

Fahrgastzeitung

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

Nr. 101

Januar 2014



Bahnhofsumbau Gießen/Wetzlar	S. 8
Bahnhofsumbau Babenhausen	S. 18
Ausbau der Heidelberger Straßenbahn	S. 21

Titelbild: GTW-Dieseltriebwagen der Kurhessenbahn von Korbach nach Brilon-Wald auf dem Eisenbahnviadukt beim Korbacher Stadtteil Rhena. *(Foto: DB/Stefan Klink)*

Rückseite: Der neue Stadtbahnhof in Eschwege aus der Luftperspektive. *(Foto: N. Klinger)*

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., Nordhessen, Mittelhessen, Osthessen und Rhein-Neckar.

Die Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen erscheint derzeit fünfmal im Jahr zu folgenden Terminen: Januar, März, Mai, September und November. **Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Redaktion und 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 8 EUR und beinhaltet die Zusendung von fünf Ausgaben der Fahrgastzeitung. Bitte bestellen Sie mit Angabe Ihrer Adresse beim Landesverband (Postfach 11 14 16, 60049 Frankfurt a. M.) unter Beifügung von 8 EUR in bar oder in Briefmarken. **Die FGZ kann auch online unter info@hessen.pro-bahn.de bestellt werden** (bitte senden Sie gleichzeitig den Unkostenbeitrag an die Adresse des Landesverbands).

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

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

Redaktion: Thomas Kraft (*tk*), Holger Kötting (*hk*), Wolfgang Brauer (*wb*), Hermann Hoffmann (*hh*), Thomas Schwemmer (*com*), Werner Filzinger (*wf*). Alle anderen Artikel sind namentlich gekennzeichnet. V. i. S. d. P.: *tk*, für die einzelnen RV: *hh, tk, wf, com, hk, wb*.

Endzusammenstellung dieser Ausgabe: *hk*

Druck und Versand: *hk*

Redaktionsanschrift: Landesvorsitzender Thomas Kraft, Fliederweg 17, 35633 Lahnau, Tel. (0 64 41) 96 31 89 9, Fax: (0 64 41) 67 18 29. E-mail: info@hessen.pro-bahn.de

Regionalredaktionen:

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

Osthessen: Werner Filzinger, Baumgartenweg 12, 36341 Lauterbach, Tel. (0 66 41) 29 11, E-Mail: info@osthessen.pro-bahn.de

Mittelhessen: Thomas Kraft, Fliederweg 17, 35633 Lahnau, Tel. (0 64 41) 9 63 18 99, Fax (0 64 41) 67 18 29, E-Mail: info@mittelhessen.pro-bahn.de

Großraum Frankfurt: Thomas Schwemmer, Krifteler Straße 107, 60326 Frankfurt am Main, Tel. (0 69) 36 70 17 50, Fax (0 69) 7 10 45 94 42, E-mail: info@frankfurt.pro-bahn.de

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

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

Redaktionsschluss für diese Ausgabe: 1.12.2014 (Heft Januar – Februar 2014)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.2.2014 (Heft März – April 2014)

Das nächste Heft erscheint im April 2014.

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

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

- NVV gewinnt in London renommierten European Rail Award 4
 Kassel: Straßenbahnanhänger Mitte November 2013 vorgestellt 5

Osthessen

- PRO BAHN-Initiative versucht Bahnhofsumfeld in Lauterbach zu sichern 6

Mittelhessen

- Stadtbusnetz Gießen wieder in Ausschreibung 7
 Bahnhofsumbau – neuer Busbahnhof 8
 Der lange Weg einer Kommune zu einem besseren ÖPNV 12
 RMV-Stadtpreisstufen in den Sonderstatusstädten sorgen für breite Verärgerung .. 14

Großraum Frankfurt am Main

- RMV-Automaten 15
 Ticketkauf nicht leicht gemacht! 16

Starkenburg

- Mehr und längere Züge für den modernen Bahnhof Babenhausen 18

Rhein-Neckar

- Bauvorhaben einfach ad acta gelegt? 19
 Kein Ausbau der Heidelberger Straßenbahn? 21
 Keine kürzere Fahrzeit trotz Streckenausbau 23

Leserbrief

- Nachgehakt 24
 PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten 26
 PRO BAHN - Termine 27

Wegen „Verzögerungen im Betriebsablauf“ konnte diese 101. Ausgabe der „Fahrgastzeitung für Hessen Rhein-Neckar“ nicht wie gewohnt im Januar 2014 herausgegeben werden. Sie wird deshalb jetzt nachträglich zusammen mit Nr. 102 versandt. Wir bitten unsere Leser um Verständnis.

Die Redaktion

Nordhessen

NVV gewinnt in London renommierten European Rail Award

Besondere europäische Auszeichnung für Stadtbahnhof Eschwege

Gegen starke Konkurrenz aus Ungarn, Österreich und drei Projekte aus England hat sich der Nordhessische Verkehrsverbund mit dem Stadtbahnhof Eschwege durchgesetzt. Den begehrten Preis nahm am 14.11.2013 in London NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel entgegen.

Bewegt und überrascht dankte er allen Beteiligten in Hessen: „Wir haben zusammen den Bahnhof in Eschwege wieder zu den Menschen gebracht, in die Stadt – dort wo das Leben stattfindet und ich bin wirklich stolz, dass wir in Zeiten schwieriger finanzieller Verhältnisse nicht nur ein Vorbild für Deutschland sind, sondern für ganz Europa!“



In vielen Fällen ist ein direkter Umstieg vom Zug auf den Bus möglich.

(Foto: N. Klinger)

Auch Landrat Stefan Reuß vom Werra-Meißner-Kreis und Eschweges Bürgermeister Alexander Heppe fanden dankbare Worte. Die mit Abgeordneten der Verkehrskommission des europäischen Parla-

ments und weiteren internationalen Fachleuten besetzte Jury begründete ihre Entscheidung, Eschwege zum besten, kleinen Bahnhof in Europa zu küren, damit, dass der Stadtbahnhof Eschwege „nicht nur Vorteile für die Bahnkunden hat, sondern dass auch Busfahrgäste, Radfahrer, Fußgänger und die Stadt selbst von der beeindruckenden Rekonstruktion profitieren, da er in vielerlei Hinsicht gut zugänglich ist und der Bahnhof als mobilitätsgerechte Plattform funktioniert.“

Die aus Glas geschliffene Trophäe soll in einer Vitrine im Stadtbahnhof Eschwege ihren Platz erhalten, denn besonders den Fahrgästen dort ist der Preis zu verdanken.

Hintergrundinformation zum ausgezeichneten NVV-Projekt:

Früher war die Kreisstadt Eschwege auf der Schiene nur über den Bahnhof Eschwege West zu erreichen, ca. 5 km von der Innenstadt entfernt. Dort mussten die Fahrgäste auf Busse umsteigen, um in die Innenstadt zu kommen. Da die Fahrgastzahlen auf der Strecke Göttingen–Bebra–Fulda (R7) kontinuierlich abnahmen, ließ der NVV ab Dezember 2009 alle Regionalzüge die Stadt in einem Kopfbahnhof anfahren. Damit gibt es für eine Vielzahl von Berufs- und Schulpendlern, aber auch für andere Fahrgäste eine Alternative zum eigenen Fahrzeug. Immer mehr Bürger entscheiden sich,

vom Stadtbahnhof Eschwege mit der Bahn in alle Richtungen zu fahren. Im Vergleich zu 2008 genießen die Fahrgäste auf dem Weg nach Kassel eine Zeiterparnis von ca. 25 Minuten, auf dem Weg nach Frankfurt ca. 40 Minuten. Täglich gibt es bis zu 20 Abfahrten Richtung Göttingen und 18 Abfahrten Richtung Bebra. Die Zahl der Reisenden aus Eschwege und Wehretal-Reichensachsen stieg von unter 800 vor Eröffnung des Stadtbahnhofs auf aktuell über 1300. Das entspricht einer Steigerung von über 60% in nur zwei Jahren. Im Vergleich zum Jahr 2010 stieg die Zahl um 30%, von 1000 auf 1300 Fahrgäste.

Honoriert werden ebenerdiger Übergang zwischen Bus und Zug sowie der

freundliche Service im NVV-Kundenzentrum. Mit einer hochwertigen Bäckerei ist ein gut besuchtes Cafe verbunden.

Die Reaktivierung und der ergänzende Neubau der Schienenverkehrsanlage kostete rund 18,5 Mio Euro für rund 5100 m Schienenstrecke, fünf Brückenbauwerke, einen Bahnübergang, die neue Nordspange, die Leit- und Sicherungstechnik sowie die Elektrifizierung.

Am Bahnhofsvorplatz gibt es eine Park und Ride-Anlage und eine Bike und Ride-Anlage, ein Parkhaus und einen Taxistand. Sämtliche Linienbusse können vom Bahnsteig bequem erreicht werden – gemeinsamer Bahn- und Bussteig. Die Investitionen in die Anlagen des ÖPNV und des MIV betragen 8,8 Mio Euro. (hh)

Nordhessen

Kassel: Straßenbahnanhänger Mitte November 2013 vorgestellt

Erster Gebrauchtwagen aus Rostock wird technisch umgerüstet

Da die Stadt Kassel unter dem Finanz-Schutzschirm des Landes Hessen steht, muss die KVG (Kasseler Verkehrsgesellschaft) auf die Kostenbremse treten und setzt deshalb auf gebrauchte Anhänger. Ein Anhänger wird für 30 000 Euro erworben. Für 120 000 Euro müsste da umgerüstet werden. Kassel hat mehr Steigungen und Gefällstrecken als das flache Rostock. Bremse, Kupplung, Radreifen und Elektrik müssen angepasst werden. Demnach würde ein Anhänger insgesamt 150 000 Euro kosten. Zum Vergleich: Eine neue Straßenbahn kostet etwa das 20fache mit rund 3 Mio Euro Anschaffungskosten.



Der neue Rostocker Beiwagen nach dem Abladen im Betriebshof Wilhelmshöhe. (Foto: Dr. Heribert Menzel)

Bis zu 10 gebrauchte Niederflur-Anhänger, in die man bequem ein- und aus-

steigen kann, will die KVG von der Rostocker Straßenbahn AG kaufen.

Hängerzüge sind ab Sommer 2014 vorwiegend auf der überlasteten Tramlinie 1 geplant. Die Zahl der Studenten im Unigelände Holländische Straße nimmt jährlich zu. Damit Fahrgäste wegen überfüllter Bahnen nicht an Haltestellen stehen bleiben müssen, will die KVG ab Mitte Dezember 2013 mit zwei hinterein-

ander gekoppelten Straßenbahnen auf der Linie 1 fahren. Solche „Doppeltraktionen“ sind aber zunächst nur für die Hälfte der Fahrten der Linie 1 möglich. Zusätzlicher Platz soll deshalb auch mit Anhängern geschaffen werden. Ein Beiwagen hat 40 Sitzplätze und 20 Stehplätze. Gerade jetzt im Winterhalbjahr nimmt auch im Raum Baunatal, Kaufungen und Vellmar die Zahl der Fahrgäste zu. (hh)

Osthessen

PRO BAHN-Initiative versucht Bahnhofsumfeld in Lauterbach zu sichern

Geldmangel verhindert bisher eine Lösung im Sinne der Fahrgäste

Der Fahrgastverband PRO BAHN in Osthessen hat über die SPD-Stadtfraktion einen Antrag zum Erhalt der Freiflächen um den Lauterbacher Nordbahnhof als Park&Ride-Fläche in das Stadtparlament eingebracht.

Dabei handelt es sich konkret um die schon vorhandenen Parkplätze gegenüber dem Empfangsgebäude sowie um die Freiflächen zwischen dem Güterschuppen und dem Bahnhofsgebäude inkl. der Zufahrt, bzw. an der ehemaligen Molkeerei.

Die Stadtverordnetensitzung vom 6.11.2014 votierte mit Stimmen aller Parteien einstimmig für den Ankauf von der DB AG, damit auch künftig die vielen täglichen Pendler und die Fahrgäste die Möglichkeit zum Parken haben. Damit würde PRO BAHN Osthessen die Zukunft des Bahnhofsumfeldes als gesichert ansehen, das Bangen wäre beendet.

Wie die künftige Gestaltung des Platzes und die Parkraumbewirtschaftung

aussehen werden, wäre dann Sache der Fachleute und letzten Endes auch der Stadtverwaltung und derer finanziellen Freiräume.



Der ursprüngliche, aber inzwischen auch nicht mehr zeitgemäße Parkplatz vor dem Empfangsgebäude. (Foto: wf)

Der unter dem „Rettungsschirm“ stehenden Kommune war es leider nicht möglich auch die Kaufsumme und die zur Sanierung der teilweise vermieteten Gebäude benötigten Mittel aufzubrin-

gen. Nachdem nun das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude an einen privaten Investor verkauft wurde, könnten nun zumindest die Abstellmöglichkeiten und der einfache Zugang für die vielen Pendler und Fahrgäste bzw. Radtouristen gesichert werden. Das wäre sicher eine Ansporn für viele zusätzliche potentielle Fahrgäste, die Vogelsbergbahn auch künftig zu nutzen.

Leider führte der „Rettungsschirm“ dazu, dass der Bürgermeister Lauterbaches auch den Ankauf der Flächen, entgegen der Beschlüsse, zunächst auf Eis gelegt hat.

PRO BAHN Osthessen wird das Thema aber nicht auf sich beruhen lassen. Hoffentlich können wir dann in der nächsten Aufgabe den Konjunktiv bei-

seite legen und von der erfolgten Sicherung des Geländes berichten. (wf)



In langen Reihen haben sich Pendler bereits zusätzliche Standplätze am Lauterbacher Bahnhof gesichert. Die Flächen befinden sich noch im Besitz der DB. (Foto: wf)

Mittelhessen

Stadtbusnetz Gießen wieder ausgeschrieben

Gefahr für Stadtbusbetrieb

Schon vor der letzten Vergabe des Stadtbusnetzes Gießen vor etwa 8 Jahren gab es die gleiche Situation. Die Stadtwerke Gießen, seit jeher im Auftrag der Universitätsstadt verantwortlich für den Betrieb der aktuell 10 Stadtbuslinien, muss um den Weiterbetrieb fürchten. Im Gegensatz zu den Großstädten bzw. Metropolen, wo im EU-Recht ein Schutz für die örtlichen Verkehrsbetriebe vorgesehen ist, müssen in den Städten zwischen 50.000 und 100.000 Einwohnern die Nahverkehrsleistungen im Stadtverkehr

ausgeschrieben werden. Aktuell interessiert sich mindestens ein weiterer Bewerber für die Gießener Stadtbuslinien. Wir stellen fest, auch in Städten ab 50.000 Einwohnern gibt es einen gut organisierten Stadtlinienverkehr mit gut ausgebildeten Fahrerinnen und Fahrern. PRO BAHN sagt deshalb: „Schutz für die Stadtbusverkehre auch in Kommunen ab 50.000 Einwohnern“. Die Lokalen Nahverkehrsorganisationen sollen ihren direkten Einfluss auf den Betrieb in diesen Städten behalten. (tk)

Mittelhessen**Bahnhofsumbau – neuer Busbahnhof****Wetzlar schlägt Gießen**

Jahrzehntelang gaben die Bahnhöfe und die davor liegenden Bushaltestellen in den beiden mittelhessischen Städten ein trostloses Bild ab. Die Gehwege und Wartebereiche waren ausgetreten, mit Oberflächenschäden und übersät.

Großveranstaltungen in Wetzlar wie in Gießen beschleunigten die bereits in der Planung befindlichen Vorhaben, eine umfassende Neugestaltung durchzuführen. In Wetzlar war dies der 52. Hessentag im Juni 2012 und in Gießen findet im Jahr 2014 die Landesgartenschau statt. Damit etwas geschehen konnte, mussten die Flächen außerhalb der Gleisanlagen und der Empfangsgebäude erst in städtischen Besitz übergehen.

Eigentlich wollte man zum Hessentag mit die Investition am Wetzlarer Bahnhof umgesetzt, nur das war angesichts der Größe der Gesamtmaßnahme musste man sich auf eine etappenweise Realisierung festlegen. Der Busbahnhof war bereits zum 06.05.2012 fertig, der gesamte Neuaufbau der Bahnsteige, die Sanierung und Verlängerung der Unterführung, die Neugestaltung der Bahnhof-Nordseite, dies alles konnte am 13.09.2013 mit einer Feierstunde eröffnet werden.

In Gießen erfolgte die Sanierung der Bahnsteige bereits in den Jahren 2006 bis 2008. Nach mehrmaliger Umplanung wurde mit der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes und des Busbahnhofs am 01.07.2012 begonnen. Eineinhalb Jahre mussten die Linienbusse in weiter entfernt liegende Bereiche ausweichen. Zum Fahrplanwechsel am 13.12.2013 wurde

nun der neu gestaltete Gießener Busbahnhof frei gegeben.

Jetzt, da beide Maßnahmen der Nachbarstädte vollendet sind, lohnt sich ein Vergleich der Einrichtungen des Bahnhofsumfeldes, insbesondere der Busbahnhöfe, wie diese Funktionalität, Gestaltung und Erreichbarkeit gegeneinander abschneiden.

Busbahnhof

Der Busbahnhof in Gießen weist am neu gestalteten Vorplatz vier nebeneinander liegende Haltepunkte für die Linienbusse aus. Es bestehen nur kleine Wartehallen. Bei diesen nahe liegenden, für den Fahrgast als erstes ersichtlichen vier Haltepunkten handelt es sich nicht um die für den Stadtverkehr. Dieser liegt weiter weg vom Bahnhofsgebäude als Haltepunkt 5.



Die Halteplätze für die Regionalbusse in Gießen. Viel Platz für wenige Fahrten. (Foto: tk)

An den Haltepunkten 1-4 nehmen nur die Busse in die Region Fahrgäste auf. Am Haltepunkt 5 gibt es für die vier Stadtbuslinien keine Zuordnung. Die Busse halten hintereinander, man muss sich die passende Linie suchen. Um zu den Haltepunkten 2-5 zu gelangen, muss man die Fahrbahnen überqueren, welche Teil des gesamten Andienungsverkehrs, auch für Taxen, sind. Vorteil des Haltepunktes 5 (Stadtbusse), er liegt direkt am Bahnsteig Gleis 1.



*Direkt am Bahnsteig 1 liegt der Bussteig für den Stadtverkehr. Mehrere Linien müssen sich einen Halteplatz teilen.
(Foto: tk)*

Der Bahnhof in Wetzlar hat den Busbahnhof direkt am Bahnhofsgebäude und an der Südseite des Fußgängertunnels. Es werden sofort alle Bussteige aufgezeigt. Es ist eine Rundumschleife mit im Sägezahn angeordneten Haltepunkten. Die Haltepunkte des Stadtbusverkehrs (4-9) liegen in der Mitte der Rundumschleife, leider muss hierzu die Fahrbahn überwunden werden. Alle Haltepunkte haben eine dynamische Fahrgastinformation, wobei die Umstellung auf Echtzeit noch auf sich wartet. Die 12 Haltepunkte sind aufgrund des Sägezahnsystems übersichtlich angeordnet, die Zuordnung der

Busse in die Region zu den Haltepunkten ist auch nach Himmelsrichtungen aus der Stadt Wetzlar hinaus erfolgt.

Unterführung

Die Unterführung in Gießen mit seinem Keilbahnhof ist eine Verbindung aller Bahnsteige mit Treppenanlagen und Aufzügen. Es bestehen weder zur Westseite noch zur Ostseite Verknüpfungen zu Straßen. Mit der Westseite hätte man das problemlos realisieren können, zumal es in diese Richtung eine offene Baugrube gab. Zudem gibt es in Gießen seit 20 Jahren die Überführung zum Parkhaus auf der Westseite.

In Wetzlar wurde der bestehende Fußgängertunnel saniert und die Bahnsteige mit Aufzügen versehen. Es wurde ein neuer Durchgang zur Nordseite geschaffen. Auf der Nord- und Südseite wurden „Rampen“ angelegt. Dies ist in jedem Fall besser als Aufzüge. Damit hat man den nördlichen Stadtbezirk Niedergirmes ideal mit der Innenstadt verknüpft.

Parkplätze und Fahrradabstellanlagen

Gießen bietet ein Parkhaus an der Westseite seit rund 20 Jahren. Hierzu ist die Mindestgebühr von 5 Euro bei Besitz einer Bahnfahrkarte zu zahlen. Seit 2 Jahren gibt es ein zweites Parkhaus nördlich des Bahnhofsareals mit Zufahrt über die Bahnhofstraße. Dieses liegt rund 180 Meter vom Empfangsgebäude des Bahnhofs entfernt. Die Preise sind hier 2,50 Euro pro Tag, die im Rahmen des Umfeldumbaus neu errichteten Kurzzeitparkplätze liegen etwa 100 Meter vom Bahnhofsgebäude entfernt. Schon jetzt führt dies dazu, dass PKW-Fahrer die für sie nicht freigegebene Buswendeschleife

nutzen und einfach an das Bahnhofsgebäude heran fahren.



Blick unter das Vordach des Wetzlarer Busbahnhofs. (Foto: tk)

In Wetzlar wurde direkt am neuen nördlichen Tunnelausgang ein 200 Stellplätze umfassender P&R-Parkplatz errichtet, welcher aktuell kostenlos genutzt werden kann. Man gelangt ohne Umweg direkt zu den Bahnsteigen, eine Situation, wie man sie ansatzweise mit dem kostenpflichtigen Parkhaus Gießen-Westseite vorfindet. Auf der Südseite, zwischen Busbahnhof und Einkaufsmall befindet sich ein sog. Kiss&Ride-Parkplatz für Kurzparker, welche beispielsweise Bekannte/Verwandte von dem Zug abholen wollen. Dies sind zum südlichen Tunnelausgang etwa 20 Meter.

Eine größere Fahrradabstellanlage befindet sich in Gießen im Bereich der kostenpflichtigen PKW-Kurzzeitparkplätze. Ursprünglich war mit der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes sogar eine Fahrrad-Tiefgarage vorgesehen. Sie fiel jedoch dem Rotstift zum Opfer. Diese zentrale Fahrradabstellanlage ist zwar relativ groß konzipiert, jedoch angesichts der sehr viel Rad fahrenden Universitätsstadt dürfte die auch dauerhaft stark ausgelastet sein. Es gibt weitere Fahrradabstell-

plätze östlich der Brücke über dem „Oberhessischen Bahnhof“ und am Parkhaus Bahnhof-Westseite.

In Wetzlar sind sowohl auf der Nordseite, als auch auf der Südseite zwischen Gleisanlage und Busbahnhof 30 Mietboxen für Fahrräder vorhanden. Die Zahl der offenen Fahrradabstellplätze ist im Verhältnis zu Gießen deutlich geringer, jedoch sind welche sowohl auf der Nordseite als auch auf der Südseite vorhanden.

Infrastruktur

Wetzlar verfügt für den gesamten Busbahnhof über ein dynamisches Fahrgastinformationssystem einschließlich einer größeren Anzeigentafel direkt vor dem Empfangsgebäude. Jedoch sind weitere Informationen über die Zuordnung der Buslinien für die 12 Haltepunkte nur in den Fahrplanvitriolen vorhanden. Es muss also bei Ausfall des Systems dort nachgesehen werden, wo die jeweilige Buslinie abfährt.

Der Busbahnhof in Gießen verfügt noch über keinerlei dynamische Fahrgastinformation. Es sind an den 5 Haltepunkten nur stationäre Löffelmasten nach RMV-Standard aufgestellt. Die Installation einer dynamischen Fahrgastinformation ist laut Medienberichten nachträglich zugesagt, nachdem diese erst auch wegen Finanzierbarkeit gestrichen wurde. Es ist einzuschätzen, dass es sich erst mal nur um eine große Infotafel handelt, die Haltepunkte jedoch nicht damit ausgerüstet werden. Es sind keine Vorrichtungen hierfür in erst kürzlich verlegten Pflasterflächen zu finden. Die Kombination von dynamischer Information und Löffelmasten ist natürlich optimal.

Wetzlar verfügt für 9 der 12 Bushaltepunkte über ein großes architektonisch, gestalterisch und städtebaulich gelungenes

Gesamtdach. Leider sind hier Baumängel zu beseitigen gewesen. Die Haltepunkte 1-3, alles Buslinien mit geringerem Fahrangebot haben klassische Wartehallen.

In Gießen verfügen alle 5 Haltepunkte nur über klassische baulich einfache Wartehallen. Es sind überall mindestens zwei Hallen vorhanden, jedoch darf man insbesondere für die am Bussteig 5 haltenden Stadtbusse dies als zu wenig bewerten.

Im Empfangsgebäude in Gießen gibt es eine Toilettenanlage, welche von einem Unternehmen betrieben wird, das sich auf den Betrieb von Toilettenanlage in Bahnhöfen spezialisiert hat. Hier gibt es Öffnungszeiten. Außerdem ist am Haltepunkt 5 (Stadtbusse) noch eine einzelne Toilette vorhanden.

In Wetzlar ist auf der Südseite zwischen Gleisanlage und Busbahnhof eine Damen- und eine Herrentoilette vorhanden. Ansonsten gibt es für diese Bedürfnisse keine weitere Anlage im öffentlichen Raum.

Die Taxen dürfen in Gießen wie in Wetzlar die für den Allgemeinverkehr gesperrten Verkehrsflächen der Busbahnhöfe mitnutzen. In Wetzlar gibt es direkt vor dem Bahnhofsgebäude als nächstliegende Einrichtung neben der Fahrplananzeige einen Taxenstand für 6 Fahrzeuge, die dort auch warten.

In Gießen dürfen die Taxen ohne durch Markierungen festgelegte Punkte für den „direkten Einstieg der Fahrgäste“ auf das Fußgängervorfeld des Empfangsgebäudes fahren. Die Taxenabstellanlage befindet sich in provisorisch wirkender Form in der Busumfahrung gegenüber des Haltepunktes 5 (Stadtbusse). Diese ist für den Anreisen vom Bahnhofsgebäude aus nicht sichtbar.

Im historischen Bahnhofsgebäude Gießen gibt es seit Jahrzehnten kleine

Verkaufsflächen von den klassischen Handelsketten für Speisen, Getränke und andere Dinge.

Das Empfangsgebäude in Wetzlar, ein Zweckbau von 1980 an der Südseite verfügt seit seinem Umbau über ein Kiosk mit ansprechendem Warensortiment. Ansonsten ist neben dem einzelnen Fahrkartenschalter nichts mehr vorhanden. Dafür ist jedoch direkt in Nachbarschaft zum Busbahnhof eine Einkaufsmall mit 110 Ladengeschäften vorhanden.

Alles in allem muss man attestieren, sowohl die Stadt Gießen als auch die Stadt Wetzlar sind für ihre Hartnäckigkeit und ihrem daraus sich ergebenden Gestaltungswillen und -wissen zu loben, dass sich Bahnhof und Bahnhofsumfeld in enormer Weise nun zu ansprechenden ÖPNV-Anlagen entwickelt haben. Bedauerlich ist in Wetzlar die Einengung der Schienenfläche auf das nötige Minimum ohne die Möglichkeit auf eine spätere Erweiterung.

In Wetzlar gibt es zwar nur 3 Fahrkartenautomaten, sie sind aber gut und abdeckend positioniert. In Gießen ist das nicht der Fall, es fehlt z. B. einer am Parkhaus Westseite. Für den Busverkehr werden in keinen Städten Automaten benötigt, da die Fahrgäste diese nicht annehmen und die Fahrkarten lieber beim Fahrer kaufen.

Wetzlar hat aber für die aktuelle Funktionalität und die einzelnen gewählten Ausbauvarianten eindeutig die Nase vorn. Es ist der Bahnhof der kurzen Wege, die Bedarfsflächen und -einrichtungen liegen kompakt beieinander, sind für den fremden Fahrgast schnell und übersichtlich zu erkennen.

In Gießen hat man da weit weniger bei der Funktionalität auf den heutigen Entwicklungsstand geachtet. Es ist im Grunde der alte Busbahnhof, nur heute in

der Achslage anders angeordnet. Nur weitere Flächen wurden in Anspruch genommen. Der fremde Fahrgast, welcher im Empfangsgebäude ankommt, muss sich aufgrund der Weitläufigkeit erst mal einen Überblick verschaffen, wo der die einzelnen Sachen überhaupt vorfindet.

Die Sägezahnordnung der Haltepunkte in Wetzlar ist zeitgemäß nach dem Stand der Technik eingerichtet. Dies hätte man in Gießen auch verwirklichen können.

Seitens PRO BAHN muss man eindeutig attestieren: „Wetzlar schlägt Gießen“. (tk)

Mittelhessen

Der lange Weg einer Kommune zu einem besseren ÖPNV

Gemeinde Lahnav kämpft seit über fünf Jahren für Verbesserungen

Lahnau, zwischen Gießen und Wetzlar gelegen, ist heute nur noch mit dem Bus erreichbar. Die Kanonenbahn Wetzlar-Lollar, mit den Stationen Dorlar und Atzbach, wurde am 30.05.1980 für den Personennahverkehr eingestellt.

Heute kämpft man als stadtnahe urbane Kommune dafür, einen angemessenen Busverkehr in die beiden nahe gelegenen Oberzentren einzurichten. Als besonderes Problem stellt sich dabei heraus, dass für die Busanbindung zwischen Gießen und Wetzlar vier Lokale Nahverkehrsorganisationen (LNO) zuständig sind. Dies sind die Stadt Wetzlar, der Lahn-Dill-Kreis mit der Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil, der Landkreis Gießen mit der Verkehrsgesellschaft Oberhessen und die Stadt Gießen mit den Stadtwerken Gießen. Wie sich zeigt, ein Bremsklotz für einen attraktiven ÖPNV.

Lahnau hat seit Ende 2008 die Einstellung der Regionalbuslinie 41 (früher DB-Kursbuchnr. 5401) Wetzlar-Lahnau-Biebertal-Hohenahr auf den Plan gerufen, wofür es nur rudimentären Ersatz im Fahrplan gegeben hat. Auf der

Achse Wetzlar-Lahnau-Heuchelheim-Gießen fahren aktuell die Linien 24 und 240. Hierzu sprachen der Lahnaver Bürgermeister Eckhard Schultz sowie Thomas Kraft (PRO BAHN und Nahverkehrsbeauftragter) beim Regierungspräsidium Gießen vor. Das Ergebnis dieses jüngsten Gesprächs ist ermutigend, Problem im Takt stellt die Landkreisgrenze Lahn-Dill/Gießen dar.

Zwischen Wetzlar und Lahnav verkehren die Busse im 30-Minuten-Takt, zwischen Gießen und Heuchelheim ebenfalls, in beiden Fällen bis zur letzten Haltestelle vor der Kreisgrenze. Dazwischen fährt man im 60-Minuten-Takt. Kurios, es ist der Abstand zwischen zwei unmittelbar benachbarten Haltestellen.

Die Linie 24 wird von einer regionalen Unternehmenskooperation als „eigenwirtschaftlicher Verkehr“ betrieben. Dies stellt sich für die Lahnaver und die Heuchelheimer als eine weitere Schwierigkeit dar, ihre Interessen im Sinne der Bürger durchzusetzen. Die vier LNO auf die „eigenwirtschaftlichen Verkehre“ eingeschränkten Einfluss auf die Angebotska-

pazität und insbesondere die Ausführung. Ein jüngst von der Unternehmenskooperation vorgelegtes Angebot zur gewünschten Fahrplanausweitung stellt sich als deutlich überzogen heraus.



Am Haltestellenschild in Gießen werden die durchgehenden Fahrten nach Wetzlar angekündigt... (Beide Fotos: tk)

Wann also eine Verbesserung zwischen Gießen und Wetzlar erreicht werden kann, lässt sich auch nach fünf Jahren noch nicht absehen. Es zeigen sich die Wirren des Hess. ÖPNV-Gesetzes und des Personenbeförderungsgesetzes. Eigentwirtschaftliche Verkehre gehören in der praktizieren Form abgeschafft, die Ausschreibung und die Aufsicht von ÖPNV-Leistungen komplett in die Hand der Gebietskörperschaften bzw. die für sie tätigen Organisationen.

Der Fall der Region Gießen-Wetzlar zeigt, dass für den Zuschnitt der LNO nach neuen Lösungen gesucht werden muss. Dass einzelne Buslinien durch vier Zuständigkeitsgebiete fahren, könnte dadurch gelöst werden, dass die Kreisgrenzen und die Stadtgrenzen von Sonderstatusstädten (ab 50.000 Einwohner) und kreisfreien Städten nicht bindend LNO-Grenzen sind. Wenn Lahnau in eine gemeinsame LNO mit Heuchelheim zuge-

ordnet werden könnte, würde sich die Zahl der LNO reduzieren und wäre es sicherlich einfacher, den ÖPNV zu planen und ausführen zu lassen.



... doch bereits diese Fahrt endet in Kinzenbach. Von dort sind es nur 1,6 km zur nächsten Haltestelle, wo die Kurzfahrten nach Wetzlar beginnen.

Im konkreten Fall erinnern sich einige an die frühere Großstadt Lahn (1977-1979), dem kurzzeitigen Zusammenschluss von Gießen und Wetzlar sowie weiteren 14 Orten zu einer großen Kommune. Wäre die Stadt Lahn noch existent würde der gesamte Raum Gießen-Wetzlar eine gemeinsame LNO bilden. Es bedarf aber nicht unbedingt kompletter Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften, sondern es können auch Teile wie der ÖPNV interkommunal in einer gemeinsamen Einheit im Betrieb gehalten und fortentwickelt werden.

Die neue Landesregierung ist mit dem Jahr 2014 gefordert, auch zu diesem Thema Lösungsmöglichkeiten, d. h. auch wie hier im kleinräumigen Bereich. Das Hess. ÖPNV-Gesetz und die damit einhergehenden Rechtsgrundlagen gehört dringend neu gefasst. Der Fahrgastverband PRO BAHN ist bereit, sich hier in der Sache einzubringen. (tk)

Mittelhessen

RMV-Stadtpreisstufen in den Sonderstatusstädten sorgen für breite Verärgerung

Die Einführung einer Stadtpreisstufe im Tarifsystem des RMV für die Städte ab 50.000 Einwohner erhitzt die Gemüter. Nun sind seit Dezember 2013 die Preise in diesen Städten um bis zu 17% angehoben.

Alle Jahre wieder zum Fahrplanwechsel im Dezember kommen die Fahrpreiserhöhungen im Öffentlichen Personenverkehr. Sowohl die zahlreichen großen und kleinen Verkehrsverbände als auch die Deutsche Bahn kommen mit der Erhöhung, meist wegen gestiegener Betriebskosten. PRO BAHN hat zur aktuellen Erhöhung, welche im Dezember 2013 erfolgte, bereits im Sommer 2013 klar Stellung bezogen.

Die Emotionen gingen nun hoch, als es nun soweit war. Es ist klar, in Großstädten wie Frankfurt wird seit jeher mit der Preisstufe 3 als Eingangsstufe nach der Kurzstrecke bezahlt. Der Fahrgastverband PRO BAHN ist nicht dagegen, dass bessere regionale Angebote auch mehr kosten. Jedoch wurde die neue Stadtpreisstufe für die 7 Sonderstatusstädte in Hessen (Hanau, Gießen, Marburg, Fulda, Rüsselsheim, Bad Homburg, Wetzlar) auf einem Niveau angesetzt, welches auch ein akzeptables Angebot voraussetzt.

Dieses ist jedoch in den sieben Städten sehr unterschiedlich. Gibt es in Gießen und in Bad Homburg auf den Hauptlinien werktags einen 15-Minuten-Takt, schaut der Fahrgast andernorts in

die Röhre. Kurz nach 21 Uhr ist mit dem Linienverkehr in Wetzlar an allen Wochentagen Schluss. Auch der Stadtverkehr in Hanau kann sich nicht mit dem in Gießen oder Bad Homburg messen.

Während der Fahrgastverband PRO BAHN auf die Erhöhungen, wie genannt, bereits im Sommer 2013 hingewiesen hatte, gingen kurz vor dem Fahrplanwechsel die Gemüter bei den Fahrgästen, ehrenamtlichen Kommunalpolitikern und weiteren Interessengruppen hoch. Bei PRO BAHN gab es einige Beschwerden.

Der Fahrgastverband PRO BAHN hätte sich eine sukzessive Einführung der Sonder-Stadtpreisstufe vorstellen können. Gerade auch in anderen Gebühren im kommunalen Bereich, wie dem Wasser und dem Abwasser gehen immer mehr Kommunen und Verbände zu gezielten Erhöhungen in kleinen Schritten über. Nun ist diese exorbitante Erhöhung erfolgt. PRO BAHN fordert nun, bei den nächsten Fahrpreisanpassungen die Stadtpreisstufe der Sonderstatusstädte nicht so stark anzuheben wie andere Preisstufen. Aber auch an dieser Stelle sei angemerkt, dass der ÖPNV zu einem größeren Teil über Haushaltsmittel, insbesondere des Landes Hessen, finanziert werden muss. Die Fahrpreise im RMV gehören nicht zu den günstigen im Vergleich der Verkehrsverbände in Deutschland. (tk)

Großraum Frankfurt am Main

RMV-Automaten

Sind nur Zeitkarten-Inhaber als Fahrgäste gefragt?

Diesen Eindruck kann man bekommen, wenn man sich die Zahl der Fahrscheinautomaten innerhalb des RMV ansieht. Bekannt ist, die Automaten stellt nicht der Verkehrsverbund auf, sondern das Unternehmen auf dessen Grund der Automat stehen soll. Warum nun aber die Zahl der Geräte ständig zurück geht ist mir nicht klar.

Zwei Beispiele: S-Bahnhof Oberursel, gerade erst prämiert zum „Bahnhof des Jahres 2013“. Zur Zeit der Prämierung gab es drei Fahrscheinautomaten auf dem Bahnsteig. Einer verschwand irgendwann, man dachte, kann ja kaputt sein. Seit einigen Tagen fehlt nun auch der Betonsockel für diesen Automaten. Das bedeutet es kommt keine Ergänzung.

Drei Automaten waren gerade noch akzeptabel aber mit zwei Stück gibt es trouble. Z. B. 11.12.2013 meine Ankunft auf dem Bahnsteig 8:26 also reichlich Zeit bis zur Abfahrt der S-Bahn (8:34), denkste. An einem Automaten wollte eine Dame ein Ticket nach Braunschweig lösen. Selbstverständlich ahnungslos wie das geht. Am anderen Automaten eine Schlange die die dann langsam vorrückte. Bis auf vier Personen gelang es, sich einen Fahrschein zu kaufen. Selbstverständlich fuhren diese Personen dann schwarz.

Am 12.12.2013 dann ein ähnliches Spiel. Zwei Zeitkartenbesitzer Oberursel – Frankfurt/Main wollen nach Groß-Karben. Die Schlange dahinter.... Ich machte ihnen den Vorschlag, aussteigen in Frankfurt-West und dort eine Karte nach

Groß-Karben lösen. Danach konnten alle Wartenden ihre Karte kaufen.

Ein anderer Tag, meine Frau will eine Tageskarte (€ 8,30) nach Frankfurt kaufen. Der Schacht für die Banknoten zeigt rot also warten bis der zweite Automat frei wird. Sie schafft es rechtzeitig.



Noch lässt sich am Bodenbelag erkennen wo der dritte Automat gestanden hat.

Auch in Bad Homburg wird gespart. Von ehemals sechs Automaten sind nur noch vier vorhanden. Muss das sein? Die Ära Mehdorn – wir sparen bis es quietscht – sollte doch vorbei sein, oder?



*Drei Fahrkartenautomaten sollte es an allen größeren Stationen geben. (Foto aus HG) Hier gab es mal zwei dreier Gruppen. Jetzt nur noch eine und einen solo stehenden Automaten.
(Wolfgang Matthiolius)*

Großraum Frankfurt am Main

Ticketkauf nicht leicht gemacht!

Die deutschlandweite Problematik beim Kauf von Anschlussfahrtscheinen für einen Verkehrsverbund oder ein Übergangstarifgebiet

Dem einen oder der anderen Student oder auch Zeitkarteninhaber wird die bereits seit vielen Jahren bestehende Problematik nicht neu sein. Ich habe einen gültigen Fahrschein – z. B. ein Semesterticket oder eine Jahreskarte – für (nur) einen Verkehrsverbund wie beispielsweise den RMV und möchte weiterreisen, wobei der Verkehrsverbund bzw. das Übergangstarifgebiet (zwei Verkehrsverbünde teilen sich ein Tarifgebiet) während der Zugfahrt wechselt. Was nun?

Die jeweils benötigten Anschlussfahrtscheine von einem Verbund in einen anderen Verkehrsverbund – z. B. von Hähnlein-Alsbach (letzte Station im RMV) nach Bensheim (RMV/VRN-Übergangstarifgebiet) oder von Weinheim-Lützelsachsen (letzte Station im RMV/VRN-Übergangstarifgebiet) nach Heidelberg Hbf (VRN) – sind, wenn überhaupt (*¹), nur in DB Reisezentren bzw. DB Agenturen erhältlich. Und das,

obwohl sie dort tarifrechtlich betrachtet gar nicht verkauft werden dürften, weil es sich um Tickets handelt, die zu den Konditionen des jeweiligen Verkehrsverbundes bzw. Übergangstarifgebietes auszugeben sind, in dessen Tarifgebiet(en) die Fahrt durchgeführt wird. Die Tarifbestimmungen sehen allerdings auch vor, dass ein Ticketkauf – jedenfalls bei Einzelfahrten – nur vor Fahrtantritt am Abgangsbahnhof zulässig ist (*²), was der Kundschaft jedoch abverlangt, unterwegs – in den obigen Beispielen also in Hähnlein-Alsbach bzw. in Weinheim-Lützelsachsen – auszusteigen, um sich dort ein, und das einzig korrekte (!), Ticket am Automaten vor Ort zu lösen (in der Hoffnung, dass dieser nicht defekt ist) und die Fahrt dann nach einer 60minütigen Unterbrechung mit dem nächsten planmäßigen Zug fortzusetzen.

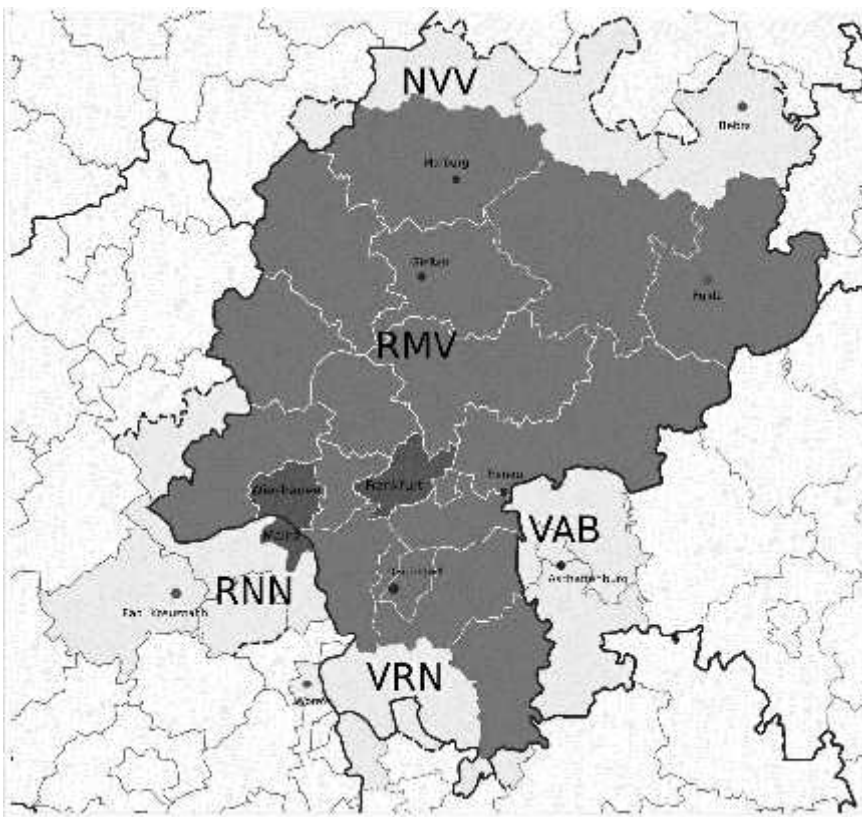
Doch damit der Kuriosa noch nicht genug: Entscheidet sich die Kundschaft

aus nachvollziehbaren Gründen gegen letzteres Modell und löst das Ticket – sofern möglich – im Vorhinein, zahlt sie auf Grund des DB-Tarifes (Berechnung nach Kilometern statt Tarifgebieten) in vielen Fällen einen zu ihren Ungunsten vom maßgeblichen Beförderungsentgelt des zu durchfahrenden Verkehrsverbundes bzw. Übergangstarifgebietes abweichenden Preis. Noch einmal anders gesagt: Problematisch wird es immer dann, wenn eine Fahrkarte zur Weiterfahrt in nur einem Verkehrsverbund benötigt wird, die reisende Person an dem für den Kauf dieses Fahrscheines maßgeblichen Abgangsbahnhof jedoch nicht den Zug wechseln muss, was die Regel ist. Ein zusätzlicher Umstieg und Reisezeitverlängerungen, die als unzumutbar und äußerst ärgerlich für die Kundinnen und Kunden empfunden werden, sind die Folgen.

Trotz Reduzierens auf das Wesentliche, ist diese Tarifsystematik – die sich nicht auf bestimmte Regionen begrenzen lässt, sondern vielmehr das gesamtdeutsche Eisenbahnschienennetz betrifft – verständlicherweise für die allermeisten Fahrgäste viel zu komplex und bedarf dringend einer gemeinsamen Reform durch die Bahn und die beteiligten Verkehrsverbände, die beispielsweise regeln könnte, dass Verkehrsverbände bzw. Übergangstarifgebiete bis zu (größeren) Umsteigebahnhöfen – wie etwa Mannheim Hbf – verlängert werden, an denen die Reisenden meist einen, wenigstens kurzen, Aufenthalt haben und somit vor Ort vergleichsweise recht unkompliziert ihren zur Weiterfahrt benötigten Fahrausweis lösen können.

Noch kundenfreundlicher wäre es freilich, wenn benötigte Anschlussfahrtscheine bereits vor Reiseantritt zum Tarif des Verkehrsverbundes

ausgegeben würden, der für die Weiterfahrt zur Anwendung kommt – und zwar nicht nur in DB Reisezentren bzw. DB Agenturen, sondern auch per Telefon, Vorbestellung (BahnTix), an DB-Automaten und über das Internet (ein Erwerb im Zug ist nach Auskunft der DB ausgeschlossen). Ein entspannteres Reisen, das Entstehen von Transparenz sowie eine gerechtere Preisbildung wären – neben einer zufriedeneren Kundenschaft – die nunmehr positiven Folgen, an denen die Bahn sowie die Verkehrsverbände eigentlich ein größeres Interesse hegen



Übersicht der Ausdehnung des Rhein-Main-Verkehrsverbunds, sowie die angeschlossenen Übergangstarifgebiete angrenzender Verkehrsverbände.

dürften. Jedenfalls sollten die bisherigen lückenhaften, kundenfeindlichen, und teilweise sogar DB-Mitarbeitende verwirrenden, Regelungen beim Erwerb(sversuch) von Anschlussfahrtscheinen für einen Verkehrsverbund nicht länger aufrecht erhalten, sondern schnellstmöglich und konsequent modifiziert werden – das hat dieser Artikel deutlich machen wollen. (*Simon Klein*)

*¹ Bei der Relation Dillbrecht (RMV)–Rudersdorf bzw. Siegen (jeweils VGWS) kann, infolge einer Sperrung des sogenannten Expressverkaufs im DB-Vertriebssystem, vor Fahrtantritt auch kein Ticket zum DB-Tarif mehr ausgegeben werden. Zum Aussteigen in Dillbrecht – wo z. B. die HLB-Züge (Frankfurt–) Gießen–Siegen üblicher-

weise nicht halten (!) – bleibt hier (nur) noch die Alternative des Erwerbs eines Fahrscheines von Dillbrecht nach Niederschelden oder Kreuztal (für beide Relationen gilt, da diese über die Verkehrsverbundsgrenze hinausgehen, ein regulärer DB-Tarif. Diese Fahrausweise können somit nicht nur in DB Reisezentren und DB Agenturen, sondern auch per Telefon, Vorbestellung (BahnTix), an einem (beliebigen) DB-Automaten oder über das Internet erworben werden, jedoch zu einem höheren Preis als dem der Tarifgemeinschaft von Dillbrecht nach Rudersdorf bzw. Siegen).

*² Alternativ besteht im VRN (nur) noch die Möglichkeit des Fahrscheinerwerbs über das Internet bei Zahlung per VISA oder MasterCard.

Starkenburg

Mehr und längere Züge für den modernen Bahnhof Babenhausen

PRO BAHN und VCD fordern Kreise und Land zum Handeln auf

Anlässlich des Spatenstichs für den barrierefreien Bahnhof Babenhausen am 3.12.2013 haben PRO BAHN und der Verkehrsclub Deutschland die Bundesregierung, das Land Hessen und die hessischen Anliegerlandkreise der Bahnstrecken Eberbach-Babenhausen-Frankfurt und Aschaffenburg-Babenhausen-Darmstadt aufgefordert, ihren Beitrag für eine attraktive Anbindung des künftigen barrierefreien Bahnhofs zu leisten.

Die Investitionen in neue, erhöhte Bahnsteige, Park&Ride-Plätze und neue Bushaltestelle sind gut und richtig, doch

sowohl die Anzahl der Zugfahrten als auch das Platzangebot erfordern rasche Verbesserungen. "Die Fahrgäste nehmen das Zugangebot auf den in Babenhausen kreuzenden Bahnstrecken immer stärker an," so PRO BAHN-Sprecher Gottlob Gienger aufgrund aktueller Zählungen der DB. "Doch das Sitzplatzangebot von und nach Darmstadt und Frankfurt in der Hauptverkehrszeit ist zu gering." Gienger fordert daher auf der Strecke Aschaffenburg-Darmstadt-Wiesbaden den Einsatz von Zügen mit mindestens drei Wagen. Zum Teil werden in der Hauptver-

kehrszeit nur Züge mit zwei Wagen eingesetzt. Die (auch finanzielle) Verantwortung hierzu liegt beim Land Hessen und den Landkreisen als Besteller des Zugverkehrs. Auch auf der Odenwaldbahn ist aufgrund der auch vom RMV prognostizierten Fahrgastzunahme eine Verlängerung der Doppeltraktionen erforderlich.

„Auch der Fahrplan ist deutlich verbesserungsbedürftig“, so VCD-Sprecher Uwe Schuchmann. Am Samstagnachmittag und Sonntags fahren die Regionalbahnen auf beiden Strecken nur zweistündlich. „Gerade nach Darmstadt und Aschaffenburg ist die Nachfrage größer, das zeigen die vollen Züge am Wochenende.“ Der VCD fordert daher, am Wochenende ein stündliches Zugangebot in beiden Richtungen vorzuhalten und täglich auch die Betriebszeit bis 23.30 zu verlängern. Der letzte Zug fährt ab Aschaffenburg Mo-Fr um 20.46, am Wo-

chenende bereits um 19.46, beziehungsweise ab Darmstadt Montag-Freitag um 21.32, am Wochenende schon um 19.32 - das wird der Ost-West-Achse nicht gerecht, die immerhin zwei Oberzentren, einen Kreisverwaltungssitz und einen bedeutenden Bahnknoten miteinander verbindet.

Von der Bundesregierung fordern PRO BAHN und VCD, die Regionalisierungsmittel für den Schienenverkehr deutlich auszuweiten. Dies durchzusetzen ist Aufgabe der Bundestagsabgeordneten. Das Land Hessen müsse dem Beispiel von Baden-Württemberg folgen, welches zusätzliche Landesgelder bereitstellt. Und die Landkreise müssten einsehen, dass die Platzkapazitäten auch auf den Eisenbahnstrecken erweitert werden müssen, nachdem alle Straßenbauvorhaben in Darmstadt (aus Sicht der Verbände zu Recht) nicht zukunftsfähig sind. (*Gottlob Gienger*)

Rhein-Neckar

Bauvorhaben einfach ad acta gelegt?

Ende der Ausbaupläne zwischen Heidelberg und Mannheim

Scheitert der geplante 15-Minuten-Takt der S-Bahn Rhein-Neckar zwischen Heidelberg und Mannheim sowie der geplante 30-Minuten-Takt auf der Main-Neckar-Bahn Mannheim/Heidelberg-Darmstadt? Diese Befürchtung hat der PRO-BAHN-Regionalverband Rhein-Neckar nach der Lektüre von Planfeststellungsunterlagen der Bahn und einer Pressemitteilung der Stadt Mannheim.

Zwischen Mannheim-Friedrichsfeld (Einfädelerung der Main-Neckar-Bahn in die Strecke Heidelberg-Mannheim) und

Mannheim Hauptbahnhof sind seit vielen Jahren zahlreiche Baumaßnahmen zur Kapazitätserweiterung geplant, insbesondere für den Ausbau der S-Bahn: 1. Bau von neuen Kreuzungsbauwerken in Mannheim-Friedrichsfeld, 2. dreigleisiger Ausbau zwischen Mannheim-Friedrichsfeld und Mannheim Hauptbahnhof, 3. Verschwenkung von Gleisen und Bau eines neuen Bahnsteiges F im Mannheimer Hauptbahnhof, 4. viergleisiger Ausbau zwischen Heidelberg und Mannheim-Friedrichsfeld mit getrennter

Einführung der Main-Neckar-Bahn und der Strecke von Mannheim in den Heidelberger Hauptbahnhof.



*Bahnhof Mannheim-Friedrichsfeld
(Foto: wb)*

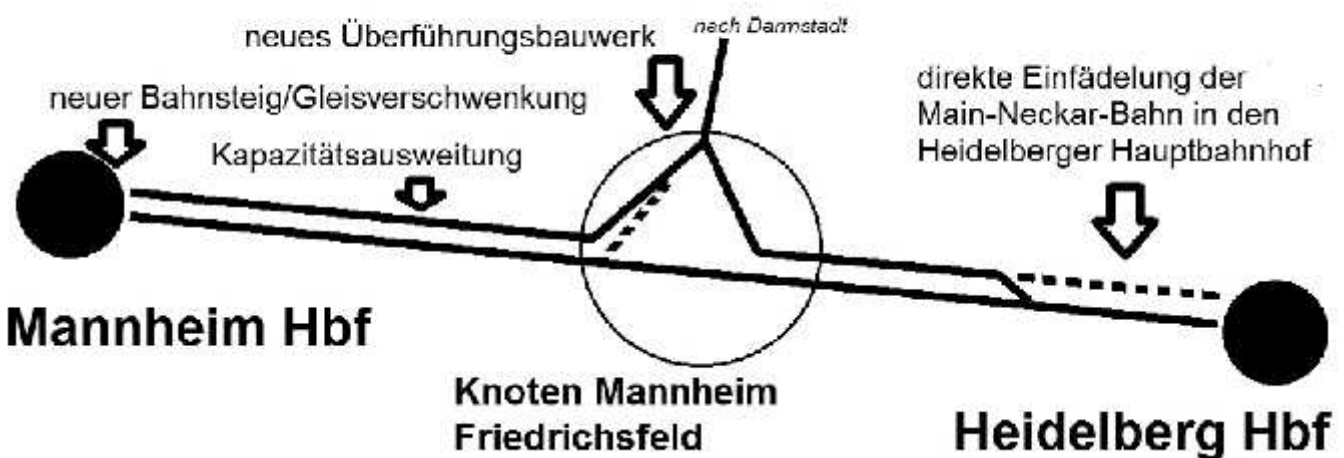
Über diese Bauvorhaben wurde zwischen dem Land Baden-Württemberg, der Deutschen Bahn und dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar im Sommer 2010 eine Planungsvereinbarung mit genauer Kostenaufteilung beschlossen. In den letzten Monaten gab es jedoch zwei öffentliche Bekanntmachungen, die darauf schließen lassen, dass die genannten Ausbau-Maßnahmen nicht mehr kommen werden.

Zum einen gibt es einen Planfeststellungsantrag der DB zur Erneuerung der Brückenbauwerke südlich von Mannheim-Friedrichsfeld. Wenn dieser umgesetzt wird, ist der dreigleisige Ausbau zwischen diesem Bahnhof und Mannheim Hbf nicht mehr möglich. Bei einem Ersatz der Brückenbauwerke an gleicher Stelle in gleicher Höhe ist die kreuzungsarme Einfädelung der Main-Neckar-Bahn nicht mehr möglich. Beide Maßnahmen müssten integriert umgesetzt werden. Piikanterweise schreibt jedoch die DB: „Weitere Ausbaupläne der DB Netz AG im Planungsbereich sind nicht bekannt.“

Zum anderen steht zum Beispiel in der Pressemitteilung der Stadt Mannheim vom 20.12.2013 zur Unterzeichnung des Realisierungs- und Finanzierungs-Vertrags bezüglich des Ausbaus der Main-Neckar-Bahn ein Betrag in Höhe von knapp 38 Mio Euro. Dieser beinhaltet explizit nicht die vier Ausbau-Maßnahmen.

Sollten diese Ausbauten nicht kommen, ist der eigentlich mit der 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar geplante 15-Minuten-Takt zwischen Mannheim und

geplanter Ausbau Mannheim - Heidelberg



Diese Bauvorhaben wurde zwischen dem Land Baden-Württemberg, der Deutschen Bahn und dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar im Sommer 2010 in einer Planungsvereinbarung mit genauer Kostenaufteilung beschlossen. (Grafik: wb)

Heidelberg nicht möglich. Außerdem können die S-Bahn-Linien S5 und S51 von Eppingen, bzw. Aglasterhausen, nicht wie vorgesehen über Heidelberg hinaus (heutiges Provisorium) via Mannheim bis Worms bzw. Mainz verlängert werden. Auf der Main-Neckar-Bahn kann außerdem kein 30-Minuten-Takt zwischen S-Bahn (bis Bensheim geplant) und dem RB/SE Mannheim/Heidelberg–

Frankfurt (künftiger „Main-Neckar-Express“) eingerichtet werden.

PRO BAHN Rhein-Neckar hat beim Regierungspräsidium in Karlsruhe eine Einwendung gegen die Baupläne südlich von Mannheim Friedrichsfeld eingelegt und die Presse über den Sachverhalt informiert. Reaktionen gab es bisher keine. (Michael Löwe)

Rhein-Neckar

Kein Ausbau der Heidelberger Straßenbahn?

Stuttgart hat die Förderanträge noch nicht nach Berlin weitergeleitet

Großes Drama um das geplante „Heidelberger Mobilitätsnetz“: Die Verwirklichung des 160 Millionen Euro teuren Ausbaus des Heidelberger Straßennetzes steht erneut auf der Kippe. Der Grund: Die Förderanträge der Stadt sind bisher nicht beim Bundesverkehrsministerium eingegangen. Die Verkehrsministerien in Stuttgart und Berlin sowie die Stadt schieben sich jetzt gegenseitig die Schuld in die Schuhe.



Die jüngst vorgelegte „Standardisierte Bewertung“ bescheinigte dem Vorhaben insgesamt einen guten volkswirtschaftlichen Nutzen mit einem Wert von 1,9. Im Heidelberger Rathaus freute man sich über die gute Zahl und sah sich der Ver-

wirklichung des für die Universitätsstadt wichtigen Vorhabens einen gutes Stück näher. Die Zeit drängt, denn das Vorhaben soll noch mithilfe des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) gefördert werden, das 2019 ausläuft.

Doch groß war die Enttäuschung, als im November bekannt wurde, dass das Stuttgarter Verkehrsministerium die Förderanträge aus Heidelberg noch gar nicht nach Berlin weitergeleitet hat. Auf Nachfragen erklärte das von Winfried Hermann (Bündnis 90/Die Grünen) geleitete Ministerium, dass das GVFG für Baden-Württemberg bereits jetzt erheblich überzeichnet sei und nur die Projekte nach Berlin weitergeleitet worden seien, die bereits in einem fortgeschrittenen Stadium seien und eine gute Chance auf Verwirklichung hätten. Nachfragen der Stadt in Berlin ergaben dagegen, dass man dort auf die Anträge aus Heidelberg warte, diese aber bisher nicht eingegangen seien.

Bereits im November 2012 hatte das Land Baden-Württemberg zehn als wichtig, dringlich und nützlich eingestufte Nahverkehrsprojekte beim Bund angemeldet, davon sind allein drei aus Stuttgart; der Heidelberger Antrag, über den das Land bereits seit Anfang 2011 unterrichtet war, blieb unberücksichtigt. Hohe Priorität hat dagegen auch die Verlängerung der Straßburger Straßenbahn in die benachbarte baden-württembergische Grenzstadt Kehl, obwohl dieser Förderantrag erheblich später als die Heidelberger Papiere in Stuttgart vorlagen. Begründung wird die Bevorzugung Kehls mit der internationalen Bedeutung dieses Projektes.



Heidelberg – Universitätscampus Neuenheimer Feld. (Foto: wb)

In Heidelberg wird auch gemutmaßt, dass das Stuttgarter Verkehrsministerium die Förderanträge nicht nach Berlin weitergereicht hat, weil es den Landesanteil am GVFG von 20 Prozent nicht bezahlen kann oder will. Auch die Kassen in Stuttgart sind leer, Finanzminister Nils

Schmid (SPD) fährt einen harten Sparkurs.

In den letzten Tagen des alten Jahres gab es zahlreiche „diplomatische“ Versuche, das „Mobilitätsnetz Heidelberg“ doch noch zu retten. Unter anderem durch eine Resolution, die das Heidelberger Stadtparlament an Ministerpräsident Winfried Kretschmar (Bündnis 90/Die Grünen) schickte sowie Gespräche zwischen der aus Heidelberg stammenden Ministerin Theresia Bauer (ebenfalls Bündnis 90/Die Grünen) und Oberbürgermeister Würzner.

Schon jetzt gehen die Heidelberger Stadtpolitiker davon aus, dass die einzelnen Teilabschnitte des „Mobilitätsnetzes“ nicht alle bis 2019 verwirklicht werden können. Sie hoffen deshalb darauf, dass die schwarz-rote Bundesregierung in dieser Legislaturperiode eine Nachfolgeregelung beschließt. Sollte es aber auch bei den ersten Teilprojekten, die in der Planung schon weit fortgeschritten sind, wegen der Blockadehaltung des Stuttgarter Verkehrsministeriums zu weiteren Verzögerungen kommen, steht das gesamte „Mobilitätsnetz“ auf dem Spiel! Der Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs in der Universitätsstadt am Neckar wäre dann für Jahrzehnte gestoppt, wenn das Ausbauprogramm weiter auf die lange Bank geschoben wird. (wb)

Der Kommentar

von Wolfgang Brauer

„Typisch Heidelberg“ könnte der Titel des Dramas um das „Mobilitätsnetz“ lauten. Erst wird jahrelang um gigantomanische Auto-Tunnelprojekte gestritten, bis sich die Stadtspitze endlich auf den längst überfälligen Ausbau des ÖPNV besinnt. Doch dann treten im fein zergliederten Heidelberger Stadtparlament (zehn Fraktionen und Wähler-

gruppen sind dort vertreten, zum Teil nur mit einem Sitz) gleich wieder die Bedenken-träger, notorischen Nein-Sager und Auto-Fetischisten auf den Plan, die Straßenbahnpläne erst einmal grundsätzlich ablehnen. Wäre das ÖPNV-Klima in Heidelberg genauso wie in Freiburg oder Karlsruhe, wären die meisten der Strecken des „Heidelberger Mobilitäts-netzes“ längst in Betrieb. Die Stadtpolitik muss sich also auch den Vorwurf gefallen las-sen, dass sie mit ihren GVFG-Anträgen sehr spät dran ist.

Aber auch das grün-geführte Stuttgarter Verkehrsministerium muss sich fragen lassen, warum es zunächst vollmundig eine Unterstützung der Heidelberger Pläne ankündigte, dann aber die Weiterleitung der Förderanträge verschleppte und die Stadt darüber nicht informierte. In Heidelberg sind im Jahr 2014 auch Kommunalwahlen, ein Ausbau des ÖPNV und ganz speziell der Bau der bei einigen Parteien und Fraktionen nach wie vor umstrittenen Ausbau der Linie in die Altstadt wird Wahlkampfthema sein. Dies und die Bremsklötze, die das Stuttgarter Verkehrsministerium in den Weg legt, lassen nichts Gu-tes für das „Heidelberger Mobilitätsnetz“ erwarten.

Rhein-Neckar

Keine kürzere Fahrzeit trotz Streckenausbau

PRO BAHN schreibt an Verkehrsminister Winfried Hermann

Rund 15 Prozent Fahrzeitverkürzung zwischen Weinheim und Heidelberg über Schriesheim war das Ziel des zwei-gleisigen Ausbaus der Stadtbahnstrecke der Linie 5, die im Ringverkehr Mann-heim mit Heidelberg und Weinheim ver-bindet. Rund 60 Mio kostete die Bau-maßnahme, finanziert zu etwa 42 Mio Euro aus GVFG-Mitteln. Doch statt der geplanten und finanzierten Fahrzeitver-kürzung kam es ganz anders: Im August 2012, neun Monate nach der Inbetrieb-nahme des zweigleisig ausgebauten Ab-schnitts Weinheim–Schriesheim, setzte der Linienbetreiber, die Rhein-Neckar Verkehr GmbH (RNV), die Fahrzeit auf der gesamten Ringlinie tagsüber um zehn Minuten auf 130 Minuten herab, ein Wert, der bis vor etwa zehn Jahren auf der Gesamtstrecke auch schon gefahren wurde.

Im Dezember 2012 wurde die Fahr-zeit jedoch wieder auf 140 Minuten er-höhrt – und zwar bis etwa 22 Uhr. Damit ist die Fahrzeit jetzt so langsam wie nie zuvor – und in den Abendstunden schlechter als vor dem zweigleisigen Ausbau.



Ausbaustrecke der RNV-Linie 5 in Weinheim, hier am Haltepunkt Rosenbrunnen. (Foto: Michael Löwe)

Die RNV GmbH ist nicht bereit, die Fahrzeit wieder zu verkürzen – von einer

15-prozentigen Fahrzeitverkürzung zwischen Weinheim und Heidelberg (das wären rund sechs Minuten), wie im Planfeststellungs-Beschluss als eine der wesentlichen Zielsetzungen festgehalten, ist nichts zu sehen. Die RNV GmbH hat also massiv von den Investitionen der Öffentlichen Hand in ihre Infrastruktur profitiert, doch die Fahrgäste haben kaum etwas davon.



*RNV-Linie 5 in Weinheim.
(Foto: Michael Löwe)*

Das ist ein Skandal, findet der PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar und hat sich deshalb in einem Brief an den baden-württembergischen Verkehrsminister Winfried Hermann (Bündnis 90/Die Grünen) gewandt und ihn gebeten, auf den Betreiber RNV GmbH einzuwirken, um die Fahrzeitverkürzung endlich zu erreichen oder ansonsten die Rückforderung der zu Unrecht erhaltenen Fördermittel anzudrohen. (wb)

Nach Redaktionsschluss:

Eine Reaktion hat PRO BAHN Rhein-Neckar auf seine Einwendungen zur Linie 5 und zum Ausbau Heidelberg – Mannheim (Seite 19ff) aus dem Verkehrsministerium in Stuttgart bisher nicht erhalten. Eine Sekretärin sagte nur lakonisch am Telefon, mit der Antwort sei frühestens Ostern zu rechnen.

Leserbrief

Nachgehakt

„Zur Zukunft des ÖPNV“ in der Jubiläumsausgabe der FGZ

Der Kommentar von Herrn Staub „Zur Zukunft des ÖPNV“ in FGZ 100 schneidet dankenswerterweise viele Aspekte des Nahverkehrs an. Allerdings bleibt er bisweilen zu pauschal, und es mangelt an Konkretisierung. Eine ausgewogenere Darstellung auch im Interesse von Pro Bahn würde ich mir von einem stellvertretenden Landesvorsitzenden wünschen.

Zudem fehlen meist Quellenangaben. Ich bezweifle, dass die von Herrn Staub auf die Hauptverkehrszeit bezogene jährliche Zunahme der Nachfrage um zwei bis drei Prozent (Quelle?) so stimmt.

Wenn der Nahverkehr sich in den Tagesrandzeiten und Wochenenden weiter zurückzieht, wo das große Potenzial schlummert, dann ist dies nicht verwunderlich. Laut Mobilität in Deutschland werden nur 27 Prozent aller Wege in der Woche im Berufs- und Ausbildungsverkehr sowie zu dienstlichen Zwecken innerhalb der Arbeitszeit durchgeführt. Das Gros der Wege liegt also im Einkaufs-, Freizeit- und Erledigungsverkehr (Quelle: infas/DLR 2010. Mobilität in Deutschland 2008 Ergebnisbericht, Berlin/Bonn, S. 116). Zudem sei ein Verweis auf die zunehmende Alterung der

Bevölkerung gestattet (z. B. Statistisches Bundesamt, 12. Koordinierte Bevölkerungsvorausschätzung).

Da Herr Staub kaum Wachstumsschancen bei der ansteigenden Gruppe der Senioren und Seniorinnen sieht - da u. a. Ticketverkäufe bei den Seniorentickets zurückgingen, der Kauf am Automaten zu kompliziert sei und länger Auto gefahren werden will - passt dies ins Bild. Doch dieses ist ebenfalls zu pauschal. Zunächst sollte in Hessen zwischen den Verbänden unterschieden werden.

Im RMV gibt es kein der VRN-Karte ab 60 oder Nordhessenkarte 60plus des NVV vergleichbares Angebot. Die verbundweiten Seniorenkarten im RMV gelten erst seit kurzer Zeit, sind für Fahrgäste ab 65 Jahre, sind preisgestaffelt und tendenziell eher teurer als bei den anderen Verbänden. Der frühere RMV-Geschäftsführer Sparmann predigte, dass sich diese Gruppe den Fahrschein auch nach der Berufstätigenzeit zum Normalpreis leisten könne (z. B. Äußerung auf GRÜNE-Tagung: ÖPNV - Wege in die Zukunft, 24.3.2007). Das war kurzsichtig. Denn wer kauft schon eine Monatskarte, wenn er tendenziell – Ausnahmen gibt es – weniger Nutzen daraus zieht als ein regelmäßiger Berufspendler? Im Gebiet des VRN wurden kontinuierlich das Leistungsangebot ausgebaut, preisgünstige Tickets für die Gruppe ab 60 angeboten und diese auch mit entsprechenden Broschüren beworben. Der Zuspruch stieg auch beim Blick in die Verbundberichte kontinuierlich an.

Daher ist sowohl die Annahme Herrn Staubs, dass eine Sättigung erreicht ist, noch die hessenweite Pauschalisierung zulässig. Für den RMV ist meines Erachtens nur lokal ein Resümee zu ziehen

wie beispielsweise in Darmstadt, wo es ein Seniorenticket schon länger gibt. Und zu den Fahrkarten sei erwähnt, dass gerade für Seniorinnen und Senioren die Hürde geringer wäre, könnten sie Fahrkarten im Vorverkauf erwerben und dann bei Fahrtantritt abstempeln. Wie Pro Bahn Schätzungen zu den Schwarzfahrern vornimmt, würde mich brennend interessieren.

Zu den Bewohnerinnen und Bewohner des so genannten Speckgürtels. Laut Kommentar fahren „...85 Prozent dieser Fahrgäste im Speckgürtel [...] mit dem ÖPNV nicht aus Überzeugung, sondern aus verschiedenen Sachzwängen gegen ihren freien Willen.“ Wie bedauerlich, dass die so frei mit dem Pkw ausgestatteten Bürgerinnen und Bürger des Main-Taunus-Kreises/Speckgürtels gegen ihren Willen ÖPNV fahren müssen.

Hier ein paar Zahlen des Leserbriefschreibers: 2002 nutzen 22 % der Bevölkerung ab 14 Jahre in einem Gebiet des Ballungsraumes Frankfurt/Rhein-Main ohne die Kernstädte Frankfurt und Offenbach mindestens an einem Tag der Woche Bus und Bahn (Planungsverband/*traffiQ* / NVV (Hrsg.) (2005): *Mobilität in Stadt und Region – Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Rhein-Main und Hessen*, S. 57.). Zudem noch eine weitere Zahl: Wenn die Bevölkerung über Pkw, Fahrrad und ÖPNV-Zeitkarte besitzt, dann werden anteilig rund ein Fünftel aller Wege mit Bus und Bahn zurückgelegt und dies unabhängig davon, ob man in der Großstadt Frankfurt oder in einer Kleinstadt lebt (s. oben, S. 49). Zur Gebietsabgrenzung siehe hier: <http://www.region-frankfurt.de/Verband/Region-in-Zahlen>.

(Peter Endemann, *Association of European Transport, Den Haag*)

PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten

PRO BAHN e. V. Hauptstadtbüro

Friedrichstr. 95 (PB 98)

10117 Berlin

Tel. (030) 3982 0581 (Mitgliedsanfragen)

Tel. (030) 3982 0582 (Kundenprobleme)

Fax (030) 2096 2586

www.pro-bahn.de

Für Adressänderungen:

E-mail: mitgliederservice@pro-bahn.de

PRO BAHN Landesverband Hessen e. V.

Postfach 11 14 16

60049 Frankfurt a.M.

www.pro-bahn.de/hessen

Landesvorsitzender: Thomas Kraft

Stellvertreter: Wilfried Staub, Klaus Gietinger

Kassenwart: Holger Kötting

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen

Hermann Hoffmann

Am Juliusstein 18

34130 Kassel

Tel. (0 5 61) 6 71 79

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

PRO BAHN Regionalverband Osthessen

Werner Filzinger

Baumgartenweg 12

36341 Lauterbach

Tel. (06641) 29 11

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

PRO BAHN Regionalverband

Mittelhessen

Thomas Kraft

Fliederweg 17

35633 Lahnau

Tel. (0 64 41) 9 63 18 99, Fax 67 18 29

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

PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.

Regionalvorsitzender Thomas Schwemmer

Krifteler Straße 107

60326 Frankfurt am Main

Tel. (0 69) 36 70 17 50, Fax 7 10 45 94 42

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

PRO BAHN Regionalverband

Starkenburg e. V.

Regionalvorsitzender Dr. Gottlob Gienger

Berliner Str. 32

64807 Dieburg

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

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

www.pro-bahn.de/starkenburg

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar

Regionalvorsitzender Andreas Schöber

Holbeinstraße 14

68163 Mannheim

Tel. (06 21) 41 19 48 oder (01 74) 6 50 82 30

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

www.pro-bahn.de/rhein-neckar

Bankverbindung (Spendenkonto):

Landesverband Hessen e. V.:

IBAN: DE44 5001 0060 0695 8316 05 / BIC: PBNKDEFF; Kontoinhaber Holger Kötting

Landesverband Baden-Württemberg e. V.:

IBAN: DE47 6669 0000 0002 0352 61 / BIC: VBPFDE66XXX

Regionalverband Großraum Frankfurt e. V.:

IBAN: DE65 5009 0500 0001 1130 91 / BIC: GENODEF1S12

Regionalverband Starkenburg e. V.:

IBAN: DE83 5089 0000 0000 5713 00 / BIC: GENODEF1VBD

Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!

PRO BAHN - Termine

Allgemeine Termine:

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

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen:

Mi, 29.1. 19.30 Uhr: Jeden letzten Mittwoch im Monat: Treffen im **Umwelthaus** Wilhelmsstraße 2, Kassel.

Mi, 26.2. 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmsstraße 2, Kassel.

Mi, 26.3. 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmsstraße 2, Kassel.

PRO BAHN Regionalverband Osthessen:

Mi, 19.2. 19 Uhr: Zweimonatliches Treffen am 3. Mittwoch in geraden Monaten **in der Gaststätte "Zum Felsenkeller"**, Leipziger Straße 12 in Fulda. Wegbeschreibung: Vom Bahnhofsvorplatz nach Norden entlang der Kurfürstenstraße bis zur Kreuzung Leipziger Straße. Dort nach links etwa 100 Meter zur Gaststätte.

Mi, 16.4. 19 Uhr: Treffen **in der Gaststätte "Zum Felsenkeller"**.

PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen:

Mi, 19.3. 18.30 Uhr: Zweimonatliches Treffen am 3. Mittwoch in ungeraden Monaten **in der Pizzeria Adria**, Frankfurter Straße 30 in Gießen. Wegbeschreibung: Vom Bahnhofsvorplatz über die historische Treppe (rechts), dann unmittelbar links durch den Alten Wetzlarer Weg bis zur Einmündung Frankfurter Straße.

PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.:

Mo, 3.2. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt **im Bürgerhaus Gutleut**, Rottweiler Straße 32, Raum 3 (5 Fußminuten vom Hbf Südseite)

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

Mo, 7.4. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt **im Bürgerhaus Gutleut**

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi, 26.2. 18.00 Uhr: Jeden vierten Mittwoch im Monat: Monatstreff des RV Starkenburg **im Restaurant Casa Algarve ("Grün-Weiß")**, Dornheimer Weg 27 in Darmstadt. Wegbeschreibung: Ab Hbf Westausgang zehn Minuten Fußweg durch den Zweifalltorweg nach Norden, dann Dornheimer Weg links bis kurz vor die Fußgängerampel – oder mit Busline F bis zur Haltestelle Moldenhauerweg. (18-18.30 Uhr: informeller Teil, 18.30-20.30 Uhr: Tagesordnung)

Mi, 26.3. 18.00 Uhr: Jeden vierten Mittwoch im Monat: Monatstreffen des RV.

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar:

Mi, 19.2. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

Achtung Terminänderung! Monatstreffen ausnahmsweise Mittwoch!

Do, 20.3. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar **im Restaurant red - die grüne Küche**, Poststraße 42 in Heidelberg

Do, 10.4. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim. Terminänderung! Monatstreffen wg. Ostern eine Woche früher.**

