PRO BAHN Hessen

Fahrgastzeitung

Informationen von PRO BAHN für Hessen und Rhein-Neckar

Nr. 109 September 2015

Marburg (Lahn) „Bahnhof des Jahres“ S. 13
Ausbau der Main-Weser-Bahn stockt S. 17
Baustellenchaos bei der Straßenbahn S. 32

Titelbild: *Der Marburger (Haupt-)Bahnhof wird „Bahnhof des Jahres 2015“. Das 1907 erbaute Gebäude sowie die Bahnsteiganlagen und der Bahnhofsvorplatz wurden 2011 bis 2015 grundlegend renoviert. Das obere Bild zeigt die Fassade des Gebäudes und davor die neu gestaltete Bushaltestellenanlage. Das untere Foto zeigt den Bahnhof von der Gleisseite aus mit dem Marburger Landgrafenschloss und der Grabeskirche der Heiligen Elisabeth im Hintergrund (rechts oben). (Fotos Thomas Kraft & Wolfgang Brauer)*
Rückseite oben: *Zwei Straßenbahnen der Frankfurter S-Serie, die mit dem neuen Anti-Kollissionssystem ausgerüstet werden. Mehr auf Seite 26. (Foto: vgf)*
Rückseite unten: *Die sechs Haltestellen der Darmstädter Straßenbahn in der Nachbarstadt Griesheim sind jetzt barrierefrei ausgebaut. Das Bild zeigt die Haltestelle „Hans-Karl-Platz/Am Markt“ (Foto: Heagmobilo)*

Impressum

Die „Fahrgastzeitung“ ist eine Informationszeitschrift der PRO BAHN Regionalverbände Starkenburg e. V., Großraum Frankfurt am Main e. V., Nordhessen, Mittelhessen, Osthessen, des PRO BAHN Landesverbandes Hessen e. V. sowie des PRO BAHN Regionalverbandes Rhein-Neckar.

Sie erscheint im Jahr 2015 mit vier Ausgaben. 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 vier Ausgaben pro Jahr. Bitte bestellen Sie mit Angabe Ihrer Adresse beim Landesverband (Postfach 11 14 16, 60049 Frankfurt a. M.) oder per E-Mail unter mail@pro-bahn-hessen.de und überweisen Sie den Betrag auf das Konto der Fahrgastzeitung (IBAN: DE17 5009 0500 1105 9000 14/BIC: GENODEF1S12).

Leserbriefe sind gerne gesehen, sollen sich jedoch auf Artikel in der FGZ beziehen. Die Redaktion druckt keine „offenen“ oder anonymen Briefe ab, ebenso wenig Beschwerden, die an Verkehrsbetriebe gerichtet sind und der FGZ in Kopie zugehen.

Änderungen der Bezugsadresse melden Vereinsmitglieder bitte an die Mitgliederverwaltung in München (siehe Seite 34). Wer die Zeitung als Jahresabonnement/Freiverteiler erhält, meldet Adressenänderungen bitte an Helmut Lind, Holzweg 17, 61440 Oberursel, E-Mail: lind.obu@t-online.de**.**

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

Endredaktion dieser Ausgabe: *wb*

Regionalredaktionen:

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

Starkenburg: Holger Kalkhof, Carsonweg 40, 64289 Darmstadt,
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: 15. August 2015 (Heft August 2015)
Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1. November 2015 (Heft November 2015)

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

Frankenberg – Korbach wieder eröffnet – PRO BAHN dabei ……..... 4
HLB-Züge fahren bald von Frankfurt nach Kassel …… 6

Osthessen

Main-Kinzig-Strecke vor dem Kollaps? Ein Fahrgast berichtet …..... 7

Mittelhessen

Kleinstaaterei: Zuständigkeiten im Busverkehr ….……... 10
Marburg „Bahnhof des Jahres 2015“ …… 13
Wieder Züge nach Ewersbach? ……..…… 15
PRO BAHN fordert Wagennummern für Doppelstockzüge …...…….. 17

Großraum Frankfurt

Ausbau der Main-Weser-Bahn vor dem Aus? ……..... 17
Erfahrungen mit der Sperrung des S-Bahn-Tunnels ……..…..……..... 21
Neue U-Bahn-Pläne in Frankfurt ……...…..……... 24
Neuer Bremsassistent soll Straßenbahnkollisionen verhindern ……. 26
Bushof in Frankfurt wird gebaut ……...……. 27
RMV für Seniorenticket ausgezeichnet …….....28

Starkenburg

Mögliche neue Trasse per Rad erkundet …….....……. 29

Rhein-Neckar

S-Bahn-Stationen werden später fertig …….. 31
Straßenbahnnetz eine einzige Baustelle …… 32

Das Allerletzte

Erste Fernzüge fahren zum neuen Berliner Flughafen ……...…….....33

PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten 34

PRO BAHN – Termine 35

Gut besucht: Der PRO BAHN Stand anlässlich des Bahnhofsfestes in Frankenberg am 12. und 13. September. (Fotos: Thomas Schwemmer)

Nordhessen

Frankenberg - Korbach wieder eröffnet

Großer Andrang / PRO BAHN mit eigenem Stand vertreten

Großer Bahnhof in Frankenberg und Korbach: Fast 15.000 Besucher waren beim Streckenfest zur Wiedereröffnung der Unteren Edertalbahn dabei. Joachim Kuhn, der Sprecher der Kurhessenbahn, war vom Andrang begeistert: „Wir sind überrannt worden“, sagte er. Rund 10.000 Fahrkarten für die Sonderzüge auf der Strecke, moderne und historische Garnituren, wurden verkauft. Die Bahnsteige waren teilweise schwarz vor Menschen, die Züge stets voll besetzt. Allerdings verlief nicht alles nach Plan. Schon früh kam es bei den Abfahrten zu Verspätungen, was bei einigen Besuchern für Unmut sorgte. Teilweise mussten Fahrgäste sogar an der Strecke zurückgelassen werden, weil die Züge überfüllt waren. Die „Stehengelassenen“ wurden dann aber mit sofort georderten Bussen abgeholt und weiter befördert!

Nicht nur auf der wieder eröffneten Strecke wurde gefahren, auch die Verbindung zwischen Frankenberg und der nur noch im Güterverkehr genutzten Strecke nach Allendorf (Eder) erfreute sich großer Beliebtheit.

Ebenso gab es Dampf-Sonderzugfahrten von Frankfurt nach Frankenberg. Bahn-Enthusiasten aus ganz Deutschland waren angereist, um die Wiedereröffnung zu feiern und die historischen Fahrzeuge, die früher fast alle im Frankenberger Land unterwegs waren, zu fotografieren.

Mit in Frankenberg dabei war auch PRO BAHN Hessen mit einem eigenen Stand. „Der Stand war gut besucht, wir hatten ein interessiertes Publikum“, freute sich Thomas Schwemmer, der Vorsitzende des Regionalverbandes Frankfurt.

Die Bahnsteige – wie hier ín Korbach – waren während des zweitägigen Festes teilweise „schwarz vor Menschen“. (Foto: Kurhessenbahn)

Mit am Stand von PRO BAHN als Helfer und Aktive dabei waren außer Thomas Schwemmer auch Siggi Wagenländer aus Treuchtlingen, Helmut Lind, Daniel Gaumann und PRO BAHN Landesvorsitzender Thomas Kraft. Auch wenn das Wetter am zweiten Tag nicht mehr so schön spätsommerlich war: Es war eine gelungene Veranstaltung.
(Thomas Schwemmer/wb)

Aus dem DB-Museum in Koblenz wurden auch historische Elektrolokomotiven nach Frankenberg gebracht. Außerdem wurden ausgestellt oder sind sogar gefahren: Ein Schienenbus mit zwei Motor- und zwei Beiwagen, Baureihe V160002 („Lollo“ mit Nahverkehrswagen, BR 212 mit Silberlingen, BR 218in Altrot mit Schnellzugwagen Ozeanblau/ Beige, BR 52 der Historischen Eisenbahn Frankfurt und eine V65, die die meisten Sonderzüge nach Allendorf (Eder) bespannte.

Bereits am Freitag eröffnete Hessens Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Vazir die Strecke am neu gebauten Haltepunkt Herzhausen. (Fotos: NVV)

Nordhessen

Für HLB-Züge heißt es: Ab nach Kassel

Durchbindung der Triebwagen bringt Verschlechterungen

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 gibt es auf dem nordhessischen Abschnitt der Main-Weser-Bahn einschneidende Veränderungen. Die Regio-Tram (RT) wird zwischen Kassel Hauptbahnhof und Treysa endgültig eingestellt. Stattdessen übernimmt die Hessische Landesbahn (HLB) die Regionalzugleistungen.

Ein Auslaufmodell ist die RegioTram von Kassel nach Treysa - hier im Bahnhof Wabern.
(Foto: Christos Vittoratos)

Dazu werden die bislang in Marburg bzw. Stadtallendorf endenden HLB-Züge in Zukunft bis Kassel verlängert, sodass es auf der Main-Weser-Bahn weitere durchgehende Zugverbindungen von Frankfurt nach Kassel und retour geben wird. Dies klingt zunächst toll, doch beim näheren Hinsehen zeigen sich zahlreiche Nachteile.

Wie bisher werden die HLB-Züge ab Frankfurt/Main als Regional-Express-Verbindung in Mittelhessen verkehren und in Friedberg und Gießen halten, wo der Triebwagen in Richtung Siegen abkoppelt. Nördlich von Gießen hält der HLB-Zug erst wieder in Marburg, dann in Kirchhain und Stadtallendorf, künftig noch in Neustadt (Hessen) und dann in Treysa. Zwischen Treysa und Kassel nimmt der Zug jedoch „alle“ Unterwegshalte mit, der Stundentakt alternierend mit den Doppelstock-Zügen Frankfurt - Kassel wird also aufgebrochen. Für das Teilstück Treysa - Kassel brauchen die HLB-Züge 30 Minuten länger. Wichtige ICE-Anschlüsse in Kassel-Wilhelmshöhe werden nicht erreicht. Dazu kommt noch die Flügelung/Kopplung in Gießen, die weiteren Zeitverlust bringt.

Außerdem werden Stationen zwischen Treysa und Kassel – abgesehen von einzelnen Verstärkerleistungen – nur noch in Zwei-Stunden-Takt bedient, die Regio-Tram fuhr jede Stunde. Dafür wird die Regionalbahn Bad Wildungen - Wabern in Zukunft bis Kassel-Hauptbahnhof durchgebunden. Das bringt jedoch keinen glatten Stundentakt, sondern einen „Schaukeltakt“ mit Abständen von 40 und 80 Minuten zwischen den einzelnen Fahrten.

Nicht nur für Nordhessen ergeben sich Nachteile. Die Verlängerung der HLB-Züge könnte auch auf den Südast ausstrahlen, wenn der Nordhessen-Zugteil wegen des langen Laufweges nicht

pünktlich in Gießen eintrifft. Außerdem könnte sich negativ auswirken, wenn nicht genug neue Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

Für den Abschnitt Siegen - Gießen brachte der letzte Fahrplanwechsel bereits eine Verschlechterung. Bis Dezember 2014 stand an Samstagen, Sonn- und Feiertagen für die Relation Frankfurt/Main – Siegen der komplette Triebfahrzeugpark zur Verfügung, weil der Abschnitt Gießen – Marburg nicht bedient wurde. Durch die generelle Verlängerung bis Treysa und darüber hinaus wird nun noch mehr Zugmaterial abgezogen. Für die Dillstrecke bedeutet dies, dass quasi immer in Einzeltraktion gefahren werden muss, obwohl dieser Abschnitt gerade am Wochenende sehr stark ausgelastet ist.

Das Fazit: Sowohl der NVV als auch der RMV sprechen von Optimierungen. Vielmehr ist aber festzustellen, dass insbesondere der RMV den Schienenverkehr in der Fläche sträflich vernachlässigt, letztlich mehrheitlich Angebotsverschlechterungen dabei herauskommen. Aufgrund des einseitigen Vorstoßes von „Pro Bahn & Bus“ und der Umsetzung durch die Verkehrsverbünde wurde weiten Teilen der von der Main-Weser-Bahn abhängigen Kommunen ein Bärendienst erwiesen. *(Thomas Kraft)*

Bisher endeten die meisten HLB-Triebwagen von Frankfurt in Marburg, ab Fahrplanwechsel im Dezember 2015 sollen sie bis Kassel durchgebunden werden. (Foto: APS)

Osthessen

Main-Kinzig-Strecke vor dem Kollaps?

Die Kritik eines frustrierten Fahrgastes

Die Fahrgäste der Bahnstrecke Frankfurt - Fulda (RMV-Linie 50) müssen schon seit Jahrzehnten einiges ertragen. Die Probleme und insbesondere die Überlastung auf dieser Strecke dauern nun schon seit über 25 Jahren an und nehmen mittlerweile teilweise groteske Formen an, denn die Kinzigtalbahn ist seit der Deutschen Wiedervereinigung 1990 die Hauptverbindungsstrecke des Fern- und Güterverkehrs sowohl in Ost-West-, als auch in Nord – Süd-Richtung. Darüber hinaus nimmt sie für Osthessen den gesamten Regional- und Nahverkehr auf. Das Bahn-Management glaubte wohl Anfang der 90er Jahre durch den Einsatz der sogenannten „Doppelstockwagen“ die Kapazitätsprobleme (etwa doppelt so

Dostos im Kinzigtal: keine Lösung. (Foto: DB/Claus Weber)

viele Fahrgäste bei gleicher Taktung und Zuglänge) auf der Kinzigtalstrecke in den Griff zu bekommen. Das Gegenteil ist jedoch eingetreten, da die Frequentierung dieser Strecke mit Fern-, Regio- und Güterverkehrszügen mittlerweile jeglichen Rahmen sprengt. Selbst der Einsatz neuer Signal- und Leittechnik, die prinzipiell kürzere Zugabstände ermöglicht, hat keine spürbare Verbesserung gebracht.

Da die Bahn mittlerweile nicht nur dem Fernverkehr, sondern auch dem Güterverkehr (Pönalen bei unpünktlicher Lieferung) immer häufiger die „Vorfahrt“ einräumt, bleiben die Fahrgäste der Nahverkehrs- und Regio-Züge förmlich auf der Strecke. Der Nahverkehr hat ganz offensichtlich die niedrigste Priorität! Es kommt zu immer häufigeren Verspätungen, insbesondere in den Abendstunden und teils auch in den Morgenstunden während der Rushhour, wenn die Auslastung der Strecke am größten ist.

Die Politik, hier insbesondere das Hessische Wirtschafts- und Verkehrsministerium, reagiert hilflos, ja kapituliert förmlich vor diesem Problem. Eine Anfrage von mir im Jahre 2011 ergab unter dem Strich, dass nicht einmal eine Trasse für einen möglichen Ausbau definiert ist bzw. ein Planungsverfahren begonnen wurde. Sämtliche Parteien und Verkehrsminister der letzten 25 Jahre haben kläglich versagt bzw. sind sich offensichtlich der Problematik nicht bewusst.

Zur Streckenüberlastung kommen gravierende Umstände, die die Nutzung der Nahverkehrszüge auf dieser Strecke durch Berufspendler schier unerträglich werden lassen:

1. Elektronische Türschließprobleme der Regio-Doppelstockwagen,
2. Lokausfälle wegen technischer Defekte,
3. Weichen- und Signalstörungen,
4. saisonale Einflüsse wie z. B. Laub auf den Schienen im Herbst oder Hitzeschäden an den Gleisen im Sommer,
5. Fahrleitungsstörungen bei „Unwetter“ in Folge nicht freigeschnittener Bahntrassen,
6. betriebsbedingten Verzögerungen im Betriebsablauf der DB – diese Standardansage muss eigentlich für ALLES herhalten,
7. Überholungen durch den Fernverkehr,
8. Personenschäden.

RE von Fulda nach Frankfurt verlässt den neuen Schlüchterner Tunnel. > (Foto: DB)

Gegen Letzteres ist auch die DB machtlos. Die anderen Punkte sind jedoch das Ergebnis systematisch gekürzter Instandhaltungs- und Investitionskostenbudgets, also einer komplett verfehlten Qualitätsstrategie der DB.

Um eines der vorgenannten Beispiele aufzugreifen: Die Dostos sind mit dem elektronischen Türschließsystem einer österreichischen Firma ausgerüstet, das von Beginn an nicht zuverlässig funktionierte, sodass Störungen zu ständigen Verspätungen führen. Bis 2015 wurden diese Türschließsysteme gegen neue des gleichen Herstellers ausgetauscht, mit dem Ergebnis, dass diese noch anfälliger für Störungen und Ausfälle sind. Ein persönliches Gespräch mit der Bahn zu diesem Problem ergab, dass die Türschließkraft bei Bahnhöfen mit zum Bahnsteig hin geneigten Gleisen nicht ausreicht, um die Türen sicher zu schließen und die entsprechenden Endschalter und Sensoren auszulösen. Diese wurden inzwischen ausgetauscht. Aber das neueste Türschließ-System ist noch anfälliger. Das Beschämende dabei ist, dass die DB offensichtlich nicht in der Lage ist, ihre Gewährleistungsansprüche gegenüber dem österreichischen Lieferanten durchzusetzen – ein Armutszeugnis, meine ich.

Und als wenn all dies nicht genug wäre, versagt die DB auch nahezu vollkommen bei der Information der frustrierten Fahrgäste über entsprechende Verspätungen oder Zugausfälle: Oftmals erfolgen gar keine Mitteilungen mehr oder die Durchsagen widersprechen sich.

Abschließend bleibt zu erwähnen, dass der RMV sich bei all diesen Problemen fein heraushält. Dafür werden aber die Preise jedes Jahr pünktlich im Januar um ca. drei Prozent erhöht! Im Jahresabo beträgt der Preis der Stufe 7 mittlerweile 2.500,00 Euro! *(Jürgen Faulstich)*

Impressionen aus Osthessen: NVV-Geschäftsführer Wolfgang Rausch eröffnet den umgebauten Bahnhof Bebra (oben links). Längst fährt kein Zug mehr im Bahnhof Rixfeld an der ehemaligen Strecke Lauterbach - Stockheim. Heute ist hier der „Vulkanradweg“ (oben rechts). Neue Fahrzeuge vom Typ Lint 648 auf der Vogelsbergbahn (unten rechts).

(Fotos: Werner Filzinger & Thomas Kraft)

Mittelhessen/Nordhessen

Zuständigkeiten beim Busverkehr

Hessisches ÖPNV-Gesetz muss novelliert werden

Die nächste Ortschaft ist in Blickweite, doch der Bus dorthin braucht zwei Stunden. Das ist kein Witz, sondern mancherorts in Hessen Realität. Zum Beispiel der Ortsteil Jesberg von Rauschenberg im Landkreis Marburg-Biedenkopf auf der einen und auf der anderen Seite der Landkreisgrenze die Gemeinde Lischeid (Ortsteil von Gilserberg) im Schwalm-Eder-Kreis. Beide sind auf der Straße nur 1,5 Kilometer voneinander entfernt. Hier kommt noch die Grenze zwischen dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) hinzu. Die wenigen Busfahrten führen von Rauschenberg bis ins 10 km entfernte Kirchhain, dann mit dem Zug über 20 km nach Treysa und von dort nochmals mit dem Bus 15 km in die Gemeinde Jesberg – sofern der Fahrplan das überhaupt zulässt.

Bus der Linie 24/240 nach Atzbach (Fotos: Thomas Kraft)

Der Grund für diese verfehlte ÖPNV-Planung: Da nur die Landkreise für die Angebotsbestellung zuständig sind, wird vielfach auch nur ein Busangebot innerhalb der Kreisgrenzen eingerichtet.

An die Grenzen des Gestaltungswillens stößt man auch an anderer Stelle in Hessen. Zwischen Gießen und Wetzlar sind für die Buslinie 24 gleich vier verschiedene Lokale Nahverkehrsorganisationen zuständig. Die Stadt Gießen ist als Sonderstatus-Stadt für ihr Gebiet selbst verantwortlich und hat die Aufgabe weitreichend an die Stadtwerke Gießen übertragen. Der Linienweg „der 24“ führt nach zwei Kilometern in die Gemeinde Heuchelheim im Landkreis Gießen. Da liegt die Trägerschaft bei der Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO). Nach rund drei Kilometern wechselt die Zuständigkeit erneut, es geht über die Kreisgrenze und man gelangt nach Lahnau im Lahn-Dill-Kreis. Hier ist die Kreis-Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil (VLDW) Nahverkehrsträger. Nach rund fünf Kilometern durch Lahnau ein erneuter Wechsel, man gelangt in die Sonderstatus-Stadt Wetzlar, die mit rund 51.000 Einwohnern auch eigener Nahverkehrsträger ist. Nach nur rund 15 km ist die Linie 24 vom Bahnhof Gießen zum Bahnhof Wetzlar gefahren und hat „viermal den Arbeitgeber gewechselt“. Wenn es die „Stadt Lahn“ noch gäbe, die nur von 1977 bis 1979 bestand, gäbe es diese Probleme nicht.

Welche Probleme bringt das? Nicht nur, dass die vier Aufgabenträger eine gemeinsame Ausschreibung für die Nahverkehrsleistung auf den Weg bringen

müssen. (Die nächste Ausschreibung müsste zum 1. April 2017 erfolgen.) Es gibt auch Schwierigkeiten, wenn Wünsche nach Verbesserungen geäußert werden, die über die Landkreisgrenze hinweggehen. So endet z. B. jeder zweite Bus von Wetzlar kommend in Lahnau. Auf der anderen Seite des gedachten Zauns startet zu dem Zeitpunkt nur eine Haltestelle und rund 1,6 Kilometer weiter wieder ein Bus in Heuchelheim nach Gießen. Nur jeder zweite Bus passiert die 1,6 km Zwischenstrecke.

Jeder rationell denkende Mensch würde sagen, lasst doch die Busse zwischen Gießen und Wetzlar durchfahren. Das Problem: Es handelt sich bei den einzelnen Fahrten um Leistungen verschiedener Ausschreibungen, welche somit je nach Auffassung in Konkurrenz zueinanderstehen würden. Teile des Busangebots werden sogar als eigenwirtschaftlicher Verkehr betrieben.

Die benachbarten Gemeinden Heuchelheim und Lahnau sind an einem attraktiven ÖPNV interessiert und wünschten, dass die Busse alle 30 Minuten beide Orte verbinden, Kinder besuchen im Nachbarort die Schule. Auf vielen Gebieten arbeiten beide Kommunen bereits zusammen, ob beim Ordnungsrecht, beim Finanzwesen oder dem Standesamt. Nur beim Linienbus trennt sie die starre Grenze. Erschwerend für Lahnau kommt noch hinzu, dass mit anderen Kommunen der Kreis-Verkehrsgemeinschaft keine gemeinsame Grenze und kein ÖPNV-Angebot besteht, jedoch Busse nach Wetzlar, Heuchelheim und Gießen fahren.

Das hessische ÖPNV-Gesetz sieht vor, dass die 21 Landkreise und die Städte ab 50.000 Einwohner (Sonderstatus-Städte und kreisfreie Städte/Großstädte) als Lokale Nahverkehrsorganisationen (LNO) für den lokalen Busverkehr zuständig sind. Nur der Schienenpersonennahverkehr (außer U-Bahn und Straßenbahn) sowie diverse Regionalbuslinien sind in der Aufgabenträgerschaft der beiden großen Verkehrsverbünde. Die Regionalbuslinien stammen fast ausschließlich noch als Überbleibsel aus der Zeit der Bahnbusse. Gerade der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) hat sich von vielen dieser Regionalbuslinien in den letzten Jahren getrennt. Wenn die LNO jeweils nicht in die Nahverkehrsleistung eingetreten ist, bedeutete dies letztlich nur ein reduziertes Angebot oder gar die Einstellung von Linien. So ist der Öffentliche Personennahverkehr seit rund 15 Jahren mehr und mehr auf dem Rückzug und in Teilen vieler Landkreise kann nunmehr überhaupt nicht mehr von einem ÖPNV-Angebot gesprochen werden. Hessen liegt hier im Vergleich zu anderen Bundesländern weit unter dem Durchschnitt. *(tk)*

Ein weiteres Beispiel in Hessen ist die Gemeinde Fuldabrück vor den Toren Kassels. Auch sie liegt „zwischen den Fronten“, gehört zum Landkreis Kassel. Nach Norden grenzt die kreisfreie Großstadt Kassel, nach Süden kommt gleich die Grenze zum Schwalm-Eder-Kreis. Wenige Meter dahinter liegt die Gemeinde Guxhagen. Seit jeher bestehen dorthin Beziehungen, denn es ist der nächstgelegene Bahnhaltepunkt. Hier hält die Re-

giotram RT 5, hier halten die Regionalzüge der Linie R 5 der Strecke Kassel-Bebra-Fulda. Über Guxhagen ist man schnell am Bahnhof Kassel-Willhelmshöhe. Doch mit dem Fahrplanwechsel Ende 2013 wurde das Busangebot stark reduziert. Mit Gründung des NVV wurden die Fahrpreisstufen in der Region so gelegt, dass man für die Distanz zwischen Fuldabrück und Guxhagen den doppelten Fahrpreis bezahlen muss wie für die Busfahrt in die entgegengesetzte Richtung. Von Fuldabrück nach Kassel fährt zwar die Buslinie 17, jedoch ist diese ewig unterwegs. Je nach Fitness ist man schneller mit dem Rad am Ziel als mit der Linie 17. Der Weg über Guxhagen wäre deutlich schneller, wenn es ein attraktives Angebot geben würde und der Preissprung nicht die Fahrgäste von dieser Fahrtroute abhalten würde.

Fazit von alledem: Ob Rauschenberg, Jesberg, Heuchelheim, Lahnau, Guxhagen oder Fuldabrück, überall ist zu erkennen, dass die Verkehrsbeziehungen der Menschen an Kreisgrenzen nicht Halt machen. Insofern sollte dringend überdacht werden, ob man an den bestehenden Regelungen im hessischen ÖPNV-Gesetz festhalten kann. Die genannten Kommunen haben in Sachen Öffentlicher Personennahverkehr mit weiten Teilen des ihnen zugehörigen Kreisgebiets nichts gemein. Daher sollte man den Kommunen Sonderregelungen möglich machen. Warum soll beispielsweise Lahnau nicht zur Lokalen Nahverkehrsorganisation des Landkreises Gießen wechseln können oder beide schließen sich der Lokalen Nahverkehrsorganisation der Stadt Gießen an. Dann wären auch Ausschreibungen einfacher und die Wünsche der betroffenen Kommunen könnten viel besser berücksichtigt werden. Wenn das hessische ÖPNV-Gesetz in diesem Punkt nicht novelliert wird, wird in Hessen eine wirkliche Verkehrswende im Vergleich zu anderen Bundesländern nicht erreicht werden können. *(Thomas Kraft)*

Gerade in Hessen gibt es viel Kleinstaaterei beim Busverkehr: Obwohl Orte nur ein oder zwei Kilometer voneinander entfernt sind, gibt es keine direkten Busse, weil eine Kreisgrenze dazwischen ist. (Foto: wb)

Der Bahnhof „Marburg (Lahn)“ von der Gleisseite aus gesehen (Foto: APS)

Mittelhessen

Bahnhof des Jahres 2015: Marburg

Die Auszeichnung ging wieder nach Hessen

Erneut wurde eine Station in Hessen von der „Allianz Pro Schiene“ zum „Bahnhof des Jahres“ gekürt. Der gerade grundlegend erneuerte Marburger „Hauptbahnhof“ bekam die Auszeichnung nach Darmstadt (2009), Oberursel (2013) und Hünfeld (2014). „Marburg ist der Überraschungsbahnhof des Jahres,“ so Jury-Mitglied und PRO BAHN Ehrenvorsitzender Karl-Peter Naumann. „Ein Bahnhof, der super renoviert ist, der zeigt, was man aus einem alten Bahnhofsgebäude machen kann.“ Die Deutsche Bahn, die Stadt Marburg, die Stadtwerke und die städtische Wohnungsbaugesellschaft haben sich in den letzten Jahren allerdings auch mächtig ins Zeug gelegt, um aus dem herunter gekommenen, im Jahre 1907 erbauten und unter Denkmalschutz stehenden Bahnhofsgebäude ein Schmuckstück zu machen. Und das hat sehr lange gedauert! Das Marburger Bahnhofsgebäude und die Bahnsteige sowie die Gleisanlagen wurden im Zweiten Weltkrieg stark zerstört und im Wirtschaftswunder-Deutschland in den 50er Jahren mehr oder weniger geglückt wieder aufgebaut. Doch in diesem Zustand verharrte der „Hauptbahnhof“ der Universitätsstadt rund 60 Jahre lang. Außer der Elektrifizierung der Main-Weser-Bahn Mitte der 60er Jahre gab es in Marburg in die Substanz keine nennenswerten Investitionen. Die Station blieb in einer Art „Dornröschenschlaf“, aus dem sie die neu gegründete Deutsche Bahn AG und die Stadt Marburg eigentlich schon Anfang der 90er Jahre er-

wecken wollten. Es gab Umbaupläne für das alte Gebäude, das die Bahn loswerden wollte und das die Stadt schließlich über die städtische Wohnungsbaugesellschaft GEWOBAU erwarb. Ein interessantes Modell. Ursprünglich sollten in den Obergeschossen des Bahnhofsgebäudes billige Studentenwohnungen entstehen. Doch das erwies sich als nicht wirtschaftlich. Deshalb wurde das Konzept geändert; auch Arztpraxen sowie ein Beherbergungs-Hostel zogen schließlich ein, damit das Konzept aufging. Das brauchte Zeit. So wurde erst 2011 mit den Umbauarbeiten begonnen. Gleichzeitig setzte die Stadt Marburg vor dem Bahnhof auch ein neues Verkehrskonzept um. Früher fuhren täglich mehrere zehntausend Autos über den Bahnhofsvorplatz. Diese Autoströme wurden umgelenkt. Vor dem alten Bahnhofsgebäude entstand eine großzügige Busanlage für den innerstädtischen ÖPNV und die Überlandlinien, die von dort aus in viele Orte des Landkreises Marburg-Biedenkopf und sogar bis in den benachbarten Vogelsbergkreis fahren. Besonderes „Augenmerk“ galt bei der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes, des Bahnhofsgebäudes und der Bahnsteige natürlich wieder den Blinden und Sehbehinderten. „Sie gehören gewissermaßen zum Marburger Stadtbild“, sagte einmal ein sehbehinderter Schüler der Deutschen Blindenstudienanstalt, dem einzigen Gymnasium für Blinde und Sehbehinderte in Deutschland, das bald 100 Jahre alt wird und in Marburg beheimatet ist. So kommt es, dass in der mittelhessischen Universitätsstadt mit ihren rund 80.000 Einwohnern neunmal so viele Blinde und Sehbehinderte leben wie in Städten vergleichbarer Größe. Das prägt auch den Bahnhof.

Doch PRO BAHN Mittelhessen schüttet auch ein wenig Wasser in den Festwein, der zur feierlichen Verleihung des Titels am 27. Oktober 2015 ausgeschenkt wird. Gerne hätten wir es gesehen, wenn die Bahnsteighöhe nicht nur auf 58, sondern wie im benachbarten Gießen auf 76 Zentimeter angehoben worden wäre. Trotzdem: Wir freuen uns über den Titel „Bahnhof des Jahres“, der dem Schienennah- und -fernverkehr sowie dem ÖPNV in Marburg einen weiteren Schub verleihen wird. Auch, weil seit 14. September nach 28 Jahren „Dornröschenschlaf“ wieder planmäßig Züge von Marburg aus ins nordrhein-westfälische Brilon und Bestwig fahren werden. Glückwunsch! *(wb)*

Ertastbarer Bahnhofsplan für Blinde (links). Hell und freundlich ist jetzt der Zugang zu den Bahnsteigen. (Fotos: Allianz Pro Schiene)

Freigeschnittene Trasse im Bereich Dillenburg (links), Bahnhof Frohnhausen (rechts). (Fotos: Thomas Kraft)

Mittelhessen

Wieder Züge nach Ewersbach?

Interessenverein engagiert sich für die Reaktivierung der Bahnstrecke

Lang ist es her, dass von der Dillstrecke in Herborn und Dillenburg noch zahlreiche eingleisige Nebenstrecken abzweigten. Heute ist nur noch die Hellertalbahn von Haiger nach Betzdorf für den Personenverkehr in Betrieb. Die Westerwaldquerbahn (Herborn – Westerburg – Montabaur) ist ebenso verschwunden wie die Aar-Salzböde-Bahn (Herborn – Niederwalgern) und die Scheldetalbahn (Dillenburg – Wallau), deren Gleise längst abgebaut wurden.

Noch vorhanden aber größtenteils außer Betrieb ist die Dietzhölztalbahn, deren Trasse von Dillenburg als 16 km lange Stichstrecke bis nach Ewersbach, heute ein Ortsteil der Gemeinde Dietzhölztal, führt. Der Personenverkehr wurde 1987 aufgegeben, 2001 der Gesamtverkehr fast auf der gesamten Strecke aufgegeben. Heute ist nur noch ein 1,8 km langer Abschnitt bis ins Dillenburger Gewerbegebiet in Betrieb.

Seit einigen Jahren kümmert sich der Interessenverein „Dietzhölztalbahn e.V.“ um die Strecke und will sie vor dem endgültigen Zerfall und letztlich vor der Freistellung und Entwidmung schützen. PRO BAHN Mittelhessen traf sich mit Dietzhölztalbahn e.V. jüngst zu einer Besichtigungstour.

Die Stadt Dillenburg sieht das Engagement der Initiative sehr positiv, weiß man doch, dass auf der viel befahrenen, parallel zur Bahnlinie verlaufenden Bundesstraße B 253 viel Verkehr liegt. Mehr Straßen sind keine Alternative, das hat man erkannt. Im Dillenburger Gebiet, bis hin zum Stadtteil Frohnhausen liegt auch ein Streckenabschnitt der Dietzhölztalbahn, den die Ehrenamtlichen vom üblichen Bewuchs freigeschnitten haben. Die Initiative hat für die gesamte stillgelegte Trasse hierfür die Genehmigung erhalten.

Der nächstfolgende Streckenabschnitt liegt in der Gemeinde Eschenburg. Hier haben die Aktiven von Dietzhölztalbahn e.V. mit deutlich mehr Schwierigkeiten für ihre Ziele zu kämpfen. Hier will man sich, wie an anderen Stellen im nördlichen Lahn-Dill-Kreis auch, am liebsten von der Bahnstrecke trennen und für den Ortsteil Wissenbach eine Umgehungsstraße für die B 253 bauen. Um diesem Vorhaben Vorschub zu leisten, wurde im Ortsteil Eibelshausen bereits eine Brücke samt Widerlager komplett entfernt. Teile der Gleistrasse wurden demontiert, um dort auf dem Schotterbett Parkraum zu schaffen. Dass hier widerrechtlich in eine weiterhin dem Bahnverkehr gewidmete Anlage eingegriffen wurde interessiert die Verantwortungsträger der Gemeinde Eschenburg offenbar nicht. Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert schon lange ein Bestandssicherungsgesetz, um solchem Treiben vor Ort Einhalt zu gebieten.

Verlauf der Dietzhölztalbahn (Karte: wb)

Der letzte Abschnitt der stillgelegten Strecke bis Ewersbach liegt in der Gemeinde Dietzhölztal. Hier ist die Trasse sich selbst überlassen. Der Straßenbaulastträger für die die Trasse kreuzende Verkehrswege, meist das Land Hessen durch seinen Eigenbetrieb Hessen Mobil, hat die Gleisstücke in Bahnübergängen beseitigt.

Insgesamt, so stellten Dietzhölztalbahn e.V. und PRO BAHN fest, ist zwar seit 2001 schon an einigen Stellen in die Trasse eingegriffen worden, jedoch ist noch nichts endgültig verloren.

Deshalb hat sich der Verein beim Eisenbahnbundesamt erfolgreich dafür eingesetzt, dass es nicht zur endgültigen Freistellung der Bahntrasse gekommen ist. Die Dietzhölztalbahn bleibt bis auf Weiteres Eisenbahngelände.

Das ist aber nur ein Teilerfolg, denn auch wenn gemäß dem gültigen Regionalen Raumordnungsplan Mittelhessen die Dietzhölztalbahn in ihrem Bestand gesichert bleiben soll, gibt es zahlreiche Gegner der Strecke, die das Gelände anderweitig nutzen wollen Daher braucht der Verein unendlich viel Unterstützung und PRO BAHN Mittelhessen will ihn dabei unterstützen. Wichtig ist, dass Gutachten erstellt werden, wie die Bahnstrecke wieder reaktiviert werden kann. Der Verein Dietzhölztalbahn e.V. ist aber realistisch genug, dass zunäscht wohl nur eine Reaktivierung für den Güterverkehr erreicht werden kann, gekoppelt mit Ausflugsverkehr. PRO BAHN wünscht viel Erfolg. *(Thomas Kraft)*

Ein Gleismesszug auf der Dietzhölztalbahn bei Dillenburg Stahlwerk, März 2015. (Foto: Martin J. Conrad)

PRO BAHN Hessen fordert Wagennummern für die Doppelstockzüge

Wagen-Nummer beim Metronom.

In Hessen fahren auf mehreren Regional-Express-Linien die roten Doppelwagen. Gerade für Gruppenreisen bietet sich die Fahrt mit den auch über längere Distanzen verkehrenden Zügen an. Um die Orientierung der Fahrgäste zu erleichtern, fordert der Fahrgastverband PRO BAHN, die bis zu acht Wagen umfassenden Züge der Reihe nach durchzunummerieren und mithilfe der elektronischen Anzeige seitlich auch den Fahrgast zu informieren. Der Grund: Oft wollen mehrere Fahrgäste gemeinsam mit dem Zug fahren, einzelne gehen vor und wollen den Mitfahrern zum Beispiel per Handy oder SMS den gewählten Wagen übermitteln. Das betrifft besonders auch mobilitätseingeschränkte Bahnkunden, die am Zug abgeholt werden wollen. Auch hier sind andere Bundesländer weiter. In Niedersachsen sind die Waggons des Metronoms seit jeher durchnummeriert, ein Beispiel von mehreren in Deutschland. Es ist eine kleine Arbeit mit der Umstellung der Elektronik, die enorme fahrgastfreundliche Wirkung hat. *(Thomas Kraft)*

Großraum Frankfurt

Alles Banane oder was?

„Ausbau der Main-Weser-Bahn vor dem Aus?“ Ein Kommentar

„Alles Banane oder was?“, „Ausbau der Main-Weser-Bahn vor dem Aus?“: So titelten – bewusst provokativ – die Frankfurter Medien den Verlauf einer Pressekonferenz des so genannten Aktionsbündnis Ba^{h}nane Ende Juli. Ba^{h}nane nennen sich die Ausbaugegner. Es ist die Abkürzung für **Bahn**Ausbau nur **A**nwohnerkonform **N**aturverträglich **E**rschütterungsfrei.

Viergleisigkeit tut not – so wie hier im Haltepunkt Frankfurt-Berkersheim. (Foto: Thomas Kraft)

Bürgerinitiativen haben durchaus ihre demokratische Legitimation und nachweislich bereits das eine oder andere großspurige Projekt zu Fall gebracht, das Planer oder Politiker ohne Rücksicht auf Kosten, Folgekosten und Nutzen für die Allgemeinheit sonst in die Welt gesetzt hätten. Bei der einen oder anderen Gruppierung wird der unbedarfte Beobachter aber das Gefühl nicht los, dass bestimmte Herrschaften ihren Namen gerne in der Zeitung lesen, sich unter Herausstellung von Halbwahrheiten profilieren wollen oder eine Posse daraus machen, es der Obrigkeit wieder einmal gezeigt zu haben. Zu welcher Kategorie das „Aktionsbündnis Ba^{h}nane“ zählt, das sich bewusst selbst nicht als eine Initiative der Bürger versteht, darüber möge sich jeder Leser selbst seine Gedanken machen. Hierzu empfiehlt sich das Studium der Homepage des Vereins.

Derzeit enden die eigenen S-Bahn-Gleise bei Kilometer 4,6 in Frankurt-Bockenheim. (Foto: L. Willms)

„Vier Gleise für die S6 - wir halten das schon lange für ein Märchen“, ist der Aufhänger der aktuellen Pressemitteilung und von Schwindel bei der Finanzierung ist die Rede. Von vier Gleisen war jedoch zu keinem Zeitpunkt die Rede. Die aufgestellte Forderung belegt allerdings wieder einmal, dass man zwar mitreden möchte, aber im Grunde nicht versteht, um was es eigentlich geht.

Zutreffend ist, dass sich die S-Bahn die Gleise seit 35 Jahren von Frankfurt-Bockenheim bis Friedberg mit dem Regional-, Fern- und Güterverkehr Trasse teilen muss – eine Strecke, auf der von Jahr zu Jahr die Trassenkonflikte zulasten der Schwächeren („Bummelzüge“) dramatisch zunehmen. Damit nun endlich – wie es weltweit üblich ist und wie es im Interesse von täglich 40.000 Nutzern liegt – die Pünktlichkeit verbessert und die Reisezeit deutlich verkürzt werden kann, bedarf es eines eigenen Gleiskörpers zur Entflechtung der Verkehre mit unterschiedlichen Reisegeschwindigkeiten.

Menschen mit Behinderung bleiben auf der Strecke

Ein ganz entscheidendes Argument für das Projekt wird dabei von Ba^{h}nane geflissentlich unter den Tisch gekehrt, weil es für die Nein-Sager kontraproduktiv ist. Nur durch den Bau eines eigenen S-Bahn-Gleiskörpers kann ein hundertprozentiger barrierefreier Zugang über die 96 cm hohen Bahnsteige in die Waggons ermöglicht werden. Bei einem Mischverkehr sind nur maximal 76 cm über Schienenoberkante als Bahnsteighöhe zulässig, weil sonst keine Güterzüge mit Überbreite mehr verkehren könnten. Rollstuhlfahrer und Menschen mit Behinderung bleibt also die Nutzung der S-Bahn auf Dauer nur mit erheblichen Einschränkungen möglich, da eine Stufe von bis zu 22 cm beim Ein- und Ausstieg in die Wagen überwunden werden muss. Die täglichen Probleme behinderter Menschen interessieren Ba^{h}nane also ganz offensichtlich nur peripher.

Zunächst bis Bad Vilbel soll die Main-Weser-Bahn viergleisig ausgebaut werden. (Foto: Thomas Kraft)

Die Ba^{h}nane -Leute haben auf der anderen Seite ohne jeden Widerspruch Recht, wenn sie feststellen, dass auf dem zusätzlichen Gleiskörper keine einzige S 6 zusätzlich verkehren wird gegenüber heute. Das hat allerdings auch kein Offizieller zu keiner Zeit jemals behauptet. Es geht einzig und allein um eine merkliche Qualitätsverbesserung, wie sie bereits 1978 als Voraussetzung für einen störungsfreien Betriebsablauf des Gesamtnetzes und des „Engpasses Tunnel“ gefordert wurden. Stadtschnellbahnen verkehren weltweit aus gutem Grund auf eigenen Schienensträngen. Diese Forderung gilt auch für die S-Bahn Rhein-Main. Steigt das Fahrgastaufkommen in der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main so unaufhaltsam weiter wie in den letzten Jahren, dann muss allerdings über kurz oder lang über einen Zwischentakt zwischen Bad Vilbel und Frankfurt Hbf hoch bzw. Niederrad, Gateway Gardens und Flughafen nachgedacht werden, sodass auf dem Streckenabschnitt bis zur Messe dann alle siebeneinhalb Minuten eine Bahn verkehren könnte.

Und noch in einem zweiten Punkt sind die Annahmen von Ba^{h}nane durchaus zutreffend. Allerdings wird in bewährter Manier nur die halbe Wahrheit verkündet. Der Güterverkehr wird auf der Main-Weser-Bahn zunehmen. Das ist Fakt und damit müssen wir uns den Gegebenheiten gehorchend abfinden. Den Menschen in Rheintal kann man nun einmal keine zusätzlichen Zugbewegungen mehr zumuten. Echte Alternativen stehen in vielleicht 40 Jahren linksrheinisch zur Verfügung. Wenn zudem bestimmte Zukunftsforscher Recht behalten, dann muss im Bereich des Korridors entlang des Rheins und weiter bis zum Mittelmeer insbesondere von Juli bis Dezember, wenn der Schiffsverkehr auf dem Rhein nach Abschmelzen der Alpengletscher wegen Niedrigwasser in absehbarer Zukunft zeitweise eingestellt werden muss, eine dritte leistungsfähige Schienenverbindung in diesem Korridor zur Verfügung stehen. Diese Güterzüge rollen jedoch auf der östlichen Tangente kaum tagsüber – hier werden die Slots nämlich für zusätzliche (über-) regionale Verbindungen (***H***essen***Ex***press) benötigt – sondern vornehmlich in den Nachtstunden. Doch dazu bedarf es während der Betriebsruhe der S-Bahn bzw. in der Schwachverkehrszeit der Personenzüge schon heute keines einzigen Meters zusätzlicher Gleise.

Lärmschutz – das Gebot der Stunde

Wird die Main-Weser-Bahn also nicht schleunigst viergleisig zwischen Frankfurt-West und Friedberg ausgebaut, werden die Menschen entlang der Strecke nachts mit einem kaum erträglichen Lärmpegel leben müssen, denn der Bahnkonzern kann sich auf den sogenannten Bestandsschutz berufen und brauchte keinerlei Maßnahmen zur Lärmminderung ergreifen. Und selbst wenn er es wollte, sind ihm die Hände gebunden. Der Bau eines lärmschluckenden Gleisbetts nach neuestem Stand der Technik setzt eine mindestens halbjährige Sperrung eines Richtungsgleises auf einer Länge von mehreren Kilometern voraus. Das ist aber nur dann machbar, wenn die zuvor errichteten Gleise der neuen S-Bahnstrecke (dann noch ohne Bahnsteigkante) während der Bauphase als vorübergehende Ausweichstrecke zur Verfügung stehen.

Auch ein moderner Lärmschutz sieht nach neuesten Erkenntnissen ganz anders aus, als ihn Ba^{h}nane als Abschreckungsszenario an die nach ihrer Ansicht erforderlichen zwölf Meter hohen Schallschutzwände malt. Und noch einen Vorwurf muss sich das Aktionsbündnis gegen einen Ausbau der Strecke gefallen lassen. Die kritisierte Explosion der Baukosten um 81 Millionen geht zum größten Teil auf Verteuerungen als Folge der Verzögerungen bei der zeitlichen Umsetzung der ursprünglichen Pläne zurück. Die Inbetriebnahme der Ausbaustrecke war einmal für 2013 angedacht. Baubeginn ist jetzt 2017 und Fertigstellung soll 2019 sein.

Eine leistungsfähige Main-Weser-Bahn macht eine Verbreiterung der A 5 um zwei weitere Spuren nach Ansicht von PRO BAHN überflüssig. Auch das sollten wir nicht außer Acht lassen. Den Menschen in der Wetterau und im Gießener Raum bis hin nach Marburg und Dillenburg stehen nach dem Ausbau der Strecke im Berufsverkehr deutlich mehr Sitzplätze und bis zu sieben umsteigefreie Schnellverbindungen pro Stunde (SE, RE, IRE, IC) zur Verfügung. Der Lärmpegel nachts wird durch ein Bündel von Maßnahmen wesentlich erträglicher sein als derzeit vorstellbar.

Beim Flug- und Autoverkehr haben wir akzeptiert, dass wir in der Region im Herzens Europas nicht nur die Früchte des Zentrums Europas genießen dürfen, sondern auch mit gewissen Nachteilen leben müssen. Welches Recht nehmen sich einige wenige Personen heraus, dem umweltfreundlichsten Verkehrsmittel immer wieder Steine in den Weg legen zu wollen und den unmittelbaren Anwohnern der Strecke auf Dauer einen zumutbaren Geräuschpegel der (Vorschlag:) auf 60 km/h reduzierten Güterzüge mit Flüsterbremsen zu verwehren oder den von weit herkommenden Pendlern Stehplätze zuzumuten? Die Berechnung des Nutzen-Kosten-Faktors ist beim Mischverkehr eine hochkomplexe Angelegenheit. Wie dieser Faktor auch ausfallen mag, sollte eigentlich Nebensache sein. Wichtig ist, dass ein ganz epochales Projekt zur Erhaltung des Wirtschaftsstandorts Deutschland jetzt und nicht erst in ferner Zukunft – bei noch höheren Kosten – in Angriff genommen wird.

(Wilfried Staub)

Zutritt versperrt: Der S-Bahn-Tunnel in der Station Frankfurt Hauptwache. (Fotos: tk)

Großraum Frankfurt

Erfahrungen mit der Tunnelsperrung

Wie üblich: Viel Verwirrung durch fehlende Informationen

Das große Chaos blieb aus, aber die Information der Fahrgäste ist noch stark verbesserungsfähig – so die erste Bilanz der Sperrung des S-Bahn-Tunnels unter der Frankfurter City.

Straßenbahnen und U-Bahnen in der Main-Metropole haben ihre Taktzeiten und teilweise auch die Linienwege geändert, um das erhöhte Fahrgastaufkommen zu bewältigen, doch das Innenstadtnetz ist gerade zu Stoßzeiten überlastet. Der dadurch verlängerte Fahrgastwechsel sorgen im engen Takt immer wieder für Verspätungen; die U5 kämpfte zusätzlich mit Problemen der Türsteuerung. Auf den Linien U3 und U8 musste die VGF samstags mit längeren Zügen nochmals zusätzliche Kapazitäten schaffen.

Größtes Problem ist wieder einmal die Fahrgastinformation vor Ort, trotz der guten Extra-Webseite des RMV und der angepassten Onlineauskunft des RMV. Leider ist die DB wieder der Schwachpunkt. Die Bahn schafft es zum Beispiel nicht in den S3/S4 Zügen den korrekten Endpunkt Galluswarte der Züge in der dynamischen Zugzielanzeige darzustellen. Stattdessen wird der Hauptbahnhof als Fahrtziel ausgewiesen. Erst am Westbahnhof und der Messe weisen die Triebfahrzeugführer die Fahrgäste auf die weiteren Umstände und den Ersatzverkehr hin. Bei der S4 erfolgte am Südbahnhof nur die Standardansage: Der Zug endet hier. Die Ansagen in der S-Bahn zu den weiteren Fahrtmöglichkeiten waren mangelhaft.

Ersatzbusverkehr

Im, vom DB Mitbewerber samt Personal angemieteten, Pendel-S-Bahn-Ersatzbus zwischen Zoo und Kaiserlei ist die Fahrtzielanzeige im Bus dunkel, Ansagen der Stationen erfolgen ebenfalls nicht. Die S-Bahn-Station Ostendstraße wird gleich umfahren, ein Problem für Ortsunkundige, wenn der Ersatzverkehr die Stationen nicht bedient.

Die Zug-Anzeige am Bahnsteig Konstablerwache zeigt nur lapidar „Kein S-Bahn-Betrieb". Wer das liest, könnte meinen, dass generell keine S-Bahnen fahren. Zur schnellen Information, wäre es ein Leichtes gewesen ergänzend zu schreiben „S-Bahnen verkehren ab Frankfurt Hbf, Frankfurt-Süd und Kaiserlei - bitte Aushänge beachten").

Auch an anderen Stationen, wie Offenbach Ost wären mehr Informationen, Ersatzlinienpläne und Fahrpläne usw. angebracht, um den Fahrgästen die Entscheidung über das weitere Fortkommen zu erleichtern – wie soll man wissen ob es jetzt günstiger ist, an der Galluswarte auf die S5/S6 in Richtung Hauptbahnhof zu warten oder besser mit der Tram weiter zu fahren, um den Anschluss noch zu erwischen oder in Offenbach Ost die Weiterreise mit den Bussen zu prüfen?

Oft fehlen die Wegweisungen zum Schienenersatzverkehr bzw. sind unvollständig, wie an der Kaiserlei oder der Ostendstraße wo ein Bauzaun mit dem Hinweis auf die Tunnelsperrung den Weg in die Station versperrt (man möge doch bitte der „Wegeleitung“ folgen) ... allerdings ist von Wegeleitung, z. B. zur Trambahn Ostendstraße keine Spur.

Der nette, groß und häufig plakatierte Maulwurf ist kein Ersatz für echte Informationen. Manche Hinweise sind zu unauffällig angebracht, gehen in den vollgehängten Vitrinen unter.

Am Bahnhof Dreieich-Buchschlag findet sich zwar endlich mal ein deutlicher Hinweis, der ohne Maulwurf und Textwüste schnell die notwendigen Informationen rüberbringt.

Trotzdem sollten die Infos möglichst auch im Zug akustisch durchgegeben werden für diejenigen die diese Hinweise nicht gesehen haben (z. B. auch für Sehbehinderte), nicht verstanden haben oder unsicher sind.

Dabei nutzt die DB noch nicht einmal die kostengünstig zur Verfügung stehenden Kanäle, wie automatische Ansagen in den Zügen (z. B. alle zehn Minuten oder vor der Einfahrt in den Tunnel) oder Anzeigen auf den Displays in den S-BahnZügen statt der immer gleichen Werbebanner!

Auch bei der VGF vermisst man Ansagen in den Bahnen. In der Straßenbahn wird am Mühlberg wie immer auf die Umsteigemöglichkeiten zur S-Bahn hingewiesen. Bei einer samstäglichen Fahrt mit der Linie 18 gab es erst an der Konstablerwache einen Hinweis vom Fahrer, dass die S-Bahnen nicht im Tunnel verkehren, am Mühlberg aber noch nicht.

Im Gegensatz zur DB und VGF haben die Offenbacher Verkehrsbetriebe (OVB) Hinweise auf die S-Bahn-Tunnelsperrung

mit Umsteigeempfehlungen in ihre Haltestellenansage integriert. Überall, wo sonst in die S-Bahn umgestiegen werden kann, gibt es den Hinweis auf die Sperrung. Zusätzlich auch an der Haltestelle August-Bebel-Ring, um auf die Umsteigemöglichkeit mit der Straßenbahn hinzuweisen. Zudem wird auf den Offenbacher DFI-Anzeigen mit Laufschriften über die Tunnelsperrung und die zusätzlichen Ersatzbuslinien informiert. Es geht also auch besser!

Teilweise war Personal, insbesondere am Hauptbahnhof und der Galluswarte in den ersten Tagen als „Fahrgastlenker“ und Auskunft an den Bahnsteigen unterwegs. Bis zu 50 Mitarbeiter von Bahn und RMV versuchten den Fahrgästen zu helfen. Gerade am Hauptbahnhof hat die Bahn aber wieder einmal an der Beschilderung gespart: Klappschilder am Querbahnsteig werden im Gedränge übersehen.

Hinweise insbesondere auf die aus der Halle verkehrenden S-Bahnen zum Flughafen und den sonstigen Ersatzverkehr sollten schon auf den Fernbahnsteigen erfolgen um insbesondere den Fernreisenden aber auch umsteigenden Pendlern aus der Region schnell weiterzuhelfen. Das ist insbesondere wegen des langen Vorlaufes für die Baustelle unverständlich.

Den Forderungen aus Teilen der lokalen Politik, während der Bauzeit nur den halben Fahrpreis zu verlangen oder Jahreskarteninhabern einen Monatspreis zu erstatten, steht die „Entschuldigung“ des RMV an Jahreskartenbesitzer der Wabe 50 (Frankfurt) mit Taxigutscheinen zu 15 Euro entgegen. Es wurden insgesamt 65.000 Gutscheine verschickt.

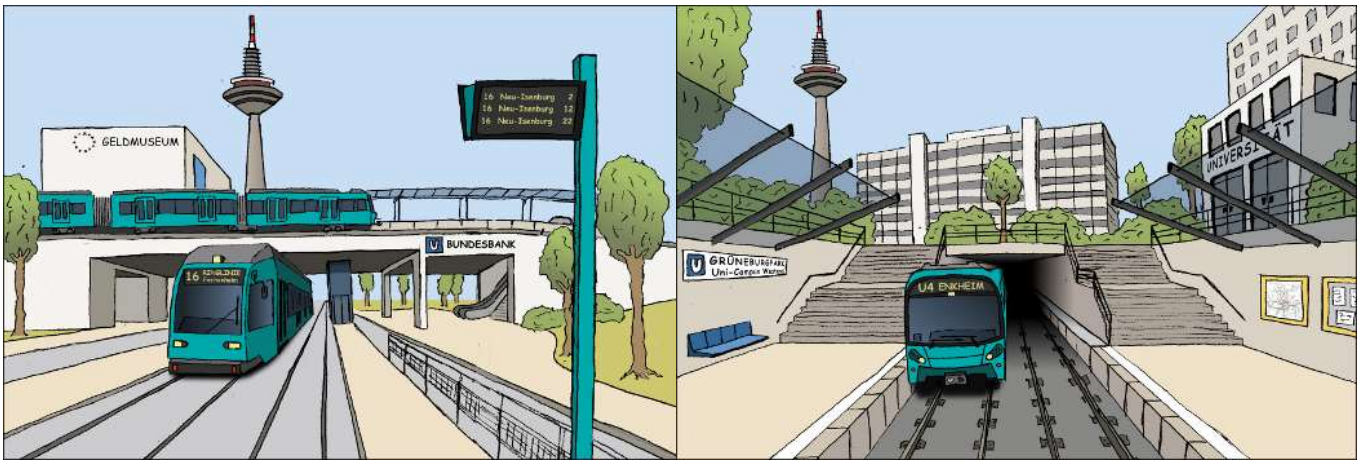
Das Fazit: Der Ersatzverkehr funktioniert trotz Überfüllung und teilweise hakeliger Technik recht ordentlich. Es hapert aber – trotz der langen Vorbereitungszeit – an den nötigen Informationen. In diesem Licht betrachtet sind die hohen Zugriffszahlen auf die Webseite www.sbahnbaustelle.de kein reiner Erfolg, sondern auch ein Zeichen, dass die übrigen Informationskanäle (Aushänge, Ansagen aber auch Infoscreens und Displays in den S-Bahn-Zügen) zu wenig genutzt werden. Information ist keine Holschuld des Fahrgastes, sondern eine Bringschuld der Verkehrsunternehmen!

Wir wollen hoffen, dass hier für das nächste Jahr die Lehren gezogen werden und anhand der jetzt gemachten Erfahrungen nachgearbeitet wird.

(Thomas Schwemmer)

Tunnelbaustelle (Foto: ABB)

Erhebliche Zugverspätungen und Zugausfälle gab es während der heißen Tage in diesem Sommer, weil sich Gleise verbogen hatten.



So sollen die neuen U-Bahn-Stationen „Bundesbank“ (links) und Grüneburgpark einmal aussehen. (Zeichnungen: vgf)

Großraum Frankfurt

In Frankfurt darf wieder geträumt werden

Pläne für U-Bahn-Lückenschluss nehmen konkrete Formen an

Die Finanzierung vieler längst überfälliger großer Verkehrsprojekte in Frankfurt scheint endlich gesichert, die Arbeiten daran laufen bereits auf Hochtouren oder die Vorhaben sind zumindest mit vielversprechendem Ausgang angestoßen, als da wären: Verlängerung der U5 ins Europaviertel, viergleisiger Ausbau der Main-Weser-Bahn (im ersten Bauabschnitt zumindest bis Bad Vilbel), Verlängerung der S5 bis Usingen, Bau der nordmainischen S-Bahn mit gleichzeitiger Modernisierung der Station Frankfurt Ostbahnhof an der neuen Europäischen Zentralbank (EZB), Verschwenkung der Flughafen S-Bahn über Gateway Gartens und die Realisierung der Regionaltangente West. Diese Bauvorhaben binden allerdings gänzlich die für die nächsten 20 Jahre zur Verfügung stehenden ÖPNV-Haushaltsmittel der Stadt Frankfurt.

Der ungebremste Fahrgastzuwachs im Stadtgebiet von Frankfurt am Main und die geplanten Neubaugebiete im Norden der Mainmetropole machen, in Anbetracht der in Deutschland üblichen Planungszeit von zehn und mehr Jahren, schon jetzt Überlegungen erforderlich, welche Entlastungsmöglichkeiten es für die bereits heute zu Verkehrsspitzen an ihre Grenzen geratende Nord-Süd-Verbindung zwischen Heddernheim und dem Südbahnhof geben könnte.

Baureife Pläne für eine Röhre zwischen dem Endpunkt der U1 in Ginnheim und der U4 an der Bockenheimer Warte, die 2013 in Betrieb hätte gehen können und 190 Millionen Euro hätte kosten sollen, wurden bekanntlich vor zehn Jahren von der schwarz-grünen Koalition in letzter Sekunde gestoppt.

Heute ist der Lückenschluss aus Kostengründen nur noch über eine vorwiegend oberirdische Streckenführung realisierbar. Angedacht ist einmal eine 2,6 km lange Strecke über die Platanensiedlung, die Deutsche Bundesbank, den

Campus West und den Botanischen Garten, die unter dem Namen „Ginnheimer Kurve“ firmiert. Lediglich ein kurzes Stück des Grüneburgparks müsste dabei unterirdisch gequert werden.

Gutachter prognostizieren rund 12.500 zusätzliche Fahrgäste pro Werktag bei 20.700 Einwohnern und 30.000 Beschäftigen und Studierenden im direkten Einzugsgebiet der vier neuen Stationen. Weniger Erschließungspotenzial weist eine zweite Variante auf, die sich noch in der engeren Wahl befindet, und am Europaturm vorbei und über den Rosa-Luxemburg-Platz führen würde und um 20 Millionen Euro preiswerter zu haben wäre. Die zwischen Bockenheim und Ginnheim verkehrende Straßenbahn-Linie 16 bleibt bei beiden Varianten erhalten, da sie Bestandteil der geplanten Ringlinie sein wird.

Was sind die Vorteile der geplanten Streckenführung „Ginnheimer Kurve“ und die Verlängerung der U4 bis hinauf auf den Riedberg?

- Fahrzeit Hauptbahnhof – Deutsche Bundesbank direkt in sieben Minuten statt heute mit Umstieg 20 bis 22 Minuten.
- Fahrzeit Riedberg *(in der Endausbaustufe mit 15.000 Einwohnern das größte Neubaugebiet in Deutschland)* – Hauptbahnhof direkt in 19 Minuten statt heute mit Umstieg bis 35 Minuten,
- Fahrzeit Nordwestzentrum – Hauptbahnhof direkt in 13 Minuten statt heute mit Umstieg 24 Minuten,
- Schaffung einer zweiten Nord-Süd-Verbindung als A-Strecke; Ausweichstrecke bei Betriebsstörungen,
- Großenteiles oberirdischer Verlauf und damit kostengünstige Bauweise und barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen,
- Verlauf nahezu vollständig auf städtischem Grund und Boden ohne Inanspruchnahme privater Grundstücke (allerdings müssen einige Gebäude abgerissen werden).

Wichtig aus Sicht von PRO BAHN ist es, dass jetzt Entscheidungen zu treffen, die sicherstellen, dass die angedachte Trasse tatsächlich auch frei gehalten wird und keine Fakten geschaffen werden, die eine spätere Realisierung verteuern oder sogar ausschließen, wie es bei der RTW leider mehrfach der Fall ist. *(Wilfried Staub)*

Großraum Frankfurt

Kollisionen in Zukunft verhindern

Frankfurter Straßenbahnen mit Bremsassistenten FAS

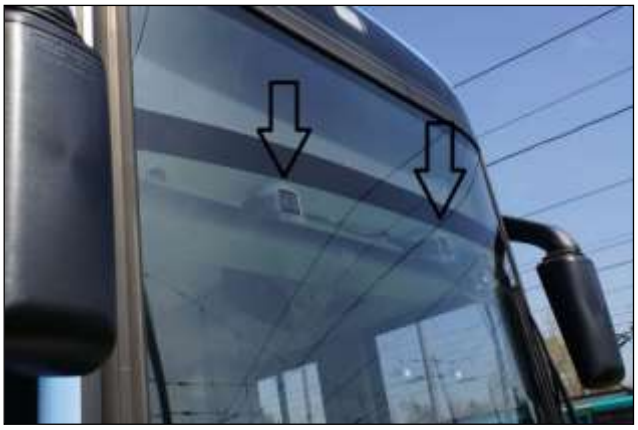
Rückblick: Im März 2013 ereignete sich am Universitätsklinikum in Frankfurt ein schwerer Unfall mit 22 leicht verletzten Fahrgästen. Dabei war eine Straßenbahn auf die vorausfahrende aufgefahren, die kurz nach dem Anfahren an einer Haltestelle nochmals bremsen musste. An beiden Bahnen entstand Totalschaden.

Unfall am Uniklinikum am 7. März 2013. (Foto: Feuerwehr Frankfurt)

Dies war Anlass für die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) über ein Kollisionsverhinderungssystem nachzudenken, wie es heute bei Lastkraftwagen schon serienmäßig üblich und sogar recht preiswert zu haben ist. Nach eigenen Angaben verzeichnet die VGF im Schnitt täglich einen Unfall, was in dieser Größenordnung fast unvermeidbar ist, da sich die Tram ihren Fahrweg mit anderen Verkehrsteilnehmern teilen muss. In aller Regel liegt die Schuld bei den Unfallgegnern. Ein Fahrerassistenzsystem (FAS) wird zwar nicht alle Havarien vermeiden können. Es bildet aber eine recht zuverlässige Unterstützung des Fahrers zur Vermeidung von absehbaren und folgenschweren Kollisionen.

VGF weltweit Vorreiter

Das von Bombardier entwickelte System basiert auf dem Prinzip, dass zwei Videobilder von leicht versetzten Standpunkten (Stereoeffekt) aus aufgenommen und mittels eines entsprechend programmierten Rechners miteinander verglichen werden. Aus den ermittelten „Tiefendaten“ können potenzielle Gefahren eines Zusammenstoßes mit einem anderen Fahrzeug und sogar mit Personen frühzeitig erkannt werden. Das Fahrerassistenzsystem ist in der Lage, in Bruchteilen von Sekunden in die Fahrzeugsteuerung, die sogenannte SIFA, einzugreifen. Parallel dazu ertönt ein akustisches Warnsignal.



Die Stereo-Kamera in der Frontscheibe. (Foto: vgf)

Der Fahrer kann nun den vor ihm liegenden Streckenabschnitt kontrollieren

und im Falle einer gefährlichen Situation eine Zwangsbremsung auslösen. Bei einer Fehlmeldung kann er den automatischen Bremsvorgang des FAS auch jederzeit abbrechen.

Die VGF wird bis Dezember 2016 alle 73 Wagen der S-Serie mit dem neuen Assistenzsystem ausrüsten und damit weltweit über die erste komplette Flotte verfügen, die mit FAS ausgestattet sein wird. *(Wilfried Staub)*

Die Bauarbeiten für die zentrale Fernbushaltestelle haben begonnen. (Foto: Thomas. Kraft)

Großraum Frankfurt

Bushof in Frankfurt wird gebaut

Private Immobiliengesellschaft investiert 8,5 Mio. Euro

Rund 180 Fernbusse steuern täglich das Karree rund um die Heilbronner Straße direkt neben dem Hauptbahnhof in Frankfurt an. Die Stadt hat versucht, durch Aufstellen von einem Dutzend zugeordneten Haltestellenschildern etwas Ordnung in das Chaos der zuvor wild parkenden Reisebusse zu bringen. Das ist halbwegs gelungen. Es fehlt aber weiterhin an einer zentralen Information, an Sitzgelegenheiten, Toiletten und einem Witterungsschutz. Die Busunternehmen haben sich gegenüber der Stadt durchgesetzt, die den Busbahnhof außerhalb der Innenstadt ansiedeln wollte. Überraschend haben auf der Südseite des Frankfurter Hauptbahnhofs die Bauarbeiten für die in der Planung noch nicht abgeschlossene Fernbushaltestation begonnen. In drei Abschnitten sollen auf dem bisherigen Parkplatz in den nächsten drei Jahren 14 überdachte Stellplätze für Fernbusse nebst Kiosk, Warteraum und Verkaufsschalter entstehen. Die ersten vier werden ab Frühjahr 2016 angefahren werden können, zehn weitere folgen in der Endausbaustufe des Parkhauses, das ein Investor bis 2018 in Verbindung mit einem 100 Meter hohen Büroturm errichten will.

Rund 8,5 Millionen Euro investiert die Immobiliengesellschaft CA Immo, der das Grundstück gehört, in die erste Bauphase. Parkhaus und Busbahnhof werden später von einer Tochter der städtischen ABG Holding betrieben.
(Wilfried Staub)

Eine klare Linie vertritt PRO BAHN beim Fernbus, für den der Fahrgastverband inzwischen einen eigenen Fachausschuss eingerichtet hat. Anfang August forderte dieses Gremium bei seiner Sitzung im Hundertwasser-Bahnhof in Uelzen erneut, dass die Wettbewerbs-Nachteile, die die Bahn gegenüber dem Fernbus hat, endlich beseitigt werden müssen. So begrüßt der Fachausschuss die von Teilen der Politik erhobene Forderung nach einer Maut für Fernbusse, die den Streckenpreisen auf der Schiene entsprechen sollte. Da es sich bei Fernbussen um einen rein eigenwirtschaflichen Verkehr handelt, müsse auch ein Stationspreis für alle Fernbushalte eingeführt werden. Hieraus sollten Bau und Betrieb von Fernbushalteanlagen finanzieren werden. Es könne nicht sein, dass hierfür die Kommunen in die Pflicht genommen werden. Außerdem fordert PRO BAHN beim Fernbus die gleichen Fahrgastrechte wie bei der Bahn.
Kritisiert wurde in Uelzen auch, dass Fernbusse oft auch in Konkurrenz zum staatlich bezuschussten Nahverkehr auf der Schiene stehen. Durch die Fernbus-Konkurrenz werden dem Schienennahverkehr Einnahmen entzogen, es bleiben Kunden weg. Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert vom Gesetzgeber, dass Parallelverkehre zu Regional-Express-Strecken für die Fernbusse untersagt werden, auf denen kein oder nur wenig IC-Verkehr stattfindet. Des Weiteren müssen Regelungen innerhalb von Verkehrsverbünden geschaffen werden, um deren Einnahmen nicht nachhaltig zu schädigen. Einerseits ist festzustellen, dass die Regionalisierungsmittel für den ÖPNV schon jetzt nicht mehr ausreichen, andererseits wird der Schienenpersonenverkehr einer Konkurrenz ausgesetzt. Dieses Problem duldet keinen Aufschub, hier muss in Kürze gehandelt werden. *(Thomas Kraft)*

Großraum Frankfurt

Verbund punktet bei rüstigen Rentnern

RMV für Seniorenfreundlichkeit ausgezeichnet

Der RMV fühlt sich sichtlich geehrt, dass seine 65plus-Karte von der Bundesarbeitsgemeinschaft der Senioren-Organisationen (BAGSO) als „gutes Angebot für die Mobilität älterer Menschen im Rhein-Main-Gebiet“ eingestuft wurde. Für zunächst ein Jahr kann der Verbund nun mit einem entsprechenden Qualitätssiegel werben, das ihm im Juni verliehen wurde. Das 65plus-JahresAbo des RMV ist ein Tarifangebot mit einem hervorragenden Preis-Leistungs-Verhältnis und deswegen empfehlenswert für Menschen ab 65 Jahren, da man mit Jahreskarte *(Anmerkung: nicht jedoch mit der Monatskarte!)* sogar in allen S-Bahnen und Regionalzügen die 1. Klasse ohne Aufpreis nutzen kann, führten die Laudatoren aus.

Rüstige Rentner unterwegs (Foto: H. Lind)

Der RMV hätte sich allerdings schon viel früher mit dieser Auszeichnung schmücken können, wenn er einem Antrag von PRO BAHN im Fahrgastbeirat aus dem Jahre 2007 auf Einführung einer „Rentnerkarte“ gefolgt wäre. Damals hatte die Tarifabteilung jedoch schwerwiegende Bedenken, dass damit der Erfolg der gerade eingeführten 9-Uhr-Karte unterlaufen werden könnte. 8.000 Abonnenten in drei Jahren bei (von PRO Bahn) geschätzten 800.000 potenziellen rüstigen Rentnern im Verbundgebiet sind ein eindeutiges Indiz dafür, dass beim Preis im Vergleich mit anderen Verbünden unbedingt nachgebessert werden muss. Die vom RMV beworbenen bis zu 40 Prozent Preisvorteil kommen nämlich nur dann zum Tragen, wenn man täglich mit dem ÖPNV unterwegs ist. Aber welcher Rentner ist das schon? Viele Senioren beklagen gegenüber PRO BAHN den hohen Preis und führen an, dass man als älterer Mensch im Schnitt nur zweimal pro Woche Busse und Bahnen nutzt. Hier sollte der RMV sein Preiskalkulationsmodell noch einmal überdenken und mit einem attraktiveren Angebot mehr Senioren in der „toten“ Zeit vormittags in Busse und Bahnen locken, so wie die freigegebene Nutzung der 1. Klasse dieses Abteil zum Treffpunkt lebenslustiger Senioren aufgewertet hat.

Unter www.pro-bahn-hessen.de findet sich als Vergleich eine Aufstellung der Seniorenangebote ausgesuchter deutscher Verbünde. *(Wilfried Staub)*

Starkenburg

Die mögliche neue Trasse per Rad erkundet

Konstruktive Vorschläge von PRO BAHN zur Neubaustrecke

„An Darmstadt führt kein Weg vorbei!“ Unter diesem Motto veranstaltete PRO BAHN Starkenburg zusammen mit Vertretern anderer Verbände wie dem VCD Mitte Juni eine Radtour entlang der vom Fahrgastverband geforderten Trasse der Neubaustrecke (NBS) Rhein-Main/ Rhein-Neckar.

Wie bereits berichtet, bevorzugen wir die ausschließliche Durchfahrung des Hauptbahnhofs mittels zweier Durchfahrtsgleise und jeweils einem Bahnsteig für die haltenden ICE /IC (z.B. 2 ICE-Linien im Stundentakt und die bisherigen IC/EC-Linien).

Bernd Rohrmann erläutert vor Beginn den Verlauf der Radtour. >
(Fotos: Gottlob Gienger)

An der Heimstättensiedlung

Da wir die Umfahrung von Darmstadt entlang der A5 aus Kosten- und Umweltgründen ablehnen, würde zwar der Güterverkehr auch nachts durch die Stadt rollen, allerdings wäre bei dem viergleisigen Ausbau der Main-Neckar-Bahn ein 1,5 Kilometer langer gedeckelter Trog entlang des Haardtrings zwingend erforderlich. Ein solches Tunnelbauwerk hat dann den unschätzbaren Vorteil, dass der gesamte Schienenverkehr, auch tagsüber absorbiert würde.

20 Bürger und Verbandsmitglieder schwangen sich nach einer fachlichen Einführung zum 15-jährigen Planungsablauf in den Sattel und fuhren vom Hauptbahnhof entlang der bestehenden Main-Neckar-Bahn 18 Kilometer bis ins Pfungstadter Moor. Dabei wurden die Details, wie z. B. der gedeckelte Trog, der alle maroden Brücken entlang des Haardtringes ersetzen würde, und die Durchfahrung des Bhf Eberstadt erläutert. Die Mitfahrer konnten sich davon überzeugen, dass die Variante IV entlang der Main-Neckar-Bahn bis Bickenbach nur wenig Waldverlust mit sich bringen würde und die umweltverträglichste Lösung aller z. Zt. in Rede stehenden Trassen darstellt. Im Pfungstadter Moorhaus trafen sie sich mit Politikern der Stadt Pfungstadt, die seit der Veröffentlichung der Korridorstudie im März 2015 eine Durchschneidung des wertvollen Biotops befürchten. Anhand einer Umwelt- und Trassenstudie der DB-Netze aus dem Jahr 2009 konnten die Pfungstadter überzeugt werden, dass es wesentlich intelligentere Querverbindungen zwischen der Raumordnungsvariante IV an der A5 und der Zufahrt nach Mannheim entlang der A67/A6 gibt.

Bleibt zu hoffen, dass sich die Planer der DB und die verantwortlichen Politiker der Region auf diese – im Regionalplan Südhessen 2010 als Landesplanerisches Ziel festgeschriebene NBS-Variante besinnen und sie im nächsten Jahrzehnt auch umsetzen. *(Bernd Rohrmann)*

Die Pfungsstadtbahn wird überquert.

Rhein-Neckar

Stationen werden später fertig

Infrastrukturausbau für die S-Bahn verzögert sich weiter

Keine erfreulichen Nachrichten gibt es zur zweiten Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar. Die Ausschreibung des sogenannten zweiten Loses, also im Wesentlichen der Strecken der zweiten Ausbaustufe, wurde erneut verschoben, diesmal vom ersten Halbjahr 2015 ins zweite Halbjahr 2015 und ist bis Anfang September noch nicht erfolgt. Bei der Betriebsaufnahme hat man gleich 18 Monate zugegeben. Der Wechsel zum (möglicherweise) neuen Betreiber soll jetzt statt im Juni 2018 erst im Dezember 2019 erfolgen.

Auch bei der Infrastruktur sieht es nicht gut aus. Die Planung der Umbauten an den Bahnhöfen und Haltepunkten hatte sich bekanntlich verzögert, da aufgrund einer Planrechts-Änderung statt des einfacheren Planrechtverfahrens das aufwendigere Planfeststellungsverfahren mit Beteiligung der Regierungspräsidien durchgeführt werden muss.

Inzwischen liegen offizielle Plantermine für die Fertigstellung seitens der DB Netz AG für die Baumaßnahmen an allen Bahnhöfen und Haltepunkten vor. Diese Termine sind vom 31. März 2015 und lauten bei den als letztes fertig werdenden Stationen wie folgt:

- Mannheim-Neckarau: 31.12. 2019,
- Weinheim-Sulzbach: 30. 6. 2019,
- Schwetz.-Hirschacker: 31.12.2018,
- Schwetzingen-Nordstadt: 31.12.2018,
- Oftersheim: 30.9.2018,
- Waghäusel: 30.9.2018,
- Wiesental 30.9.2018.

Dabei sind die einzelnen Maßnahmen teilweise sehr eng getaktet und DB Netz spricht großenteils von „Abläufen außerhalb des Regelprozesses“. Es scheint daher fraglich zu sein, ob diese Termine wirklich gehalten werden können.

S-Bahn im Bahnhof Heidelberg-Altstadt (Foto: wb)

Auch die Bahnsteig-Verlängerung der Bahnhöfe und Haltepunkte im Abschnitt Heidelberg - Bruchsal auf 210 m Länge für S-Bahn-Dreifach-Traktion (drei gekoppelte Triebwagen) verschiebt sich bis Ende 2018.

Spannend dürfte von daher die Kostenübernahme werden. Alle genannten Maßnahmen sollen großenteils eigentlich mit sogenannten Bundes-GVFG-Mitteln finanziert werden. Da diese Finanzierung jedoch Ende 2019 ausläuft, müssen bis dahin alle geförderten Bau-Maßnahmen endabgerechnet sein. Dies wird schon nach jetziger DB-Planung nicht mehr zu halten sein, da die DB nach Bau-Fertigstellung ein bis zwei Jahre für End-Abrechnung vorsieht. *(M. Löwe)*

Zwei neue, großzügige Haltestellenanlagen wurden in Heidelberg auf der Hauptverkehrsachse durch die Kurfürstenanlage gebaut, an denen nicht nur vier Straßenbahnlinen,sondern jetzt auch komplett alle Buslinien halten. Das Foto zeigt die neu errichtete Haltestelle „Seegarten“. (Foto: wb)

Rhein-Neckar

Das Schienenetz – eine einzige Baustelle

Zahlreiche Baustellen im Straßenbahn-System kosteten wohl Fahrgäste

Das Netz der Rhein-Neckar Verkehr (RNV), die die Straßenbahnnetze in Heidelberg, Mannheim, Ludwigshafen und ins Umland betreibt, war in den vergangenen Monaten eine einzige Baustelle. Am stärksten betroffen war die Ringlinie 5, die Heidelberg mit Mannheim und Weinheim verbindet. Dort war bereits im März der Abschnitt durch den Mannheimer Stadtteil Seckenheim (zwischen Heidelberg und Mannheim) komplett gesperrt worden. Hier mussten die maroden Gleise erneuert werden, sonst wäre die Betriebserlaubnis erloschen.

Normalerweise benötigen Züge auf der Meterspurstrecke zwischen den Stadtzentren von Heidelberg und Mannheim rund 45 Minuten. Sie sind eine echte Alternative zur S-Bahn, da von Zentrum zu Zentrum zweimal umgestiegen werden muss, da die Hauptbahnhöfe beider Städte nicht innenstadtnah liegen. Doch während der Bauphase war man auf der unterbrochenen Verbindung durchweg 15 bis 20 Minuten wegen des Busersatzverkehrs länger. Ein Grund waren die schwierigen Verkehrsverhältnisse in den engen Straßen von Seckenheim, wo falsch parkende Fahrzeuge und Autostaus die Busse ausbremsten. Seit 11. September fährt die Linie 5 zwar wieder durch Seckenheim, doch im nächsten Jahr soll die Strecke erneut für den barrierefreien Ausbau einer weiteren Haltestelle gesperrt werden. Eine Konzentration der Baumaßnahmen wäre hier dringend nötig gewesen.

Seit Mitte Juli war der Ring der Linie 5 außerdem noch im Stadtteil Käfertal unterbrochen, wo Weichen für die neue Straßenbahnstrecke in die Gartenstadt eingebaut wurden. Dort gab es Probleme mit dem Bus-Ersatzverkehr.

In Heidelberg schließlich war für den Umbau und die Verlegung von zwei Straßenbahn-Haltestellen auf der wichtigsten, 600 Meter langen Innenstadtstrecke der Verkehr der Linie 5 ebenfalls unterbrochen. Während der zweimonatigen Sperrung fiel eine Linien ganz aus, andere wurden zusammengelegt oder fuhren Umleitungen. Dadurch erhöhte sich auch die Fahrzeit mit dem ÖPNV im gesamten Heidelberger Netz erheblich.

Streckenneu in Mannheim.

Auch in Heidelberg lies die Informationspolitik des Verkehrsbetriebes teilweise zu wünschen übrig. So wurde auf den dynamischen Anzeigen am Hauptbahnhof nicht auf die Umleitung der Linie 23 hingewiesen, was einige Fahrgäste verwirrte. Schließlich erwarten sie gerade bei Umleitungen präzise Informationen.

Das Fazit: Auch wenn Baustellen sein müssen und Erweiterungen des Netzes und neue Haltestellen Sperrungen nötig machen, müssen es so viele zur gleichen Zeit sein? Die Informationen für die Fahrgäste können nie groß genug sein, hier gibt es immer wieder Nachholbedarf, weil die Planer der Baustelleninfos und des Ersatzverkehres dabei offenbar nicht immer die Kundensicht im Auge haben. Weitere Baustellen, wie beispielsweise 2016/2017 in Weinheim, sollen folgen. PRO BAHN Rhein-Neckar wünscht sich, dass diese kundenfreundlicher umgesetzt werden. *(wb)*

Das Allerletzte

Die Bahn vorn: Der neue Berliner Großflughafen „Willi Brandt“ wird offenbar bereits von IC-Zügen angefahren. Gesehen in Uelzen. (Foto: Thomas Kraft)

PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten

PRO BAHN e. V. Bundesverband
Friedrichstraße 95; 10117 Berlin
Tel. (030) 3982 0581 (Mitgliedsanfragen)
Tel. (030) 3982 0582 (Kundenprobleme)
Fax (030) 2017 9967
www.pro-bahn.de
Mitgliederverwaltung/Datenänderung:
Agnes-Bernauer-Platz 8
80687 München
Tel./Fax: Bitte die Berliner Nr. wählen
E-Mail: mitgliederservice@pro-bahn.de

PRO BAHN Landesverband Hessen e. V.
Postfach 11 14 16
60049 Frankfurt/Main
Tel. (06441) 9631899, Fax: (06441) 5669880
www.pro-bahn-hessen.de
E-Mail : mail@pro-bahn-hessen.de

Landesvorsitzender: Thomas Kraft
Stellvertreter: Dr. Gottlob Gienger, Werner Filzinger, Kasse: Barbara Filzinger

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen
Postfach 41 02 34; 34064 Kassel
E-Mail: nordhessen@pro-bahn-hessen.de
Regionalvorsitzende:
Hermann Hoffmann (0561) 67179
Dieter Kleinschmidt (05665) 2114

PRO BAHN Regionalverband Osthessen
Regonalvorsitzender: Werner Filzinger
Baumgartenweg 12; 36341 Lauterbach
Tel. (06641) 2911, Fax: 910672
E-Mail: osthessen@pro-bahn-hessen.de

PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen
Postfach 10 07 28
35337 Gießen
www.pro-bahn-mittelhessen.de
E-Mail: mittelhessen@pro-bahn-hessen.de
Regionalvorsitzender: Thomas Kraft
Tel. (06441) 66099, Fax 671829

PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt e. V.
Postfach 11 14 16
60049 Frankfurt/Main
www.pro-bahn-frankfurt.de
E-Mail: frankfurt@pro-bahn-hessen.de
Regionalvorsitzender: Thomas Schwemmer
Tel. (069) 3670 1750, Fax: 710459442

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.
Regionalvorsitzender: Dr. Gottlob Gienger
Berliner Str. 32
64807 Dieburg
Tel. (0 6071) 24360, Fax: 81760
www.pro-bahn.de/starkenburg
E-Mail: info@starkenburg.pro-bahn.de

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar
Regionalvorsitzender: Andreas Schöber
Holbeinstraße 14
68163 Mannheim
Tel. (0621) 411948
E-Mail: pb-rhein-neckar@arcor.de
www.pro-bahn.de/rhein-neckar

Bankverbindung Spendenkonten (Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!):
Spendenkonto für die Fahrgastzeitung (Inhaber Landesverband Hessen e.V.):
IBAN: DE DE17 5009 0500 1105 9000 14 BIC: GENODEF1S12
Spendenkonten für die Gliederungen von PRO BAHN:
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. (auch f.d. Regionen Nordhessen, Mittelhessen, Osthessen)
IBAN: DE65 5009 0500 0001 1130 91 / BIC: GENODEF1S12
Regionalverband Starkenburg e. V.:
IBAN: DE83 5089 0000 0000 5713 00 / BIC: GENODEF1VBD

PRO BAHN - Termine

Allgemeine Termine:

Sa, 1.11. Redaktionsschluss der „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“, Heft Nr. 110, November 2015. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (siehe Seite 2)

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen:

Mi, 30.9. 19.30 Uhr: Überverbandliches Treffen im Umwelthaus, Wilhelmsstraße 2,
Mi, 28.10. Kassel (zusammen mit dem VCD)
Mo. 9.11. 18.00 Uhr: Regionaltreffen PRO BAHN Nordhessen, Restaurant Depesche, Wilhelmshöher Allee 254, Kassel
Mi, 25.11. 19.30 Uhr: Überverbandliches Treffen im Umwelthaus, Wilhelmsstraße 2, Kassel (zusammen mit dem VCD)

PRO BAHN Regionalverband Osthessen:

Mi, 9.9. 19 Uhr: Treffen in der Gaststätte „Zum Felsenkeller“, Leipziger Straße 12 in
Mi, 9.12. Fulda. Wegbeschreibung: Vom Bahnhofsvorplatz nach Norden entlang der Kurfürstenstraße bis zur Kreuzung Leipziger Straße, von dort nach links etwa 100 Meter bis zur Gaststätte.

PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen:

Mi, 16.9. 18.30 Uhr: Treffen in der Pizzeria Adria, Frankfurter Straße 30 in Gießen.
Mi, 8.11. Wegbeschreibung: vom Bahnhofsvorplatz über die historische Treppe (rechts), dann unmittelbar links durch den Alten Wetzlarer Weg bis zur Einmündung Frankfurter Straße.

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

Mo 5.10. Jahreshauptversammlung des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 3 (fünf Fußminuten vom Hauptbahnhof/Südseite)
Mo, 2.11. Monatstreffen des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut
Mo 7.12. Monatstreffen des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi, 23.9. 18.00 Uhr: jeden vierten Mittwoch im Monat: Monatstreff des RV Starken
Mi, 28.10. burg im Restaurant Casa Algarve („Grün-Weiß“), Dornheimer Weg 27 in
Mi, 25.11. Darmstadt. (18.00-18.30 Uhr: Abendessen, 18.30-20.15 Uhr: Tagesordnung)

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar:

Do, 18.10. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar im **Restaurant red – die grüne Küche**, Poststraße 42 in Heidelberg
Do, 16.11. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar im **Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.
Do 17.12. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar im **Restaurant red – die grüne Küche**, Poststraße 42 in Heidelberg

SCHWANHEIM
12 Rheinlandstraße
FECHENHEIM
12 Hugo-Junkers-Str
VGF
250 B
VGF
262 B

H.-Karl-Platz/Am Markt
4 Griesheim 0min
9 Griesheim 2min
4 Griesheim 11min
9 Griesheim 18min
4 Griesheim 24min
9 Griesheim 31min
4 Griesheim 37min
850 Jahre Griesheim – Die
13:27
TROADHEIM
9117