

Fahrgastzeitung

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

Nr. 102

März – April 2014



Große Probleme bei der RegioTram	S. 4
Bahnhof Hünfeld in neuem Glanz	S. 9
Neues Buskonzept für Heppenheim	S. 17

Titelbild: *Historie trifft Verkehrsmoderne – Straßenbahn der Linie 7 in Kassel auf der Wilhelmshöher Allee vor Schloss Wilhelmshöhe und Herkules. (Foto: tk)*

Rückseite: *Ein Bild „zum Heulen“ (unten). Bis Anfang der 90er Jahre gab es einen regen Zugverkehr in Herbornoelbach an der Aar-Salzböde-Bahn Niederwalgern – Herbornoelbach (Bild oben). Heute erinnert kaum noch etwas an den Schienenverkehr. (Fotos: Matthias Müller/tk)*

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 fünf Mal im Jahr. **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 anonymen Briefe ab, ebenso wenig Beschwerden, die an Verkehrsbetriebe gerichtet sind und der FGZ in Kopie zugehen.

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

Redaktion: Thomas Kraft (*tk*), Wolfgang Brauer (*wb*), Holger Kötting (*hk*), 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*.

Endredaktion dieser Ausgabe: *wb* **Druck und Versand:** *Holger Kötting*

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: 1.4.2014 (Heft März – April 2014)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 15.5.2014 (Heft Mai – Juni 2014)

Das nächste Heft erscheint im Juni 2014.

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

- Chaos bei der RegioTram 4
Interview mit Volker Fink von der RegioTram Gesellschaft 5
Der Kampf um die Reaktivierung Frankenberg – Korbach geht weiter 7

Osthessen

- Der „Konrad-Zuse-Bahnhof“ in Hünfeld erstrahlt im neuen Glanz 9
Ziel der Exkursion zur Jahreshauptversammlung: die Rhönbahn 10

Mittelhessen

- Treffen der Regionalverbände Mittelhessen und Rhein-Sieg 12

Großraum Frankfurt

- Fahrgastinformation – im RMV Fehlanzeige 13
Ausbau des Bahnhofs Griesheim steht in den Sternen 15
Einschränkungen bei der Erfolgsbuslinie 261 wegen Expressbus? 16

Starkenburg

- PRO BAHN fordert: Neues Buskonzept für Heppenheim 19

Rhein-Neckar

- Neues Buskonzept in Weinheim 20
Straßenbahnsanierung in Ludwigshafen weiter auf der Kippe 21

PRO BAHN intern

- PRO BAHN Bundesverbandstag in Gera 23
Landesvorsitzender traf verkehrspolitische Sprecherin 24

Das Allerletzte

- Straßenbahn ohne Schienen in der Türkei 25

PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten 26

PRO BAHN – Termine 27

Nordhessen

Imageschaden für die RegioTram

Nach Betreiberwechsel unzählige Verspätungen und Zugausfälle

Extrem schlechter Start für die neuen Betreiber der RegioTram: Nach dem Fahrplanwechsel im Dezember verärgerten unzählige Zugausfälle und Verspätungen, vor allem auf den RegioTram-Linien RT3 und RT4, die Kunden. Die Gründe: 1. Bei der Übernahme des RegioTram-Betriebes im Dezember hatte der neue Betreiber RegioTram-Gesellschaft (RTG) sehr viel weniger Triebfahrzeugführer von der Deutschen Bahn übernehmen können als erhofft, was zu Personalengpässen führte. 2. Dazu kam ein hoher Krankenstand von teilweise bis zu 20 Prozent. 3. Die Linienführung von RT3 und RT4 wurde in der Kasseler Innenstadt geändert, den von der RTG selbst ausgebildeten Tram-Fahrern fehlte gleichzeitig die Routine, speziell im Innenstadtverkehr von Kassel.

4. Die Regiotram-Leitstelle wurde neu bei der Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) angesiedelt, das sorgte für Übergangsprobleme. 5. Nach Unfällen waren auch noch zwei von 28 RegioTrams längere Zeit ausgefallen.

Das verbesserte Angebot bei der RegioTram zum Fahrplanwechsel, nämlich der 30-Minuten-Takt werktags auf allen Linien, „droht durch die Ausfälle und Verspätungen unterzugehen“, so Wolfgang Rausch, der Geschäftsführer des NVV, in der Kasseler Tageszeitung „Hessisch/Niedersächsische Allgemeine“. Rausch sprach von einem Imageschaden für den Verkehrsverbund, der lediglich die Leistungen bei der neuen Regiotram-Betreiber-gesellschaft bestelle, die für den Fahrbetrieb zuständig sei.



RegioTram in der Kasseler Fußgängerzone. (Foto: Alf van Beem)

Was zunächst nur wie ein Anfangsproblem in den ersten Tagen nach dem Fahrplan- und Betreiberwechsel aussah, entpuppte sich dann doch als schwerwiegendes Problem. Bis Ende März gab es immer noch zahlreiche Verspätungen und Zugausfälle.

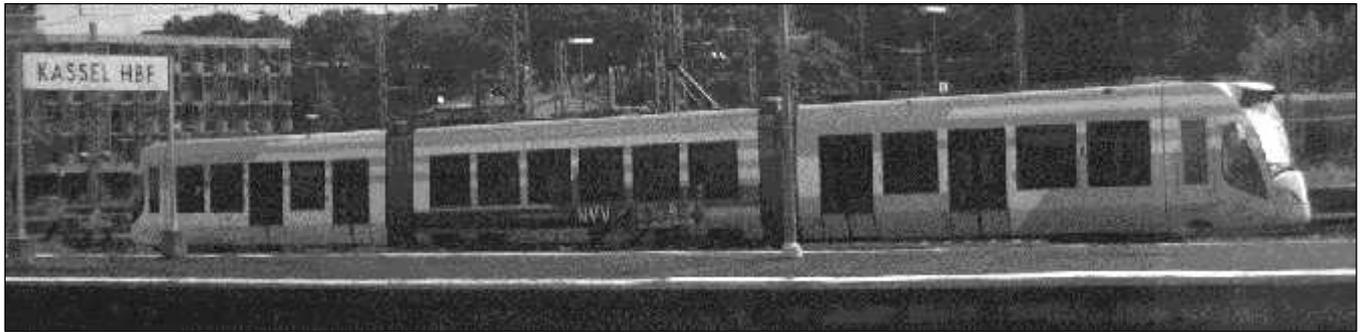
Zu Wort meldeten sich neben vielen Kunden auch die Eisenbahn-Verkehrsgewerkschaft (EVG). „Die RTG hat sich beim Personal verkalkuliert“, sagte Andreas Schäfer von der EVG. Als der Auftrag des NVV von der Deutschen Bahn, die früher die RegioTrams für den Verbund fuhr, an die RTG wechselte, dachte die neue Gesellschaft noch, dass die Lokführer mitwechseln würden, so Schäfers Einschätzung. (hh/wb)

Hintergrund

Die RegioTram, ein Zwitter aus Straßenbahn und Eisenbahntriebwagen nach dem „Karlsruher Modell“, fährt seit 2007 im Großraum Kassel. Betreiberin war bis Dezember 2013 die RegioTram Betriebsgesellschaft mbH, ein Gemeinschaftsunternehmen der Regionalbahn Kassel (einem Tochterunternehmen der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft, kurz KVG) mit DB Regio. Im Dezember 2013 wurde der Betrieb der RegioTram von einer neuen Bietergemeinschaft der KVG und der Hessischen Landesbahn (HLB) unter dem Namen RegioTram Gesellschaft (RTG) übernommen.

Mit dem Betreiberwechsel wurde gleichzeitig die Führung der Linien RT3 und RT4 verändert. Die RT3 fuhr bis zum Fahrplanwechsel von Warburg (in Nordrhein-Westfalen) aus über Hümme, Hofgeismar, Vellmar und den Kasseler Hauptbahnhof bis zum Auestadion. Seit dem 15. Dezember 2013 beginnen die Triebwagen ihre Fahrt erst in Hümme und fahren jetzt vom Kasseler Hauptbahnhof über den Königsplatz bis zur Holländischen Straße.

Die Linie RT4 führte bisher von Wolfhagen über Vellmar und den Kasseler Hauptbahnhof bis zum Stern, jetzt ab Hauptbahnhof über den Königsplatz ebenfalls bis zur Holländischen Straße. Die neue Linienführung wurde auch eingerichtet, um mehr Fahrgäste aus dem nördlichen Landkreis direkt in die Kassel Innenstadt zu fahren und um die vielen Studierenden der Uni Kassel im ÖPNV zu befördern. *(Text und Foto: wb)*



Zum Chaos bei der RegioTram befragte die „Fahrgastzeitung“ (FGZ) Jochen Fink, den Geschäftsführer der RegioTram Gesellschaft (RTG):

FGZ: Waren die Probleme bei der RegioTram ab Dezember nicht vorhersehbar?

Fink: Die Probleme waren in ihrer Intensität nicht vorhersehbar. Jedenfalls nicht so langfristig, dass wir ausreichend hätten gegensteuern können. Grundsätzlich haben wir mit Schwierigkeiten gerechnet. Bei einer Betriebsaufnahme eines neuen und so anspruchsvollen Konzepts wird kein Start problemfrei ver-

laufen. Noch dazu befanden wir uns in der Vorweihnachtszeit und mit Mitte Dezember in einer Zeit, die ohnehin das stärkste Fahrgastaufkommen im Jahresverlauf hat. Es hat ja nicht nur die Möglichkeit zum Probetrieb gefehlt, sondern der NVV hat uns erst im November 2012 den Zuschlag erteilt. Dann erst konnte die Gründung der RTG eingeleitet und im März 2013 abgeschlossen werden. Nur neun Monate später musste der

Betrieb beginnen. Die sehr späte Vergabe durch den NVV hatte dabei etwas damit zu tun, dass erst spät klar war, dass eine weitere Zusammenarbeit zwischen KVG, HLB und DB Regio durch das Kartellamt untersagt wurde.

Im Rahmen des NVV-Zielkonzeptes kamen sofort zum Betriebsstart ein dichter Takt der RT-Linien und eine neue Strecke in der Kasseler Innenstadt hinzu. Bei der Regio-Tram besteht zudem die besondere Kombination aus EBO- und BOStrab-Bereich.



*Jochen Fink
(Foto: RTG)*

Dieser Wechsel stellt insbesondere neu ausgebildete Triebfahrzeugführer vor besondere Herausforderungen. In dieser ohnehin komplexen Situation waren wir dann mit hohen Krankenständen bei den Triebfahrzeugführern von zeitweise bis zu 18 Prozent konfrontiert. Auch gab es zwei Totalausfälle von RegioTrams nach schweren Unfällen. Dadurch fehlte uns die Reserve in Spitzenzeiten.

FGZ: Wie hoch waren die Zugausfälle und Verspätungen bis heute, speziell auf den Linien RT3 und RT4?

Fink: Der NVV hat „Pünktlichkeit“ neu definiert. Mit dem neuen Verkehrsvertrag gilt alles über drei Minuten als Verspätung anstatt, wie vorher, ab fünf Minuten. Die Pünktlichkeitsquote beim Fünf-Minuten-Kriterium von 92 Prozent wurde bereits seit Januar erfüllt. Gemessen an den schärferen Kriterien von drei Minuten lag diese Quote bei allen Linien im Dezember jedoch bei 81,5 Prozent.

Seitdem steigt sie ständig leicht. Im März haben wir mit 91,6 Prozent unser Ziel fast erreicht, bei der RT3 lagen wir darüber. Die Linien RT3 und RT9 sind relativ unauffällig, tendenziell schlechter sind die Linien RT4 nach Wolfhagen und RT5 nach Melsungen.

Die Quote der Ausfälle betrug im Januar und Februar über alle Linien 1,46 Prozent, im März wird sie erstmals deutlich unter einem Prozent liegen.

Um Lösungen zu finden, reicht der plakative Blick auf blanke Quoten nicht. Da muss man schon genauer hinsehen. Bei Auswertung der Ursachen für Zugausfälle ergibt sich, dass bei fast der Hälfte der Grund nicht bei der RTG lag. Ein großes Problem ist zum Beispiel, dass bei Verspätungen im DB-Netz anderen Zügen Vorrang gewährt werden muss.

FGZ: Welche Gegenstrategien hat die RTG bis heute gefahren, um die Probleme zu lösen?

Fink: Heute arbeiten bei uns 72 Triebfahrzeugführer, davon etwa 60 Prozent als Berufseinsteiger. Ein weiterer Ausbildungslehrgang mit 17 Teilnehmern ist ab Mitte Juni einsetzbar. Zudem verhandeln wir mit anderen Unternehmen über die Überlassung von Triebfahrzeugführern. Mit dem NVV sind wir in Gesprächen über die Fahrpläne und mit der DB Netz sowie der Kurhessenbahn über ihre Streckenauslastungen. Die Analysen haben gezeigt, dass gerade die RT4 und die RT5 regelmäßig im DB-Netz verspätet



sind. Bei allen RT-Linien war der Bereich Innenstadt Kassel anfangs ziemlich kritisch. Nachdem die neuen Triebfahrzeugführer mittlerweile mehr Routine haben, sind auch die Verspätungen dort

deutlich zurückgegangen. Zum Februar wurden einige Änderungen im Dienstplan vorgenommen wie etwa die Verlängerung von Wende- und Führerstandwechselzeiten sowie von Tankzeiten, die für Entspannung im Fahrplan sorgen.

FGZ: Wie bewerten Sie den Imageschaden, den RegioTram und Nordhessischer Verkehrsverbund durch die Probleme erlitten haben?

Fink: Uns ist bewusst, dass wir Fahrgäste verärgert haben, das bedauern wir sehr. Bei aller verständlichen Verärgerung müssen alle aber auch realistisch bleiben. Wir waren mit Besonderheiten

im personellen und im Fahrzeugbereich konfrontiert, die wir nicht vorhersehen konnten. Einige Besonderheiten im Fahrplan stellten sich erst in der Praxis heraus. Das NVV-Zielkonzept ist extrem anspruchsvoll. Wir setzen natürlich alles daran, dieses Konzept und unseren Vertrag zu erfüllen. Wir erwarten aber auch von allen anderen Beteiligten Realitäts-sinn.

Jochen Fink ist Eisenbahnbetriebsleiter und Leiter Infrastrukturmanagement der HLB Basis AG und gemeinsam mit Klaus Reintjes (KVG) Geschäftsführer der RegioTram Gesellschaft mbH (RTG).

Nordhessen

Der Kampf geht weiter

Reaktivierungsgegner laufen weiter Sturm gegen Frankenberg – Korbach

Die Reaktivierung der Bahnstrecke Frankenberg – Korbach wird erneut infrage gestellt. Die CDU-Fraktion im Korbacher Kreistag forderte einen sofortigen Baustopp, weil jetzt zusätzliche Kosten bekannt wurden. Der Antrag wurde mit Mehrheit abgelehnt. Dennoch stellen bahnfeindliche Politiker und Bürger vor Ort die Wiederinbetriebnahme weiter infrage.

Sie machen beispielsweise Stim

Horrorszenarien, die den Anwohnern vorgaukeln, dass in Zukunft auch viele lange und lärmende Güterzüge durch das Edertal fahren würden. Ungeachtet dessen fuhr im Februar erstmals seit Jahrzehnten wieder ein Schienenfahrzeug auf



Der Bahnhof Viermünden. Rechts ist noch das stillgelegte zweite Gleis zu erkennen, dass für den Begegnungsverkehr wieder in Betrieb genommen werden soll.

(Foto: tk)

der stillgelegten Strecke, ein Zwei-Wege-Bagger, der die zugewucherten Gleise frei schnitt. In den nächsten Wochen stehen weitere Arbeiten an: Schienen austauschen, Schotter erneuern sowie die Bahnübergänge vorbereiten.

Im Sommer steht dann auch die Sanierung der beiden Tunnel zwischen Thalitter und Herzhausen an. Bei genaueren Untersuchungen hatte sich herausgestellt, dass der große und kleine Itter-Tunnel, die zwischen Vöhl-Thalitter und Vöhl-Dorfitter liegen und 115 Jahre alt sind, umfangreicher saniert werden müssen als ursprünglich vorgesehen. Deshalb verzögert sich die Wiederinbetriebnahme der Strecke von Dezember 2014 auf Sommer 2015. Neu geplant wird jetzt auch ein Ausweichgleis in Viermünden. Dies ist nötig, um den Betriebsablauf auf der Strecke flexibler zu gestalten und bei Betriebsstörungen den Fahrplan einhalten zu können. Außerdem will der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) ab Dezember 2016 die Schienenverbindung Brilon-Wald – Dortmund neu ordnen. Nach dem gegenwärtigen Stand würden dann für Fahrgäste aus Marburg – Frankenberg und Korbach in Brilon Wald Wartezeiten von bis zu einer Stunde entstehen.

Wegen der Bauarbeiten zwischen Frankenberg und Korbach wird es in diesem Jahr keine Sommersonderzüge von Marburg nach Herzhausen an Sonn- und Feiertagen geben. Stattdessen fahren Busse von Frankenberg nach Herzhausen, deren Abfahrtszeiten auf die Züge der Burgwaldbahn abgestimmt sind.



Mit dem neuen Gleis können auch Fahrpläne gefahren werden, die auf andere Züge in Brilon Wald abgestimmt sind. Das Ausweichgleis soll rund 2,5 Millionen Euro kosten. Die Kurhessenbahn wird den Antrag für die Baumaßnahme stellen, um dafür Leistungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zu bekommen. Für den Landkreis Waldeck-Frankenberg entstehen dadurch keine weiteren Kosten.

Die jetzt zusätzlich notwendigen Investitionen und Ausbauten sind nur folgerichtig, damit die reaktivierte Strecke eine Erfolgsgeschichte wird. Sie ist ein wichtiges Bindeglied zwischen Nordrhein-Westfalen und Hessen.

Die neue durchgängige Bahnlinie wird vor allem zahlreiche Touristen aus dem Ruhrgebiet und dem Rhein-Main-Gebiet in die Region locken.

Durch den Schienenstrang und die neue alte Anbindung an die Ballungszentren kann die Region außerdem dem demografischen Wandel gegensteuern. (hh/wb) *Erstes Schienenfahrzeug zwischen Herzhausen und Korbach-Süd seit Jahrzehnten: (Foto: Kurhessenbahn)* >



Osthessen

Bahnhof Hünfeld erstrahlt in neuem Glanz

Station nach dem Computer-Erfinder „Konrad-Zuse-Bahnhof“ benannt



Rund fünf Millionen Euro kostete der „neue“ Bahnhof Hünfeld der nach umfangreichen Umbauten und Restaurierungen jetzt wieder seiner Bestimmung übergeben wurde. Die Station wurde behindertengerecht ausgebaut und jeder Bahnsteig ist jetzt über eine Rampe erreichbar. Die Bahnsteige selbst wurden auf 55 Zentimeter über Schienenoberkante erhöht, das erlaubt bequemes Einsteigen. In der Unterführung zu den Bahnsteigen wurde eine Galerie mit Motiven aus dem Leben des Computererfinders Konrad Zuse eingerichtet, die ihn bei seiner Arbeit, aber auch als Künstler zeigen. Zuse erfand in den 40-er Jahren den ersten voll funktionsfähigen Computer der Welt und verbrachte seine letzten Lebensjahrzehnte in Hünfeld. In der Unterführung findet sich auch eine Gedenktafel für die KZ-Häftlinge, die im März 1945 von hier aus in Güterwagen in das Konzentrationslager Buchenwald transportiert wurden. Fast 30 Jahre hatte

es gedauert, bis der Hünfelder Bahnhof endlich in neuem Glanz erstrahlen konnte. Die ersten Bemühungen der osthessischen Stadt, bei der Bahn eine Sanierung zu erreichen, gehen bis in das Jahr 1985 zurück.

Möglich war die umfassende Restaurierung vor allem durch das Engagement der Stadt Hünfeld. PRO BAHN findet, dass sich andere Kommunen, wie beispielsweise Lauterbach, ein Beispiel an Hünfeld bei der Sanierung und Pflege ihrer Bahnhofsgebäude nehmen sollten.

(Text und Fotos: wf)

Gedenktafel >



Osthessen

Landschaftlich schön: die Rhönbahn

Das Ziel der Exkursion vor der Jahreshauptversammlung

Einst führten sechs Bahnstrecken in die Rhön. Übrig geblieben ist nur noch die heute „Rhönbahn“ genannte Strecke zwischen Fulda (Bronnzell) und Gersfeld. Über die landschaftlich schöne Strecke führt eine Exkursion vor der Jahreshauptversammlung von PRO BAHN Hessen am 17. Mai 2014. Im vergangenen Jahr feierte die Bahnlinie ihren 125. Geburtstag.

Besonders der Wanderverein „Rhönklub“ machten sich Ende des 19. Jahrhunderts für den Bau der Strecke stark. Speziell aber die ärmlichen wirtschaftlichen Verhältnisse der Rhöner, von denen viele ihre Heimat damals verließen, waren ein Grund für den Bahnbau.

In einer Rekordbauzeit von nur rund einem Jahr wurde die 23,38 Kilometer lange Strecke ab Bronnzell gebaut, da von Fulda aus die bereits bestehende Strecke nach Elm und Jossa mitbenutzt werden konnte. Am Montag, dem 1. Oktober 1888 fuhr der erste Zug um 7.40 Uhr von Gersfeld kommend in Fulda unter großem Beifall der Bevölkerung ein.



Uerdinger Schienenbus in Gersfeld.



Triebwagen der Hessischen Landesbahn in Gersfeld (Rhön). (Fotos: Brigitte Männer)

Anfangs verkehrten drei Zugpaare, die zum Sommerfahrplan 1895 durch ein weiteres ergänzt wurden. Damals benötigten die Personenzüge für die Bergstrecke 57 Minuten bei 40 km/h, Güterzüge 90 Minuten bei 37,5 km/h.

Bis nach dem Ersten Weltkrieg steigerte sich die Zugzahl auf sieben Paare. In den 50er Jahren schließlich begann die Zeit der Sonder- und Skizüge. Bei guter Schneelage verkehrte von Frankfurt aus der „Rhönblitz“, der Wintersportler umsteigefrei aus dem Rhein-Main-Gebiet zu Hessens höchstem Berg brachte. Ab 1953 verkehrten die ersten roten Uerdinger Schienenbusse, die von der Bevölkerung den Spitznamen „Rhönkuh“ bekamen. Im Herbst 1964 war Schluss mit den Dampflokomotiven im Plandienst. Am 1. Oktober 1988 wurde der 100. Geburtstag der Strecke gefeiert. Die Festredner trugen damals bereits einen Trauerflor am Revers, da niemand für den Fortbestand der Rhönbahn seine Hand ins Feuer legen wollte.

Weder Deutsche Bundesbahn, noch Bund, Land oder Kommunen wollten die

geschätzten 120 Millionen DM zur Sanierung der Strecke aufbringen. Der Landkreis Fulda signalisierte Ende 1991 in der „Fuldaer Zeitung“, dass man sich nicht am Erhalt der Strecke beteiligen werde. Die Gemeinde Ebersburg befragte ihre Einwohner, knapp über 50 Prozent stimmten für den Fortbestand der Strecke. Nach langen politischen Verhandlungen schlossen der Landkreis Fulda und die Bahn schließlich 1994 einen Vertrag über die Sanierung der Rhönbahn ab. Im Mai 1998 waren die Umbaumaßnahmen abgeschlossen. Leider wurde die

Streckengeschwindigkeit nicht, wie ursprünglich geplant, auf 80 km/h erhöht. Auch wurden etliche Bahnübergänge nicht wie vorgesehen beschränkt. Deshalb gab es immer wieder gefährliche Kollisionen zwischen Autos und Triebwagen.

Seit Ende 2011 fahren Triebwagen der Hessischen Landesbahn (HLB) auf der Strecke. Trotz des Betreiberwechsels wurden in den letzten Jahren auf der Rhönbahn wieder Leistungen gekürzt, speziell in den Abendstunden und am Wochenende. (Werner Filzinger)

- Die fünf anderen Bahnstrecken in der Rhön (neben der Strecke Fulda – Gersfeld) waren
1. Mellrichstadt – Fladungen: Wird gelegentlich von einer Museumsbahn und einem Regio-Shuttle der „Erfurter Bahn“ befahren.
 2. Bad Neustadt – Bischofsheim: Heute ein asphaltierter Radweg.
 3. Jossa – Wildflecken: Seit 2012 bemüht sich eine Initiative von PRO BAHN, VCD und BUND um eine Reaktivierung für den Freizeitverkehr.
 4. Fulda – Hilders – Wüstensachsen: Heute ein Teil des „Milseburgradweges“.
 5. (Bad Salzungen) – Dorndorf – Kaltennordheim: Auf einem Reststück will ein Investor eine Dampflokomotive fahren lassen. (wb)



André Kawai neuer Geschäftsführer des RMV

Der 36-Jährige André Kawai ist neuer Geschäftsführer beim Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV). Er löst Klaus-Peter Güttler ab, der in den Ruhestand geht. André Kawai, promovierter Politologe, war bislang Hauptamtlicher Kreisbeigeordneter und damit stellvertretender Landrat des Main-Kinzig-Kreises. Für den Landesvorstand von PRO BAHN Hessen e.V. gratuliert Vorsitzender Thomas Kraft André Kawai zu seiner neuen Aufgabe, verbunden mit dem Angebot einer erwartungsvollen, sehr guten Zusammenarbeit in den nächsten Jahren. (tk)

Mittelhessen

Gemeinsam Probleme lösen

PRO BAHN Mittelhessen traf PRO BAHN Rhein-Sieg

Meinungsaustausch über die Landesgrenzen: Thomas Kraft, Landesvorsitzender von PRO BAHN Hessen und zugleich Regionalvorsitzender Mittelhessen, machte den Kollegen von PRO BAHN Rhein-Sieg seine Aufwartung. Im Februar nahm er an einer regulären Sitzung des Regionalverbandes in Köln teil. Wichtigstes Thema war die vor nunmehr über drei Jahren gekappte Verbindung zwischen Gießen und Köln. Als kurzfristiges Ziel sehen die beiden Regionalverbände eine verlängerte Umsteigezeit in Siegen. Derzeit beträgt sie nur vier bis fünf Minuten. Deshalb kann vielfach der Anschlusszug in Richtung Köln oder Gießen nicht erreicht werden. Das Problem liegt hier zum größten Teil nicht am Main-Lahn-Sieg-Express der Hessischen Landesbahn, die so gut wie immer pünktlich ist, sondern am Rhein-Sieg-Express mit seinen Langsamfahrstellen und unpassenden Fahrzeugen.

Die Vertreter beider Regionalverbände waren sich einig, dass im Abschnitt zwischen Hennef und Siegen zwei Unterwegshalte mit sehr wenigen Ein- und Aussteigern wegfallen müssen. Dadurch könnte die Umsteigezeit in Siegen auf zehn bis zwölf Minuten verlängert werden. Für die Reisenden auf diesem Abschnitt gibt es als Alternative immer noch die S-Bahn (bis Au/Sieg) oder die Sieg-Dill-Bahn (Au-Siegen-Dillenburg).

Ob die Standzeit im Kölner Hauptbahnhof von heute elf Minuten verkürzt werden könne, müsse geprüft werden.

Als misslungen bezeichneten die Kollegen aus dem Regionalverband Rhein-Sieg (Vorsitzende Klaus Groß sowie Hans-Werner Ignatowitz und Dieter Sauermann) die Umstellung beim Rhein-Sieg-Express von Doppelstockzügen auf den „Talent 2“ (Baureihe 442). Vor der Umstellung wurde von den Verkehrsträgern und der Deutschen Bahn versprochen, dass mit den leichteren Zügen die Fahrtzeiten eingehalten oder gar verkürzt werden könnten. Doch dem war nicht so. Unter anderem wegen der aus- und einzufahrenden Tritte an den Türen beim „Talent 2“ ist ein erheblicher Zeitaufwand nötig, sodass es insgesamt keine Fahrzeiterparnis gab. Die Folge im vergangenen Jahr: Zwischen Siegen und Köln wird der schnellere Fernbus verstärkt genutzt.

Auch bei den langfristigen Zielen gab es Einigkeit. So wollen sich PRO BAHN Rhein-Sieg und PRO BAHN Mittelhessen gemeinsam für durchgängige Züge zwischen Gießen und Köln einsetzen.



Außerdem sollten die Strecken Gießen-Siegen, Siegen-Troisdorf sowie Siegen-Hagen als Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden und einen vordringlichen Bedarf erhalten. Hier bekommt PRO BAHN auch

Unterstützung von den Landkreisen entlang der genannten Strecken, die alle eine entsprechende Resolution verabschiedet haben. Auch ein erstes gemeinsames Gespräch mit den in Nordrhein-Westfalen zuständigen Landschaftsverbänden soll der Kontakt gesucht werden. (tk)

Großraum Frankfurt am Main

So kommen Sie weiter – oder auch nicht

Zahlreiche Kommunikationspannen bei Verkehrsunternehmen aufgedeckt

Kundenkommunikation ist Glückssache – zumindest bei Bus und Bahn. Thomas Schwemmer und Michael Alfter, beide Vorstandsmitglieder von PRO BAHN Hessen, haben den Selbstversuch gewagt. Hier ihre Schilderungen, was alles im Umgang und Gespräch mit den Kunden noch verbessert werden kann.

Beispiel 1: Am 9. März 2014 ein Kommunikationsfehler der Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF). An diesem Sonntagnachmittag war im Bahnhof Frankfurt Süd von der S-Bahn kein Durchgang zur U-Bahn durch die Unterführung. Der Zugang war wegen der laufenden Bauarbeiten durch ein ockerfarbiges Stahltor gesperrt. An dem Tor war eine gelbe Infotafel befestigt.

PRO BAHN Behindertenbeauftragter Michael Alfter, selbst sehbehindert, konnte diese Tafel leider nicht lesen, da die Fahrgäste schlicht nicht nahe genug heran kamen. Nur über einen Umweg durch die Hauptunterführung und die Querung der viel befahrenen Mörfelder Landstraße an einer Stelle ohne Ampel oder Zebrastreifen konnte das gewünschte Ziel dann doch erreicht werden.

Die Suche nach einem Mitarbeiter der VGF, den man hätte fragen können, wie

man ungefährdet über die Mörfelder Landstraße kommt, war erfolglos. Der DB-Servicepoint war leider ebenfalls unbesetzt. Hier war es wohl im wesentlichen Gedankenlosigkeit, die zu vermeidbaren Unannehmlichkeiten für den Fahrgast führte und durch den richtigen Einsatz von einfachen Hinweisschildern und Personal hätte vermieden werden können.



Es fährt kein Zug nach Zeppelinheim

Beispiel 2: Schienenersatzverkehr am 19. Januar 2014. Wegen Stellwerkarbeiten im Bahn-Knoten Frankfurt-Stadion verkehrten die S-Bahn-Linie 7 und die Regionalbahn 70 Richtung Mannheim nur eingeschränkt von/ab Zeppelinheim bzw. Mörfelden-Walldorf. Der Autor

versuchte am Sonntagmorgen mit der S7 vom Hauptbahnhof Frankfurt nach Mörfelden-Walldorf zu gelangen. Die Onlineauskunft des RMV zeigte die gegebene Verbindung mit der S-Bahn an. Am Gleis 3 angekommen, stand auf der Zugzielanzeige der Ausfall der Verbindung zu lesen, auch gab es automatisierte Durchsagen mit entsprechendem Inhalt.



Fehler im System: Unterschiedliche Online-Angaben (Fotos: com&wb)

In der Fahrplanvitrine fand sich ein Hinweis auf den Ausfall und ein Fahrplan für den Schienenersatzverkehr (SEV) mit stündlichen Abfahrten je zur Minute 35. Allerdings war nicht angegeben, wo der SEV abfahren sollte. Wieder konsultierte der Fahrgast die Onlineauskunft des RMV auf dem Handy, diesmal mit Abfahrtsort Hauptbahnhof, in der Hoffnung hier Hinweise zu finden. Es fand sich zwar keine Ortsangabe, aber plötzlich stand auf dem Handy-Display statt der S-Bahn tatsächlich der SEV und dann eine vom Aushangfahrplan abweichende Abfahrtszeit zur Minute 40!

Vollends verwirrt (aber noch guter Hoffnung) suchte der Autor den Bus auf der Ostseite des Bahnhofsvorplatzes (Stadtbusbahnsteige) und dann am Südausgang. Leider vergeblich – es gab an den Haltestellen keinen einzigen Hin-

weis. Mittlerweile waren auch beide Abfahrtszeiten vergangen und einigermaßen frustriert wurde der Infopoint im Frankfurter Hauptbahnhof aufgesucht. Hier gab es dann folgende Auskunft: Fahrgäste müssten sich schon früh elektronisch informieren – oder eben hier fragen. Sonntag wäre bei der S-Bahn ja auch kein Andrang (vulgo: sonntags fährt ja eh keiner mit!). Hinweise zum Abfahrtsort wären nicht nötig. Die Busse führen am Südausgang ab und dort könne man wegen des Durcheinanders mit den Fernbussen die Haltestelle ohnehin nicht kennzeichnen. Was solch ein Durcheinander für einen Eindruck auf einen normalerweise automobilen Gelegenheitsfahrer macht, kann sich jeder denken: Diese Kunden werden nie wieder mit der Bahn fahren!

Fazit: Unvollständige und widersprüchliche Online-Info, mangelhafte Information an den Bahnsteigen, eine fast schon freche Auskunft am Servicepoint. Hier ist immer noch viel Raum für Verbesserungen. Einfache Hinweisschilder wären mit wenig Material- und Personalaufwand realisierbar gewesen.

Beispiel 3: Die ungünstige Ausstiegssituation für Rollstuhlfahrer in Mainz-Weisenau an der Endhaltestelle der Buslinie 65. Dort befindet sich eine Senioren- und Behinderten-Wohnanlage. Wenn der Busfahrer nicht exakt an eine bestimmte Position der Haltestelle herankommt, können Gehbehinderte dort nicht vernünftig aussteigen. Im ungünstigsten Fall endet dann die Rampe genau vor dem Haltestellenschild und erschwert den Ausstieg unnötig. Es sind auch schon Rollstuhlfahrer mit dem Haltestellenschild kollidiert.

Der RMV nahm einen entsprechenden Hinweis zwar entgegen, kümmerte sich aber nicht selbst darum, sondern gab die-

sen an das zuständige Verkehrsunternehmen MVG in Mainz weiter. Dem Kunden entstanden für diesen zunächst nicht erfolgreichen Anruf an der Hotline Kosten von 6,9 Cent pro Anruf aus dem Festnetz oder bis zu 42 Cent aus dem Mobilfunk! Immerhin antwortete die MVG schriftlich und entschuldigte sich: Das Problem wäre baulich bedingt und könne nicht ohne Weiteres behoben werden. Nach unserer Meinung müsste einfach das Haltestellenschild um einige Meter versetzt werden, bis dahin müssten die Busfahrer einfach nur sehr genau an der richtigen Position halten. Ob sich auch hier wirklich etwas ändert, bleibt offen.

Fazit: Diese und viele andere ungenannte Beispiele zeigen, dass die Reiseninformation und das Informationsmanagement im RMV immer noch stark verbesserungswürdig sind. Die meisten Ursachen wären aber bei gutem Willen, bzw. wenn die geschilderten Probleme wirklich ernst genommen würden, mit geringem Aufwand abstellbar. PRO BAHN wird als Vertreter der Fahrgastinteressen weiterhin solchen Informationsfehlern nachgehen und die Finger in diese Wunden legen.

(com/Michael Alfter)



Keine Augenweide: Der Bahnhof im Frankfurter Stadtteil Griesheim. (Fotos: S. Kasten)

Großraum Frankfurt am Main

Griesheim – Ein Projekt zum Vergessen

Neugestaltung des Bahnhofes steht in den Sternen / Bürger protestieren

„Ein Schandfleck“, „unwürdiger Zustand“, „kein Aushängeschild“ sind nur einige Attribute, mit denen der Bahnhof Griesheim von Einwohnern in dem westlichen Frankfurter Stadtteil bedacht wurde. Schon seit Jahren verzögert sich der Ausbau und die Sanierung des S-Bahnhofes, der werktäglich von über 5.000 Fahrgästen genutzt wird. Frühestens

2017 oder 2018 sollte mit der Sanierung begonnen werden, avisierte Fertigstellung 2020. Das wollen sich die Griesheimer nicht mehr länger gefallen lassen. Sie sammelten über 1.500 Unterschriften und demonstrierten für ihren Bahnhof. So trafen sich über 100 Griesheimer vor Weihnachten zu einem Protestmarsch, teilweise in Nikolaus-Kostümen und mit

Transparenten „Bahnhof Griesheim – eine schöne Bescherung“.

Auch jetzt im Frühjahr rissen die kreativen Proteste nicht ab. Bei einer Aktion Anfang März beispielsweise läutete die Griesheimer Bürgerin Ursula Schmidt bei jeder einfahrenden S-Bahn mit einem Glöckchen, denn für jeden Halt kassiere die Deutsche Bahn vom RMV um die 3,50 Euro. „Das macht in vier Jahren eine Million Euro“, rechnet Schmidt vor. Doch das Geld fließe nicht in die längst überfällige Sanierung des Bahnhofs, dessen Unterführung und Gleise nicht barrierefrei sind.

Das Frankfurter Verkehrsdezernat hat jetzt die Notbremse gezogen und kippte die bisherigen Planungen und Vereinbarungen mit der Deutschen Bahn, damit alles schneller geht. Dabei musste die Stadt auch einräumen, dass für die bisherigen Vorhaben noch nicht einmal eine 2013 vorgelegte Planungsvereinbarung mit der Bahn unterschrieben war. Knackpunkt war eine von der Bahn nicht gewollte geplante Gleisverlegung.

PRO BAHN fragt kritisch: Wird jetzt wirklich alles schneller gehen, wenn die Projektierung und die Abstimmung zwischen der Stadt, der Bahn, dem privaten Eigentümer des Empfangsgebäudes und ggf. dem Land als Zuschussgeber von vorne beginnen müssen? Bereits 2006 wurde die bisherige Planung eingeleitet, der Ortbeirat 2011 von der Bahn gedrängt, den Vorplanungen zuzustimmen, damit die Bahnhofssanierung beschleunigt würde – doch das soll nun alles Makulatur sein? Die Reaktion der betroffenen Bürger und der Öffentlichkeit reicht nun von Unglauben bis zur Fassungslosigkeit, zumal nun auch die einzelnen Maßnahmen sogar wieder zur Debatte bzw. zur Disposition stehen: Aufzug oder Rampe, Erweiterung der beiden Fußgängertunnel (einer im Besitz der Stadt, einer Eigentum der Bahn), Verbreiterung eines Bahnsteiges und damit verbunden eine Gleisverlegung, die Sanierung des Bahnsteigdaches – alles scheint wieder offen. (com)

Großraum Frankfurt am Main

Vorzeigebuslinie soll beschnitten werden

Neuer Expressbus zulasten einer profitablen Busverbindung

Die RMV-Buslinie 261, die Königstein, Kronberg, Oberursel und Bad Homburg verbindet, ist eine überaus erfolgreiche Tangentialverbindung im Hochtaunuskreis. Sie wird an Spitzentagen von täglich 5.500 bzw. 1,5 Millionen Fahrgäste pro Jahr genutzt. Doch der Fahrplan soll im Sommer zugunsten einer neuen Schnellbus-Linie X26, die von Königstein über Bad Homburg bis nach Karben im Wetteraukreis verkehren soll, stark ausgedünnt werden. Dagegen wehren sich im Interesse der Nutzer der PRO BAHN Regionalverband Frankfurt und die Fahrgastlobby Hochtaunuskreis.



Bus der Linie 261



Warten auf den Bus, der von Königstein über Oberursel nach Bad Homburg fährt.

Die Erfolgsgeschichte der Linie 261 liegt darin begründet, dass sie zahlreiche Verkehrsbedürfnisse gleichzeitig befriedigt. Nur wenige Fahrgäste sind auf dem gesamten Linienweg unterwegs. Innerorts dient der 261 teilweise als Stadtbus, aber überwiegend erfüllt er die Funktion der Verbindung zweier benachbarter Städte, zum Beispiel Oberursel und Bad Homburg. Die Fachgeschäfte in den Fußgängerzonen der beiden Nachbarstädte ergänzen sich auf symbiosehafte Weise, sodass sich nicht zuletzt dank der guten Verkehrsanbindung in den letzten fünf Jahren ein reger Einkaufstourismus entwickelt hat. Wegen der vielen Teilabschnitte, die die Fahrgäste im „261er“ zurücklegen, werden in der Hauptverkehrszeit mit seinem 15-Minuten-Takt über den gesamten Streckenverlauf etwa 100 Fahrgäste pro Fahrt im Bus gezählt. Das heißt, jeder der 44 Sitzplätze eines Solobusses kann somit auf den drei Etappen faktisch auch dreimal „verkauft“ werden. Schätzungsweise 75 Prozent der Kosten dieser Linie werden so unmittelbar durch die Fahrgeldeinnahmen gedeckt. Global liegt dieser Wert bei Regionalbuslinien unter 15 Prozent. Die Linie 261 zählt damit unstrittig zu den Vorzeigelinien des RMV.

Doch dieses Angebot soll jetzt einer parallelen Schnellbuslinie geopfert werden. Einer der Betreiber dieses Vorhabens ist der Hochtaunuskreis, der sein neues Krankenhaus außerhalb der Stadt auf der „Grünen Wiese“ mit einem Expressbus anbinden will. Angesichts der klammen kommunalen Kassen schlug das mit dem Projekt beauftragte Planungsbüro als genialen Geniestreich die kostenneutrale Finanzierung einer solchen neuen Schnellbuslinie über eine Halbierung des Taktes der überaus erfolgreichen Traditionslinie 261 vor. Eigentlich sollte das Vorhaben schon zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 umgesetzt werden. Nach zahlreichen Protesten, auch von PRO BAHN, wurden neue Konzepte überlegt, die aber auch nur halbherzig durchdacht sind.

Die mehrfach vorgenommenen Linieneränderungen führen die ursprünglichen Überlegungen einer Schnellbuslinie nunmehr endgültig ad absurdum. Seinem Namen Ehre macht der „X“ dann nur noch zwischen Königstein und Oberursel. Aber auch bei diesem neuen Konzept muss der „261er“ kräftig bluten. Der zuletzt vorgelegte Plan sieht nämlich vor, dass die Linie 261 in Zukunft nur noch alle halbe Stunde, dass sie aber zwischen Oberursel Bahnhof und dem alten Kran-

kenhaus in Bad Homburg, zeitgleich mit dem X26 verkehrt. Damit würde die Situation entstehen, dass zwischen Königstein und Oberursel bis zu sechs Busse verkehren, während auf dem Streckenabschnitt zwischen Oberursel und der Innenstadt von Bad Homburg mit einem mehr als siebenmal höheren Fahrgastaufkommen nur zwei umsteigefreie Verbindungen pro Stunde angeboten werden. Dies kann und darf im Interesse der treuen Fahrgäste der Linie 261, mit hohem Anteil an Personen über 60, auf keinen Fall Realität werden.



Der Fahrplan der Buslinie 261 ist traditionell auf die Ankunft/Abfahrt der S4 in Kronberg Bf und Korrespondenz mit den Stadtbussen ausgerichtet.

Ganz billig wird die Umsetzung dieses Konzeptes nicht werden. 800.000 Euro wollen sich die Betreiber das Prestigeprojekt pro Jahr kosten lassen. Während der Pilotphase von zwei Jahren würde der RMV 63 Prozent der Gesamtkosten, also eine halbe Million Euro jährlich, zuschießen. Auf den Wetteraukreis kämen rund 60.000 Euro zu, über 100.000 Euro müsste der Hochtaunuskreis auf den Tisch legen, während die Stadt Bad Homburg mit knapp 150.000 Euro pro Jahr dabei sein dürfte, obwohl

sie bei der jetzt angestrebten Linienführung absolut keinen erkennbaren Nutzen verzeichnen wird. Im Gegenteil: mit sechs Bussen pro Stunde dürfte auf der Relation Bahnhof – neues Krankenhaus ein deutliches Überangebot entstehen.

Auf welche Resonanz die neue Verbindung zwischen Bad Homburg und Karben stoßen wird, lässt sich heute nur schwer einschätzen. Für die Relation Königstein – Bad Homburg ist zu befürchten dass der bisherigen Buslinie Fahrgäste verloren gehen, die auf die neue „Schnellbuslinie“ wechseln und damit dessen bisher hervorragendes Betriebsergebnis um etwa 10 Prozent schmälern könnte.

Eigentlich müsste man dem X26 das „X“ entziehen und ihm eine „normale“ Liniennummer verpassen, denn in seiner derzeit mehrfach umgeplanten Linienführung erfüllt er die Kriterien eines Expressbusses schon lange nicht mehr. Im Grunde genommen ist das Projekt Schnellbus Königstein – Karben damit sogar als Ganzes gescheitert und sollte sich auf die Relation Bad Homburg – Karben beschränken. Alles andere stellt einen unzulässigen Parallelverkehr dar, dem der RMV bei anderen Linien in der Region gerade den Kampf angesagt hat.

Vorstehende Argumente sind als warnende Hinweise an die Adresse der Verantwortlichen gedacht, das Für und Wider für den Betrieb der Linie X26 noch einmal mit aller gebotenen Sorgfalt und mit Blick auf den dauerhaft hohen Zuschussbedarf zu überdenken.

(Text und Fotos: Wilfried Staub)

Nähere Infos unter: www.pro-bahn-frankfurt.de >>HALTESTELLE

Starkenburg

Klare Linie für den Stadtbus gefordert

In Heppenheim ist jetzt die Politik dran / PRO BAHN Veranstaltung

„Stadtbus zum Abgewöhnen“ – so bezeichneten Kritiker in der Vergangenheit oft den ÖPNV in Heppenheim. Damit sich daran etwas ändert, luden BUND Bergstraße, PRO BAHN Starkenburg und PRO BAHN Rhein-Neckar Ende Januar den Schweizer Verkehrsplaner Willi Hüsler zu einem Vortrag über erfolgreiche Stadtbussysteme in Europa ein. Die Veranstaltung im Heppheimer Restaurant „Stadtgraben“ war mit 100 Teilnehmern, darunter Vertretern aller Fraktionen im Stadtparlament und interessierten Bürger allen Alters und Fachleuten, sehr gut besucht. Es wurde zwar kein konkretes Bedienungskonzept vorgestellt, aber anhand von Beispielen dargelegt, wie ein erfolgreiches Stadtbussystem geplant werden kann: Entscheidend sei ein klar strukturiertes Liniennetz mit einem zentralen Verbindungsknoten, direkten Linien ohne Schleifen und ein Halbstundentakt, so Hüsler. Es wurde auch deutlich, dass das derzeitige Bedienungskonzept mit dem Netz in Form einer Acht, dem Stundentakt und einer einseitigen Bedienung wenig effektiv sei.

Tatsächlich gibt es für den Stadtbus Heppenheim Handlungsbedarf. Das Busangebot ist ziemlich unübersichtlich und unkoordiniert: Neben einem Stadtbus sind weitere Linien in Bündeln zusammengefasst. Insgesamt fahren Busse auf sieben Linien, die in fünf Bündeln organisiert sind. Diese Busbündel werden im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens 2015 für acht bis zehn Jahre neu verge-

ben. Wenn die Busbedienung verbessert werden soll, muss schnellstens ein neues Bedienungskonzept her. BUND und PRO BAHN setzen sich dafür ein, Willi Hüsler mit dieser Konzepterstellung zu beauftragen.



Stadtbustveranstaltung in Heppenheim

Finanziert werden könnte das Bedienungskonzept über die Landeszuwendung von 614.000 Euro jährlich für den lokalen Verkehr an den Kreis Bergstraße. Klar ist, dass eine Beibehaltung des bisherigen Buskonzeptes langfristig aufgrund der geringen Inanspruchnahme zur Einstellung des Stadtbusses führen müsste. Wenn jetzt eine grundsätzliche Entscheidung zur Neuordnung der Stadtbuslinien gefallen ist, bleibt nur noch wenig Zeit: Bis zur Sommerpause 2014 muss die Planung des Stadtbusses in groben Zügen stehen, damit dieser bei der Vergabe der Busbündel ab 2015 berücksichtigt werden kann.

(Text und Foto: Holger Kalkhof)



Der neue Busbahnhof in Weinheim. Die Nähe zu den Gleisen bringt Probleme.

Rhein-Neckar

ZOB: Vom Dürreplatz zum Hauptbahnhof

Busnetz der Stadt Weinheim an der Bergstraße grundlegend geändert

Am 6. April hat sich im ÖPNV in Weinheim viel verändert. Zum einen ging der neue ZOB (Zentraler Omnibus-Bahnhof) in Betrieb, wodurch eine deutlich bessere Verknüpfung zwischen Bahn und Bus am Hauptbahnhof entstanden ist. Zum anderen wurde das Busliniennetz komplett umstrukturiert: Aus acht Radiallinien, die alle am bisherigen Verknüpfungspunkt Dürreplatz starteten, wurden fünf Durchmesser-Linien, die am ZOB miteinander verknüpft sind. Insgesamt hofft man in Weinheim, durch das neue Buslinien-Konzept die Fahrgastzahl um etwa 25 Prozent zu erhöhen.

Folgende Verbesserungen wurden umgesetzt:

- Erschließung zusätzlicher Stadtteile (z. B. Nordstadt, Lützelsachsen Ebene)
- Deutlich kürzere Fahrzeit von der Weststadt (größter Stadtteil) in die Innenstadt
- Am Wochenende Anbindung des Badeses Waidsee und des Erlebnisbades Miramar
- Erschließung von Marktplatz und Schlosspark auch Freitag- und Samstagabend

- 15 zusätzliche Haltepunkte
- Bordsteinerhöhung an 65 Haltestellen
- Überdachung an 20 zusätzlichen Haltestellen.

Leider gibt es auch ein paar Nachteile bei dem neuen Konzept:

- Je zwei Endpunkte im Norden und Süden wurden durch vier Linienäste verknüpft, aus denen man zwei Linien gemacht hat (632 und 632A) – das ist leider so kompliziert, wie es klingt.
- Zwar hervorragende Platzierung des ZOB direkt anschließend an den Hausbahnsteig; leider deutlich erhöhte Gefahr verbotener Querungen von Gleis 1 und 2.

Vor allem den letzten Punkt darf man nicht aus den Augen lassen. In der Kombination folgender Rahmenbedingungen ist Weinheim leider bundesweit einmalig:

- Hervorragende visuelle Verknüpfung zwischen ZOB und Mittelbahnsteig (Gleis 2 und 3)
- Ganze 28 cm zwischen Schienenoberkante und Bahnsteighöhe (wird erst 2016 auf 76 cm erhöht)
- Mehr als 100 Züge werktäglich allein auf Gleis 2

- Mehr als 3.000 Ein- und Aussteiger auf dem Mittelbahnsteig

- Rund 250 m legale Wegstrecke zwischen Süden Mittelbahnsteig gegenüber 20 m illegaler Wegstrecke bei verbotener Querung der Gleise 1 und 2.

PRO BAHN Rhein-Neckar stand dabei monatelang im Kontakt mit DB Netz und der Stadt Weinheim. Ein z. B. 100 m langes und mindestens ein Meter hohes Gitter zwischen Gleis 1 und 2 wäre dabei rechtlich möglich, wird aber von DB Netz abgelehnt. Stattdessen will DB Netz alle 15 Meter ein Warnschild mit dem Text „Unbefugten ist das Überschreiten der Gleise verboten“ anbringen lassen. Die Stadt Weinheim ihrerseits hat für knapp zwei Jahre einen Bauzaun zwi-

schen ZOB und dem Hausbahnsteig an Gleis 1 errichtet (siehe Foto).



Gitter am Bahnhof Weinheim

Nach Einschätzung von PRO BAHN wird das Risiko spontaner Gleisquerungen (Bus fährt gerade ein oder steht bereits am ZOB) dadurch jedoch kaum reduziert. (*Michael Löwe*)

Rhein-Neckar

Sanierung der Linie 10 weiter ungewiss

Hochstraßenabriss und Straßenneubau haben in Ludwigshafen Priorität

Die Straßenbahn in Ludwigshafen ist ein Stiefkind der Stadtpolitik. Als erste Stadt in Deutschland legte die zweitgrößte Stadt der Metropolregion Rhein-Neckar 2008 einen rund zwei Kilometer langen „U-Bahn“-Tunnel still, auch überirdische Strecken und Linien wurden stillgelegt, abends gibt es einigen Linien nur „Schienenersatzverkehr“ mit Bussen. Schon seit Jahren wird über die Sanierung einer wichtigen Strecke diskutiert, die nun möglicherweise wieder auf der Kippe steht. Gleichzeitig werden in Ludwigshafen über 200 Millionen Euro für den Abriss einer maroden Hochstraße und den Neubau einer ebenerdigen „Stadtstraße“ verplant.

Die 2,8 Kilometer lange Strecke, auf der die Linie 10 fährt in den Stadtteil, Alt-Friesenheim fährt, soll auf einen eigenen Gleiskörper verlegt werden und acht barrierefreie Haltestellen bekommen. Die Sanierung ist dringend nötig, da sonst in absehbarer Zeit eine Stilllegung des Abschnittes unvermeidbar ist, da die alten Schienen verschlissen sind. Bereits im September 2005 hatte der Stadtrat einen Entwurf zum Ausbau der Strecke beschlossen. Nun verteuert sich der Ausbau von 21,8 auf 26,5 Millionen Euro. Die auf die Kommune jetzt zukommenden Zusatzkosten wurden vom Stadtrat zähneknirschend bewilligt.



Im Gegensatz zu Ludwigshafen haben Mannheim und Heidelberg, die gemeinsam ein Nahverkehrsnetz auf Meterspur betreiben, die Bedeutung des schienegebundenen ÖPNV erkannt. Dort sind mehrere neue Straßenbahnstrecken im Bau oder werden geplant. (wb)

< *Straßenbahn der Linie 10 in Ludwigshafen. (Foto: Rudolf Stricker)*

Rhein-Neckar

Kurzmeldungen

Für Verstimmung sorgte eine fünfstellige Euro-Forderung der Stadt Heidelberg für entgangene Parkgebühren an Busunternehmer, die für die Bahn Schienenersatzverkehr (SEV) fahren. Die Autostellplätze waren im vergangenen Sommer vorübergehend für einige Wochen weggefallen, weil dort Bushaltestellen für den SEV ins Neckartal eingerichtet wurden.

* * * * *

Schon in diesem Sommer wird die Stadtbahnstrecke der Linie 5 durch den Mannheimer Stadtteil Seckenheim gesperrt, weil dort eine Haltestelle behindertengerecht ausgebaut wird. Eine große, mehrwöchige Sperrung folgt dann 2015, weil die Schienen auf dieser wichtigen Meterspurstrecke zwischen Heidelberg und Mannheim ausgetauscht werden sollen. PRO BAHN Rhein-Neckar kritisiert, dass diese beiden Baumaßnahmen nicht zusammengelegt wurden.

Weiter ausgebaut wird der „Disco-Nachtverkehr“ im Karlsruher Verkehrsverbund. Junge Praktikanten der Albtal Verkehrsgesellschaft hatten die Verkehrsplaner darauf aufmerksam gemacht und überzeugen können, dass in diesem Bereich eine große Nachfrage besteht.

(wb)



Fortschritte macht der Bau der Stadtbahn-Nord in Mannheim, die 2016 eröffnet werden soll. (Foto: wb)

PRO BAHN intern

Ehrung, Wahlen, Diskussion und Ausflug

Das höchste Gremium der PRO BAHN Mitglieder traf sich in Gera

Jedes Jahr das bewährte Ritual beim Bundesverbandstag, der Jahreshauptversammlung des Fahrgastverbandes PRO BAHN: Am Freitag Ehrungen, am Samstag Arbeit und Verbandspolitik und am Sonntag eine Exkursion. So auch beim diesjährigen Bundesverbandstag vom 28. bis 30. März 2014 im thüringischen Gera.

Die Fahrgastpreise, mit der PRO BAHN herausragende Personen und Projekte im öffentlichen Nah- und Fernverkehr ehrt, bekamen in diesem Jahr: Der Geraer Verkehrsbetrieb für die Haltestellengestaltung für mobilitätseingeschränkte Menschen sowie den durchgreifenden, übersichtlichen Fahrplankontakt. Ein weiterer Preis ging an das Bündnis „Fernverkehr für Jena“, das sich für die Beibehaltung des Fernverkehrs in Ostthüringen nach Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Leipzig/Halle – Erfurt – Nürnberg einsetzt.

Am Samstag kamen die Delegierten aus den PRO BAHN Landesverbänden (aus Hessen Thomas Kraft, Michael Alfter und Marcus Gottleben) zu den Vorstandswahlen zusammen. Der bisherige Bundesvorsitzende Jörg Bruchertseifer, die beiden Stellvertreter Winfried Karg und Alexander Drewes sowie Kassierer Marcel Drewes wurden in ihren Ämtern bestätigt. Schmerzlich stimmt der Ausstieg von Gerd Aschoff als einem der stellvertretenden Bundesvorsitzenden. Sein Schwerpunkt im vergangenen Jahr war die Pressearbeit. Der Landesverband Hessen ist Aschoff zu besonderem Dank verpflichtet, war doch die Zusammen-

arbeit auch in schwierigen Zeiten ausgezeichnet. Für Aschoff wurde Ingo Fransen vom Landesverband Bremen neu in den Bundesvorstand neu gewählt.



*Nicht mehr im Bundesvorstand:
Gerd Aschoff (Foto: tk)*

Nach den Wahlen wurden Strukturfragen des Verbandes diskutiert. Über die geplante Satzungsänderung konnte beim Bundesverbandstag 2014 keine Entscheidung herbeigeführt werden. Der Verbandstag beauftragte den Landesverband Hessen, eine neue Satzung auszuarbeiten. Nicht durchsetzen konnten sich die Delegierten des Landesverbandes Hessen mit ihrem Antrag, die Geschäftsstelle des Bundesverbandes in Berlin weiter auszubauen. So werden die Mitglieder von PRO BAHN künftig in München verwaltet. Die Exkursion der Delegierten ging am Sonntag von Gera-Süd zunächst nach Chemnitz und weiter nach Leipzig. Dort konnten die Delegierten den neuen City-Tunnel besichtigen. Der nächste Bundesverbandstag von PRO BAHN ist für März 2015 in Bremen geplant. (tk)

PRO BAHN intern

Meinungsaustausch in Berlin

Landesvorsitzender traf verkehrspolitische Sprecherin

Für eine alternative Verkehrspolitik und damit eine deutliche Verlagerung von Verkehr auf die Schiene, dafür steht Sabine Leidig. Sie ist hessische Bundestagsabgeordnete und zugleich verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion „Die Linke“ im Deutschen Bundestag. Der Landesvorsitzende von PRO BAHN Hessen, Thomas Kraft, besuchte sie nun in ihrem Abgeordnetenbüro in Berlin. In dem Meinungsaustausch ging es um den alternativen Verkehrsplan für Hessen der „Linken“.

Mit am Tisch saß der Schöpfer dieses Werks, der Verkehrsexperte und PRO BAHN-Mitglied Winfried Wolf. Im Mittelpunkt des Gesprächs stand das Angebot des Schienenpersonenverkehrs in Hessen. „Die Linke“ und PRO BAHN stimmen darin überein, dass es im Bundesland Hessen dringenden Handlungsbedarf gäbe, da der Schienenpersonenverkehr weiterhin deutlich schlechter gestellt sei als in anderen Bundesländern. Als Beispiel nannten Leidig und Wolf den Gleisrückbau. In den 20 Jahren seit der Bahnreform wurden knapp 50 Prozent aller Gleisanlagen stillgelegt und abgebaut. Selbst in Bahnknoten wie Bebra werden derzeit Bahnsteige und Gleise demontiert. PRO BAHN und „Die Linke“ wollen hier gemeinsam kurzfristig tätig werden, um Veränderungen an den



Sabine Leidig und Thomas Kraft. (Foto: Winfried Wolf)

Gleisanlagen bis hin zu einer Bebauung von ehemaligen Bahnliegenschaften doch noch zu verhindern.

Ein weiterer besprochener Kritikpunkt: Schrittweise wurde die Verantwortung für den ÖPNV in Hessen von der Politik in privat rechtlich organisierte Nahverkehrsorganisationen verlagert. Hierdurch würden nur noch politikferne Entscheidungen getroffen, die zumeist Rückschritte wie die Abbestellung von Verkehrsleistungen zur Folge hätten. Dies sei zugleich ein Beispiel für den Abbau von Demokratie, der sich vielfach unter Ausschluss der Öffentlichkeit vollziehe, so Kraft.

Gemeinsam kritisiert wurde bei dem Treffen in Berlin auch der Umbau des Frankfurter Hauptbahnhofs. PRO BAHN und „Die Linke“ bemängeln, dass hier 80

Prozent der Mittel, welche für die Sanierung von Haltestellenanlagen im Frankfurter S-Bahn-Netz zur Verfügung standen, verbaut wurden.

In diesem Zusammenhang stellen sich „Die Linke“ und PRO BAHN die Frage, ob in Zukunft überhaupt noch ausreichende Mittel für den laufenden Betrieb des ÖPNV in Hessen zur Verfügung stehen werden. Bislang gibt das Land Hessen aus eigenen Mitteln nichts hinzu, sondern reicht lediglich die Regionalisierungsmittel des Bundes an die Nahverkehrsträger durch. Die hessischen Verkehrsverbände müssen deshalb knapp 60 Prozent ihres Finanzbedarfs aus Fahrgeldeinnahmen erwirtschaften, was zu den verhältnismäßig hohen ÖPNV-Fahrtickets in Hessen führt. Die neue schwarz-grüne Landesregierung in Hessen sei in dieser Frage bislang noch eine Antwort schuldig, finden PRO BAHN und „Die Linke“.

Zum Abschluss des rund einstündigen Treffens wurde das Thema „Reaktivierung von Bahnstrecken“ erörtert. Alle Teilnehmer der Gesprächsrunde einig, dass Strecken wie die Aartalbahn zwischen Wiesbaden, Bad Schwalbach und der Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz (Zollhaus), die Horloffalbahn (Friedberg – Wölfersheim – Hungen) und die Lumdatalbahn Lollar – Londorf nach einer Reaktivierung deutlich höhere Fahrgastzahlen erreichen werden, als von konservativen Verkehrsexperten bislang prognostiziert werde. Für die Strecke Korbach Süd – Frankenberg, die im nächsten Jahr wieder in Betrieb genommen werden soll, forderten Leidig, Wolf und Kraft, zusätzliche Begegnungsgleise einzubauen, um nach der Startphase einen akzeptablen 60-Minuten-Takt anstatt des derzeit nur geplanten Zwei-Stunden-Taktes fahren zu können. (tk)

Das Allerletzte

Kein Aprilscherz! Eine Straßenbahn ohne Schienen gibt es im nordtürkischen Izmit, der Partnerstadt von Kassel. Vor den Wahlen wollte die kommunale Regierung, in der die Partei AKP die Mehrheit hat, noch schnell ein Wahlversprechen umsetzen: Die Einführung einer Straßenbahn. Deshalb kaufte sie eine Tram, ohne dass bislang Schienen gelegt



Presseschau: Die Straßenbahn Izmit in türkischen Internet-Medien.

wurden. Damit wollte die Regierung die Wähler für sich einnehmen. Das Vorhaben scheiterte, die Bevölkerung reagierte empört. (wb)

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 (Spendenkonten):

Landesverband Hessen e. V.:

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

Landesverband Baden-Württemberg e. V. (für Regionalverband Rhein-Neckar):

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:

- Do, 15.5. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft Mai – Juni. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (s. S. 2).
- Sa, 17.5. Jahreshauptversammlung von PRO BAHN Hessen in Fulda (siehe separate Einladung, die alle hessischen Mitglieder mit diesem Heft erhalten)
- Sa, 17.5. 11.00 Uhr: Ordentlicher Landesverbandstag von PRO BAHN Baden-Württemberg in Calw, Gasthaus Rössle, Herrmann-Hesse-Platz 2.

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen:

- Mi, 30.4. 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmsstraße 2, Kassel.
(Jeden letzten Mittwoch im Monat.)
- Mi, 28.5. 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmsstraße 2, Kassel.

PRO BAHN Regionalverband Osthessen:

- Mi, 16.4. 19 Uhr: Zweimonatliches Treffen am 3. Mittwoch in geraden Monaten in der Gaststätte „Zum Felsenkeller“, Leipziger Straße 12 in Fulda.
- Mi, 18.6. 19 Uhr: Treffen in der Gaststätte "Zum Felsenkeller".

PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen:

- Mi, 21.5. 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, 5.5. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 3 (fünf Fußminuten vom Hauptbahnhof/Südseite)
- Mo, 2.6. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut
- So, 8.6./ Mo, 9.6. Infostand von PRO BAHN beim traditionellen Bahnhofsfest in Königstein im Taunus an beiden Pfingstfeiertagen

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.:

- Mi, 23.4. 18.00 Uhr: Jeden vierten Mittwoch im Monat: Monatstreff des RV Starkenburg im Restaurant Casa Algarve („Grün-Weiß“), Dornheimer Weg 27 in Darmstadt. (18.-18.30 Uhr: informeller Teil, 18.30-20.30 Uhr: Tagesordnung)
- Sa, 10.5. 15.00-18.00 Uhr: Jahreshauptversammlung des Regionalverbandes. Mitglieder erhalten eine schriftliche Einladung.
- Mi 28.5. 18.00 Uhr: Monatstreff im Restaurant Casa Algarve.

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar:

- Do, 15.5. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar **im Restaurant red - die grüne Küche**, Poststraße 42 in Heidelberg
- Mi, 26.6. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162. **Wegen Fronleichnam eine Woche später!**

