

# Fahrgastzeitung

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

Nr. 105

September – Oktober 2014



<b>Hünfeld „Bahnhof des Jahres“</b>	<b>S. 5</b>
<b>Bahnhofs-Check in Osthessen</b>	<b>S. 6</b>
<b>Fahrscheinkontrollen</b>	<b>S. 14</b>
<b>Zugunfall in Mannheim nachbetrachtet</b>	<b>S. 27</b>

**Titelbild:** Die Auszeichnung „Bahnhof des Jahres 2014“ in der Kategorie „Kleinstadtbahnhöfe“ bekam Hünfeld. (Foto: Allianz Pro Schiene)

**Rückseite oben:** Triebwagen der HessenBahn in Gießen. (Foto: Rhein-Main Verkehrsverbund)

**Rückseite unten:** Schon seit über zehn Jahren im Einsatz auf dem Meterspur-Netz im Rhein-Neckar-Delta sind die Stadtbahnen vom Typ „Variobahn“ von Bombardier, hier im Bild in Neuhermersheim, einem Neubau-Stadtteil im Osten Mannheims, der erst vor acht Jahren an das Schienennetz angeschlossen wurde. (Foto: Verkehrsverbund Rhein-Neckar)

## Impressum

Die „Fahrgastzeitung“ 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.

Sie erscheint derzeit mit sechs Ausgaben im Jahr. Nachdruck, auch auszugsweise, ist nur mit Genehmigung der Redaktion und Quellenangabe (PRO BAHN/Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar) erlaubt. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Sie können die Fahrgastzeitung (FGZ) auch erhalten, wenn Sie nicht Mitglied bei PRO BAHN sind. Das Jahresabonnement kostet 8,00 Euro und beinhaltet die Zusendung von derzeit sechs Ausgaben pro Jahr. Bitte bestellen Sie mit Angabe Ihrer Adresse beim Landesverband (Postfach 11 14 16, 60049 Frankfurt a. M.) unter Beifügung von 8,00 Euro in bar oder in Briefmarken. Die FGZ kann auch online unter [info@hessen.pro-bahn.de](mailto: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 Vereinsmitglieder bitte an die Mitgliederverwaltung in München (siehe Seite 34). Wer die Zeitung als Jahresabonnement/Freiverteiler erhält, meldet Adressenänderungen bitte an Holger Kötting, Am Karlshof 12, 64287 Darmstadt, E-Mail: [holger.koetting@gmx.de](mailto:holger.koetting@gmx.de).

**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](mailto:info@nordhessen.pro-bahn.de)

**Mittelhessen und Osthessen:** N.N.

**Großraum Frankfurt:** N.N.

**Starkenburg:** Holger Kalkhof, Carsonweg 40, 64289 Darmstadt,  
E-Mail: [holger.kalkhof@t-online.de](mailto: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](mailto:wolfgangbrauer@t-online.de)

**Redaktionsschluss für diese Ausgabe:** 15.8.2014 (Heft September – Oktober 2014)

**Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:** 1.10.2014 (Heft November – Dezember 2014)

# Inhalt dieser Ausgabe

## Nordhessen

Bahnhof Guxhagen – Sorgen und Pläne ..... 4

## Osthessen

Hünfeld Bahnhof des Jahres ..... 5

Themenwoche der „Fuldaer Zeitung“ zu Bahnhöfen in der Region ..... 6

## Mittelhessen

Halte zwischen Gießen und Marburg fallen weg ..... 8

Weniger Züge zwischen Dillenburg und Siegen ..... 10

Aktionsbündnis fordert bessere Zugverbindungen Gießen – Köln ..... 10

## Großraum Frankfurt

Baustellenfahrplan auf der S5 ..... 11

Offener Dialog beim Bahnhofsumbau in Höchst ..... 12

Fahrscheinkontrollen: Der RMV macht ernst ..... 14

PRO BAHN trauert um langjährige Aktive ..... 19

## Starkenburg

Stadt-Land-Bahn-Konzept wird geprüft ..... 19

## Hessen

Gleiche Spielregeln für den Fernbus ..... 23

## Rhein-Neckar

Nachbetrachtung des Zugunglücks in Mannheim ..... 27

Erste Ergebnisse der Korridorstudie Köln – Frankfurt – Mannheim ..... 31

Seit 15 Jahren: PRO BAHN Arbeitskreis zur Neubaustrecke ..... 32

## Das Allerletzte

Karikatur: Rezept gegen Schwarzfahrer ..... 33

PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten ..... 34

PRO BAHN – Termine ..... 35

Der Druck und Versand dieser 5. Ausgabe der „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“ (FGZ) im Jahr 2014 wurde durch Spenden von Mitgliedern finanziert. Darum hatte die Redaktion der FGZ im vergangenen Jahr wegen der Portoerhöhung der Deutschen Post AG gebeten – und einen sensationellen Erfolg erzielt. Dafür bedanken wir uns nochmals bei allen Spendern für das Vertrauen, das Sie uns entgegengebracht haben! Wir werden uns bemühen, in Zukunft noch besser zu werden. Gleichzeitig aber auch die Bitte, nicht nur die FGZ, sondern generell die ehrenamtliche Arbeit von PRO BAHN finanziell zu unterstützen. Unser Kampf für mehr und besseren Schienenverkehr und ÖPNV – und die gedruckte Berichterstattung darüber – wird auch in Zukunft ohne Spenden und Fördermitglieder nicht möglich sein. Deshalb: nur zu! Spendenkonten auf Seite 34. Schon jetzt besten Dank von  
Ihrer FGZ-Redaktion

Nordhessen

# Bahnhof Guxhagen – Sorgen und Pläne

## Das Gemeindeparlament befasst sich mit der Nutzung

Eine „unendliche Geschichte“ soll nun endlich zu Ende gehen: Der seit zehn Jahren leerstehende Bahnhof in der Fünftausend-Seelen-Gemeinde Guxhagen (15 Kilometer südlich der Kasseler Innenstadt) soll endlich wieder mit neuem Leben erfüllt werden. Die Station liegt an der in den Jahren 1845 bis 1849 gebauten Friedrich-Wilhelm-Nordbahn, die Kassel über Bebra mit Eisenach und Fulda verbindet.

Im Bahnhof Guxhagen (Schwalm-Eder-Kreis) hält die Regio-tram Kassel - Melsungen und die Cantus-Linie Kassel - Fulda. Außerdem ist die Trasse mit viel Durchgangs-Güterverkehr belastet. Das dem Bahnhof gegenüber liegende umfangreiche Raiffeisengelände erinnert an die vielen Güter, die einst in Guxhagen umgeschlagen wurden. Jetzt sind die Gleise abgebaut.

### Wohnen im und am alten Bahnhof?

Der Gemeinde Guxhagen liegt für das 3.858 Quadratmeter große Raiffeisengelände jetzt ein Planungskonzept des ortsansässigen Büros Vogelsberg & Felde vor. Hiernach wären Seniorenwohnungen realisierbar. Umfangreiche Schallschutzmaßnahmen sind allerdings erforderlich. Im Gemeindeparlament wird hierüber sicher noch kontrovers diskutiert werden.



Das alte Bahnhofsgebäude (1850 bis 1853 erbaut) wurde vor zwei Jahren von der Gemeinde Guxhagen für 19.000 Euro ersteigert. Leitende Diplomingenieure der Kasseler Architektur- und Planungsgesellschaft ANP weisen darauf hin, dass der seit Jahren leer stehende Bahnhof ein attraktiver Ortsmittelpunkt werden könnte. Nach den Vorstellungen der ANP gibt es folgende Nutzungsmöglichkeiten: Wartebereich des Nordhessischen Verkehrsverbundes, Büro/Dienstleistung, Café/Gastronomie im Erdgeschoss, sanierte Wohnungen in den Obergeschossen, Gastronomie/Lager in der alten Güterhalle. Würde diese abgerissen, könnten weitere Parkplätze entstehen. Stadtplaner Michael Bergholter von der ANP bezeichnete diesen Bahnhof als Super-Objekt. 1.000 Fahrgäste steigen dort täglich ein und aus. Das historische Bahnhofsgebäude – baulich in relativ gutem

Zustand – präge das Ortsbild. Guxhagen habe Entwicklungsmöglichkeiten, die andere Orte nicht hätten. Der Fulda-Radweg, Wasserwandern und Kloster Breitenau nützen auch dem Schienenverkehr. Christoph Funke, beim NVV zuständig für die Infrastrukturplanung, lobte den Kauf des Bahnhofs durch die Gemeinde: „Sie haben zum richtigen Zeitpunkt das Richtige gemacht.“ Zwischen dem Ostbahnsteig Richtung Kassel und dem Westbahnsteig Richtung Melsungen gibt

es eine Straßenunterführung mit schmalen Gehwegen. Diese sollen verbreitert werden. Eine Querung der Gleise ist wegen des starken Durchgangsverkehrs nicht möglich. Die Verbreiterung der Gehwege erfolgt auch mit Blick auf eine Park-and-Ride-Anlage am Bahnhof. 40 neue Parkplätze sind geplant. Wahrscheinlich wird das Parkplatzgelände von der DB Netz AG für 30.000 Euro erworben. *(Text und Foto: hh)*

## Osthessen

# Erneut ein „Bahnhof des Jahres“ in Hessen

Bahnhof Hünfeld: Gerade erst renoviert und schon ausgezeichnet

Erneut liegt ein „Bahnhof des Jahres“ in Hessen. In diesem Jahr ging die Auszeichnung, die die „Allianz Pro Schiene“ alljährlich an einen Kleinstadt- und einen Großstadtbahnhof vergibt, an das osthessische Hünfeld. 2013 war der Bahnhof Oberursel ausgezeichnet worden. „PRO BAHN Hessen sieht die Vergabe des Preises auch als Ansporn für andere Städte und Gemeinden in Hessen, vor Ort selbst etwas für die Erneuerung der Bahnstationen und ihres Umfeldes zu tun so Landesvorsitzender Thomas Kraft. Er kritisierte aber auch, dass Hessen bei den barrierefreien Bahn- und Busstationen den vorletzten Platz aller Bundesländer einnehme. Deshalb forderte Kraft den Hessischen Verkehrsminister Tarek Al-Wazir auf, über das Bahnsteigsanierungsprogramm bis 2019 hinaus weitere Mittel, für den Ausbau der Infrastruktur, insbesondere für Bahnstationen

zur Verfügung zu stellen, um die Energie- und Verkehrswende zu schaffen.

Aus Hessen gab es mit Bad Homburg und Wetzlar weitere Vorschläge für den Bahnhof des Jahres. Das zeigt deutlich, dass man durch gemeinschaftliches Engagement auch in Hessen etwas erreichen kann, was die Attraktivität und Werbewirksamkeit einer Kommune deutlich steigert. *(red)*



*Alle lieben den Bahnhof Hünfeld.  
(Foto: Allianz Pro Schiene)*



*Keine Augenweide: Die Bahnhöfe Sterbfritz (links) und Steinau in Osthessen.*

## Osthessen

# Themenwoche zum Zustand der Bahnhöfe

„Fuldaer Zeitung“ bewertete Stationen – PRO BAHN half

Wie man das Thema Bahn in den Medien platzieren kann, hat jüngst die Fuldaer Zeitung bewiesen. Im Rahmen ihrer Themenwochen griff die in Osthessen beheimatete Zeitung die Themen Bahnhöfe, Bahnanlagen und ÖPNV insgesamt auf. Aus diesem Grund wandte sich der Redakteur Daniel Krenzer an den Fahrgastverband PRO BAHN, um in einer Woche die Probleme der Region in Sachen Bahnwesen aufzuzeigen. Für den Regionalverband Osthessen brachte sich Werner Filzinger, für den Landesverband der Landesvorsitzende Thomas Kraft in das Thema ein. Um genaue aktuelle Angaben von den Bahnhöfen in Osthessen zu haben, erkundete Werner Filzinger einige Bahnhöfe, die abseits seiner Alltagsrouten liegen. So kam schnell eine Rundreise von 200 Kilometer für den PRO-BAHN-Aktiven zusammen.

Durch die Artikel wurde eine ganze Bandbreite von Problemen im osthessischen Raum benannt. Hinzu kam, dass genau in den Zeitraum der Veröffentlichungen die Verleihung der Preise „Bahnhof des Jahres“ durch die „Allianz Pro Schiene“ in Berlin erfolgte und Hünfeld, mitten im Verbreitungsgebiet der Fuldaer Zeitung gelegen, die Auszeichnung „Kleinstadtbahnhof des Jahres“ bekam. Dies passte wunderbar.



*Hinweisschild im Bahnhof Schlüchtern.*

# Fuldaer Zeitung

Zwischenzeitlich wurde auch der Hessische Rundfunk auf die Themenreihe von Daniel Krenzer in der Fuldaer Zeitung aufmerksam. Der Sender griff das Thema am Beispiel der Bahnstationen Sterbfritz und Jossa im Sinntal auf, über die die Fuldaer Zeitung zuvor am 19. August 2014 berichtet hatte. Zwei Tage später brachte das Hessen-Fernsehen in der Sendung „Maintower“ einen interessanten Bericht, für den auch Vertreter von PRO BAHN Hessen interviewt wurden.



*Baufälliger Zugang zum Bahnhof Jossa  
(Fotos: Werner Filzinger)*

PRO BAHN Hessen sieht es als Erfolg an, dass sachkundig über die Probleme überalterter und renovierungsbedürftiger Bahnhöfe berichtet wurde.



Möge diese Dokumentation bei den Verantwortungsträgern als Mahnung verstanden werden, mehr für die Sanierung der Anlagen an Bahnstationen in Hessen zu tun. In Hessen besteht gegenüber anderen Bundesländern ein erhöhter Sanierungsbedarf, der durch das Sanierungsprogramm bis 2019 nur teilweise abgedeckt ist.

Der Fahrgastverband PRO BAHN lädt dazu ein, dass andere Lokalzeitungen die Idee der Fuldaer Zeitung übernehmen und eine gleiche Themenserie starten. PRO BAHN Hessen mit den fünf Regionalverbänden bietet dafür die Zusammenarbeit an.

*(Werner Filzinger/Thomas Kraft)*

**Diese Bahnthemen wurden in der „Fuldaer Zeitung“ thematisiert:**

- 16.8. Pro und Contra Gratis-Nahverkehr
- 18.8. Fliesen und Neuhof gut, dahinter geht's steil bergab
- 19.8. Stationen im Sinntal nur für Heimatfilme geeignet
- 20.8. Neben Glanzlicht Hünfeld viel Mittelmaß im Norden
- 21.8. Ausgezeichnet: Hünfeld holt den Titel „Bahnhof des Jahres“
- 21.8. Rhönbahn: Vandalismus auch auf Nebenstrecken ein Problem
- 22.8. Bahnhof Fulda: Wehe wenn der Regen kommt
- 22.8. Ankündigung der Fahrgastbefragung über Zufriedenheit Bahnhöfe
- 22.8. Das große Bahnfranking: Klarer Testsieger und viel Bodensatz bei den Stationen in Osthessen
- 24.8. Online-Frühstück: HR-Trauerstück über Sterbfritzer Bahnhof
- 26.8. Mehrheit ist unzufrieden mit Bahnhöfen (Ergebnis Fahrgastbefragung)

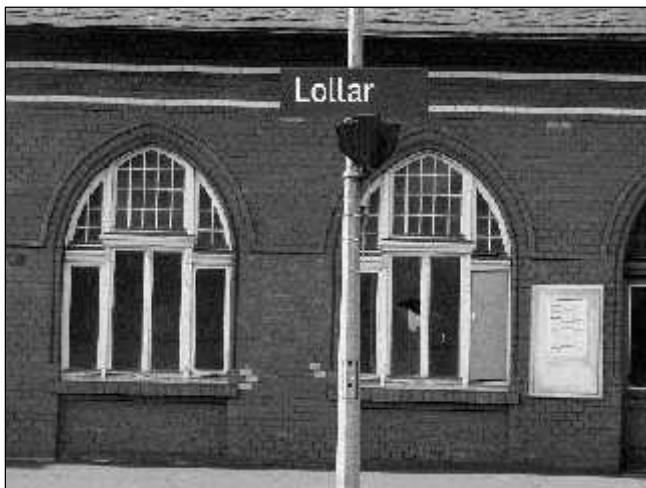
Mittelhessen

## Kein Halt zwischen Gießen und Marburg

Protest bisher erfolglos / Gegen die Interessen der Anliegerkommunen

Ende des Jahres werden weniger Züge als bisher an den Bahnhöfen zwischen Gießen und Marburg halten. Dagegen war PRO BAHN Mittelhessen mehr als ein Jahr lang vorgegangen und hatte versucht, diese Entscheidung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) rückgängig zu machen. Bislang vergeblich. Dazu ein Kommentar von Thomas Kraft, Regionalvorsitzender von PRO BAHN Mittelhessen, zugleich auch Landesvorsitzender Hessen des Fahrgastverbandes.

Der Kampf mehrerer Interessenverbände und parteipolitischer Vertreter, zusammen mit den Anrainerkommunen, hatte bisher keinen Erfolg. Die Züge der Hessischen Landesbahn (HLB) von Montag bis Freitag in der Relation Frankfurt - Gießen - Marburg entfallen für die Halte zwischen den beiden Universitätsstädten an der Lahn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 ersatzlos.



*Weniger Züge am Bahnhof Lollar.  
(Foto: Thomas Kraft)*

Der Fahrgastverband PRO BAHN mit seinem Regionalverband Mittelhessen kritisiert erneut den Rhein-Main-Verkehrsverbund, der für die derzeitigen Fahrten der Unterwegshalte Gießen-Oswaldsgarten, Lollar, Friedelhausen, Fronhausen/Lahn, Niederwalgern, Nieder-

weimar, Marburg-Süd kein Ersatzangebot bereit stellen will. Es wird dadurch in einem weiteren Fall eindeutig aufgezeigt, dass der Schienenpersonenverkehr in Hessen bei Weitem nicht die Wertung und Wertschätzung wie in anderen Bundesländern erhält. Dass Angebotsreduzierungen nicht zum Beibehalten von Fahrgastzahlen sorgen, jedoch Attraktivitätssteigerungen immer mehr Fahrgäste bringen, das zeigen zahlreiche Maßnahmen in anderen Bundesländern. Hessen hinkt dem Zeitgeist hinterher.

PRO BAHN macht deutlich, dass der Fahrgastverband nicht gegen eine bessere Anbindung der Universitätsstadt Marburg mit schnelleren Zügen ist. Ein richtiger Takt wird mit der aktuellen Änderung ohnehin nicht erreicht. Wenn die Züge der HLB in dem Gesamtpaket des Main-Lahn-Sieg-Express künftig zwischen Gießen und Marburg durchfahren, muss zumindest ein Ersatzangebot für die Zwischenhalte geschaffen werden. Ein Mindestangebot könnte mit der Verlängerung der Fahrten der Linie RB 33 Hanau - Nidderau - Friedberg über Gießen hinaus bis Marburg mit Halt auf allen Unterwegsbahnhöfen erreicht werden.

Hier wird ein Landstrich in Hessen teilweise vom Schienenpersonenverkehr



abgehängt, der aufgrund der beiden nahen Universitäts- und Kreisstädte noch ein Wachstumspotenzial bei Einwohnern und Arbeitsplätzen erwarten lässt. PRO BAHN dankt insbesondere dem Verkehrsclub Deutschland, örtlichen parteipolitischen Vertretern sowie den Gremien der Städte Lollar, Staufenberg/Hessen und Allendorf/Lumda sowie den Gemeinden Fronhausen/Lahn, Weimar/Lahn und Ebsdorfergrund für die gemeinsame Initiative, die trotz des Rückschlags weitergeführt werden sollte.

Überrascht zeigt sich PRO BAHN Mittelhessen darüber, dass die Landrätin des Landkreises Gießen, Anita Schneider (SPD), zunächst für den Erhalt eingetreten ist, jedoch im Aufsichtsrat des RMV für die Streichung der HLB-Unterwegshalte gestimmt hat. Gerade die Landkreise Gießen und Marburg-Biedenkopf als Schulträger müssen nun das Problem lösen, wie sie die Schülerinnen und Schüler aus dem Lumdatal (Rabenau, Allendorf/Lumda, Staufenberg,) die in Lollar in die Bahn umsteigen, anders zur Schule befördern. Hinzu kommt: Der Stundenplan des Oberstufenangebots in Marburg wurde auf die die HLB-Abfahrtszeiten abgestimmt.

Nicht ganz zu verstehen ist die Stadt Marburg, die nur die verständliche schnelle Anbindung an Frankfurt im Blick hat. Es ist nachzuweisen, dass der Haltepunkt Marburg-Süd, ebenso wie Gießen-Oswaldsgarten, eine hohe Zahl von Ein- und Aussteigern aufweist, weil der (Haupt-)Bahnhof Marburg selbst nicht zentral in der Stadt liegt. Nun sind Umwege mit Stadtbussen und Fußmärsche notwendig, was insbesondere Schüler und Studierende trifft.



*Auch kein Halt mehr der HLB-Züge in Niederwalgern. Hier steigen auch viele Pendler aus dem Ebsdorfergrund ein. (Foto: M. Neus)*

PRO BAHN kritisiert insbesondere einige Vertreter der Interessengruppe Pro Bahn&Bus, die einseitig und verantwortungslos dafür eingetreten sind, dass zwischen Gießen und Marburg weniger Züge halten. Hier zeigt sich, was man von deren Schlagwort „Main-Weser-Bahn im Takt“, das von einigen Akteuren von „Pro Bahn & Bus“ geprägt wurde, zu halten hat. PRO BAHN hat sich zwischenzeitlich von „Main-Weser-Bahn im Takt“ distanziert. Der unabhängige Fahrgastverband PRO BAHN mit dem Regionalverband Mittelhessen lädt alle Städte und Gemeinden, Interessenverbände und politischen Organisationen dazu ein, in einer abgestimmten Initiative für ein Gesamtkonzept zur Stärkung der gesamten Main-Weser-Bahn einzutreten.

PRO BAHN Mittelhessen fordert den RMV dazu auf, im Rahmen eines kleinen Fahrplanwechsels oder zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015, das bisherige Angebot für die Unterwegshalte zwischen Gießen und Marburg wieder einzurichten oder für eine akzeptable Ersatzlösungeine zu sorgen.

*(Thomas Kraft)*

Mittelhessen**„Streichkonzert“ am Sonntag****Weniger Nahverkehrszüge zwischen Dillenburg und Siegen**

Ab dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember werden die Halte Rudersdorf, Dillbrecht, Rodenbach und Sechshelden zwischen Dillenburg und Siegen an Sonn- und Feiertagen nicht mehr angefahren, wie PRO BAHN erst kürzlich durch Fahrgäste erfuhr. Der RMV begründet dies mit der sehr schwachen Auslastung. Dass die Züge nur schwach ausgelastet sind, steht außer Frage. Warum ist dies aber der Fall? In Dillenburg sind die Umsteigeverbindungen extrem schlecht. Es gäbe mehr Fahrgäste, wenn der Umstieg besser klappen würde. Deshalb fahren viele Fahrgäste direkt mit dem PKW bis Dillenburg, um dort in den Zug einzusteigen.

Für PRO BAHN ist die Abbestellung der Zugleistungen ein falsches Signal für den strukturschwachen äußersten Norden

des Lahn-Dill-Kreises. PRO BAHN fordert, die Zugstreichungen zurückzunehmen bzw. ein Bus-Ersatzkonzept für die Fahrgäste in den betroffenen Gemeinden zu erarbeiten. *(Thomas Kraft)*



*Kein Sonntagshalt mehr in Rudersdorf.  
(Foto: Stefan Flöper)*

**Besserer Verkehr zwischen Gießen und Köln/Ruhrgebiet****PRO BAHN ruft zur Gründung einer länderübergreifenden Initiative auf**

Der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen hat schon mehrfach die schlechten Zugverbindungen von Mittelhessen nach Köln bzw. ins Ruhrgebiet in der „Fahrgastzeitung“ und anderen Medien kritisiert, seitdem 2010 der direkte RE zwischen Köln und Gießen eingestellt wurde. Fahrgäste müssen seitdem in Siegen umsteigen, wegen der knappen Anschlüsse klappt dies oft nicht.

Inzwischen sind bereits mehrere Fernbusanbieter in die Lücke gesprungen, weil die Busfahrt über die Autobahnen A 45 und A 4 schneller ist als die Zugfahrt über die technisch nicht mehr zeitgemäßen Bahnstrecken. PRO BAHN lädt nun alle anderen Verbände, denen die betroffenen Bahnstrecken am Herzen liegen, dazu ein, eine neue Aktionsgemeinschaft zu gründen. Ein Ziel ist es, die drei Bahnstrecken (Dillstrecke, Siegstrecke und Ruhr-Sieg-Strecke) noch als vordringlichen Bedarf für den Bundesverkehrswegeplan 2015 nachzumelden, um deren Ausbau voranzutreiben. Details erfahren Interessenten unter: [info@mittelhessen.pro-bahn.de](mailto:info@mittelhessen.pro-bahn.de) *(Thomas Kraft)*

Großraum Frankfurt am Main

## Im Sommer alltägliche Abenteuer auf der S5

Erfahrungen mit dem Baustellenfahrplan im Sommer 2014

Der Baustellenfahrplan der Deutschen Bahn vom 12. bis zum 24. August brachte auf der S5 Frankfurt - Friedrichsdorf, ebenso wie für die Taunusbahn RB 15 Frankfurt - Usingen - Brandobberndorf (TSB) brachten für die Fahrgäste fühlbare Einschränkungen. Montags bis freitags war anstelle eines 15-Minutentaktes nur ein Halbstundentakt auf der S5 betrieblich möglich. Dadurch verlängerte sich die Umsteigezeit zwischen S-Bahn und TSB in beiden Richtungen in der Regel von drei bis vier auf 18 bis 19 Minuten; außerdem entfielen einige durchgehende Züge der TSB von und nach Frankfurt Hauptbahnhof. Abgesehen vom Zeitverlust stand auch nur ein deutlich geringeres Sitzplatzangebot zur Verfügung.

Auf völliges Unverständnis stieß bei den Fahrgästen, dass sie nicht frühzeitig und wenigstens in halb verständlicher Form über die sechswöchigen Fahrplanänderungen informiert wurden. Am Bahnhof Bad Homburg waren nur einige ganz bescheidene Hinweise auf die Einschränkungen zu finden; auf den Aushangfahrplänen war der Wegfall der o. g. Züge nur als Fußnote und die Änderung der Abfahrtgleise überhaupt nicht vermerkt.

Ein Beispiel: Am Nachmittag des 14. Juli 2014 wurden auf den Abfahrtstafeln mehrfach falsche Angaben gemacht, d.h. Züge angekündigt, die gar nicht oder an einem anderen Bahnsteig abfahren. Auf diese Weise tat man zumindest etwas für die Ertüchtigung der Fahrgäste, die

mehrfach treppauf und treppab dirigiert wurden. Den Frust der Fahrgäste bekamen wieder einmal die eh schon genervten Triebfahrzeugführer ab. Ganz nebenbei: Wollte man nicht die aufwendig renovierte Station Bad Homburg zum Bahnhof des Jahres wählen lassen? In puncto Service und Information hätte er dieses Prädikat nicht verdient.



*Taunusbahn in Bad Homburg (Foto: cmdr)*

Auswirkungen hatte der Baustellenfahrplan bis in den Frankfurter Hauptbahnhof, wo es bei den durchgehenden Zügen der TSB nach Grävenwiesbach ebenfalls zu Verspätungen kam. Dauerfahrgäste berichten von täglichen Abenteuern. Immerhin handelte es sich dabei ja nicht um unvorhersehbare Störungen, sondern um einen monatelang vorher geplanten Ersatzfahrplan, der aber offensichtlich wegen der teilweise eingleisigen Streckenführung mit Gegenverkehr gar nicht eingehalten werden konnte – und das über mehrere Wochen.

*(Walter Söhnlein)*



Großraum Frankfurt am Main

## Offener Dialog beim Bahnhofsumbau Höchst

Vorschläge von PRO BAHN berücksichtigt – Kommt die RTW?

Es geht voran: Der Umbau des Bahnhofs Frankfurt Höchst, den PRO BAHN jahrelang (auch in der FGZ) immer wieder gefordert hatte, ist gut angelaufen. Doch der Start der Baumaßnahmen, noch mehr aber die in einem Interview der Zeitung „Frankfurter Neue Presse“ mit PRO BAHN aufgeworfenen offenen Fragen zur Art und Weise der Umbaumaßnahmen hatte die „Bürgerinitiative Bahnhof Höchst“ (BI) zum Anlass genommen, für den 31. Juli 2014 zu einer Bürgerversammlung einzuladen. Die Plätze im Kapellensaal des Bolongaropalastes in Höchst reichten für die interessierten Zuhörer gerade so aus, so stark gerade so aus, so stark war das Interesse der Bürger.

Das Podium war u.a. mit Heiko Scholz, Bahnmanager Frankfurt (M), Uwe Hasenzahl, DB Projektbau GmbH, Verkehrsdezernent Stefan Majer (Grüne) und Peter Forst, Planungsgesellschaft Regionaltangente West (RTW) hochkarätig besetzt. Michaela Kugler von der Bürgerinitiative moderierte die Veranstaltung souverän, die im Gegensatz zu manch anderen Bürgerver-

sammlungen zum Thema Bahnbau sehr diszipliniert und von Sachkunde geprägt verlief.

Die Bahn hatte zunächst ausführlich Gelegenheit, den Ablauf der zehn Bauphasen, die weitgehend unter „rollendem Rad“ erfolgen müssen und voraussichtlich erst im Mai 2016 mit der Fertigstellung der Personenunterführung abgeschlossen sein werden, darzustellen. Die Arbeiten werden in zwei Schichten á zehn Stunden durchgeführt, wobei man die vierstündige Baupause nicht immer in die Nachtstunden legen kann, weil einige Gewerke nur unter abgeschaltetem Fahrdrat durchgeführt werden können.



*Bauarbeiten im Bahnhof Höchst.  
(Fotos: Wilfried Staub)*

Auch müssen sich die Fahrgäste und besonders die unmittelbaren Anwohner doch auf eine deutlich höhere Lärm- und Staubbelastung einstellen, als es sich diese haben träumen lassen. Die aus Sicht der Bahn bestehenden Zwänge für die nicht in jedem Fall optimalen Bahnsteighöhen wurden kurz gestreift.

Die Antworten auf Fragen nach der unterschiedlichen Lage und zur Größe der Aufzüge

sowie zur Tatsache, dass der jahrzehntelang brachliegende Bahnsteig 4 nur für die kurze Zeit für einzelne in Höchst wendende S-Bahnen aufwendig hergerichtet und anschließend auf Dauer zugemauert wird, konnten nicht alle Anwesenden überzeugen.

Mit großer Spannung wurde die Auskunft auf die „Gretchenfrage“ nach der Zukunft der Regional-Tangente-West (RTW) erwartet. Die aktuellen Planungen und Umbauten sehen diese seit Jahrzehnten geplante Tangentialverbindung im Westen Frankfurts gar nicht vor. Wenn die RTW kommt, müssten in Höchst die gerade erst für teures Geld und mit zweckgebundenen Zuschüssen umgebauten Bahnsteige 5 und 6 wieder umgestaltet werden.

Dieser Sachverhalt und gewisse negative Äußerungen von Parlamentariern in den letzten Monaten haben bei Zeitgenossen den Argwohn geschürt, dass die Planungen für die RTW zwar bis zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ungehindert weiterlaufen, aber so mancher Entscheidungsträger daran zweifelt, dass die Strecke jemals gebaut wird bzw. dass später schwergewichtige Gründe gegen eine Realisierung aus dem



*Reaktiviert: Bahnsteig 4 in Höchst*

Hut gezaubert werden, und seien es nur die immensen Betriebskostenzuschüsse, die durch die Anrainergemeinden aufzubringen wären. Stefan Majer, Stadtrat, Verkehrsdezernent und Aufsichtsratsvorsitzender der RTW, verstand es in einem überzeugenden Plädoyer all' die Zweifler im Saal davon zu überzeugen, dass genau das Gegenteil der Fall sein wird: Die RTW wird kommen, denn sie ist fester Bestandteil des Konzeptes zur Bewältigung der immens steigenden Fahrgastzahlen in der Region Frankfurt/Rhein-Main auf der Schiene und sie ist auch schon deshalb unverzichtbar, weil sie zur Entlastung der bestehenden und bekanntlich nicht erweiterbaren Stammstrecke beiträgt. Majer sagte der BI überraschend zu, dass sie die Ersten sein werden, die über die Detailplanung der RTW im Raum Höchst – und zwar noch im ersten Halbjahr 2015 – umfassend informiert werden, denn Höchst wird der Dreh- und Angelpunkt der RTW sein. Dies war umso erfreulicher von berufener Stelle zu vernehmen, galt doch die Stadt Frankfurt, allerdings unter anderer politischer Konstellation, über viele Jahre als der Bremsklotz zur Umsetzung der RTW. Pessi-

mistisch äußerte sich Majer dagegen, was den Beginn der Umsetzung betrifft. Erst auf hartnäckige Nachfrage gestand er zögerlich, dass er nicht mit einem Baubeginn vor 2019 rechne.

Zwei Änderungsvorschläge von PRO BAHN bei der Umgestaltung der Bahnsteiganlagen im Bahnhof Frankfurt-Höchst werden realisiert: Die Regionaltangente West (RTW) – so sie denn irgendwann Realität wird – nicht über den Bahnsteig 4, sondern über Bahnsteig 6 zu

leiten, und die geplanten Aufzüge von der Ost- auf die Westseite der Bahnsteigs-Treppenabgänge zu verlegen. Über drei weitere Eingaben wird unter anderem in kleiner Runde in einem „Expertengespräch zu dem Betriebsprogramm Bahnhof Höchst“, zu der die Bahn die BI, den RMV, die Firma Schüssler-Plan und PRO BAHN für Mitte September 2014 eingeladen hat, noch detailliert zu sprechen sein. (*Wilfried Staub*)



*Fahrkartenkontrolle im Frankfurter Untergrund (Foto: Elf Piraten)*

Großraum Frankfurt

## **Fahrscheinkontrollen: Der RMV macht ernst**

Wären Fahrpreiserhöhungen ohne Schwarzfahrer vermeidbar?

Bevor die Verkehrsverbände ihre Fahrpreise erhöhen, sollten sie alle Möglichkeiten ausschöpfen, damit so wenig wie möglich Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis unterwegs sind.

Um in Zukunft gezielter gegen Schwarzfahrer vorgehen zu können, werden zukünftig etwa 40 Prozent mehr Fahrkartenkontrolleure in der S-Bahn

Rhein-Main präsent sein. RMV-Presse Sprecher Sven Hersteller gab gegenüber den Medien bekannt, dass ab Januar 2015 anstelle von 225 zukünftig 300 Kontrolleure eingesetzt werden. Das entspricht einer Aufstockung von 165.000 auf 250.000 Kontrollstunden oder einer Steigerung um 52 Prozent. Ziel sei es, die Schwarzfahrerquote um einen Prozent-

punkt zu senken und damit rund sieben Millionen Euro jährlich zusätzlich an Einnahmen zu akquirieren. Der RMV geht von „nur“ von drei Prozent Fahrgästen ohne gültigen Fahrausweis aus, was eine Einnahmeverlust von etwa 24 Mio. Euro pro Jahr darstellen würde.

Die Schwarzfahrerquote wird man niemals auf null drücken können, genauso, wie man es nicht verhindern kann, dass es bei Großveranstaltungen nicht zu Zechprellern kommt. Zeitgenossen, die sich auf Kosten anderer auf unlautere Weise „bereichern“, wird es leider immer geben. Im Interesse der Steuerzahler, die die Einnahmenlücke schließen müssen, ist es das Gebot des RMV, die Quote für seinen Bereich und den Zuständigkeitsbereich seiner Gesellschafter so gering wie möglich zu halten und – dabei ganz wichtig – durch verdeckte Ermittler gelegentlich zu überprüfen, ob auch die Kontrolleure korrekt arbeiten.

### Zwölf Prozent Schwarzfahrer

Die Quote von drei Prozent Fahrgästen ohne gültigen Fahrausweis ist nach Ansicht von PRO BAHN allerdings viel zu niedrig angesetzt. Die Quote der Erwischten darf man nicht einfach gleich setzen mit der Anzahl der tatsächlichen Schwarzfahrer. Letztere dürfte auch beim RMV ähnlich hoch ausfallen, nämlich um die sechs Prozent, wie der Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) dies für seinen Bereich vermutet. Bei Routinekontrollen mit Zweier- oder Viererteams liegt die Quote derer, die erwischt werden, beim NVV mit seinem bescheidenen Fahrgastaufkommen bei 1,5 Prozent. Anlässlich einer Intensivkontrolle und unter Mitwirkung von Polizeibeamten auf der Kasseler Straßenbahnstrecke zwischen „Stern“ und der Endhaltestelle

„Holländische Straße“ wurden kürzlich innerhalb von drei Stunden insgesamt 230 Fahrgäste überprüft. 28 davon, also 12,2 Prozent, waren ohne Fahrschein unterwegs. Geht man also auch beim RMV global von einer realistischen Schwarzfahrerquote von sechs Prozent aus, ein Wert, der sich übrigens auch bei der Schwerpunktaktion „Gelbe Karte“ im November 2013 für Frankfurt bestätigt hat, so bedeutet das, dass dem RMV knapp 50 Millionen Euro jährlich verloren gehen, also in etwa der Betrag, den man sich im nächsten Jahr an Mehreinnahmen durch die Fahrpreiserhöhung erhofft.



*Anti-Schwarzfahrer-Werbung der Verkehrsgesellschaft Frankfurt.*

Insbesondere auf Kurzstrecken fahren immer mehr Leute zum Nulltarif, wobei gewisse politische Gruppierungen und – zugegebenermaßen – die in Einzelfällen



*In den Dostos haben „Schwarzfahrer“  
Fluchtmöglichkeiten. (Foto: DB AG)*

auch horrenden Fahrpreise für kurze Distanzen nicht ganz unschuldig an dieser Situation sind. Tendenz stark ansteigend. Ein Appell an die Ehrlichkeit der Fahrgäste erzeugt bei notorischen Schwarzfahrern lediglich ein müdes Lächeln. Für manche ist es geradezu zum Sport geworden, sich Verkehrsleistungen zu erschleichen, wie es im Amtsdeutsch so schön heißt. Im Interesse der ehrlichen Fahrgäste gilt es, die Kontrollen merklich zu intensivieren. Die Vorgabe, dass ein Kontrolleur im Schnitt drei „Tickets“ pro Stunde ausstellen muss, damit sich ein solcher Einsatz „lohnt“, darf nicht länger der ausschlaggebende Parameter sein.

### **Warnung über Netzwerke?**

Bei den Zugbegleitern in Doppelstockzügen und bei den uniformierten Zweierteams in den neuen, durchgängig begehbaren, 70 Meter langen S-Bahn-Triebwagen kommt immer mehr der Frust über die Sinnlosigkeit ihrer Tätigkeit auf, weil gewiefte Schwarzfahrer jede Möglichkeit nutzen, sich den Kontrollen zu entziehen. Einmal ganz abgesehen von den Anpöbelungen und Handgreiflichkeiten, denen diese täglich ausgesetzt sind. Welche Rolle breit gestreute

Warnungen vor aktuellen Kontrollen über Facebook und Apps zukünftig spielen werden, wird sich noch zeigen müssen. Es gilt daher, frühzeitig die taktische Vorgehensweise der Kontrollen an die neuen Gegebenheiten anzupassen. Was bei den Überlegungen des RMV auch zu kurz kommt, ist die Tatsache, dass in dem einen oder anderen Lokal- und Stadt-

bus aus Kostengründen schon seit vielen Jahren so gut wie keine Kontrollen durch Prüfrupps mehr erfolgen. Einzelne, nicht repräsentative Befragungen von Stammfahrgästen durch PRO BAHN haben ergeben, dass auf bestimmten Bus-Linien in den letzten fünf Jahren kein einziges Mal kontrolliert wurde. Die Pflicht, im Bus vorne einzusteigen und dem Fahrer unaufgefordert den Fahrausweis vorzuzeigen, ist in vielen Fällen in Hessen längst zur Farce geworden. Wer keinen Fahrausweis vorzeigt, wird von den Fahrern nur selten zurückgewiesen. Vereinzelt kommt es sogar vor, dass an Korrespondenzhaltestellen die Busfahrer ihren Arbeitsplatz verlassen und sich im Pulk zum Zigarettenrauchen treffen. Kaum bekannt ist in den Führungsetagen der Lokalen Nahverkehrsorganisationen, dass die Busfahrer von ihrer Geschäftsleitung angehalten werden, im Berufsverkehr und bei hohem Fahrgastaufkommen auf Fahrscheinkontrollen ausdrücklich zu verzichten und alle Türen zum Einsteigen zu öffnen, damit der knappe Taktfahrplan gehalten werden kann und es nicht zu Verspätungen kommt, weil dies zu Malus-Zahlungen führen würde.

*(Wilfried Staub)*



## Mit Kontrolleuren unterwegs im RMV

Der Berichterstatter hatte mehrmals Gelegenheit, Kontrolltrupps, Zugbegleiter (Zub) oder Zugführer (Zf) und Kundenbetreuer im Nahverkehr (KIN) anlässlich von Fahrscheinkontrollen zu beobachten. Zu bemerkenswerten Vorfällen kam es dabei nicht. Allerdings wurde jede der Kontrollpersonen bereits mindestens einmal tätlich angegriffen, so deren Berichte. Verbale Entgleisungen von Fahrgästen sind an der Tagesordnung. Den Berichterstatter verwunderte die Ruhe und Gelassenheit, mit der das Prüfpersonal jeweils vorgegangen ist. Zum Beispiel bei einem Fahrgast, der geschlagene drei Minuten benötigte, bis er seinen gültigen Fahrschein in einer seiner vielen Taschen gefunden hatte. Über die Ausreden der Schwarzfahrer könnte man ein Buch schreiben. Eine solche ganz offensichtliche Notlüge liegt, um nur ein Beispiel zu nennen, bei einem Hilfeersuchen eines Ertappten an PRO BAHN vor (siehe Kästen). Schon ehrlicher war eine andere Schwarzfahrerin, die meinte, dass sie doch billiger dabei wegkomme, dreimal im Jahr 40 Euro zu bezahlen als 50 Mal eine Wochenkarte zu lösen.

Wie schnell ein (offensichtlich polizeilich gesuchter oder nicht sesshafter) Fahrgast plötzlich das nötige Kleingeld bereit hatte, zeigte sich, als der Kontrolleur drohte, die Bundespolizei zur Aufnahme der Personalien einzuschalten. Auf die Aufnahme von Personalien von Schwarzfahrern, die sich nicht ausweisen können, kann man ohne Einschaltung der Polizei eigentlich verzichten, wie folgende Beobachtung belegt. Der Betroffene musste seine Daten zuerst auf einem

Zettel notieren. Anschließend hat der Kontrolleur die Angaben sehr unbeholfen und zeitaufwendig per Stift in sein Lesegerät übertragen, um dann den Bescheid auszudrucken und dem Beschuldigten zu übergeben. (Dauer der Prozedur: geschlagene 13 Minuten (im Mittelhessen-Express von Bad Vilbel bis Frankfurt West). Der Ertappte, zu mir gewandt, nach Weggang des Kontrolleurs mit einem freudigen Grinsen im Gesicht: „Na denen habe ich wieder einmal die Adresse eines Bekannten genannt, der in Butzbach einsitzt“.



*Erwischt (Foto: Bundespolizei)*

### Der Toilettentrick

Zwei Kumpel in der RheingauLinie. Die „Kundenbetreuerin im Nahverkehr“ (KIN) nähert sich. Einer steht auf und geht zur Toilette. Der andere zeigt der KIN einen gültigen Fahrausweis. Dann geht auch er zur Toilette. Der andere kommt zurück und kann auf dem Weg zu seinem Platz auch einen gültigen Fahrausweis vorweisen. Nachdem auch der zweite wieder Platz genommen hat, zwinkert mir die KIN zu und kontrolliert

beide noch einmal. Es gibt nur eine (gemeinsame) Monatskarte! Ein allseits bekannter Trick.

Auf einer Nebenbahn. Ein Triebwagen voller Schulkinder. Zwei können ihre Schülerkarte nicht vorzeigen. „Ich kenne die doch alle. Es sind immer die gleichen, die mindestens einmal pro Woche ihre Karte zu Hause vergessen habe. Warum soll ich die aufschreiben, zumal sie noch keine 14 Jahre alt sind?“, meint die KIN. Ein anderer Fall. In der S-Bahn: Eine Dame hat in der Nachbarstadt einen unaufschiebbaren Krankentermin. Sie kann keinen Fahrausweis vorweisen. Sie legt ziemlich glaubhaft dar, dass der Automat ihren 20-Euroschein nicht angenommen hat und kein Passant wechseln konnte (wer weiß schon, dass die Auto-

maten Banknoten nur bis zum nächsthöheren Betrag annehmen?). Folge: 40 Euro erhöhtes Beförderungsentgelt. Der Kontrolleur beruhigt die Dame aber. „Legen Sie am Service-Point am Hauptbahnhof innerhalb von 14 Tagen Widerspruch ein. Dann kostet sie das nur sieben Euro, der Rest wird ihnen erstattet“. Diese absolut falsche Aussage von Kontrolleuren kommt PRO BAHN leider des Öfteren zu Ohren. Eine solche „Beruhigungstaktik“ dient zwar momentan der Deeskalation, ist in dieser Form aber absolut nicht tolerierbar; so verprellt man Gelegenheitsfahrgäste auf Dauer!

*(Wilfried Staub)*

*(Siehe zum Thema auch „Das Allerletzte“ auf Seite 33!)*

*Zum Thema ein Brief an PRO BAHN im Originaltext: Als Vielfahrer mit der Bahn und dem RMV beobachte ich immer häufiger – so zumindest mein subjektiver Eindruck –, dass das Zugpersonal entweder gar nicht sichtbar ist (eventuell auch nicht vorhanden?) oder irgendwo sitzt und mit jemandem quatscht. Angesichts der erneuten Fahrpreiserhöhung und der offiziellen Erkenntnis von Schwarzfahrern, dass diese doch ganz erheblich zum Defizit des RMV beizutragen scheinen, (Anmerkung: Die Schreiberin nimmt Bezug auf eine Pressemitteilung des RMV) nach allem, was ich in der Presse lese, ist das für einen Fahrgast ärgerlich. ... Früher gab es Kontrolleure, die das Zugpersonal kontrolliert haben, die Zeit scheint schon lange vorbei. I.M. aus Marburg*

*Ein weiteres Schreiben, ebenfalls im Originaltext: Sehr geehrte Damen und Herren, ein Fahrkartenprüfer der DB in der S-Bahn verlangte eine Fahrpreisnacherhebung von 40 Euro, da ich mit einer gültigen Jahreskarte für 2. Klasse eine Station (Konstablerwache - Ostendstraße) in der 1. Klasse war, ich wurde als Schwarzfahrer behandelt. Ich hatte eine Verletzung am Fuß, brauchte kurz eine Stütze während dieser einminütigen Fahrt. Ich wollte andere im Gang nicht belästigen und die Plätze in der 1. Klasse waren leer, direkt neben der Tür, wo ich gleich aussteigen musste. Gibt es keine differenzierte Fahrpreisnacherhebung bei fehlender Zuschlagkarte für 1. Klasse? Ihr Rat bzw. Ihre Meinung würde mir helfen, wie ich mich darüber beschweren kann oder darf. B. K. aus Frankfurt am Main*

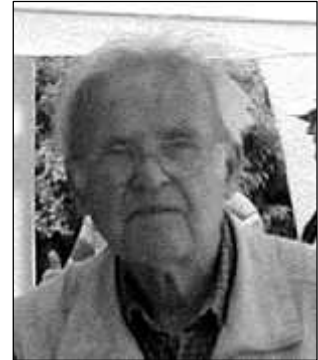
Dem Fahrgast kann PRO BAHN leider keine Hoffnung machen oder Hilfestellung geben. Die Rechtslage spricht eindeutig gegen den Fahrgast und ergibt sich aus den Tarifbestimmungen des RMV, Absatz A § 3.3.1.d in Verbindung mit den gemeinsamen Beförderungsbedingungen, insbesondere § 8, Absatz (1) 6.

**„Der Tod ist gewissermaßen eine Unmöglichkeit,  
die plötzlich zur Wirklichkeit wird.“ *Johann Wolfgang von Goethe***

PRO BAHN Frankfurt trauert um zwei aktive Mitglieder:  
**Wolfgang Matthiolius** verlor den langen Kampf gegen seine schwere Krankheit am 19. Juli, wenige Wochen vor seinem 74. Geburtstag. Mit ihm verlieren wir einen Freund und einen aktiven, vielseitig engagierten und fachkundigen Mitstreiter, der uns in den letzten fünf Jahren stets mit Rat und Tat zur Seite stand und mit pointierten und auch humorvollen Beiträgen in der FGZ Stellung zum Nahverkehr im Großraum Frankfurt und auch darüber hinaus nahm.

**Heinrich Maier** starb am 16. August. Er engagierte sich seit der Gründung des Vereines für unsere Anliegen und führte in den letzten Jahren mit großem Einsatz und Akribie als Kassenswart die Bücher. Insbesondere in seiner Heimatstadt Offenbach setzte er sich für den Öffentlichen Verkehr ein und vertrat PRO BAHN in verschiedenen Funktionen, zum Beispiel in der Offenbacher Nahverkehrsgesellschaft „NIO“. Unvergessen wird uns auch bleiben, wie er an den Infoständen bei vielen Veranstaltung mit Leidenschaft debattierte, Besuchern und Fragenden zu allen Aspekten des ÖPNV Auskunft gab

... und gerne auch mal die schnellste Verbindung von A nach B aus dem Kopf heraus zitierte. Das Andenken und die Erinnerung an beide Mitglieder werden wir stets in Ehren halten. (*Thomas Schwemmer/Fotos: Helmut Lind*)



Starkenburg

## Kommt die Stadt-Land-Bahn?

### Neue Chancen für Schienenverbindung in Darmstadts Osten

Auf ihrer letzten Verbandsversammlung am 10. Juli 2014 hat die DADINA (die Nahverkehrsorganisation des Landkreises Darmstadt-Dieburg) einstimmig die Untersuchung einer Stadt-Land-Bahn für den Korridor Groß-Zimmern - Gundernhausen - Roßdorf - Darmstadt durch ein Planungsbüro beschlossen. (Eine Stadt-Land-Bahn wurde von PRO BAHN immer schon befürwortet.) Dazu soll zunächst eine prinzipielle Machbarkeits-

studie erstellt werden und neben der Schienenanbindung auch eine Sammelbusbedienung untersucht werden. Ursprünglich hatte die DADINA eine Straßenbahnverbindung in den östlichen Landkreis favorisiert. Diese hat sich jedoch als nicht realisierbar herausgestellt: Das Verhältnis zwischen den Investitionskosten und dem Zuwachs an Fahrgästen war zu ungünstig (Nutzen-Kosten-Faktor ca 0,5).

In diesem Konzept war eine durchgehende Straßenbahnverbindung vom Darmstädter Hauptbahnhof nach Roßdorf - Groß-Zimmern vorgesehen. Die bestehende Straßenbahntrasse vom Darmstädter Schloss zum Ostbahnhof wäre reaktiviert worden und die Odenwaldbahn wäre am Darmstädter Ostbahnhof unterquert worden, um dann auf bestehenden, stillgelegten Bahntrasse nach Groß-Zimmern geführt zu werden. Es zeigte sich:

- Aufgrund der unterschiedlichen Spurweiten sind keine durchgehenden Züge in das Bahnnetz möglich: Reisende nach Darmstadt Nord, Pfungstadt oder nach Frankfurt müssen am Darmstädter Ostbahnhof auf die Regionalzüge umsteigen. Der Umstieg ist erschwert, da die Trassen auf unterschiedlichen Ebenen angeordnet sind.
- Neubau als Straßenbahntrasse mit Reaktivierung bedeutet hohe Investitionskosten:
  - für kosten- und platzintensive Wendeschleifen, da nur Einrichtungsbetrieb möglich ist, außerdem sind zusätzlich Depots notwendig;
  - für die Elektrifizierung der Gesamtstrecke;
  - für durchgehend zweigleisige Trassierung;
  - für die aufwendige Unterquerung der Odenwaldbahn am Darmstädter Ostbahnhof;
- Busdirektverbindungen vom Umland müssen gebrochen werden, um die Auslastung der neuen Straßenbahn zu sichern.

Näher untersucht werden soll jetzt auch das Sammelbuskonzept. Dabei ist eine Busbedienung in hoher Taktdichte



*Zwei-Kraft-Niederflurfahrzeug der Firma Alstom. Die RegioTram verfügt sowohl über einen Dieselmotor als auch über einen Elektroantrieb.*

*(Foto: Volker Crede)*

(z. B. 7,5 Minuten in der Hauptverkehrszeit, 15 Minuten ansonsten) zwischen Groß-Zimmern und dem Darmstädter Hauptbahnhof vorgesehen. Damit der Bus, der als Elektrofahrzeug betrieben werden könnte, nicht auf der chronisch zugestauten B26 stecken bleibt, ist eine 1,5 km lange „Neubaustrecke“ notwendig. Dabei wird ein kleiner Teil der stillgelegten Bahntrasse in der Nähe des Ostbahnhofes genutzt, die Odenwaldbahn unterquert, um schließlich die Landgraf-Georg-Straße zu erreichen. Auch für das Sammelbuskonzept bleibt unklar, wie die bestehenden Buslinien integriert werden sollen. Sollten Buslinien vom Ostkreis gebrochen werden, würde sich für die Fahrgäste die Fahrzeit verlängern. In abgespeckten Varianten könnten Dieselhybrid-Garnituren eingesetzt werden und die kostspielige Umfahrung der B26 mit Ostbahnhof-Untertunnelung eingespart werden.

Für die jetzt zu untersuchende Kombilösung, die von der CDU-Fraktion in der DADINA eingebracht worden ist, wurde die Streckenreaktivierung in ein umfassendes Bedienungskonzept integriert. Dieses sieht vor:

- Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Darmstadt Ostbahnhof - Groß-Zimmern in eingleisiger Normalspur, nicht-elektrifiziert mit folgenden Haltepunkten: Ostbahnhof, Edelsteinviertel, Roßdorf Besunger Forsthaus Siedlung, Roßdorf Nord, Roßdorf Bahnhof, Roßdorf Südost P+R, Roßdorf Gundernhausen, Gundernhausen Ost P+R, Groß-Zimmern West, Groß-Zimmern Ponthierry-Platz, Groß-Zimmern Zentrum. Die Bahnhöfe Gundernhausen und Groß-Zimmern werden

zweigleisig ausgebaut, Gundernhausen dient als Kreuzungsbahnhof.

- Bau einer Straßenbahnlinie von Darmstadt Ost ins Zentrum als eingleisige nicht-elektrifizierte Normalspurstrecke. Als Trasse würde die ehemalige Straßenbahnlinie vom Ostbahnhof zum Schloss benutzt. Die Endhaltestelle wäre der Weiße Turm (Unterwegshaltepunkte Jugendstilbad, Woog).

(Fortsetzung auf Seite 22)

## Betriebskonzept

- **Frankfurt (Main) Hbf/Pfungstadt – Darmstadt Hbf - Erbach** (Bedienung im Stundentakt): Die Zügeleistungen zwischen Darmstadt und Pfungstadt werden auf die RB66 übertragen.

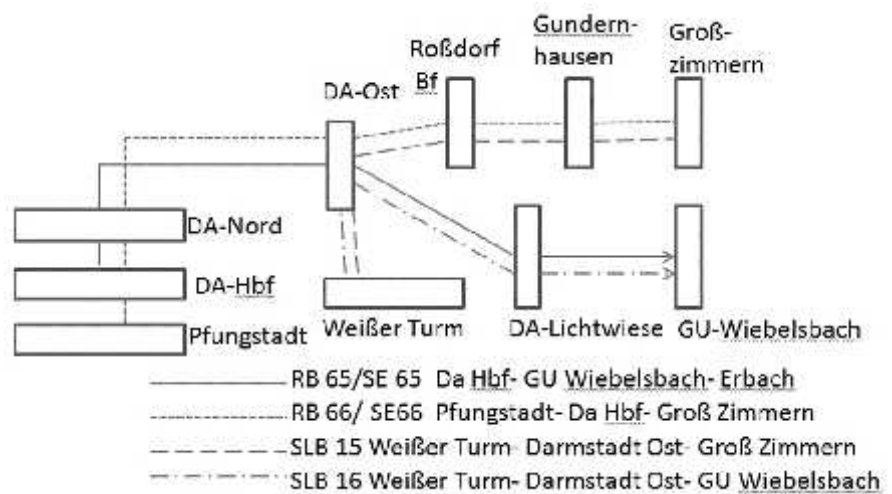
- **RB 66/ SE66 Pfungstadt - Darmstadt Ost – Groß-**

**Zimmern** (Stundentakt, zu Spitzenzeiten Halbstundentakt): Züge von Pfungstadt hatten bisher einen Aufenthalt von 22 Minuten in Darmstadt Hauptbahnhof. Die Haltedauer wird auf 2 Minuten gekürzt. In den Hauptverkehrszeiten werden einzelne Züge nach Frankfurt (Main) Süd durchgebunden.

- **SLB 15 Darmstadt Weißer Turm - Darmstadt Ost – Roßdorf – Groß-Zimmern** (Stundentakt, zu Spitzenzeiten Halbstundentakt):. Vom Haltepunkt „Weißer Turm“ bis zum Ostbahnhof verkehren diese Züge als Normalspur-Straßenbahn, kreuzen ebenerdig die bestehende Bahnstrecke, um über die reaktivierte Bahnstrecke Groß-Zimmern zu erreichen.

- **SLB 16 Weißer Turm - Darmstadt Ost - Groß-Umstadt Wiebelsbach** (Stundentakt): Diese Linie verbindet die Gemeinden entlang der Odenwaldbahn umsteigefrei mit der Darmstädter Innenstadt. Die Züge beginnen am Haltepunkt „Weißer Turm“ als Normalspur-Straßenbahn, erreichen Darmstadt Ost und verkehren auf der Odenwaldbahn bis GU-Wiebelsbach. Zusammen mit der RB 65 wird ein Halbstundentakt zwischen Darmstadt Ost und Groß-Umstadt Wiebelsbach gefahren.

- **Beibehaltung der Busbedienung:**. Die meisten überregionalen Buslinien, z. B. Schnellbuslinien verkehren unverändert. Einige regionale Buslinien, die bisher bis Darmstadt durchgeführt wurden, enden in Roßdorf.





*Für Fahrten, die auf reinen Eisenbahnstrecken stattfinden, könnten die Züge des polnischen Herstellers PESA eingesetzt werden, die ab 2016 auch auf der Dreieichbahn fahren. (Foto: PESA)*

Diese Haltestelle befindet sich in unmittelbarer Nähe zur zentralen Haltestelle Schloss, Fahrgäste nach Eberstadt, Kranichstein oder Merck-Arheilgen hätten zur Umsteigestelle Luisenplatz einen kurzen Fußweg von ca. fünf Minuten.



*Fährt in Groß-Zimmern wieder eine Bahn? Seit fast 50 Jahren fährt dort kein Personenzug mehr. Als Relikt gibt es in der Stadt nur noch ein Flügel-Signal. (Foto: Mde)*

- Verknüpfung der Eisenbahnstrecken mit den normalspurigen Straßenbahnstrecken. Am Ostbahnhof sind beide Systeme miteinander verknüpft. Dadurch können normalspurige Straßenbahnen von Groß-Zimmern über den Ostbahnhof sowohl in die Darmstädter Innenstadt, wie auch nach Frankfurt (Main) über Darmstadt Nord eingesetzt werden. Gleichzeitig könnten Züge der Oden-

waldbahn über Darmstadt Ost direkt in die Innenstadt verkehren. Die Kreuzung mit der bestehenden Odenwaldbahn könnte ebenerdig erfolgen, zwei weitere Bahnsteige für die Stadt-Land-Bahn wären zu errichten.

Es liegt ein Betriebskonzept vor, das mit einer ausschließlich eingleisigen Trassierung, ohne Elektrifizierung und ohne Kreuzungsbauwerk mit der Odenwaldbahn am Darmstädter Ostbahnhof, auskommt. Trotzdem ist ein Halbstundentakt auf der reaktivierten Bahnstrecke möglich. Zu Spitzenzeiten wird sogar in der Hauptrichtung ein Viertelstundentakt angeboten.



*Alternative Sammelbus, hier als Oberleitungsfahrzeug. (Foto: Hess)*

Auch Reisende aus dem Odenwald hätten eine Direktverbindung in die Darmstädter Innenstadt. Für die zahlreichen Pendler, die täglich vom Ostkreis zur TU Lichtwiese fahren, würde sich einiges verbessern: Endlich bestünden schnelle und stabile Fahrmöglichkeiten zu ihrem Universitäts-Standort. Auf der reaktivierten Eisenbahnstrecke käme man zügig zum Umsteigeknoten Darmstadt Ost, um dann mit der Odenwaldbahn ans Ziel zu gelangen. So würden nicht nur die Fahrgäste in die Innenstadt, sondern auch an dem etwas außerhalb gelegenen Universitäts-Standort profitieren. (hka)



*Dürftig, dürftig ... Fernbushaltestellen entsprechen oft nicht mal dem Mindeststandard wie hier in Gießen. Links die Haltestelle „Mathematikum“, rechts „An der Automeile“.*

Hessen

## Gleiche Spielregeln für den Fernbus

Der PRO BAHN Landesverband Hessen fordert fairen Wettbewerb

Die Liberalisierung des Fernbusmarktes innerhalb Deutschlands seit 2013 stellt auch die Arbeit von PRO BAHN e.V. vor neue Herausforderungen. Der Verband versteht sich seit seiner Gründung 1981 als Anwalt der Schiene: Zu sehr wurde das umweltfreundliche Verkehrsmittel in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg ins Abseits gedrängt; es kam zu Angebotsreduzierungen, Stilllegungen, Gleisabbau – und das bis heute. Seine zweite Hauptaufgabe sieht der Fahrgastverband PRO BAHN darin, die Interessen der Fahrgäste zu vertreten, auch die der Busse, von Linienbussen bis hin zum neuen Angebot des Fernbusses.

Die Öffnung des Fernbusmarkts sieht PRO BAHN Hessen kritisch, denn dies steht einer klimaschonenden Verkehrswende entgegen. Nach der Liberalisierung vor fast zwei Jahren hat sich das System Fernbus in Deutschland inzwischen etabliert. Deshalb müssen jetzt

auch neue gesetzliche Strukturen her. Hierbei muss ein gleichberechtigtes Miteinander der verschiedenen Verkehrssysteme Bahn und Fernbus entwickelt werden. Die Liberalisierung des Fernbusmarktes begann von jetzt auf gleich in Form eines marktradikalen Wettbewerbs als rein eigenwirtschaftlicher Verkehr. Der PRO BAHN Landesverband Hessen fordert deshalb einen fairen Wettbewerb der Verkehrsarten. Gerade vor dem Hintergrund, dass die Einnahmen im Fernbusgeschäft vollständig beim Unternehmen verbleiben, ist es geboten, dass für die Leistung, die der Staat und andere Dritte erbringen, die Fernbusunternehmer uneingeschränkt bezahlen müssen.

Für den Zug, auch für den von den Bundesländern finanzierten Nahverkehrszug, wird eine Streckenbenutzungsgebühr erhoben. Die Autobahnen und verkehrsstarke, ausgebaute Bundesstraßen



*Nicht mehr als ein markierter Bereich am Gehweg: „Fernbusbahnhof“ Frankfurt Hbf*

sind für schwergewichtige Nutz-Fahrzeuge mit einer streckenbezogenen Maut belegt. Die Fernbusse, meist in Besitz von Subunternehmen, fahren bislang dagegen kostenfrei auf den Fernstraßen. Auch wenn in Zukunft für alle Kraftfahrzeuge eine Infrastrukturabgabe (zum Beispiel in Form einer Vignette) gezahlt werden soll, muss sich die Maut für Fernbusse aufgrund ihres Gewichts an den Kosten der LKW orientieren.

### **Kosten für Bau und Betrieb**

Eine zufriedenstellende Infrastruktur für Fernbusse (z.B. Fernbusbahnhöfe) gibt es in Deutschland im Moment bis auf wenige Ausnahmen nicht. Um sowohl für die Fahrgäste, als auch für das Personal und die weitere Verkehrsinfrastruktur gute Bedingungen zu schaffen, müssen viele Städte in Fernbushalte investieren. Da das deutsche Fernbus-system rein marktwirtschaftlich organisiert ist, sind die Kosten des Baus und Betriebs von Fernbushalten ausschließlich über die Nutzer zu finanzieren, also seitens der Betreiber (wohl dann meist die öffentliche Hand) sind Gebühren zu erheben.

Für Fernbushalte fordert der PRO BAHN Landesverband Hessen eine gesetzlich geregelte Staffelung:

#### **a) Fernbus-Haltestelle**

Anlage für ein bis zwei Busse zwischen Fahrbahn und Gehweg im klassischen Straßenverkehrsraum. Hier handelt es sich um örtliche Ein- und Ausstiegsstellen in Orten in weniger dicht besiedelten Gebieten.

#### **b) Fernbus-Station**

Anlagen mit bis zu drei Bussteigen, aber vom übrigen Straßenverkehr (fließender Verkehr) komplett getrennt, auf einem eigenen Areal.

#### **c) Fernbus-Port**

Anlagen zwischen vier und neun Bussteigen und vom übrigen Straßenverkehr (fließenden Verkehr) komplett getrennt, auf einem eigenen Areal.

#### **d) Fernbus-Terminal**

Anlagen mit mindestens zehn Bussteigen, zum Beispiel wie in Berlin, Hamburg und München. Solche Anlagen können viele Linien als Start- und Zielpunkt aufnehmen.

Im Rahmen dieser Klassifizierungen fordert PRO BAHN auch die Festlegung von Mindeststandards für alle Einrichtungen. Schon ab der Minimalgröße, der Fernbushaltestelle (a), muss mindestens ein Haltestellenmast, ein mindestens drei-



seitiger Wetterschutz und einen Fahrplanaushang mit einem Umgebungsplan vorhanden sein. So wie in Zukunft alle Bahnhaltstellen mit einer dynamischen Fahrgastinformation in Echtzeit ausgestattet sind, muss dies auch bei jedem Fernbushalt installiert werden. Der Markt bietet dafür mit Solarzellen betriebene Anlagen an. Zudem muss an allen Haltepunkten beidseitig ein Gehweg vorhanden sein, sodass zum Be- und Entladen des Busses niemand auf der Fahrbahn stehen muss.



*Busbahnhof in Mannheim*

Bei der Größenordnung ab einer Station (b) ist mindestens eine öffentliche und behindertengerechte Toilette vorzuhalten. Daneben ein Kiosk mit Fahrkartenverkauf und Einkaufsmöglichkeiten für den Reisebedarf.

Bei der Größenordnung eines Fernbusport (c) bedarf es eines richtigen Warteraums, fachkundiges Personal sollte neben dem Verkaufspersonal für Reisebedarfshandel vorhanden sein.

Die größte Anlage wird das Fernbus-terminal sein, welches wohl nur in Großstädten als wichtiger Verkehrsknoten entstehen wird. Dabei müssen diverse Dienstleister unmittelbar vor Ort sein, so ein Supermarkt und diverser Einzelhan-

delsgeschäfte (Einkaufszentrum, Mall), mindestens ein Restaurant, dann ein unternehmensübergreifender Fahrkartenverkauf mit weiterem Servicepersonal, umfassender Beratung und Hilfestellung beim Umsteigen. München ist hierfür ein Beispiel.

### **Zentrale Bundesbehörde gefordert**

Immer schon haben die Länder im Lokalbusverkehr und nun auch im Fernbusverkehr nachrangigen Behörden die Erteilung von Konzessionen zugewiesen. In Bayern z. B. übernehmen diese Aufgaben die Landkreise als staatliche Behörde, in Hessen die drei Regierungspräsidien. Dies hat sich im Fall der Fernbusse als unpraktikabel herausgestellt, weil es eine umfassende Vorprüfung, z. B. des Linienwegs, der meist durch mehrere Bundesländer führt, überhaupt nicht geben kann. Aus diesem Grund gehört dies aus Sicht von PRO BAHN Hessen auf die Bundesebene verlagert.

Als Kontrollorgan für Fernbusse, z.B. zur Überwachung von Lenkzeiten, hat der Bundesgesetzgeber das Eisenbahnbundesamt (EBA) befugt. Sowohl beim EBA, als auch bei den Regierungspräsidien und den Landkreisen, muss diese neue, zusätzliche Aufgabe so gut wie immer mit bestehendem Personal geleistet werden.

Deshalb fordern wir eine Bundesbehörde nur für Fernbusse, mit neuen Planstellen oder alternativ eine auf Bundesebene angesiedelte Verwaltungsgliederung, welche mit neuen eigenen Planstellen in ausreichendem Maß besetzt ist, um Genehmigungen zu erteilen, die Einnahme von Gebühren zu regeln und das so eingenommene Geld für Investitionen und Unterhalt der Infrastruktur weiter-

zugeben. Außerdem müssen Planstellen für Kontrolleure vorhanden sein, die sowohl die Fahrzeuge, als auch die Arbeitsplatzsituation insbesondere des Fahrpersonals regelmäßig überprüfen. Dies ist eine Sisyphusarbeit, hat aber in anderen Bereichen unserer Gesellschaft auch funktioniert.



*Fahrkartenkiosk im Busbahnhof*

### **Fahrgastrechte**

Bislang bestehen für Fahrgäste, die ihre Fahrkarte meist vorab im Internet kaufen, ganz unterschiedliche Regelungen bei den einzelnen Busunternehmen. Dies betrifft auch die Erstattung des Fahrpreises bei Verspätung, nicht erbrachter Leistung oder vorzeitiger Rückgabe. Hier muss der Gesetzgeber ebenfalls eingreifen. Es müssen Regeln geschaffen werden, welche die ganze Reisekette beinhalten und die mit denen auf der Schiene identisch sind. Der Vor- und Nachlauf gehört ebenfalls dazu, damit Reisende nicht an Zusteigeanlagen stranden und nicht weiterbefördert werden. Bei den Umsteigebeziehungen innerhalb des Fernbussystems müssen unternehmensübergreifende Lösungen für die Reisenden geschaffen werden.

### **Verbindlichkeit des Fahrplans**

Bei den Fahrplänen und deren Geltungsdauer geht es heute „quer durch den

Garten“. Es gibt keine einheitlichen Fahrplanperioden, die Laufzeit von Fahrangeboten ändert sich ständig. Auch hier muss die Verlässlichkeit des Fahrplans über einen längeren Zeitraum gegeben sein. Die Mindestlaufzeit muss auf vier Monate festgeschrieben werden oder – besser noch – die Fahrpläne müssen das ganze Jahr bis zum jährlichen Bahn-Fahrplanwechsel im Dezember gültig sein.

Die Fernbusse machen dem Fernverkehr der Deutschen Bahn arg zu schaffen. Wegen deren Kampfpreisen musste DB Fernverkehr Sparpreise in den letzten Monaten insgesamt bereits um fünf bis sieben Prozent senken, um nicht noch mehr preissensible Kunden an die neue Konkurrenz zu verlieren. Bahnpreise steigen also nicht nur. (*red*)

### **Schutz des ÖPNV**

In Deutschland gibt es, auch aufgrund der Auflösung des InterRegio, zahlreiche lang laufende RegionalExpress-Linien. Sie sind Hauptbestandteil der ÖPNV-Erschließung in der Fläche. Hier gilt es, Schutzkorridore festzulegen, in denen nicht nur innerhalb der bereits gesetzlich geregelten Distanz von 50 km keine konkurrierenden Fahrten von Fernbussen zugelassen werden, sondern auch darüber hinaus, wo es nötig ist.

PRO BAHN Hessen steht für die Schiene und für einen gleichberechtigten gesunden Mix der verschiedenen Verkehrssysteme, ohne dass einer den anderen verdrängt. Deshalb fordern wir endlich weitreichende Spielregeln auch für Fernbusse. Die Politik muss jetzt handeln und darf nicht noch Monate warten. (*Text: Thomas Kraft*)  
(*Fotos: Thomas Kraft & wb*)



*Flankenfahrt im Gleisvorfeld des Mannheimer Hauptbahnhofs. (Foto: R. Reinold)*

## Rhein-Neckar

# Gerade noch mal gut gegangen!

## Nachgedanken zum Mannheimer Zugunglück

Es geschah in Sekundenbruchteilen: Am Abend des 1. August 2014 fuhr ein Güterzug unmittelbar am Ostkopf des Mannheimer Hauptbahnhofs in die Flanke des EC 216, der von Graz nach Saarbrücken unterwegs war. Durch die Kollision wurden zwei Wagen des Personenzuges umgeworfen und dabei 35 Menschen verletzt, 17 davon mussten ins Krankenhaus. Als Grund für das Unglück ermittelte die Mannheimer Staatsanwaltschaft menschliches Versagen. Der Lokführer des Güterzuges habe ein Haltesignal überfahren und daraufhin eingeleitete Zwangsbremmung überbrückt. Gegen den Güterzug-Lokführer wird nun wegen des Verdachts der fahrlässigen Körperverletzung sowie Gefährdung des Bahnverkehrs ermittelt.

So weit schein die Unfallursache klar. Doch die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und andere Bahn-Kritiker wollen sich mit dieser Erklärung

nicht zufriedengeben. Johannes Hauber hat sich dazu seine Gedanken gemacht:

### **Marodes Netz?**

Bei den ersten Versuchen, eine Erklärung für den Unfall zu finden, wurde in den Medien auch eine Verbindung zwischen „marodem“ Netz und verschiedenen Unfällen in der Vergangenheit hergestellt. Die Frage wurde indirekt gestellt, ob dies auch beim Unfall im Mannheimer Hauptbahnhof eine Rolle spielte. Allerdings wurde in den ersten Berichten auch stets betont, dass es für diese Vermutung keine Belege gäbe.

### **Gefahrenstelle?**

Eine weitere Ursache für den Unfall wurde darin gesehen, dass die Einfahrt in den Mannheimer Bahnhof von Osten her als Gefahrenstelle bekannt sei. Nach Aussagen von Lokführern ist an dieser Stelle hohe Aufmerksamkeit gefordert, „wenn man auf diesen Bahnhof zufährt mit die-

ser Signalwand mit mehreren Signalen in einer Kurve“, so ein Lokführer, der seinen Namen nicht in der Zeitung lesen will.

Später wurde dem hinzugefügt, die Strecke wäre in keiner Form außergewöhnlich und Mannheim sei ein „normaler“ Bahnhof, aber „jeder Bahnhof habe natürlich seine Besonderheiten“, weswegen die Lokführer die Bahnhöfe und Strecken kennen müssten, „sonst dürfen sie dort nicht fahren“, so Jens-Peter Lück, von der Gewerkschaft der Lokomotivführer (GdL) Süd-West.

### Fehler des Lokführers?

Die Beschreibung des Unfallhergangs in einer gemeinsamen Erklärung der Staatsanwaltschaft und der Bundespolizei wurde in den Medien dargestellt wie eine Vorabverurteilung des Lokführers des Güterzugs:

„Die Bremsung wurde nach dem derzeitigen Stand der Ermittlungen nun durch den Lokführer wieder aufgehoben und der Güterzug setzte so seine Fahrt fort. Dabei fuhr er an zwei weiteren ‚Halt‘ zeigenden Lichtsignalen vorbei“, hieß es in der Pressemitteilung der Staatsanwaltschaft. Warum ein Lokführer mit einer 30-jährigen Berufserfahrung einen solch schwerwiegenden Fehler machte, ist nicht geklärt. Jedoch sind die Schutzmaßnahmen für einen sicheren Bahnverkehr so gestaltet, dass in der Verknüpfung von technischer Sicherung und korrektem Arbeiten auch menschliches Versagen wieder korrigiert werden

kann. Im Stellwerk wird nämlich eine solche Vorbeifahrt an Signalen sofort optisch und akustisch gemeldet. Auch die Weiterfahrt nach dem Zwangshalt wird im Stellwerk registriert.



*Unübersichtlich: das Gleisvorfeld im Mannheimer Hauptbahnhof. (Foto: DB AG)*

Der Fahrdienstleiter hätte den Lokführer sofort mit einem Nothaltauftrag über Notruf anhalten können. In jedem Falle muss geklärt werden, was zwischen dem Fahrdienstleiter, dem Stellwerk und dem Lokführer kommuniziert wurde.

Unklar ist auch, warum die Weiche so gestellt war, dass der Güterzug auf das Gleis des ECs gelenkt wurde. Wäre diese Weiche auf Geradeausfahrt gestellt gewesen, hätte sie auch bei grob fahrlässigem Verhalten des Lokführers als Sicherheitsweiche dienen können. Das steht im Widerspruch zu Verlautbarungen der DB AG, die technischen Einrichtungen der Deutschen Bahn hätten einwandfrei funktioniert.

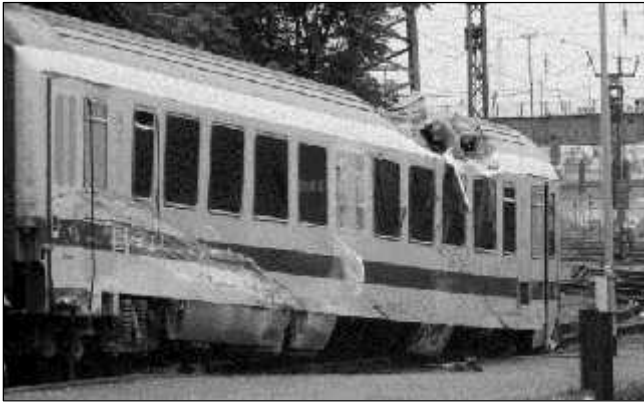
## Ausbildung und Arbeitsbedingungen

Am 11. August 2014 organisierte die Eisenbahn- und Verkehrs-Gewerkschaft (EVG) im Zusammenhang mit dem Unfall eine Pressekonferenz. Zentrales Thema war die Qualifikation von Lokführern und die Kontrolle der Arbeitszeiten. In der Presseerklärung der EVG wird ein Zusammenhang zwischen der „Befähigung und Streckenkenntnis“ des Lokführers, den Dienstzeiten einschließlich Pausen und dem Unfall nicht ausgeschlossen: „Ohne über die tatsächlichen Ursachen spekulieren zu wollen, zeigt dieser Vorfall wieder einmal, dass hinterfragt werden muss, welche Qualifikationen nötig sind, um auf dem deutschen Netz Eisenbahn zu fahren,“ so EVG-Vorstandsmitglied Reiner Bieck.

Bieck beklagte die mangelhafte Qualifikation von Lokführern, insbesondere bei Beschäftigten von Personal-Agenturen. Bei der DB AG gibt es eine dreijährige „klassische“ Ausbildung und eine Funktionsausbildung auf dem zweiten Bildungsweg mit einer Dauer zwischen sechs und neun Monaten. Über eine Verlängerung dieser Ausbildungszeit soll laut einem Vertreter der GDL nachgedacht werden. EVG-Vertreter sprechen auch von einer 14 Monate dauernden Ausbildungszeit. Für die Qualifikation von Lokführern sind vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) nur Rahmenrichtlinien vorgegeben. Es gibt 71 Schulungsunternehmen für Lokführer in Deutsch-

land, die keine einheitlichen Lehrpläne und Schulungsinhalte haben. Für die Prüfung der Schulungsabsolventen stehen 124 Prüfer zur Verfügung. Es gibt keine abgestimmten Prüfungsinhalte, mit denen eine einheitliche Qualifikation getestet werden könnte. Qualifizierungsnachweise werden nur bei den Beschäftigten der DB AG durch das EBA überprüft, ebenso die Einhaltung der gesetzlich und tariflich festgelegten Arbeitszeiten. Reiner Bieck betonte: „Wir sagen aber, dass das System verändert werden muss. Nicht der Lokführer ist das Problem, sondern der verschärfte Wettbewerb.“ Aufträge für den Transport von Gütern auf der Schiene seien heiß begehrt: bis zu 400 Unternehmen würden um Transportaufträge auf dem deutschen Markt kämpfen, sagte Reiner Bieck. So entsteht ein Dumpingwettbewerb um die niedrigsten Kosten, der eben auch zum Nachteil von Qualifikation und auf Kosten der Beschäftigten geht. „Seit einiger Zeit würden auch ‚Selbstständige Lokführer‘ ihre Dienste anbieten. „Diese arbeiteten als ‚Freelancer‘ (Selbstständige) auf eigene Rechnung und hätten schon deshalb ein Interesse daran, alle Fahraufträge mitzunehmen, was immer sich anbietet“, so die EVG in einer Presseerklärung. Um Arbeitsbedingungen zu gewährleisten, die den hohen Sicherheitsanforderungen der Bahn Rechnung tragen, fordert die EVG die „elektronische Fahrerkarte“.





*Die Unfallwagen wurden Mannheimer Hauptbahnhof abgestellt. (Fotos: wb)*

Für die abhängig Beschäftigten der DB AG und auch Leihbeschäftigten gelten zwar die einschlägigen Arbeitszeitregelungen und ggf. auch Tarifverträge. Das Arbeitszeitgesetz schreibt nach den ersten sechs Arbeitsstunden eine Pause von 30 Minuten vor. Im Tarifvertrag beider Bahngewerkschaften (EVG und GDL) ist die erste Pause nach fünfeinhalb Stunden vereinbart.

Für die „Selbstständigen Fahrer“, die sich „frei“ verdingen, gibt es jedoch keinerlei gesetzliche Regelung analog der Lenkzeiten für Lkw-Fahrer. Mit der elektronischen Fahrerkarte könnten die Arbeitszeiten erfasst werden, sowie die Qualifikationen und Befähigungen eines Lokführers, bis hin zum Nachweis der notwendigen Streckenkenntnis.

Dieser Vorschlag einer Kontrolle der Fahrer wird laut EVG vom Bundesverkehrsminister abgelehnt. Obwohl die Forderung nach einer Kontrolle der Fahr- und Ruhezeiten in der 1. Lesung des 4. Eisenbahnpakets im EU-Parlament aufgenommen wurde, sei diese auf Druck der europäischen Verkehrsminister wieder entfernt worden. Begründet wird dies damit, dass die Kosten den Nutzen übersteigen würden.

Von Lokführern wird immer wieder betont, dass neben den theoretischen und

praktischen Schulungen die Streckenkenntnis ganz wichtig ist. Daher würden einzelne Lokführer nur auf festgelegten Strecken fahren und kein Lokführer dürfe im gesamten 34.000 km langen deutschen Schienennetz fahren. Bemerkenswert ist, dass in den Medien nicht darüber berichtet wurde, dass die Verkehrsminister die Kontrolle der Arbeitszeiten der Lokführer abgelehnt hätten. Ebenso wurde das Thema der notwendigen Streckenkenntnisse nicht aufgegriffen. Von den Gewerkschaftsvertretern der EVG und GDL und den Lokführern selbst wird die Streckenkenntnis in einem Atemzug mit der grundsätzlichen theoretischen und praktischen Qualifikation genannt.

Kleine Bahnunternehmen sind nicht in der Lage, viel Fahrpersonal bereitzuhalten, um im Konkurrenzkampf um Fahraufträge auf allen Strecken mitbieten zu können. Wenn sie das dennoch machen, geschehe dies auf Kosten der Sicherheit wegen der fehlenden Streckenkenntnis des Fahrpersonals, selbst wenn alle weiteren Qualifikationen vorhanden wären.

Dass das ein grundsätzliches Problem der Privatisierung des Bahnverkehrs ist, bemerkte auch der EVG-Vertreter bei der Pressekonferenz. Er war deswegen bemüht, nicht den Eindruck zu erwecken, dass er die offizielle Politik von Regierung und DB AG infrage stellt. (Reiner Bieck: „Wir sind nicht gegen Wettbewerb“). Inoffiziell wird aber von den Gewerkschaftsvertretern bestätigt, dass die Bahnreform und die Privatisierung der Bahnen von Leuten betrieben wird, die die Komplexität des Systems nicht verstehen und deren Privatisierungs-Ideologie die Sicherheit des Bahnverkehrs gefährde. (Johannes Hauber)



*Fahren ICEs in zehn Jahren auf einer Neubaustrecke oder bleiben sie auf der Riedbahn, wie hier zwischen Goddelau-Erfelden und Stockstadt? (Foto: DB/Georg Wagner)*

Rhein-Neckar

## Kommt eine reine Güterstrecke?

Erste Ergebnisse der Korridorstudie Köln - Frankfurt – Mannheim da

Im Januar 2012 vergab das damalige Bundes-Verkehrsministerium (BMVBS) einen Auftrag für eine „Korridorstudie“. Das Ziel war, Konzepte für den zukünftigen Schienenverkehr auf der Achse Köln - Bingen - Mainz - Darmstadt - Mannheim - Karlsruhe zu erarbeiten. Die Untersuchung der Eisenbahnknoten in dieser Relation wurde explizit ausgeschlossen. Der Auftrag ging an eine Bietergemeinschaft von Intraplan Consult, BVU und SMA. Das Gutachten sollte Ende 2013 fertig sein.

Wörtlich hieß es: „Im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung Schiene hat sich gezeigt, dass die bereits heute bestehenden Engpässe in der Relation Rhein-Ruhr - Rhein-Main/Rhein-Neckar mit den bisher geplanten Maßnahmen nicht aufgelöst werden können. Im Rahmen vertiefender Untersuchung sollen die erforderlichen Maßnahmen definiert und deren Wirtschaftlichkeit analysiert werden.“

Da erst im Juli 2014 erste Teile des Korridor-Gutachtens öffentlich bekannt gemacht wurden, liegt es nahe, dass im ersten Halbjahr 2014 hinter den Kulissen noch darüber diskutiert und darum gerungen wurde, in welcher Form und mit welcher Schwerpunkt-Setzung das Ergebnis öffentlich präsentiert werden sollte. Die offizielle Kommentierung hierzu lautete, „gegenüber den ursprünglichen Planungen müsse eine wesentlich höhere Zahl an Varianten betrachtet werden“. Im Juni hieß es dann (u.a. im „Darmstädter Echo“ vom 3. Juni 2014), dass die Gutachter eine reine Güterverkehrs-Neubaustrecke (NBS) zwischen Frankfurt und Mannheim vorschlugen. Vermutlich um weiteren Spekulationen vorzubeugen, wurde dann am 21. Juli in Mannheim ein Teil des Gutachtens, den Abschnitt Frankfurt - Mannheim betreffend, vorab vorgestellt. Das gesamte Gutachten soll im Herbst veröffentlicht werden. Kern des vorgestellten Teils ist die Aussage,

dass eine neue Bahnstrecke für den Mischverkehr – am Tag schneller Personenfernverkehr, in der Nacht Güterverkehr – parallel zu den Autobahnen A5/A67 die beste Lösung ist.

Das überrascht, da diese Variante nahezu identisch mit der bis 2010 bereits bevorzugten Lösung ist, über die es in der Bedarfsplan-Überprüfung im November 2010 u.a. hieß: „Die Überlastung zwischen Darmstadt und Mannheim-Friedrichsfeld bleibt trotz Neubaustrecke bestehen“. Diese Bedarfsplan-Überprü-

fung im Auftrag des BMVBS fand damals übrigens gemeinsam von Intraplan Consult und BVU, also zwei der drei auch diesmal beauftragten Büros statt. Es ist also durchaus denkbar, dass die Gutachter eine reine Güterverkehrs-NBS favorisiert hatten, dies aber einigen politischen Akteuren nicht genehm war. Dies würde die lange Geheimhaltung des Gutachtens sowie die Einschätzung des „Darmstädter Echo“ und anderer Medien im Juni erklären.

## Rhein-Neckar

# Seit 15 Jahren den richtigen Korridor finden

## PRO BAHN Arbeitskreis begleitet die Neubaustrecke

PRO BAHN diskutiert das Thema einer möglichen Neubaustrecke (NBS) Rhein-Main - Rhein-Neckar seit nunmehr fünfzehn Jahren. Dabei sind innerhalb von PRO BAHN zumindest die drei Regionalverbände Frankfurt, Starkenburg und Rhein-Neckar geografisch betroffen und haben sich insbesondere mit den jeweiligen regionalen Herausforderungen befasst.

Hier soll vor allem die Position von PRO BAHN Rhein-Neckar dargestellt werden – wobei man auch innerhalb von PRO BAHN schon seit längerem versucht (teilweise unter Einbeziehung von VCD, BUND und weiterer Gruppen und Verbände), eine abgestimmte Position für den gesamten Korridor zwischen Köln und Karlsruhe zu finden. Hierzu gibt und gab es seit 2009 regelmäßige Treffen mit bis zu 25 Teilnehmern, unter anderem in Karlsruhe, Mannheim, Bensheim, Nauheim, Frankfurt, Mainz und Boppard.

Dabei haben wir uns bereits seit mehreren Jahren neben einer Personenfernverkehrs-Neubaustrecke mit den Optionen einer reinen Güterverkehrs-NBS, einer gemischt genutzten NBS und einer viergleisigen NBS befasst. Außerdem haben wir großräumig Möglichkeiten untersucht, den Güterverkehr von Main-Neckar-Bahn und Riedbahn auf andere Strecken zu verlagern.

Insgesamt befürworten wir eine reine Güterverkehrs-NBS zwischen dem Rhein-Main- und dem Rhein-Neckar-Raum, da hierdurch der größte Verlagerungs-Effekt möglich ist und damit das Kapazitäts-Problem in diesem Bereich am effektivsten angegangen werden kann. Auch uns ist natürlich bewusst, dass dadurch auf der Riedbahn weiterhin sehr schnelle (ICE) und langsame Züge (RB, S-Bahn) eine ungünstige Trassenausnutzung bewirken. Darüber hinaus haben wir acht Kernpunkte festgehalten:



- Eine abschnittsweise Neutrassierung für den Güterverkehr dient der Engpassbeseitigung und dem Lärmschutz auf der Main-Neckar-Bahn und der Riedbahn.

- Bestandsstrecken sollen so ausgebaut werden, dass Kapazitätsengpässe im Schienenpersonenfernverkehr beseitigt werden und ein Taktverkehr im Schienenpersonenfernverkehr und Schienenpersonennahverkehr gewährleistet werden kann („Deutschlandtakt“).

- Infrastrukturelle Baumaßnahmen sollen im Rahmen eines Gesamtplanes für einen „Deutschlandtakt“ durchgeführt werden.

- Der Güterverkehr darf den Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs.

(S-Bahn und Regionalverkehr) in der Region nicht behindern.

- Der Schienenpersonenfernverkehr darf den Hauptbahnhof Mannheim nicht umfahren – keine Verschlechterung der Bedienungsqualität im Fernverkehr für Mannheim Hbf.

- Transitgüterzüge sollen östlich von Mannheim vorbeigeführt werden.

- Kritisch muss gesehen werden, dass die infrastrukturellen Knoten des Schienenverkehrs in der Korridorstudie nicht betrachtet werden.

- Das von allen Akteuren der Region möglichst gemeinsam anzustrebende Konzept muss Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes 2015 werden und rasch umgesetzt werden (Finanzierung und Bau). (Michael Löwe)

## Das Allerletzte

### **Ein Rezept gegen Beförderungerschleichung...**



Die Zeichnung stammt aus dem gerade im Lappan Verlag erschienenen Buch „Der ganz normale Bahnsinn“. Der Zeichner und Bahn-Vielfahrer Miguel Fernandez zeichnet mit viel Humor wohlbekannte Bahnsituationen wie Fahrkartenautomaten, Klimaanlage und brechend volle Zugwagons. „Der ganz normale Bahnsinn“ ist ein Survival-Training für alle Beteiligten und zeigt: Letztendlich sitzen wir doch alle in derselben Bahn!

© Miguel Fernandez/Lappan Verlag; Abdruck mit freundlicher Genehmigung aus: „Der ganz normale Bahnsinn“, Lappan Verlag 2014, 48 farbige Seiten, 6,95 Euro, ISBN: 978-3-8303-3368-5.

# 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

E-Mail : info@hessen.pro-bahn.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

## **Bankverbindung (Spendenkonto):**

Landesverband Hessen e.V. (für Fahrgastzeitung):

IBAN: DE17 5009 0500 1105 9000 14 BIC: GENODEF1S12

Landesverband Hessen e. V.: IBAN: DE18 5009 0500 0005 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 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

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

www.pro-bahn-frankfurt.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

## PRO BAHN - Termine

### Allgemeine Termine:

Do, 1.10. Redaktionsschluss der „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“, Heft Nr. 106, November – Dezember 2014. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (siehe Seite 2).

### PRO BAHN Regionalverband Nordhessen:

Mi, 24.9. 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus, Wilhelmsstraße 2, Kassel (zusammen mit dem VCD).

Mi, 29.10. 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmsstraße 2, Kassel (mit VCD).

### PRO BAHN Regionalverband Osthessen:

Mi, 15.10. 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, 17.9. 18.30 Uhr: zweimonatliches Treffen am 3. Mittwoch in ungeraden Monaten in

Mi, 19.11. 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, 6.10. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 3 (fünf Fußminuten vom Hauptbahnhof/Südseite)

Mo, 3.11. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut

### PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi, 24.9. 18.00 Uhr: jeden vierten Mittwoch im Monat: Monatstreff des RV Starkenburg im Restaurant Casa Algarve („Grün-Weiß“), Dornheimer Weg 27 in Darmstadt. (18.00-18.30 Uhr: Abendessen, 18.30-20.15 Uhr: Tagesordnung)

Mi 22.10. 18.00 Uhr: Monatstreff im Restaurant Casa Algarve.

### PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar:

Do, 25.9. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar im **Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162. **Termin um eine Woche verschoben!**

Mi, 16.10. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar im **Restaurant red – die grüne Küche**, Poststraße 42 in Heidelberg

Mi, 20.11. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar im **Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

### Sonstige Termine:

Di, 23.9.- Innotrans 2014, Messegelände Berlin: Internationale Fachmesse

Fr. 26.9. für Verkehrstechnik (zusätzlich 27.-28.9. Publikumstage).

Sa 11.10. 3. Verkehrspolitische Tagung im Umweltzentrum, Mannheim, Käfertaler Straße 162, nähere Informationen unter [info@umweltforum-mannheim.de](mailto:info@umweltforum-mannheim.de).

