

**PRO BAHN Hessen** 

# Fahrgastzeitung

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

Nr. 55

März – April 2006



**Jungfernfahrt der  
Regiotram auf der  
Lossetalbahn**

**S. 9**

**Verpatzter Start der Odenwaldbahn S. 24**

**Elektronischer Fahrschein im RMV? S. 4**

**Titelbild:** Die neue Odenwaldbahn zwischen Darmstadt Nord und Darmstadt Ost  
(Foto: Holger Koetting)

## Jahreshauptversammlung von PRO BAHN Hessen

Am Samstag, dem 8.4.2006 findet in Kassel die Jahreshauptversammlung von PRO BAHN Hessen e.V. statt, zu der alle Mitglieder aus Hessen eingeladen sind. Näheres findet sich in der Einladung, die in der Heftmitte eingefügt ist.

### Impressum

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

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

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

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

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

#### Regionalredaktionen:

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

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

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

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

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

**Redaktionsschluss für diese Ausgabe:** 1.2.2006 (Heft März – April 2006)

**Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:** 1.4.2006 (Heft Mai – Juni 2006)

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

# Inhalt dieser Ausgabe

## Hessen / RMV

Elektronischer Fahrschein im RMV? .....	4
RMV-Verbundbericht 2004.....	8
Mal mit, mal ohne Intercity-Berechtigung.....	9

## DB aktuell

Pünktlichkeit im Fernverkehr nur 85% .....	9
--	---

## Nordhessen

Jungfernfahrt der RegioTram auf der Lossetalbahn.....	10
Nordhessens Bahnlinien auf dem Prüfstand.....	12
RegioTram im Strudel der Regionalisierungskürzungen .....	13
Warten in Bebra: Eine Zumutung .....	14

## Osthessen

Landkreis Fulda und Kommunen bekommen Geld aus Rhönbahnvertrag zurück ...	16
„Agenda Vogelsbergbahn 2009“ vorgestellt.....	18
Dampfsonderfahrt im Hochtaunus .....	18

## Mittelhessen

Bus-Chaos nach dem Fahrplanwechsel.....	20
Eisenbahnstrecke geklaut .....	22

## Starkenburg

Verpatzter Start der Odenwaldbahn .....	25
Zukunft des Güterverkehrs gesichert .....	29

## Rhein-Neckar

Kein Drahtzug mehr nach Drahtzug.....	29
Rangierbahnhof wird abgebrochen .....	31
Stillstand bei der S-Bahn Rhein-Neckar .....	32
Neue Strecke ohne Verkehr.....	33
Kurzmeldungen .....	33

## Blick über den Zaun

Vorbildlich: Mobilitätsgarantie in Köln .....	34
Reise-Splitter .....	35

## Das allerletzte

Die DB rächt sich an missliebigen Zeitschriften.....	38
PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten .....	39
PRO BAHN - Termine .....	40

**Ab April: RV Frankfurt im Internet: [www.pro-bahn.de/frankfurt](http://www.pro-bahn.de/frankfurt)**

RMV aktuell

## Elektronischer Fahrschein im RMV?

Von Sparmanns Visionen bleibt nicht mehr viel übrig  
Elektronische Fahrscheine wird es vorerst nur für Zeitkarten geben

Im RMV wird – wie auch in anderen Verkehrsverbänden – über die Einführung eines elektronischen Fahrscheins diskutiert. In den Bussen der Hanauer Straßenbahn AG (HSB) ist er seit 4 Jahren in Betrieb. Der elektronische Fahrschein nennt sich dort „get>>in“.

### Wie funktioniert der elektronische Fahrschein?

Der Fahrschein ist durch eine Chip-Karte ersetzt, auf dem die Fahrgastdaten gespeichert sind. In den Bussen der HSG sind Lesegeräte installiert, welche die elektronischen Informationen auf den Chipkarten lesen können. Statt den Fahrschein beim Busfahrer vorzuzeigen, wird das Ticket in Höhe des Lesegerätes entlang geführt. Dazu muss das Ticket noch nicht einmal aus der Brieftasche geholt werden. Beim Verlassen des Busses wird das Ticket wieder entlang des Lesegerätes geführt, um auszuchecken. Auch bei jedem Umsteigevorgang wird sich neu aus- und wieder eingecheckt. Jeder erfolgreiche Ein- und Auscheckvorgang wird dem Fahrgast vom Lesegerät mitgeteilt, so dass dieser sicher sein kann, dass seine Fahrkarte „entwertet“ worden ist.

Wenn der Fahrgast vergisst, sich beim Einsteigen am Lesegerät „anzumelden“, dann ist er ohne gültigen Fahrschein und wird bei einer Fahrkartenkontrolle als Schwarzfahrer angesehen

und muss das „erhöhte Beförderungsentgelt“ bezahlen. Vergisst der Fahrgast hingegen beim Aussteigen, die Chipkarte auszubuchen, dann ist er zwar kein Schwarzfahrer, aber der Fahrweg des Busses bis zur Enthaltestelle würde in Rechnung gestellt werden. Vielleicht hätte der Fahrgast aber auch Glück, und seine tatsächliche Aussteigestation könnte aus den Fahrwegdaten (z.B. beim Umsteigen) rekonstruiert werden. Unter diesen Umständen würden keine weiteren Kosten auf den Reisenden zukommen.

Die Chipkarte wird in zwei Varianten angeboten:

- (1) Als aufladbare Geldkarte, bei der nach Verlassen des Busses der Preis der Einzelfahrt abgebucht wird.
- (2) Als Kreditkarte, bei der am Monatsende der Gesamtbetrag vom Konto abgebucht wird. Hat der Kunde sich für die letztere Option entscheiden, dann ist der Maximalbetrag, der vom Konto abgebucht wird, der Preis einer Monatskarte.

Um die Verbreitung des elektronischen Fahrscheins zu unterstützen, wird jedem Besitzer einer Chipkarte ein Guthaben angerechnet, gleichzeitig gibt es bei diversen Kultur- und Freizeiteinrichtungen Ermäßigungen.

Insgesamt sind in Hanau 4000 elektronische Fahrkarten im Umlauf.

## **RMV für flächenweite Einführung des elektronischen Fahrscheins**

Das System, wie es jetzt in Hanau erprobt worden ist, sollte im RMV-Gebiet ursprünglich flächendeckend und für alle Ticket-Arten eingesetzt werden.

RMV-Chef Sparmann hat sich vehement für das "E-Ticket" eingesetzt. Zum einen hoffte er auf neue Kunden, in erster Linie Gelegenheitsfahrer, denen die Benutzung des Fahrscheinautomaten zu kompliziert war und die sich dann nicht mehr im Tarifwirrwarr um ihren Einzelfahrschein kümmern müssten; Kenntnisse über das Tarifsysteem wären damit überflüssig. Der RMV prognostizierte eine Steigerung der Fahrgastzahlen um 10%.

Gleichzeitig erhofft sich Sparmann eine Absenkung der Vertriebskosten: Derzeit würden 12% der Einnahmen des RMVs für Verkauf der Fahrkarten, Bestückung und Wartung der Automaten ausgegeben. Diese Kosten könnten auf 4% abgesenkt werden, wenn alle Fahrgäste auf das E-Ticket umsteigen würde und man die bestehenden Automaten abbauen könnte. Durch diese Kostenersparnis würden sich die doch beachtlichen Investitionskosten des RMV von rund 100 Mio € spätestens nach drei Jahren amortisiert haben, so der Geschäftsführer.

## **Städte und Landkreise stoppen zügige Umsetzung des Konzeptes**

Allerdings kann der RMV sein visionäres Konzept nicht wie geplant umsetzen. Die am RMV beteiligten Städte und Landkreise haben gefordert, dass durch die Einführung der elektronischen Fahrkarte keine zusätzlichen Kosten verursacht werden dürfen. Deshalb kann der RMV zunächst nur Chip-Karten für Monats-,

Wochen- und eventuell Tageskarten anbieten, und das erst ab 2007. Eine wichtige Zielgruppe des elektronischen Fahrscheins, die Gelegenheitsfahrer, werden jetzt überhaupt nicht mehr erreicht, weil der für sie wichtigste Fahrschein, die Einzelfahrkarte, außen vor bleibt.

Die Kosten für dieses abgespeckte Konzept liegen immer noch bei 20Mio € die für die Umstellung der Fahrkartenautomaten und Anschaffung der Kontrollgeräte anfallen. Immerhin hat die Chipkarte einen kleinen Vorteil, schon ab Februar: Wer 29 € im Jahr dazuzahlt, verwandelt seine Jahreskarte in eine „Erlebniskarte“ und spart in 80 Restaurants, Theatern, Wellnessbädern oder bei Sportveranstaltungen beim Eintritt oder bei der Rechnung.

## **Worin liegt der Nutzen des E-Tickets aus Sicht eines Fahrgasts?**

Vor- und Nachteile des E-Tickets wurden bereits ausführlich diskutiert; sicherlich wird diese Diskussion auch weiterhin fortgeführt werden.

Aus meiner Sicht als Fahrgast möchte ich folgendes anmerken:

- Es ist umstritten, ob die geplante technische Umsetzung – auch dann wenn sie fehlerfrei funktionieren würde – diejenige Lösung darstellt, die für Fahrgäste am geeignetsten ist. Der Fahrgast muss sein Ticket sowohl beim Ein- wie auch Aussteigen „entwerten“. Andere Systeme, wie sie z.B. bei der Stadtbahn in Saarbrücken im Einsatz sind, benötigen nur das elektronische Entwerten beim Einsteigen (die sogenannte CiBo Lösung Check-In, Be-Out). Bei diesem System entfällt das Problem, welche Kosten Kunden in Rechnung gestellt werden,

die nicht ausgecheckt haben. (Wenn man ansonsten in Zügen den vollen Fahrpreis bis zum Endbahnhof bezahlen müsste, kann es teuer werden!)

- Das E-Ticket sollte dem Standard der „VDV-Kernapplikation“ entsprechen, damit es auch in anderen Verkehrsverbänden eingesetzt werden kann. Derzeit plant z.B. der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr die flächendeckende Einführung des elektronischen Fahrscheins gemäß dieses Standards. Wenn der RMV Kunde seine Chip-Karte auch in anderen Verbänden benutzen könnte, wäre das für viele Fahrgäste sicherlich eine Erleichterung – vorausgesetzt, die Systeme sind gleich zu bedienen.
- Wenn die Umsetzung des Konzeptes im RMV auf der derzeitigen Stufe stecken bleibt, nützt sie wenig. Der Vorteil für den Zeitkarten-Inhaber ist nicht erkennbar. Die 20 Mio € hätten sinnvoller ausgegeben werden können.
- Das E-Ticket trägt nicht zur Kundenbindung bei: Sparmann adressiert das Ticket eindeutig an Gelegenheitskunden, die ohnehin erst dann erreicht werden können, wenn das komplette System umgesetzt ist.
- Die Datenschutzproblematik ist nicht zu unterschätzen!

- Die Einführung des E-Tickets darf nicht zu einer Verschlechterung des Kundendienstes führen, wie Schließung von Schaltern bzw. Kürzung von Öffnungszeiten.
- Es ist zu überlegen, ob nicht auch mit anderen Mitteln Vertriebskosten gesenkt werden können, z.B. durch Forcierung auf EC-Cash-Karten (10% Ermäßigung).
- Es ist zu überlegen, ob nicht die Anzahl der Automaten erheblich reduziert werden könnten indem man z.B. die Automaten in den Zug verlagert (wie jetzt schon auf der Königsteiner Bahn), oder Fahrscheine durch das Zugpersonal ausstellen lässt, an den Stationen, an denen es keine Automaten gibt.
- Es ist zu überlegen, ob die 100 Mio € Investition in das flächendeckende System nicht an anderer Stelle sinnvoller eingesetzt wären. Der RMV-Fahrgast muss sich alltäglich mit überfüllten Zügen (Odenwaldbahn), Zugverspätungen und -ausfällen, Langsamfahrstellen, verdreckten und beschmierten Zügen, verstopften Toiletten und Vandalismus-Schäden herumschlagen. Statt diesen nächstliegenden Problemen Abhilfe zu leisten, denkt man darüber nach, Tickets einzuführen, von denen derzeit nur ein verschwindend kleiner Anteil der Fahrgäste profitiert. (*H. Kalkhof*)

## RV Frankfurt ab April im Internet

Der PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt ist ab 01.04.2006 nach langen Anlaufschwierigkeiten mit einem eigenen Internetauftritt vertreten:

[www.pro-bahn.de/frankfurt](http://www.pro-bahn.de/frankfurt)

Oder über die Startseite des Landesverbandes: [www.pro-bahn.de/hessen](http://www.pro-bahn.de/hessen)



RMV aktuell**RMV-Verbundbericht 2004**

Der RMV hat vor geraumer Zeit den Verbundbericht für das Jahr 2004 vorgelegt. Der Prospekt zeichnet sich durch zahlreiche doppelseitige Poster aus, über deren künstlerischen Wert man durchaus geteilter Meinung sein kann. Das gönnerhafte Sponsoring des RMV kommt allerdings den Nachwuchskünstlern der Region zugute. Dies sei ihnen gegönnt.

Ganz am Schluss, und fast als Anhang zu übersehen, werden im Jahresbericht auch „Zahlen, Fakten und Daten“ genannt, die in nachstehenden Tabellen – in vergleichbarer Form als im RMV-Prospekt – wiedergegeben sind.

Absolute Fahrgastzahlen oder zurückgelegte Personenkilometer – wie bei anderen Verbänden üblich (z.B. BVG 2,4 oder gesamter MVV 1,8 Millionen Personen pro Tag) – können im RMV mit seinen komplexen Strukturen lt. der Pres-

sestelle des RMV nicht publiziert werden. Lediglich die durchgeführten Fahrten werden veröffentlicht, die sich im Berichtsjahr um weitere 4 Millionen auf 634 Millionen erhöht haben. Der Gesamtdeckungsgrad liegt 2004 bei erfreulichen 55 % (2003: 54 %), wobei 5 % aus Ausgleichszahlungen und 7% Kooperationsförderung den reinen Fahrgeldeinnahmen (43 %) hinzugerechnet werden.

Vergleichsanstellungen sind immer problematisch, aber zu denken gibt, dass die U-Bahn nur 4 % des Aufwandes – was man immer darunter auch zu verstehen hat – beansprucht, aber 14 % der Fahrgäste befördert und 15 % bei den Erträgen zusteuert. Ähnliche Divergenzen, jedoch im umgekehrten Sinne, zeichnen die Lokalbuslinien aus. (*W. Staub*)

**RMV 2004: Zahlen und Fakten**Leistungen und Erträge

	Aufwand <sup>a</sup>	Erträge	Fahrten
U-Bahn	4%	15%	14%
Straßenbahn	6%	8%	10%
Regionalbahn	13%	18%	14%
S-Bahn	8%	21%	20%
Regionalbus	17%	7%	8%
Lokalbus	52%	31%	34%

Erträge: insgesamt 575 Mio Euro

Fahrten: insgesamt 634 Mio

<sup>a</sup>) Leistungsangebot nach Aufwand im RMV

Finanzierung

Fahrgast	43%
Mitglieder	17%
Bund	23%
Zuschüsse	12%
Ausgleich	5%

Insgesamt: 1,2 Mrd Euro



Hessen

## Mal mit, mal ohne Intercity-Berechtigung

### Das Semesterticket in Hessen

Es waren zähe Verhandlungen, die die vier hessischen Studierendenausschüsse mit der DB AG führten. Dabei sollte ein Kompromiss für die Weiterführung eines InterCity-Zusatztickets für Studierende gefunden werden. Seit die für den damaligen InterRegio abgeschlossenen Verträge ausgelaufen sind, können Studenten DB-Fernzüge in Hessen nicht mehr gegen Vorlage des Studentenausweises kostenlos mitbenutzen.

Das Ergebnis der Verhandlungen ist durchwachsen: Die Studierendenvertreter der Universität Marburg sowie der EFH Darmstadt haben sich darauf eingelassen, einen Mehrpreis von 13,90 Euro pro Student und Semester zu akzeptieren, um den IC wieder nutzen zu können. Alle anderen Universitäten haben diesen Vorschlag abgelehnt. Begründet wurde dies auch mit der Befürchtung, dass für eine

solche Preiserhöhung die Zustimmung der Mehrheit der Studierenden fehlt.

Der Anteil des Semestertickets an den halbjährlich fälligen Rückmeldegebühren beträgt derzeit in Gießen 71,50 Euro, in Frankfurt 132,25, in Marburg 95,40 Euro (dort inklusive des neuen IC-Zuschlags von 13,90).

Insbesondere an Universitätsstandorten wie Gießen mit einem hohen Pendleranteil aus der umliegenden Region spielt der Individualverkehr leider immer noch eine große Rolle: Viele Studierende pendeln mit dem eigenen PKW und benutzen den ÖPNV kaum oder gar nicht.

Die optimale Lösung wäre ein Zusatzticket gewesen, das sich jeder einzelne Studierende bei Bedarf hätte kaufen könnten. Das wurde jedoch von der DB AG grundsätzlich abgelehnt. (*hn*)

DB aktuell

## Pünktlichkeit im Fernverkehr nur 85%

Im vergangenen Jahr hatten 15% aller Fernverkehrszüge eine Verspätung von mindestens 5 Minuten. Dies gab Bahnsprecher Martin Walden bekannt.

Im Nahverkehr habe die Pünktlichkeit 92% betragen, d.h. die Pünktlichkeit war um ein Prozent schlechter als 2004.

Die DB rechnet alle Züge, die am Zielbahnhof eine Verspätung von weniger als 5 Minuten haben, als „pünktlich“.

Im Interesse der Fahrgäste fordern wir: Die Bahnen müssen endlich wieder pünktlicher werden! (*mus*).

Nordhessen

# Jungfernfahrt der RegioTram auf der Lossetalbahn

Von Kassel nach Hessisch-Lichtenau  
RegioTram in Weiß und Silber



Am Samstag, dem 28. Januar 2006 fuhr ein 37 Meter langer RegioTram-Zug – überfüllt mit Prominenz und vielen anderen Fahrgästen – die 25 km lange Strecke von Kassel nach Hessisch Lichtenau (siehe Bild auf der Hefrückseite).

Wegen des großen Andrangs wurden noch zwei Straßenbahnzüge in Doppeltraktion vorangeschickt (siehe Foto rechts). Sowohl in der Hessentagsstadt (28. Mai bis 4. Juni 2006) als auch in zwei Helsaer Ortsteilen nahm die Bevölkerung mit musikalischen und Gaumen-Darbietungen lebhaften Anteil.

Während die Straßenbahn vom Kasseler Rathaus bis Hessisch Lichtenau 51 Minuten benötigt, schafft es die RegioTram in 43 Minuten. Die Regio-Tram benutzt in Kaufungen das alte Gleis der Waldkappeler Bahn und fährt mehrere Haltestellen nicht an. Da das Waldkappeler Gleis nicht elektrifiziert ist, wird der Wagen innerhalb von Sekunden vom elektrischen auf Dieselbetrieb umgestellt.

Die Regionalbahn Kassel (RBK) hat insgesamt 28 RegioTram-Wagen zum Stückpreis von 3,4 Millionen Euro beschafft.

## 60 Prozent Fahrgastzuwachs erwartet

Der NVV verspricht sich einen Fahrgastzuwachs von 60 Prozent gegenüber dem bisherigen Busverkehr.



Straßenbahn am Eröffnungstag  
(Foto: Roald Oestreich)

Mit neuen Straßenbahnlinien in Helleböhn-Brückenhof, Baunatal und Kaufungen-Helsa waren in den letzten zehn Jahren positive Erfahrungen gesammelt worden.

## Kasseler Modell findet internationale Beachtung

Schon jetzt findet das „Kasseler Modell“ international Beachtung: 15 Delegationen aus USA, Malaysia, Holland, Frankreich

und Osteuropa haben sich bereits in Kassel über das moderne Verkehrssystem informiert.

Seit Mai 2005 verkehrt die RT3 von Kassel Hbf nach Warburg (Westf) , im Mai 2006 folgt die RT1 nach Melsungen und im Herbst 2006 die RT4 nach Wolfhagen. Im Dezember 2006 sollen mit Fertigstellung des Kasseler Hauptbahnhofstunnels Straßenbahn und Eisenbahn miteinander verknüpft werden. Die Gesamtkosten für das Kasseler RegioTram-Netz betragen 180 Millionen Euro, davon 100 Millionen für Schiene und Infrastruktur und 80 Millionen für neue Fahrzeuge.

### Reizvolle Gegend

Die Lossetalbahn fährt durch eine landschaftlich reizvolle Gegend mit langen Waldstücken und könnte mit der Thüringer Waldbahn zwischen Gotha und Taubarz verglichen werden.

Zwischen Kassel und Hessisch Lichtenau wird ein Höhenunterschied von mehr als 200 Metern überwunden – eine Attraktion für Radwanderer, ähnlich dem Meißnerbus.

Sehenswürdigkeiten im Lossetal sind unter anderem:

- die 1000 Jahre alte Stiftskirche in Oberkaufungen (Kaiserin Kuni-gunde),
- ein Mühlrad, das Strom erzeugt, in Helsa
- viele Schmuckstücke in der mittelalterlichen Hessentagsstadt Hessisch Lichtenau.

### Zur Geschichte der Lossetalbahn

Die eingleisige Kassel-Waldkappeler Eisenbahn (über Hessisch Lichtenau) wurde 1879 eröffnet. Sie verband Kassel mit der „Kanonenbahn“ Berlin – Leinefelde – Eschwege – Waldkappel – Treysa – Koblenz – Trier – Metz.

Hundert Jahre nach der Eröffnung verkehrten im Lossetal 17 Zugpaare und 8 bis 10 Bahnbusse. Bahn- und Busverkehr waren nur wenig aufeinander abgestimmt. Auch in Kassel war die Verknüpfung mit dem Verkehrsnetz der KVG unzureichend. Während die DB den Schienenverkehr zu Gunsten von Linienbussen zurückfuhr, wurde in Kassel die Tramstrecke auf der Leipziger Straße nach Osten verlängert.

1985 stellte die DB den Personenverkehr zwischen Kassel und Waldkappel (– Eschwege) auf der Schiene ein. Im Lossetal verkehrten nur noch wenige Güterzüge – Kohlentransporte.

Dagegen erreichte im Herbst 1998 die Kasseler Straßenbahn eine neue Wendeschleife in Kaufungen-Papierfabrik; zeitgleich mit Verknüpfung von Helleböhn-Trasse und Baunatal-Trasse in Oberzwehren-Mitte. In Kaufungen-Papierfabrik wurde eine Verknüpfung mit dem DB-Gleis möglich. Die schon oben genannte RBK kümmerte sich nun um die Lossetaltrasse. Zunächst wurde die Strecke bis Helsa elektrifiziert und im Juni 2001 für den Personenverkehr feierlich eröffnet. Mit der Verlängerung nach Hessisch Lichtenau im Januar 2006 ist ein vorläufiger Höhepunkt erreicht.

Die neue Technik leidet unter manchen Kinderkrankheiten, wird sich aber durchsetzen. (*Hermann Hoffmann*)

Nordhessen

## Nordhessens Bahnlinien auf dem Prüfstand

Stilllegung von Strecken möglich – RegioTram kommt z.T. erst später

Falls der Bund seine Zuschüsse für den Nahverkehr, wie angekündigt, kürzt, drohen Einschnitte in Nordhessens Bahnnetz.

Dazu gehören unter anderem die Stilllegung der Bahnstrecke nach Bad Wildungen, die aber gerade modernisiert wird, teilte der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) am 2. Dezember 2005 mit. Auch die RegioTram müsse ausgedünnt werden und die geplante Reaktivierung der Strecke von Korbach nach Frankenberg komme in Gefahr. Es habe keinen Sinn, in den Wiederaufbau von Gleisen zu investieren, wenn es später kein Geld gebe, dort Züge fahren zu lassen, sagte NVV-Sprecherin Heike Knauff-Oliver.

Wenn Geld eingespart werden müsse, sei eine Stilllegung der nur schwach genutzten Strecke von Wabern nach Bad Wildungen denkbar. Der Vertrag zur Bedienung der Strecke laufe 2006 aus. Parallel gebe es eine Expressbuslinie, mit der die Orte erreichbar blieben. Allerdings sei schon lange vor dem Bekanntwerden möglicher Sparpläne im ÖPNV die laufende Modernisierung von Haltepunkten und Bahnübergängen an der Strecke beschlossen worden. Dank der Investitionen sollte der Triebwagen auf der Strecke künftig schneller und öfter fahren.

Auch dem Vorzeigeprojekt RegioTram, das ab Ende 2006 das Kasseler Straßenbahnnetz mit den Regionalstrecken der Bahn verknüpfen soll, drohen Beschränkungen. Denkbar sei, dass die

Züge nicht so häufig wie geplant durch die Region pendelten, sagte Knauff-Oliver.

Bei allen geplanten Einschnitten handele es sich aber nur um ein Szenario.

### **RegioTram zwischen Kassel und Melsungen kommt erst später**

Unterdessen verzögert sich die erste Fahrt der RegioTram zwischen Kassel und Melsungen um mehrere Monate.

Die Deutsche Bahn AG habe eine Wendeschleife südlich von Melsungen und signaltechnische Anlagen nicht rechtzeitig fertiggestellt, sagte NVV-Geschäftsführer Thomas Rabenmüller.

Bis Ende Mai 2006 wird Ersatzverkehr organisiert. So sind für den Wegfall einiger RB- und RE-Züge zwischen Kassel und Bebra Ersatzbusse geplant. Diese gewährleisten nicht immer die Anschlüsse von Berufspendlern zum Fernverkehr in Richtung Hannover oder Erfurt.

Bei einer Bürgerversammlung in Guxhagen am 1. Dezember 2005 versprach NVV-Chef Thomas Rabenmüller Nachbesserung. Einige Besucher fragten, warum kein Fachmann von DB Netz erschienen sei, der die Versäumnisse erläutert. Rabenmüller erklärte den Besuchern, dass weder der NVV noch hessische Politiker gegenüber dem DB-Konzern weisungsbefugt seien.

Der Landrat des Schwalm-Eder-Kreises Frank-Martin Neupärtl sagte gegenüber der Melsunger Allgemeinen, er habe

kein Verständnis für die Untätigkeit der Bahn AG in Sachen RegioTram, zumal die gesamten Finanzierungsmittel vom NVV und von den Anliegerkommunen kämen. Die Bahn sei offensichtlich nicht in der Lage, mit diesem Geld aus Nordhessen die seit langer Zeit bekannten und auch vereinbarten Baumaßnahmen zu organisieren, sagte der Landrat.

„Dies ist umso bedauerlicher, weil auf unserer Seite alles Erforderliche getan wurde“. Es sei „ganz offensichtlich

Strategie der Bahn, dem modernen und innovativen Verkehrssystem RegioTram den Zugang zum Eisenbahnnetz zu erschweren beziehungsweise unmöglich zu machen.“ Dieses Verhalten sei unakzeptabel und richte sich direkt gegen die Fahrgäste, sagte Neupärtl. Sollte die Bahn die RegioTram weiter behindern, müsse die Bundesnetzagentur eingeschaltet werden, die ab Januar 2006 zuständig sei. (*Hermann Hoffmann*)

### Kommentar

## RegioTram im Strudel der Regionalisierungskürzungen

PRO BAHN kritisiert Deutsche Bahn, NVV und Bundespolitik

### **Von Folke Ebert**

Mit tiefer Besorgnis betrachtet der Fahrgastverband PRO BAHN die jüngsten Entwicklungen zur RegioTram und zum neuen Fahrplan In Nordhessen.

Obwohl die Zusage und die Gelder für den Bau neuer Gleismeldefreianlagen und der Wendeschleife Melsungen Süd vorhanden sind, hält sich die Deutsche Bahn nicht an Ihre Versprechen und missbraucht offenbar Gelder, die für die Modernisierung des Schienennetzes vorgesehen sind, um Logistikanbieter oder Konkurrenten der Bahn zu kaufen.

PRO BAHN fordert schon lange, das Schienennetz zu regionalisieren, damit Gelder effizienter für leistungsfähige Infrastruktur eingesetzt werden können. Alle nordhessischen Politiker sind hier

gefordert in Berlin und Wiesbaden auf den Tisch zu klopfen, damit das Projekt RegioTram nicht scheitert bevor es überhaupt richtig begonnen hat. Wenn die Politik nicht massiv Druck macht ist auch der Bau der Wendeschleife in Melsungen Süd bis zum Sommer sehr fraglich, das zeigen andere verzögerte Bahnhofprojekte in Nordhessen.

Für das Projekt RegioTram ist ein immenser Schaden entstanden. Die teuer bezahlten Trams stehen mindestens ein halbes Jahr ungenutzt in Kassel herum. Der Imageschaden bei der Bevölkerung, durch Busersatzverkehr und die vorenthaltene Regiotram, ist so schnell nicht wieder gutzumachen (u.a. durch Wegfall vieler ICE-Anschlüsse in Wilhelmshöhe und der Anschlüsse der Züge von Melsungen Richtung Göttingen).

Die zum Fahrplanwechsel zusätzlich gefahrenen Züge zwischen Kassel und Melsungen müssen teure Leerfahrten nach Beiseförth oder Heinebach machen, um zu wenden; dadurch werden ca. 50 000 km im Jahr ohne Fahrgäste zurückgelegt.

Die Trassengebühren liegen bei bis zu 8 Euro pro Kilometer. Um dies auszugleichen hat der NVV massive Einsparungen bei den Spätverkehren vorgenommen, so entfällt z. B. der letzte Zug von Kassel nach Bebra, und der letzte Regionalexpress von Treysa fährt nur noch am Wochenende. Das ist völlig inakzeptabel! Kulturelle Abendveranstaltungen sind dann mit dem Zug nicht mehr wahrnehmbar, so macht sich bei vielen Bahnkunden der Verdacht breit, die RegioTram fahre zu Lasten der Region.

Nicht nachvollziehbar ist nicht nur die völlig ungenügende Informationspolitik der Deutschen Bahn sondern auch die des NVV: Jedes Jahr ist die rechtzeitige Information zum Fahrplanwechsel ein Spießrutenlaufen für den Fahrgast.

Zum diesjährigen Fahrplanwechsel mit sehr gravierenden Änderungen hätte es schon Wochen vorher Fahrplaninformationen geben müssen. In Sachsen-Anhalt und Thüringen werden sämtlich Fahrpläne schon mehrere Wochen vor Fahrplanwechsel im Internet veröffentlicht. Der Dialog mit dem Kunden spielt dort offenbar eine große Rolle!

Die von der großen Koalition unter Koch und Steinbrück vorgeschlagenen Kürzungspläne für den öffentlichen Nahverkehr zeigen, dass man dort wenig Ahnung hat.

Rund die Hälfte der Kosten für bestellte Züge muss der NVV für Stations- und Trassenpreise bezahlen, bevor überhaupt ein Zug fährt. Dies führte zu Überlegungen des NVV, die Strecke Wabern – Bad Wildungen stillzulegen und den Abschnitt Korbach – Frankenberg nicht wieder ans Netz zu nehmen. PRO BAHN lehnt dies ab, denn nur durch eine Regionalisierung des Schienennetzes sind Kosten durch mehr Effizienz und eine bessere Schieneninfrastruktur einzusparen.

## Nordhessen

# Warten in Bebra: Eine Zumutung

## Ein Leserbrief

Die Umsteigezeiten in Bebra sind durch den neuen Fahrplanwechsel teilweise katastrophal geworden.

Folgender Brief eines Bahnkunden an den NVV ist der Redaktion zugegangen (leicht gekürzt):

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich nutze eigentlich gern den ÖPNV, weil ich ihn schon aus ökologischer Sicht für sinnvolle erachte. Ich reise hin und wieder mit der Bahn von Sontra über Bebra und Fulda Richtung Gelnhausen

(an der Strecke Fulda-Frankfurt). Bisher funktionierte dies eigentlich sehr gut: Im 2-Stunden-Takt gab es schnelle Verbindungen mit kurzen Übergangszeiten.

Heute habe ich mir wieder einmal eine Verbindung herausgesucht und bin dabei aus allen Wolken gefallen. Was da der NVV und/oder die Deutsche Bahn als Fahrplan anbieten ist – verzeihen Sie den Ausdruck – zum Kotzen!

In beiden Richtungen verpasst man in Bebra den Anschlusszug um gerade mal 10 Minuten, sei es aus Richtung Fulda zur Weiterfahrt nach Sontra – Göttingen oder aus Richtung Sontra zur Weiterfahrt nach Fulda. Man darf nun satte 50 Minuten in Bebra abhängen – auf einem Bahnhof, der mehr oder weniger gespenstisch ist. Die Gesamtreisezeit verlängert sich aufgrund dieser planmäßigen Anschlussverluste um eine volle Stunde auf nunmehr nahezu drei (!) Stunden. Das bringt's nun wirklich nicht! Setzen Sie sich zudem mal 50 Minuten irgendwo auf einen Bahnsteig, auf dem es kaum Sitzgelegenheiten gibt und auf dem es obendrein kalt und zugig ist. Das ist vor allem dann besonders „schön“, wenn man – wie wir – ein Kleinkind dabei hat.

Dieser Fahrplan ist ein Affront gegen und eine Zumutung für alle Reisenden aus Richtung Eschwege Richtung Süden.

Ich bin jedenfalls nicht bereit, fast eine Stunde in Bebra abzuhängen. Das ist unzumutbar und totale Zeitverschwendung! Ich frage mich, wie der NVV

und/oder die DB dazu kommen, einem so einen Mist als Fahrplan anzubieten. Ich wäre da doch sehr interessiert, zu erfahren, was NVV / DB dazu bewogen hat, so etwa zu konstruieren. Das ist eine einzige Fehlplanung.

Erzählen Sie mir nichts von irgendwelchen „Gesamtkonzepten“, ich will auch keine lauwarmen Beschwichtigungen hören, mit denen Sie den Missstand beschönigen. Ich möchte eine überzeugende (!) Erklärung. Überzeugend heißt, dass Sie sich bitte mal in die Situation eines Fahrgastes reindenken, der mit einem kleinen Kind diese Route fahren muss und nun so eine lange Zeit zusammen mit Kind auf einem kalten, zugigen Bahnsteig abhängen darf. Geschützte und beheizte Wartebereiche gibt es in Bebra keine, bloß eine versiffte Unterführung, in der es penetrant nach Urin stinkt!

So gewinnt man jedenfalls keine Fahrgäste, sondern man vergrault sie.

Sie merken: Ich bin ungehalten und vor allem unglaublich enttäuscht. Mit Kundenfreundlichkeit hat das jedenfalls nichts zu tun, was einem da geboten wird.

Ich fahre eigentlich sehr gerne mit der Bahn, aber unter diesen Voraussetzungen tu ich mir das nicht an!

*(Name und Anschrift sind der Redaktion bekannt.)*

# PRO BAHN



## Ihr Fahrgastverband

Osthessen

## Landkreis Fulda und Kommunen bekommen Geld aus Rhönbahnvertrag zurück

Es bleibt viel zu tun – Geld zweckgebunden einsetzen

(Gersfeld) Nach einem Bericht der Fulaer Zeitung vom 2.3. ist es nun endlich soweit: Aus dem Rhönbahnvertrag fließen nicht benötigte Mittel in Höhe von 445.000 € an die Geldgeber zurück.

So bekommt der Landkreis Fulda 227 000 €, die Stadt Fulda 65 000 €, Gersfeld 82 000 €, Eichenzell 55 000 € und Ebersburg 16 000 €. An das Biosphärenreservat Rhön (bzw. die EU) müssten auch Gelder zurück fließen.

Für uns ist klar, dass diese Gelder nicht zum Stopfen von Haushaltslöchern verwendet werden dürfen. An der Rhönbahn Fulda – Gersfeld wurden viele Maßnahmen – obwohl vereinbart – einfach nicht realisiert.

Kritisch zu sehen ist zudem der Rückzahlungszeitpunkt des Geldes, fast 8 Jahre nach Modernisierungsende. Bereits bei einem internen Gespräch von Pro Bahn in Osthessen mit der DB in Frankfurt im Jahre 1998 / 99 wurde zugesichert, dass ca. 511.000 € (rund 1 Mio DM) an die Geldgeber zurück fließen werden. Seither liefen zudem Zinsen auf.

Die Modernisierung der Rhönbahn ist für Pro Bahn e. V. in Osthessen ein Vorzeigeprojekt in Hessen und Deutschland.

Hintergrund: Im Jahre 1993 hatten sich der Landkreis Fulda und die Deutsche Bundesbahn (heute DB AG) im sogenannten „Rhönbahnvertrag“ auf die Modernisierung der 27 km langen, eingleisigen Strecke geeinigt. Ein Investitionsvolumen von rund 10,99 Mio € (oder 21,5

Mio DM) war vorgesehen. Dafür sollten 2 neue Triebwagen der Bauart VT 628 angeschafft werden, die Strecke und Haltepunkte erneuert werden, eine neue Signaltechnik und Bahnfunk installiert werden. Zudem wurde die Sicherung fast aller Bahnübergänge vereinbart.

Die Erhöhung der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit auf 60 – 80 km/h und die Reduzierung der Fahrzeit auf 36 – 38 Minuten war das Ziel.

Zudem war am Bahnhof Gersfeld die Erhaltung der beiden Gleise und Weichen und der Bau eines zweiten Bahnsteigs (für Sonderverkehre) vorgesehen und der Betrieb der Strecke.

In den ersten Jahren nach Vertragsschluss passierte nicht viel. Neue Triebwagen wurden eingesetzt und ein Stundentakt (Mo – Fr) eingeführt. Beide Maßnahmen führten zu erstaunlichen Fahrgastzuwächsen.

Mit der Modernisierung der Strecke ließ sich die Deutsche Bahn AG Zeit bis ins Jahr 1997. Dann wurden die 9 Haltepunkte erneuert und einige wenige Streckenabschnitte komplett saniert (Schotter, Schwelle, Schiene). Ende Mai 1998 wurde dann die modernisierte Rhönbahn eingeweiht. Ab diesem Zeitpunkt lag die Fahrzeit bei 37 – 39 Min nach Fulda und Gersfeld. Doch schon bald wurden Langsamfahrstellen eingerichtet.

Ab dem Jahr 2000 sanierte die Deutsche Bahn AG dann lobenswerterweise auf eigene Kosten die Abschnitte Röhns-



hausen – Lütter, Schmalnau – Altenfeld und den Bereich Schmalnau – Lütter. Im Juli 2004 wurde der Abschnitt Eichenzell – Rönshausen saniert und im März / April 2005 dann Gersfeld – Altenfeld. Die Strecke ist seither komplett saniert. Die Gesamtkosten dieser Baumaßnahmen belaufen sich auf mehr als 9,14 Mio. €. Zudem entstanden Park & Ride Anlagen in Welkers, Rönshausen, Lütter, Schmalnau und Gersfeld.

### **Hauptkritikpunkte an der Rhönbahnmodernisierung**

1. Zu lange Fahrzeiten
2. Unzureichende Sicherung vieler Bahnübergänge im Gemeindegebiet Gersfeld
3. Streichung zweier Züge (Mo-Fr) und den Ersatz durch Busse seit April 2004

Die Rhönbahn fährt heute nach alten Fahrzeiten. Vor der Modernisierung betrug die Fahrzeit 42 – 47 min. Seit dem Fahrplanwechsel 2003 / 2004 erhöhte sie sich von 37 bis 39 min auf heute 40 und 42 min.

Ähnlich katastrophal sieht die Situation bei der Sicherung der Bahnübergänge (BÜ) aus. Während im Gemeindegebiet von Eichenzell fast alle Übergänge umgebaut wurden, passierte in Gersfeld bis heute fast nichts. Scharfe Kritik üben wir deshalb hauptsächlich an der Stadt Gersfeld.

Hier gab es im Gemeindegebiet 6 ungesicherte Bahnübergänge. Laut Rhönbahnvertrag sollten 5 davon durch eine Lichtzeichenanlage gesichert werden. Bis heute ist nur der Bahnübergang am Bahnhof Gersfeld entsprechend umgebaut worden. In Hettenhausen bildet ein BÜ (Zufahrt zum Sportplatz bei Bahnki-

lometer 15.580) nach wie vor einen Gefahren- bzw. Unfallschwerpunkt. Obwohl anders vereinbart fordert Gersfeld trotzdem lautstark die Sicherung dieses Übergangs ein. Seit über einem Jahr muss die Rhönbahn den BÜ mit Schrittgeschwindigkeit überqueren. Für Pro Bahn ein unhaltbarer Zustand. Eine Sicherung aller 4 ungesicherten Übergänge im Gersfelder Gebiet ist notwendig. Wir fordern die Stadt Gersfeld dazu auf, mit dem zurückgezahlten Geld die erforderliche Maßnahmen zu treffen.

Scheinbar hatte man sich auf die Nicht-Sicherung der BÜ's mit den Gemeinden, dem Landkreis Fulda und der Bahn AG verständigt. Deshalb müssen die jetzt anstehenden Sicherungen neu finanziert und beantragt werden, was ein Skandal ist.

Für uns ist die Rhönbahn dennoch auf ganzer Linie ein Erfolgsmodell. Die Rhönbahn bietet wöchentlich 202 Zugverbindungen (plus 10 Ersatzbusverbindungen) und befördert täglich 1600-1800 Fahrgäste (Mo-Fr). Zudem gibt es gute Busanschlüsse ab Gersfeld nach Bischofsheim und Bad Neustadt, und Freizeitverkehre wie den Hochrhönbus (OVF) und den Rhön-Rad-Bus (LNG).

An der Rhönbahn wurden seit 1993 über 19,62 Mio. € (rund 38,37 Mio. DM) investiert (ohne die Kosten für P & R Anlagen). Trotzdem bleibt noch viel zu tun.

Die Fahrgeschwindigkeit auf der komplett sanierten Strecke muss endlich auf 60 – 80 km / h erhöht werden und die Fahrzeit damit auf 36 min. verkürzt werden. Eng damit verbunden ist die Sicherung der Bahnübergänge in Gersfeld. Ein Sauberkeitsmanagement für die Haltepunkte der Rhönbahn und ein sinnvolles Fahrradkonzept muss zudem realisiert

werden. Die letzten beiden Züge der Rhönbahn (Mo-Fr) dürfen nicht mehr durch Busse ersetzt werden. Was leider ganz und gar fehlt, ist eine Marketingstrategie für die Rhönbahn. Diese bein-

haltet die Entwicklung eines einheitlichen Logos und die aktive Bewerbung mit Broschüren sowie einen modernen Internetauftritt. (tb)

Osthessen / Mittelhessen

## „Agenda Vogelsbergbahn 2009“ vorgestellt

Viel Stückwerk, dennoch ein Anfang

Die Vogelsbergbahn wird täglich von rund 7500 Menschen genutzt. Die knapp 1,4 Mio. Leistungskilometer belegen den „volkswirtschaftlichen Nutzen“ der Bahnlinie deutlich. Zudem konnte die Pünktlichkeit von knapp 92 % im Jahre 2004 auf 95 % im vergangenen Jahr gesteigert werden, was mit der teilweisen Sanierung einiger Streckenabschnitte zu tun habe.

### Kleinere Haltepunkte streichen?

Anscheinend interessieren den RMV die vielen kleinen Haltestellen (immerhin weitere 14) größtenteils nicht mehr. Der RMV streicht rigoros Zughalte oder schließt Haltestellen zu Lasten dieser Fahrgäste und zur scheinbaren Verkürzung der Fahrzeit

Unserer Ansicht nach werden die kleinen Haltepunkte dadurch geschwächt, die dringend auf die Halte der Regionalbahnen angewiesen sind. Man kann nicht nur durch Streichungen / Schließungen einiger Halte wie Oberbimbach oder Angersbach die Fahrzeit auf der Vogelsbergbahn verkürzen.

### Haltepunkt Oberbimbach muss erhalten bleiben!

Auf einer Veranstaltung in Mücke Anfang Februar informierte Silvia Hillenbrand von einer Initiative des BUND in Bimbach zum Erhalt des Bahnhaltepunktes Oberbimbach. Nach einer Bürgerversammlung musste sie sich scheinbar dem Willen ihrer Bürger beugen.

Die DB betonte, dass die zur Verfügung gestellten Stationsgebühren kaum ausreichen, um die vielen Anlagen wie Bahnhofsgebäude und deren Infrastruktur zu erhalten. Deshalb sei es notwendig, viele der Bahnhofsgebäude an der Vogelsbergbahn, die nicht mehr benötigt werden, zu verkaufen.

Zu einem weiteren Gespräch über die Zukunft der Vogelsbergbahn hatte die SPD-Kreistagsfraktion die Deutschen Bahn AG im Februar 2006 nach Mücke (Kreis Wetterau) eingeladen.

Seitens der Deutschen Bahn AG nahm Benjamin Schmidt, Leiter der DB Regionalnetze, Niederlassung Mitte und Georg Salz Frühauf, zuständig für das Regionalnetz Wetterau, teil. Im Gepäck hatten sie ein Modernisierungskonzept

für die Strecke, die „Agenda Vogelsbergbahn 2009“.

### **Inhalt der Agenda 2009**

In drei Schritten soll die Geschwindigkeit auf der Strecke erhöht und die Anschluss-Zuverlässigkeit in Fulda und Gießen gestärkt werden. So sollen zunächst Gleisanlagen, Brücken, Durchlässe und Bahnübergänge saniert werden.

Bis zum Frühjahr 2007 werde die Brücke bei Renzendorf (Schwalmtal) komplett erneuert. Durch den Einbau einer sog. Leisen Brücke solle der Geräuschpegel beim Überfahren der Brücke erheblich gesenkt werden.

Wenn die Arbeiten an der Brücke abgeschlossen sind, können endlich wieder schwere Personen- und Güterzüge auf der gesamten Strecke verkehren. Bisher fahren hier leichte Personentriebwagen der Bauart VT 628.

Gezielt wird dann die Fahrgeschwindigkeit z. B. zwischen Burg- und Niedergemünden und Alsfeld bis auf 100 km/h angehoben. Zusätzlich forderte Bürgermeister Matthias Weitzel einen zusätzlichen Kreuzungsbahnhof bei Mücke-Mehrlau.

Zudem müssten viele der über 100 Bahnübergänge geschlossen (und die verbleibenden zeitgemäß gesichert werden). So kreuzt die Vogelsbergbahn alle

900 m einen Weg. Diese viel zu hohe Anzahl soll reduziert werden.

Außerdem muss die veraltete Leit- und Sicherungstechnik aus den 60er Jahren erneuert werden.

Alle diese Einzelschritte zusammen genommen sorgen, so DB Netz, dafür, dass die Vogelsbergbahn in eine sichere Zukunft fahre.

Die SPD Fraktion forderte nachdrücklich mehr Geld in diese Maßnahmen zu stecken als der tatsächliche Unterhalt der Strecke kostet. Nur dann sei eine Modernisierung möglich und sinnvoll.

### **Was sagen wir dazu?**

Aus Sicht von PRO BAHN in Osthessen wäre die Umsetzung eines schlüssigen ganzheitlichen Modernisierungskonzeptes (das vorlag) wesentlich besser als diese zögerliche Einzelschritte der Agenda 2009, die sich über viele Jahre zieht.

Verstehen können wir außerdem nicht, dass man solche „erfreulichen Ergebnisse“ der Planungen nicht unter der Teilnahme aller Verantwortlichen an der Strecke vorstellt. Warum ist das so? Die Modernisierung der Vogelsbergbahn betrifft schließlich viele Menschen in 3 Landkreisen und hat damit überregionale Bedeutung. (tb)

## **Dampf-Sonderfahrt im Hochtaunus**

Am 14. April 2006 (Karfreitag) verkehrt auf der Taunusbahn und den Strecken der BLE ein Dampfsonderzug der Historischen Eisenbahn Frankfurt. Zustieg ist auch in Bad Homburg und Friedrichsdorf (auf besonderem Wunsch der Fahrgastlobby Hochtaunus!). Weitere Informationen finden Sie auf der neuen Homepage des Vereins unter: <http://www.frankfurt-historischeisenbahn.de/Sonderfahrten>.



Vom „Viehtransport 383“ sprachen Fahrgäste wegen überfüllter Busse anfangs von der neuen Linie 383 zwischen Marburg Hauptbahnhof (Foto) und Hartenrod-Schlierbach. Früher verkehrten zwischen Marburg und Hartenrod auch Züge, die sicher besser mit hohen Fahrgastzahlen zurecht gekommen wären. Doch diese Strecke wurde schon vor über zehn Jahren stillgelegt (siehe auch Artikel „Eisenbahnstrecke geklaut“) (Foto: W. Brauer)

Mittelhessen

## Bus-Chaos nach dem Fahrplanwechsel

Größte Fahrplanumstellung diesmal im Landkreis Marburg-Biedenkopf

„Planlos chaotisch katastrophal“, „Abermals verärgerte Fahrgäste“, „Chaos im Busverkehr: Fahrgäste der Linie 383 bleiben stehen“, „Überfüllte Busse plagen Kunden“, „Unklare Schilder auf Bussen führen Schüler in die Irre“. So lauteten die Schlagzeilen in der örtlichen Presse nach dem Fahrplanwechsel im Dezember im Landkreis Marburg-Biedenkopf. Dort gab es die umfangreichsten ÖPNV-Ver-

änderungen in ganz Hessen.

Die beiden Bus-Linienbündel Nordost und West im Kreis wurden im Sommer neu ausgeschrieben, Linien völlig neu konzipiert und 435.000 Kilometer Mehrleistungen gegenüber den bisherigen Fahrplänen angeboten. Der Schwerpunkt der Fahrplanumstellung war der integrierte Schülerverkehr mit der Bedienung von 23 Schulen. Mehr als 17.000

Schüler waren davon betroffen.

Die verantwortliche Regionale Nahverkehrsgesellschaft (RNV) des Landkreises Marburg-Biedenkopf sowie der Erste Kreisbeigeordnete Karsten McGovern (Bündnis 90/Die Grünen) hatten zwar mit Kritik am neuen Fahrplan und Problemen gerechnet, aber offenbar doch nicht mit solch massiven Protesten.

In den ersten Tagen nach dem Fahrplanwechsel kannten Busfahrer ihre Strecken nicht, fuhren einfach an Haltestellen vorbei, oder hielten nicht an, weil die Kapazitäten falsch berechnet und Busse bereits kurz nach den ersten Haltestellen hoffnungslos überfüllt waren. Zudem war die Zielbeschilderung der Busse anfangs oft unklar oder fehlte ganz.

Viele Schüler bekamen in den ersten Tagen oft falsche Informationen von ungenügend ausgebildeten Fahrern, stiegen in falsche Busse ein und mussten weit entfernt von ihrem Heimatort aussteigen. Oft kritisiert wurden unfreundliche Fahrer, die erst kurz vor dem Fahrplanwechsel eingestellt worden waren und offenbar nicht über die erforderliche Qualifikation verfügten.

Besonders massive Kritik gab es vom Gymnasium „Stiftschule“ in Amöneburg östlich von Marburg mit über 1.000 Schülern. Dort war der Schulbeginn wegen des neuen Fahrplans extra um 15 Minuten vorverlegt worden. „Uns wurde viel versprochen, dass die Busverbindungen besser werden,“ sagte Schulleiter Georg Späte. „Die Statistik spricht allerdings deutlich dagegen. Im Schnitt wartet jeder unserer Schüler nach Schulschluss 13 Minuten länger auf den Bus als vor dem Fahrplanwechsel.“ Das sei Willkür, schimpfen Eltern. Auch aus der Gemeinde Ebsdorfergrund südöstlich von Marburg kamen massive Beschwerden über

schlechte Fahrpläne. Mehr als 1.000 Kritiker unterzeichneten bei einer spontane Unterschriftensammlung.

Der Fahrplanwechsel im Landkreis Marburg-Biedenkopf brachte allerdings auch Vorteile. So sind die Buslinien jetzt stärker mit der Schiene verknüpft, speziell in den Bahnhöfen Fronhausen, Niederwalgern und Kirchhain, was für viele Fahrgäste auch schnellere Verbindungen nach Kassel, Marburg, Gießen und Frankfurt bringt. Auf vielen Linien wurde jetzt ein Taktverkehr und in den Schwachlastzeiten Anruf-Sammel-Taxis eingerichtet, die es früher nicht gab. Bisher fuhren im Landkreis Marburg-Biedenkopf siebzehn Busunternehmen, die Linienverkehre betrieben. Für die neue Ausschreibung haben sich mehrere Unternehmer zu einer Bietergemeinschaft zusammengetan, was den ÖPNV übersichtlicher macht.

Seit dem Fahrplanwechsel bis Anfang Februar hat der Regionale Nahverkehrsverband (RNV) im Landkreis Marburg-Biedenkopf auf Grund der Beschwerden mehr als 70 Änderungen im Fahrplan vorgenommen, die Mitarbeiter des RNV mussten sich mit 159 festgehaltenen Beschwerden auseinandersetzen. Aber noch immer gibt es zwei Monate nach dem Fahrplanwechsel Klagen über Busfahrer, die ihre Touren nicht kennen oder sich unfreundlich verhalten.

Ab 1. April, nach Ablauf der vertraglich vereinbarten Kulanzzzeit, kann der RNV seine Zahlungen an die Busbetreiber kürzen, wenn es dann immer noch Probleme geben sollte. Im Kreistag Marburg-Biedenkopf wurde inzwischen auch diskutiert, die Gemeinden stärker in die Planung der Buslinien und Abfahrzeiten einzubeziehen und einen Fahrgastbeirat einzurichten. (wb)



Mittelhessen

## Eisenbahnstrecke geklaut

Dreistes Gaunerstück:

Fast fünf Kilometer Gleise zwischen Niederwalgern und Lohra geklaut

Was bisher nur aus osteuropäischen Ländern bekannt war, ist nun erstmals auch in Deutschland passiert: Metaldiebe haben zwei Wochen lang Teile der stillgelegten Aar-Salzböde-Bahn (Strecke von Niederwalgern nach Herborn über Gladenbach) im Landkreis Marburg-Biedenkopf illegal demontiert und an Metallschmelzen verkauft. Und das nicht etwa bei Nacht und Nebel, sondern am helllichten Tag unter den Augen zahlreicher Anwohner der Strecke. Hintergrund sind die derzeit hohen Schrottpreise von 200 Euro pro Tonne. Die Deutsche Bahn AG beziffert den Schaden auf rund 200.000 Euro. Die Bundespolizei ermittelt.

4,7 Kilometer Gleise wurden auf dem am 23. Mai 1995 zuletzt planmäßig im Personenverkehr befahrenen Streckenstück abgebaut, und zwar kurz hinter dem Abzweig der Gleise von der Main-Weser-Bahn (Strecke Kassel – Marburg – Frankfurt) bis kurz vor die Tore von Lohra.

Die Gauner haben sich diesen Abschnitt offenbar bewusst ausgesucht: Die 42 Kilometer lange Strecke von Niederwalgern nach Herborn ist dicht besiedelt. Davon zeugen die ehemals 29 Bahnhöfe und Haltepunkte entlang der Strecke. Durchschnittlich alle 2,2 Kilometer hielten die Nahverkehrszüge früher. Eine



Abgebaut: Nur noch wenige Meter Schienen sind am Haltepunkt Damm Dorf liegen geblieben. Der Rest wurde von Gleisdieben abgebaut. (Foto: Wolfgang Brauer)

Ausnahme ist allerdings das Anfangsstück ab Niederwalgern. Die ersten sieben Kilometer verläuft die Strecke in großem Bogen um den Weiler Stedebach und streift das kleine Dorf Damm nur am Rande. Hier konnten die Schienenklauer offenbar sicher sein, nicht allzu viel Aufsehen zu erregen.

Nachdem ihr erster Coup gelungen war, hatten sich die Schienendiebe bereits begonnen, auf der gleichen Strecke weiter westlich bei Bischoffen im Lahn-Dill-Kreis Schienen auf einer Länge von rund 3,5 Kilometern zu zerlegen. Sie konnten aber noch nicht abtransportiert werden.

### **Chronik der Ereignisse bei Marburg**

Bereits Anfang Januar fuhren drei Männer in einem dicken BMW, wie Zeugen berichteten, durch das Dorf Damm und verteilten ein gefälschtes Schreiben mit einem Briefkopf der zuständigen Abteilung DB Gleisbau in Duisburg und baten um Verständnis für Lärmbelästigungen durch Gleisrückbau zwischen dem 10. und 30. Januar.

Das Schreiben wirkt dilettantisch. So heißt es in der Adresszeile „An die Bürger der Stadt Damm“. Damm ist ein kleines Dorf mit rund 270 Einwohnern und seit der Gebietsreform Ortsteil der Gemeinde Lohra, aber niemals Stadt. Schon das hätte stutzig machen müssen.

Auch Lohras Bürgermeister Hermann Brand, der derzeit mit der Bahn AG in Verhandlungen über den Ankauf von Streckenteilen steht, bekam Wind von der Abbauaktion. Er versuche zunächst, bei der DB AG Einzelheiten über den Abbau zu bekommen, erhielt aber vom Bahn-Konzern keine Antwort.

Bekannt wurde die illegale Aktion erst, als ein Anwohner der Strecke und Bahn-Fan einen Nachruf auf die Strecke bei der örtlichen Lokalzeitung „Oberhessische Presse“ einreichte. Die Lokalredakteure recherchierten bei DB Netz und bekamen zur Antwort, dass die DB keine Abbrucharbeiten der Strecke in Auftrag gegeben hatte.

Nachdem die illegale Aktion bekannt geworden war, verließen drei tatverdächtige Litauer fluchtartig ihre Unterkunft in einem Hotel in der Nähe der Strecke. Sie hinterließen 22 Gasflaschen, wie man sie für einen Brennschneider bei Schienenabbruch braucht.

Heimische Fuhrunternehmer transportierten den Schienenschrott zu Metallschmelzen in Koblenz und Kassel. Auch sie wurden offenbar von den Tätern gelehmt. Sie erhielten den Auftrag für die Abbrucharbeiten von einem angeblichen Bielfelder Montagebetrieb, der sich aber als Scheinfirma entpuppte. Wahrscheinlich bleiben die Fuhrunternehmer jetzt auf ihren Kosten sitzen.

Der Drahtzieher des Lohraer Gleisdiebstahls profitierten von der Zahlungsweise, die in der Branche der Schrottverwerter üblich ist. Er kassierte bar und hinterließ deshalb keinen schriftlichen Nachweis, den die Bundespolizei verfolgen könnte. Mindestens 35.000 Euro haben die Schrotthändler bereits an den unbekanntem Täter gezahlt.

Dieser Mann, den die Bundespolizei für den Drahtzieher der Bielefelder Scheinfirma hält, ließ sich nicht nur bei einem Fuhrbetrieb in Lollar blicken, sondern auch bei den Schrottverwertungsfirmen in Kassel und Koblenz, wohin der Schienenschrott von heimischen Transportfirmen gebracht wurde.

### **Stillgelegt 2001 – Reaktivierung wäre möglich gewesen**

Der Streckenabschnitt Niederwalgern – Hartenrod wurde zum 23. Mai 1995 stillgelegt, die Reststrecke von Hartenrod nach Herborn im Juni 2001.

Dabei hätte die Aar-Salzböde Bahn durchaus Potentiale im Güterverkehr und

im Personenverkehr. So entstand in den letzten Jahren am künstlich angelegten Aartal-Stausee bei Bischoffen ein Naherholungsgebiet dass gerade für Radwanderer sehr umweltfreundlich mit der Schiene hätte erschlossen werden können.

Ein wunder Punkt ist Lage des Bahnhofs Gladenbach, der größten Stadt entlang der Strecke. Der Bahnhof am Rande der Stadt ist rund 1,5 Kilometer vom Stadtzentrum entfernt. Gladenbach hat allerdings ein in den letzten Jahren ein überdurchschnittliches Wachstum und eine großen Pendlerstrom in die knapp 20 Kilometer entfernte Universitätsstadt

Marburg. Im Marburger Stadtparlament wurden schon Anfang der 90er Jahre auch Pläne diskutiert, nach dem Karlsruher Modell Straßenbahnen über die Aar-Salzböde-Bahn zu lenken und ab dem Gladenbacher Bahnhof auf neuen Schienen bis in die Gladenbacher Innenstadt zu leiten. Auch gab es Überlegungen, einen Teil der Strecke für eine Museumsbahn zu nutzen. All diese Reaktivierungspläne sind mit dem dreisten Schienenklau aber nun endgültig auf Null gesunken.

Die Täter waren bis zum Redaktionsschluss dieser Fahrgastzeitung noch nicht ermittelt. (*Wolfgang Brauer*)



Corpus Delicti: Zurückgelassen wurde nach der illegalen Abbauaktion ein Bagger unweit des ehemaligen Haltepunktes Damm (Lager), der die Schienenstücke auf Lkw verladen hatte. (*Foto: Wolfgang Brauer*)



Starkenburg

# Verpatzter Start der Odenwaldbahn

Probleme halten an – Hektische Korrekturversuche

Wie von PRO BAHN befürchtet, ist der Start der neuen Odenwaldbahn gründlich danebengegangen. Bereits in der letzten FGZ berichteten wir über das Chaos der ersten Tage. Zwar ist der Betrieb am ersten Werktag ein Muster ohne Wert, jedoch zeigte sich schon hier, dass der RMV mit falschen Karten spielt. So gab der Verbund an, ein falsch gestelltes Signal sei die Ursache für den gesamten verspäteten Betrieb. Bereits zwei Tage später war aber klagelöst, dass es kein „falsch gestelltes“ Signal gab, trotzdem verbreitete der RMV weiterhin diese Legende.

Auch noch im Januar erteilte der RMV eine Lektion in Sachen Märchenstunde. So erhielt ein Fahrgast (vgl. Briefe auf <http://www.ralf-gunkel.de/rmv>) auf ein Beschwerdeschreiben die Antwort, dass die Verspätung vor allem durch die eingleisige Infrastruktur verursacht sei. Merkwürdig ist aber nur, dass der Fahrplan weitgehend dem des vorigen Jahrs entspricht – die zusätzlichen RE-Verbindungen verkehren in Taktlagen, die es früher auch gab, aber nur zu bestimmten Zeiten (z. B. 10.05 Uhr) genutzt wurden – und es unter DB Regio nicht zu Fahrplanabweichungen des aktuellen Ausmasses kam.

Der Redakteur hat u. a. live miterlebt, wie eine Verspätung hausgemacht entstand: VIAS stellte den Zug in Wiebelsbach einfach nicht rechtzeitig bereit. Im übrigen zeigt die o. g. Webseite sehr gut, wie es der RMV schafft, Antworten zu geben, die ohnehin bekannt sind und gar nicht angefragt wurden bzw. hingegen

auf andere Fragen einfach nicht geantwortet wird.

Inzwischen läuft der Fahrplan weitgehend stabil. Wenn es aber zu einer Störung kommt, kann aufgrund der knappen Wendezeiten der Züge eine Verspätung so gut wie nicht mehr aufgeholt werden.

## Mangelnde Kapazitäten

Das Hauptproblem, von uns mehrfach im Vorfeld thematisiert, sind die mangelnden Kapazitäten. Wie erwartet, kommt es regelmässig zu unzumutbaren Zuständen in überfüllten Zügen.

Wurde PRO BAHN vor Betriebsstart durch die Aufgabenträger mehrfach als Miesmacher dargestellt, haben sich sämtliche Befürchtungen exakt bewahrheitet.

Anstatt den Fakten ins Auge zu sehen und kurzfristig Abhilfe zu schaffen, üben sich RMV und lokale Verkehrsgesellschaften stattdessen in Kundenbeschimpfung. Dies gipfelte im Rückzug auf die Beförderungsbedingungen, wonach kein Anspruch auf Sitzplätze bestünde und auf Kurzstrecken Stehplätze akzeptabel sind.

Diese Mentalität führte prompt zum gewünschten Erfolg: Berichten der Tageszeitungen zufolge gaben über 25 Mitarbeiter der Darmstädter Firma Merck ihr Jobticket wegen der unzumutbaren Bedingungen zurück. Auch in Internetforen ist ähnliches zu lesen (z. B. "Ich fahre jetzt gleich mit dem Auto nach Hanau und dort mit richtigen Zügen nach Frankfurt").

So lässt sich das Kapazitätsproblem effektiv lösen. Insider nennen das scherz-

haft die Vectus-Methode: Man passt nicht das Angebot der Nachfrage an, sondern die Nachfrage dem Angebot. Irgendwann sind genügend Fahrgäste abgesprungen, so dass die Grösse der Fahrzeuge für die verbliebenen Beförderungsfälle ausreicht.

Auch waren in den Antworten äußerst praxistaugliche Vorschläge zu hören, z. B. man könne ja frühere oder spätere Züge nehmen. Abgesehen davon, dass noch immer die Kunden bestimmen, welchen Zug sie nehmen möchten und nicht der Verbund, sind diese Vorschläge insofern sinnlos, da morgens im Berufsverkehr alle Züge überfüllt sind und Ausweichen daher gar keine Änderung der Situation ergibt.

Zudem sollten sich die Aufgabenträger vor Augen führen, dass alle Kunden bereits jetzt ein „Schweinegeld“ an den RMV abdrücken – er gehört zu den teuersten im Land – und dementsprechend haben sie auch Anspruch auf eine Beförderung in einem angenehmen Umfeld.

Die Konkurrenz, das Auto, steht bei den meisten in der Garage und bietet immer einen Sitzplatz. Wer in dieser Situation seine Kunden beschimpft, darf sich nicht wundern, wenn die mit den Füßen abstimmen.

## Fahrräder

Über den jüngsten Versuch, weitere Fahrgäste zu vertreiben, ist noch nicht endgültig entschieden: Im Januar gab VIAS bekannt, ggf. im Berufsverkehr keine Fahrräder mehr befördern zu wollen.

Dies steht im krassen Widerspruch zu sämtlichen Aussagen im Vorfeld. So bestätigte DADINA-Geschäftsführer Altenhein mehrfach auf Nachfrage des Fahr-

gastbeirats, ob denn die Kapazität reichen würde, dass auch künftig die Fahrradmitnahme gar kein Problem sei. Damit wird der neue Betreiber erneut unfreiwillig zum Blitzableiter für den Kundenunmut: Aus VIAS-Sicht ist das Verbot der Fahrradmitnahme in der HVZ eine der wenigen Möglichkeiten, mit dem vorhandenen Wagenpark Kapazitäten anpassen zu können. Der Hauptschuldige, RMV bzw. die Tochter Fahma, lehnt kategorisch die Beschaffung weiterer Fahrzeuge ab.

Damit wir uns nicht falsch verstehen: Auf anderen Strecken müssen Kunden auch stehen und auf die Fahrradmitnahme verzichten. Jedoch war dies dort „schon immer“ so, während es im Odenwald bis zum Dezember 2005 völlig problemlos möglich war, sein Fahrrad zu jeder Zeit mitnehmen zu können und einen Sitzplatz zu erhalten. Vor diesem Hintergrund ist dem normalen Kunden schon nicht mehr vermittelbar, warum Millionen in neue Fahrzeuge investiert werden, wenn das Ergebnis schlechter als vorher ist.

Dass die Situation beim RMV offensichtlich fehlinterpretiert wurde, zeigt eine Aussage kurz nach Betriebsstart, die hinter vorgehaltener Hand zu erfahren war: Es könne ja gar nicht so schlimm sein, denn man habe nur 100 Beschwerden erhalten, beim Start von Vectus seien es doppelt so viele gewesen...

## Krisentreffen

Die anhaltenden Beschwerden gipfelten in einem Krisentreffen im Odenwald. Unter <http://www.oreg.de/nahverkehr> ist u. a. zu lesen „... Diese Beschwerden sind Wasser auf die Mühle derjenigen, 'die es schon immer wussten, und die schon immer darauf hingewiesen haben' ...“. Was als Seitenhieb auf PRO BAHN gedacht ist, emp-

finden wir als Ehrung, zeigt es doch, dass unsere Einschätzung bereits vor Betriebsstart völlig richtig lag. Wir empfehlen daher den Aufgabenträgern, künftig Argumente von PRO BAHN aufzugreifen und umzusetzen. Bezeichnenderweise wird der gleiche Aufgabenträger in einem älteren Echo-Artikel auf die Kapazitätsfrage zitiert: „Die hören die Flöhe husten“. Nun aber hat sich der Husten zu einer ausgewachsenen Erkältung weiterentwickelt.

### **Fahrgastzählung**

Im Januar startete der RMV dann eine neue Fahrgastzählung, deren Richtigkeit jedoch stellenweise angezweifelt werden kann. So konnte beobachtet werden, dass mindestens einmal ein Zähler im Führerstand mitfuhr und Ein- und Aussteiger nur über die Kamera erfasste, was überhaupt keine exakte Erfassung ermöglicht.

Auch darf man die Zählergebnisse insofern anzweifeln, weil daraus falsche Schlüsse gezogen werden können. Z. B. wurden von PRO BAHN in einem Zug ab Reinheim 238 Kunden gezählt. Das entspricht der Kapazität zweier Triebwagen (2 mal 119 Plätze) und damit würde den nackten Zahlen zufolge niemand stehen. Tatsächlich fuhren in diesem Zug aber nur zwei Fahrgäste in der ersten Klasse, womit sich die verbliebenen 236 Fahrgäste auf nur 214 Plätze (2 mal 107) verteilen mussten: 10% Stehplätze.

Eigentlich stimmt die Zahl auch nicht, denn von 107 Plätzen in der 2. Klasse sind nur 92 richtige Sitzplätze. Die restlichen 15 sind Klappsitze im Mehrzweckabteil und wie der Name schon sagt, handelt es sich um ein Abteil für Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder (womit auch das Mitnahmeverbot im Berufsverkehr sinnfrei ist). Diese Plätze

sind daher nicht in Sitzplatzkapazität einzurechnen. Bevor von Seiten der Auftraggeber Widerspruch kommt: Die Kapazität des klassischen Silberlings wird auch nur mit 96 Sitzplätzen gerechnet und nicht mit 100, wenn man die ursprünglich vorhandenen Klappsitze an den Wagenenden dazunimmt. Auf das Beispiel bezogen: Damit haben sich 236 Fahrgäste auf 194 Sitzplätze verteilt: macht 20% Überbesetzung bereits ab Reinheim.

Da uns vorgeworfen wurde, ja nur Einzelfälle hochspielen zu wollen, hat der Regionalverband Starkenburg im Januar eine eigene Zählung durchgeführt. Dabei wurde in Reinheim der Zugverkehr eines ganzen Werktags beobachtet. Reinheim wurde deswegen ausgewählt, weil von den Aufgabenträger immer wieder das bereits o. g. "Kurzstrecke stehen ist in Ordnung" angeführt wird, auch wenn dies eben nicht in Ordnung ist und früher auch Fahrgäste aus Nieder Ramstadt problemlos einen Sitzplatz bekamen. Nebenbei bemerkt: Wenn "Kurzstrecke stehen" akzeptabel ist, dann sollte für die Fahrt Ober Ramstadt–Darmstadt nicht mehr Preisstufe 3 kassiert werden, sondern fairerweise auch nur der Kurzstreckentarif.

Das Zählergebnis ist eindeutig: Die vorhandene Zugkapazität ist nicht ausreichend, um das Fahrgastaufkommen im Odenwald zu bewältigen. Eine kurzfristige Maßnahme würde darin bestehen, vorerst die erste Klasse im Odenwald abzuschaffen. Das würde in jedem Triebwagen 12 Sitzplätze mehr bringen, denn das Zählergebnis zeigte: Die erste Klasse wird so gut wie nicht genutzt, gelegentlich von ein/zwei Fahrgästen.

Langfristig bringt nur der Kauf von minimal fünf bis sechs weiteren Trieb-

wagen Entspannung. Anfang Februar wurden einige Umläufe geändert, so dass bei den am stärksten belasteten Verbindungen ein weiterer Triebwagen angehängt wurde. Mangels Fahrzeugreserve handelt es sich dabei um Wagen, die von anderen Verbindungen abgezogen wurden. Die Verschiebung bedeutet letztlich keine Verbesserung, denn auf den anderen Verbindungen steht damit entsprechend weniger Kapazität bereit und wenn dort die Fahrgastzahlen steigen, werden die gleichen Probleme wieder auftreten.

Und nicht immer ist eine Umsetzung einzelner Wagen möglich. Der Frühzug nach Frankfurt z. B. muss weiterhin mit nur einem Triebwagen auskommen, obwohl dieser bereits in Reinheim mit 10-40% überbesetzt ist.

Es fällt auf, dass die Zahlen mit Ausnahme RB 84562 relativ harmlos aussehen. Allerdings handelt es sich, wie schon genannt, nur um die Fahrgastzahlen ab Reinheim. Einsteiger in Ober- oder Nieder-Ramstadt haben damit grundsätzlich keine Aussicht mehr auf einen Sitzplatz.

### **Fahrgastzuwachs erwartet, aber bei der Kapazität nicht berücksichtigt**

Seitens des RMV wurde die Überfüllung auch teilweise damit begründet, dass man

Zug-Nr.	Ab-fahrt	Fahr-gäste	Besetzung auf alle Sitzplätze gerechnet	Besetzung nur auf echte Sitzplätze 2. Klasse gerechnet
84600 DT	06.54	238	100%	122%
84618 DT	07.13	227	95%	117%
84602 DT	07.29	238	100%	122%
84562 ET	07.47	150	126%	163%

*Auszug der PRO BAHN-Zählung Reinheim: Vier aufeinanderfolgende Züge im morgendlichen Berufsverkehr, DT=zum Zählzeitpunkt Doppeltraktion, ET=Einzel-Itino*

bereits 30% Fahrgastzuwachs habe und daher die Kapazität nicht reichen würde. Damit disqualifiziert sich der RMV wieder einmal als ernstzunehmender Verbund: In einem älteren, bereits oben angesprochenen Artikel des Darmstädter Echo, wird RMV-Chef Sparmann zitiert, man würde Steigerungen um 50% erwarten. Wenn dies also bereits damals bekannt war, wieso wurde dann nicht die Triebwagenbestellung aufgrund jener Fahrgastzahlen vorgenommen?

### **Umbenennung der Bahnhöfe**

Bleibt das Chaos zur Umbenennung der Stationen. Auch hier scheint der RMV auf voller Linie versagt zu haben. Erstens ist die Änderung inkonsequent: Nieder Ramstadt-Traisa wurde nach Mühlthal umbenannt mit der Begründung, dass es innerhalb der Gemeinde Mühlthal nur einen Bahnhof gibt; Lengfeld hingegen wurde nach Otzberg-Lengfeld umbenannt, obwohl es in der Gemeinde Otzberg auch nur diesen einen Bahnhof gibt.

Zweitens hat man die Umbenennung bei der DB entweder nicht rechtzeitig beantragt oder nicht bezahlen wollen (die Umbenennung gibt es nicht zum Nulltarif, ein einfacher Brief „Bitte nennen Sie den Haltepunkt jetzt Mühlthal“ reicht nicht): So tauchen die neuen Bezeichnungen nur in den RMV-Fahrplanunterlagen auf, nicht jedoch in offiziellen Dokumenten der DB oder der Fahrplanauskunft.

Offensichtlich ein Hinweis darauf, dass bei der DB kein Änderungsantrag eingegangen ist ... (hk)

Starkenburg

## Zukunft des Güterverkehrs gesichert

Weichen in Ober-Ramstadt und Reinheim bleiben erhalten

In den vergangenen Jahrzehnten wurde der meiste Schienengüterverkehr in der Region aufgegeben, auch die Zuckerrüben werden jetzt auf der Straße nach Groß-Gerau gebracht. Im Zuge der Modernisierung der Odenwaldbahn für den Personenverkehr sollten die nicht mehr für den Güterverkehr genutzten Weichen entfallen, weil dafür jährliche Unterhaltskosten von je 8000 bis 11000 EUR anfielen, die DB Netz nicht tragen möchte.

Andererseits wäre es z.B. unsinnig, Schotter aus Groß-Bieberau zuerst auf der Straße abzufahren, um diesen dann irgendwo zu Gleisbaustellen zu bringen.

Ein Public Private Partnership-Projekt unter Beteiligung der DADINA, Ober-Ramstadt (DAW/Caparol) und Groß-Bieberau (OHI, Schotter für Gleisbau) sowie der Industrie, die möglicherweise künftig verladen wird, sichert den Erhalt dieser Anschlussweichen. Hierfür wurde ein Infrastrukturvertragsvertrag geschlossen.

Landrat Jakoubek bedauerte allerdings, dass die Stadt Reinheim sich nicht an der dortigen Weiche beteiligt.

Gisbert Brauner von DB Netz hofft, dass in Zukunft wieder Güterverkehr abgewickelt wird und sieht insbesondere im Hinblick auf die LKW-Probleme Hoffnung für die Zukunft. So erhält DB Netz Schotter von der OHI für ihre Baustellen, der zweckmäßigerweise von Anfang an auf der Schiene transportiert werden sollte.

Der Vertrag läuft über 10 Jahre. Sobald tatsächlich Verkehr stattfindet, tragen die Firmen die Kosten allein, der kommunale Anteil entfällt. Gesamtwirtschaftlich ist diese Abmachung sinnvoll, da es insgesamt teurer und betrieblich aufwendiger wäre, im Bedarfsfall die Weichen neu zu erstellen als die jetzt vorhandenen zu erhalten; außerdem wird eine kurzfristige Nutzung möglich. *(Christian Knölker)*

Rhein-Neckar

## Kein Drahtzug mehr nach Drahtzug

Trotz Pilotprojekt wurde die Strecke nach Altleiningen stillgelegt

Die Firma Drahtzug Stein in Altleiningen in der Pfalz erhält keinen Walzdraht aus Völklingen im Saarland mehr über die Schiene. Die Anlieferung per Güterzug sei zu unflexibel geworden und die Infrastrukturkosten für die Strecke stünden in keinem Verhältnis mehr zum Nutzen, sag-

te der Firmenchef. Im vergangenen Jahr wurden nur 4.000 Tonnen Draht über die Schiene angeliefert. Das ist nur ein Drittel dessen, was in früheren Zeiten per Zug anrollte. Deshalb mache es für die Firma keinen Sinn mehr, Geld für die Strecke zu zahlen. Neben den Kosten seien auch

logistischen Probleme ein Grund für diesen Entschluss gewesen, teilte die Firma mit. Der Walzdraht aus Völklingen wurde über Worms immer nur in Ganzzügen und damit in großen Mengen und zudem in unregelmäßigen Abständen transportiert. Jetzt wird das Material komplett über die Straße angefahren. Das bedeutet eine Zunahme des Lkw-Verkehrs um jährlich 170 Fahrzeuge.

Im Rahmen eines Pilotprojekts wurde die betroffene Strecke von Grünstadt nach Altleiningen-Drahtzug von der DB Netz AG im Mai 2002 zum Kauf oder zur Pacht angeboten und in ein kostengünstiger zu unterhaltendes Bahnhofsnebengleis umgewandelt. Nach dieser Umwandlung hatten sich Drahtzug, der Kreis, das Land und die Verbandsgemeinde Hettenleidelheim als Kostenträger angeboten und mit DB Netz eine Vereinbarung getroffen, wonach die Strecke bis Ende 2005 erhalten bleiben sollte. Gleiches galt – mit Beteiligung der Verbandsgemeinde Grünstadt-Land – für die Güterstrecke von Grünstadt zum Südzucker-Werk Offstein, die das Werk für den Transport schweren Heizöls nutzen wollte. Die Kosten von rund 25.000 beziehungsweise 30.000 Euro teilten sich die Firmen, das Land, der Kreis und die Verbandsgemeinden.

Ende des vergangenen Jahres liefen beide Vereinbarungen aus. Nach Angaben der Kreisverwaltung Bad Dürkheim hatte DB Netz im Vorfeld mitgeteilt, eine solche Übereinkunft komme in Zukunft aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr in Frage. Dabei hatte die DB Netz in den vergangenen drei Jahren keine Kosten für die beiden Strecken zu tragen.

Die Nutzung der Gleise sei nur noch nach Kauf oder mit einem Pachtvertrag möglich, teilte die Bahn mit. Gleichzeitig

beendete das Land sein "Pilotprojekt zur Beteiligung an der betriebsnahen Vorhaltung der beiden Bahninfrastrukturen" und kündigte an, sich an den Kosten nicht mehr zu beteiligen, zumal die Firma Drahtzug Stein gar kein Interesse mehr an der Strecke habe. In den vergangenen drei Jahren hatte das Land einen jährlichen Gesamtzuschuss von 20.000 Euro gegeben.

Anders als der Altleiningener Drahtwarenhersteller entschied sich Südzucker, für die Strecke nach Offstein noch eine Option offen zu halten, um die Strecke auch nach 2007 für den Güterverkehr zu ihrer Zuckerfabrik nutzen zu können und hat deshalb einem Pachtvertrag bis zu diesem Zeitpunkt zugestimmt. Offiziell tritt aber der Kreis als Pächter auf. Nach Angaben der Kreisverwaltung in Bad Dürkheim, die in Verhandlungen mit der DB Netz AG die Pachtbedingungen für die Zuckerfabrik in Obrigheim verbessern konnte, beläuft sich der jährliche von Südzucker aufzubringende Betrag auf rund 30.000 Euro. Auf vier Ganzzüge à 50 Waggons bezifferte Reinefeld den Umfang des Gütertransports im vergangenen Jahr. Zwei Züge seien mit Zucker, zwei mit schwerem Heizöl beladen gewesen.

Während sich Südzucker nach Angaben Reinefelds unterschiedlicher Gütertransportunternehmen bedient, wurde Drahtzug seit dem Rückzug der DB Cargo von der MVV-Tochter Contrain bedient. Diese Firma wurde inzwischen liquidiert, und die MVV GmbH will nach Aussage von Wolfgang Stein seinem Betrieb ein neues Angebot für den Schienengüterverkehr nach Altleiningen unterbreiten. An der Entscheidung, die Bahnstrecke nicht mehr zu nutzen, werde das aber voraussichtlich nichts ändern werden. (wb)

Rhein-Neckar

## Rangierbahnhof wird abgebrochen

Doch die Heidelberger „Bahnstadt“ verzögert sich

Die Gleisanlagen des ehemaligen Heidelberger Rangierbahnhofs werden seit mehreren Wochen abgebrochen. Auf dem etwa zweieinhalb Kilometer langen und 500 Meter breiten Gelände soll ein neuer Stadtteil, die sogenannte „Bahnstadt“ entstehen.

Der Güter- und Rangierbahnhof wurde 1914 in Betrieb genommen, 1992 stillgelegt und war für bis zu 2.400 Wagen täglich ausgelegt. Das war erheblich überdimensioniert, wenn man bedenkt,

dass in nur zwölf Kilometer Entfernung der Mannheimer Rangierbahnhof liegt, der zweitgrößte der Bundesrepublik. Hier beträgt die tägliche Höchstleistung derzeit etwa 4.000 bis 5.000 Wagen.

Während auf dem stadtnahen Gelände die letzten Relikte des Bahnbetriebes von Baggern beiseite geräumt werden, verzögern sich jedoch die Pläne für die „Bahnstadt“. Der Grund ist ein Streit zwischen der Stadt Heidelberg und der Eschborner Firma Aurelis, der Eigentümerin der mit



Abgebaut: Kaum noch Gleise liegen auf dem ehemaligen Heidelberger Rangierbahnhof, auf dem ein neuer Stadtteil entstehen soll. (Foto: Wolfgang Brauer)

Abstand größten Bahnstadtflächen. Aurelis ist eine Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG und der West-LB.

Nachdem sich Stadt und Aurelis trotz zwei Jahren Verhandlungen bisher nicht einigen konnten, hatte die Stadt Heidelberg jetzt angedroht, Aurelis enteignen zu lassen. Daraufhin drohte die Aurelis-Spitze der Stadt einen langwierigen Rechtsstreit durch mehrere Instanzen mit Gutachten und gegebenenfalls Obergut-

achten an. Das Projekt „Bahnstadt“ wäre dann über das Jahr 2010 hinaus auf Eis gelegt.

Auch aus anderen Städten werden Probleme mit der Bahntochtergesellschaft gemeldet. Sogar die sonst kaum unternehmenskritische „Bayerische Staatszeitung“ widmete vor einiger Zeit Aurelis einen kaum schmeichelhaften Artikel mit der Überschrift „Immer Ärger mit der Bahn“. (wb)

## Rhein-Neckar

# Stillstand bei der S-Bahn Rhein-Neckar

## Bau- und Finanzierungsvertrag offenbar noch nicht unterschriftsreif

Bei der geplanten 2. Stufe der S-Bahn im Rhein-Neckar-Dreieck scheint hinter den Kulissen derzeit Stillstand zu herrschen.

Alle Strecken der 2. Stufe sind für die Finanzierung über GVFG-Bundesmittel (GVFG: Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz) angemeldet und derzeit in Kategorie C eingestuft. Dies bedeutet, dass diese Strecken „bedingt“ in das GVFG-Bundesprogramm aufgenommen wurden. Kategorie B bedeutet „vorläufige Aufnahme“, Kategorie A die endgültige Aufnahme. Die Einstufung in Kategorie C ist jedoch ausreichend für den Abschluss eines Bau- und Finanzierungsvertrages und bedeutet nur, dass der Planungsprozess noch nicht sehr weit fortgeschritten und die Finanzierung über GVFG-Mittel eben noch nicht gesichert ist.

Ursprünglich war für März 2006 die Unterzeichnung des Bau- und Finanzierungsvertrags für die 2. Stufe der S-Bahn

Rhein-Neckar zwischen der DB AG und den drei beteiligten Bundesländern Rheinland-Pfalz, Hessen und Baden-Württemberg geplant. Anlass für diesen Termin waren und sind die Landtagswahlen in Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz am 26. März.

Seit Monaten war dazu nun nichts mehr zu hören. Entweder gibt es doch noch einen Überraschungscoup der Länder kurz vor der Wahl – oder die Unterschrift unter den Bau- und Finanzierungsvertrag steht – wie der geplante Realisierungstermin der 2. Stufe – in den Sternen. So wurde ja schon seit einigen Monaten zumindest bzgl. der Main-Neckar-Bahn als geplanter Start des S-Bahn-Verkehrs nicht mehr 2010, sondern 2014 oder 2015 genannt. 2015 würde sich aus Sicht der Aufgabenträger insofern anbieten, als zum Dezember 2015 auch für das Netz der 1. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar eine neue Ausschreibung erfolgen muss. (Michael Löwe)



Rhein-Neckar

## Neue Strecke ohne Verkehr

### Trotz teurem Umbau fahren in Neuostheim bald weniger Bahnen

Im Osten Mannheims wurde im vergangenen Jahr eine neue Straßenbahnstrecke zu Veranstaltungs- und Sporthalle SAP-Arena gebaut. Eine weitere Strecke zur Halle soll im Herbst 2006 fertig werden und mit der bereits bestehenden zu einem Ring verknüpft werden. Doch auf dem Ring wird es keine regulären Fahrten geben.

Weil das Geld nicht reicht, wird der Takt auf der bestehenden Strecke in den Stadtteil Neuostheim ausgedünnt und jeder zweite Straßenbahnzug über die neue Strecke in den kleinen Stadtteil Neuhermsheim geleitet, der bisher durch einen Busanschluss gut bedient war. Im Abendverkehr und Sonntagvormittag wird die Linie 6 gar nicht mehr auf ihrer

Stammstrecke verkehren, sondern nur noch nach Neuhermsheim fahren. Nach Neuostheim werden dann Busse eingesetzt.

Würden beide neue Strecken im Ringverkehr befahren, rechnet die Rhein-Neckar Verkehr GmbH (RNV) mit jährlich 450.000 Euro Mehrkosten, 1.500 Euro am Tag, 6,52 Euro pro Fahrgast. „Da könnten wir schon fast ein Taxi bezahlen,“ zog RNV-Geschäftsführer Andreas Kerber einen Vergleich. Für die Bürger von Neuostheim ist dagegen unverständlich, dass viele Millionen Euro in eine überdimensionierte Umsteigeanlage investiert wurde, die jetzt kaum gebraucht wird, weil weniger Straßenbahnen fahren werden. (wb)

Rhein-Neckar

## Kurzmeldungen

### Mehr Platz nach Protest

Seit 13. Februar wird RB 15444 (Heidelberg ab 6.25 Uhr, Frankfurt Hbf an 7.48 Uhr) wieder mit Doppelstockwagen gefahren. Dies ist Folge von massiven Fahrgastprotesten nach dem Fahrplanwechsel, weil der Platz zwischen Weinheim und Darmstadt in den umgebauten „Silberlingen“ nicht mehr ausreichte.

### Hauptverkehrsader gesperrt

Bis voraussichtlich 28. April 2006 fahren vier von fünf Straßenbahnlinien nicht mehr durch die Breite Straße in Mann-

heim, weil dort die Schienen neu verlegt und Bahnsteige gebaut werden. Lediglich die Linie 5 nach Weinheim und Heidelberg wird über die Straße in der Fußgängerzone geleitet.

### Ulrich Vogel Landesvorsitzender

Ulrich Vogel aus Ludwigshafen wurde bei der Mitgliederversammlung von PRO BAHN Rheinland-Pfalz/Saarland e.V. am 11. Februar in Mainz zum neuen Landesvorsitzenden gewählt. Bisher war er stellvertretender Landesvorsitzender.

### Web-Seiten neu gestaltet

Anfang 2006 hat der PRO BAHN-Regionalverband Rhein-Neckar unter [www.probahn.de/rhein-neckar](http://www.probahn.de/rhein-neckar) seinen Internet-Auftritt „relaunched“, wie es neudeutsch heißt. Die Internet-Seiten wurden umgestaltet und um zusätzliche Rubriken und Informationen über die ÖPNV und Schienenverkehr in der Region erweitert. Das Angebot und die Aktualität des Internet-Auftritts leben auch von den Informationen, die den Webmaster von PRO BAHN-Mitgliedern erreichen. Wer

Neues über Bahn und Bus in der Region erfährt, sollte dies dem Redakteur Wolfgang Brauer melden. Seine E-Mail-Adresse ist: [wolfgangbrauer@t-online.de](mailto:wolfgangbrauer@t-online.de)

### Neuer Treffpunkt

Da das Restaurant im Heidelberger Hauptbahnhof wegen Umbau derzeit geschlossen ist, treffen sich die Mitglieder des Regionalverbandes am 16. März ab 19.30 Uhr im Bistro gegenüber des Hauptbahnhofs (links vom Eingang zur Passage im BG-Chemie-Haus. *(wb)*)

### Blick über den Zaun

## Vorbildlich: Mobilitätsgarantie in Köln

Bei Verspätungen über 20 Minuten kann man auch mit dem Taxi oder mit einem Fernzug fahren

Seit dem 1.1.2006 gibt es im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) eine „Mobilitätsgarantie“. Sie soll dafür sorgen, dass Fahrgäste auch bei Verspätungen von Bus oder Bahn ihr Ziel möglichst schnell erreichen

Bei Verspätungen erhielten die Fahrgäste im Rhein-Sieg-Verkehrsverbund bisher als nachträgliche Entschädigung ein VRS-Ticket. Die neue Mobilitätsgarantie aber erlaubt es nun den Kunden, ihre Fahrt sogar mit dem Taxi oder mit Fernverkehrszügen (IC, EC, ICE) fortzusetzen.

Grundsätzlich kann die Mobilitätsgarantie dann beansprucht werden, wenn das Verkehrsmittel beim Start mehr als 20 Minuten Verspätung hat und es keine andere Fahrtmöglichkeit mit Bussen und Bahnen zum VRS-Tarif gibt. Bei Ver-

spätungen durch höhere Gewalt besteht kein Anspruch.

Bei einer Weiterfahrt mit IC, EC oder ICE muss eine für den Fernverkehr gültige Fahrkarte erworben werden, die dann – zumindest teilweise – erstattet wird.

Inhaber von Job- und XXL-Tickets, Monats- oder Formel-9-Tickets im Abonnement erhalten eine Kostenerstattung bis zu einer Höhe von 30 Euro. Inhaber aller anderen VRS-Tickets erhalten bis zu 15 Euro.

Der Antrag für einen „Garantiefall“ muss innerhalb von sieben Tagen bei einem Verkehrsunternehmen eingegangen sein.

Eine solche Regelung wäre auch im NVV, im RMV und im VRN angebracht! *(mus. Informationen aus: Kölnische Rundschau vom 2.1.2006)*

Blick über den Zaun

## Reise-Splitter

Wenn einer eine Reise macht, ....

Vorbildliches Verhalten von Bahnbediensteten in Norddeutschland

### Schaffner als Freund und Helfer

RE Hamburg – Cuxhaven, Abfahrt 20:42 Uhr. In Stade wird der Zug fast leer, Personalwechsel. Beide Schaffner hieven einen Rollstuhlfahrer umständlich mit einer mechanischen Hebebühne vom Zug auf den niedrigen Bahnsteig. Einer der beiden sorgt dafür, dass der Anschlussbus wartet. Ab hier wird jeder Aussteiger vom Zugschaffner mit persönlichen Wünschen für einen guten Nachhauseweg verabschiedet.

Kurz vor dem nächsten Halt dann die Ansage: „Auf Grund des einsetzenden Eisregens könnte der Bahnsteig in Ottenedorf extrem glatt sein. Bitte seien sie beim Aussteigen besonders vorsichtig.“ Und es war dann auch spiegelglatt. Der Schaffner nimmt zwei weibliche Fahrgäste unter den Arm und begleitet sie zu deren Autos auf dem nahegelegenen P&R-Platz. Zu mir gerichtet meint er: „Ich denke, soviel Zeit haben wir doch!“

Dann verzögert sich die Weiterfahrt aber um weitere Minuten. „Warum zieht der das Signal nicht?“ Gemeint war das schemenhaft im Nebel kaum sichtbare Blocksignal außerhalb des Bahnhofsbereichs, das vom Fahrdienstleiter im 14 km entfernten Cuxhaven aus gesteuert wird. „Dem wird doch nichts passiert sein,“ meinte er mehr zu sich gerichtet. Hektische Versuche folgen, den Stellwerker per Handy zu erreichen. Auch Bemühungen des Schrankenwärters über

BASA haben keinen Erfolg. Der Tf der um diese Zeit in Cuxhaven Richtung Bremerhaven startbereiten „Nordseebahn“ muss den Stellwerker dann wohl geweckt haben (*Vermutung*).

Schließlich geht es mit 10 Minuten Verspätung weiter zum Zielbahnhof. Fünf Fahrgäste steigen hier gerade noch aus oder in die freundlicherweise wartende RB um. Hinter mir schließt ein Taxifahrer den Bahnhof ab und löscht das Licht in der Schalterhalle (zur Nachahmung empfohlen). Er fährt mich dann auch ins Hotel. „Morgen früh schließen wir auch wieder auf. Das machen wir schon seit etwa fünf Jahren so. Dadurch spart die Bahn viel Geld.“

### Rückfahrt

Auf der Rückfahrt freitags um 15:52 Uhr: Eine bestimmende, aber höfliche Schaffnerin. Der Zug ist mittelmäßig besetzt. Bei ihrer zweiten Tour durch den Zug sammelt sie auf dem Boden und den Sitzen verstreute Zeitungen, Prospekte und Bierdosen auf.

Einen Fahrgast in Arbeiterklamotten mit Einzelfahrschein spricht sie an: „Sie fahren doch jeden Tag mit uns. Warum kaufen sie sich keine Wochenkarte? Das lohnt sich doch schon ab der fünften Einzelfahrt.“ Er entgegnet etwas, was ich nicht genau verstehe, aber in etwa so deute, dass er täglich entlohnt würde und

das Geld für eine Wochenkarte nicht zusammenbekommt.

In HH-Neugraben haben die RE's und RB's der KBS 121 in Lastrichtung direkten Anschluss an die S3/S31. Das ist hier super gelöst. So etwas sollte doch auch in Bad Homburg möglich sein.

Mein Zug endet planmäßig in HH-Harburg, da in der Rush-hour keine zusätzlichen Gleise im Hbf verfügbar sind. Alle paar Minuten besteht in Harburg aber Anschluss in und aus Richtung City, u.a. auch mit den Zügen der NiedersachsenBahn METRONOM. Auf Gleis 4 wartet gerade der aus 9 modifizierten Görlitzer Doppelstockwagen und der Lok ME 146 gebildete rappelvolle ME 81168 (mit Bistro) nach Bremen. Der Clou bei METRONOM: Pendler können sich ihren Lieblingsplatz für die täglichen Fahrten kostenfrei im Internet oder per Antragsformular reservieren.

Von Harburg geht es erst einmal weiter mit einen der ersten vier „re-designen“ ICE 1 nach Hannover. Der erste Eindruck ist ansprechend, mehr Beinfreiheit in der 2. Klasse und ein zurückhaltend vornehmes Ambiente. Auf weitere störungsfreie 15 Jahre auf Schienen!

### **Unerwartete Information**

In Hannover angekommen und mich eigentlich nur nach der Raucherecke auf dem Bahnsteig umblickend, sprechen mich zwei junge Leute an. „Können wir Ihnen helfen? Oh, ihr Anschlusszug nach Frankfurt hat heute leider 15 Minuten Verspätung, da er außerplanmäßig auf vier Unterwegsbahnhöfen halten muss.“ Der IC aus Stralsund muss witterungsbedingt wegen Eisregen und Schneeverwehungen ausfallen, werde ich aufgeklärt. „Auf Gleis 4 wird gleich ein Er-

satz-IC nach Karlsruhe bereitgestellt. Die Fahrgäste aus Hamburg, Lüneburg, Ülzen und Celle bringt dann Ihr ICE mit. Wir hoffen, dass sich die derzeitige Überfüllung des Zuges hier in Hannover durch die Umsteiger normalisiert.“

Die ungebetene, jedoch kompetente und zudem durchaus hilfreiche Information macht mich neugierig. Mein Gesprächspartner heißt Manuel Schröder (21). Er und weitere 14 Gleichaltrige absolvieren derzeit beim Bahnhof Hannover ein Praktikum beim Fernverkehr. „Wir nennen uns die Blauen Engel von Hannover,“ blau deshalb, weil die Jugendlichen dunkelblaue Anoraks mit der schlichten Aufschrift DIE BAHN tragen. „Bei Verspätungen über 30 Minuten versorgen wir die Reisenden zudem mit kostenlosen Heiß- oder Kaltgetränken.“

Ich beobachte Manuel noch eine Weile und wünsche mir von allen Mitarbeitern der DB ein so fundiertes Fachwissens, insbesondere solche Geographiekenntnisse sowie ein entsprechend zuvorkommendes und engagiertes Auftreten.

Hannover gilt als das Pilotprogramm des **Mobilen-Bahnsteig-Services** der Bahn. Inzwischen gibt es den MBS in zehn großen Umsteigebahnhöfen, so auch in Frankfurt am Main und Mannheim. Arbeitslose Jugendliche können unter Aufsicht eines festangestellten „Supervisors“ und eines Assistenten, die bei gravierenden Verspätungen direkt auf dem Bahnsteig auch Gutscheine ausstellen oder bei Anschlussverlust für eine Ersatzreisemöglichkeit sorgen, eine Qualifikation für einen späteren Ausbildungsplatz bei der Bahn erwerben. Ein durchaus legitimes Verfahren, potentielle

Azubis auf ihre Loyalität dem Arbeitgeber gegenüber langfristig zu testen.

### **Im ICE**

Mit nur 11 Minuten Verspätung geht es in der Hoffnung weiter, die um die Ankunftszeit nur stündlich verkehrende S-Bahn in Frankfurt noch zu erreichen. Dann die Ansage im Zug: „.... leider hat unser ICE derzeit 11 Minuten Verspätung, da wir für einen ausgefallenen IC eingesprungen sind. Wir bitten um ihr Verständnis und hoffen, die Verspätung bis Frankfurt am Main wieder aufgeholt zu haben. Leider mussten wir auch das Personal vom Bordrestaurant für einen Ersatzzug abziehen. Das Bistro steht ihnen jedoch weiterhin zur Verfügung.“ Auch hier folgte wieder eine Entschuldigung, aber jedermann im Zug hatte wohl Verständnis für diese Maßnahme, zumal die Servicekraft im Bistro dem freitäglichen Ansturm mit Bravour bewältigte. Übrigens, Frankfurt hätte der Zug tatsächlich pünktlich erreicht, hätten wir nicht zwei Minuten vor dem Einfahrtssignal für Gleis 6 warten müssen.

Der Zugbegleiter für die Wagen 1 bis 3 postierte sich nach durchgeführter Fahrscheinkontrolle zwischen Hannover und Fulda im Übergang der Wagen 1 und 2. Ich habe wieder etwas dazugelernt. Es sei von je her Vorschrift, dass sich in Hochgeschwindigkeitszügen und Tunnelstrecken eine Sicherheitskraft in einem der drei zugewiesenen Waggons aufhalten müsse, werde ich aufgeklärt.

„Nicht gerade angenehm, hier zu stehen, setzen darf ich mich nur bei geringem Fahrgastaufkommen, aber die Sicherheit der Fahrgäste hat nun einmal Vorrang vor persönlichen Interessen.“

### **Ganz anders: Kronberg**

Nachfolgendes passt eigentlich auch zum Thema: S-Bahn Rhein-Main, Kopfbahnhof Kronberg an einem Samstag. Der Triebfahrzeugführer kontrolliert bei seinem Gang zum anderen Zugende beide Einheiten des 423er-Vollzuges. Er trägt zwei große, wenig ansprechende Plastiksäcke mit sich und inspiziert jeden Abfallbehälter und entsorgt alle dort deponierten Pfandflaschen und -dosen, aber auch solche unter oder zwischen den Sitzen. Die auf dem Boden verstreut liegenden Zeitungen lassen ihn jedoch völlig kalt. „Ich komme gut und gerne auf 20 Euro, mindestens aber sind es 10 Euro pro Schicht,“ entgegnet mir der Tf auf sein Tun angesprochen.

### **Spurt in Kronberg**

Der gleiche Bahnhof an einem Sonntag: Der Anschlussbus 917 aus Königstein hat witterungsbedingt 8 Minuten Verspätung. Abfahrt der S-Bahn (Kurzzug) ist um 14:39. Vier spurtstarke Umsteiger erreichen den Zug gerade noch. Weitere sechs Personen, gehbehindert oder mit Gepäckstücken, kommen dem Triebfahrzeugführer gut sichtbar von vorne entgegen. Der aber verriegelt die Türen, als die Gruppe gerade den Führerstand passiert und fährt exakt mit Zeigesprung ab. Nur 15 Sekunden Wartezeit und alle hätten den Anschluss erreicht. Auf dem zugigen Bahnsteig bleiben bei Minusgraden sechs begeisterte Anhänger des öffentlichen Nahverkehrs im RMV zurück.

DB-Regio Rhein-Main wurde über die Details informiert und kennt die Namen der Betroffenen, sieht jedoch keinen unmittelbaren Handlungsbedarf. (*Wilfried Staub*)

Das allerletzte

## **Die DB rächt sich an missliebigen Zeitschriften**

Nach der Kritik von „Capital“ an Mehdorn stornierte die DB alle Anzeigen im „Capital“

Das Magazin „Capital“ hatte in einem fünfseitigen Artikel unter dem Titel „Mehdorns Malaise“ berichtet, dass die Schulden der Bahn alarmierend angeschwollen sind. Kurz nach der Veröffentlichung stornierte die DB ihre – bereits geplanten – Anzeigen. Bei „Capital“ vermutet man eine Vergeltungsaktion. (*Es wäre typisch Mehdorn'sches Verhalten – D. Red.*). Dies berichten der Spiegel in seiner Ausgabe vom 9.2.2006 und die taz vom 10.2.2006.

Wie Klaus Schweinsberg, der neue Chefredakteur von „Capital“ berichtet, habe die Anzeigenabteilung von „Capital“ einen Anruf der DB erhalten. Am Telefon sei die Mediachefin der Bahn gewesen. Sie habe mitgeteilt, dass alle bereits geplanten Anzeigen in „Capital“

storniert würden. Es habe sich um mehrere einseitige Annoncen gehandelt.

Ein Bahn-Sprecher wollte auf Nachfrage keine Stellungnahme dazu abgeben.

Schweinsberg führte weiter aus, dass der Zeitschrift „Capital“ zu verstehen gegeben worden sei, dass das Anzeigenstorno eine direkte Reaktion auf den Anfang Februar erschienenen Artikel über „Mehdorns Malaise“ sei. Er finde es pikant, dass die DB, die immer noch im Staatsbesitz ist, versuche, derartig in die Pressefreiheit einzugreifen. Er wollte nicht ausschließen, dass Bahn-Chef Hartmut Mehdorn selbst Einfluss auf die Entscheidung genommen haben könnte.

Auch dies wollte die Bahn nicht kommentieren.

Auch wir von PRO BAHN enthalten uns jedes Kommentares. (*mus*)

**25. März 2006**

**PRO BAHN-Bundesverbandstag  
in Stuttgart**

**13. Mai 2006**

**Landesverbandstag von PRO BAHN  
Baden-Württemberg**

# PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten

## **PRO BAHN e.V. Bundesgeschäftsstelle**

Schwanthalerstraße 74

80336 München

Tel. (0 89) 54 45 62 13

Fax (0 89) 54 45 62 14

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

tagsüber Tel. (0 69) 7 98 - 2 91 71

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

## **PRO BAHN in Mittelhessen**

Harald Nehr

Schießgärten 11

35398 Gießen

Tel. (06 41) 9 60 99 80

E-mail: pbneh@web.de

## **PRO BAHN in Nordhessen**

Folke Ebert

Meisenweg 5

34212 Melsungen

Tel. (0 56 61) 5 22 91

e-mail: folkebert@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.**

Dr. Gottlob Gienger, Stellv. Regionalvors.

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 Michael Löwe

Rosenbrunnenstraße 20

69469 Weinheim

Tel. (0 62 01) 6 17 20 oder (01 70) 7 50 98 48

E-Mail: michaelloewe@arcor.de **(Ohne Punkt zwischen „Michael“ und „Loewe“!)**

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)

**Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!**

## PRO BAHN - Termine

### Allgemeine Termine:

- Sa, 1.4. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft Mai-Juni. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (s. S. 2).
- Sa, 8.4. Jahreshauptversammlung von PRO BAHN Hessen (Einladung in Heftmitte).

### PRO BAHN in Nordhessen:

Jeden letzten Mittw. im Monat, 19.00 Uhr: Treffen im VCD Büro, Steinweg 21, Kassel.

### PRO BAHN in Mittelhessen:

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

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

- Mo, 3.4. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Griesheim, Schwarzerlenweg 57 (direkt an der S-Bahn-Station Frankfurt-Griesheim), Raum 4.
- Mo, 8.5. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Griesheim, Raum 4.

### Regionalverband Starkenburg e.V.:

- Sa 11.3. 15:00-18:00 Uhr: Jahreshauptversammlung des RV Starkenburg in der Vereins-gaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie (Dornheimer Weg 27, Darmstadt, 15 min Fußweg ab Hauptbahnhof oder mit Linie F bis Hst. Rodensteiner Weg). Gäste sind willkommen!
- Mi, 29.3. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in "Grün-Weiß" (18:30-19:00 Uhr: informeller Teil, 19:00 - 21:00 Uhr: Tagesordnung)
- Mi, 26.4. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in "Grün-Weiß"

### Regionalverband Rhein-Neckar (Achtung: Ortsänderung!)

- Do, 16.3. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar **im Bistro gegenüber des Hauptbahnhofs Heidelberg, links vom Eingang zur Passage des BG-Chemie-Hauses.**
- Do, 20.4. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim, Käfertaler Straße 162.**

### Sonstige Termine:

- Do, 9.3. 20.00 Uhr: Arbeitstreffen der IG PRO SCHIENE Weschnitztal-Überwaldbahn
- Do, 13.4. im Gasthaus „Pfälzer Hof“, Wald-Michelbach, Kontakt: Sven Grahner, Tel./Fax (0 62 28) 4 80, E-Mail: sven.grahner@web.de
- So 30.4. - Mo 1.5.2006: Eisenbahntage Bensheim 2006, Bensheim Weststadthalle, Veranstalter: Eisenbahnfreunde Bensheim e.V., www.eisenbahnfreunde-bensheim.de; Wolfgang Graner, E-mail: w.graner@ebfb.de

**Fr., 14.4. (Karfreitag): Dampfsonderfahrt im Hochtaunus, siehe Seite 18.**

- Mi, 3.5.2006, 18.00 Uhr: ÖPNV-AG Darmstadt und Darmstadt-Dieburg. Grünes Büro, Lauteschlägerstr. 38, Darmstadt. HEAG-Linie H, Hst. Kopernikusplatz. Info: Rainer Schönenberg, B'90/GRÜNE KV Darmstadt-Dieburg, Tel. (0 61 54) 17 09. E-mail: R.Schoenenberg@t-online.de





Jungfernfahrt der Regiotram auf der Lossetalbahn von Kassel nach Hessisch Lichtenau am Samstag, dem 28. Januar 2006. Siehe Bericht auf S. 9.  
(Foto: Roald Oestreich)