlich und bestehen aus den jeweils zuständigen Dezernenten und weiteren zuständigen Personen der Kooperationspartner. Im Bereich Verkehr sind die Dezernenten für Darmstadt Klaus Feuchtinger und Dieter Wenzel, für Darmstadt-Dieburg Alfred Jakoubek und für Odenwald Horst Schnur.

(Christian Knölker)



Eine Draisine auf der Überwaldbahn: Was eine Familie einmal privat ausprobiert hat, soll schon im nächsten Jahr Regelbetrieb werden. Doch die Kritik nimmt zu. (Fotos: Ralf Baumann)

Rhein-Neckar

Draisinenbetrieb auf der Überwaldbahn

Kostenexplosion: Gemeinden lassen sich auf finanzielles Abenteuer ein

Ab Ostern 2009 sollen auf der stillgelegten Überwaldbahn Draisinen fahren, genauer gesagt auf dem Abschnitt vom Mörlenbacher Arbeitsamt bis Waldmichelbach. Mit gut zehn Kilometer Länge wird es eher eine kürzere Draisinenstrecke werden – mit geplanten Wochenend-Preisen von 30 – 100 Euro je Draisine jedoch eine der teuersten. Wo liegt nun der Nutzen des Projekts? Er ist leider ziemlich fraglich. Schaut man sich die offiziellen Planungen an, so muss man feststellen, dass der Kostendeckungsgrad bei den Betriebskosten mit etwas über 15 Prozent ab 2013 sehr gering und deutlich unter demjenigen im Bahn-Nahverkehr liegt. Rund 292.000 Euro jährliche Kosten stehen geplante Pacht-Einnahmen von 45.000 Euro gegenüber. Beides ist

eher optimistisch geplant, sodass sich der tatsächliche Kostendeckungsgrad bei etwa 10 Prozent einpendeln dürfte. Dazu kommen einmalige Investitionskosten in Höhe von 6,445 Mio. Euro. Das jährliche Defizit muss je zur Hälfte vom Landkreis Bergstraße und den drei Anlieger-Gemeinden Mörlenbach, Abtsteinach und Waldmichelbach getragen werden. Von den 5,1 Mio. Euro Investitionskosten der 1. Stufe zahlt die EU über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) rund 2,2 Mio. Euro; der Rest muss wiederum hälftig vom Kreis und den drei Kommunen aufgebracht werden.

Warum lassen sich drei Gemeinden mit zusammen weniger als 25.000 Einwohnern (einschließlich aller Ortsteile) auf ein finanzielles Abenteuer in Millio-

nenhöhe ein? Das fragen sich seit gut einem Jahr wohl auch viele der kommunalen und regionalen Politiker.



Immer wieder gab es Gespräche und öffentliche Diskussionen; viele hatten so ihre Zweifel. Nur einer trieb das Thema die ganze Zeit konsequent voran: Landrat Wilkes vom Kreis Bergstraße.

Dank der 15jährigen Zweckbindung der EFRE-Mittel wird es 15 Jahre Draisinenbetrieb geben – und damit ist das Thema „Reaktivierung der Überwaldbahn für den Schienenverkehr“ bis 2024 vom Tisch. Das dürfte auch das Hauptmotiv sein, denn wenn man sich die Pläne für den Draisinenbetrieb genauer anschaut, kommt man aus dem Staunen nicht mehr heraus. Da liest man z.B. von einem Mietpreis von 100 Euro für eine sog. Gruppendraisine für einen einzigen Samstag oder Sonntag. An 50 Wochenend- und Feier-Tagen soll die Strecke je Draisine zweimal, an acht Tagen sogar dreimal befahren werden – und das zu Preisen von wie erwähnt 30 – 100 Euro (je Fahrt – nicht je Tag!). Auch „der wirtschaftliche Nutzen für die Unterkunftsbetriebe“ werde sich „sehr positiv auswirken“. Dabei ist doch jedem klar, dass die überwiegende Zahl der Nutzer Tagesgäste aus dem Rhein-Neckar-Raum

oder dem Raum Darmstadt sein werden. Wenn man sich z.B. die vom Einzugsgebiet vergleichbare Draisinen-Strecke Bornheim – Lingenfeld (Teilabschnitt der ehemaligen Bahnstrecke Landau – Germersheim) in der Südpfalz anschaut, so hat dort der Draisinen-Betrieb praktisch keine Auswirkung auf die Übernachtungszahlen gehabt. Die Benutzer kommen aus den Großräumen Karlsruhe und Rhein-Neckar sowie der Vorderpfalz. Es gibt in Deutschland insgesamt derzeit 27 Draisinenstrecken, Tendenz steigend, sodass es kaum einen Anreiz gibt, wegen einer Draisinenfahrt einen mehrtägigen Urlaub im Odenwald zu verbringen. Eine seriöse Planung sieht anders aus.



Zusammengefasst schließlich einige der Vorteile eines Schienen-Personenahverkehr-Betriebes gegenüber einem Draisinenbetrieb für die Kommunen Mörlenbach, Absteinach und Waldmichelbach:

- Investition in die Infrastruktur wird zu 70 – 80 Prozent vom Land bezahlt (Draisine: 60 Prozent von Kreis und Kommunen)

- Betrieb wird aus Bundes-Regionalisierungsmitteln vom Land, bzw. dem

VRN, bezahlt (Draisine: zu 100 Prozent von Kreis und Kommunen)

- Kostendeckungsgrad liegt bei ländlichen Bahnstrecken bei 30 – 50 Prozent (Draisine: Planung von 15 Prozent)

- Tagesgäste an schönen Wochenenden im regulären Schienenverkehr 500 und mehr (Draisine: maximal 160).

Es ist zu befürchten, dass die Kommunen ihre Zustimmung zum Draisinenbetrieb in zwei, drei Jahren bereuen und nach einer vorzeitigen Ausstiegs-

Möglichkeit aus dem Betrieb suchen werden. Die Stimmung gegenüber irgendwelchen weiteren Aktivitäten auf der Überwald-Bahnstrecke dürfte dann so negativ sein, dass de facto mit dem jetzigen Ja zum Draisinenbetrieb auch das endgültige Nein zu einem künftigen Bahnbetrieb irgendwann in der Zukunft gefallen ist – und das könnte vielleicht die wahre Absicht des einen oder anderen Beteiligten gewesen sein ...

(Michael Löwe)

Rhein-Neckar

Tauziehen um neue Strecke geht weiter

Auch neuer Uni-Rektor sperrt sich gegen Straßenbahn-Trassenführung

Nach dem Neubau der Straßenbahn-Verbindung in den bevölkerungsreichsten Stadtteil Kirchheim (Fertigstellung im Dezember 2006) steht die Straßenbahnstrecke in das sogenannte „Neuenheimer Feld“, den Universitäts-Campus an erster Stelle der Straßenbahn-Projekte in Heidelberg. Zwei Punkte sprechen für eine – zumindest für Heidelberger Verhältnisse – relativ zügige Umsetzung: zum einen gibt es im Gegensatz zu früheren Straßenbahn-Projekten eine große Mehrheit im Gemeinderat für diese Straßenbahn-Verbindung, zum anderen ist der einzig betroffene Eigentümer die Universität, so dass keine Verzögerungen des Planfeststellungs-Verfahrens möglich sind. Da dieses Projekt auch verkehrlich sinnvoll und zur Entlastung der überfüllten Busse unbedingt erforderlich ist, scheint hier auf den ersten Blick alles auf erfreuliche Weise zusammenzukommen.

Leider kann man sich jedoch bisher nicht über die Trassenführung einigen.

Hier wird seit Jahren heftig gerungen – und es ist noch kein Ende in Sicht. Zuletzt tagte am 10. Juni der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr (SEVA) – und es gab drei Stellungnahmen, aber weiterhin keine Entscheidung: das Thema wurde vertagt. Zum Hintergrund: über Dreiviertel der Strecke herrscht Einigkeit, aber das nordöstliche Ende ist umstritten. Während die Universität eine – verkehrlich unbefriedigende – Linienführung durch die Straße „Klausenpfad“ möchte, lehnt dies der Stadtteil Handschuhsheim und auch der Gemeinderat vehement ab. Es wird befürchtet, dass mit dieser Linienführung der Einstieg in eine Ausweitung des Uni-Geländes nach Norden ins Handschuhsheimer Feld geschaffen wird. Umgekehrt möchte die Universität unter keinen Umständen eine durchgängige Linienführung durch die Straße „Im Neuenheimer Feld“, weil dadurch angeblich das Campus-Gelände zerschnitten würde. Was auch immer die

wahren Motive der Universität sein mögen: es prallen zwei Überzeugungen aufeinander. So steht eine vom Gemeinderat favorisierte verkehrlich optimale Lösung durch die Straße „Im Neuenheimer Feld“ einer suboptimalen Lösung mit einem Schlenker in den Klausenpfad gegenüber, welches die einzige von der Universität akzeptierte Lösung ist. Die Situation ist verfahren und auf Seiten der Stadt scheut man sich verständlicherweise, auf der eigenen Variante zu bestehen und ggfs.

die Universität zu enteignen. Selbst eine Stichstrecke kam so als Kompromiss in die Diskussion. Beschluss der Ausschusssitzung war nun also, dass die Stadt erneut mit der Universität reden soll, um diese doch noch zu mehr Entgegenkommen zu bewegen. Es bleibt zu hoffen, dass es – vor allem mit Blick auf die auslaufenden GVFG-Mittel – in absehbarer Zeit zu einer Verständigung kommt.

(Michael Löwe)

Rhein-Neckar

Radeln im Odenwald mit S-Bahn und Bus

Mit den NatourBus zum Wandern und Radwandern in den Odenwald

Die Linienführung des seit mehreren Jahren angebotenen NaTourBus im Odenwald wurde im April 2008 verändert: statt bisher drei kurze Linien fährt der Fahrradbus jetzt als Linie 50 N im 2-Stundentakt von Eberbach am Neckar (zur ungeraden Stunde .40) über die Sensbacher Höhe, Beerfelden und Erbach nach Michelstadt (Übergang auf die Odenwaldbahn, max. neun Räder pro Triebwagen), von dort von April bis Oktober weiter als Linie 40 N über Eulbach nach Miltenberg am Main (zurück zur ungeraden Stunde .40).

Ergänzt wird diese Hauptroute durch vier Rufbuslinien, die aber nicht unbedingt für die Fahrradmitnahme geeignet sind. Die Fahrradmitnahme auf der Hauptroute ist möglich am Wochenende und Feiertagen von April bis Oktober. Gruppen ab sechs Personen wird eine Anmeldung empfohlen, bei Benutzung eines Rufbusses muss immer die Fahrradmitnahme bei der Anmeldung erfragt

werden: Tel. (06061) 979977. Noch gilt der NaTourBus als Geheimtipp, die attraktive Fahrradmitnahme könnte in Schönwetterperioden allerdings leicht zu Engpässen führen.



Wichtig: durch den längeren Haltestellenaufenthalt beim Be- und Entladen der Räder kommt es leicht zu Verspätungen. Planen Sie Ihren Übergang auf andere Verkehrsmittel daher besser großzügig und suchen Sie die Schuld für

Fahrplanabweichungen nicht beim Busfahrer. Durch die Wahl Ihrer Haltestelle können Sie Fahrplanabweichungen vermeiden helfen. Empfohlene Haltestellen für den Einstieg mit Rädern sind Eberbach Bahnhof, Hetzbach Bahnhof, Erbach Bahnhof, Michelstadt Bahnhof und Miltenberg Bahnhof. Empfohlene Haltestellen für den Ausstieg mit Rädern:

Sensbacher Höhe, Beerfelden Fa. Ihrig und Eulbach Schloss (mit Kindern ggf. auch Eulbach Abzw. Würzburg oder Boxbrunn, um das Radeln auf der B47 zu vermeiden). Nähere Informationen gibt es im Internet:

www.oreg.de/nahverkehr/natourbus.html und www.adfc-tourenportal.de.

(Text + Foto: Gerd Hüttmann)

Baden-Württemberg

Stefan Buhl neuer Landesvorsitzender

Landesverbandstag von PRO BAHN Baden-Württemberg in Pforzheim

PRO BAHN Baden-Württemberg hat einen neuen Landesvorsitzenden: Der 32jährige Stefan Buhl aus Radolfzell und Vorsitzender des Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben wurde auf dem Landesverbandstag am 21. Juni 2008 in Pforzheim mit einer Gegenstimme und zwei Enthaltungen gewählt. Er löst Josef Schneider (Kirchheim/Teck) ab, der fast 20 Jahre lang – mit Unterbrechungen – dieses Amt inne hatte. Schneider wird in

Zukunft hauptsächlich ehrenamtlich im Europäischen Fahrgastverband mitarbeiten. Die weiteren gewählten Vorstandsmitglieder: Der stellv. Landesvorsitzende Wolfgang Staiger (Stuttgart), Schatzmeister Lothar Faas (Pforzheim) sowie die Beiräte Joachim Barth (Freiburg), Christine Schille (Tübingen) Günther Heger (Aichstetten) und Norbert Stütze (Karlsruhe). (wb)



Michael Löwe vom Regionalverband Rhein-Neckar im Gespräch mit Schatzmeister Lothar Faas, dem neu gewählten Landesvorsitzenden Stefan Buhl, dem neuen und alten stellvertretenden Landesvorsitzenden Wolfgang Staiger und Sabine Lacher, die nicht mehr für den Landesvorstand kandidierte. (v.l.n.r.).

(Foto: Günther Heger)

Angeregte Diskussion beim Landesverbandstag von PRO BAHN Baden-Württemberg in Pforzheim.

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:

Fr, 1.8. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft September-Oktober. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (siehe Seite 2).

PRO BAHN in Nordhessen:

Mi, 30.7. jeweils 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus, Wilhelmstr. 2, Kassel.

Mi, 27.8.

Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.:

Mo, 7.7. 17.30 Uhr: Monatstreff mobil. Treffpunkt Hauptbahnhof Frankfurt, Prellbock Gleis 20. Fahrt mit dem Oberurseler Stadtbus. (Näheres auf der Homepage oder unter Tel. 0 61 71 – 46 28).

Mo, 5.8. 18.30 Uhr: Monatstreff Bürgerhaus Griesheim (gegenüber S-Bahn-Station Griesheim, S1 und S2), Clubraum 4.

Mo, 1.9. 18.30 Uhr: Monatstreff Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Str. 32, Raum 2 (fünf Fußminuten vom Hauptbahnhof/Südseite)

Mi 17.9. 19.00 Uhr (bis 21.00) Europäische Woche der Mobilität. Fahrgastsprechertag zu Themen des Stadtverkehrs Frankfurt am Main, Bürgerhaus Saalbau Bornheim.

Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi, 23.7. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereinsgaststätte „Grün-Weiß“ in der Waldkolonie (Dornheimer Weg 27, Darmstadt, 15 min. Fußweg ab Hauptbahnhof oder mit Linie F bis Hst. Rodensteiner Weg) (18.30-19.00 Uhr: informeller Teil, 19.00 – 21.00 Uhr: Tagesordnung).

Mi, 27.8. 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, 17.7. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar im **Braustüb-
le, Bergheimer Str. 91 in Heidelberg** (ca. zehn Fußminuten vom Hauptbahn-
hof).

Im August findet wegen der Sommerferien kein Monatstreffen statt!

Do, 18.9. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar im **Umwelt-
zentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

Sonstige Termine:

Do, 10.7. jeweils 20 Uhr: Arbeitstreffen der IG PRO SCHIENE Überwaldbahn-Wesch-

Do, 14.8. nitztalbahn im Gasthaus „Zur Kreuzgasse“ Waldmichelbach.

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

