

Fahrgastzeitung

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

Nr. 107

Februar 2015



Erneut zahlreiche Regiotram-Ausfälle	S. 4
Fahrplanwechsel: viele Fehlstarts	S. 8
Bahnhofsmodernisierung	S. 21
E-Ticket-Versuch in Heidelberg	S. 27

Titelbild: *Ein Diesellokomotiv der Baureihe VT 646 GTW 2/6 (Kurbahn) als RB Wabern – Bad Wildungen fährt in Fritzlar ein, im Hintergrund der Dom der Stadt. (Foto: DB/Wolfgang Klee)*

Rückseite oben: *Alt und neu vereint. Bei den Eröffnungsfeierlichkeiten des neuen Streckenabschnitts der Frankfurter Straßenbahnlinie 17 durch den Stadtteil Sachsenhausen gab es auch eine Parade historischer Fahrzeuge. (Foto: Thomas Kraft)*

Rückseite unten: *Neue Farben auf den Schienen. Seit dem Fahrplanwechsel kommen auch Triebwagen der DB-Tochter SÜWEX regelmäßig nach Mannheim und Heidelberg. (Foto: MfSIV/RPL)*

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, 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.

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: nordhessen@pro-bahn-hessen.de

Mittelhessen und Osthessen: N.N.

Großraum Frankfurt: N.N.

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:

1. Februar 2015 (Heft Februar 2015)

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

Wieder Chaos bei der Regiotram	4
Gelungene Reaktivierung des Stadtbahnhofs Eschwege	5

Osthessen

Ringen um die richtige neue Trasse der Strecke Hanau – Fulda	6
--	---

Mittelhessen

Umbau in Marburg: Hauptbahnhof und Bahnhofsvorplatz endlich fertig	7
--	---

Großraum Frankfurt

Fehlstarts des Jahres: zahlreiche Pannen zum Fahrplanwechsel	8
Die Fahrgäste der S4 trifft es knüppelhart	9
Bei der S-Bahn läuft es besser	10
Auch der Bahn gehen die Lokführer aus	11
Bus-Chaos in Höchst	11
Kahlschlag beim Stadtbus Kronberg	12
Main-Taunus-Kreis: Fahrgäste kehren dem ÖPNV den Rücken	14
Vortrag: „Elektrifizierung“ in Bad Homburg	17
Neuer Chef beim Verkehrsverband Hochtaunus	19

Starkenburg

Eine Landkreisbahn für Darmstadt?	20
Modernisierung von Bahnhöfen in Südhessen	21

Hessen/RMV

Der RMV wird 20: Freud und Leid im Verkehrsverbund	23
Immer noch Ärger mit Anschlussfahrtscheinen	26

Rhein-Neckar

Pilotversuch mit eTarif	27
Baustopp für Straßenbahn-Neubaustrecke in Heidelberg	29
Gemeinderat stimmt Gleisanlage vor dem Hauptbahnhof zu	30
Ausschreibungen für die S-Bahn Rhein-Neckar	31

PRO BAHN intern

Hessische Initiative: Neue Satzung des Bundesverbandes	33
--	----

Das Allerletzte

Neues von der Spielwarenmesse	33
-------------------------------------	----

<u>PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten</u>	34
--	----

<u>PRO BAHN – Termine</u>	35
---------------------------------	----



Regiotram im Kasseler Hauptbahnhof (Foto Hoff)

Nordhessen

Wieder Chaos bei der Regiotram

Hohe Arbeitsbelastung, hoher Krankenstand

Erneut läuft es nicht rund bei der Kasseler Regiotram: Auch im Dezember und Januar fielen – wie schon vor einem Jahr – viele Fahrten des Zitters aus Eisenbahn und Straßenbahn aus. Auf den Linien RT3 (Kassel – Hofgeismar) und RT4 (Kassel – Wolfhagen) mussten immer wieder Ersatzbusse fahren. Betroffen war auch die RT5 (Kassel – Melsungen).

Grund für die Ausfälle war der hohe Krankenstand bei den über 80 Regiotram-Fahrern: rund 20 Prozent der Triebfahrzeugführer hatten sich krank gemeldet. Zum Vergleich: der Krankenstand bei den Busfahrern der Kasseler Verkehrsgesellschaft war zur gleichen Zeit dagegen spürbar geringer und lag nur bei branchenüblichen sechs bis neun Prozent inklusive Langzeitkranke.

Es gibt Erklärungsversuche für den hohen Wert: seit Ende 2013 betreiben Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) und Hessische Landesbahn (HLB) die Regiotram alleine, vorher war die Deutsche-Bahn-Tochter DB Regio mit im Boot. Viele DB-Lokführer wechselten

nicht in die Regiotram-Gesellschaft, die verbliebenen Lokführer mussten diese wegfallenden Arbeitsleistungen auffangen. Viele Lokführer schoben zig Urlaubstage vor sich her, die teils noch aus dem Jahr 2013 stammten. Die GdL fordert deshalb nicht nur eine bessere Bezahlung, sondern auch die Zahl der freien Wochenenden von zehn auf zwölf zu erhöhen.

2.550 Mal fielen im vergangenen Jahr Regiotrams in und um Kassel aus. Im Schnitt waren das 3,4 Prozent der etwa 80.000 Regiotram-Fahrten in 2014, die nicht ausgeführt bzw. durch Busse ersetzt wurden.

Um mehr Regiotrams auf der Strecke nach Hofgeismar einsetzen zu können, hat die Kurhessenbahn wochentags zwei von drei Fahrten auf der Strecke von Kassel nach Treysa übernommen. Dort werden jetzt die über 20 Jahre alten Triebwagen vom Typ VT628 mit hohem Einstieg eingesetzt. Dieses „Experiment“ ist allerdings bis zum Jahresende befris-

tet. Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2015 wird die Hessische Landesbahn zwischen Treysa und Kassel fahren und Fahrzeuge vom Typ Flirt einsetzen.

Neben den zahlreichen imageschädigenden Ausfällen von Regiotrams droht dem beliebten Verkehrsmittel weiteres Ungemach. Der Erfolg der Zwei-System-Bahnen besteht darin, dass sie die Menschen bis in die Kasseler Innenstadt bringen. Die Freien Wähler in Kassel wollen aber jetzt mit einem Bürgerbegehren erreichen, dass die Straßenbahnen aus der

Fußgängerzone Königstraße verschwinden.

Die Alternative wäre eine neue innerstädtische Strecke, die aber teuer und wohl nur schwer durchzusetzen wäre. Denn wenn die Haupt-ÖPNV-Achse Königstraße nicht mehr befahren werden kann, wäre die „Umleitungsstrecke“ über den Ständeplatz und den Scheidemannplatz überlastet, was auch Auswirkungen auf den Autoverkehr hätte. „Die Bahnen in der Köigstraße werden gebraucht. Das zeigt deren hohe Auslastung“, sagte KVG-Sprecherin Heidi Hamdan. (hh/wb)



Luftaufnahme: Der 2009 neu gebaute Stadtbahnhof in Eschwege. (Foto: NVV)

Nordhessen

Gelungene Reaktivierung

Der neue Stadtbahnhof in Eschwege feierte Geburtstag

Der neue Stadtbahnhof in Eschwege feierte Jubiläum. Ein langes Siechtum endete im Dezember 2009. Nachdem die Bahnstrecke von Kassel über Hessisch-Lichtenau bis nach Wanfried an der ehemaligen innerdeutschen Grenze bis 1985 in Etappen stillgelegt worden war, mussten die Einwohner der Kreisstadt Eschwege per Bus bis zum Haltepunkt Esch-

wege West an der Strecke Bebra – Göttingen fahren. Die Folge dieses Umstandes: 2008 lag die Zahl der Ein- und Aussteiger bei nur noch 500 pro Werktag in Eschwege West.

Um den Trend zu stoppen, entschied sich der Nordhessische Verkehrsverbund, die stillgelegte Strecke in die Eschweger Innenstadt zu reaktivieren und gleichzei-

tig eine 500 Meter lange Verbindungskurve nach Norden zu bauen. Die Cantus-Regionalzüge von Fulda/Bebra nach Göttingen fahren nun direkt aus Nord und Süd direkt in die nordhessische Kreisstadt, machen dort Kopf und setzen ihre Fahrt fort.

Die Zahl der Fahrgäste hat sich durch die Reaktivierung des Eschweger Stadt-

bahnhofs inzwischen mehr als verdoppelt. Bei der letzten Fahrgastzählung Ende 2013 nutzten täglich rund 1200 Fahrgäste die Station, das sind pro Jahr über 400.000. Das Beispiel Eschwege zeigt einmal mehr, dass Reaktivierungen von Bahnstrecken nur positive Effekte haben.

(hh/wb)

„Nordhessische Eisenbahngeschichte – vom ‚Drachen‘ zur Regiotram“
heißt ein Vortrag von Lutz Münzer und Klaus-Peter Lorenz, den die Volkshochschule Region Kassel veranstaltet am

Freitag, 13. März 2015 ab 19 Uhr

in Baunatal-Guntershausen, Gemeinschaftshaus, Saal, Lindenstraße 1.

Die Veranstaltung ist gebührenfrei und ohne Anmeldung!

Osthessen

Ringen um die richtige Trasse

Bürgerbeteiligung zum Ausbau der Kinzigtal-Bahn geht weiter

Bahn, politische Repräsentanten, Verbände und Bürgerinitiativen in Osthessen diskutieren weiter über den Ausbau der Schienenstrecke Hanau - Fulda. Im Januar gab es einen weiteren Scoping-Termin in der Gelnhäuser Stadthalle im Rahmen des Raumordnungsverfahrens. Der Aus- und Neubau der überlasteten Zugstrecke zwischen Fulda und Frankfurt kann nach Angaben der Deutschen Bahn frühestens im Jahr 2023 beginnen. Der Zeitrahmen könne aber auch nur gehalten werden, wenn es keine Klagen vor Gerichten gegen das Schienenprojekt gebe, sagte eine Sprecherin der DB Netz AG. Im Nadelöhr Kinzigtal fahren täglich rund 290 Züge. Die Bahn hat zwei Vorschläge zur Entlastung der Strecke. Option eins: Die bestehende Strecke im Kinzigtal von zwei auf vier Gleise erweitern. Option zwei: Neubau einer zweigleisigen Querspange von Gelnhausen durch den Spessart zur vorhandenen ICE-Trasse Würzburg-Fulda.

(red)



*Güterzug im engen Kinzigtal.
(Foto: DB/Wolfgang Klee)*

Mittelhessen

Was lange währt ...

Marburgs Schienen- und Nahverkehrs-Mittelpunkt endlich fertig



Keine Weiterfahrt für Autos heißt es seit Mitte Februar vor dem Marburger Hauptbahnhof. Nach insgesamt mehr als dreijähriger Bauzeit wurden nicht nur der Bahnhofsvorplatz komplett umgestaltet, sondern auch das Bahnhofsgebäude und die aus der Nachkriegszeit stammenden Bahnsteiganlagen vollständig saniert und erneuert. Der Platz vor dem Bahnhofsgebäude gehört jetzt ganz dem ÖPNV. An insgesamt sechs Haltestellenanlagen in der Mitte des Areals fahren nun die Busse der Stadtwerke Marburg und die Überlandlinien ab. Zuvor führte der Nahverkehr dort ein Rand-Dasein. Die Haltestellen waren unübersichtlich am Rande des Platzes verstreut, den früher über 10.000 Autos pro Tag durchquerten. An einer der wichtigsten Haltestellen gab es nicht mal ein überdachtes Wartehäuschen – die Besitzerin eines ehemaligen Hotels am Bahnhof hatte sich beim Bau des Gebäudes Anfang der 60er Jahre ausdrück-

lich ausbedungen, dass vor ihrem Haus kein Warte-Unterstand errichtet wird. Nun zieren zwei großzügige überdachte Wartehallen die Mitte des ÖPNV-Areals. Weil die Hersteller-Firma die Dächer nicht rechtzeitig liefern konnte, musste die Eröffnung von Mitte Dezember 2014 auf Februar 2015 verschoben werden.

Schon Ende letzten Jahres wurden die Bauarbeiten an den drei Bahnsteigen im Bahnhof beendet. Es gibt nun Aufzüge, Leitsysteme für Blinde und eine spezielle ertastbare Hinweistafel. Dies ist in Marburg besonders wichtig, weil es dort eine überdurchschnittlich hohe Zahl an Blinden und Sehbehinderten gibt. Der Grund: In der Universitätsstadt ist das einzige Gymnasium für Blinde und Sehbehinderte ab Klasse 5 in Deutschland. Die 300 Schüler der Blindenstudienanstalt gehören zu den eifrigsten Bus- und Bahnfahrern in der Stadt. (wb)

Großraum Frankfurt

Die Fehlstarts des Jahres

Zum Fahrplanwechsel kaum noch zu überbietende Pannen

Zum Fahrplanwechsel kurz vor Weihnachten am 14. Dezember 2014 hat der RMV seine Fahrgäste in kaum zu überbietender Weise mehr als vergrault. Und dabei sollte das Angebot auf ganzer Linie doch für die Nutzer angenehmer, komfortabler und kundenfreundlicher werden. Doch alles kam ganz anders als es sich die Planer am grünen Tisch so schön ausgemalt hatten. Zum Beispiel beim neuen Anbieter vlexx aus Mainz, der im wesentlichen Strecken in Rheinland-Pfalz bedient, aber auch einzelne Zugleistungen nach Frankfurt fährt.

Winfried Karg aus dem Bundesvorstand von PRO BAHN erklärt vlexx in einer Pressemeldung zum „Sieger des Wettbewerbs um den Fehlstart des Jahres“. In den ersten Betriebstagen lief bei dem 100-prozentigen Tochterunterneh-

men der Regentalbahn AG, einem Unternehmen der NETINERA Deutschland GmbH (Italienische Staatsbahn), zu der unter anderem auch die Berchtesgadener-Land-Bahn zählt, so gut wie gar nichts. Nur etwa jeder dritte Zug war halbwegs planmäßig unterwegs. Es häuften sich die technischen Probleme mit dem neuen Zugmaterial. Es fehlten nicht nur Triebfahrzeugführer. Das zur Verfügung stehende Personal wies kaum ausreichende Streckenkenntnisse auf, noch hatte es das ausreichende Know-how, auftretende technische Probleme bei den Fahrzeugen kurzfristig zu beheben, was oft genug zu einem Systemkollaps führte. Bis zum 4. Januar 2015 galt ein Notfahrplan. Weiterhin fallen viele Verbindungen komplett aus, in Einzelfällen sprang die DB ein oder Züge wurden durch Busse ersetzt.



Der Flopp des Jahres: Die Betriebsaufnahme des neuen Betreibers vlexx zum Fahrplanwechsel. Ganze Linien konnten nicht befahren werden und mussten drei Wochen lang auf Bus-Ersatzbetrieb umgestellt werden, unter anderem die reaktivierte Strecke Heimbach (Nahe) – Baumholder. Voraussichtlich erst Ende Februar soll der Bahnbetrieb auf der neun Kilometer langen Strecke endlich beginnen. (Foto: Hoff)



Einen Tag lang vom Schienenverkehr abgeschnitten: Im Bahnhof Kronberg im Taunus fuhr am ersten Werktag des Jahres keine S-Bahn. (Foto: Karsten Ratzke)

S4-Fahrgäste trifft es knüppelhart

Überraschender trafen dagegen S-Bahn-Ausfälle die Reisenden im Rhein-Main-Gebiet. Angekündigt hatte sich die Misere bereits klammheimlich am dritten Adventswochenende 2014. Züge der S5 und S6 wurden ohne Ankündigung und nähere Erklärung wegen fehlender Lokführer (Tf) ab Frankfurt Südbahnhof zu einem Vollzug zusammengekoppelt und im Hauptbahnhof wieder in einen Lang- und einen Kurzzug getrennt. Die S4 verkehrte, ohne dass die Fahrgäste sich irgendwie darauf einstellen konnten, bereits vor Weihnachten zeitweise nur zwischen Kronberg und Rödelheim bzw. Niederhöchstadt.

Am Freitag, dem 2. Januar 2015 wagte DB Regio dann einen bisher einzigartigen Versuch: Der Verkehr wurde am sogenannten Brückentag auf dem gesamten Streckenverlauf der S4 von Kronberg bis Langen komplett eingestellt. Zwischen Kronberg und dem Nachbarort Eschborn-Niederhöchstadt (dort mit Anschluss an

die die gleiche Strecke bedienende S3) wurden als Ersatz unzureichend beschilperte Fernreisebusse mit Hochbordeinstieg eingesetzt. Thema dieses Experiments: Wie reagieren Fahrgäste auf den Komplettausfall von Zügen? Die Antwort aus der Sicht des Beobachters der Szene und Berichterstatters: Sie stiegen (bei einem Motorisierungsgrad von rund 95 Prozent pro Haushalt) auf das eigene Auto um und piffen auf den ÖPNV.

 **Bahn Rhein-Main**

Viele Unvorbereitete, zumindest diejenigen, die es sich leisten können, nahm auch schon mal für 40 bis 60 Euro ein Taxi zum Hauptbahnhof oder Flughafen, um dringende Anschlüsse zu erreichen. Beweis: Die SEV-Busse waren zu Zeiten, bei denen in Kronberg normalerweise 50 und mehr Personen mit der Bahn ankommen bzw. abfahren, im Schnitt nur mit

fünf Fahrgästen besetzt. Ergebnis des Experiments: Nur ganz vereinzelt sah man wutentbrannte Zeitgenossen auf dem Bahnsteig mit Schimpftiraden auf den teuren, aber unzuverlässigen RMV, aber

weniger als eine Handvoll Beschwerden las oder hörte man in den Medien. Direkt beim RMV beschwerte sich kaum jemand.

Fortsetzung Seite 13 >

Nicht nur negative Kritik

Bei aller Kritik am verpatzten Fahrplanwechsel, wollen wir die positiven Seiten bei der S-Bahn Rhein-Main nicht vergessen: Die 91 neuen S-Bahn-Fahrzeuge der Baureihe 430 sind etappenweise schon seit Sommer unterwegs und das Redesign der 100 Züge der Baureihe 423 soll bis September 2015 abgeschlossen sein. Nachdem nicht zuletzt auf massiven Druck von PRO BAHN die Kinderkrankheiten des nervig lauten Piepsens beim Schließen der Türen beseitigt und die zu Irritationen führenden Anforderungstaster an den Türen abgeschaltet werden konnten, kann man anerkennend feststellen, dass die DB mit dieser Baureihe, was den Fahrgastraum betrifft, ein gelungenes und funktionelles Fahrzeug nach heutigen Stand der Technik auf die Schiene gestellt hat. Und ganz vereinzelt soll sogar – es geschehen noch Zeichen und Wunder – die bereits zum Fahrplanwechsel angekündigte dynamische Stationsanzeige auf den Monitoren zunächst nur der Linie S8 ab Mitte Januar 2015 funktionieren.

Der RMV hat das Fahrplanangebot der S-Bahn Rhein-Main in den Tagesrandlagen und am Sonntagvormittag deutlich ausgeweitet, wobei einige Fahrten in Zukunft wohl oder übel wieder dem Rotstift zum Opfer fallen müssen, da sie kaum angenommen werden. Die vorgenommene Verdopplung des Sitzplatzangebotes auf zahlreichen Umläufen war dagegen bei einem Fahrgastplus von bis zu 30 Prozent in den letzten zehn Jahren mehr als konsequent und somit längst überfällig.



*91 neue Triebzüge der Baureihe 430 sind jetzt im Rhein-Main-Gebiet im Einsatz.
(Foto: Peter Stehlik)*

Auch der Bahn gehen die Lokführer aus

Nun hätte die Deutsche Bahn bei dem RegioTram- und vlexx-Desaster gegenüber den „Privaten“ glänzen und ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen können. Aber erst auf Nachfrage des Hessischen Rundfunks gab der Konzern kleinlaut zu, dass hinter dem Hinweis „Zugausfall aus betrieblichen Gründen“ Anfang Januar 2015 auch bei der S-Bahn der ungewöhnlich hohe Krankenstand der Tf und ein zu geringes Personalpolster als Ursache zu suchen sei. Insider führen an, dass sich viele Kollegen aus Protest gegen die – aus deren Sicht – unzumutbaren Zustände im Führerstand der Triebwagen der Baureihe 430 krankgemeldet

hätten. Die Heizung dort sei unterdimensioniert und das schrille Kontrollpiepsen bei Türfreigabe und Türschließen alle zwei Minuten käme einer unerträglichen psychischen Dauerbelastung gleich. Die wahre Ursache für die Ausfälle bei der S-Bahn Rhein-Main dürfte aber tatsächlich die zu geringe Personalreserve sein. Die bisher veranschlagten 420 Planstellen waren in der Vergangenheit noch nie alle besetzt bzw. zu 100 Prozent verfügbar und die eingangs beschriebene Betriebsausweitung erfordert seit Mitte Dezember 2014 weitere 30 Tf, die auf dem Markt derzeit nicht abrufbar sind.



Bereit für die (verpatzte) Betriebsaufnahme in Frankfurt: 64 Busse der neuen DB-Tochter Busverkehr Hessen GmbH (BVH). (Foto: Andreas Varnhorn)

Bus-Chaos in Höchst

Im Frankfurter Westen hat zum Fahrplanwechsel die Bahntochter BVH (DB Busverkehr Hessen) das Busbündel B übernommen, das bisher von der VGF-Tochter „In-der-City-Bus“ (ICB) gefahren wurde. 60 funkelneue Citaro-Busse, die modernsten und umwelt-

freundlichsten Gefäße, die derzeit auf dem Markt angeboten werden, sind in der Zielphase mit 180 neuen Fahrern, vom eigens auf die Schnelle eingerichteten Betriebshof Griesheim in Frankfurt-Höchst und Umgebung unterwegs. Anders als vom BVH erwartet, wechselten

nur wenige Fahrer von der ICB zum BVH. So musste nahezu das gesamte Personal nicht nur zeitaufwändig in die neue Bustechnik eingewiesen werden, Streckenkunde erlangen und auf das komplexe Tarifsystem des RMV geschult werden.

Was bei anderen Betreiberwechseln bisher immer die Ausnahme war, wurde in den ersten Tagen nach Fahrplanwechsel beim BVH die Regel. Der Fahrplan wurde nicht eingehalten, die Streckenkenntnis war unzureichend, Busse fuhren die falsche Route, Haltestellen wurden einfach ausgelassen und die Zielanzeiger

waren unzutreffend programmiert. Auskünfte zu Umsteigestationen oder Anschlüssen durfte man von den genervten Fahrern schon gar nicht erwarten. Der misslungene Betriebsstart war auch Thema im Ortsbeirat 6. Klaus Linek von traffiQ, dem Pressesprecher der Besteller der Verkehre, gelang es kaum die erhitzten Gemüter, die quer durch alle Parteien gingen, zu beruhigen. Bei Redaktionsschluss dieser FGZ scheint der Betrieb inzwischen zufriedenstellender, aber längst noch nicht ganz reibungslos zu laufen.

Stadtbus Kronberg: Aus fünf mach drei

Wer gehofft hatte, dass der Start des überschaubaren Rumpfkonzepes des Stadtbusverkehrs in Kronberg im Taunus mit seinen drei Linien besser verläuft, sah sich spätestens nach der ersten Betriebswoche enttäuscht. Auch hier trat der DB-eigene Busverkehr Hessen die Nachfolge der DB-Tochter Regionalverkehr Kurhessen (RKH) an. Nur einer der bisherigen zwölf Kronberger Fahrer war bereit, sich zu deutlich schlechteren Konditionen im gleichen Konzern weiter beschäftigen zu lassen.

Und das gab es unter anderem zu bemängeln: Ein Fahrerumlauf wurde bei der Disposition schlichtweg vergessen, sodass gleich am ersten Tag vier Fahrten ausfielen, die Zielanzeige der Linie 72 funktioniert auch nach vier Wochen noch nicht (angezeigt wird: „331 – Heringen, Gesamtschule“), der Fahrplan kann teilweise nicht eingehalten werden, die Fahrtrouten sind für Fremde undurchschaubar. Am gravierendsten aber wiegt, dass die kleinen Räder der Doppel-

antriebsachse der Mini-Busse schon bei leicht schmierigem Asphalt durchdrehen. Bei Schnee und Eis müssen die Stadtbusse deshalb wohl oder übel gleich im Depot bleiben, ein Manko, das allerdings dem BVH nicht angelastet werden kann.



*Geschrumpft: die Kronberger Stadtbusse.
(Fotos: Wilfried Staub)*

Seit Jahren stritten sich die politisch Verantwortlichen, welche Einsparungsmöglichkeiten der Stadtbus hergibt. Fest steht, dass selbst das wohlhabende Taunusstädtchen auf Dauer die jährlich 750.000 Euro Zuschuss nur für den reinen Ortsverkehr nicht mehr aufbringen



Fahren auf schwer durchschaubaren

Linienwegen, die neuen Kronberger Kleinbusse.

kann. Die Nutzung durch das bei der Gründung in erster Linie angepeilte Fahrgastklientel, die Bewohner der Kronberger Seniorenstifte, hat sich in den 15 Jahren nahezu halbiert. Immer mehr Bewohner bringen beim Einzug in die Nobelaltersherbergen das eigene Auto mit und ziehen dieses selbst bei Gehbehinderungen und anderen körperlichen Gebrechen immer noch dem Bus vor, weil eine Fahrt mit dem eigenen PKW vordergründig doch deutlich bequemer und weniger beschwerlich scheint. Dem musste das Konzept insgesamt Rechnung tragen.

Eine Kostenreduzierung von 170.000 Euro versprach das gleiche Planungsbüro den Kronbergern, das im aktuellen Regionalen Nahverkehrsplan dem RMV ein Schnellbusnetz aufzuklopfen will und als Piloten die zuschussintensive Linie X26 (260) vorgeschlagen hat. Damit in Kronberg der Bahnhof und der zentrale Berliner Platz aus allen Stadtteilen umsteigefrei erreichbar bleiben,

haben die Planer ein nur schwer durchschaubares System mit wechselndem Linienverlauf und nur noch drei anstelle von fünf Bussen konzipiert und das sonntägliche AST sogar komplett gestrichen. Das spart noch einmal 70.000 Euro ein.

Die bewährten und noch über Jahre einsatzfähigen MAN-Midibusse wurden auf Betreiben der Betriebskommission durch noch kleinere Mercedes-Sprinter ersetzt. Und schon fordern Bürger und Parteien Nachbesserungen beim Linienverlauf, der besseren Anbindung von Oberhöchstadt und der Kappung des Überangebots zum Freibad im Winter. Dem kann sich PRO BAHN nur anschließen. Das versprochene Einsparungsziel wird nebenbei bemerkt bei weitem verfehlt.

Der „Vater“ des Kronberger Stadtbusses, Stadtrat Prof. Dr.- Jörg Mehlhorn, hat aus Protest gegen das neue System nach 18 Jahren seinen Rücktritt von seiner Tätigkeit als ehrenamtlicher Dezerent für den ÖPNV der Stadt erklärt. Er bezweifelt die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des neuen Stadtbussystems und befürchtet – gegen den deutschlandweiten Trend – einen deutlichen Rückgang der Fahrgastzahlen.

Betriebszeiten ausgedehnt

Maßgeblich auf Druck der Stadt Kelkheim wird das Fahrtenangebot auf der Königsteiner Bahn in Tagesrandlagen und am Sonntagfrüh ausgedehnt. Der letzte Zug Richtung Königstein verlässt jetzt an allen Betriebstagen eine Stunde später, nämlich um 22:47 Uhr den Frankfurter Hauptbahnhof.

AST spart der MTV Geld – Fahrgäste kehren dem ÖPNV den Rücken

Sparen muss zugegebenermaßen auch der Main-Taunus-Kreis und seine Lokale Nahrverkehrsorganisation, die Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft (MTV), weil sich die Busleistungen bei der anstehenden Ausschreibung der Busbündel in Abhängigkeit vom aktuellen Dieselpreis um 20 bis 30 Prozent (Schätzungen von PRO BAHN) verteuern werden und die Gesellschafter kaum bereit bzw. in der Lage sind, die Zuschüsse für den ÖPNV aufzustocken. Vorerwähntes Planungsbüro hat der MTV ein „Optimierungsszenario“ übergestülpt, das (auf Basis einer Fahrgastzählung in einer einzigen Novemberwoche im Jahr 2013) abends nach 20 Uhr und samstags und sonntags selbst auf den wichtigsten MTV-Buslinien nur noch den Betrieb mit Anrufsammeltaxis vorsieht.

PRO BAHN bezweifelte die Aussagekraft der Zählung und konnte zumindest erreichen, dass auf bestimmten Linien eine Wiederholungszählung durchgeführt wurde, die erwartungsgemäß zum Ergebnis hatte, dass man an „A“ (Montag bis Freitag) bis 23 Uhr, samstags von Betriebsbeginn bis 20 Uhr und sonntags



Nicht nur Haushaltshilfen fahren AST. Diesen Eindruck erweckt dieses Werbeplakat. (Foto: MTV)

zwischen 12 und 20 Uhr eigentlich nicht auf den komfortablen Bus verzichten kann. Die Idee mit dem AST an Samstagen wurde daraufhin auf den meisten MTV-Linien gekippt oder gilt erst nach 14 Uhr bzw. 20 Uhr.

Kelkheim konnte offensichtlich nach heftigem Einspruch bei der Buslinie 804,

der zu knapp 50 Prozent des Linienverlaufs quasi Stadtbuscharakter hat, auch an Sonntagen tagsüber einen Busbetrieb durchsetzen. Welchen Sinn dagegen die beiden Buspaare der Linie 809 machen, war schon immer ein Rätsel und es wird es auch in Zukunft bleiben. Zu mehr Kompromissbereitschaft war die MTV zum Nachteil aller anderen Städte und Gemeinden (die die von oben aufoktroierte Vorgaben ungeprüft und ziemlich kampflos hinnahmen) und der bisher überdurchschnittlich zufriedenen Fahrgäste sowie eines bis Ende 2014 prosperierenden Ausflugsverkehrs im Vordertaunus nicht bereit. Mit einem Taxi für vier Personen werden zukünftig kaum bis zu 25-köpfige Reisegruppen des Taunusclubs unterwegs sein!

PRO BAHN hatte u.a. eine durchaus zumutbare Ausdünnung des Taktes und einen umlauf-optimierten (und umsteigefreien) Betrieb an Sonntagen zumindest auf den Linien 812/803 (mit bisher zusammen durchschnittlich 150 Fahrgästen) mit Midibussen (Citaro K) bzw. dem kleinen Sodener Stadtbus vorgeschlagen, wobei mit Sicherheit ein ähnlich hohes Einsparungspotential erreicht worden wäre. Dieses Konzept bestätigte auch eine von PRO BAHN durchgeführte Zufallsbefragung von Fahrgästen der Linie

803, die an Wochenenden ausgedehnten Taktzeiten in jeem Fall dem AST vorziehen.

An Samstagen verkehrt also nach wie vor mancherorts im Main-Taunus-Kreis ein Bus, der auch durchweg gut besetzt ist, zu allen anderen vorstehend aufgeführten Zeiten ist das AST unterwegs – oder auch nicht. Die Beschwerden häufen sich nämlich, dass ein frühzeitig bestelltes AST nicht oder nicht rechtzeitig kommt, so dass Zuganschlüsse oder der Arbeitsbeginn nicht erreicht werden. Es ist bereits ein Fall bekannt, bei dem das AST-Unternehmen einem Fahrgast eine Aufwandsentschädigung wegen einer nicht durchgeführten Fahrt bezahlen musste. Bisher funktioniert der AST-Verkehr nach Testfahrten des Berichterstatters wohl weitgehend zufriedenstellend. Die Nachfrage der Fahrgäste ist allerdings – aus welchen Gründen auch immer? – sehr gering.

Oft gibt es an Sonntagnachmittagen zu den Taktknoten am Bahnhof Bad Soden keine einzige AST-Bestellung, manchmal ist das, übrigens immer noch nicht gesondert beschilderte AST, nur mit ein bis drei (Schnitt: 1,4) Fahrgästen unterwegs. Die Frage stellt sich, ob und wie die bis zu 17 Fahrgäste, die früher von PRO BAHN sonntags gegen 16 Uhr gezählt wurden, jetzt ihr Ziel erreichen?

Vom Berichterstatter wurde beobachtet, dass der eine oder andere aus der Not heraus ein „normales“ Taxi für die Fahrt ins Krankenhaus oder zum Wohnstift Augustinum ordert. Die Kampagne der MTV zur flächen-deckenden Einführung des



Sonntags oft keine AST-Bestellung zum Bahnhof Bad Soden im Taunus. (Foto: David Oss)

AST war zwar teuer, aber leider wenig zielgerecht. Die Hinweise in der Presse und die skurrilen Plakate erreichten geschätzt nur jeden Fünften der betroffenen Fahrgäste. Es fehlten und fehlen immer noch gezielte Hinweise an den Haltestellen, wie zum Bestellen des AST zu verfahren ist. Positiv vermerkt werden darf, dass die teure 180er-Nummer, viel-

leicht auf den massiven Druck des Berichterstatters, auf jeden Fall aber als Folge der Änderung des Telekommunikationsgesetzes wegen der Erforderlichkeit kostenloser Warteschleifen, gegen das kreisweit einheitliche Bestelltelefon 200 26 26 mit der preiswerteren Hofheimer Vorwahl (06192) ersetzt wurde.

Ausdünnung, Anschlussverlust, Bus statt Bahn

Die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV) erschließt mit ihrer Linie 223 (Idstein – Königstein) ab Fahrplanwechsel nicht mehr den Ortsteil Glashütten-Oberems, weil dies nach ihrer Ansicht Aufgabe der Linie 81 des VHT (Verkehrsverband Hochtaunus) sei, und endet zudem jetzt bereits in Königstein Stadtmitte, von wo sie nach einer äußerst knapp bemessenen Wendezeit von nur drei Minuten den Rückweg antritt. Erst nach heftigen Protesten seitens der Elternschaft wurde ab dem 12. Januar 2015 nun wieder eine zumutbare Verbindung für die Königsteiner und Idsteiner Fahrschüler aus Oberems geschaffen.



Etwas länger dauert es leider noch, bis der Fahrplan der Linie 261 (Königstein – Bad Homburg) an den entfallenen bzw. vorgezogenen Taktsprung der S4 angepasst werden kann. Voraussichtlich zum 1. März 2015 reduziert sich dann die derzeit noch unzumutbare Übergangszeit in Kronberg von der Bahn auf den Bus nachts und am Sonntagvormittag von 20 Minuten auf die üblichen fünf Minuten.

Fast als Novum kann man den Schienenergänzungsverkehr der HLB auf der Ländchesbahn bezeichnen.



Bus der Linie 261 (Foto: W. Staub)

Von Januar bis Anfang Februar wurde wegen Triebwagenmangel auf der Linie 21 Limburg – Wiesbaden zusätzlich zum Zug 25611 auf dem Abschnitt Auringen – Medenbach (ab 7.29 Uhr) – Wiesbaden Hbf ein Ergänzungsbus eingesetzt, der in Igstadt und Erbenheim nur zum Aussteigen hielt. Immerhin ein lobenswerter Service, der nicht für alle „Privaten“ eine Selbstverständlichkeit im Dienst an dem Fahrgast ist. (Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt

„Elektrisches“ Bad Homburg

Podiumsdiskussion zu Bus und Bahn in der Kurstadt und im Hochtaunus

Busse mit Batterie oder Oberleitung in Bad Homburg? Das ist eine der Fragen, die am 11. März 2015 bei der Podiumsdiskussion „Elektrifizierung der Bad Homburger Stadtbusse und der Taunusbahn“ ab 19 Uhr im „Alten Schlachthof“ erörtert werden soll. Der Grund: Beim Stadtbus Bad Homburg besteht generell der Wunsch der Benutzer und der Bewohner nach einer Reduzierung der Abgase und der Motorgeräusche. Gerade der Luftqualität kommt eine besondere Bedeutung zu, weil davon der Status als Kurstadt abhängt. Die Stadt sucht deshalb eine umweltfreundliche Lösung durch elektrisch betriebene Omnibusse. Bisher wurde aber noch kein taugliches Fahrzeug für das 33 Fahrzeuge umfassende Netz gefunden.



Die Podiumsteilnehmer werden unter anderem diskutieren, ob in absehbarer Zeit ein E-Bus auf dem Markt zu erwarten ist, der allein mit Batteriestrom betrieben werden kann, oder ob noch immer ein (teilweise) an eine Oberleitung gebundenes Fahrzeug, ein sogenannter Obus, die einzig brauchbare Alternative darstellt.

Podiumsdiskussion

„Elektrifizierung der Bad Homburger Stadtbusse und der Taunusbahn“

am **Mittwoch, dem 11. März 2015 um 19 Uhr** im „Alten Schlachthof, Raum 2, Urseler Straße 22 in Bad Homburg vor der Höhe
(Stadtbus-Haltestelle „Feldbergstraße“/ehemals „Krankenhaus“)

Aber auch mit der elektrischen Bahn wird sich das Podium befassen: Nach 2019 müssen für die Taunusbahn (Frankfurt –) Friedrichsdorf – Brandoberndorf neue Fahrzeuge beschafft werden. Deshalb wird die bereits seit Jahren immer wieder gestellte Frage nach einer Elektrifizierung der Strecke RB 15 ins Usinger Land diskutiert. Derzeit befürworten der Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) und der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) den Vorschlag, die Taunusbahn zwischen Friedrichsdorf und Usingen in das S-Bahnnetz Rhein-Main einzubieziehen und die S5 zu verlängern. Die Reststrecke bis Brandoberndorf würde unverändert mit Dieseltriebwagen befahren werden, mit denen auch weiterhin durchgehende Züge von und zum Frankfurter

Hauptbahnhof angeboten werden könnten.

Die Veranstaltung am 11. März 2015 soll dazu beitragen, dass aufgrund zusätzlicher fachlich fundierter Informationen die Vor- und Nachteile der geplanten Umstellung auch durch den ‚normalen‘ ÖPNV-Nutzer sachlich abgewogen werden können.

Der Referent Kommerzialrat Gunter Mackinger ist ein international anerkannter Verkehrsexperte. Weiter auf dem Podium: Bad Homburgs Oberbürgermeister Michael Korwisi, Frank Denfeld (VHT), Professor Walter Söhnlein und Bernd Vorlauefer-Germer, beide von der Fahrgastlobby Hochtaunus. Mitveranstalter ist auch PRO BAHN. (red)

Elektrifizierung der Taunusbahn

Die Taunusbahn ist eine Erfolgsgeschichte: Die damalige Deutsche Bundesbahn wollte die Strecke stilllegen, doch der Hochtaunuskreis und die Kommunen entschieden 1989, die Strecke zu übernehmen und zu betreiben. Heute fahren an Werktagen bis zu 11.000 Fahrgäste mit der Bahn und Studien prognostizieren für die Strecke weitere Fahrgastzuwächse. Um diese bewältigen zu können, will man die Strecke elektrifizieren und dann die S-Bahnlinie S5 bis Usingen verlängern. Heute endet die Linie in Friedrichsdorf oder Bad Homburg. Durch die Elektrifizierung bis Usingen würde der Betrieb auf der Taunusbahn gebrochen. Im hinteren Streckenabschnitt Usingen – Brandoberndorf sollen weiterhin Dieseltriebwagen verkehren, da ein elektrischer Betrieb laut einer Nutzen-Kosten-Untersuchung sich nicht rechnet. Durch die Trennung müssten Fahrgäste vom hinteren Abschnitt in Usingen auf die S-Bahn umsteigen. Nur in der Hauptverkehrszeit sollen die Dieselzüge wie heute bis zum Frankfurter Hauptbahnhof durchgebunden werden. Aufgrund der Zweiteilung der Strecke geht man davon aus, dass im hinteren Abschnitt die Fahrgastzahlen gegenüber dem durch gebundenen Betrieb zurückgehen werden. (wb)



Eine LINT-Doppeltraktion auf der Taunusbahn kurz hinter Neu-Anspach am Heisterbacher Hof. (Foto: MdE)

Neuer Chef beim Verkehrsverband Hochtaunus

Nach einem Jahr Vakanz übernahm Frank Denfeld (46) zum 1. Januar 2015 zusätzlich die Geschäftsführung des Verkehrsverbandes Hochtaunus (VHT). Der gelernte Diplom-Ingenieur ist bereits seit 1994 bei der Stadt Bad Homburg v.d.H. beschäftigt und war zunächst stellvertretender Leiter des Bereichs ÖPNV. Im Jahr 2004 wurde er zum Bereichsleiter ernannt und ist etwa seit dieser Zeit auch stellvertretender Vorsitzender im Vorstand des Verkehrsverbandes Hochtaunus (VHT). Unter Denfelds Federführung wurde das Homburger Stadtbusnetz weiter optimiert. Heute befördern in der Kurstadt werktags 33 Busse rund 20.000 Fahrgäste auf 24 Linien mit 130 Haltestellen. Sie bringen es auf eine Fahrleistung von 1,7 Millionen Kilometer. Der Deckungsgrad (Anteil der Fahrgeldeinnahmen an den Betriebskosten) beträgt bemerkenswerte 90 Prozent.



Die Übernahme der zusätzlichen Tätigkeit als Geschäftsführer des VHT fällt nach einer personell bedingten Periode der Stagnation in eine Zeit des Aufbruchs und der Erneuerung. Der Busverkehr im Kreis bedarf eines grundlegend neuen Konzeptes und die Lokale Nahverkehrsorganisation VHT muss sich ein zielorientiertes Marketing, ein straffes Controlling und ein kundengerechtes Beschwerdemanagement geben.

Frank Denfeld zeichnet sich durch eine hervorragende Fachkompetenz aus und besitzt heutzutage rar gewordene ausgezeichnete analytische Fähigkeiten. PRO BAHN wünscht dem Verkehrsexperten das Stehvermögen, sich jederzeit gegen die so unterschiedlichen politischen Strömungen im Kreis und in der Stadt im Geist der Sache und zum Wohle der Fahrgäste durchsetzen zu können. *(Wilfried Staub)*

Zum Fahrplanwechsel im Dezember wurde ein neuer Streckenabschnitt im Frankfurter Straßenbahnnetz eröffnet. In nur 254 Tagen wurde ein nicht ganz unumstrittener Lückenschluss umgesetzt. Auf etwas mehr als einem Kilometer fährt die Linie 17 nun durch die Stresemannallee und verbindet auf zehn Kilometer Länge das Rebstockgelände hinter der Messe mit der Stadtgrenze zu Neu-Isenburg im Zehn-Minuten-Takt. Durch die neue Streckenführung der „17“ durch Sachsenhausen ist im Straßenbahnnetz eine Durchbindung entstanden, durch die große Umwege hinfällig werden. *(Thomas Schwemmer)*



Eröffnung der neuen Strecke mit viel Prominenz. (Foto: Thomas Kraft)

Starkenbourg

Eine Landkreisbahn für Darmstadt?

Konzept zur Anbindung des Ostkreissess / Pfungstadtbahn aufwerten

Vor einem Jahr wurde in der Verbandsversammlung der DADINA die „ÖPNV-Untersuchung Korridor Darmstadt-Roßdorf-Groß-Zimmern“ vorgestellt, nachdem zuvor eine Studie über eine Straßenbahnbedienung des Ostkreises einen für eine GVFG-Förderung völlig unzureichenden Nutzen-Kosten-Faktor von 0,5 ergab. Daraufhin fanden drei fraktionsübergreifende Arbeitskreissitzungen statt, in denen verschiedene Alternativmodelle zugunsten einer besseren Erschließung des Raumes Roßdorf/Groß-Zimmern diskutiert wurden. PRO BAHN Starkenbourg stellt in dieser und den nachfolgenden Fahrgastzeitungen Auszüge dieser durchaus überlegenswerten Konzepte vor. Diesmal:

Eine Landkreisbahn für Darmstadt?

Seit ihrer Reaktivierung im Dez. 2011 fährt die Pfungstadtbahn mit mäßigem Erfolg (genaue Fahrgastzahlen werden vom RMV nicht veröffentlicht) in der Hauptverkehrszeit stündlich zwischen Pfungstadt und Darmstadt Hbf mit Zwischenhalten in Darmstadt Eberstadt und Darmstadt Süd. Die Fahrzeitzeit beträgt jeweils zwölf Minuten, d.h.

< So könnte ein „Zwischentakt“ der Pfungstadtbahn fahren.

36 Minuten steht der Itino der VIAS (Stückpreis gut drei Mio. Euro) nutzlos zum Wenden an den Endhaltestellen, davon allein 23 Minuten (!) im Darmstädter Hbf. In diesem Zeitraum könnte mühelos der Darmstädter Nordbahnhof erreicht werden (Fahrzeit: fünf Minuten) und nach dem Richtungswechsel am Bahnsteig 1 die Rückfahrt beginnen.

Der Nordbahnhof wird voraussichtlich ab 2016 von DB und Wissenschaftsstadt Darmstadt umfassend saniert und dann endlich eine zeitgemäße, attraktive Drehscheibe des ÖPNV werden. Vom Nordbahnhof aus sind mehrere tausend Arbeitsplätze fußläufig in einem Radius von 300 Metern erreichbar (Pharmahersteller Merck, der Energieversorger HSE und der kommunale Eigenbetrieb EAD, um nur die größten Firmen zu nennen). Wie viele Arbeitnehmer tatsächlich aus dem Raum

Pfungstadt/Eberstadt kommen ist nicht bekannt, es dürften aber mehrere hundert sein, von denen ein

Teil die Vorzüge einer direkten Verbindung mit dem ÖPNV zwischen Wohnort und Arbeitsplatz honorieren würden. Darüber hinaus würde auch der gesamte Stadtteil Arheilgen durch die Umsteigemöglichkeit auf die Straßenbahnlinien 6, 7 und 8 profitieren.



VIAS-Itino (Foto: L. Irion)

Unter Rentabilitätsgesichtspunkten kann die Verlängerung der Pfungstadt-bahn nur ein positives Nutzen-Kosten-

Starkenburg

Verhältnis aufweisen. Einem erhöhten Fahrgastaufkommen stünden lediglich der Trassenpreis für ca. vier Kilometer DB-Gleise und die kilometerabhängigen Betriebskosten entgegen.

PRO BAHN Starkenburg wird in nächster Zeit Gespräche mit dem RMV, der DADINA und dem Bahnbetreiber VIAS aufnehmen, um endlich eine bessere Auslastung der Pfungstadt-bahn zu erreichen. Nach einer Testphase im Stundenbetrieb wäre natürlich die Einführung des Halbstundentaktes sinnvoll. In weitere Ausbaustufen sollte sobald wie möglich eine Verlängerung der „Landkreisbahn“ bis Darmstadt Ostbahnhof und letztlich die Reaktivierung der Eisenbahn nach Roßdorf – Groß-Zimmern geprüft und realisiert werden. Hier bieten sich Kombilösungen mit dem Modell einer Stadt-Land-Bahn an. Darüber werden wir in einer der nächsten Ausgaben der FGZ berichten. (Bernd Rohrmann)

Bahnhofsprogramm Hessen

Stationen in Südhessen werden modernisiert

Ende Februar hatte PRO BAHN Starkenburg den Leiter der DB Station & Service für die Bereiche Darmstadt und Wiesbaden, Benjamin Schmidt, zu einem Vortrag zu Gast. In seinen Ausführungen berichtete er über die anstehenden Modernisierungsmaßnahmen seiner Bahnhöfe in den nächsten Jahren.

Auf der Nibelungenbahn (Bensheim - Bürstadt - Worms) werden die Bahnsteige in Riedrode und Lorsch erneuert (Baubeginn 2015/2016). Auf der Riedbahn (Frankfurt – Biblis - Mannheim)

werden ab Mitte 2016 die Stationen Biblis, Bobstadt und Bürstadt modernisiert, 2017 wird dann Groß-Rohrheim folgen. Für den Kreuzungsbahnhof Bürstadt, der Bahnsteige auf zwei Ebenen hat, ist die Renovierung zunächst nur für die oberen Bahnsteige an der Riedbahn vorgesehen.

Auf der Main-Neckar-Bahn Frankfurt - Darmstadt - Heidelberg/Mannheim werden noch in diesem Jahr die Bauarbeiten für die Haltepunkte Bensheim-Auerbach und Zwingenberg anlaufen.

Ebenfalls noch 2015 werden auch die Bauarbeiten für den Bahnhof Darmstadt-Eberstadt beginnen: Das alte Bahnhofsgebäude wird abgerissen, die Bahnsteige angepasst und vereinfachte Zugänge zu den Bahnanlagen geschaffen; ebenso sollen neue Fahrradstellplätze installiert werden.

Ab 2017 wird es dann auch Verbesserungen für Reisende von und nach Weiterstadt geben. Der derzeitige Innenbahnsteig soll durch einfacher zugängliche Außenbahnsteige ersetzt werden. Das bringt zusätzlich Verbesserungen in der Zugfolge.

Vorangeschritten sind bereits die Modernisierungsmaßnahmen im Bahnhof Babenhausen mit neuen angepassten Bahnsteigen und neuen Unterführungen. Damit dieser Bahnhof vollständig barrierefrei wird, müssen noch die Fahrstühle in Betrieb genommen werden.

Wenig Verbesserungen wird es für die Fahrgäste im Darmstädter Hauptbahnhof geben. Zu den Taktknotenzeiten drängen sich unzählige Reisende über die einzige Zugangstreppe bzw. Fahrstuhl zum Ausgang über den Querbahnsteig. Immerhin sollen in diesem Jahr noch neue Aufzüge eingebaut werden, was die Zuverlässigkeit verbessern soll.

Dagegen sind umfangreiche Baumaßnahmen am Nordbahnhof geplant. Diese Station soll barrierefrei ausgebaut werden. Derzeit wird mit den politischen Entscheidungsträgern noch die detaillierte Planung diskutiert. So ist zu klären, ob die zukünftigen Fahrstühle direkt von der Brücke aus zugänglich sein sollen oder ob diese innerhalb des Stationsgebäudes installiert werden. Hier ist mit Baubeginn nicht vor 2017 oder 2018 zu rechnen. Ebenfalls nicht vor 2017/2018 werden die Bauarbeiten am Darmstädter Südbahnhof anlaufen. Auch hier ist ein direkter Zugang zu den Bahnsteigen geplant, ein Durchgang durch das Bahnhofsgebäude ist dann nicht mehr notwendig.

Bei den Haltepunkten Messel und Darmstadt-Kranichstein werden im Zuge der Einführung des neuen elektronischen Stellwerkes in Darmstadt-Kranichstein die Innenbahnsteige verschwinden: die Gleisübergänge entfallen dann. Zusätzlich wird die Streckenkapazität zwischen Darmstadt und Babenhausen erhöht: Zwischen Kranichstein und Dieburg wird im Gleiswechselbetrieb gefahren, zwischen Babenhausen und Dieburg werden zusätzliche Blockabschnitte geschaffen.

(hkh)





Gegensätze im Rhein-Main-Verkehrsverbund: Die Bevölkerung im Ballungsraum nimmt immer mehr zu, in den ländlichen Gebieten dagegen ab. Links: Frankfurt Hauptbahnhof, rechts Taunusbahn. (Fotos: DB & Wilfried Staub)

Hessen

„Happy Birthday“?

Der RMV wird 20 / Freud und Leid / Zwei-Klassen-Gesellschaft

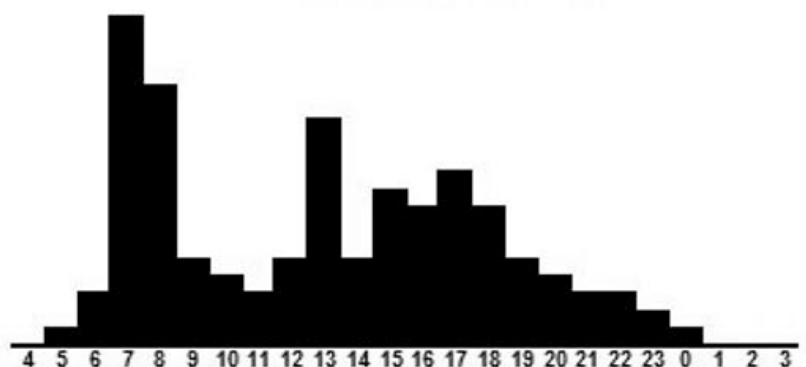
Im Mai 2015 feiert der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) seinen 20. Geburtstag. Die konsequente Digitalisierung des gesamten Angebots von der Fahrplanauskunft, der virtuellen Führung des Fahrgastes bei Störungen und Verspätungen von Bussen und Bahnen bis hin zum Fahrkartenkauf, ist das erklärte Ziel von Prof. Knut Ringat, einem der beiden Geschäftsführer des größten hessischen Verkehrsverbundes für das Jubiläumsjahr. 715 Millionen Fahrgäste, 200 Millionen davon alleine in Frankfurt, nutzten 2014 den RMV, acht Millionen mehr als im Jahr zuvor. Und der Trend zeigt weiter ungebrems nach oben. Der RMV kann sich also voller Stolz auf die Schulter klopfen.

Allerdings haben wir es im Verbundraum immer mehr mit

einer Zwei-Klassen-Gesellschaft zu tun. Einmal mit den durchaus zufriedenen Kunden in den Ballungsräumen und entlang der großen Magistralen der RE- und SE-Züge, die auf ihrer täglichen Fahrt zur Arbeit nicht oder nur einmal, und wenn, dann innerhalb einer Stadt mit maximal 15-Minuten-Anschlüssen umsteigen müssen, und auf der anderen Seite mit den Mehrfach-Umsteigern so-

Fahrgastaufkommen

im Speckgürtel von Frankfurt am Main - 20 km von der City
mit hohem Aufkommen an Schülerverkehr



wie denen auf dem „flachen Land“.

Die zweite Gruppe kann ein Lied von dem jährlich stärker ausgedünntem Angebot und der Unzuverlässigkeit der Anschlussverbindungen singen, da die Anschlussbahnen und -busse, nicht zuletzt, um Maluszahlungen an den RMV zu vermeiden, den Umsteigern bei Verspätungen des Zubringers oft genug vor der Nase wegfahren. Die nahezu täglichen Verspätungen der Züge im RMV treffen beide Gruppen ungleich hart. Die Erste erreicht ihr Ziel bei Unpünktlichkeit innerhalb einer noch vertretbaren Frist, die zweite meist erst eine Stunde später oder auf dem Nachhauseweg nachts auch schon mal gar nicht mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln. So ist es zu erklären, dass das Gros der Fahrgäste mit den Leistungen und teilweise sogar mit den Fahrpreisen durchaus zufrieden ist, immer häufiger und sogar gerne mit dem ÖPNV unterwegs ist und dem RMV relativ gute Noten erteilt, während die ganz und gar Unzufriedenen in der Minderheit sind. Aber auch diese haben ein Recht, nicht als Stiefkinder behandelt zu werden.

Pünktlichkeit ist relativ

Die Verhältnismäßigkeit bei der Ermittlung des Zufriedenheitsgrades sollte fairerweise auch bei der Pünktlichkeitsstatistik Anwendung finden. Der RMV strebt eine Pünktlichkeitsquote „seiner“ Züge von 98 Prozent an. 2014 waren aber nur 93 Prozent der Bahnen pünktlich, wiesen also eine Verspätung von bis zu fünf Minuten und 59 Sekunden auf. 2012 lag dieser Wert noch bei akzeptablen 96 Prozent.

Seit Beginn der ersten Ausschreibungsperiode gilt eine S-Bahn nur noch als pünktlich, wenn sie weniger als drei

Minuten hinter Plan ist. Dieser halbierte Wert dürfte DB Regio im Berufsverkehr deutlich zu schaffen machen und viel Geld kosten. Bei allen anderen Zügen gilt nach wie vor die Marke von sechs Minuten.

Nicht erfasst werden in der Statistik zudem solche S-Bahnen, die ganz ausfallen oder solche, die, wie bei der S3 und S4 im Berufsverkehr leider viel zu oft üblich, vorzeitig in Niederhöchstadt wenden und somit den Messpunkt erst gar nicht erreichen. PRO BAHN fordert daher, zukünftig so lauter zu sein und die Verspätungswerte auf die Anzahl der betroffenen Fahrgäste hochzurechnen, wie es die Schweiz bereits versucht. Dann sähe die Statistik ungleich negativer aus.



*Die S-Bahn muss pünktlicher werden.
(Foto: DB)*

Denn die Verspätungen betreffen meist die stark frequentierten Lang-Züge in der Hauptverkehrszeit. Die Besetzung liegt hier bis zu zwanzigmal höher als bei einem Solotriebwagen in der Schwachverkehrszeit. Berücksichtigt man jetzt noch den eventuellen Anschlussverlust, so erreichen grob geschätzt ein Drittel der RMV-Kunden nicht pünktlich ihr Ziel – ein Wert, der völlig inakzeptabel ist.

Bei der Bahn werden Fahrpläne heutzutage in Sechsschritt mit Computerprogrammen erstellt. In die DV-Programme fließen alle verspätungsrelevanten Fakten der Strecke (Langsamfahrstellen, PZB 90, usw.) ein. Da es auf bestimmten Linien zu bestimmten Zeiten aber seit Jahren zu permanenten Verspätungen kommt, wäre es endlich einmal an der Zeit, die anderen Ursachen (z.B. Fahrgastverhalten, Türschließautomatik, Verstärken, Leichtern, Triebfahrzeugführerwechsel unterwegs, Springer, usw.) zu analysieren und Möglichkeiten der Abhilfe zu schaffen bzw. technische oder bauliche Maßnahmen zu ergreifen, um den Verkehrsfluss zu optimieren.

RMV träumt von Bits und Bytes

Die Zukunft gehört zweifelsohne der digitalen Vernetzung. Diese kann und darf auch vor dem RMV nicht Halt machen. Bevor man in Hofheim aber die ganze Energie in die zukunftsweisende Technik steckt, müssen erst einmal die alltäglichen Probleme einer Lösung zugeführt werden, die den Fahrgästen die Fahrt in Bussen und Bahnen viel zu oft verleiden. Und dazu gibt es genügend Aufgaben und das nicht nur zum Fahrplanwechsel. Viele der neuen technischen Möglichkeiten werden nur von einem Bruchteil der Fahrgäste genutzt. Viele Fahrgäste haben bewusst oder aus anderen Gründen keinen Zugriff auf die neuen Medien. Diese Gruppe darf und kann der RMV nicht vom ÖPNV ausschließen oder als Fahrgäste ächten. Über eine Million Downloads der RMV-App in fünf Jahren stehen 715 Millionen Fahrten in einem Jahr gegenüber. Sieben Millionen Euro Einnahmen beim Handyticket machen noch nicht einmal ein

Prozent des Gesamtumsatzes im Jahr aus. Diese Zahlen relativieren die Bedeutung der elektronischen Möglichkeiten heute und in naher Zukunft.

Das Smartphone bietet zweifelsohne viele vor Jahren noch ungeahnte Möglichkeiten, wie die Anschlussinformationen in Echtzeit und weitere nützliche Interaktion. Die App des RMV von 2014 hat sich für ein bestimmtes Klientel ohne jeden Zweifel zum „Fahrkartenautomaten in der Hosentasche“ gemausert und wird konsequent zur zentralen mobilen Schnittstelle von der Auskunft bis hin zum Kauf der Fahrkarte und einem „Wegrouting“ von der Haustür bis zum Ziel weiter entwickelt.



Ausdrücklich warnen möchte PRO BAHN davor, die Erarbeitung eines innovativen Tarifangebots, das den Fahrpreis nach der zurückgelegten Strecke und nicht mehr nach durchfahrenen Waben errechnet, auf die Handynutzer zu beschränken. Diese spiegeln nicht den Durchschnitt der RMV-Fahrgäste wider und können somit nicht für den Piloten als Hochrechnung der sich bei der längst überfälligen Tarifreform ergebenden Einnahmeverschiebungen vorgeschoben werden. Die Vorteile der noch für dieses Jahr angedachten Tarifreform für den Großraum Frankfurt müssen von Anfang an allen Fahrgästen zugutekommen.

(Wilfried Staub)

Immer noch Ärger mit Anschlussfahrtscheinen

In meinem Artikel „Ticketkauf nicht leicht gemacht!“ berichtete die „Fahrgastzeitung“ vor einem Jahr über die deutschlandweite Problematik, Anschlussfahrtscheine für Verkehrsverbund-Tickets oder ein Übergangstarifgebiet zu erwerben. Nach der Veröffentlichung habe ich durch einen Zufall herausgefunden, dass eine sogenannte „Fahrkarte zur Weiterfahrt“ (für einen Verkehrsverbund bzw. ein Übergangstarifgebiet) vor Reiseantritt auch – wenngleich auf recht komplizierte Art – an DB-Automaten über die Menü-Navigation „DB-Fahrkarten und Information“ – „Gesamtes Angebot“ – „Service und Zusatzkarten, z. B. Aufpreise, Weiterfahrt, Reservierungen“ – „Fahrkarte zur Weiterfahrt“ – „Fahrkarte zur Weiterfahrt DB“ erhältlich ist. Allerdings kostet dieses Ticket im Regelfall mehr als das tatsächliche Beförderungsentgelt des zu durchfahrenden Verkehrsverbundes bzw. Übergangstarifgebietes. Der Grund: hier liegt der DB-Tarif zugrunde, der nach Kilometern statt Tarifgebieten berechnet wird. Dies erachte ich gegenüber den Fahrgästen als äußerst ärgerlich und unzumutbar. Demzufolge halte ich meine Forderung aufrecht, den Erwerb von benötigten Anschlussfahrtscheinen bereits vor Reiseantritt zum Tarif des Verkehrsverbundes bzw. Übergangstarifgebietes, der für die Weiterfahrt zur Anwendung kommt, in DB-Reisezentren bzw. DB-Agenturen, per Telefon, Vorbestellung (BahnTix), (transparent!) an DB-Automaten sowie über das Internet zu ermöglichen. (Simon Klein)



< Ärgerlich ist auch, wenn die Bildschirme von Fahrkarten-Automaten nicht lesbar sind, weil die teuren Geräte so aufgestellt wurden, dass zu bestimmten Zeiten die pralle Sonne auf die Anzeige scheint. Richtige Fahrkarten können dann nur die lösen, die einen Sonnenschirm dabei haben. Hier sollten die Verantwortlichen mehr Fingerspitzengefühl zeigen und die Automaten nur an allseits schattigen Plätzen an den Bahnhöfen oder auf den Bahnsteigen aufstellen. Das Foto zeigt einen sonnenbeschienenen Automaten im Bahnhof Oberursel. (Foto: Helmut Lind)

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) feilt an einer neuen Tarifstruktur. Das neue Fahrkartensystem soll sich stärker an der tatsächlich zurückgelegten Entfernung orientieren und so künftig größere Preissprünge zwischen einzelnen Tarifzonen vermeiden. (red)

Rhein-Neckar

Pilotversuch mit eTarif in Heidelberg

Völlig neues Tarifberechnungssystem nach Entfernung

Im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) gibt es seit wenigen Jahren drei elektronische Möglichkeiten, Fahrscheine zu erwerben: 1. Touch&Travel, 2. Handy-Ticket, 3. Online-Ticket. Diese runden die klassischen Bezugsmöglichkeiten (Automat, Verkaufsstelle, Busfahrer, Postversand bei Zeitkarten) ab und sollen hier zunächst kurz vorgestellt werden, bevor auf das neue eTarif-Angebot eingegangen wird:

Seit Juni 2013 gibt es im VRN die Möglichkeit, mit einer entsprechenden Smartphone-App am bundesweiten Touch&Travel-System teilzunehmen. Dieses Touch&Travel-System gibt es z.B. bei der DB AG und in einigen Verkehrsverbünden. Nach einer einmaligen Registrierung muss man nur bei jeder Fahrt beim Ein- und Ausstieg sich an-, bzw. abmelden. Beim Umsteigen ist keine Meldung erforderlich. Der Fahrpreis wird dann automatisch errechnet und auf dem Smartphone angezeigt. Wenn es mehrere preisliche Alternativen gibt (z.B. Einzelfahrschein oder Tageskarte im VRN), wird die jeweils günstigste ermittelt.

Außerdem gibt es das VRN-Handyticket, hinter dem ebenfalls eine App steckt, die man sich auf sein Smartphone herunterladen muss. Nach einer einmaligen Registrierung muss hier jedoch explizit durch Angabe der Start- und Zielhaltestelle ein Fahrschein gekauft werden, der dann elektronisch auf das Smartphone heruntergeladen wird. Dieser ist bereits entwertet und kann nur am

selben Tag innerhalb der entfernungsabhängigen Gültigkeits-Fristen verwendet werden.



HandyTicket (Foto: RMV)

Schließlich gibt es noch das Online-Ticket. Dieses kann aus der Online-Fahrplanauskunft heraus angefordert und muss nach dem Download ausgedruckt werden. Es ist nicht entwertet und kann daher wie ein normales Ticket aus dem Fahrschein-Automaten benutzt werden.

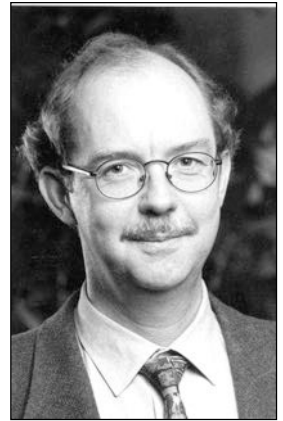
Jetzt hat man sich ein neues Konzept für die Touch&Travel-Variante (Variante 1) ausgedacht. Für Fahrten innerhalb Heidelbergs (Großwabe 125) wurde zum 1. Januar 2015 der sogenannte eTarif pilotweise eingeführt. Dieser ersetzt den klassischen Wabentarif und funktioniert wie folgt:

Der eTarif wird auf Basis der Luftlinie zwischen Einstiegs- und Ausstiegs-Haltestelle berechnet - also der kürzesten Entfernung. Er setzt sich aus einem Euro Grundpreis pro Fahrt und 20 Cent je

angefangenen Kilometer Luftlinie zusammen. Gezahlt wird nur für die Luftlinie, nicht für den verkehrsnotwendigen Fahrweg. In Einzelfällen kann es vor-

kommen, dass der eTarif teurer ist als der klassische Tarif. Im Regelfall ist er jedoch günstiger. (*Michael Löwe*)

Kommentar von Michael Löwe



Was hat man sich bloß dabei gedacht ? Schon heute gibt es – wie im Artikel beschrieben – zwei Möglichkeiten im gesamten VRN-Gesamten VRN-Gebiet, um mit entsprechenden Apps Fahrscheine per Smartphone zu erwerben. Jetzt hat man für diejenigen 8,4 Prozent der Fahrgäste, die laut VRN-Verbundbericht 2013/14 mit Einzel-Fahrscheinen oder Tageskarten fahren, die eine der beiden Techniken (Touch&Travel) so umgebogen, dass diese nach einem völlig neuen Tarif-Berechnungssystem funktioniert. Dabei hat das neue System auch noch einige Lücken: es gibt keinen Kindertarif (Kinder-Fahrscheine darf man im gesamten VRN-Gebiet bis zum 15. Geburtstag nutzen), der eTarif gilt nicht in Ruftaxis und örtliche Sondertarife wie der Heidelberger City-Tarif - die es inzwischen in knapp 20 Kommunen gibt, Tendenz steigend – werden auch nicht berücksichtigt. Und: sollen wirklich – wie derzeit in Heidelberg - zwei verschiedene Apps mit unterschiedlichen Fahrpreis-Berechnungs-Methoden (Touch&Travel, Handy-Ticket) konkurrierend nebeneinander existieren?

Der rein luftlinien-entfernungsabhängige Tarif wird mit hoher Wahrscheinlichkeit den jetzigen Waben-Tarif in den nächsten Jahrzehnten nicht ablösen. Zum einen kann man nicht auf das Smartphone als ausschließlichen Fahrschein-Bezugsweg setzen. Zum anderen wird man aufgrund des immens hohen Aufwandes sicherlich nicht das gesamte Wabensystem für alle heutigen Bezugswege auf ein rein entfernungsabhängiges System umstellen.

Das Ziel des Pilotversuchs kann aus Sicht des VRN eigentlich nur sein, Kunden/Fahrgäste zu halten oder neue zu gewinnen und damit die Einnahmenseite zu verbessern. Was hat aber ein Fahrgast davon, ob bei Touch&Travel nach Waben oder nach Entfernung abgerechnet wird ? Er meldet sich beim Einsteigen an und beim Aussteigen ab. Die Logik der Preisermittlung interessiert ihn nicht, höchstens der Preis je nach Ermittlungs-Methode. Aber der eTarif wird ja sicherlich nicht eingeführt, um das Preisniveau dauerhaft und flächendeckend zu senken. Gleichzeitig müssen aus verschiedenen Gründen (u.a. sinkende Schülerzahlen, Wegfall/Reduzierung von Zuschüssen/Subventionen) die Fahrschein-Preise in den Verkehrsverbünden jährlich deutlich höher steigen als z.B. die Inflationsrate oder die Kfz-Betriebskosten.

Man muss es leider klar und deutlich sagen: Nach der Abschaffung von Ticket24 und Ticket24plus vor zwei Jahren ist dies der nächste große Schildbürgerstreich des VRN, was das Tarifsystem betrifft. Ohne Nutzen Geld auszugeben und dabei das eigene funktionierende (Waben-)Tarifsystem aufs Spiel zu setzen – quo vadis, VRN?

Rhein-Neckar

Baustopp für Straßenbahn-Neubaustrecke

Heidelberger Uni und Forschungsinstitute klagen gegen Tram

Super-GAU beim Ausbau des Heidelberger Straßenbahnnetzes: Die bereits planfestgestellte Neubaustrecke durch den Uni-Campus „Neuenheimer Feld“ im Westen der Stadt darf vorerst nicht gebaut werden. Kurz vor Weihnachten teilte der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in Mannheim mit, dass er den Eilanträgen der Universität, der Max-Planck-Gesellschaft und des Deutschen Krebsforschungszentrums auf einen vorläufigen Baustopp stattgegeben habe. Ende Juli hatte das Trio gegen den Planfeststellungsbeschluss für die Campus-Linie geklagt. Noch kurz vor der Gerichtsentscheidung sah es so aus, als ob sich alle Beteiligten auf eine Kompromisslösung geeinigt hätten und der Bau der neuen Gleise bald hätte beginnen können.

Schon seit Jahren opponieren die Forschungseinrichtungen gegen die neue Straßenbahnlinie durch ein Gebiet, in dem zahlreiche naturwissenschaftliche und medizinische Institute liegen, die Arbeits- und Studienplatz von mehreren tausend Menschen sind. Außerdem liegen in dem Areal auch die Wohnheime von rund 2.000 Studiosi. Die Straßenbahngegner argumentieren, dass die elektrischen Fahrzeuge angeblich sensible Forschungsinstrumente stören würden, beispielsweise durch Erschütterungen und Elektrosmog. Diese Bedenken wurden bereits ausgeräumt. Die Strecke wird an



Wie lange noch fährt die Straßenbahn am Rande des Uni-Campus' „Neuenheimer Feld“ vorbei? (Foto: wb)

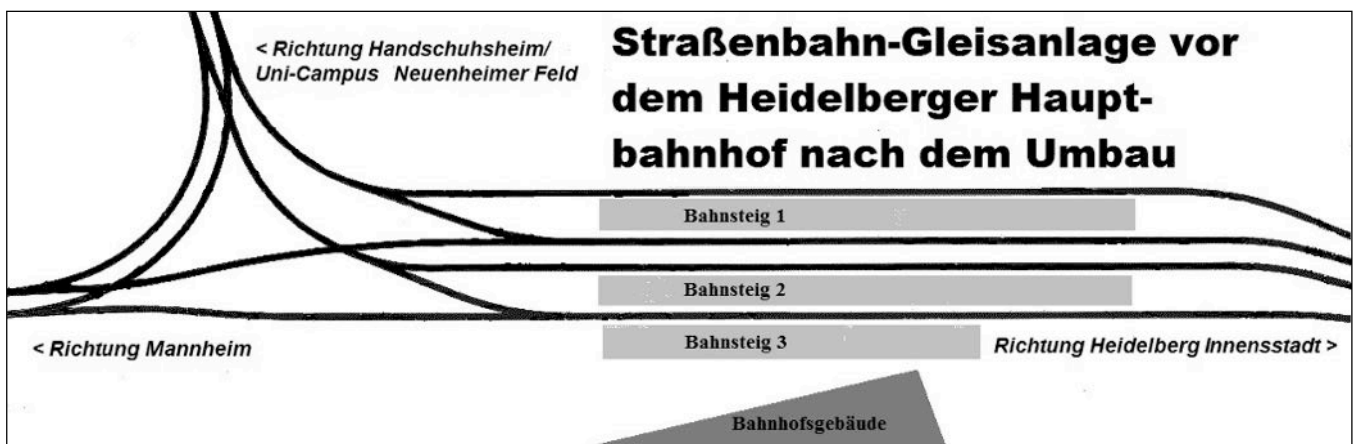
den betreffenden Stellen mit stromlosen Abschnitten gebaut. Die Trams fahren dort mit Batteriebetrieb. Die Fahrzeuge für die Strecke ins „Neuenheimer Feld“ in Heidelberg sind längst beschafft und warten nur noch darauf, dass die Gleise gelegt werden.

Alter Bebauungsplan

Das Mannheimer Verwaltungsgericht begründete seine Eil-Entscheidung mit dem Bebauungsplan des Uni-Campus, der Anfang der 60er Jahre erstellt wurde. Darin steht, dass das Areal nicht durch den ÖPNV „zerschnitten“ werden dürfe. Auf diesen alten Bebauungsplan berufen sich die Kläger. Das Regierungspräsidium, von dem der Planfeststellungsbeschluss stammt, hat vom Verwaltungsgerichtshof als Beklagter „eine schwere Klatsche“ bekommen, fühlt sich aber weiterhin im Recht: „Der über 540-seitige Planfeststellungsbeschluss setzt sich auf mehr als zehn Seiten mit der Thematik des Bebauungsplanes auseinander.“

ander“, kommentierte das RP in Karlsruhe. „Die Auswirkungen der Straßenbahn auf die Universität, das Max-Planck-Institut (MPI) sowie das Deutsche Krebsforschungszentrum (DKFZ) sind zentraler Gegenstand der Entscheidung und wurden unseres Erachtens umfassend gewürdigt.“ Die Karlsruher Behörde verweist auf stolze zwölf Seiten im Planfeststellungsbeschluss, warum es die Straßenbahnlinie trotz des alten Bebauungsplanes genehmigte. Im Grunde geht es darum: Ein „Vorhaben von überörtlicher Bedeutung“ kann wichtiger als ein alter Bebauungsplan sein, der dem Projekt eigentlich entgegensteht. Aber genau das ist der Zankapfel zwischen dem Regierungspräsidium und den Klägern.

Die Gefahr ist jetzt groß, dass Uni, MPI und DKFZ die endgültige Klage gegen die Straßenbahntrasse gewinnen. Dann bliebe nur die Möglichkeit, komplett neu anzufangen: neuer Bebauungsplan oder neue Trasse. Das würde das Vorhaben und die seit über 30 Jahren geplante „Campus-Linie“ in jedem Fall um Jahre zurückwerfen. Oder aber die drei Einrichtungen ziehen ihre Klage ganz zurück. Dann wäre auch der größte Brocken beseitigt, nämlich die „erheblichen Rechtsmängel“. Das ist offenbar auch die Linie, auf die die Heidelberger Stadtverwaltung setzt. Im Januar wurden die Gespräche fortgesetzt, um den Bau der „Campus-Linie“ doch noch möglichst bald beginnen zu können. (wb)



Der einzige Lichtblick für den Ausbau des Heidelberger Straßenbahnnetzes war 2014 ein Beschluss des Gemeinderates kurz vor Weihnachten. Das städtische Parlament stimmte mit 24 zu 20 Stimmen (bei vier Enthaltungen) dem Ausbau der wichtigen Umsteigehaltestelle am Heidelberger Hauptbahnhof zu. Damit erhält die Unistadt eine Anlage, um die sie andere Städte wie Mannheim oder Darmstadt beneiden werden. Die Gleisanlage, die bisher in der Straßenmitte liegt, soll direkt an das Bahnhofsgebäude heran verschoben werden. Damit entfällt für Fahrgäste, die aus dem Bahnhofsgebäude kommen, die gefährliche Überquerung einer zweispurigen Straße. Die Zahl der Gleise wird außerdem von zwei auf vier erhöht. Dadurch ist es möglich, dass Straßenbahnen und Busse parallel und nicht wie bisher hintereinander halten können, so werden Verspätungen vermieden. Heute kommt es oft vor, dass in eine Fahrtrichtung zwei Straßenbahnen und zwei Busse hintereinander halten müssen und sich gegenseitig behindern. Die Gesamtkosten der Baumaßnahmen betragen fast 20 Millionen Euro, der Baubeginn ist für 2016 geplant. (Text und Skizze: wb)

Rhein-Neckar

Zukunft der S-Bahn Rhein-Neckar

DB Regio gewann Ausschreibung / hohe Kundenzufriedenheit

Die S-Bahn Rhein-Neckar wird derzeit von DB Regio betrieben. Diese hatte die Ausschreibung zum Betriebsstart im Dezember 2003 mit einer Laufzeit von 12 Jahren gewonnen. Inzwischen erfolgte eine Ausschreibung für ein sogenanntes Los 1, welches im wesentlichen die Strecken des bisherigen S-Bahn-Netzes sowie den Abschnitt Bruchsal – Germersheim umfasst. Dieses Los 1 wurde im Dezember 2013 für Gebraucht-Fahrzeuge ausgeschrieben. Am 15. Januar 2015 wurde bekannt gegeben, dass DB Regio die Ausschreibung mit den im Einsatz befindlichen ET425 (sowie zusätzlichen Fahrzeugen desselben Typs) für 17 Jahre bis Dezember 2033 gewonnen habe. Für das eine Jahr zwischen 2015 und 2016 gab es sowieso schon einen Übergangsvertrag mit DB Regio.

Für das Los 2, welches die heute noch mit Regionalbahnen bedienten Strecken im Rhein-Neckar-Raum umfasst, wurde der Beginn der Ausschreibung erneut verschoben, jetzt auf das erste Halbjahr 2015 mit geplanter Betriebsaufnahme im Juni 2018. Auch dieser Termin scheint jedoch noch fraglich zu sein, da inzwischen laut der Pressemitteilung des Landes Baden-Württemberg zur Vergabe des Loses 1 der Ausbau der Haltepunkte bis Mitte 2018 möglicherweise noch nicht abgeschlossen ist. Da für Los 2 Neufahrzeuge gefordert werden sollen, werden im Rhein-Neckar-Raum im Nahverkehr auch künftig mindestens drei Fahrzeugtypen im Einsatz sein: die ET425 auf dem Netz des Loses 1, die

Neufahrzeuge auf dem Netz des Loses 2 sowie die Elektro-Triebwagen vom Typ TWINDEX Vario (Bombardier) auf Main-Neckar-Bahn (RB und RE) sowie Riedbahn (RE).



Der Twindex von Bombardier soll auf der Main-Neckar-Bahn die S-Bahnen ergänzen. (Foto: Hoff)

In der Kunden-Gesamtzufriedenheit schneidet die S-Bahn Rhein-Neckar bei den jährlichen Umfragen von Infas (bis 2010) und Ipsos (seither) in der Schulnotenbewertung mit 2,0 bis 2,3 ab. Damit liegt sie seit Jahren mit an der Spitze der deutschen S-Bahnen. Deutlich schlechter bewertet wird nur die Sicherheit am Abend. Insofern ist bedauerlich, dass in der Ausschreibung für Los 1 auf pfälzischer Seite ab 19 Uhr immer ein Zugbegleiter gefordert wurde, auf badischer Seite jedoch nicht.

Auch die Fahrgastzahlen belegen, dass die S-Bahn Rhein-Neckar von den Menschen in der Region sehr gut ange-

nommen wird. Allein zwischen 2003 und 2008 stiegen sie in den Abschnitten Ludwigshafen – Schifferstadt und Schifferstadt – Germersheim um jeweils rund 50 Prozent. Im Abschnitt Heidelberg – Bruchsal sollen in den nächsten Jahren alle Haltepunkte auf 210 m Länge ausgebaut werden, damit auch in Dreifach-Traktion gefahren werden kann. Für den Berufsverkehr wäre das schon seit Jahren eigentlich dringend erforderlich. Die Nachfrage wurde beim Haltepunkt-Ausbau und der Zahl der beschafften Fahrzeuge unterschätzt.

Bei allen positiven Aspekten gibt es jedoch auch durchaus gravierende Defizite und Nachteile. Zunächst muss man festhalten, dass – im Gegensatz z.B. zu den S-Bahnen Rhein-Main und Großraum Stuttgart – keine separaten zusätzlichen Gleise für die S-Bahn Rhein-Neckar gebaut wurden. Das macht sich insbesondere zwischen Mannheim und Heidelberg bemerkbar (kein reiner 15-Minuten-Takt der vier stündlichen S-Bahnen möglich), wird aber auch z.B. im Angebot auf der Main-Neckar-Bahn (Los 2) zu Einschränkungen führen. Hier kann wegen der Strecken-Überlastung nur ein einziger der gewünschten zusätzlichen Haltepunkte gebaut werden.

Ein weiterer Nachteil ist, dass sich die Strecken der S-Bahn Rhein-Neckar auf

mehrere Verkehrsverbünde erstrecken. In den meisten Randgebieten ist das verknäpft, da es in der Regel auch Übergangsregelungen gibt. Problematisch ist dies jedoch im Bereich Germersheim – Bruchsal – Wiesloch/Walldorf. Hier benötigt man für mehrere Abschnitte Fahrkarte/Zeitkarten sowohl vom VRN als auch vom Karlsruher Verbund KVV.

Alles in allem ist die Wahrnehmung der S-Bahn Rhein-Neckar bei PRO BAHN deutlich kritischer und differenzierter als offensichtlich beim durchschnittlichen Fahrgast (bezogen auf die Kundenzufriedenheits-Umfragen). Der Hauptvorteil ist aus unserer Sicht der Aus-, Um- und teilweise Neubau von Bahnhöfen und Haltepunkten. An der Gleis-Infrastruktur sowie der Bedienungshäufigkeit hat sich mit Einführung der S-Bahn wenig bis gar nichts geändert. Die ET425 schließlich stellen sicherlich einen deutlichen Fortschritt zu den früheren „Silberling“-Wagen dar – schon beim Vergleich mit den Doppelstock-Wagen fällt das Urteil aber nicht mehr einhellig aus. Hoffen wir, dass sich die regionalen Politiker all der Probleme und Herausforderungen der S-Bahn Rhein-Neckar künftig engagierter annehmen als sie dies bisher getan haben.

(Michael Löwe)



PRO BAHN intern

Neue Satzung maßgeblich aus Hessen

Landesverband engagiert sich für neue Bundesverfassung

Unter der Federführung des hessischen Landesvorsitzenden wurde eine neue Satzung für den PRO BAHN Bundesverband erstellt. Dazu drei Fragen an Thomas Kraft.

FGZ: Warum haben Sie sich für eine neue Bundessatzung engagiert?

Kraft: Von den Strukturen in unserem Verband auf Bundesebene hängt wesentlich auch die Arbeit in den Landes- und Regionalverbänden ab. Hätten wir nicht gehandelt, würde die große Gefahr bestehen, dass der Fahrgastverband PRO BAHN gesellschaftlich an Bedeutung verliert.

FGZ: Was sind die zentralen Neuerungen?

Kraft: Viele viele, aber wesentlich ist z. B., dass der Bundesausschuss, quasi die „Länderkammer“ bzw. der „Bundesrat“ von PRO BAHN nun einen Vorsitzenden und einen Stellvertreter bekommt. Bislang übernahm teilweise der Bundesvorstand diese Aufgabe und es ergaben sich vor jeder Sitzung erstmal organisatorische zeitraubende Schwierigkeiten. Die inhaltliche Arbeit wird künftig in der sogenannten Facharbeit besser organisiert sein. Als Vorgänger gab es recht unüber-

sichtliche Bezeichnungen hierfür, welche viele qualifizierte Mitglieder davon abhielten, sich einzubringen. Im Detail stellen alle Gremien für sich selbst Handlungskonzepte über die Satzung hinaus auf.

FGZ: Welche Konsequenzen werden diese Neuerungen für die Arbeit von PRO BAHN haben?

Kraft: Wir werden viel besser den Mitgliedern ohne Vorstandsamt die Mitwirkung an der inhaltlichen Arbeit ermöglichen können. Es bestehen mehr Einflussmöglichkeiten in die Verbandsgremien und es kann eigene Öffentlichkeitsarbeit betrieben werden. Durch die deutlich optimierte Aufgabenzuordnung bei Bundesverbandstag, Bundesausschuss, Bundesvorstand und Facharbeit werden wir kampagnenfähiger und besser in der Lage sein, inhaltliche, politische Fakten in die Öffentlichkeit zu transportieren und uns zum Tagesgeschehen besser äußern können. (red)

Das Allerletzte

DIE Neuheit auf der Nürnberger Spielwarenmesse: Eine vom GdL-Chef handsignierte und streng limitierte „Weselsky-Edition“ von Märklin. Neben Gleisen und Weichen im Format H0 beinhaltet der Kasten zwei Lokomotiven samt Wagen. Das Einzigartige daran: Keiner der Züge lässt sich mit elektrischem Strom auch nur einen Millimeter vorwärtsbewegen. Das will Märklin den Kunden garantieren. Falls eine Lok doch überraschend losfährt, werde man den Kaufpreis umgehend zurückerstatten. Zur stimmungsvollen Ausschmückung der kleinen Anlage liegt jedem Set außerdem die – extra von GdL-Experten entwickelte – Miniaturfigur „resignierter Berufspendler“ bei. (wb)

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/

Adressenänderungen:

Agnes-Bernauer-Platz 8

80687 München

Tel. : Bitte Berliner Rufnummer wählen

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: mail@pro-bahn-hessen.de

Landesvorsitzender: Thomas Kraft;

Stellvertreter: Dr. Gottlob Gienger,

Werner Filzinger; Kassenwart: Helmut Lind

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen

Hermann Hoffmann

Am Juliusstein 18

34130 Kassel

Tel. (0 5 61) 6 71 79

E-Mail: nordhessen@pro-bahn-hessen.de

PRO BAHN Regionalverband Osthessen

Werner Filzinger

Baumgartenweg 12

36341 Lauterbach

Tel. (06641) 29 11

E-Mail: osthessen@pro-bahn-hessen.de

PRO BAHN Regionalverband

Mittelhessen

Thomas Kraft

Postfach 10 07 28

35337 Gießen

Tel. (0 64 41) 6 60 99, Fax 67 18 29

www.pro-bahn-mittelhessen.de

E-Mail: mittelhessen@pro-bahn-hessen.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: frankfurt@pro-bahn-hessen.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: starkenburg@pro-bahn-hessen.de

www.pro-bahn.de/starkenburg

PRO BAHN Regionalverband

Rhein-Neckar

Regionalvorsitzender Andreas Schöber

Holbeinstraße 14

68163 Mannheim

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

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

www.pro-bahn.de/rhein-neckar

Bankverbindung (Spendenkonto)

Für die Fahrgastzeitung:

IBAN: DE17 5009 0500 1105 9000 14 / BIC: GENODEF1S12

Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!

PRO BAHN - Termine

Allgemeine Termine:

Mi, 1.4. Redaktionsschluss der „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“, Heft Nr. 108, April 2015. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (siehe Seite 2)

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen:

Mo, 25.2. 19.30 Uhr: Überverbandliches Treffen im Umwelthaus, Wilhelmsstraße 2, Kassel (zusammen mit dem VCD)

Fr, 13.3. 19 Uhr: „Nordhessische Eisenbahngeschichte – vom ‚Drachen‘ zur Regiotram“, Vortragsveranstaltung der vhs Region Kassel in Baunatal Guntershausen, Gemeinschaftshaus, Lindenstraße 1 mit Dr. Lutz Münzer und Dr. Klaus-Peter Lorenz (Gebührenfrei ohne Anmeldung!)

Mo, 25.3. 19.30 Uhr: Überverbandliches Treffen im Umwelthaus, Wilhelmsstraße 2, Kassel (zusammen mit dem VCD)

Mo, 29.4. 19.30 Uhr: Überverbandliches Treffen im Umwelthaus, Wilhelmsstraße 2, Kassel (zusammen mit dem VCD)

PRO BAHN Regionalverband Osthessen:

Mi, 11.3. 19 Uhr: Treffen in der Gaststätte „Zum Felsenkeller“, Leipziger Straße 12 in Fulda

PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen:

Mi, 18.3. 18.30 Uhr: Treffen in der Pizzeria Adria, Frankfurter Straße 30 in Gießen.

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

Mo, 2.3. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 3 (fünf Fußminuten vom Hauptbahnhof/Südseite)

Mi, 11.3. 19 Uhr: Podiumsdiskussion „Elektrifizierung der Bad Homburger Stadtbusse und der Taunusbahn“, „Alter Schlachthof“, Urseler Straße 22, Bad Homburg

Mo, 13.4. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi, 25.2. 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, 25.3. 18.00 Uhr: Monatstreff des RV Starkenburg im Restaurant Casa Algarve

Mi, 22.4. 18.00 Uhr: Monatstreff des RV Starkenburg im Restaurant Casa Algarve

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar:

Do, 19.3. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar im **Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

Do, 16.4. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar im **Restaurant red – die grüne Küche**, Poststraße 42 in Heidelberg

