PRO BAHN Hessen

Fahrgastzeitung

Informationen von PRO BAHN für Hessen und Rhein-Neckar

Nr. 103 Mai – Juni 2014

Wabern – Bad Wildungen in Gefahr S. 4
Bahnhofsumbau Höchst hat begonnen S. 11
Neue Schienen in Darmstadts Osten? S. 16
Plankstadt gegen Straßenbahn S. 25

An den Rändern Hessens…

Titelbild: *„Halt erwarten“ heißt es für die grünen Vectus-Züge auf der Oberwesterwaldbahn (hier hinter Limburg). Die Hessische Landesbahn wird die Strecke ab Fahrplanwechsel übernehmen und Triebwagen in ihrem traditionellen rot-gelb dort fahren lassen. Die Vectus Verkehrsgesellschaft mbH soll aufgelöst werden.*
(Foto: Christoph Arndt).

Rückseite oben: *Ein elektrischer Triebwagen der Baureihe ET 440 als Regionalzug auf dem Viadukt nördlich von Jossa im Main-Kinzig-Kreis. (Foto: DB/Georg Wagner)*

Rückseite unten: *Im nächsten Jahr wird der Bahnhof Korbach wieder ein Bahnknoten, wenn die Strecke nach Frankenberg reaktiviert wird. (Fotos: Gl. System)*

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 mit sechs Ausgaben 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 acht Euro und beinhaltet die Zusendung von derzeit sechs Ausgaben der Fahrgastzeitung pro Jahr. Bitte bestellen Sie mit Angabe Ihrer Adresse beim Landesverband (Postfach 11 14 16, 60049 Frankfurt a. M.) unter Beifügung von acht Euro 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, ebensowenig Beschwerden, die an Verkehrsbetriebe gerichtet sind und der FGZ in Kopie zugehen.

Änderungen der Bezugsadresse melden Sie bitte an die Mitgliederverwaltung in München (Adresse Seite 34), wenn Sie Vereinsmitglied sind; an Holger Kötting, Am Karlshof 12, 64287 Darmstadt, E-Mail: holger.koetting@gmx.de, wenn Sie die Zeitung als Jahresabonnement/Freiverteiler erhalten.

Redaktion: Wolfgang Brauer *(wb)*, Holger Kalkhof *(hka)*, Hermann Hoffmann *(hh)*. Alle anderen Artikel sind namentlich gekennzeichnet. V. i. S. d. P.: *wb*, für die einzelnen Regionalverbände: *hh, hka, wb*.

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

Regionalredaktionen:

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

Mittelhessen und Osthessen: N.N.

Großraum Frankfurt: N.N.

Starkenburg: Holger Kalkhof, E-Mail: holger.kalkhof@t-online.de

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

Redaktionsschluss für diese Ausgabe: 1.6.2014 (Heft Mai – Juni 2014)

Redaktionsschluss für die übernächste Ausgabe: 15.8.2014 (Heft September – Oktober 2014)

Das Heft Nr. 104 (Juli – August 2014) wird zusammen mit Ausgabe Nr. 103 versandt.

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

Strecke Wabern – Bad Wildungen in Gefahr ..……..... 4
Wartehäuschen in Kassel-Wilhelmshöhe eingeweiht ……..……..…..... 5
Ein Jahr Mobilfalt: Ernüchternde Bilanz …..... 6

Osthessen

Neue Schienen zwischen Gelnhausen und Fulda …….... 7

Mittelhessen

Die Dietzhölztalbahn vor dem Aus retten …..... 9
Anruf-Sammel-Taxi in Marburg wird nur wenig genutzt ……..… 10

Großraum Frankfurt

Umbau des Bahnhofs Höchst hat planmäßig begonnen 11
Die neuen S-Bahnen der Baureihe 430 fahren ……...……...…..……... 13
Neuer RMV-Fahrgastbeirat …….…...… 15

Starkenburg

Anbindung des Darmstädter Ostens mit einer Stadt-Land-Bahn 16
Mit Bus und Bahn zum Hessentag nach Bensheim – eine Bilanz ……. 20
Modernisierung Bahnhof Babenhausen …….…… 23

Rhein-Neckar

Bürgerentscheid in Plankstadt: Gegen die Straßenbahn ....……..... 25
Weiterhin Verzögerungen bei den S-Bahn-Ausschreibungen ….……..…..... 26
Die neuen Expresslinien in Baden-Württemberg sind kein großer Wurf ….. 28

PRO BAHN intern

PRO BAHN Hessen tagte in Fulda ……..…….. 30
Landesverband Baden-Württemberg traf sich in Calw …...……...…..…... 33

Das Allerletzte

Lustige Zugdurchsagen, gesammelt bei Facebook und Twitter ..…….. 35

PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten 34

PRO BAHN – Termine 35

Triebwagen in Wabern (links) und in Bad Wildungen (rechts). (Fotos: wb und DB)

Strecke Wabern – Bad Wildungen in Gefahr

Vertrag mit dem NVV läuft 2015 aus / PRO BAHN Resolution

Sorge um den Erhalt der „Ederseebahn“ von Wabern nach Bad Wildungen. Im kommenden Jahr läuft der Vertrag zwischen dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV), der Kurhessenbahn und der Deutschen Bahn über den Betrieb der rund 17 Kilometer langen Strecke aus, die derzeit im Zwei-Stunden-Takt befahren wird. Bei seiner Jahreshauptversammlung am 17. Mai 2014 in Fulda verabschiedete der PRO BAHN Landesverband Hessen deshalb einstimmig eine „Resolution zum Erhalt der Bahnstrecke Wabern – Fritzlar – Bad Wildungen“.

Darin heißt es: Bad Wildungen ist eine der erfolgreichsten Kurstädte Hessens mit Kurgastzahlen, von denen andere Kurbäder in Hessen nur träumen können. Vielfach reisen die Kurgäste mit der Bahn an. Ebenso müsse die Stadt Fritzlar als Mittelzentrum im Schwalm-Eder-Kreis durch die Strecke an das Bahnnetz angeschlossen bleiben. Gleichzeitig müssten derzeit noch bestehende Bus-Parallelverkehre nach Bad Wildungen reduziert werden. Der Landkreis Waldeck-Frankenberg, in dem der Kurort Bad Wildungen liegt, sei nun aufgefordert, ebenso wie bei der erfolgreichen Reaktivierung der Strecke Frankenberg – Korbach zu handeln.

Ebenso hatte bereits das Stadtparlament von Bad Wildungen eine gemeinsame Resolution für den Fortbestand der Strecke in seiner Mai-Sitzung beschlossen. „Die Erreichbarbarkeit von Bad Wildungen mit der Bahn ist von elementarer Bedeutung, insbesondere für die Kliniken“, so ein Stadtrat. „Die Bahnstrecke ist technisch auf den neuesten Stand gebracht worden, der Bahnhof wurde aufwändig saniert, auch mit Unterstützung der Stadt Bad Wildungen.“

Immer wieder gab es Stilllegungsgerüchte um die Strecke Wabern - Bad Wildungen, zuletzt 2006/2007. Danach wurde die Strecke aufwändig saniert und inzwischen durch den Zugleiter im Kasseler Hauptbahnhof ferngesteuert.

Während die Zukunft ihrer Bahnstrecke ungewiss ist, „feierte“ Bad Wildungen im März gleichzeitig einen neuen Fernbus, der die Bäderstadt zweimal wöchendlich nach Amsterdam verbindet.

NVV-Pressesprecherin Sabine Herms äußerte sich nach der Stadtverordnetensitzung gegenüber der „Wildunger Zeitung“ zuversichtlich, dass der Weiterbetrieb der Strecke zunächst bis Ende des Jahres 2017 gesichert sei. Derzeit arbeite der NVV an einer Vertragsverlängerung um zwei Jahre.

Ab 2018 strebe der Verkehrsverbund eine einheitliche Vertragslaufzeit für alle Strecken der Kurhessenbahn an. Dies sind neben Wabern - Bad Wildungen auch Korbach - Kassel, Marburg – Frankenberg - Korbach - Brilon Wald und Marburg - Erndtebrück. Mehr zur „Ederseebahn“, zur Reaktivierung der 2. Bahnstrecke im Landkreis Waldeck Frankenberg und über den Freizeitverkehr zum flächenmäßig zweitgrößten Stausee in Deutschland in „Fahrgastzeitung“ Nr. 104. *(red)*

Ein jahrelanger Kampf von PRO BAHN war erfolgreich: Kurz nach Ostern wurden im zugigen Fernbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe zwei neue Wartepavillions (links) eingeweiht, die unser Fahrgastverband vehement gefordert hatte. Im Winter hatte sich die Aufstellung nochmals verzögert, weil zum Teil falsches Material geliefert wurde bzw. ein bestimmtes Glas fehlte. Nun aber stehen die Pavillions im Eingangsbereich des Bahnhofs vor den Gleisen 7 – 10. Feierlich eröffnet wurde der erste Pavillon von dem aus Thüringen stammenden neuen Bahnhofsmanager Gerd Tucholka (Mitte) zusammen mit der Oberweißbacher Bergbahnkönigin (rechts). Thüringer Bratwürste durften dabei nicht fehlen. Der Bahnhofsmanager beabsichtigt, sich mit Wilhelmshöhe um die Auszeichnung „Bahnhof des Jahres 2014“ zu bewerben. Wegen der mangelnden Wartequalität sei das bisher nicht möglich gewesen. (hh)

Nordhessen

Ein Jahr Mobilfalt: Ernüchternde Bilanz

Es gibt kaum Privatfahrer, die andere mitnehmen wollen

Vor einem Jahr startete der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) das umstrittene Projekt Mobilfalt. Beohner von abgelegenen Dörfern ohne Pkw werden als Mitfahrer an Autobesitzer auf einer festgelegten Route zu festgelegten Zeiten vermittelt. Sollte sich keine Fahrtmöglichkeit mit einem Privatauto ergeben, wird notfalls ein Taxi zu ÖPNV-Preisen eingesetzt.

Nun zog der NVV Bilanz: Im ersten Jahr wurden über 4.000 Fahrten registriert, das sind im Durchschnitt elf Fahrten pro Tag. Mehr als 700 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, davon über 100 Fahrerinnen und Fahrer in den Pilotregionen Sontra/Nentershausen/Herleshausen und Witzenhausen im Werra-Meißner-Kreis, im Landkreis Hersfeld-Rotenburg sowie in Niedenstein im Schwalm-Eder-Kreis haben sich registrieren lassen. Jedoch wurden in den meisten Fällen Taxis für die Fahrten genutzt, die Kosten von 50.000 Euro bei 25.000 gefahrenen Kilometern verursacht haben. Private Fahrten wurden in weniger als zehn Prozent der Fälle angeboten. Dieser Anteil soll auf 20 bis 30 Prozent der MOBILFALT-Fahrten angehoben werden.

„Ein ehrgeiziges, aber realistisches Ziel“, so Prof. Carsten Sommer, Projektleiter der Universität Kassel. Er begleitet das Pilotprojekt wissenschaftlich. „Unsere Untersuchungen haben gezeigt, dass neue Systeme wie Mobilfalt – insbesondere, wenn die Benutzung mit Verhaltens- und Bewusstseinsänderungen einhergeht – Zeit benötigen.“

MOBILFALT-Werbeflyer (Foto: nvv)

Projektleiter Sommer weiter: „In der Verkehrsplanung gehen wir in der Regel von zwei bis drei Jahren aus, bis ein neues Angebot im Öffentlichen Nahverkehr von den Fahrgästen verinnerlicht wurde und im Alltag genutzt werden kann.“ Der NVV hat deshalb zusatzliches Geld für die Fortsetzung des Projekts bis 2016 beim Land Hessen beantragt. *(hh)*

Kommentar *von Wolfgang Brauer*

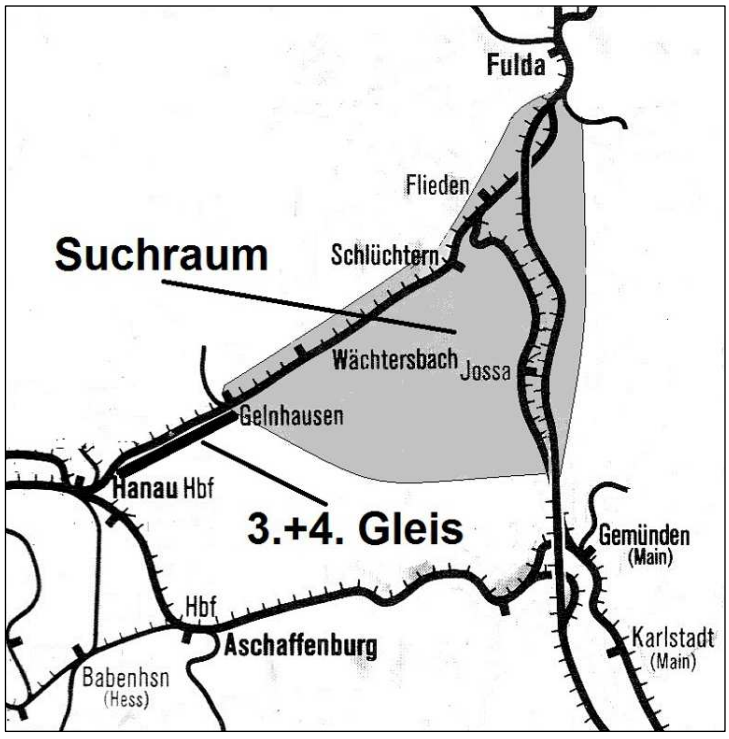
Das Projekt MOBILFALT wurde schon bei seiner Einführung vor einem Jahr kritisch gesehen. Von „Durch die Sache kauft man sich treue Autofahrer“, „Gute Idee, macht aber Bauchschmerzen“, „Missbrauch des Nahverkehrsetats“ bis hin zu „Subventionierung einiger Autofahrer aus dem Topf des Nahverkehrs“ reichten die ersten Einschätzungen von MOBILFALT. Kritiker des neuen Angebots des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) befürchten auch, dass durch solche Modelle den teilnehmenden Landkreisen Tür und Tor geöffnet wird, sich aus dem ÖPNV als Daseinsvorsorge zu stehlen – indem diese Gebietskörperschaften eben in Zukunft auf die Umwandlung der öffentlichen Leistungen in eine privatisierte Ehrenamtlichkeit mit Aufwandsentschädigung setzen. Die erste Bilanz des NVV ist nun ernüchternd. Das Angebot wurde kaum genutzt, es gab insbesondere nur ganz wenige Autofahrer, die Passagiere mitnehmen wollen. Die Zahl der Taxifahrten stattdessen ist viel größer und damit teurer als geplant. MOBILFALT ist offenbar nicht das ÖPNV-System der Zukunft für Nordhessen – aber es gibt andererseits auch noch kein anderes Konzept, wie der öffentliche Verkehr in den strukturschwachen und ausblutenden Landstrichen gerettet werden kann.

Osthessen

Neue Schienen zwischen Hanau und Fulda

Bürgerbeteiligung wird groß geschrieben / Fertigstellung erst nach 2025

Mehr als 250 Interessierte folgten Mitte Mai einer Einladung der Deutschen Bahn, des Hessischen Wirtschaftsministeriums und des Main-Kinzig-Kreises nach Gelnhausen zu einer Informationsveranstaltung zum geplanten Ausbau der Strecke Hanau – Würzburg/Fulda. Dies war der erste Teil einer umfassenden Bürgerbeeiligung zu dem Projekt. Die Veranstaltung begann eine halbe Stunde später als geplant, weil Hessens Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir mit dem Auto zu dieser Bahnveranstaltung kam und im Stau feststeckte.



Geplanter Ausbau Hanau – Fulda >

Der Minister sprach bei seinem Eingangsstatement von einem spannenden Modellprojekt und einem neuen, besonderen Konzept der Bürgerbeteiligung. Die Planung der Strecke solle gemeinsam mit den Bürgern erfolgen, man wolle ihnen kein fertiges Konzept vorsetzen. Außerdem könne die Bürgerbeteiligung das Verfahren beschleunigen.

Al-Wazir betonte, dass der Schienenverkehr im Rhein-Main-Gebiet klare Priorität haben müsse. Hessen benötige dringend einen leistungsfähigen ÖPNV und Schienen-Fernverkehr, der den Anforderungen der Zukunft genügen müsse. „Die Strecke zwischen Hanau und Fulda ist eine der am stärksten benutzten Bahnstrecken Deutschlands. Um den Schienenverkehr als klimafreundliche Alternative zum Straßen- und Luftverkehr attraktiv zu halten, ist es wichtig, den Engpass dort so schnell wie möglich zu beheben“, so Al-Wazir. Zusammenfassend erklärte der Minister, dass er das Konzept der Bahn für den Ausbau Hanau – Fulda unterstütze und insbesondere die Bürgerbeteiligung.

Podium der Veranstaltung in Gelnhausen. (Foto: Werner Filzinger)

Ziel des Vorhabens ist es, im Raum zwischen Hanau und Fulda zusätzlich zu den zwei bestehenden Bahngleisen zwei weitere Bahngleise zu verlegen. Außerdem soll der Personenverkehr beschleunigt werden, indem Fernverkehr, Nahverkehr und Güterverkehr auf verschiedene Gleise gelenkt werden, denn heute habe die Strecke eine hohe Verspätungsanfälligkeit. Täglich würden 550 Züge die Strecke in beiden Richtungen befahren, sagte Dirk Rompf, neuer Vorstand des Ressorts „Netzplanung und Großprojekte“ bei der DB Netz AG, während der Veranstaltung in Gelnhausen.

Das Neubau-Projekt ist in zwei Abschnitte aufgeteilt. Im ersten, 23 Kilometer langen Bauabschnitt zwischen Hanau und Gelnhausen sollen neue Gleise entlang der bereits vorhandenen Schienen verlegt werden. Im zweiten Bauabschnitt zwischen Gelnhausen und Fulda ist bisher nur ein Suchraum abgesteckt worden, in dem eine mögliche Trasse verlaufen könnte: Entweder als Neubaustrecke von Gelnhausen durch den Spessart zur vorhandenen Schnellfahrstrecke Würzburg – Fulda oder der Bau von zwei neuen Gleisen parallel zur bestehenden Strecke durch das Kinzigtal.

Die Streckenführung zwischen Gelnhausen und Fulda soll innerhalb der nächsten drei Jahre ermittelt werden. Für den zweiten Abschnitt zwischen Gelnhausen und Fulda wird mit einer Baureife nicht vor 2020 gerechnet.
(Werner Filzinger/wb)

In Fulda wird derzeit ein neues Logistiklager für das DB Fahrzeuginstandhaltungswerk gebaut. Das sechs Millionen Euro teure Bauwerk soll 2015 fertiggestellt sein. Das DB-Werk in Osthessen hat sich in den letzten Jahren europaweit zu einem Kompetenzzentrum für die Instandsetzung von Bremsteilen für Schienenfahrzeuge entwickelt. *(wf)*

Mittelhessen

Die Dietzhölztalbahn vor dem Aus retten

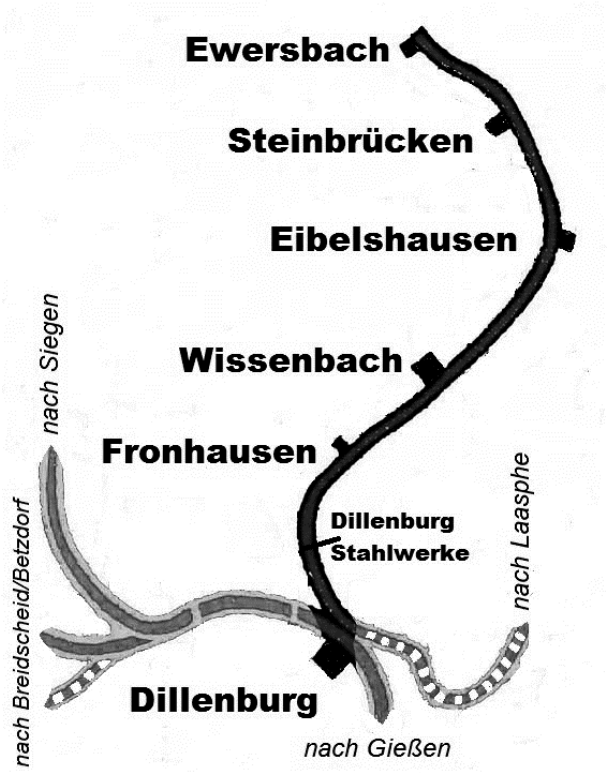
Neuer Förderverein setzt sich für den Streckenerhalt ein

Der Dietzhölztalbahn von Dillenburg nach Ewersbach im Lahn-Dill-Kreis droht das endgültige Aus. Bereits vor zwei Jahren hat die DB Netz AG den „Antrag auf Freistellung der Flurstücke für Bahnbetriebszwecke“ – wie es offiziell heißt – beim Eisenbahn-Bundesamt gestellt. Dagegen haben ortsansässige Firmen und die Öffentliche Hand Einsprüche beim EBA eingereicht. In den Startlöchern steht auch der Verein „Dietzhölztalbahn e.V., der die Strecke schnellstmöglich freischneiden und befahrbar machen möchte.

Die 15,9 Kilometer lange Stichstrecke ist genau 122 Jahre alt und hatte zuletzt die Kursbuchnummer 366. Diese Nummer hatte auch die inzwischen weitgehend abgebaute Bahnlinie von Dillenburg nach Laasphe bei Biedenkopf, weil die Züge von Ewersbach anfangs bis zum Nikolausstollen, dem damaligen Endpunkt der Scheldetalbahn, durchgebunden wurden.

Neben dem Güterverwehr für die zahlreichen Firmen entlang der Strecke fuhren bis zur Stilllegung für den Personenverkehr neben den Uerdinger Schienenbussen auch immer wieder lokbespannte Züge, wegen des erheblichen Schülerverkehrs auf der Strecke.

Sonderfahrt am 2. Juni 2012 auf dem Reststück der Dietzhölztalbahn in Dillenburg. (Foto: Johannes Conrad)



Die Dietzhölztalbahn und andere Bahnstrecken im Raum Dillenburg, abgebaute Strecken schraffiert. (Karte: wb)

Wie auf anderen Strecken in der Region (Dillenburg – Laasphe, Frankenberg – Volkmarsen) wurde auch auf der Dietzhölztalbahn am 30. Mai 1987 der Personenverkehr eingestellt. Ab April 2000 wurde die Strecke aufgrund von Gleisschäden ab dem Bahnhof Wissenbach (Kilometer 8,0) für den Verkehr gesperrt. Am 10. Juni 2001 folgte dann die Stilllegung. Mittlerweile findet Güterverkehr nur noch auf einem 2,2 Kilometer langen Reststück vom Dillenburger Bahnhof bis zu den Dillenburger Stahlwerken statt. Im März 2008 wurden hier die Gleise erneuert, sodass ein weiterer

Betrieb zu erwarten ist. Die Gleise auf der übrigen Strecke sind noch größtenteils erhalten, sind aber stellenweise stark zugewachsen. Momentan fehlen einige Bahnübergänge entlang der Strecke sowie eine Brücke und ein Schienenstück von etwa 80 Meter in Eibelshausen. Hier haben sich die Gemeindeverwaltungen dazu verpflichtet, die Schienenlücken auf eigene Kosten wieder zu schließen, sofern der Schienenverkehr auf der Strecke wieder aufgenommen werden sollte. Dazu hat sich der Verein „Dietzhölztalbahn e.V.“ gründet, der im März 2014 beim Amtsgericht Wetzlar eingetragen wurde. Sein Ziel ist die Reaktivierung des Streckenabschnitts Dillenburg-Nord bis Ewersbach für den Güterverkehr und den Tourismus. Außerdem sollen die Gleise langfristig auch für die Schülerbeförderung im ÖPNV genutzt werden, denn die Schulbusse auf der parallel zur Bahnstrecke verlaufenden B253 sind hoffnungslos überfüllt und stehen oft im Stau. Nähere Infos unter:
www.dietzhölztalbahn. *(wb)*

Mittelhessen

Immer weniger AST-Nutzer

Sammel-Taxis sind in Marburg nur ein Randthema

Ein Transportmittel auf Talfahrt – das ist das Anruf-Sammel-Taxi (AST) in der Universitätsstadt Marburg. Insgesamt gingen die Fahrgastzahlen von 2012 auf 2013 um 5,8 Prozent zurück, in einzelne Außenstadtteile sogar um über 20 Prozent, teilten die Stadtwerke mit. Der Grund: „Taxen und Mietwagen stellen eine gewisse Konkurrenz zum AST dar“, so Pascal Barthel, der Pressesprecher des Unternehmens. In den letzten Jahren gab es eine starke Ausweitung von sogenannten „Billig-Taxen“, also Mietwagen, in der Stadt, was auch von den alteingesessenen „richtigen“ Taxi-Unternehmen kritisiert wird. Da die Mietwagen, die zum Teil mit Preisen von zwei bis drei Euro pro Fahrt locken, außerdem Verkehre von Haustür zu Haustür anbieten können, seien sie dem AST überlegen, so Barthel.

Die Kosten für die Marburger AST-Verkehre beliefen sich 2013 auf rund 500.000 Euro. Die Einnahmen dagegen sind gering, weil vor allem Studenten in den Außenstadteilen, in die es abends keinen regulären Busverkehr gibt, die Sammel-Tasis nutzen und aufgrund des RMV-Semestertickets das AST gratis nutzen können. Aber auch die Abwanderung von Studenten in die Innenstadt sei ein Grund für die rückläufigen Fahrgastzahlen. Zu den weiterhin eifrigen AST-Kunden zählen dagegen Frankurt-Pendler, die abends von den Bahnhöfen direkt zu ihren Wohnungen in der Peripherie fahren.

Um die AST-Nutzung insgesamt wieder zu forcieren, soll in den Außenstadtteilen verstärkt für dieses Verkehrsmittel geworben werden. Insgesamt fahren in Marburg jährlich 14 Millionen Menschen mit dem ÖPNV, 2013 gab es ein Plus von 600.000. *(wb)*

Der Bahnsteig 4 in Höchst wird wieder in Betrieb genommen. (Fotos: Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt am Main

Stadt und Bahn halten Wort

Umbau des Bahnhofes Höchst hat planmäßig begonnen

Pünktlich zum 100-jährigen Jubiläum der Höherlegung der Gleise im Bahnhof Höchst und fast auf den Monat genau gemäß dem vor zwei Jahren festgelegten Zeitplan haben die Stadt Frankfurt am Main am 12. Mai und die Deutsche Bahn am 2. Juni 2014 den Startschuss zur Umgestaltung der nördlichen und südlichen Bahnhofsvorflächen einschließlich des Busbahnhofs, bzw. zum barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen in dem Frankfurter Stadtteil gegeben. Sechs Millionen Euro nehmen die Stadt Frankfurt am Main und rund 13 Millionen DB Station&Service dafür in die Hand, wobei das Land Hessen mit rund 5,87 Mio. Euro knapp die Hälfte der Kosten der Bahn zuschießt. In sieben Monaten sollen die städtischen Maßnahmen abgeschlossen sein, während sich die Bauarbeiten der Bahn, da äußerst zeitraubend „unter rollenden Rad“ vorgegangen werden muss, auf den Zeitraum bis zum Dezember 2016 hinziehen werden. Experten bezweifeln allerdings, dass sowohl der Kosten- als auch der Zeitrahmen eingehalten werden können.

Seit 15 Jahren ist die Modernisierung des Bahnhofs Höchst Thema im Ortsbeirat 6 und somit eines der nachweislich am längsten hinausgezogenen Projekte im Frankfurter Westen, so der Vorsteher des Ortsbeirates Manfred Lipp. Und ohne den massiven Druck einer Bürgerinitiative wäre es vielleicht sogar heute noch nicht angegangen worden. Auch PRO BAHN beschäftigt sich seit dem Jahr 2008 intensiv mit dem Projekt. Von unseren, auch den politischen Entscheidungsträgern und den Stadtplanern vorgetragenen, Verbesserungsvorschlägen wurden allerdings nur zwei umgesetzt, nämlich die Führung der geplanten Regionaltangente West (RTW) nicht über den Bahnsteig 4, sondern kreuzungsfrei über den Bahnsteig 6 und die Verlegung der Aufzüge von der Ost- auf die Westseite der Treppenabgänge.

Viel Prominenz beim 1. Spatenstich

Allerdings findet die RTW in den vorgelegten Bauplänen für Insider nicht ganz überraschend keinerlei Berücksichtigung. Sollte diese Strecke tatsächlich irgendwann realisiert werden, wovon allerdings keiner der von der „Fahrgastzeitung“ am Tag des Spatenstichs befragten Repräsentanten ausgeht, müssten an den Bahnsteigen 4 bis 6 später wieder extrem teure Änderungen und Rückbauten vorgenommen werden und der dann inzwischen wieder stillgelegte provisorische Bahnsteig 4 müsste dementsprechend ebenfalls modernisiert werden.

Dieser jahrzehntelang stillgelegte Bahnsteig 4 mit seinen Gleisen 7 und 8 wird als Ausweichbahnsteig während der Baumaßnahme hergerichtet. Die Gleise aller anderen im Betrieb befindlichen Bahnsteige werden nach den Plänen der Bahn mit erheblichen Beeinträchtigungen für die Fahrgäste jeweils wechselweise gesperrt und die Bahnsteige abschnittsweise halbseitig erneuert.

Warum man nicht den Vorschlag von PRO BAHN aus dem Jahr 2008 wenigstens ansatzweise aufgegriffen hat, bleibt als Frage an diejenigen, die die längere und teurere Bauweise zu verantworten haben, im Raume stehen. Der PRO BAHN-Vorschlag sieht vor, zunächst besagten Bahnsteig 4 zu modernisieren, nach Abschluss dann alle Regionalexpresszüge hierüber zu führen, um anschließend die Kante des Gleises 5 des nun freien Bahnsteigs 3 auf 96 cm S-Bahn-Höhe anzuheben. Gleis 6 des gleichen Bahnsteigs bleibt dabei ohne Bahnsteigkante für durchfahrende (Güter-) Züge, was den Effekt hat, dass der gleisseitige Bahnsteigbereich für die Massen der Aussteiger deutlich breiter wird und keine gefährliche Engstelle zwischen Treppenabgang und Bahnsteigkante auftritt. Danach wird der Bahnsteig 2 komplett auf barrierefreie 96 cm Höhe angehoben. Bahnsteig 1 bleibt letztlich frei und könnte in ferner Zukunft einmal dafür genutzt werden, die Straßenbahn in den Bahnhof Höchst zu verlängern. Hierbei würde auch das Problem umgangen, dass für den etwas schmaleren Bahnsteig 1 jetzt eine Sonderlösung gefunden werden muss, um den Auflagen des EBA zu genügen. Der Umbau der Bahnsteige 5 und 6 hätte zeitgleich in Abhängigkeit von freier Baukapazität erfolgen können. Vorteile dieser Vorgehensweise: keinerlei Beeinträchtigungen der Fahrgäste, deutliche Kosten- und Zeitersparnis, zukunftssicher. Eine verpasste Chance?

PRO BAHN möchte nicht als Bremser auftreten und freut sich, wenn auch mit einem weinenden Auge, dass die

längst überfällige Modernisierung der mit bis zu 28.000 Reisenden pro Tag zweitwichtigsten Frankfurter Umsteigestation nunmehr in Angriff genommen wird. Der Bahnhof Frankfurt-Höchst wird unter Beachtung von zahlreichen Auflagen des Denkmalschutzes nach der Sanierung der Treppenaufgänge und der Unterführung, dem Einbau von fünf Aufzügen, neuen Bodenbelägen, der Erneuerung der Bahnsteigdächer, einer helleren Beleuchtung, Installation moderner Informationssysteme und eines taktilen Leitsystem deutlich an Attraktivität für den Stadtteil gewinnen, noch mehr aber das Umsteigen am „Drehkreuz Höchst“ und das Bahn fahren insgesamt sicherer machen. Sind wir also zufrieden mit dem, was da nun endlich an Verbesserungen für die Fahrgäste umgesetzt wird.
(Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt am Main

Die neuen 430er fahren

Ried-S-Bahn bereits komplett auf neue Fahrzeuge umgestellt

Neue S-Bahn-Fahrzeuge im Großraum Frankfurt. Am 11. April 2014 stellten der RMV und DB Regio Hessen das neue S-Bahn Fahrzeug der Baureihe ET 430 im Frankfurter Hauptbahnhof der Presse und der Öffentlichkeit vor. Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 sollen sukzessive 91 Triebwagen ausgeliefert werden. Gleichzeitig geht das seit Anfang des Jahres begonnene Modernisierungsprogramm für die seit dem Jahr 2002 eingesetzten Fahrzeuge der Baureihe ET 423 noch bis zum Fahrplanwechsel 2015 weiter.

Ab 24. April 2014 wurde der Betrieb auf der Linie S7 (Riedstrecke) bereits komplett auf den ET 430 umgestellt, nachdem bereits 14 Züge zur Verfügung stehen. Als nächstes werden die Verstärkerfahrten der S1 und die Pendelfahrten zwischen Hauptbahnhof und Flughafen auf die neuen Züge umgestellt Die S-Bahn-Flotte im Rhein-Main-Gebiet wird dann um 30 Fahrzeuge auf insgesamt 191 aufgestockt werden. Der ET 420, der seit 1976 in Frankfurt und Umgebung im Einsatz war, wird dann Ende des Jahres 2014 komplett ausgemustert sein. (Der Wunsch einiger S-Bahn-Freunde, wenigstens ein Fahrzeug der Nachwelt als Mu-

seumszug zu erhalten, dürfte sich leider aus finanziellen und organisatorischen Gründen nicht erfüllen.)

Der ET 430 hat 176 Sitz– und 310 Stehplätze. Der ET 423 (420) hatte vor dem Redesign 192 (192) Sitz– und 352 (266) Stehplätze. Die geringere Sitz– und Stehplatzkapazität erfolgt zugunsten erheblich vergrößerter Mehrzweckabteile zur Mitnahme von Rollstühlen (mit Sprecheinrichtung zum Fahrer in Höhe des Stellplatzes), Fahrrädern und Kinderwagen. Sie ist aber auch einer größeren Beinfreiheit geschuldet, was von den Fahrgästen als äußerst angenehm empfunden wird. Beide Fahrzeugtypen unterscheiden sich für den Laien nur unmerklich. Hauptunterscheidungsmerkmal sind die futuristischen Leuchtdiodenstreifen an Stirn und Heckseite. Die Schrift der Zugzielanzeiger wurde deutlich vergrößert.

Neu sind Monitore im Fahrzeuginneren für eine zukünftige (ab 2020?) Fahrgastinformation über die nächsten Haltestellen und Anschlussmöglichkeiten in Echtzeit. Mehr Sicherheit für die Fahrgäste bietet neben der durchgängigen Begehbarkeit der drei Fahrzeugteile auch eine deutlich erweiterte Videoaufzeichnung im Fahrgastbereich.

Der 430er ist durchgängig begehbar. (Fotos: Wilfried Staub anlässlich der Eröffnungsfahrt am 11. April 2014)

Zur Überbrückung des Höhenunterschieds zwischen Fahrzeug und den zum Teil nur 76 cm hohen Bahnsteigen führen beide Typen eine Rampe für Rollstuhlfahrer mit, deren Tragkraft aber ganz offensichtlich nicht für schwere Elektrorollstühle ausgelegt ist. Auf die störanfälligen Schiebetritte hat man in Hessen trotz des gegenüber dem 420 um 80 mm schmaleren Wagenkastens wohlweislich komplett verzichtet. Das nach EG-Richtlinie vorgeschriebene Piepsen beim 430 601 ist wesentlich moderater einjustiert als bei so manchen der bisher umgebauten 423er.

Der ET 430 erfüllt nahezu alle Anforderungen, die der Fahrgast an ein modernes Fahrzeug stellt. Wenn sich ab Fahrplanwechsel der Pünktlichkeitsgrad auf einen Wert von 97 Prozent einpendeln sollte – wobei nach dem neuen Vertrag des RMV eine Bahn zukünftig nur noch dann als pünktlich gilt, wenn die Verspätung nicht mehr als drei Minuten und 59 Sekunden beträgt – dann dürften wir Fahrgäste mit dem Produkt S-Bahn Rhein-Main rundum zufrieden sein.
(Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt

Neuer RMV-Fahrgastbeirat

Wilfried Staub und Thomas Kraft in das Gremium berufen

Wilfried Staub, bis Mai stellvertretender Landesvorsitzender von PRO BAHN Hessen, wurde am 27. Mai 2014 bei der Sitzung des Fahrgastbeirates des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) erneut mit überwältigender Mehrheit als einer der drei Sprecher dieses Gremiums bestätigt. Das dreiköpfige Sprecherteam wird eng in die Vorbereitungen der Sitzungen des Fahrgastbeirates einbezogen und vertritt das Plenum stellvertretend bei aktuellen Fragen. Seit nunmehr vier Amtsperioden, also zwölf Jahren, vertritt unser Mitglied bereits den Fahrgastverband PRO BAHN. Als Repräsentant des Lahn-Dill-Kreises wurde auch Thomas Kraft, der Landesvorsitzende von PRO BAHN Hessen, für das Gremium benannt. Auch wenn der Rhein-Main-Verkehrsverbund erst zum Sommerfahrplan 1995 seine Arbeit aufgenommen hat, so gibt es den Fahrgastbeirat im RMV bereits seit 1993. Eine Amtsperiode beträgt üblicherweise drei Jahre. Das Gremium setzt sich zusammen aus 42 Männern und Frauen, wobei 15 Delegierte von Organisationen und Verbänden direkt benannt werden. Die restlichen Plätze werden öffentlich ausgeschrieben und nach einem Losverfahren möglichst paritätisch besetzt. Der Fahrgastbeirat ist fest in der Organisationsstruktur des RMV verwurzelt und wird in aller Regel in einer sehr frühen Phase, allerdings ausschließlich in beratender Funktion, in geplante Änderungen und Neuerungen, was die Tarifstruktur, die Ausstattung von Fahrzeugen und Haltestellen sowie innovative Informationssysteme betrifft, einbezogen – soweit sie den Zuständigkeitsbereich des RMV betreffen. Für die örtlichen Belange sind bekanntlich die Fahrgastbeiräte der lokalen Nahverkehrsorganisationen zuständig. Im vergangenen Jahr beschäftigte sich der Fahrgastbeirat des RMV nahezu ausschließlich mit der Erarbeitung verschiedener Aspekte der Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans. Viele Anregungen aus dem Kreis der Mitglieder wurden in dem inzwischen beschlossenen Positionspapier berücksichtigt, das die Weichen für die mittelfristige Entwicklung des ÖPNV im RMV stellen wird. Nicht alles, was aus der Sicht der Vertreter der Fahrgäste wünschenswert wäre, lässt sich leider realisieren. So manche Vorschläge, auch solche den Tarif betreffend, scheitern leider an der Frage der Finanzierung. Einiges, wie die vor langer Zeit geforderte Rentnerkarte, wird erst viele Jahre später umgesetzt. Der RMV-Fahrgastbeirat tagt mindestens viermal im Jahr an unterschiedlichen Orten im Verbund und ist in der Regel Gast in den Räumlichkeiten einer der regionalen Nahverkehrsorganisationen. *(red)*

Wilfried Staub

Der Bahnhof Darmstadt Ost (links) spielt eine wichtige Rolle bei der seit Jahren diskutierten Schienen-Anbindung der östlichen Gemeinden Roßdorf und Groß-Zimmern. Dorthin gab es bereits eine Eisenbahnstrecke, die 1982 endgültig stillgelegt wurde. Teilweise liegen die Schienen noch, wie am Abzweig zur Odenwaldbahn. (Fotos: Sven Krebs)

Starkenburg

Die Anbindung des Darmstädter Ostens

PRO BAHN schlägt eine normalspurige „Stadt-Land-Bahn“ vor

Seit vielen Jahren wird eine Schienenanbindung der Gemeinden Roßdorf und Groß-Zimmern östlich von Darmstadt diskutiert. In einem Gutachten der DADINA (Nahverkehrsgesellschaft des Landkreises Darmstadt-Dieburg) wurde eine Kosten-Nutzen-Analyse für eine Straßenbahnverbindung untersucht. Eine Stadtbahn in Normalspur, teilweise auf stillgelegten Trassen, hätte womöglich wesentlich besser abgeschnitten

PRO BAHN Bahn setzt sich für die Reaktivierung der Eisentrasse von Groß-Zimmern über Roßdorf zum Darmstädter Ostbahnhof mit Weiterführung als Stadt-Land-Bahn zum Darmstädter Hauptbahnhof ein. Die eingleisige, rund 13 Kilometer lange Eisenbahnstrecke vom Darmstädter Ostbahnhof bis nach Groß-Zimmern wurde bis Mitte der 60er Jahre mit Personenzügen bedient. Bis in die 80er Jahre fuhren noch Güterzüge auf einzelnen Abschnitten. Derzeit liegen Schienen bis zum östlichen Siedlungsrand von Darmstadt, die von der Kranichsteiner Museumsbahn benutzt werden. Der Bahndamm ist noch erhalten, die Trasse somit zugänglich. Das Gelände gehört abschnittsweise der Deutschen Bahn AG, der Stadt Darmstadt und dem Kreis Darmstadt-Dieburg, auf dem Gebiet der Gemeinden Roßdorf und Groß-Zimmern gibt es einen Trassensicherungsvertrag.

In der nun von der DADINA in Auftrag gegebenen Studie wurde ausschließlich die Anbindung der Gemeinden mit einer meterspurigen Straßenbahn untersucht. Die einzelnen Varianten beginnen mit der Nutzung der bestehenden Straßenbahnlinie vom Darmstädter Hauptbahnhof zum Luisenplatz über die Bismarckstraße.

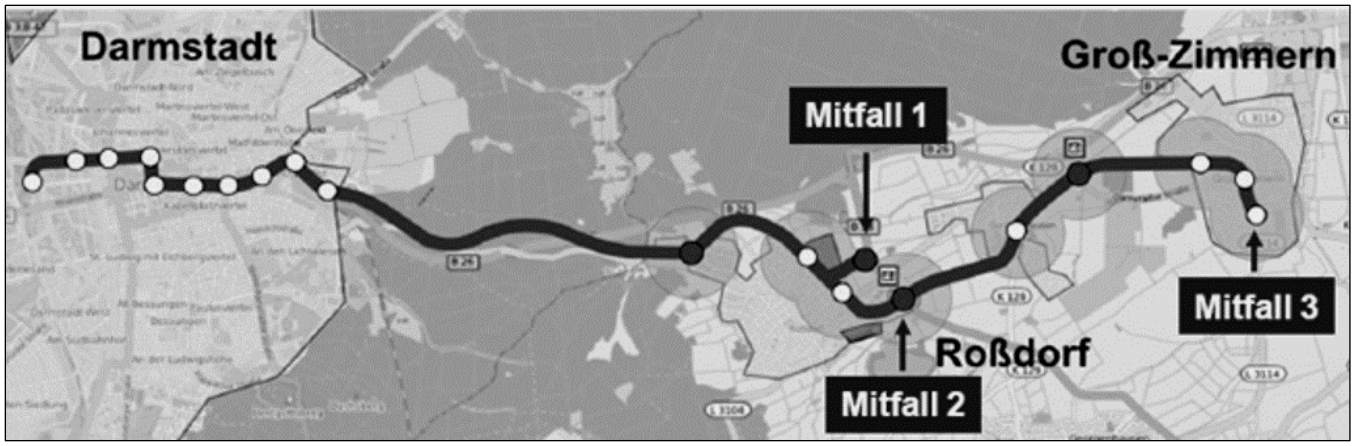
Weiter geht es dann zum Ostbahnhof über die zu reaktivierende Straßenbahntrasse über die Landgraf-Georg-Straße. Eine ebenerdige Querung der bestehenden Bahnstrecke ist rechtlich nicht zulässig. Die Planer empfehlen daher folgende Variante als die kostengünstigste: Von der Landgraf-Georg Straße kommend verlässt die Strecke ca. 500 Meter vor dem Ostbahnhof die Autotrasse, unterquert den Ostbahnhof und erreicht auf Tunnelhöhe die bestehende Gleistrasse nach Groß-Zimmern. Ein ebenerdiger Aus-/Umstieg ist damit nicht möglich. Aus Kostengründen empfehlen die Planer eine Haltestelle in halber Tieflage. Alternativ wäre auch eine teurere, dann aber komplett unterirdische Haltestation möglich gewesen. Ob bei diesen Varianten ein komfortables Umsteigen in die Züge der Odenwaldbahn möglich ist, bleibt fraglich. Erstaunlicherweise werden die Investitionskosten für das Tunnelbauwerk mit nur sechs Mio. Euro angegeben – im Vergleich zu Investitionskosten von ca. acht Mio Euro pro Streckenkilometer.

In allen Planungsvarianten wird eine Streckenführung über die ehemalige Bahntrasse Darmstadt Ostbahnhof - Groß-Zimmern vorgesehen. Die einzelnen detailiert untersuchten Varianten unterscheiden sich nur in ihren Endstationen und dem Ort, an dem sie die bestehende Bahntrasse verlassen. Alternative Trassenkonzepte, wie eine direkte Querung Roßdorfs, wurden bereits in früheren Gutachten verworfen. Die Argumente der Gutachter gegen eine direkte Ortsquerung als Neubau werden auch in dieser Studie übernommen (starkes Gefälle, enge Straßenräume, nur eingleisige Führung, längere Fahrzeiten):

- Die 1. Variante verläuft nördlich an Roßdorf vorbei und verlässt die Trasse östlich von Roßdorf, um die B38 als P&R Station zu erreichen.
- Die 2. Variante läuft nördlich und östlich an Roßdorf vorbei, verlässt die bestehende Bahntrasse südöstlich, verläuft an der Überführung der alten B38, um die Umgehungsstraße als P&R Station zu erreichen.

Variante	Mitfall 1 (Variante B)	Mitfall 2 (Variante C)	Mitfall 3 (Variante D)
	Schloss - Darmstadt Ost-Bahnhof-Rossdorf Ost P&R	Schloss - Darmstadt Ost-Bahnhof-Rossdorf Südost P&R	Schloss - Darmstadt Ost-Bahnhof-(Rossdorf Südost)- Groß Zimmern
Trassenneubau [km]	8,8	9,35	14,75
Investitionskosten [Mio EUR]	78,8	83,4	124,6
Investitionskosten [Mio EUR/km]	9	8,9	8,4
davon Kosten für Tunnel [Mio EUR]	6,6	6,6	6,6
Anzahl der Fahrten pro Tag	11050	11450	13700
Zunahme [%]	25	30	55

Vergleich der verschiedenen Planungsvarianten. Insbesondere die Variante D bringt eine hohe Zunahme an Fahrgästen.



Die verschiedenen Planungsvarianten (als Mitfälle bezeichnet) sehen einen Betrieb in Normalspurweite auf der bestehenden Bahntrasse vor. Im Mitfall 1 fädelt die Strecke von der bestehenden Trasse aus und endet an einer P&R Station östlich von Roßdorf. Im zweiten Szenario (Mitfall 2) verläuft die Strecke bis zur Überführung über die alte B38 und endet an einer P&R Station an der neuen B38 südöstlich von Roßdorf. Im Mitfall 3 wird die bestehende Trasse bis ins Zentrum von Groß-Zimmern benutzt.

● Die 3. Variante verläuft über die alte Bahntrasse entlang an Roßdorf und durch Gundernhausen, um schließlich im Zentrum Groß-Zimmerns zu enden. Der Umstieg vom Auto auf die Straßenbahn wird durch P&R Stationen, die östlich Roßdorfs an der B38 und an der B26 bei Gundernhausen angesiedelt sind, gewährleistet.

Bei der Kosten-Nutzen-Analyse werden die Investitionskosten mit dem volkswirtschaftlichen Nutzen verglichen. Bei einem Faktor > 1 amortisiert bzw. übersteigt der volkswirtschaftliche Nutzen die Investitionskosten. Zusammenfassend ergibt sich:

● Keine Variante erreicht einen Faktor von mindestens 1.

● Investitionskosten sind weitestgehend Trassenkosten.

● Die Zusatz-Kosten durch die Untertunnelung am Ostbahnhof sind nicht unerheblich, liegen sie doch in der Größenordnung der Investitionskosten für ein Kilometer Strecke.

● Die Varianten unterscheiden sich nicht untereinander im Nutzen-Kostem-Faktor, obwohl die Investitionskosten bei der 3. Variante fast doppelt so hoch sind.

● Insbesondere die 3. Variante zeigt, wie hoch das Verlagerungspotenzial von der Straße auf die Schiene ist. Obwohl die Investitionskosten die anderen Varianten um ca. 50 Prozent übersteigen, liegt die Variante bei der Kosten-Nutzen-Untersuchung gleichauf, weil durch zusätzliche Fahrgäste die höheren Kosten ausgeglichen werden: Immerhin 55 Prozent zusätzliche Fahrgäste würden die neue Tram benutzen.

Leider wurde keine Betrachtung der von PRO BAHN propagierten Stadt-Land-Bahn Variante durchgeführt. In Gesprächen und ausführlichem Schriftverkehr in den Jahren 2011 und 2012 haben Darmstadts Oberbürgermeister Partsch, Verkehrsdezernentin Lindscheid, Kreisbeigeordneter Fleischmann und DADINA-Geschäftsführer Altenhein eine solche Untersuchung vehement ohne Angabe von stichhaltigen Gründen abgelehnt. In dieser ist die Reaktivierung der ehemaligen Bahntrasse Groß-Zimmern - Darmstadt Ostbahnhof als Normalspurva-

riante mit ebenerdiger Kreuzung am Ostbahnhof zur Landgraf-Georg-Straße vorgesehen. Am Ostbahnhof könnte auf die Züge der Odenwaldbahn umgestiegen werden bzw. wäre eine Weiterleitung zum Nordbahnhof und Frankfurt Hauptbahnhof möglich.

Eine Stadt-Land-Bahn, wie die Kasseler RegioTram (hier in der Dieselversion bei Wolfhagen), könnte die Gemeinden Groß-Zimmern und Roßdorf mit Darmstadt verbinden. (Foto: E. Path)

Die Stadt-Land-Bahn würde dann weiter auf den ehemaligen Straßenbahngleisen zum Luisenplatz entlang der Landgraf Georg Straße geführt, um über die betriebene Straßenbahntrasse via Bismarckstraße den Hauptbahnhof zu erreichen. Für Trassen, die sowohl von Straßenbahnen wie von Zügen der zukünftigen Stadt-Land-Bahn benutzt werden, wäre ein Dreischienengleis einzubauen, was z.B. in anderen Städten wie in Zwickau seit vielen Jahren umgesetzt worden ist. Bei dieser Variante würden die Trasseninvestitionskosten die der Straßenbahnvariante nicht übersteigen, würde doch die aufwendige Untertunnelung des Ostbahnhofes entfallen. Gleichzeitig wäre aber mit deutlich höheren Fahrgastzahlen zu rechnen, weil der Darmstädter Norden und das Rhein-Main Gebiet wesentlich besser angebunden wären. Besonders wichtig sind die Synergie-Effekte zur Odenwaldbahn, weil mit der normalspurigen Innenstadt-Trasse auch Züge aus dem Odenwald die Strecke nutzen könnten und das zeitaufwändige Umsteigen am Ostbahnhof entfallen würde.

Die Begründungen der DADINA-Studie, keine detaillierten Untersuchungen durchzuführen, sind daher wenig stichhaltig: Es wird mit betrieblichen Gründen, zusätzlichen Investitionskosten für den Umbau der Straßenbahntrasse Luisenplatz-Bismarckstraße-Hauptbahnhof und höheren Anschaffungskosten für die Zwei-Strom-Fahrzeuge argumentiert – ohne jedoch diese in Euro-Beträgen zu benennen.

Damit ist die Chance verpasst worden, angesichts der chronisch zugestauten Zufallsstraßen ein zukunftsweisendes und innovatives Verkehrssystem wie die Stadt-Land-Bahn in Darmstadt zu etablieren. Für die Gemeinden Roßdorf und Groß Zimmern muss endlich eine attraktive ÖPNV-Bedienung stattfinden. Dass ein Siedlungsraum mit fast 30.000 Einwohnern, gut 500 Einwohnern pro Quadratkilometer, mehreren tausend Arbeitsplätzen und einer hohen Anzahl von Ein- und Auspendlern nicht per Schiene erschlossen werden soll, ist nicht vermittelbar. Dass die Straßenbahn die beste Anbindung liefern soll, ist zudem wenig plausibel, da sie durch die Beibehaltung der Trassenführung der stillgelegten Bahnstrecke keine Vorteile in der Erschließung liefert.

Neben Straßenbahn und Stadt-Land-Bahn steht noch eine weitere Alternative zur Diskussion: Das Planungsbüro ZIV hat den Elektro-Sammelbus vorgestellt. Im Sieben- bis Acht-Minuten-Takt bzw. im 15-Minuten-Takt sollen Gelenkbusse oder eventuell auch Elektrobusse zwischen Darmstadt und Groß-Zimmern pendeln. Damit der Bus nicht im Stau

steckenbleibt, soll auf der Bundesstraße B26 teilweise eine Busspur eingerichtet werden. Das Nadelöhr am Darmstädter Ostbahnhof soll durch eine separate Trasse beseitigt werden. Der Darmstädter Ostbahnhof würde untertunnelt werden, im Bereich der Aschaffenburger Straße würde die alte Bahntrasse nach Groß-Zimmern genutzt werden. Um möglichst viel Fahrgäste für die neue Buslinie zu gewinnen, würde der Parallelverkehr mit Buslinien aus dem Landkreis entfallen: Fahrgäste, die bisher mit dem Bus umteigefrei in die Darmstädter Innentadt geangten, müssten dann an den Umsteigestaionen Roßdorf Ost oder Gundernausen zusätzlich umsteigen. Es ist offensichtlich, dass dieses abgespeckte Bussystem einen Fremdkörper im Netz darstellt und zudem schlecht integrierbar ist. Reisende aus den Landkreisen, die dann zusätzlich umsteigen müssten, würden dann eher das eigene Auto nehmen.

In letzter Zeit hat die seit Jahren von PRO BAHN geforderte Normalspurtrasse ach Groß-Zimmern neue Unterstützer gefunden: Der DGB sowie die Eisenbaher Verkehrsgewerkschaft sehen in dieser Planungsvariante „einen interessanten Diskussionsbeitrag“. Dabei beschränken sie sich nicht nur auf die bereits existierende Trasse vom Ostbahnhof nach Groß-Zimmern, sondern schließen auch die Fortführung bis zum Darmstädter Schloss als einspurige Normaltrasse mit ein.

Bisher wurde die Stadt-Land-Bahn nur von der CDU unterstützt, während SPD und Grüne der Normalspurlösung stets ablehnend gegenüber standen. Jetzt ist zu hoffen, dass die Gewerkschaften innerhalb SPD und Grüne ihren Einfluss geltend machen werden, um doch noch eine Untersuchung der Stadt-Land-Bahn in der DADINA voranzubringen.

Die DADINA-Verbandsversammlung hat nun eine nicht-öffentliche Arbeitsruppe eingerichtet, um über weitere Vorschläge zu beraten. Man darf gespannt sein, ob dabei mehr herauskommt als die vom ZIV-Gutachter ins Gespräch gebrachten Sammelbusinien. *(hka)*

Die Kurzfassung des Gutachtens kann abgerufen werden unter: www.dadina.de/fileadmin/user_upload/Dokumente/2014/50115005_BE_oestlLK-kurz_140319.pdf

Starkenburg

ÖPNV während des Hessentages

Trotz Leitthema „Mobilität“ oft schlechte Bus- und Zug-Verbindungen

„Wir wollen, dass möglichst viele der Hessentags-Besucher für die An- und Abreise zu den großen Konzerten, Veranstaltungen und sonstigen Angeboten des Hessentages öffentliche Verkehrsmittel nutzen können“, so der Sprecher der Hessischen Landesregierung, Staatssekretär Michael Bußer bei der Vorstellung des Hessentagmobil-Programms. So weit die Theorie. Doch die Praxis sah anders aus. Trotz zusätzlicher

Züge und Busse waren viele Bürger (z. B. aus dem Landkreis Groß Gerau) gar nicht in der Lage, zu den Veranstaltungen am Wochenende oder in den Abendstunden mit Öffentlichen Verkehrsmitteln anzureisen. Eine Analyse des Hessentags-ÖPNV-Programms: Zwischen Darmstadt und Mannheim fuhren die Regionalbahnen im fast durchgehenden Halbstundentakt in S-Bahn-ähnlichen Doppeltraktionen der Baureihe 425, was so ziemlich den langersehnten Vorstellungen einer durchgehenden S-Bahn-Verbindung auf dieser Trasse entspricht, die schon seit vielen Jahren versprochen wird. Ab 20 Uhr gab es großzügige Abbringerverkehre von Bensheim in diese Richtungen.

Mit Doppeltraktionen der BR425 gab es zusätzliche Fahrten zwischen Darmstadt und Mannheim.

Dass jedoch nahezu alle Verstärkerzüge in Darmstadt und nicht in Frankfurt begonnen bzw. geendet haben ist jedoch kritisch zu beurteilen. Nach Frankfurt gab es nur einen Stundentakt. Dies sorgte bei etlichen Fahrgästen für Verwirrung, deren Fahrt bereits in Darmstadt endete. Hier hat man aus Fehlern der letzten Hessentage wohl nichts gelernt. Auch beim Hessentag 2013 in Kassel gab es keine Verstärkung der RE-Züge zwischen Frankfurt und Kassel auf der Main-Weser-Bahn).

Im Ried gestaltete sich die Lage leider etwas schlechter: Außer eines durchgehenden Stundentaktes täglich (Auffüllung des Zwei-Stunden-Taktes am Wochenende) und attraktiven Abbringerverkehren nach 20 Uhr änderte sich auf der wichtigen Ost-West-Verbindung Nibelungenbahn (Bensheim - Worms) im Gegensatz zum normalen Fahrplan leider nicht viel. Hier wäre eine Angebotsverstärkung in Hinblick auf Anschlussrelationen in Bürstadt auf die Riedbahn dringend notwendig gewesen: Besucher aus Richtung Gernsheim und Groß-Rohrheim mussten sich eine halbe Stunde in Bürstadt gedulden, um von und zum Landesfest nach Bensheim zu gelangen.
Am Wochenende wurde, wie erwartet, zudem ein weiteres Problem sichtbar: da die Regionalexpress-Züge von/nach Frankfurt auf der Riedbahn (Frankfurt – Biblis - Mannheim) nur im Zwei-Stunden-Takt verkehrten und keine Verstärkerfahrten angeboten wurden, ist die Anreise mit dem Zug für den Großteil der Bevölkerung des Landkreises Groß-Gerau nicht attraktiv gewesen.

Des Weiteren war für einen Heimtransport auf der Riedbahn während der besucherintensiven Abendveranstaltungen gar keine Rückfahrmöglichkeit vorhanden: Die letzte annehmbare Umsteigeverbindung auf der Relation Bensheim - Bürstadt - Gernsheim war gegen 19 Uhr ab Bensheim!

Hier scheint die Aussage von „bequemen Anreisen“ oder dem wichtigen Erfolgsfaktor „guter öffentlicher Nahverkehr“, wie es Hessens Verkehrsminister Tarek Al-Wazir im Grußwort der Broschüre ankündigte, zumindest für den Großteil der Bevölkerung des Landkreises Groß-Gerau höchst unpassend.

Nicht jeder Besucher des Hessentages hatte die Möglichkeit mit dem ÖPNV anzureisen.

Bemängelt werden sollte außerdem eine fehlende direkte Anfahrmöglichkeit von Lampertheim und Viernheim, beides nach Bensheim und Heppenheim die größten Städte im Kreis. Hier hätte man, ähnlich wie nach Heppenheim und Alsbach, zumindest Shuttlebusse zu den Events in der Hessentagsarena einsetzen können.

Löblich war grundsätzlich das Angebot im Umkreis von etwa zehn Kilometern entlang der Bergstraße: Sonst hauptsächlich auf den Schülerverkehr ausgerichtete Buslinien fuhren durchgängig zwischen zehn und ein Uhr im Stundentakt. Auf anderen Linien gab es sogar stärkere Taktverdichtungen plus Fahrten nach zwei Uhr morgens.

Für die Region östlich von Bensheim (Lautertal und Odenwaldkreis) gab es ebenfalls dichtere Taktungen. Doch bei Detailbetrachtung im Rest der Region überschatten Versäumnisse das Angebot: Über Lindenfels hinaus galt nach Winterkasten und Reichelsheim im Odenwald nämlich der dürftige Regelfahrplan. Nach Winterkasten startete in Bensheim die letzte Fahrt um 19.10 Uhr. Zum Unterzentrum Reichelsheim war die Situation noch schlechter: Die letzte Abfahrt erfolgte gegen 18 Uhr ab Bensheim. Dies hätte bei Durchbindung einiger Fahrten über Lindenfels hinaus entschärft werden können. Wenigstens im Stundentakt bis zwei Uhr morgens hätte dieser Mehrverkehr ohne zusätzliche Fahrzeugen bewältigt werden können.

Zwischen Fürth und Heppenheim wurden ebenfalls – anders als sonst – Fahrten bis zwei Uhr morgens angeboten. Außer Fürth, Lörzenbach und Mitlechtern profitierte im dichtbesiedelten Weschnitztal kein Ort von dieser Anbindung. Wer nachts mit öffentlichen Verkehrsmitteln dorthin heimkommen wollte, musste die letzte Fahrtmöglichkeit gegen null Uhr ab Bensheim mit Bus und Weschnitztalbahn (Weinheim - Fürth) über Weinheim nutzen.

Im Bensheimer Stadtverkehr wurden kostenlose Shuttlebuslinien eingerichtet, welche zwischen den Parkplätzen an der Westtangente, der Hessentagsarena und dem Bahnhof im Ringverkehr in einer

Richtung bedienten. Die Ringlinie in eine Richtung war für viele Fahrgäste zwar etwas verwirrend, im Allgemeinen waren die Shuttles jedoch kapazitätsmäßig verhältnismäßig gut ausgestattet.

Etwas Groteskes ereignete sich allerdings auf der Stadtbuslinie 672: Es entfielen einige Fahrten ersatzlos, sodass ein ausgedünnter Takt gefahren wurde. In der Broschüre wurde zwar versichert, dass grundsätzlich der Regelfahrplan gelten sollte; laut Onlineauskunft des VRN, galt dies für die Linie 672 jedoch nicht. In diesem Zusammenhang sollte sich die Stadt Bensheim wirklich die Frage stellen, ob das Thema Mobilität tatsächlich im Mittelpunkt des Hessentages stand. Statt den Hessentag als Anlass für ein neues Mobilitätskonzept mit verbessertem Stadtbus zu nutzen – Bensheim hat derzeit kein modernes Stadtbuskonzept – wurde während des Hessentages sogar abgebaut!

Insgesamt war für den Nahbereich im Umkreis von zehn Kilometern ein durchaus attraktives Angebot vorhanden. Die Verbesserungen konzentrierten sich jedoch nur auf die Nord-Süd- weniger auf die Ost-West-Verkehrsachse, wie die Verhältnisse im Ried und Odenwald aufgezeigt haben. Dass im Stadtverkehr nicht nur nichts zum Besseren verändert wurde, sondern Angebote sogar gestrichen wurden, ist für eine Stadt, die sich für den Hessentag als Leitthemen unter anderem „Mobilität“ und „klimaneutrale Stadt“ ausgesucht hatte, alles andere als vorbildhaft!

(Text und Fotos: Peter Castellanos)

Trotz ausdrücklichen Empfehlungen mit dem ÖPNV anzureisen, gab es Verkehrsprobleme durch den Individualverkehr.

Starkenburg

Bahnhofs-Umbauprogramm in vollem Gange

Beispiel Babenhausen / Umsteigen bleibt trotzdem schwierig

Die Modernisierungsmaßnahmen im Bahnhof Babenhausen sind in vollem Gange. Bis zum Jahresende 2015 soll er auf den neuesten Stand gebracht werden. Babenhausen ist ein wichtiger Umsteigebahnhof im RMV-Netz: Hier kreuzt die Bahnstrecke Darmstadt -Aschaffenburg den nördlichen Ast der Odenwaldbahn Wiebelsbach-Heubach - Hanau. Die Odenwaldbahn wird von der VIAS betrieben, die DB Regio bedient die Strecke Darmstadt - Aschaffenburg mit ihren Doppelstockzügen. Geplant ist:

- Komfortables Ein- und Aussteigen durch erhöhte Bahnsteige (Höhe Bahnsteig 1: 76 cm, Höhe Bahnsteig 2: 55 cm). Dabei werden ausreichende Bahnsteiglängen berücksichtigt. (140 bzw 125 Meter).
- Barrierefreie Zugänge zu den Bahnsteigen: Jeder Bahnsteig erhält eine Aufzugsanlage.

● Verbesserte Bahnsteigausstattung mit neuen Bahnsteigdächern auf beiden Bahnsteigen sowie Sitzgelegenheiten.
● Verbessertes Reisendeninformationssystem: neue Lautsprecheranlagen, neue Fahrplanvitrinen sowie weitere Informationsflächen, verbesserte Bahnsteigbeschilderung.
● Bahnhofsumfeld: Bereits fertiggestellt wurde eine Park&Rail Anlage mit 85 Parkplätzen. Jetzt folgt der Umbau des Bahnhofvorplatzes. Dazu wurden ehemalige Nebengebäude des Bahnhofes abgebrochen, der freiwerdende Platz wird nun teilweise bepflanzt, es entsteht ein öffentliches WC, Fahrradstellplätze sowie Fahrradboxen werden geschaffen. Eine Bahnsteigunterführung, welche die Bahnsteige mit der Park&Rail-Anlage sowie dem Bahnhofsvorplatz verbindet, wird neu gebaut.

Die Umbaumaßnahmen erfolgen im Rahmen der im Jahre 2011 unterzeichneten Rahmenvereinbarung zur Modernisierung von Bahnhöfen in Hessen. Dieses Modernisierungsprogramm, das zwischen der Deutschen Bahn AG (Station & Service), den drei in Hessen operierenden Verkehrsverbünden, dem Land Hessen, den Kommunen und den Aufgabenträgern geschlossen wurde, sieht die Modernisierung von 93 Bahnhöfen in Hessen vor. Das gesamte Investitionsvolumen von 258 Mio Euro wird zu 50 Prozent von der Deutschen Bahn AG getragen und das Land bezuschusst mit weiteren 33 Prozent. Verbünde und Kommunen übernehmen den Rest. Weitere Bahnhöfe, an denen derzeit modernisiert wird, sind zum Beispiel Hünfeld und Wächtersbach.

In wieweit diese Umbaumaßnahmen dem Reisenden helfen werden, bleibt fraglich: Zum Umsteigen von den VIAS Zügen auf die DB Doppelstockzüge und umgekehrt muss der Bahnsteig gewechselt werden, die Nachbargleise werden mit einer Unterführung erreicht. Eine Umsteigezeit von drei Minuten ist da schon recht knapp kalkuliert. So mancher Reisende hat schon seinen Anschlusszug wegfahren sehen, denn eine Verspätung von fünf Minuten ist schnell eingefahren, insbesondere wenn am Abfahrtsbahnhof mit Verspätung wegen des „Wartens auf Anschlussreisende“ gestartet wird. *(hka)*

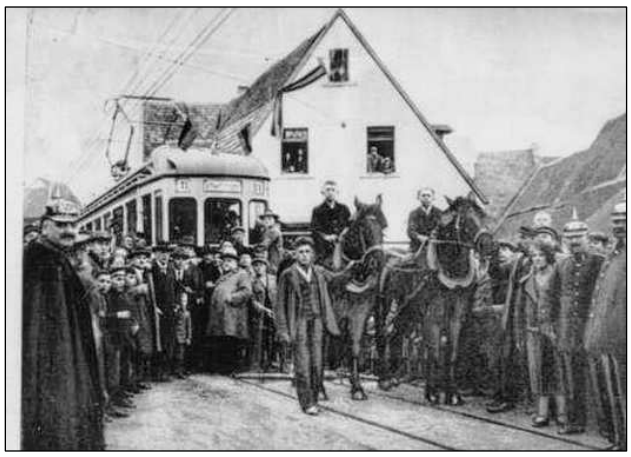
Aktueller Bauzustand im Juni 2014 am Bahnsteig 1 in Babenhausen. Hier begegnen sich die Doppelstockzüge der DB Regio (links). Der neue Bahnsteig ist bereits errichtet, Reisendeninformationen sucht der Fahrgast noch vergeblich, Lautsprecherdurchsagen finden nicht statt. Rechts: Am Bahnsteig 2 wartet die VIAS abfahrbereit nach Hanau. Der Bahnsteig ist ebenfalls neu errichtet. (Fotos: Holger Kalkhof)

Rhein-Neckar

„Mer braache ka Bembel, mer hewwe Gäul“

Aus für Straßenbahn-Verlängerung nach Bürgerentscheid

Die Geschichte wiederholt sich nie. Diese Weißheit wurde einmal mehr widerlegt. Parallel zur Europa- und Kommunalwahl stimmte in der Gemeinde Plankstadt zwischen Heidelberg und Schwetzingen am 25. Mai 2014 in einem Bürgerentscheid eine Mehrheit von 71 Prozent gegen die Wiedereinführung der Straßenbahn. Schon einmal, vor rund einhundert Jahren hatten sich die „Plenkschter“ vehement gegen die Einführung der Straßenbahn in ihrem Dorf gewehrt. „Mer braache ka Bembel, mer hewwe Gäul“ („Wir brauchen keine Straßenbahn, wir haben Pferde“) hieß es damals.



Erste Straßenbahn durch Plankstadt 1927

Die jetzt von den Bürgern Plankstadts abgelehnte Verbindung ist Teil des Heidelberger Mobilitätsnetzes 2020, ein geplanter umfassender Ausbau des Straßenbahnnetzes der Universitätsstadt, der insgesamt mit 160 Millionen Euro veranschlagt wird.

Bislang endet die Heidelberger Straßenbahnlinie 22 in der Nachbargemeinde Eppelheim. Von hier aus war eine zehn Kilometer lange Neubaustrecke über Plankstadt in die „Spargelstadt“ Schwetzingen geplant. Diese Verbindung gab es bereits einmal von 1927 bis 1974. Sie war Bestandteil der letzten großen Ausbaustufe der elektrischen Heidelberger Straßenbahn, die seit 1901 fährt. Auch vor hundert Jahren war die Verlängerung nach Schwetzingen am jahrelangen Widerstand der Plankstadter gescheitert.

Für den Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) ist das Ergebnis der Abstimmung ein harter Schlag. „Aufgrund des Ergebnisses des Bürgerentscheids kann die Straßenbahnstrecke zwischen Eppelheim und Schwetzingen in den nächsten Jahren nicht gebaut werden“, so Moritz Feier, Sprecher des VRN. Einen Schlussstrich zieht auch Plankstadts Bürgermeister Jürgen Schmitt. „Das ist eine ganze deutliche Entscheidung – und damit ist das Thema erledigt.“ Schmitt hatte vor der Abstimmung noch für die Straßenbahn geworben, denn die Standortvorteile einer Gemeinde mit Schienenanbindung seien „vorhanden und durch Untersuchungen klar belegt“.

Trotzdem entschieden sich die Bürger Plankstadts gegen die „Bembel“, wie das Schienengefährt in der Region auch gerne genannt wird. Das mag an der starken Autoaffinität der Bürger der Stadt gelegen haben, aber auch daran, dass sich viele Bewohner die Fahrt des umweltfreudlichen Gefährts durch die engen Innenortsstraßen nicht vorstellen konnten. Oder waren es die Kosten von bis zu 3,2 Mio. Euro für die Gemeinde?

Weiterhin Endstation: Eppelheim. (Foto: D. Zauber)

Aber auch die suboptimale Anbindung von Schwetzingen könnte eine Rolle gespielt haben. So war die Strecke bislang nicht bis zum Stadtzentrum am Schwetzinger Schlossplatz geplant, sondern sollte noch vor dem Bahnhof enden. Schwetzingen hätte sicher am meisten von der Schienenabindung profitiert.

Der Rest des Heidelberger Mobilitätsnetzes ist durch den Wegfall der Verbindung nach Schwetzingen nicht gefährdet. Auch ohne den Ast ist der Ausbau des Straßenbahnnetzes volkswirtschaftlich sinnvoll und förderungsfähig. Gerade erst wurde, nach langem Zögern des Stuttgarter Verkehrsministeriums, der Förderantrag der Stadt Heidelberg nach Berlin weitergereicht. *(wb)*

Rhein-Neckar

Die Stufen der S-Bahn „zünden“ nicht

Immer wieder verzögern sich die Ausschreibungen

Derzeit gibt es drei Ausschreibungen im Bahn-Regionalverkehr im Rhein-Neckar-Raum, bei denen entweder gerade die Vergabe erfolgt ist oder in Kürze eine Entscheidung ansteht. Dies sind:

Bahn RheinNeckar

Nr.	Betroffene Strecken	Ausschreibungs-Datum	Ausschreibungs-Ende	Vergabe	Laufzeit	Mehrleistungen
1	RB HD-F, RE MA-F über DA, RE MA-F über Biblis	19.6.2013	19.11.2013	22.4.2014 DB Regio	12/2017 – 12/2032	- RB-Verkehr HD-Wiesloch/Walldorf - Verdichtung RE-Takt Riedbahn - RE-Verkehr Main-Neckar-Bahn Sa/So
2	Netz der 1.Stufe S-Bahn Rhein-Neckar	17.12.2013	11.4.2014, verlängert bis 23.5.2014		12/2016 - ? „bis zu 12 Jahre“	Keine
3	Netz der 2.Stufe S-Bahn Rhein-Neckar	Angekündigt für 2. Halbjahr 2014	---			Keine geplant

Für die erste Ausschreibung kommen dabei seitens der DB Regio neue doppelstöckige Elektrotriebzüge des Typs TWINDEXX Vario von Bombardier zum Einsatz. Diese werden drei- und vierteilig mit 270, bzw. rund 400 Sitzplätzen sein. Im Berufsverkehr sind vierteilige Doppel-Traktionen mit insgesamt 800 Sitzplätzen geplant.

Twindexx-Triebzug (Zeichnung: Bombardier)

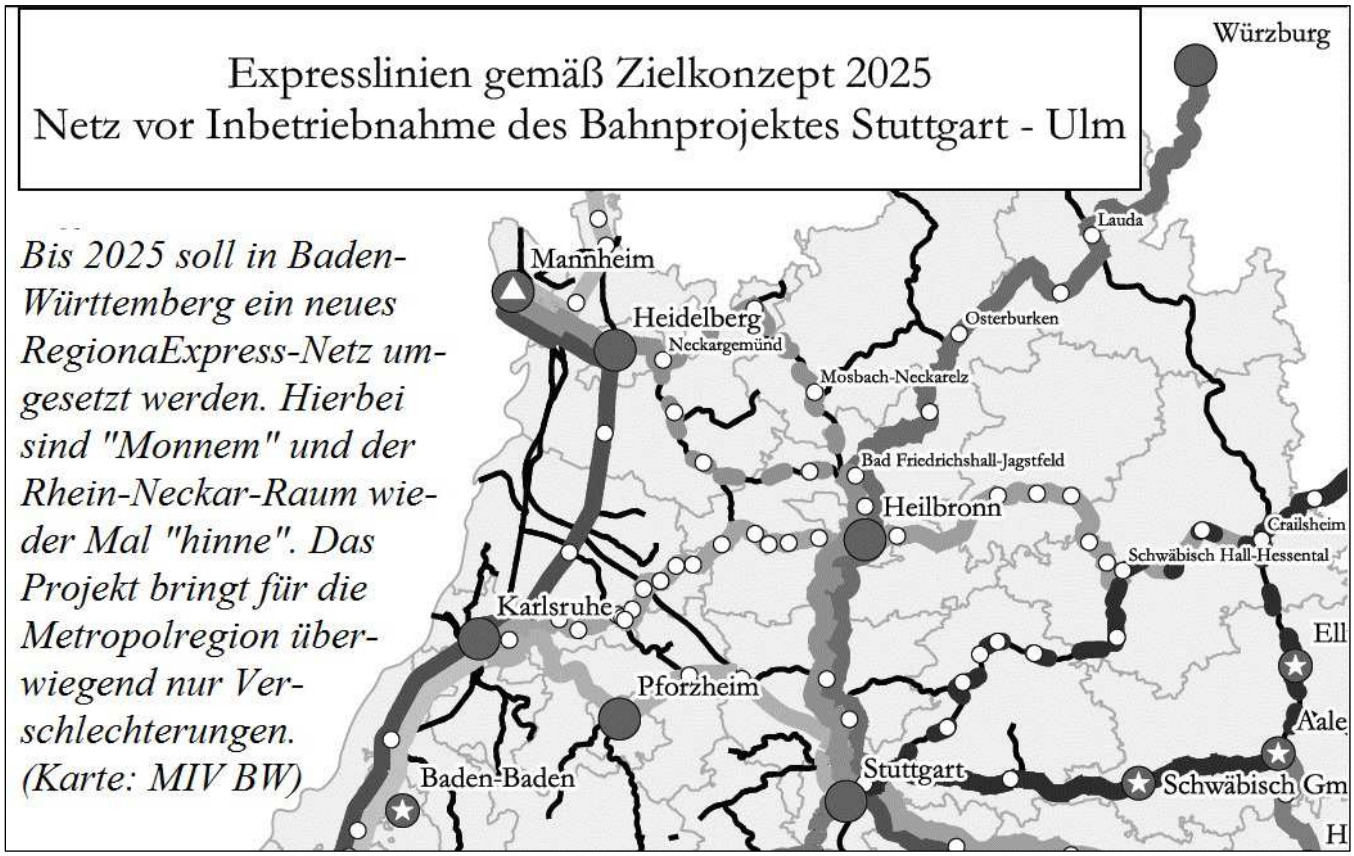
Interessant ist, dass es sich hierbei um dieselbe Fahrzeug-Produktfamilie handelt, welche die DB auch als lokbespannte Doppelstock-Wagen für den Fernverkehr als IC-Ersatz bestellt hat.

Bei den Kosten der Ausschreibung 1 ist nur nach außen gedrungen, dass diese höher liegen sollen als erwartet. Da für den hessischen Kreis Bergstraße (liegt in der Zuständigkeit des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar) ein Netto-Vertrag geschlossen wurde, für die Zuständigkeit Baden-Württembergs sowie des Rhin-Main-Verkehrsverbundes (RMV) in Hessen jedoch Brutto-Verträge, wäre eine Bewertung der neuen Kostensätze, selbst wenn sie bekannt wären, nicht ganz einfach. Da der große Verkehrsvertrag des Landes Baden-Württemberg im September 2016 ausläuft, muss für 15 Monate ein Übergangsvertrag mit der DB Regio geschlossen werden.

Die Ausschreibung 2 ist inzwischen – nach einer Verlängerung um sechs Wochen – abgeschlossen. Hier gibt es noch viele Unklarheiten selbst in der Ausschreibung. Da Gebraucht-Fahrzeuge zugelassen sind, ist die Wahrscheinlichkeit hoch, dass DB Regio mit den aktuell im Einsatz befindlichen ET425 die Ausschreibung gewinnt.

Die große Unbekannte ist die dritte Ausschreibung. Diese wurde nach unserer Zählung inzwischen bereits viermal verschoben. Dabei erfolgte die erste Ankündigung der Ausschreibung bereits in 2009. Jetzt soll die Ausschreibung im 2. Halbjahr 2014 erfolgen. Laut neuem Vergabekalender des Verkehrsministeriums in Stuttgart von Anfang Juni wurde der Inbetriebnahme-Termin der Ausschreibung 3 erneut von Dezember 2017 auf Juni 2018 verschoben. 1. Völlig unklar ist für PRO BAHN Rhein-Neckar, welches Betriebskonzept zwischen Heidelberg und Mannheim ausgeschrieben werden soll. Da die für das bisher geplante Konzept erforderlichen Ausbaumaßnahmen zumindest bis Juni 2018 definitiv nicht kommen werden, kann weder die geplante Durchbindung der S-Bahn-Linien 5 und 51 über Heidelberg hinaus über Mannheim nach Worms noch ein S-Bahn-15-Minuten-Takt zwischen Mannheim und Heidelberg gefahren werden.

PRO BAHN Rhein-Neckar wird die weitere Entwicklung beobachten. Nach mindestens fünf Verschiebungen der geplanten Inbetriebnahme der 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar (2007, 2008, 2010, 2012, 2015, 2017) würden wir uns über weitere Verschiebungen nicht wundern. *(Michael Löwe)*



Rhein-Neckar

Neue Expresslinien – kein großer Wurf

Bis 2025 soll in Baden-Württemberg ein neues RE-Netz entstehen

Wie heißen die beiden größten Städte des Landes Baden-Württemberg? Diese Frauge ist neuerdings nicht mehr ganz einfach zu beantworten. Stuttgart ist mit gut 600.000 Einwohnern natürlich am größten, aber Mannheim und Karlsruhe liefern sich seit den Ergebnissen der letzten Volkszählung von 2011 mit jeweils etwa 300.000 Einwohnern ein Kopf-an-Kopf-Rennen um Rang 2. Konzentrieren wir uns hier einmal auf Mannheim.

Wie heißt die fünftgrößte Stadt Deutschlands, etwa 50 km von der baden-württembergischen Landesgrenze entfernt: richtig, natürlich Frankfurt.

Warum wir diese Fragen stellen? Der baden-württembergische Verkehrsminister Hermann hat am 6. Juni ein SPNV-Zielkonzept 2025 vorgestellt. Das ist sehr löblich. Dessen Umsetzung stellte er dabei allerdings unter mehrere Vorbehalte. Einer davon ist, dass durch Vergabe im Wettbewerb künftig günstigere Preise für die Bestellung von SPNV-Leistungen erzielt werden. Leider relativiert er durch die Formulierung teilweise unrealistischer Vorgaben die Ernsthaftigkeit des Konzepts erheblich.

Doch kommen wir zu den Inhalten, und hier konkret zu dem angekündigten Netz von RE-Linien. Die Ankündigung hierzu lautet: „Ein wichtiger Baustein ist zudem der weitere Ausbau des Expressnetzes zwischen den Oberzentren des

Landes, dessen Züge grundsätzlich stündlich verkehren sollen.“ Das Herz des Redakteurs schlägt höher: Das ist wohl die Antwort auf den Rheinland-Pfalz-Takt 2015. Wunderbar! Dann schauen wir uns die Karte der künftigen RE-Linien doch einmal für die Rhein-Neckar-Region an.

Na, wo ist denn die RE-Linie Heidelberg-Stuttgart über Bruchsal, Bretten und Mühlacker, die derzeit alle zwei Stunden mit einer Fahrzeit von 1:29 Stunden Heidelberg mit Stuttgart verbindet? Ach, die wird es künftig nicht mehr geben.

Wird die dann stattdessen von Mannheim nach Stuttgart geführt? Ja, tatsächlich, da gibt es eine RE-Verbindung von Mannheim nach Stuttgart, aber über Heilbronn. Da fahren heute ja schon die RE stündlich abwechselnd über Sinsheim und Eberbach – und einmal täglich als RB direkt weiter von Heilbronn nach Stuttgart. Die Fahrzeit beträgt hier 2:04 Stunden. Zieht man die vier Minuten Fahrzeit-Differenz zwischen RE und RB in der Relation Heilbronn – Stuttgart ab, kommen wir also auf exakt zwei Stunden für eigentlich nur 107 km Bahn-Entfernung. Sieht so der RE-Verkehr der Zukunft in Baden-Württemberg aus?

Schauen wir uns zum Schluss noch die RE-Verbindung von Mannheim nach Frankfurt über die Main-Neckar-Bahn an. Auch diese taucht in der Karte auf mit dem Vermerk „Betriebsaufnahme ab Ende 2017 mit neuen Fahrzeugen“. Gottseidank gibt es da heute schon eine RE-Verbindung, sodass wir nicht bis 2017 warten müssen. Allerdings werden die RE – gemäß der kürzlich beendeten Ausschreibung (siehe vorstehenden Artikel) - auch künftig nur alle zwei Stunden fahren. Handelt es sich bei Mannheim und Frankfurt nicht um Oberzentren?

Fazit: Das groß angekündigte RE-Konzept ist bzgl. der Rhein-Neckar-Region schlicht und einfach eine Katastrophe. Nur die pfälzischen RE-Linien des neuen Rheinland-Pfalz-Taktes ab Dezember 2014 werden von Ludwigshafen bis Mannheim verlängert, aber nicht darüber hinaus. Beim RE auf der Main-Neckar-Bahn gibt es von der Fahrtenhäufigkeit nur minimale Verbesserungen – und die Verbindungen von Heidelberg/Mannheim nach Stuttgart, die sich heute schon auf einem armseligen Niveau befinden, verschlechtern sich noch weiter. Zwei Stunden Fahrzeit für eigentlich 107 Kilometer sind für eine RE-Verbindung einfach unfassbar. Stattdessen müßte man die heutige RE-Verbindung Heidelberg – Bruchsal - Stuttgart bis Mannheim verlängern, im Stunden-Takt fahren lassen und im Abschnitt Mühlacker-Stuttgart mit einem einzigen Halt in Vaihingen (Enz) beschleunigen, um eine Fahrzeit von 1:13 Stunden (Heidelberg-Stuttgart) zu erzielen. Alternativ wäre ein RE-Stundentakt Mannheim - Schwetzingen – Graben-Neudorf - Bruchsal - … denkbar, der eine Fahrzeit von knapp 1.20 Stunden von Mannheim nach Stuttgart erreichen würde. *(Michael Löwe)*

In Zukunft keine RE-Züge mehr von Heidelberg nach Mühlacker? (Foto: Baron)

Der neue Vorstand von PRO BAHN Hessen (v.r.n.l.): Thomas Kraft (alter und neuer Landesvorsitzender), Thomas Schwemmer (Beisitzer für den Regionalverband Großraum Frankfurt), Helmut Lind (neuer Kassenwart), Werner Filzinger (neuer stellervertretender Landesvorsitzender), Michael Alfter (Beauftragter für die Belange behinderter Fahrgäste), Dr. Gottlob Gienger (neuer stellvertretender Landesvorsitzender) und Hermann Hoffmann (Beisitzer für den Regionalverband Nordhessen). (Fotos: wb)

PRO BAHN intern

Neuer Vorstand gewählt

Jahreshauptversammlung von PRO BAHN Hessen in Fulda

Wie in jedem Jahr wurden die Mitglieder von PRO BAHN Hessen e.V. und der Regionalverbände zur Landesversammlung eingeladen, um das vergangene Jahr Revue passieren zu lassen und die Weichen für das kommende Jahr zu stellen. Die Veranstaltung wird jährlich an wechselnden Orten in Hessen ausgerichtet. Diesmal – am 17. Mai – war die Region Osthessen Gastgeber.

Das Rahmenprogramm begann bereits sehr früh um 9.20 Uhr auf dem Fuldaer Bahnhof. Interessierte Mitglider begaben sich dort in den Lint 41 der Hessischen Landesbahn in Richtung Gersfeld, um während der Fahrt mehr über die 1888 eröffnete und 1993 auch durch den Einsatz unseres Verbandes vor der Stilllegung gerettete Strecke zu erfahren. Im Jahr 2006 wurde die KBS (Kursbuchstrecke) 616 umfassend modernisiert. Dabei wurde leider insbesondere am Endpunkt der Strecke beim Rückbau zu viel des Guten getan. Es gibt dort nur noch ein Gleis, sodass der Bahnhof zum Haltepunkt herabgestuft wurde und keine Sonderzüge mehr verkehren können.

Fahrt mit der Rhönbahn

Unser Mitglied Werner Filzinger erläuterte Details zur und entlang der Strecke. In Gersfeld hatte er zusätzlich eine Besichtigung der 5000-Seelen-Gemeinde unter sachkundiger Führung organisiert. So erfuhren die Teilnehmer mehr über den Ort, seine Geschichte und die Region am Fuße der Wasserkuppe.

Ziel der Exkursion: Gersfeld (Rhön).

Die eigentliche Jahreshauptversammlung folgte am Nachmittag nach der Rückfahrt in Fulda. Einstimmig beschlossen wurde eine Resolution zum Erhalt der Bahnstrecke Wabern – Bad Wildungen (siehe Seite 4). Es folgte der Bericht des Landesvorstandes über die Arbeit in 2013. In den letzten beiden Jahren hat sich der Landesverband insgesamt neu aufgestellt und ist wieder stärker in Hessen präsent sowie im Bundesverband engagiert. So hat PRO BAHN Hessen zusammen mit dem Landesverband Berlin-Brandenburg eine eigene Position zur Entwicklung der Fernbusse entwickelt. Auch das Thema „marode Bahnhöfe“ wurde eingehend bearbeitet. Mitglieder aus Hessen beteiligen sich an den verschiedenen Arbeitsgemeinschaften im Bundesverband. Die Kontakte zu den Aufgabenträgern, Verkehrsgesellschaften, befreundeten Verbänden und der lokalen, regionalen und Landespolitik wurden intensiviert.

Als Landesvorsitzender wurde erneut Thomas Kraft einstimmig gewählt, als seine Stellvertreter Gottlob Gienger vom Rergionalverband Starkenburg und Werner Filzinger aus Osthessen. Neuer Kassenwart wurde Helmut Lind und als Beisitzer im Landesvorstand Thomas Schwemmer (beide Großraum Frankfurt) und Herrman Hoffmann (Nordhessen) bestimmt. Als Beauftragter für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste wurde Michael Alfter in seinem Amt bestätigt. Aus dem Vorstand schieden Holger Kötting aus, der viele Jahre Kassenwart war, sowie Lutz Bartsch und Klaus Gietinger nach einer zweijährigen Amtsperiode. Die Versammlung bedankte sich bei ihnen für die geleistete Arbeit und wünschte alles Gute für die Zukunft.

Konrad Nieft (li.) und Werner Oestreich während der Exkursion im Bahnhof Gersfeld.

Weiterhin bestimmte die Versammlung drei Delegierte und deren Stellvertreter aus allen Regionalverbänden, die den Landesverband beim PRO BAHN Bundesverbandstag 2015 in Bremen repräsentieren sollen: 1. Thomas Kraft und als Stellvertreter Werner Filzinger und Hermann Hoffmann (für Mittel-, Ost- und Nordhessen), sowie 2. Thomas Schwemmer und seine Stellvertreter Michael Alfter und Wilfried Staub (alle

Regionalverband Großraum Frankfurt) und 3. Marcus Gottsleben mit Peter Endemann und Kurt-Michael Heß als Stellvertretern (alle Regionalverband Starkenburg).

Die neue Einteilung der PRO BAHN Regionalverbände in Hessen (Karte: wb)

Ausführliche Berichte vom Bundesverbandstag, aus den Regionalverbänden und ein Ausblick auf die kommenden Aufgaben für den Landesverband sowie kleinere Arrondierungen der Regionalverbandsgrenzen wurden ebenfalls besprochen und beschlossen. So wurde das Gebiet des Regionalverbandes Osthessen erheblich erweitert. Der Landkreis Hersfeld-Rotenburg sowie der westliche Teil des Vogeksbergkreises gehören jetzt neu dazu. Der südliche Teil des Landkreises Waldeck-Frankenberg, der bislang zu Mittelhessen gehörte, wurde dem Regionalverband Nordhessen zugeschlagen.

Ein Tagesordnungspunkt beschäftigte sich mit der Zukunft der „Fahrgastzeitung“, die ja bisher sechsmal im Jahr zusammen mit PRO BAHN Rhein-Neckar herausgegeben wird. Dieser Turnus wird sich im Jahr 2015 ändern und die Erscheinungsweise wird auf vier Ausgaben pro Jahr beschränkt werden. „Brandaktuelle“ Themen sollen dann durch elektronische Medien als Mail-Newsletter publiziert werden. Damit will der Landesverband – nach langem Ringen und intensiver Diskussion wegen der gestiegenen Portokosten – die „Fahrgastzeitung“ auf ein solides finanzielles Fundament stellen. Die dadurch freiwerdenden Mittel sollen für andere Aktionen der Regionalverbände verwendet werden. Der Landesverband Hessen beabsichtigt außerdem, ein neues Konzept für die „Fahrgastzeitung“ zu erarbeiten.
(Anmerkung der Redaktion: Der Regionalverband Rhein-Neckar ist weiterhin für mindestens fünf Ausgaben der FGZ pro Jahr, zumal die Finanzierung durch Spenden, zumindest für das Jahr 2015, gesichert ist und die vorgesehenen Einsparungen auch mit fünf bzw. sogar sechs Ausgaben bereits in diesem Jahr erreicht wurden.)

Nach der Landesversammlung ist vor der Landesversammlung: Festgelegt wurde in Fulda bereits, dass der Regionalverband Großraum Frankfurt die nächste Jahreshauptversammlung ausrichten wird. Außerdem plant der Landesverband schon jetzt, den Bundesverbandstag unseres Fahrgastverbandes 2017 in Hessen auszurichten. In Kürze werden bereits die Planungen beginnen und der Vorstand freut sich schon jetzt über Vorschläge der Mitglieder zum Tagungsort und Rahmenprogramm für die Delegierten aus der gesamten Republik.
(Thomas Schwemmer)

Der neue Landesvorstand von PRO BAHN Baden-Württemberg (v.l.n.r.): Christine Schille, Andreas Kegreiß, Joachim Barth (stellv. Landesvorsitzender) Stefan Buhl (Landesvorsitzender) Lothar Faas (Schatzmeister) Andreas Heide und Dr. Hans-Wolfgang Diemer. Nicht auf dem Foto ist Vorstandsmitglied Günter Heger. (Foto: Josef Schneider)

PRO BAHN intern

Resolution für die Hermann-Hesse-Bahn

Landesverband tagte in der Hermann-Hesse-Stadt Calw

Am 17. Mai 2014 tagten auch die Mitglieder des PRO BAHN Landesverbandes Baden-Württemberg in Calw. Die Mitgliederversammlung kommt in diesem Bundesland nur alle zwei Jahre zusammen. Neben den Vorstandwahlen diskutierte das Gremium unter anderem Konzepte zur Integration des Nahverkehrs in den Fernverkehr. So sollen ab Dezember 2017 täglich zwische 5 und 22 Uhr insgesamt 15 Inter-City-Zugpaare auf der Gäubahn Stuttgart – Hattingen (– Singen) verkehren, die auch mit Nahverkehrsfahrkarten benutzt werden können. Auf der Schwarzwaldbahn Karlsruhe – Konstanz dagegen ließ sich ein solches Konzept nicht umsetzen. Hier wird das einzig verbliebene IC-Paar, das derzeit auch noch durch Hessen und die Rhein-Neckar-Region bedient, trotz des starken Protestes von PRO BAHN zum Jahresende eingestellt.

Auch der neue Landestarif Baden-Württemberg war ein Thema. Er soll 2016 kommen und als Ergänzung zu den über 20 Verbundtarifen im Land den C-Tarif der Deutschen Bahn ablösen und für verbundübergreifende Fahrten gelten.

In Calw wurde auch eine Resolution zur Reaktivierung der „Hermann-Hesse-Bahn“ von Weil der Stadt bis Calw beschlossen. Auf dieser Strecke wurde der Personenverkehr 1983 eingestellt. Nun wird ersthaft über eine Wiederinbetriebnahme diskutiert. *(wb)*

PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten

PRO BAHN e. V. Bundesgeschäftsstelle
Agnes-Bernauer-Platz 8
80687 München
Tel. (030) 3982 0581 (Mitgliedsanfragen)
Tel. (030) 3982 0582 (Kundenprobleme)
Fax (030) 2017 9967
www.pro-bahn.de
Für Adressenänderungen:
E-Mail: mitgliederservice@pro-bahn.de

PRO BAHN Landesverband Hessen e. V.
Postfach 11 14 16
60049 Frankfurt a.M.
Tel. 06441 – 9631 899
Fax 06441 – 5669 880
www.pro-bahn-hessen.de

Landesvorsitzender: Thomas Kraft
Stellvertreter: Dr. Gottlob Gienger,
Werner Filzinger, Kassenwart: Helmut Lind

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) 6 60 99, Fax 67 18 29
www.pro-bahn-mittelhessen.de
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
www.pro-bahn-mittelhessen.de
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 DE18 5009 0500 0005 9000 14 / BIC GENODEF1S12
Landesverband Hessen e.V. (für Fahrgastzeitung):
IBAN: DE DE17 5009 0500 1105 9000 14 BIC: GENODEF1S12
Landesverband Baden-Württemberg e. V. (für Regionalverband Rhein-Neckar):
IBAN: DE47 6669 0000 0002 0352 61 / BIC: VBPFDE66XXX
Regionalverband 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, 15.8. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft September – Oktober. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken.

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen:

Mi, 25.6. 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus, Wilhelmsstraße 2, Kassel. (Jeden letzten Mittwoch im Monat.)

PRO BAHN Regionalverband Osthessen:

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

PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen:

Mi, 16.7. 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, 7.7. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 3 (fünf Fußminuten vom Hauptbahnhof/Südseite)

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi, 25.6. 18.00 Uhr: Jeden vierten Mittwoch im Monat: Arbeitstreffen des RV Starkenburg im Restaurant Casa Algarve („Grün-Weiß“**)**, Dornheimer Weg 27 in Darmstadt. (18.-18.30 Uhr: Abendessen, 18.30-20.15 Uhr: Tagesordnung)

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar:

Do, 26.6. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162. **Wegen Fronleichnam eine Woche später!**

Das Allerletzte

Die lustigsten Zugdurchsagen, gesammelt von Reisenden und veröffentlicht bei Facebook und Twitter: „Die Abfahrt verzögert sich. Ich weiß aber nicht, warum. Mit mir redet keiner! Es sprach: Ihr Zugführer.“ / „Die Abfahrtzeit verzögert sich, da wir auf einen Fahrgast warten müssen, der seine Zigarette noch nicht aufgeraucht hat.“ / „Wir waren genauso erstaunt wie Sie, dass der Zug nach Erfurt ausfällt.“ / „Das ist jetzt das Siemens-Generalreset! Hier treten manchmal Störungen auf, keiner weiß, warum. Ist aber so.“ / „Wegen eines Defekts fährt die hintere Trittstufe nicht ein. Es wäre nett, wenn einer mal kräftig dagegentreten könnte.“ / „Ein übermotivierter Fahrdienstleiter hat leider eine RB vor dem RE losgelassen und hält uns auf.“ / „An den RE wird jetzt ein Zugteil angehängt. Der Ruck ist kein Indiz für die Apokalypse!“ / „Sehr geehrte Damen und Herren, weil zehn Minuten Verspätung noch nicht genug sind, überholen uns jetzt noch zwei weitere Züge.“ / Im ICE im Hauptbahnhof Hamm: „Der hintere Zugteil fährt in unser Nachbardorf Düsseldorf, der vordere Teil dagegen fährt in die Weltstadt Köln!“