PRO BAHN Hessen

Fahrgastzeitung

Informationen von PRO BAHN für Hessen und Rhein-Neckar

Nr. 108 Mai 2015

Schwerpunktthema: Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar ab S. 12
Elektrisch in den Taunus S. 7
Frankfurter S-Bahn-Tunnel dicht S. 11
Mehr Fernverkehr in der Fläche S. 29

Titelbild: *Mannheim, Haltepunkt Handelshafen. Die erst 1985 in Betrieb genommene Bahnstation an der Riedbahn Frankfurt - Mannheim soll stillgelegt werden. Obwohl eigentlich ein idealer Verknüpfungspunkt, ist die Station nur umständlich an eine Straßenbahnlinie angeschlossen, die Wege sind lang und unübersichtlich und deshalb Angsträume. Wohl auch deshalb gibt es hier nur wenige Ein- und Aussteiger. Dieses Stück der „Westlichen Riedbahneinführung in den Mannheimer Hauptbahnhof ist aber auch wichtig für die Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar. Um zusätzliche ICE (und auch Güterzüge) aufzunehmen, muss dieser Abschnitt möglicherweise viergleisig ausgebaut werden. (Foto: everypicture)*
Rückseite oben: *Nah- und Fernverkehr vor der Frankfurter Skyline, aufgenommen von der Rhein-Neckar-Brücke aus.*
Rückseite unten: *Ein Fahrzeug der Taunusbahn verlässt den Hasselborner Tunnel in Richtung Brandoberndorf. (Beide Fotos: Thomas Kraft)*

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 Holger Kötting, Am Karlshof 12, 64287 Darmstadt, E-Mail: holger.koetting@gmx.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* **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

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. Mai 2015 (Heft Mai 2015)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 15. Juli 2015 (Heft August 2015)

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

Der Countdown läuft für Wiederinbetriebnahme Frankenberg – Korbach … 4

Mittelhessen

Neuer Nahverkehrsplan für Marburg ……..... 6

Großraum Frankfurt

Elektromobilität in Bad Homburg und auf der Taunusbahn 7
Drei Erfolge für PRO BAHN in Usingen und Friedrichsdorf ….……..... 10
Frankfurter S-Bahn-Tunnel wird im Sommer dichtgemacht ….……... 11

Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar

Neue Schienen von Darmstadt nach Mannheim ……...…. 12
Rückblick: die vergessene Neubaustrecke ……...….……. 13
Die zentralen Aussagen der neuen Korridorstudie …… 18
Auswirkungen auch auf die Ruhr-Sieg-Strecke …… 19
Wo könnte die neue Strecke entlang führen? …… 20
Die Ergebnisse der Studie im Detail …….. 21
Güterverkehr immer wichtiger ……... 24
PRO BAHN für Vollanbindung Darmstadts …….. 25
„Monnem vorn“? – Die neue Streckendiskussion in der Quadratestadt …... 26
Erste Bilanz der Korridorstudie ……. 27

Deutsche Bahn

Die Renaissance des InterRegio ……..….. 29

Buchbesprechung

60 Jahre Engagement für die Odenwaldbahn …...…..……... 30

Leserbriefe

Ausstattung der Bahnhöfe und Bahnsteige oft mangelhaft ……... 31
Wir sollten froh über den eTicket-Versuch in Heidelberg sein ……. 32

PRO BAHN intern

Jahresbilanz der hessischen Regionalverbände …….…….....…… 33

Das Allerletzte

Neue BahnCard für Streiks ……..……..……..... 33

PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten 34

PRO BAHN – Termine 35

Streckenarbeiten zwischen Thalitter und Dorfitter (Foto: NVV)

Nordhessen

Der Countdown läuft …

Reaktivierung Frankenberg – Korbach / Großes Fest zu Inbetriebnahme

„Großer Bahnhof“ am zweiten Septemberwochenende in Nordhessen: Dann soll nach fast 30 Jahren die Bahnstrecke Frankenberg - Korbach endlich wieder durchgängig befahren werden. Nach eineinhalbjähriger Bauzeit wird die neue alte Strecke am Freitag, dem 11. September, von Hessens Wirtschaftsminister Tarek Al-Wazir eröffnet. Der Sonderzug mit geladenen Gästen und Bürgern kommt um 11.30 Uhr in Herzhausen an. Danach gibt es ab 14 Uhr an diesem Tag Pendelfahrten für die Bevölkerung zwischen Korbach und Frankenberg im Zwei-Stunden-Takt.

Am Samstag und Sonntag sind entlang der gesamten Strecke Bahnhofsfeste und Sonderfahrten vorgesehen, bevor am Montag, dem 14. September, der planmäßige Zugverkehr zwischen Marburg und Brilon bzw. Bestwig aufgenommen wird. Folgendes vorläufige Programm planen Kurhessenbahn und Nordhessischer Verkehrsverbund:

Samstag, 12. September 2015

Ab Vormittag historische und moderne Züge zwischen Korbach und Marburg (Lahn). Zwischen Frankenberg und Korbach pendeln die Züge grundsätzlich im Zwei-Stunden-Takt, ggf. wird es einzelne Verdichterzüge geben. Vier Zugpaare werden bis Willingen verlängert. Der Fahrplan ermöglicht auch Pendelfahrten nach Battenberg, eine Dampfzugsonderfahrt von Kassel (Rückfahrt am Sonntag) ist angedacht. Am Sonntag wird analog zum Samstag-Fahrplan gefahren. Geplant sind Pendelfahrten nach Wolfhagen, zwei Zugpaare sollen bis Willingen verlängert werden.

Die Streckenreaktivierung wirkt nicht nur lokal, sondern strahlt bis nach Dortmund, Kassel, Gießen und Frankfurt aus

Neue RE-Linie von Dortmund nach Brilon

Zwei-Stunden-Takt Korbach – Frankenberg

werktags Stunden-Takt Marburg - Frankenberg

Mit einmal Umsteigen von Frankfurt zum Edersee

Sonntag, 13. September 2015:

Historische Sonderzüge aus dem Rhein-Main und dem Ruhrgebiet sind noch in der Abstimmung. Sie werden nur fahren, wenn die Mindestteilnehmerzahl erreicht wird.

Rahmenprogramm

Zum Rahmenprogramm gehören Bahnhofsfeste in Frankenberg und Korbach, in Herzhausen ist für Sonntag eine Direktvermarktermesse geplant. An diesen drei Standorten ist auch ein Bühnenprogramm vorgesehen, ggf. mit Abendprogramm. Als besonderes „Highlight“ wird es am Sonntag auch eine Fundsachenversteigerung der Deutschen Bahn geben.

In Korbach werden die Aktionen zur Streckeneröffnung in das Hansefest eingebunden. Auch in der Universitätsstadt Marburg wird es ein Rahmenprogramm am Bahnhof geben, an dem unter anderem der Stammtisch ehemaliger Triebfahrzeugführer mitwirken wird.

1987 wurde die Bahnstrecke zwischen Korbach und Frankenberg stillgelegt. Während des Hessentages 1997 in Korbach gab es allerdings einen regelmäßigen Zugverkehr von und nach Marburg. Seit 2006 wurde Herzhausen regelmäßig im Sommer an Sonn- und Feiertagen mit Ausflugszügen bedient. 2007 beschlossen das Land Hessen, der NVV und die kommunalen Gebietskörperschaften die Reaktivierung. Seit 2014 laufen die Arbeiten.

Neubau des Haltepunktes Herzhausen. (Foto: Eginhard Wichmann)

Wolfhagen wird sich ebenfalls beteiligen. Dort findet am Sonntag der traditionelle Michaelismarkt statt, der ggf. bis in den Bahnhofsbereich verlängert werden soll.Für Sonntag ist außerdem die Einbindung der Festlichkeiten in den „Tag des offenen Denkmals“ geplant. Alle Angaben sind noch ohne Gewähr, da das endgültige Programm noch nicht erstellt wurde. *(hh/wb)*

Mittelhessen

Neuer Nahverkehrsplan in Marburg

Gutachter: Bisher insgesamt gutes Angebot, trotzdem Schwachstellen

Mit großer Beteiligung von Ortsbeiräten, Vereinen und Verbänden wird derzeit in der Universitätsstadt ein neuer Nahverkehrsplan erstellt. Das Gutachterbüro aus Dreieich, das den Plan erstellt, bescheinigte den Stadtwerken Marburg, die für den innerstädtischen ÖPNV zuständig sind, insgesamt ein gutes Angebot. Allerdings gebe es zahlreiche Schwachstellen, die mit dem neuen Nahverkehrsplan beseitigt werden müssten. So lasse die Qualität vieler Haltestellenanlagen zu wünschen übrig. Auch die Verknüpfung einzelner Linien müsse noch verbessert werden. Für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes schlägt das Gutachterbüro „Dreieichbahn“ unter anderem vor:

Neuordnung der Linien zum Uni-Gelände Lahnberge, direkte Verbindung vom Uni-Klinikum dort zum benachbarten Stadtteil Richtsberg, dem größten Marburgs.

Stadtbus zum Schloss vor dem Marburger Rathaus. (Foto: wb)

Weiterführung von Stadtbuslinien in die nördlichen Nachbargemeinden Cölbe und nach Sterzhausen. Dort soll eine Verbindung mit der „Oberen Lahntalbahn“ geschaffen werden. PRO BAHN Mittelhessen wird sich mit einer eigenen Stellungnahme in den Beteiligungsprozess für den neuen Nahverkehrsplan in Marburg einbringen. *(wb)*

Industriedenkmal vs. Industriemoderne: Triebwagen der Hessischen Landesbahn vor dem Stahlwerk der Buderus'schen Eisenwerke in Wetzlar. (Foto: Thomas Kraft)

Die Bad Homburger Stadtbusse (hier vor dem Bahnhof) werden wohl noch lange nicht elektrisch fahren. (Foto: Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt

Elektromobilität: Wenn nicht jetzt, wann dann?

Podiumsdiskussion zu Elektrobus und Taunusbahn in Bad Homburg

Anfang März 2015 hatte die Fahrgastlobby Hochtaunus in Verbindung mit der Sektion Frankfurt des Fahrgastverbandes PRO BAHN Hessen zu einer Podiumsdiskussion zu den beiden Themen „Elektro-Stadtbusse in Bad Homburg“ und „Elektrifizierung der Taunusbahn“ in die Kurstadt eingeladen. Auf dem Podium saßen Bernd Vorlaeufer-Germer als Moderator, der Salzburger Verkehrsplaner Gunter Mackinger, der Homburger Verkehrsexperte Professor Walter Söhnlein sowie der Homburger OB Michael Korwisi und Frank Denfeld, Geschäftsführer des Verkehrsverbandes Hochtaunus.

Elektrobusse noch lange Zukunftsmusik

Was die Umstellung der derzeit 33 Stadtbusse auf Elektroantrieb betrifft, hat Mackinger gleich zu Beginn die Erwartungen vieler Zuhörer, zumindest, was die bevorstehende Ausschreibungsperiode betrifft, herbe enttäuscht. Die Kosten für batteriebetriebene Fahrzeuge seien mit 200.000 Euro Mehrkosten gegenüber konventionellen Dieselfahrzeugen noch viel zu hoch und ein späterer Wiederverkauf praktisch ausgeschlossen, was die Betriebskosten noch einmal in die Höhe treibt. Zudem sei die Technik noch längst nicht ausgereift, die Reichweite für eine Batterieladung zu gering und die Pilot-Fahrzeuge insgesamt viel zu unzuverlässig. Für den darauf folgenden oder sogar erst übernächsten Ausschreibungszeitraum sollte man sich aber frühzeitig Gedanken darüber machen, in welcher Form ein duales Obus-System nicht nur für die Reinerhaltung der Luft in der Kurstadt Sinn machen, sondern auch wirtschaftlich betrieben werden könnte. Solche Obusse können bis zu sechs Kilometer ohne Fahrdraht zurücklegen und die reinen Betriebskosten liegen um sechs Prozent niedriger als bei konventionellen Fahrzeugen. OB Korwisi setzt allerdings für die nähere Zukunft auf gasbetriebene Busse trotz um bis zu 20 Prozent höherer Betriebskosten als Dieselfahrzeuge, musste sich aber auch eingestehen, dass

Vorbild: Obus in Luzern (Foto: Stefan Baguette)

die Vorbereitungszeit von zehn Monaten bis zur Neuvergabe des Netzes hierfür nicht ausreichend sei. Die anstehende Ausschreibung des 1,7 Millionen Jahreskilometer umfassenden Stadtbusnetzes mit täglich 20.000 Fahrgästen und einem Deckungsgrad von über 90 Prozent (!) ist jedoch an besonders strenge Umweltstandards gekoppelt.

Fahrdraht: Fluch oder Segen für die Taunusbahn?

Das sogenannte Taunusnetz, zu dem die RMV Bahn-Linien 12, 13, 15, 16 und 21 (Ländchesbahn) zählen, wird zum Fahrplanjahr 2020 (ab 15. Dezember 2019) neu ausgeschrieben. Die insgesamt 20 Triebwagen der Baureihe VT 2E der HLB und des VHT haben zu diesem Zeitpunkt mit dann 30 Jahren sukzessive das Ende ihrer Betriebserlaubnis erreicht. Hierfür muss eine Ersatzbeschaffung erfolgen. Schon zu einem sehr frühen Zeitpunkt hat der RMV die Verlängerung der S5 über Friedrichsdorf hinaus bis nach Usingen ins Gespräch gebracht, eine Nutzen-Kosten-Analyse in Auftrag gegeben und das Vorhaben als förderungswürdig im aktuellen regionalen Nahverkehrsplan festgeschrieben. Der Nutzen-Kosten-Quotient beträgt etwa 7:1. Er liegt allerdings nur deshalb so ungewöhnlich hoch, weil nur die zusätzlichen Investitionskosten von etwa 17 Millionen Euro für die reine Elektrifizierung der Teilstrecke in die Berechnungen einfließen. DB Regio Hessen hat schon einmal vorsichtshalber vier zusätzliche S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 430 beschafft.

Denfeld machte sich anlässlich der Podiumsdiskussion in einem flammenden Plädoyer für die Umsetzung dieses Vorhabens als einmalige Chance für den Fortbestand und die Modernisierung der Schiene im Hochtaunus stark. Wenn der jetzige Zeitpunkt verpasst würde, so seine Kernaussage, sieht er auf absehbare Zeit keine Chance für einen Betrieb der Taunusbahn (TSB) unter Fahrdraht. Nachbesserungen der derzeitigen Pläne (z. B. Verlängerung des Fahrdrahtes bis Grävenwiesbach) seien bei Bedarf sicher möglich, gab er auf heftigen Protest der Gäste aus dem Hintertaunus als Beruhigung der Wogen zu bedenken. Was mit dem restlichen Teilstück im Lahn-Dill-Kreis bis Brandoberndorf auf Dauer geschehen wird, blieb an diesem Abend offen. Die Partei DIE LINKE hat im Kreistag die Sinnhaftigkeit des Erhalts der Strecke im Hinblick auf die Kosten von rund 10 Millionen Euro für die Sanierung des Hasselborner Tunnels bei weniger als 150 Fahrgästen pro Tag und Richtung infrage gestellt.

Inzwischen haben, bis auf den Kreistag, alle mit dem Vorhaben befassten Gremien ihre Zustimmung zur Modernisierung der Taunusbahn signalisiert.

Die Billigung des Kreistages am 11. Mai 2015 gilt als Formsache, auch wenn alle politischen Parteien in der Region um Grävenwiesbach gleichlautend die Meinung vertreten, dass die Fahrgäste auf dem Abschnitt Usingen – Brandoberndorf wegen des erforderlichen Umstiegs in Usingen von Dieseltriebwagen auf die S-Bahn dauerhaft vom ÖPNV „abgeschnitten“ würden.

Einer der Väter der TSB und früherer Geschäftsführer des VHT befürchtet sogar, dass der Betrieb der S5 bis Usingen das Ende des Schienenverkehrs auf der Reststrecke (wegen zu geringer Fahrgastzahlen und Unrentabilität) bedeuten wird.

Nach derzeit bekannt gewordenen Plänen soll die S-Bahn zwischen Friedrichsdorf und Usingen ab 2020 im Stundentakt verkehren, im Berufsverkehr verdichtet auf einen Halbstundentakt und ergänzt durch zehn durchgehende Stadtexpresszüge als Dieseltriebwagen der Baureihe LINT je Richtung zwischen Grävenwiesbach und dem Frankfurter Hauptbahnhof. Zwischen Friedrichsdorf und Bad Homburg verkehren dann in der Hauptverkehrszeit sogar sieben Züge je Richtung und Stunde, da die RB 16 von Friedberg bis Bad Homburg verlängert wird. Am Wochenende verkehren die LINT-Triebwagen der HLB im Wechsel mit der S5 stündlich zwischen Brandoberndorf und Bad Homburg. Mit der Verlängerung der U2 bis in den Bahnhof Bad Homburg, der Betriebsaufnahme der RTW und dem bis dahin fertiggestellten neuen Busbahnhof erfährt Bad Homburg einen Quantensprung im ÖPNV.

Schiene ist der Motor des ÖPNV

Wie wichtig Schienenverbindungen für eine durchdringende verkehrliche Erschließung einer Region sein können, erläuterte Mackinger so ganz nebenbei. Verkehrszählungen in Österreich haben ergeben, dass unter nahezu identischen Voraussetzungen bis zu 20 Prozent mehr Personen schienengebundene Verkehrsmittel nutzen als Busse. Selbst intensive Befragungen der Fahrgäste konnten dieses Phänomen nicht lüften. Erst die Einschaltung von Psychologen ergab ein verblüffendes Ergebnis: das Vorhandensein von Schienen und weithin sichtbaren Haltestationen vermittelt den Menschen ein relatives Gefühl der Sicherheit, dass ein Beförderungswunsch auch angst- und störungsfrei erfüllt wird. Nur die Schiene kann einen möglichst hohen Prozentsatz von potenziellen Fahrgästen dazu bewegen, vom Auto auf den öffentlichen Nahverkehr umzusteigen. *(Wilfried Staub)*

Hasselborner Tunnel
(Foto: Thomas Kraft)

Zugbegegnung der Taunusbahn und S-Bahn in Friedrichsdof. (Foto:MdE)

Großraum Frankfurt

Dreimal Erfolge für PRO BAHN

Unsinniger Umbau des Bahnhofs Friedrichsdorf verhindert

Der Fahrgastverband PRO BAHN konnte in Verbindung mit der Fahrgastlobby Hochtaunus verhindern, dass eine Beschlussvorlage der Stadt Friedrichsdorf, die angeblich von DB Netze, HLB und dem RMV gutgeheißen worden sein sollte, der Stadtverordnetenversammlung Ende 2011 zur Verabschiedung vorgelegt wurde. Der Plan zur behindertengerechten Umgestaltung des Zugangs zu den Bahnsteigen sah seinerzeit vor, dass alle im Norden verlegten Weichen entfernt werden sollten, sodass Kreuzungen von Zügen der Taunusbahn ausgeschlossen wären und dass die S-Bahn nur noch mit maximal Vollzügen verkehren konnte. Ohne das damalige Veto von PRO BAHN wären die heutigen Pläne zur Elektrifizierung der Taunusbahn zur Verlängerung der RB 16 nach Bad Homburg für alle Zeiten Utopie geblieben. Die Stadt Friedrichsdorf hat nun selbst einen neuen Entwurf vorgelegt und mit PRO BAHN abgestimmt. Wegen der aktuellen Pläne zur Elektrifizierung der Taunusbahn ruhen derzeit aber alle weiteren Überlegungen zum Bahnhofsumbau.

Auch beim Busverkehr in Oberursel und von Königstein nach Bad Homburg wurden Verbesserungsvorschläge von PRO BAHN aufgegriffen. Für rund 100.000 Euro will die Stadt Oberursel nahe eines aufstrebenden Gewerbegebietes eine neue Haltestelle einrichten.

Der Fahrplan der RMV-Buslinie 261 von Königstein nach Bad Homburg wurde zum 1. April 2015 an die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 geänderten Ankunfts-und Abfahrtszeiten der S4 in Kronberg in den Nachtstunden und am Sonntagvormittag angepasst. Gleichzeitig wurde auf Antrag von PRO BAHN eine für Fahrschüler interessante zusätzliche Fahrtmöglichkeit ab Oberursel Bahnhof um 13:51 Uhr bzw. in Stierstadt Zollhaus um 13:57 Uhr für Umsteiger von einer Gesamtschule aus dem Stadtbus 41 in Richtung Königstein eingerichtet. *(Wilfried Staub)*

Großraum Frankfurt

Frankfurter S-Bahn-Tunnel dicht

Wichtigste Nahverkehrsader in Hessen wird im Sommer gesperrt

Über sechs Kilometer ist sie lang, die unterirdische Strecke zwischen dem Frankfurter Hauptbahnhof und den Stationen Südbahnhof bzw. Mühlberg. 1978 ging das erste Teilstück bis zur Hauptwache in Betrieb, das im Laufe der Jahre peu à peu auf die heutige Streckenlänge erweitert wurde. Bis zu 24 Züge mit einer Geschwindigkeit von maximal 80 kmh befahren den Untergrund mit seinen sieben Stationen pro Richtung und Stunde.

Zur Verbesserung der Betriebsqualität und Stabilisierung des Fahrplans ist der Einbau moderner Stellwerkstechnik (ESTW) mit entsprechenden Signalen, Achszählern und den Geschwindigkeitsüberwachungseinrichtungen zwingend erforderlich, zumal kaum noch Ersatzteile für die veraltete Relaistechnik zu beschaffen sind. Etwa 95 Millionen Euro wird die Bahn bis Ende 2018 in die Modernisierung der Frankfurter Tunnelstrecke investiert haben.

Bauarbeiten im Frankfurter S-Bahn-Tunnel. (Foto: Heptagon)

Die besondere Situation in den engen Röhren erlaubt keine Arbeiten unter rollendem Rad. Zur Vorbereitung wird der gesamte Tunnel bereits seit vergangenem Fahrplanwechsel an allen Sonntagen im Jahr 2015 nach Mitternacht bis Betriebsbeginn am Montag für vier Stunden gesperrt. Einige S-Bahn-Züge enden im Hauptbahnhof hoch, andere werden von dort über die Fernbahngleise und die Niederrader Brücke zum Südbahnhof weitergeführt.

Eine komplette Sperrung über einen längeren Zeitraum ist jedoch unumgänglich. Sie erfolgt in diesem Jahr während der hessischen Sommerferien ab 20. Juli, weil man in dieser Zeit mit etwa 20 Prozent geringeren Fahrgastzahlen rechnet und somit die Belästigungen für die Reisenden so gering wie nur irgend möglich gehalten werden können.

Eine Wiederholung der Totalsperrung gibt es 2016 in den Oster- und Sommerferien.

Einige S-Bahnlinien werden von außerhalb kommend dann nur bis Hauptbahnhof hoch bzw. Südbahnhof verkehren, andere unterwegs vorzeitig wenden (zum Beispiel in Griesheim oder Galluswarte). *(Wilfried Staub)*

Die zentralen Elemente bei der Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar sind die beiden Hauptbahnhöfe von Mannheim (links) und Darmstadt (rechts). (Fotos: Rudolf Stricker und Tim Bartel)

Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar

Neue Schienen von Darmstadt nach Mannheim

Schon über 20 Jahre lang wird an der Neubaustrecke geplant

Ein Jahrhundertprojekt ist einen Schritt weiter: Im März wurde das lang erwartete Gutachten zum Bahnkorridor Köln - Karlsruhe veröffentlicht. In rund drei Jahren untersuchten die drei Gutachterfirmen Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH (Freiburg), Intraplan Consult (München) und SMA und Partner AG (Zürich) wie der Bahnverkehr auf dieser wichtigen Achse zwischen den Ballungsräumen Rhein-Ruhr, Rhein-Main und Rhein-Neckar-Oberrhein in Zukunft gestaltet werden kann. Zentraler Punkt der Studie ist die seit über 20 Jahren geforderte Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim. Ursprünglich war sie als reine Hochgeschwindigkeitsstrecke für den schnellen Personenverkehr gedacht.

PRO BAHN befasst sich ebenfalls schon seit über 20 Jahren intensiv mit der Neubaustrecke. Seit mehr als fünf Jahren tagt regelmäßig ein Arbeitskreis des Bundesverbandes, in dem im wesentlichen Vertreter der Regionalverbände Großraum Frankfurt, Starkenburg und Rhein-Neckar, aber auch anderer lokaler und überregionaler Verbände wie zum Beispiel dem VCD, dem BUND und der Bahn-Lärm-Initiative „Pro Rheintal“ mitarbeiten.

Nachdem die lange erwartete Studie nun endlich veröffentlicht ist, widmen wir der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim und der gesamten Mittelrhein-

studie einen Schwerpunkt:

Wir berichten über den langen Weg und die Geschichte der Neubaustrecke und stellen dar, welche Bedeutung und welche Pläne es für die besonders betroffenen Regionen Starkenburg und Rhein-Neckar gibt und welche Rolle der Güterverkehr spielt. Aber nicht nur Südhessen und die Rhein-Neckar-Region sind betroffen, sondern auch der Großraum Frankfurt ist natürlich involviert, zum Beispiel durch die Anbindung des Flughafens. Auch auf Mittel- und Osthessen hat die Studie Auswirkungen: Mittelhessen, weil ein Vorschlag in der Studie eine Güterzug-Entlastungsstrecke von Hagen/Köln über Siegen, Wetzlar, Gießen, Friedberg nach Hanau vorschlägt; Osthessen, weil die natürliche Verlängerung der Strecke im Personen-Fernverkehr die derzeit in Bürgerforen diskutierte Neu- bzw. Ausbaustrecke Hanau - Fulda ist. *(wb)*

Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar

Die vergessene Neubaustrecke

Die lange Geschichte der geplanten neuen Schienenverbindung

„Die vergessene Neubaustrecke“ lautete die Überschrift eines Artikels in der bundesweiten PRO BAHN Mitgliederzeitschrift „derFahrgast“, den Michael Löwe, damals Regionalvorsitzender von PRO BAHN Rhein-Neckar und langjähriger Autor der „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“, bereits im Frühjahr 2001 verfasst hatte, als es bereits eine große Diskussion um den Bau neuer Schienen zwischen Frankfurt und Mannheim gab und das Projekt mit Priorität 1 im Bundesverkehrswegeplan 2002/2003 gehandelt wurde.

Für seinen Rückblick auf die Geschichte der Neubaustrecke in dieser FGZ hat er seinen damaligen Text aktualisiert und ergänzt: In einigen Punkten hat sich seit damals wenig geändert:

Bis heute gibt es in der nördlichen Rheinebene drei Bahnstrecken, nämlich

- die Main-Neckar-Bahn von Frankfurt über Darmstadt, Bensheim und Weinheim nach Mannheim/Heidelberg,
- die Riedbahn von Frankfurt über Biblis nach Mannheim und
- die linksrheinische Strecke von Mainz über Worms und Ludwigshafen nach Mannheim.

Geplant war lange Zeit, die Riedbahn durchgängig für Tempo 200 auszubauen, die linksrheinische Strecke ebenfalls zu ertüchtigen und der Main-Neckar-Bahn

Güterzug auf der Main-Neckar-Bahn in Bickenbach. (Foto: Juvee Blau)

ein drittes Gleis zwischen Darmstadt und Mannheim-Friedrichsfeld zu verpassen. So sahen es die Bundesverkehrswegepläne (BVWP) 1986 und 1992 vor. Da der auf allen drei Strecken verstärkt vorgesehene Fernverkehr bei höherer Geschwindigkeit natürlich öfter Trassenkollisionen mit dem langsameren Güterverkehr und dem Personen-Nahverkehr gehabt hätte, gab es ab 1990/91 Ideen für eine Neubaustrecke (NBS) in diesem Bereich, obwohl es in keiner anderen Region in Deutschland so viele Fernverkehrsstrecken der Bahn in einer so engen Bündelung gibt.

Die ersten Konzepte stammen vom Planungs- und Verkehrsberatungsbüro Vieregg-Rössler-Bohm GmbH, welches im Dezember 1996 in Eigeninitiative auch ein relativ detailliertes Zwölf-Seiten-Papier erstellte. Bereits 1993 forderten auch die VCD- und PRO BAHN Landesverbände von Baden-Württemberg und Hessen eine Neubaustrecke und legten ihre Vorschläge in einem Thesenpapier dar. Die PRO BAHN-Regionalverbände Starkenburg (Südhessen) und Rhein-Neckar nahmen sich schließlich ab Ende 1997 intensiv des Themas an und warben für den Bau einer NBS.

Als der Druck durch die inzwischen in Bau befindliche Neubaustrecke Köln - Frankfurt immer stärker wurde, gab im Herbst 1997 das hessische Verkehrsministerium ein Gutachten „Integrierte Planung Südhessen“ in Auftrag, welches die künftige Schienenverkehrsauslastung in Südhessen zum Untersuchungsgegenstand hatte. Parallel dazu vergab auch die DB AG ein Gutachten für den anschließenden nordbadischen Raum.

Beide Gutachten kamen letztendlich zu der Empfehlung einer NBS, sodass im September 1998 das Land Hessen und im Dezember 1998 die DB eine Neubaustrecke beim Bundesverkehrsministerium anmeldeten. Daraufhin wurden 1999 Planung und Raumordnungsverfahren in den Investitionsplan Schiene 1999-2002 aufgenommen.

In Nordbaden nahm außer dem Raumordnungsverband und PRO BAHN 1998 niemand die Neubaupläne zur Kenntnis. Auch 1999 war die NBS nirgendwo ein Thema. Im Frühjahr 2000 änderte sich dies plötzlich schlagartig.

Im Februar 2000 sollte der Scoping-Termin für Baden-Württemberg stattfinden. Es war eingeladen worden und die Unterlagen waren verschickt, als wohl Hartmut Mehdorn, der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, die Unterlagen sah. Er wollte damals ein neu-Fernverkehrskonzept umsetzen, dass nur noch neun Knotenbahnhöfe in Deutschland vorsah, zwischen denen – analog zum Flugverkehr – ICE-Züge pendeln sollten. Doch in dieses Mehdorn-Konzept passte offenbar die Einbindung Mannheims nicht. So wurde wieder ausgeladen und das Konzept überarbeitet. Ende Oktober 2000 fand schließlich der Scoping-Termin für Baden-Württemberg in Mannheim statt.

Hartmut Mehdorn wollte an Mannheim vorbeifahren. (Foto: DB)

ICE3 auf der Riedbahn. Hier könnten in Zukunft mehr Nahverkehrszüge fahren. (Foto: DB)

Das Konzept enthielt jetzt zwei grundsätzliche Varianten: eine Variante mit Anbindung des Mannheimer Hauptbahnhofes über die westliche Riedbahn und eine zweiten Variante mit einer zusätzlichen Strecke, die östlich an Mannheim vorbeiführen sollte, dem sogenannten „Bypass“. Diese Vorbeifahrstrecke sollte südöstlich der Stadt direkt in die Schnellfahrstrecke nach Stuttgart einmünden. ICE-Züge hätten auf dieser Trasse den Mannheimer Hauptbahnhof umfahren können.

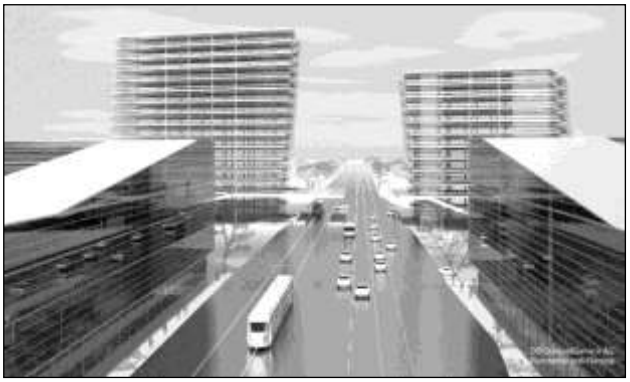
Als im Februar 2000 die Bypass-Lösung bekannt wurde, erwachte die Region aus ihrem Dornröschenschlaf. Die größte nordbadische Zeitung, der „Mannheimer Morgen“, startete eine mehrmonatige Aktion unter dem Motto „Was wird aus dem ICE-Knotenpunkt Mannheim?“ Teilweise mehrmals wöchentlich waren ganze Seiten nur diesem Thema gewidmet. Das Blatt startete schließlich sogar eine Unterschriftenaktion, an der sich über 100.000 Bürgerinnen und Bürger beteiligten. Außerdem bildete sich ein „Regionalforum ICE-Knoten Rhein-Neckar“, in dem sich der Raumordnungsverband, Politiker und Wirtschaftsvertreter der Region engagierten, damit Mannheim und die Rhein-Neckar-Region nicht vom schnellen Fernverkehr auf Schienen abgehängt würden. In diesem Zusammenhang entstand auch eine Variante C als Alternative, die den Bypass deutlich erschwert hätte. Nach dem damaligen Mannheimer Bundestagsabgeordneten Lothar Mark, der sich stark für diese Variante engagierte, wurde diese auch Mark-C-Variante genannt.

Öl ins Feuer goss der frühere DB-Chef Hartmut Mehdorn in der ganzen Diskussion immer wieder, unter anderem, weil er seine Pläne für eine Umfahrung Mannheims mit dem Argument verteidigte, schnelle ICE-Züge könnten nun mal nicht an jeder Milchkanne halten. Dabei kannte Mehdorn die Bedeutung der Metropolregion als neuntgrößtem Ballungsraum Deutschlands und dessen Wirtschaftskraft sehr genau: Er war vor seiner Berufung zum Bahnvorstand Vorstandsvorsitzender der Heidelberger Druckmaschinen AG.

Von 2002 bis Frühsommer 2004 liefen dann zwei getrennte Raumordnungsverfahren für die Abschnitte in den Bundesländern Baden-Württemberg und Hessen. Als Ergebnis wurden nur die Varianten als raumverträglich eingestuft, die eine ausschließliche Anbindung von Mannheim ohne Bypass-Umfahrung, so-

wie die ausschließliche Vollanbindung von Darmstadt vorsahen.

Das Neubaustrecken-Projekt Rhein-Main/Rhein-Neckar kam im Sommer 2004 in den „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans 2003. In einer Fußnote wurde festgehalten, dass der Fernverkehr ausschließlich über den Mannheimer Hauptbahnhof fahren dürfe.



Studie für den eine Zeit lang geplanten Fernbahnhof „Darmstadt West“

Das passte der damaligen DB-Führung überhaupt nicht ins Konzept. Sie hatte nach wie vor einen Hochgeschwindigkeitsverkehr mit möglichst wenig Halten im Sinn. Da auch DB Netz mit dem Status quo einer Aus- bzw. Überlastung von Ried- und Main-Neckar-Bahn aufgrund hoher Trassenpreis-Einnahmen (wirtschaftlich) sehr gut leben konnte, tat sich jahrelang erst einmal gar nichts.

Im Mai 2009 verfiel die Rechtskraft des Raumordnungsbeschlusses im Südteil nach fünf Jahren, da sich niemand für die in solchen Fällen übliche Verlängerung um weitere fünf Jahre eingesetzt hatte.

Ebenfalls im Mai 2009 erfolgte der Wechsel an der DB-Spitze von Hartmut Mehdorn zu Rüdiger Grube. Damit entspannte sich langsam das Verhältnis zwischen DB-Spitze und Region Rhein-Neckar.

In Südhessen ging die Entwicklung wie folgt weiter: Im Februar 2007 wurde die im Auftrag der Deutschen Bahn AG konzipierte „Konsenstrasse Hessen“ vorgestellt, die eine durchgehende, parallel zu den Autobahnen A 5 und A 67 geführte Hochgeschwindigkeitsstrecke und eine eingleisige Strecke (Bypass) zur Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs im Norden und Süden an die NBS umfasst. Im März 2009 wurde seitens der Stadt Darmstadt angekündigt, diese Bypass-Variante nicht mehr zu verfolgen und stattdessen einen Fernbahnhof Darmstadt-West an der Neubaustrecke zu favorisieren, zu der die im Januar 2010 ein Gutachten vorlegte. Die Darmstädter Stadtverordnetenversammlung sprach sich schließlich im Jahr 2011 für eine Vollanbindung des Hauptbahnhofs aus.

Inzwischen hatte im Mai 2009 für den allernördlichsten und unstrittigen Teil der NBS bereits das Planfeststellungsverfahren begonnen. Damit wurde der Verfall der Gültigkeit des Raumordnungsbeschlusses gerade noch verhindert. Es kam zu Erörterungsterminen, doch ab November 2010 wurden laut DB die „Planungsaktivitäten erheblich reduziert“.

„Darmstadt West“ sollte neben der Autobahn errichtet und mit Bürohäusern überbaut werden. (Zeichnungen: DB)

So rutschte die NBS im Investitionsrahmenplan 2011 – 2015 in die Kategorie „Sonstige wichtige Vorhaben/Teilvorhaben“ als „Vorhaben, das sich überwiegend in frühen Planungsstadien befindet“.

Ab 2011 kam aber andererseits auch wieder neuer Schwung in die Diskussion. So diskutierten Vertreter von PRO BAHN Starkenburg und Rhein-Neckar im Arbeitskreis NBS über alle denkbaren verkehrlichen Nutzungen einer neuen Schienenstrecke. Bei der im April 2011 durchgeführten Bewertung bei einem Treffen in Mannheim schnitten eine reine Güterverkehr-NBS sowie eine viergleisige Neubaustrecke am Besten ab. Auch der von den Planungsbüros BVU und intraplan im November 2010 im Auftrag der Bundesregierung erstellte „Bedarfsplan Schiene“ hatte festgestellt: „Die insbesondere zwischen Darmstadt und Mannheim-Friedrichsfeld verbleibenden Kapazitätsengpässe zeigen, dass die NBS Rhein/Main - Rhein/Neckar noch keine zufriedenstellende Gesamtlösung für die in diesem Korridor bestehenden Probleme darstellt.“

Daraufhin gab es im Juni 2011 eine europaweite Ausschreibung für die „Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse/Rhein-Main/Rhein-Neckar-Karlsruhe“.

Wer mehr wissen will: Die gesamte Korridorstudie gibt es unter www.bmvi.de

Diese Ausschreibung wurde von einer Bietergemeinschaft der Verkehrsplaner BVU, intraplan und SMA gewonnen und führte zur Erstellung der sogenannten „Korridorstudie“.

Jetzt gibt es mit der geplanten Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplanes 2015 im Frühjahr 2016 eine realistische Chance, dass 2016 oder 2017 ein oder zwei neue Raumordnungsverfahren für die Neubaustrecke von Frankfurt nach Mannheim beginnen und damit nach über zehn Jahren Stillstand wieder Bewegung in das Projekt kommt.

(Michael Löwe/wb)

Güterzug im Rheintal bei Oberwesel. (Foto: DB)

PRO BAHN aktiv

Seit mehr als fünf Jahren trifft sich eine Bundesarbeitsgruppe des Fahrgastverbandes, die vor allem aus Mitgliedern der Regionalverbände Starkenburg (Südhessen), Rhein-Neckar und Großraum Frankfurt, aber auch aus Vertretern anderer Verbände wie VCD und BUND besteht, regelmäßig und diskutierte die Anforderungen und Ziele der NBS für Personen- und Güterverkehr. Herausgekommen ist bei dieser umfangreichen Arbeit bisher unter anderem ein Thesenpapier. Details unter:

www.probahn.de/starkenburg/archiv-dateien.

Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar

Neubaustrecke dringend erforderlich

Die zentralen Aussagen der Korridorstudie

„Der Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse - Rhein/Main - Rhein/Neckar - Karlsruhe weist die höchsten Zugbelastungen und gleichzeitig die größten Engpässe im deutschen Eisenbahnnetz auf. Diese Engpässe führen dazu, dass die für die Schiene erreichbaren Nachfragepotenziale nicht ausgeschöpft werden können.“

Mit diesen Sätzen beginnt die sog. Korridorstudie von BVU, intraplan und SMA mit dem Titel „Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse - Rhein/Main - Rhein/Neckar - Karlsruhe“. Diese Studie, die im Januar 2012 vom damaligen Bundes-Verkehrsministerium vergeben wurde, wurde jetzt im März 2015 veröffentlicht und kommt zu folgenden Ergebnissen:

- Das Erfordernis einer NBS Rhein-Main/ Rhein-Neckar ist nachgewiesen.
- Eine Neubaustrecke parallel zur A5/A67, die tagsüber durch den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und nachts durch den Schienengüterverkehr (SGV) genutzt wird, stellt die sachgerechteste Lösung im Zentralkorridor dar.
- Das Ziel, die Bestandsstrecken im Zentralkorridor nachhaltig vom Lärm zu entlasten, ist erreichbar, wenn die Verlagerungspotenziale auf die NBS vollständig ausgeschöpft werden.
- Voraussetzung hierfür ist eine Verbindung von der Strecke Mainz - Darmstadt mit der Neubaustrecke
- Die Ausschleifung von Fernverkehrslinien aus der NBS nach Darmstadt Hbf hat sich als gesamtwirtschaftlich nicht vorteilhaft erwiesen, da die Nachteile für die durchfahrenden Fahrgäste größer sind als die Vorteile für die potenziellen zusätzlichen Ein-, Aus- und Umsteiger in Darmstadt Hbf.
- Die Nord- und Südanbindung von Darmstadt Hbf an die NBS kann daher aus Sicht des Schienenpersonennahverkehrs allein gesamtwirtschaftlich nicht begründet werden.
- Daher sind zusätzliche Nutzenbeiträge in anderen Bereichen zu suchen, um die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit einer Nord- und Südanbindung von Darmstadt Hbf an die NBS nachweisen zu können. (Originalzitate)

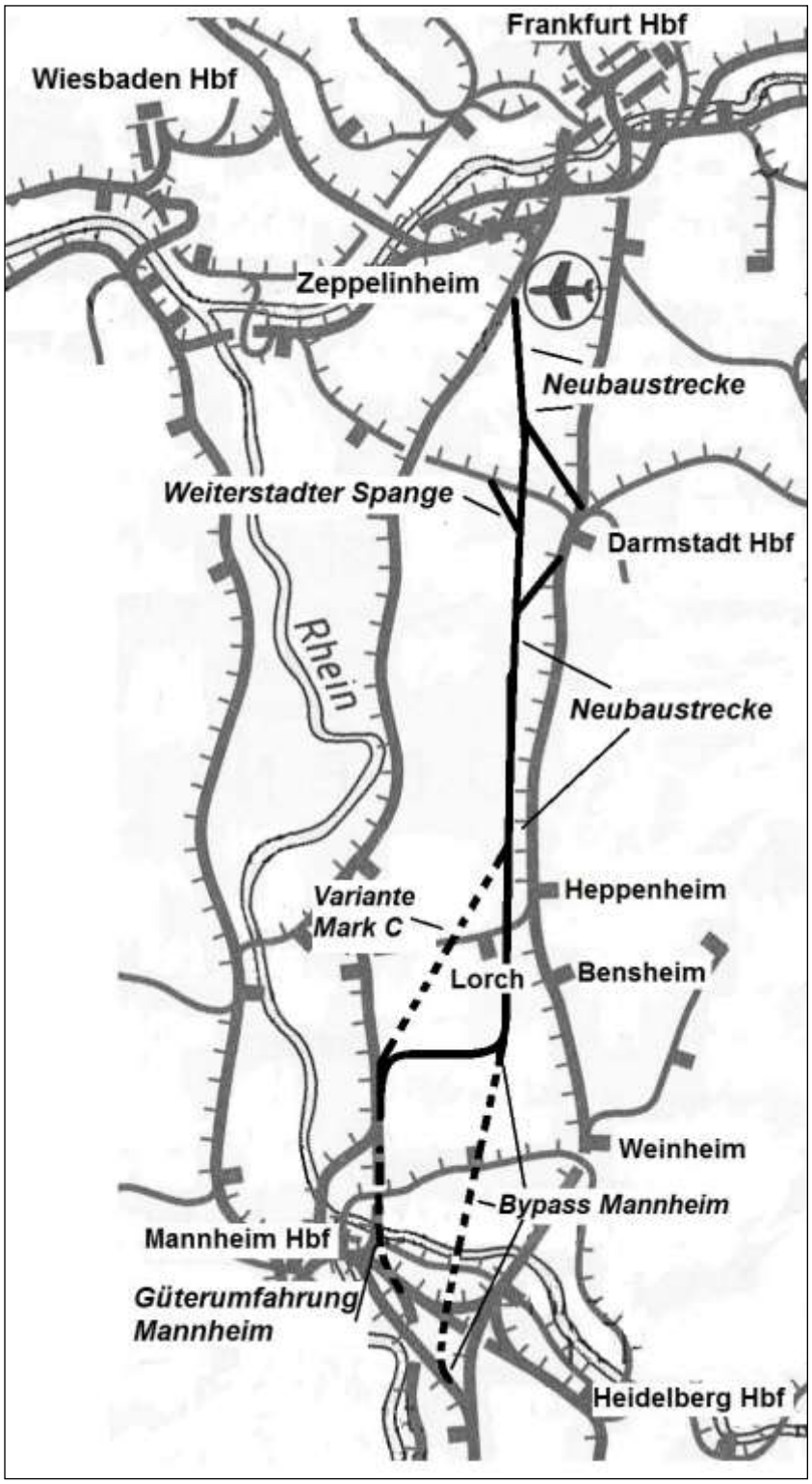
Außerdem überlässt die Korridorstudie Details der Anbindungen von Darmstadt und Mannheim den beiden Regionen. Unter Berücksichtigung zusätzlicher Maßnahmen/Anforderungen wie z. B. der Wallauer Spange (Verbindung zwischen dem Frankfurter und dem Wiesbadener Ast der Hochgeschwindigkeits-Strecke Frankfurt - Köln) wird die Nordanbindung Darmstadts sinnvoll. Verknüpft man dann die Strecke Mainz-Darmstadt nicht direkt mit der NBS (Weiterstadter Spange oder Klein-Gerauer-Spange), sondern südlich von Darmstadt die Main-Neckar-Bahn mit der NBS, so macht auch eine Südanbindung von Darmstadt wirtschaftlich Sinn. Der Preis wären mehr nächtliche Güterzugfahrten über den Darmstädter Hauptbahnhof.

Ergebnis der Korridorstudie: mehr Güter auf die Schiene. (Foto: DB/Dahl)

Bezüglich Mannheim überlässt es die Studie der Region, ob der Güterverkehr über die westliche Riedbahn durch den Mannheimer Hbf oder über die dann auszubauende östliche Riedbahn an Mannheim vorbei geführt werden soll. *(Michael Löwe)*

Ausstrahlung bis an Ruhr, Sieg und Lahn

Die Umsetzung der Korridorstudie Köln - Karlsruhe könnte auch Auswirkungen auf Mittelhessen haben. Zur Entlastung des Rheintals schlägt das Gutachten als Alternativroute auch die zusätzliche Umleitung von Güterzügen über die Strecken Hagen/Troisdorf - Siegen - Gießen - Friedberg nach Hanau vor. Dazu müssten an mehreren Stellen das Lichtraumprofil erhöht und die Blockabstände, also die Abstände zwischen den Signalen, verdichtet werden. Zwischen Troisdorf und Siegen Ost gibt es zudem zahlreiche eingleisige Abschnitte, die zweigleisig ausgebaut werden müssten. In Troisdorf und Friedberg müssten außerdem höhenfreie Verknüpfungen geschaffen werden. So könnte mit relativ einfachen Mitteln die Mittelrheinstrecke um 20 Güterzüge pro Tag entlastet werden. Die Gutachter schätzen die Investitionen dafür grob auf 370 Millionen Euro. In einer weiteren Stufe wäre dann der dreigleisige Ausbau zwischen Gießen-Bergwald und Friedberg, ein eigenes S-Bahn-Gleis zwischen Troisdorf und Henne, höhenfreie Verknüpfungen in Wetzlar, Dutenhofen und Großgrotzenburg sowie sechs Überholgleise zwischen Siegen und Dutenhofen nötig. Die Investitionskosten dafür: 1,1 Mrd. Euro. Wird diese Ausbauvariante zusätzlich realisiert, könnten 35 Güterzüge pro Tag vom Mittelrhein verlagert werden. Der gesamtwirtschaftliche Nutzen – so die Studie – kann wahrscheinlich für die 1. Ausbaustufe nachgewiesen werden. „Die Chancen zum Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit der Ausbaustufe 2 im Bundesverkehrswegeplan 2015 sind zumindest fraglich“, steht im Korridorgutachten. *(wb)*



So könnte die Neubaustrecke gebaut werden: Sie zweigt bei Zeppelinheim von der Riedbahn ab und verläuft entlang der Autobahn A5 nach Süden. Ausschleifungen nach Darmstadt und zur Main-Neckar-Bahn sind möglich. Als Verbindung von der Strecke Mainz – Darmstadt schlägt das Korridorgutachten die Weiterstadter Spange vor. Am Autobahndreieck Viernheim schwenken die Gleise in einer 90-Grad-Kurve nach Westen, um nördlich von Mannheim in die Riedbahn eingefädelt zu werden, damit die schnellen ICE-Züge in den Mannheimer Hauptbahnhof fahren können. In der Diskussion vor zehn Jahren hatte der frühere Bundestagsabgeordnete Lothar Mark eine schlankere Streckenführung vorgeschlagen, die sogenannte „Variante C", als Alternative zum „Bypass Mannheim", der auf Betreiben des früheren Bahnchefs Hartmut Mehdorn gebaut werden sollte. Zur Umfahrung des Mannheimer Hauptbahnhofs mit Güterzügen schlägt PRO BAHN den Ausbau der „Östlichen Riedbahn" vor (Güterumfahrung Mannheim). (Karte: wb)

bestehende Strecken — Neubaustrecke — diskutierte Strecken

Noch steht die genaue Streckenführung der NBS Rhein-Main/Rhein-Neckar nicht fest. Darüber wird vor Ort in den nächsten Jahren noch intensiv diskutiert werden. Die Karte soll nur einen groben Überblick geben, wie die Strecke verlaufen könnte und welche Varianten diskutiert werden und wurden und teilweise nicht mehr aktuell sind. Die genaue Streckenführung wir erst in den nächsten Jahren genau festgelegt. *(wb)*

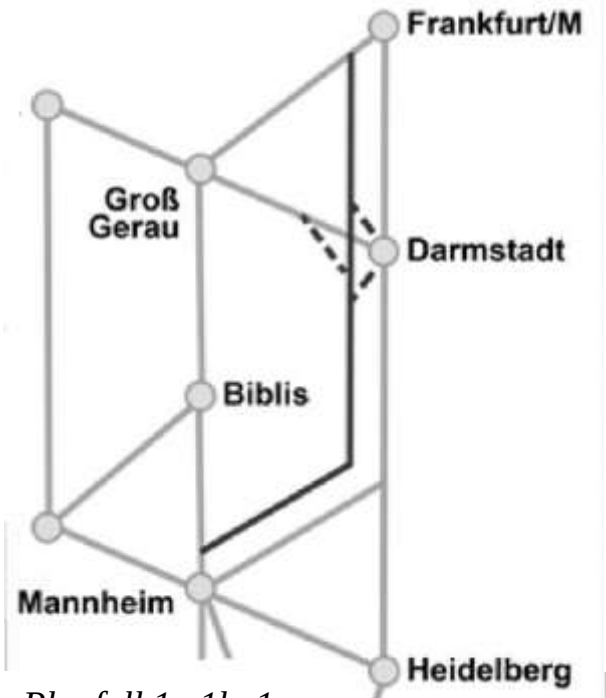
Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar

Die Ergebnisse der Studie

Darmstadt bleibt darin weitgehend außen vor

Die Ergebnisse der Korridorstudie wurden am 12. März 2015 in Frankfurt und später am selben Tag in Mannheim vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur präsentiert.

Die grobe Linienführung ist in allen untersuchten Trassenvarianten identisch: Südlich von Frankfurt in Zeppelinheim zweigt die zukünftige Neubaustrecke von der bestehenden Bahnstrecke Frankfurt-Mannheim ab, verläuft entlang der Autobahn A5, führt nicht durch den Darmstädter Hauptbahnhof, sondern westlich an Darmstadt vorbei, folgt der A67, um nördlich von Mannheim im Stadtteil Waldhof auf die bestehende Strecke einzuschwenken. Bei der Bedarfsprognose wird von einer Zunahme der ICE-Züge um 1,5 Züge pro Stunde auf insgesamt 80 statt der heute 54 Züge mit einem festen Halbstundentakt ausgegangen.



Planfall 1a,1b, 1c

Zusätzliche Fernzüge werden auf der Strecke Köln – Frankfurt-Flughafen nach Mannheim - Stuttgart bzw. Basel fahren.

Die einzelnen Streckenvarianten unterscheiden sich in der Trassierung als Güter oder ICE-Strecke und der Anbindung an die bestehenden Strecken im Raum Darmstadt. Dabei spielt die zukünftige Bedienung des Darmstädter Hauptbahnhofes eine zentrale Rolle.

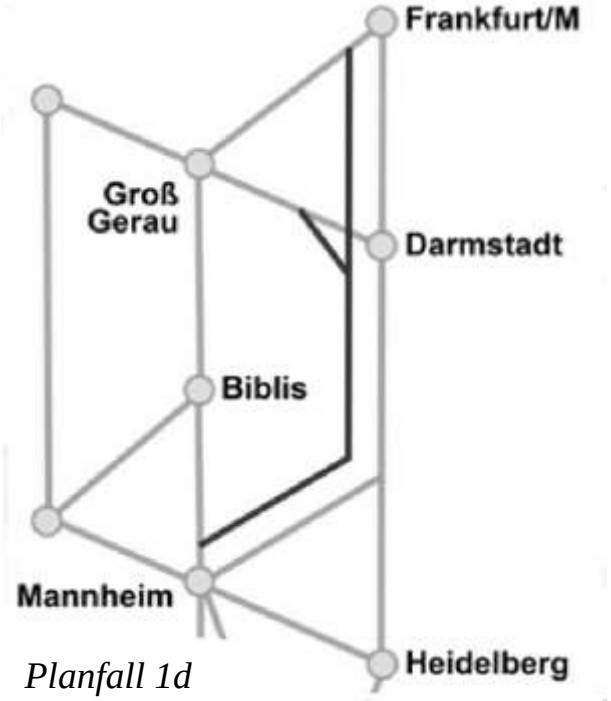
Folgende Szenarien wurden untersucht und wie folgt bewertet:

1. Neubaustrecke pur (Planfall 1a): Diese Strecke beinhaltet keine Verknüpfungspunkte mit den bestehenden Strecken, die Streckenhöchstgeschwindigkeit liegt bei 300 km/h, tagsüber verkehren die ICE-Züge, nachts fahren dann 36 Güterzüge, die Fahrzeit zwischen Mannheim und Frankfurt würde im ICE auf 32 Minuten sinken. Durch die freiwerdenden Fahrplantrassen auf den Bestandsstrecken können zusätzliche Güterzüge fahren Nahverkehrszüge können häufiger und mit weniger Verspätungen verkehren, weil die überholenden ICE-Züge wegfallen.

2. Neubaustrecke mit Einbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes

(Planfall 1b): Südlich und nördlich von Darmstadt entsteht eine eingleisige Ausfädelung zum Darmstädter Hauptbahnhof, die mit 160 km/h Höchstgeschwindigkeit befahren werden kann. Eine mögliche Ausfädelung könnte entweder im Süden Darmstadts oder bei Pfungstadt gebaut werden, um dann in der Höhe von Eberstadt auf die bestehende

Strecke einzuschwenken. Bei dieser Variante könnten ICE-Züge die Neubaustrecke nutzen und gleichzeitig den Darmstädter Hauptbahnhof anfahren.



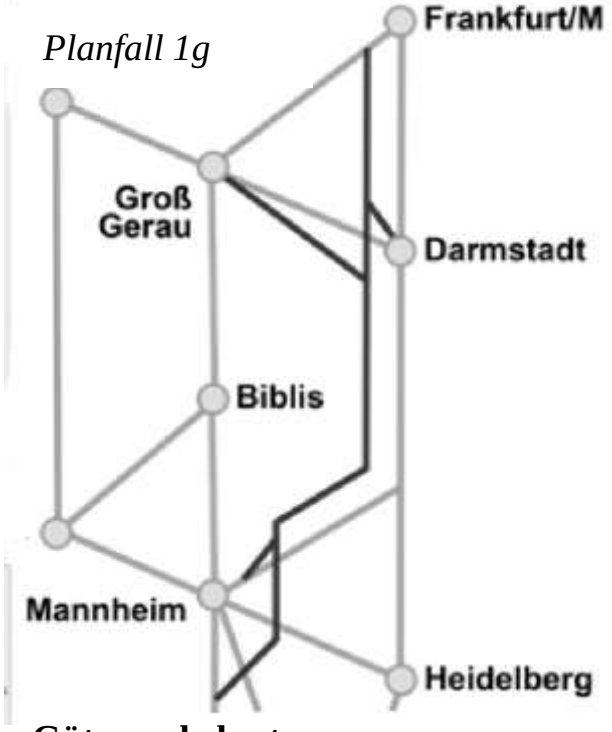
Planfall 1d

Insgesamt vier Linien jeweils im Zwei-Stunden-Takt würden über Darmstadt verkehren. Die Fahrzeit zwischen Darmstadt und Mannheim würde dann nur noch 20 Minuten betragen. Für die ICE-Linien wird eine Fahrzeitverlängerung von acht Minuten angesetzt, die von Mainz verkehrenden Intercity-Züge wären aber nur zwei Minuten länger über Darmstadt unterwegs. Als problematisch wird angesehen, dass die Intercity Züge zwischen Mainz und Darmstadt wichtige Güterverkehrstrassen blockieren würden und dass für die ICE-Züge ein weiterer Puffer von elf Minuten notwendig wäre, um einen festen Taktfahrplan zu gewährleisten. Dass bei derartig ungünstigen Ausgangsvoraussetzungen die Grobabschätzung zu einem geringfügig schlechteren Ergebnis als in der Variante 1a kommt, verwundert nicht. Der prognostizierte Fahrgastzuwachs für Darmstadt wird durch die verlängerten Fahrzeiten im Fernzugverkehr kompensiert, außerdem kommen noch 200 Millionen Euro als zusätzliche Baukosten hinzu.

3. Weiterstädter Spange

Im Planfall 1c können lediglich elf Güterzüge in der Nacht die Neubaustrecke von und nach Mainz nutzen, indem sie von der bestehenden Bahnstrecke Mainz - Darmstadt bei Weiterstadt über eine neue Kurve auf die Neubaustrecke einfädeln. Diese Züge würden ansonsten über die Riedbahn verkehren. Eine Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes ist in diesem Planfall nicht vorgesehen. Ansonsten ist die Streckenführung mit der Variante 1a identisch. Auch für diese Variante besteht eine positive wirtschaftliche Bewertung.

Planfall 1g



Güterverkehrstrasse

Eine reine Güterverkehrszugtrasse mit Weiterstädter Spange und ohne Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes würde mit 160 km/h trassiert werden (Planfall 1d). Zusätzlich wird in diesem Vorschlag der zweigleisige Ausbau der Strecke Mannheim-Käfertal – Mannheim-Rangierbahnhof zur Umfahrung

des Mannheimer Hauptbahnhofes vorgeschlagen. Bei dieser Planungsvariante besteht das Problem, dass auf den Bestandsstrecken die schnellen ICE-Züge und langsamere gleichzeitig unterwegs sind. Dadurch können nur wenige zusätzliche ICE-Fahrplantrassen geschaffen werden, ohne dass es zu Überschneidungen mit dem Regionalverkehr kommen würde. Zusätzliche ICE-Züge im angestrebten 30-Minuten-Takt würde dann zur Folge haben, dass Regionalzüge auf Teillaufwegen gestrichen und Standzeiten von ca. zehn Minuten wegen Überholung mehrere ICE-Züge in Kauf genommen werden müssten.

4. Nordanbindung Darmstadts an die Güterverkers-Trasse

Der Planfall 1g sieht zusätzlich zur Variante 1d eine Nordanbindung der Güterverkehrstrasse an Darmstadt vor, sodass Züge auf der Bestandsstrecke von Süden kommend nördlich von Darmstadt auf die Neubaustrecke einfädeln würden (zusätzlich ist noch eine Anbindung auf die Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart vorgesehen). Darmstadt wäre dann durch zwei ICE Linien (Hamburg - Darmstadt - Heidelberg - Stuttgart und Düsseldorf - Frankfurt Flughafen - Darmstadt - Heidelberg - Basel) an das Hochgeschwindigkeitsnetz angeschlossen. Daraus würden Reisezeitgewinne zwischen Darmstadt und Heidelberg bzw. Karlsruhe von fünf bzw. 15 Minuten resultieren. Für die Gemeinden an den angrenzenden Regionallinien ergäben sich mit den zusätzlichen Fernzügen verbesserte Anschlussmöglichkeiten auf die Fernstrecken. Erwartungsgemäß wird ein Fahrgastzuwachs prognostiziert, der aber weit unter dem einer Neubaustrecke für den Fernverkehr liegt.

Wie soll hier noch eine Neubaustrecke durch?

Ein Schwachpunkt des Korridor-Gutachtens ist die geplante Streckenführung durch das Industriegebiet von Weiterstadt an der Autobahn A5. Nach den Vorstellungen der Gutachter und des Bundesverkehrsministeriums soll die NBS entweder westlich (links) der A5 unter dem Lärmschutzwall oder östlich (rechts) der A5 zwischen der Ausfahrspur und dem Einkaufszentrum „Loop5“ verlaufen. Bei der Straßenbrücke der B42 über die Autobahn A5 müssten deren Widerlager genau unterfahren werden. Bliebe nur nur ein Tunnel unter der Autobahn? *(Foto: Gottlob Gienger)*

Die Gutachter empfehlen auf Basis rein wirtschaftlicher Kriterien die Variante 1a (reine Neubaustrecke ohne Verknüpfung mit Bestandsstrecken) und Variante 1c (Neubaustrecke mit Spange Weiterstadt). Die Variante 1b schneidet weniger gut ab, weil zwar mehr Fahrgäste im Raum Darmstadt die Züge nutzen würden, aber gleichzeitig andere Kunden im Fernverkehr aufgrund der verlängerten Fahrzeiten wegbleiben würden. Um dennoch den Darmstädter Hauptbahnhof anzubinden, empfehlen die Gutachter, weitere Fahrgastpotenziale z. B. im Nahverkehr zu erschließen. So könnte ein „Hessen-Express“ Darmstadt - Frankfurt Flughafen - Wiesbaden teilweise auf der Neubaustrecke verkehren und ihr Potenzial ausschöpfen.

Deshalb wird in der Studie die Nordanbindung Darmstadts empfohlen und es werden vier weitere Anbindungen zur Auswahl gegeben:

1. Anbindung der Bestandsstrecke Mainz - Groß-Gerau - Darmstadt über die Weiterstädter Spange
2. Anbindung der Bestandsstrecke Mainz - Groß Gerau - Darmstadt über eine Spange ab Klein-Gerau
3. Südanbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes
4. Einfädelung auf die bestehende Strecke Darmstadt - Heidelberg bei Pfungstadt. *(hka)*

Immer wichtiger: der Güterverkehr

Lange Zeit wurde die Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar nur für den Hochgeschwindigkeitsverkehr konzipiert. Erst vor wenigen Jahren setzte ein Umdenken ein. Der Grund: Die DB verabschiedete sich von Zukunftskonzepten mit Geschwindigkeiten im Fernverkehr bis zu 300 km/h. Mit einer Hochgeschwindigkeitsstrecke lassen sich auch nicht die Probleme im Güterverkehr lösen. Schon heute ist die Main-Neckar-Bahn entlang der Bergstraße stark mit Güterzügen belegt. Gleichzeitig werden im Schienen-Güterverkehr für die nächsten Jahrzehnte große Wachstumsraten vorhergesagt. Deshalb war es nur folgerichtig, dass in der neuen Korridorstudie gerade auch der Güterverkehr besondere Beachtung fand. Deshalb sollte dann nachts der Güterverkehr auf die Neubaustrecke verlagert werden. Von einer signifikanten Entlastung der lärmgeplagten Anwohner entlang der Bergstraße und im Ried ist aber nicht auszugehen. Es ist zu erwarten, dass freiwerdnde Trassen von zusätzlicher Tonnage genutzt werden, andererseits bleibt es fraglich, ob Güterzüge nicht die billigeren Trassen auf der Ried- und Main-Neckar-Bahn nutzen werden. Die optimale Lösung wäre ohnehin eine viergleisige Neubaustrecke: Zwei Gleise dienen dem schnellen Personenverkehr, zwei parallele Schienenstrecken sind rund um die Uhr und nicht nur nachts dem Güterverkehr vorbehalten. Ohnehin ist noch nicht geklärt, wie das Problem der unterschiedlichen Beanspruchung und Abnutzung der gleichen Schienen durch schnelle ICE und schwere Güterzüge gelöst werden soll. *(wb)*

Eine Direktanbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs wäre aus Sicht von PRO BAHN Starkenburg die beste Lösung. Hier bestehen optimale Verknüpfungsmöglichkeiten mit den bestehenden Strecken. Im Westteil des Hbf wäre auch noch Platz für die Gleise der Neubaustrecke. (Fotomontagen: Werner Krone.)

Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar

PRO BAHN für Vollanbindung Darmstadts

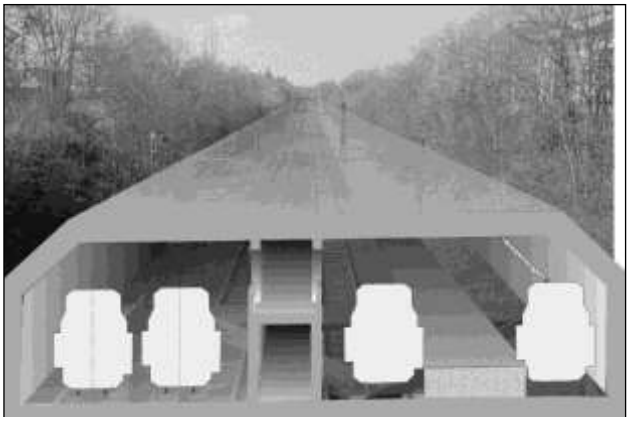
Fahrgastverband macht Vorschläge

Leider ist in der Korridorstudie die Vollanbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes nicht untersucht worden. In dieser von PRO BAHN und dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) propagierten Trassenvariante würde die neue Strecke ausschließlich über den Darmstädter Hauptbahnhof geführt. Diese Streckenführung ist seit dem Raumordnungsverfahren zur Neubaustrecke von 2004 seit 2010 auch im Regionalplan für Südhessen enthalten.

Diese Variante bietet folgende Vorteile:

1. Vollanbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes an das ICE-Netz mit einem Stundentakt zum Frankfurter Flughafen, nach Rhein-Ruhr, durchgehende Züge nach Kassel - Göttingen-Hamburg. Im Süden könnte Karlsruhe -Basel, Stuttgart - München bedient werden. Die Fahrzeiten: zum Frankfurter Flughafen elf Minuten, nach Köln 70 Minuten, nach Mannheim nur noch 20 Minuten.

2. Die Fahrzeitverlängerung für die haltenden Züge ist niedriger als bei einer Ausfädelung von einer Neubaustrecke, die außerhalb Darmstadts verläuft. Damit ist eine Bedienung des Darmstädter Hauptbahnhofes mit ICE-Zügen auch langfristig gesichert.



Platz genug: Neben der Main-Neckar-Bahn könnten noch neue Gleise verlegt werden.

3. Fester Halb-Stunden-Takt im ICE-Verkehr mit fünf ICE-Zügen pro Stunde.
4. Die Fahrzeit für diese Streckenvariante würde derjenigen der heutigen Bestandsstrecken entsprechen.
5. Zusätzliche Kosten für Kreuzungsbauwerke zum Ein- und Ausfädeln der Neubaustrecke entfallen, das Darmstädter Kreuz muss nicht aufwendig unterquert werden.
6. Optimale Anbindung über den Darmstädter Hauptbahnhof an die Bestandsstrecken, damit entfällt die Weiterstädter Spange oder die weiträumigere Ausfädelung ab Groß-Gerau.
7. Verbesserter Lärmschutz für alle: Wenn die alten und neuen Strecken durch das Darmstädter Stadtgebiet in Trögen geführt werden, würde dies den Lärm gegenüber heute deutlich reduzieren.
8. Südlich des Hauptbahnhofs könnten die Gleise der Neubaustrecke neben der bestehenden Main-Neckar-Bahn verlegt werden (siehe Grafik). *(hka)*

Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar

Monnem vorn?

Welche Auswirkungen hat die Studie auf den Rhein-Reckar-Raum?

Im Rhein-Neckar-Raum war die Korridorstudie lange und sehnsüchtig erwartet worden. Sie bestätigte: Es soll keinen Bypass geben, auf dem schnelle ICE-Züge die Quadratestadt umfahren können.

Rangierbahnhof Mannheim (Fotos: DB)

Der Wermutstropfen: Auch der zusätzliche Güterverkehr muss nun durch die Stadt. Schon mehren sich Stimmen, die von einem langen Tunnel unter der Wohn- und Industriebebauung sowie unter dem Neckar träumen. Schließlich bekämen ja auch Rastatt und Offenburg eine solche Unterfahrung. PRO BAHN könnte sich eine Güter-Umfahrung des Hauptbahnhofs so vorstellen: Die Güterzüge, die nicht über den Hauptbahnhof müssen, könnten im Bahnhof Mannheim-Waldhof auf die sogenannte östliche Riedbahn gelenkt werden. Die Gleise liegen also bereits für diese Güterumfahrung, die schon jetzt von allen Güterzügen benutzt wird, die den Mannheimer Rangierbahnhof als Ziel haben. Die Strecke führt größtenteils fernab von Wohnbebauungen durch Industrie- und Gewerbegelände und könnte sogar viergleisig ausgebaut werden. Am Beginn des Rangierbahnhofs sind sogar die Widerlager für eine zusätzliche Brücke über die Gleise Mannheim - Heidelberg vorhanden. Die jetzt geforderte Güter-Umfahrung des Hauptbahnhofs gibt es also schon und könnte mit relativ geringen Mitteln ausgebaut werden. *(wb)*

Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar

Die Knackpunkte der Studie

Fahrgastverband macht Vorschläge

Insgesamt ist es erfreulich, dass mit der jüngst veröffentlichten Korridorstudie jetzt eine umsetzbare Position, die in dieser Form (mit den angesprochenen regionalen Präzisierungen zu Darmstadt und Mannheim) in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 aufgenommen werden kann. Die Investitionskosten sind mit geschätzt etwas über drei Mrd. Euro überschaubar, und die Aufnahme in die neue Kategorie „Vordringlicher Bedarf plus“ ist möglich. In Summe ergibt sich damit erstmalig eine realistische Chance, dass die Neubaustrecke Rhein-Main/ Rhein-Neckar bis etwa 2030 gebaut werden kann.

Merkwürdig sind allerdings die Umstände, warum eine reine Güterverkehrs-NBS schlechter bewertet wird als die favorisierte NBS für Hochgeschwindigkeitsverkehr tagsüber und Güterverkehr nachts. So fällt beim Vergleich dieser beiden Varianten (1c und 1d in der Studie) auf:

- Gleich hohe geschätzte Investitionskosten, obwohl eine reine Güterstrecke nur für Tempo 160 gebaut würde, eine ICE-Strecke hingegen für Tempo 300.
- Der Lärmschutz wird in beiden Fällen mit sehr guten Werten bedacht, obwohl eine reine NBS für den Güterverkehr natürlich tagsüber Riedbahn und Main-Neckar-Bahn nicht unbedingt erheblich von Lärm entlasten entlasten würde.
- Das mögliche Nahverkehrsangebot auf den Altstrecken wird im Fall einer Hochgeschwindigkeitsstrecke sehr gut eingeschätzt, im Fall einer reinen Güterneubaustrecke nur neutral mit „0“. Dies überrascht, da im zweiten Fall sich tagsüber durch den wegfallenden Güterverkehr durchaus Potenziale für zusätzlichen Personennahverkehr auf der Riedbahn ergäben (und auf der Main-Neckar-Bahn ganz massiv). Zusätzliche Fernverkehrsverbindungen müssten nicht zwangsläufig auf die Riedbahn, sondern könnten auch von der linksrheinischen Strecke Mainz - Ludwigshafen - Mannheim oder der Main-Neckar-Bahn aufgenommen werden.
- Bei Variante 1c wird in der Bewertung eine erhebliche Personen-Reisezeit-Ersparnis zur Anrechnung gebracht, obwohl sich die Fahrzeiten Frankfurt Hbf - Mannheim Hbf sowie Frankfurt Flugha-

Fen Mannheim Hbf laut Studie nur um fünf Minuten verringern werden. Es gibt also viele Widersprüche in der Studie, die noch aufgelöst werden müssen.

PRO BAHN Rhein-Neckar bleibt jedoch bei seiner langjährigen Bewertung, dass das Wichtigste ist, dass überhaupt einigermaßen zeitnah eine Neubaustrecke zwischen den Großräumen Rhein-Main und Rhein-Neckar gebaut wird. Jetzt geht es darum, dass die Regionen Darmstadt und Mannheim so schnell wie möglich ihre „Hausaufgaben“ machen, damit die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf plus“ erfolgen kann. Wenn sich Mannheim für die Führung des Güterverkehrs auf der östlichen Riedbahn mit Einschleifung in die Strecke Mannheim - Heidelberg entschließen könnte, gäbe es im Übrigen auch die Option, z. B. eine zusätzliche ICE-Verbindung pro Stunde an Mannheim vorbei direkt nach Heidelberg zu führen – ganz im Sinne des neuen Fernverkehrskonzepts der Deutschen Bahn vom März 2015, gemäß es wieder viel mehr Direktverbindungen im Fernverkehr geben soll. Auch dies ist eine Forderung, die PRO BAHN Rhein-Neckar bereits im Jahr 2000 erhoben hatte … *(Michael Löwe)*

Kurioser Vorschlag: von Bonn bis Mainz unterirdisch

Tunnel, Tunnel, kilometerlange Bahntunnel für Neubaustrecken! Für manche Politiker und unterirdische Bauingenieure scheint dies das einer neuen Bahntrasse Betroffenen und gegen Bahnlärm zu sein. So schlägt ein Bonner Bauingenieur einen bis zu 118 Kilometer langen sogenannten Westerwald-Taunus-Tunnel vor.

Unterirdisch: die Forderungen einiger Bahnlärmgegner. (Foto: S. Esse)

Im hessischen Bischoffsheim nahe Mainz verschwänden die Güterzüge unter der Erde 47 Kilometer lang sausen sie unter der Erde, queren dann das Lahntal ober- oder unterirdisch. Nach weiteren 71 Kilometer Fahrt durch den Westerwald sollen sie schließlich im nordrhein-westfälischen Sankt Augustin bei Bonn wieder auftauchen. Mit bis zu zehn Milliarden Euro setzt der Ingenieur die Baukosten an. Wie wirklichkeitsnah solche Vorschläge, gerade auch angesichts der immensen Kosten und der großen Eingriffe in die Natur sind, darüber mag sich jeder FGZ-Leser seine eigene Meinung bilden.

Was vielen Bahnlärm-Kritiker, die Millionensummen für solche Tunnelprojekte fordern, aber offenbar nicht bewusst ist: Mit einem Bruchteil des Geldes könnten alle in Deutschland fahrenden Güterwagen mit viel leiseren Bremsen, Kupplungen und sonstigen Lärmdämpfern ausgerüstet werden. Das Lärmproblem wäre so viel einfacher und vor allem schneller zu lösen als mit gigantomanischen Tunnelfantasien, die – wenn sie überhaupt realisierbar wären – Jahrzehnte bis zur Umsetzung bräuchten. *(wb)*

Deutsche Bahn

Die Renaissance des InterRegio

„Neues“ Fernverkehrskonzept: Alter Wein in neuen Schläuchen

Die Bahn will dem Fernbus Paroli bieten: Im März stellte Fernverkehrs-Vorstand Ulrich Homburg ein neues Konzept vor, das bis 2032, also in den nächsten 17 Jahren, umgesetzt werden soll, um Reisende für den Fernverkehr der Bahn zurückzugewinnen. Dafür soll eine komplett neue Intercity-Flotte mit 120 Zügen einsatzbereit sein. Diese Züge werden bis zu 200km/h schnell sein und über eine „einfache Bordgastronomie“ verfügen. Ob es sich dabei um ein Bord-Bistro wie im früheren InterRegio handelt oder nur um eine mobile Verkaufseinheit, ist unklar. Zusätzlich sollen diese Züge mit moderner Telekommunikation ausgerüstet sein (Handy-Verstärker, WLAN) und auch Fahrräder transportieren.

Auf den als Flächennetz bezeichneten Strecken werden die Züge im Zwei-Stundentakt verkehren. Dieses Streckennetz umfasst ungefähr die alten InterRegio-Strecken.

Mit diesen neuen Zügen soll erreicht werden, dass alle Städte mit mehr als 100.000 Einwohner, die nicht Bestandteil der als „Kern-Netz“ bezeichneten ICE-Strecken sind, auch in das Fernverkehrsnetz integriert werden. Für die Strecken innerhalb Hessens sieht das Konzept vor:

1. (Hamburg-) Kassel - Gießen – Frankfurt - Darmstadt - Heidelberg – Karlsruhe: Beibehaltung des Zwei-Stunden-Taktes.

2. Dortmund-Kassel-Bebra: Die Strecke ist Bestandteil des neuen Netzes als Teil der Linie Aachen - Chemnitz. Als Zeitpunkt für den gesamten Laufweg wird 2032 angegeben. Ob und wann der Zwei-Stunden-Takt für den verkürzten Streckenabschnitt von Aachen - Kassel und dann weiter nach Erfurt - Weimar kommen wird, bleibt unklar.

3. Ruhr-Sieg-Strecke: Hagen - Siegen - Frankfurt: Hier sollen ab 2019 wieder Fernzüge verkehren. Die Doppelstock-Züge des Intercity-Neu-Zugtyps würden dann von Münster über Siegen nach Frankfurt verkehren, als Haltepunkte kämen die Stationen des früheren Inter-Regios infrage.

Insgesamt erweckt das neue Bahnkonzept den Eindruck, dass sich die Bahn im Fernverkehr wieder ihren vernachlässigten Kunden, den Fahrgästen abseits der ICE-Rennstrecken, zuwenden will.

All das, was jetzt als neue Innovation von der Bahn verkauft wird, gab es freilich schon mit dem InterRegio-Netz, das unter Bahn-Chef Hartmut Mehdorn nach dem Jahr 2000 systematisch kaputt gemacht wurde. Ohne diese fatalen Fehler wäre das neue „alte“ Fernverkehrsnetz längst in Betrieb. *(hkl)*

Einstmals blau-weiß: die InterRegios >

Buchbesprechung

60 Jahre Engagement für die Odenwaldbahn

Buch der Interessengemeinschaft zur Historie der Bahnlinie

Im Buch der Interessengemeinschaft Odenwald (IGO) zu ihrem 60-jährigen Jubiläum wird die Geschichte einer Organisation beschrieben, die sich vor allem das Ziel gesetzt hat, die wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Interessen des Odenwaldes zu fördern. Dass sie diese Ziele auch tatsächlich verfolgt, zeigt die eindrucksvolle Geschichte, wie die IGO den Fremdenverkehr durch Informationsfahrten für Journalisten, Reiseveranstalter und Kundenberater der damaligen Bundesbahn ankurbeln wollte. Dies erreichte sie mit Erfolg, denn in der gesamten Bundesrepublik erschienen daraufhin viele Artikel über den Odenwald in namhaften Zeitungen.

Ein zentrales Element dieses Werkes ist ohne Zweifel aber die Historie der Odenwaldbahn, an deren positiven Entwicklung die IGO maßgeblich beteiligt war.

Bereits seit den zwanziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, also noch vor der eigentlichen Gründung der IGO, engagieren sich ihre späteren Mitglieder erfolgreich für die Einrichtung des sogenannten „Odenwald-Neckar-Eilzuges“, der auf dem Laufweg von Frankfurt nach Stuttgart über Hanau, Erbach und Eberbach nach Stuttgart bis Dezember 2004 bestand.

Landrat a. D. Horst Schnur (li.), einer der Autoren des Buches, bei der Taufe des nach ihm benannten Triebwagens der Odenwaldbahn. (Foto: OREG)

Ein schweres Ringen war für die Interessengemeinschaft und weitere Akteure die Rettung des Südabschnitts Erbach - Eberbach der Odenwaldbahn, den die Deutsche Bundesbahn in den 60er und 70er Jahren immer wieder stilllegen wollte. Eine weitere Mammutaufgabe war es, die Weiterentwicklung durch neue Zugangebote, wie den „schnellen Odenwälder“, die schnelle Regionalzugverbindung zwischen Darmstadt und Erbach, dem Einsatz moderner Fahrzeuge, sowie Investitionen in die Schieneninfrastruktur zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit voranzutreiben.

Diese Entwicklung beschreiben die Autoren des Buches detailliert. Einer von ihnen ist der frühere Landrat des Odenwaldkreises, Horst Schnur, der deutlich macht, dass auch die Kommunalpolitik an diesem Erfolg maßgeblich beteiligt war.

Abgerundet wird die ausführliche Dokumentation der Odenwaldbahn durch die historischen Ausführungen von Peter Sattler, der sich mit den Bahnen im Odenwald beschäftigt hat. In seinem Text werden sowohl heute nicht mehr existierenden Bahnlinien beschrieben, als auch die immensen Aufwendungen, die der Bahnbau mit sich brachte, in Erinnerung gerufen. So kostete zum Beispiel der Bau des Himbächel-Viadukts und des Krähberg-Tunnels viele Menschenleben durch Bau-Unfälle.

Unterhaltsam werden die historischen Daten begleitet von allerhand humorvollen Kurzerzählungen, Anekdoten, Liedern und Dichtungen von Heimatpoeten (auch im lokalüblichen Dialekt notiert).

Wer mehr über die IGO und die Odenwaldbahn erfahren möchte, für den ist dieses praktische Taschenbuch hervorragend geeignet! Das Jubiläumsbuch „Die Interessengemeinschaft Odenwald und die Odenwaldbahn“ kann zum Preis von fünf Euro zuzüglich Versandkosten bezogen werden bei: Interessengemeinschaft Odenwald e.V., Marktplatz 1, 64711 Erbach (Tel. 06062 - 943384).
(Peter Castellanos)

Wegen eines Druckfehlers waren Teile des Artikels „Eine Landkreisbahn für Darmstadt“ von Bernd Rohrmann in FGZ 107 nicht lesbar. Wir bitten dies zu entschuldigen. Das Thema werden wir in einer der nächsten Ausgaben der Fahrgastzeitung erneut aufgreifen. (red)

Leserbriefe

Fingerspitzengefühl reicht nicht!

Ausstattung der Bahnhöfe und Bahnsteige oft mangelhaft

In der Fahrgastzeitung Nr. 107 wird in einem Artikel dargestellt, dass oftmals im RMV-Gebiet die Fahrkartenautomaten so platziert sind, dass bei Sonnenschein die Anzeige nicht mehr lesbar wird. Dies kann ich aus eigener Erfahrung bestätigen. So wurde beim Bau der neuen Odenwaldbahn-Haltepunkte ziemlich jeder Automat und jedes Wartehäuschen nach Westen ausgerichtet, ohne zu beachten, dass die Automaten-Displays bei Sonnenschein nicht mehr lesbar sind und bei Regenwetter die Fahrgäste kaum Schutz vor Wind und Nässe haben. Auch stehen die Automaten gelegentlich über einem Gitterrost zur Regenwasserableitung. Fällt dann einem Fahrgast eine Münze aus der Hand, rollte diese bestimmt in den Entwässerungskanal. Ein weiterer Mangel zeigte sich nach dem ersten Frost. Die frei auf den Bahnsteigen montierten Fahrplanschaukästen frieren bei freier Lage des Haltepunkts von unten bis oben hin zu. Hier wurde versäumt, die Schaukästen in die Wartehäuschen zu hängen. Ich habe den Eindruck, dass inzwischen Bahnhaltepunkte nur von Technikern ohne Bahnerfahrung geplant werden. Daher benötigt der RMV ein Regelwerk für Haltepunkte, ähnlich dem „Planungshandbuch Umweltbahnhof Rheinland-Pfalz“, das vor 20 Jahren den Bahnhöfen unseres Nachbarbundeslandes erheblichen Auftrieb brachte.
(*Hans Hofferberth)*

Wir sollten froh über diesen Versuch sein

Der neue E-Ticket-Tarif in Heidelberg bringt auch Vorteile

Zwar leuchtet mir ein, dass es nicht sinnvoll sein kann, auf Dauer zwei nach unterschiedlichen Berechnungssystemen funktionierende Tarife nebeneinander laufen zu lassen. Gerade für Nutzer, die ab und zu den öffentlichen Nahverkehr auch auf kürzeren Strecken nutzen möchten – beispielsweise aus einem Heidelberger Stadtteil in die Stadtmitte – ist der Wabentarif aber denkbar unattraktiv, da unverhältnismäßig hoch. Hier ist ein Entfernungstarif m.E. wesentlich kundengerechter. Aus meinem Umfeld finde ich gute Akzeptanz für Fahrkartenpreise (mit BahnCard) z. B. von Handschuhsheim zum Bismarckplatz 1,05 Euro, während der Wabentarif als völlig überzogen angesehen wird, auch im Hinblick darauf, dass man ja oft zu mehreren fährt. Da ist das Parkhaus rasch billiger.

Den neuen eTarif sehe ich daher als guten Weg, unregelmäßige oder seltene ÖPNV-Nutzer öfter als bisher von der ÖPNV-Nutzung zu überzeugen. Hier ist auch zu beachten, dass es in Heidelberg ja anders als in vielen anderen Städten keinen Kurzstreckentarif gibt. Der City-Tarif ist auf Touristen zugeschnitten, die mit der Bahn anreisen, und für diese Gruppe sicher sinnvoll, nützt aber nichts, wenn man aus einem Stadtteil in einen anderen fahren möchte.

Das Argument, dass ohnehin nur 8,4 Prozent der Fahrgäste Einzelfahrkarten oder Tageskarten nutzen, kann ich nicht gelten lassen. Gerade das sind ja die Fahrgäste, die noch gewonnen werden können; die Nutzer von Jobtickets, Schüler- oder Semestertickets müssen nicht mehr überzeugt werden.

Sich in einer Publikation, die sicher auch von den Verkehrsverbünden und -Verkehrsunternehmen aufmerksam gelesen wird, über eine Senkung von Fahrpreisen zu beklagen, finde ich kontraproduktiv. Die Fahrpreisgestaltung beeinflusst definitiv die Akzeptanz des ÖPNV-Angebotes, und zwar in erheblichem Maß; der Kommentar klingt aber so, als ob dies keine große Rolle spielen würde. M.E. sollten wir froh sein, dass der VRN zumindest einmal diesen Versuch startet. Wie er sich entwickelt, bleibt abzuwarten; vielleicht ergibt sich ja tatsächlich auch auf Dauer eine Verbesserung der Preisgestaltung, die zu höherer Akzeptanz des Angebotes führt, auch wenn zugegeben die Rahmenbedingungen dafür sicher nicht gut sind. Als „Schildbürgerstreich“ kann ich diesen Pilotversuch definitiv nicht ansehen.

(Fritz Kraemer)

PRO BAHN intern

Positive Bilanz in den Regionalverbänden

Die PRO BAHNER in Hessen leisten viel Arbeit vor Ort

Wer bei PRO BAHN aktiv mitarbeiten möchte, kann sich in den fünf hessischen Regionalverbänden einbringen. Zum Beispiel in Nordhessen bei den Treffen in Kassel. Dabei wurden im vergangenen Jahr unter anderem eine Busverbindung zwischen Fuldabrück und Guxhagen, die Straßenbahn-Doppeltraktionen und die Streichung des NVV-Fahrplanbuches diskutiert.

Für den Erhalt der Parkplätze für Pendler, die nach Gießen oder Fulda von Lauterbach mit der Vogelsbergbahn fahren, hat sich PRO BAHN Osthessen eingesetzt, nachdem die DB den Bahnhof und die angrenzenden Parkflächen verkauft hatte. Im Herbst 2014 wurden morgens ab 4.45 Uhr am Bahnhof Lauterbach Flugblätter verteilt, um zu erreichen, dass die Stadt das Gelände ankauft und so die Parkflächen für Pendler sichert.

Ein Schwerpunkt der Arbeit des Regionalverbandes Mittelhessen war der Regionalverkehrs zwischen Gießen und Marburg, wo zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 zahlreiche Zughalte wegfielen. Nach Fahrgastzählungen in den betroffenen Zügen wurde durch Briefe und Zeitungsartikel, zusammen mit dem Verkehrsclub Deutschland (VCD), versucht, noch ein Umdenken herbeizuführen. Leider vergeblich.

Beim Regionalverband Großraum Frankfurt beteiligten sich verschiedene Mitglieder aktiv in den Fahrgastvertretungen im Großraum Frankfurt, zum Beispiel in der Fahrgastlobby Hochtaunus, Kundenbeirat des Verkehrsverbandes Hochtaunuskreis (VHT)), Fahrgastbeirat des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV), Fahrgastbeirat NIO Offenbach.

Bei folgenden regionalen Themen mischte sich PRO BAHN Starkenburg ein: Regionale Fahrplankonferenz in Mannheim (zweimal im Jahr), AG Kooperationspartner im Mobilitätsverbund, Gespräche mit den Landratskandidaten Christian Engelhardt und Gerald Kummer im Kreis Bergstraße und Werner Thomas im Landkreis Darmstadt-Dieburg sowie Zusammenarbeit mit der Interessengemeinschaft Odenwald (IGO) bei einem regionalen Entwicklungskonzept für den Odenwald. *(red)*

Das Allerletzte

Nach dem 9. Streik der Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer mögen sich viele Dauer-Fahrgäste und Pendler so fühlen, dass Sie nebenstehende Karte gezogen haben.

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
Regionalsprecher
Hermann Hoffmann: (0561) 67179
Dieter Kleinschmidt (05665) 2114

PRO BAHN Regionalverband Osthessen
Regonalvorsitzender Werner Filzinger
Baumgartenweg 12; 36341 Lauterbach
Tel. (06641) 29 11, 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
Regionalsprecher 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) 36701750, 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, 1.8. Redaktionsschluss der „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“, Heft Nr. 109, August 2015. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (siehe Seite 2)

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen:

Mo, 24.6. 19.30 Uhr: Überverbandliches Treffen im Umwelthaus, Wilhelmsstraße 2,
Mo, 29.7. Kassel (zusammen mit dem VCD)
Mo. 10.8. 18.00 Uhr: Regionaltreffen PRO BAHN Nordhessen, Restaurant Depesche, Wilhelmshöher Allee 254, Kassel
Mo, 26.8. 19.30 Uhr: Überverbandliches Treffen im Umwelthaus, Wilhelmsstraße 2, Kassel (zusammen mit dem VCD)

PRO BAHN Regionalverband Osthessen:

Mi, 10.6. 19 Uhr: Treffen in der Gaststätte „Zum Felsenkeller“, Leipziger Straße 12 in
Mi, 9.9. 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, 15.7. 18.30 Uhr: Treffen in der Pizzeria Adria, Frankfurter Straße 30 in Gießen.
Mi, 16.9. Wegbeschreibung: vom Bahnhofsvorplatz über die historische Treppe (rechts), dann unmittelbar links durch den Alten Wetzlarer Weg bis zur Einmündung Frankfurter Straße.

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

Mo, 6.7. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler
Mo, 3.8. Straße 32, Raum 3 (fünf Fußminuten vom Hauptbahnhof/Südseite)
Mo, 7.9.

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi, 24.6. 18.00 Uhr: jeden vierten Mittwoch im Monat: Monatstreff des RV Starken
Mi, 22.7. burg im Restaurant Casa Algarve („Grün-Weiß“**)**, Dornheimer Weg 27 in
Mi, 23.9. Darmstadt. (18.00-18.30 Uhr: Abendessen, 18.30-20.15 Uhr: Tagesordnung)

Im August wegen der Sommerferien kein Monatstreffen!

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar:

Do, 18.6. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar im **Restaurant red – die grüne Küche**, Poststraße 42 in Heidelberg

Do, 16.7. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar im **Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

Im August wegen der Sommerferien kein Monatstreffen!

Brandoberndorf
TSB