

# Fahrgastzeitung

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

Nr. 70

September – Oktober 2008



<b>Baubeginn Stadtbahnhof Eschwege</b>	<b>S. 4</b>
<b>Eine Seilbahn für Marburg?</b>	<b>S. 7</b>
<b>Schwerpunktthema Trolleybus</b>	<b>S. 8</b>
<b>Pünktlichkeitsgarantie im RMV</b>	<b>S. 24</b>

**Titelbild:** Noch bis Ende Oktober 2008 ist der französische TGV täglich Gast im Hauptbahnhof Frankfurt am Main, weil bei zwei schadhaft abgestellten ICE3M leistungsfähigere Transformatoren nachgerüstet werden. Mindestens schon zweimal war es auf der französischen Schnellfahrstrecke zu Bränden der unterdimensionierten Umformer im ICE gekommen. (*Foto: Wilfried Staub*)

**Rückseite:** Der PRO BAHN Landesverband Hessen gratuliert der Deutschen Bahn zum 120. Geburtstag des Frankfurter Hauptbahnhofs und zur vorbildlichen Restaurierung der Bahnsteighallen.

(*Fotos: Thomas Herter und Helmut Lind*)

## Impressum

Die Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen ist eine Informationszeitschrift des PRO BAHN Landesverbandes Hessen e. V. und der Regionalverbände Starkenburg e. V., Großraum Frankfurt am Main e. V., Rhein-Neckar und der PRO-BAHN-Mitglieder in Nord-, Mittel- und Osthessen.

Die Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen erscheint sechsmal im Jahr zu folgenden Terminen: Januar, März, Mai, Juli, September und November. **Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe („Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen“) erlaubt.** Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Sie können die Fahrgastzeitung auch erhalten, wenn Sie nicht Mitglied bei PRO BAHN e. V. sind. Das **Jahresabonnement** kostet 7,50 EUR und beinhaltet die Zusendung von sechs Ausgaben der Fahrgastzeitung. Bitte bestellen Sie mit Angabe Ihrer Adresse beim Landesverband (Postfach 11 14 16, 60049 Frankfurt a. M.) unter Beifügung von 7,50 EUR in bar oder in Briefmarken.

**Die FGZ kann auch online unter [www.pro-bahn.de/mittelhessen](http://www.pro-bahn.de/mittelhessen) bestellt werden.**

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

**Änderungen der Bezugsadresse** melden Sie bitte an die Mitgliederverwaltung in Berlin, wenn Sie Vereinsmitglied sind; an Holger Kötting, wenn Sie die Zeitung als Jahresabonnement/Freiverteiler erhalten.

**Redaktion:** Martin U. Schmidt (*mus*), Holger Kötting (*hk*), Wolfgang Brauer (*wb*), Helmut Lind (*ld*), Thomas Bayer (*tb*), Nils Kahl (*nk*), Hermann Hoffmann (*hh*). Alle anderen Artikel sind namentlich gekennzeichnet. V. i. S. d. P.: *mus*, für die einzelnen RV: *hk, wb, ld, tb, nk*.

**Endredaktion dieser Ausgabe:** *wb*

**Druck und Versand:** *hk*

**Redaktionsanschrift:** Martin U. Schmidt, Küferstr. 30, 65931 Frankfurt am Main,  
Tel/Fax: (0 69) 37 56 24 88. E-Mail: [m.schmidt@chemie.uni-frankfurt.de](mailto:m.schmidt@chemie.uni-frankfurt.de)

Regionalredaktionen:

**Nordhessen:** Hermann Hoffmann, Am Juliusstein 18, 34130 Kassel, Tel. (0 5 61) 6 71 79,  
E-Mail: [hhoffma@freenet.de](mailto:hhoffma@freenet.de)

**Mittelhessen:** Nils Kahl, Nieder Weisel, Butzbacher Str. 31, 35510 Butzbach, Tel. (0 60 33) 92 44 11, E-Mail: [nilskahl.de](mailto:nilskahl.de)

**Osthessen:** Thomas Bayer, Roter Weg 5, 36163 Poppenhausen, Tel./Fax: (0 66 58) 91 86 03. E-Mail: [thomas.bayer-poppenhausen@t-online.de](mailto:thomas.bayer-poppenhausen@t-online.de)

**Großraum Frankfurt:** Helmut Lind, Holzweg 17, 61440 Oberursel, Tel. (0 61 71) 46 28,  
E-Mail: [info@frankfurt.pro-bahn.de](mailto:info@frankfurt.pro-bahn.de)

**Starkenburg:** Holger Kötting, Am Karlshof 12, 64287 Darmstadt, E-Mail: [holger.koetting@gmx.de](mailto:holger.koetting@gmx.de)

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

**Redaktionsschluss für diese Ausgabe:** 1.8.2008 (Heft September – Oktober 2008)

**Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:** 1.10.2008 (Heft November – Dezember 2008)

Die Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen ist auch online über [www.pro-bahn.de/hessen](http://www.pro-bahn.de/hessen) erhältlich.

# Inhalt dieser Ausgabe

## Nordhessen

Baubeginn für den Stadtbahnhof Eschwege .....	4
Nordhessen-Bahnhöfe mit neuen Aufgaben .....	5
Keine Wartehalle in Kassel-Wilhelmshöhe .....	6

## Mittelhessen

Eine Seilbahn für Marburg? .....	7
Vor 40 Jahren fuhr der letzte Oberleitungsbus in Marburg .....	8
Trolleybusse in Hessen und anderswo .....	11
Obus - das umstrittene Verkehrssystem .....	16
Neue Bahnsteigunterführung in Gießen .....	19
Tour de Natur machte Halt an der Lumdatalbahn .....	20

## Großraum Frankfurt am Main

Mogelpackung Schnupperticket .....	21
Neuer Busbahnhof für Esch .....	23
Die Zehn-Minuten-Garantie des RMV .....	24
Schienenkreuzfahrt durch Frankfurt .....	26
Jubiläum der ältesten deutschen Straßenbahnstrecke .....	30

## Starkenburg

Vorerst keine Tram nach Weiterstadt .....	32
---	----

## Rhein-Neckar

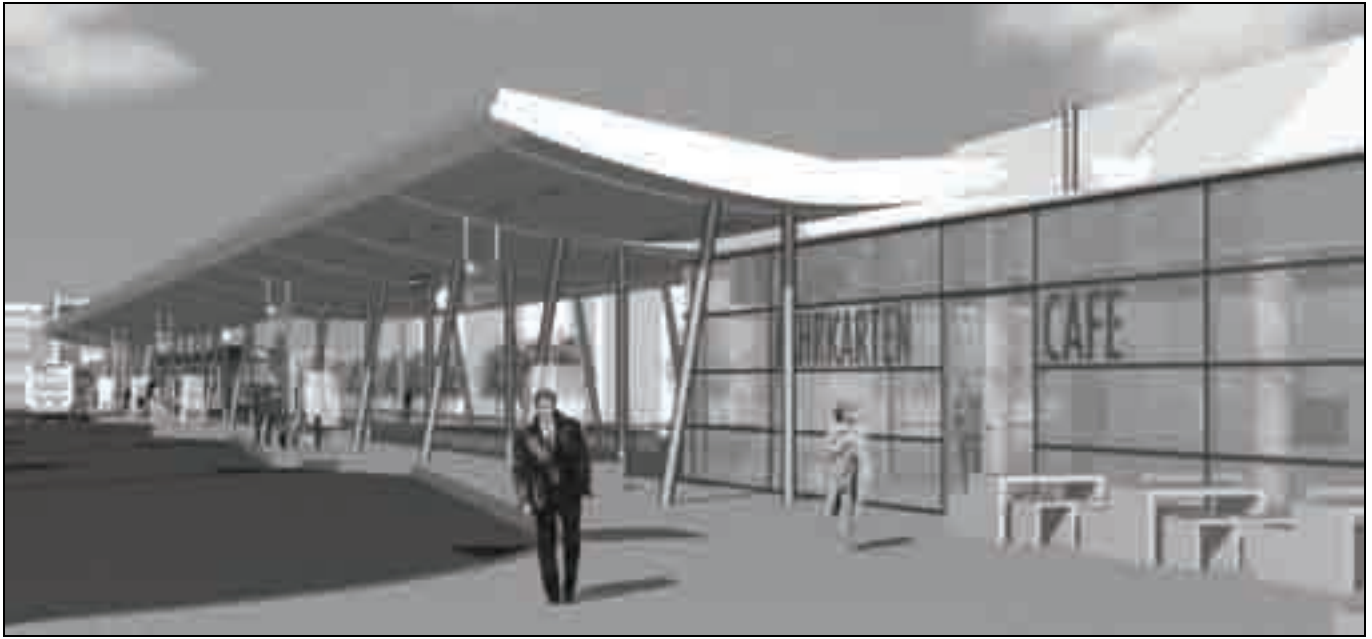
Masterplan Güterverkehr .....	33
Neues von den Straßenbahnprojekten südlich von Heidelberg .....	35

## Das Allerletzte

Im Schritttempo über sanierte Bahnbrücke .....	36
--	----

PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten .....	38
---	----

PRO BAHN – Termine .....	39
--------------------------	----



*So soll der neue Stadtbahnhof Eschwege aussehen (Zeichnung: NVV)*

## Nordhessen

# Baubeginn für den Stadtbahnhof Eschwege

Ende 2009 nach fast 25 Jahren wieder Züge direkt in die Kreisstadt

Die nordhessische Kreisstadt wird wieder an das Schienennetz angeschlossen. Der Planfeststellungsbeschluss für die Reaktivierung der Strecke von Eschwege West nach Eschwege Stadt und den Neubau einer Verbindungskurve nach Norden wurde im Juli erteilt.

Viele Jahre hatte Eschweges Bürgermeister Jürgen Zick für dieses Prestigeobjekt gekämpft – eigentlich sollte schon 2004 mit dem Bau begonnen werden. Der neue Kopfbahnhof soll zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 in Betrieb gehen. Die cantus-Triebwagen zwischen Bad Hersfeld und Göttingen fahren dann nicht mehr westlich an Eschwege vorbei, sondern steuern den neuen Stadtbahnhof an und machen dort Kopf.

Die neue Station besteht aus einem eingeschossigen Empfangsgebäude mit einem NVV-Kundenzentrum sowie einem großzügigen Bistro. In einer Fahrradabstellanlage können 60 Räder sicher untergebracht werden. Auf dem Bahnhofsvorplatz werden ein zentraler Omnibusbahnhof und Kurzzeitparkplätze entstehen. Ein Parkhaus mit 96 Stellplätzen bildet den westlichen Abschluss der Bahnhofsanlage. Der bisherige Haltepunkt Eschwege West wird verschwinden. Dafür erhält der Stadtteil Niederhonne einen neuen Haltepunkt in Richtung Bebra, Eichenberg und Eschwege Stadt. Das gesamte Projekt soll 16 Millionen Euro kosten. (hh)

Nordhessen

## Nordhessen-Bahnhöfe mit neuen Aufgaben

Twiste, Melsungen und Rotenburg erstrahlen in neuem Glanz

Wo liegt Twiste? Wassersportlern ist sicher der Twistesee bekannt. Aber der Bahnhof Twistetal-Twiste liegt 12 km westlich hiervon – zwischen Bad Arolsen und Korbach. Hier verkehrt die Kurhessenbahn. Nachdem das 1893 errichtete Bahnhofsgebäude nach 20 Jahren Leerstand dem Verfall preisgegeben schien, kaufte die Gemeinde den Bahnhof und realisierte jetzt den Umbau im Rahmen der Dorferneuerung. Im neuen Bahnhof entstanden in den vergangenen Monaten neun Plätze für das betreute Wohnen für Menschen mit Behinderungen. Federführend hierfür ist das Lebenshilfe-Werk im Hofgut Rocklinghausen. Die feierliche Eröffnung der Bahnhofseinrichtung wurde am 19. Juli mit einem Tag der offenen Tür begangen.



*Cantus-Triebwagen halten auch in Melsungen (Fotos: Knut Rosenthal)*

Ähnliche Bahnhofserfolge konnte einige Wochen vorher auch Rotenburg an der Fulda – zwischen Kassel und Bebra gelegen – feiern. Die Stadt Rotenburg kaufte von der DB Services Immobilien GmbH das Bahnhofsgebäude sowie eine 3.660 Quadratmeter große Grundstücksfläche für 248.960 Euro. Die Räume sind für öffentliche Veranstaltungen vorgesehen.



### *Bahnhof Melsungen*

Nachdem wegen Insolvenz des Betreibers im Februar 2008 der Fahrkartenschalter schließen musste, wurde er am 4. Juli wieder geöffnet. Die Stadt Melsungen, mittlerweile Besitzerin des Bahnhofsgeländes, habe nach Auskunft des Bürgermeisters Dieter Runzheimer mit der Firma Netzwerk GmbH aus Erfurt einen Betreiber gefunden, der den Verkauf der Tickets und die Beratung der Kunden übernimmt. Der Schalter sei künftig montags bis freitags zwischen 6.30 und 17 Uhr besetzt. Der Betrieb solle durch eine Vollzeitbeschäftigte und eine Teilzeitkraft sichergestellt werden.

Außerdem plant die Stadt im Bahnhofsgebäude die Einrichtung von Jugendräumen. In Melsungen verkehren wie in Rotenburg die cantus-Triebwagen Kassel

– Bad Hersfeld – Fulda. Außerdem ist hier Endstation der Regiotramlinie RT5 Kassel – Melsungen. (hh)

## Nordhessen

# Keine Wartehalle in Kassel-Wilhelmshöhe

Bahn AG zeigt sich hartleibig – Kundenwünsche werden ignoriert

Vor einigen Jahren wurde der beheizbare Warteraum des ICE-Bahnhofs in ein McDonald's Restaurant umgewandelt. Offensichtlich sind dem DB-Konzern Pacht-Einnahmen wichtiger als frierende Fahrgäste. Proteste brachten bisher keinen Erfolg.



*Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe  
(Foto: Hans Haffnar)*

Die Deutsche Bahn teilte dem Magistrat der Stadt Kassel nun mit, es bestehe kein Grund, wieder einen Warteraum einzurichten. Stadtbaurat Norbert Witte (CDU) sagte bei einer Stadtverordnetenversammlung, dass die Bahn in Gesprächen über einen Warteraum „sehr hartleibig“ sei. Insbesondere für Behinderte und alte Menschen sei die Situation ohne Warteraum nicht zufriedenstellend, beklagten auch andere Stadtverordnete.

Darüber sei seit längerer Zeit auch der Seniorenbeirat der Stadt Kassel enttäuscht. PRO BAHN kann sich dieser Enttäuschung nur anschließen. (hh)



Ende Juli wurde der neue NVV-Freizeitführer „Schlösser & Burgen“ vorgestellt, in dem 33 Schlösser und Ruinen in Nordhessen samt dem Weg via ÖPNV dorthin beschrieben werden. Die Broschüren liegen ab sofort nicht nur in allen NVV-Kundenzentren und -Infopoints aus, sondern auch in rund 200 Gaststätten entlang der Strecken sowie in Rathäusern, Touristinfos und Jugendherbergen im gesamten NVV-Gebiet. (hh)

Mittelhessen

## Eine Seilbahn für Marburg?

### Bürgermeister will neue Form des ÖPNV zu den Uni-Kliniken prüfen

Nur ein Sommerlochthema oder erstzunehmender Vorschlag? Marburgs Bürgermeister Frank Kahle (Die Grünen) schlug im Juli den Bau einer Seilbahn von der Innenstadt zu den auf den Lahnbergen im Osten der Stadt gelegenen Uni- und Klinikbauten vor. Erste Vorgespräche mit Herstellerfirmen gebe es bereits, bestätigte das Presseamt der Stadt.

Von den Uni-Gebäuden in der Innenstadt könnte die Bahn zunächst etwa 160 Meter Höhenunterschied zu einem Aussichtsturm (siehe Fotomontage) überwinden und dann horizontal die Kliniken und Uni-Institute erreichen. Die Fahrtzeit würde etwa acht Minuten für die rund drei Kilometer lange Strecke betragen. Das ist nur etwa ein Drittel der Fahrzeit, die die Linienbusse von der Marburger Innenstadt zu dem seit den 60er Jahren aufgebauten neuen Unigelände benötigen, weil die in großem Bogen auf Stadtrandstraßen zu den Lahnbergen fahren müssen. Eine direkte Zufahrt für Busse (und den Individualverkehr) ist nicht möglich, weil die Lahnberge zur Innenstadt hin steil abfallen.

Der Vorstoß des Grünen-Bürgermeisters wurde überwiegend belächelt und nicht ernst genommen. Insbesondere konservative Kreise kritisierten die Vor-



*Seilbahn in Marburg (Fotomontage: Oskar Schroeder)*

schläge als „Hirngespinnst“. Dabei sind solche Pläne nicht neu. Bereits vor 20 Jahren schlug einer der Vorgänger Kahles, der CDU-Bürgermeister Gerd Dahlmanns, eine solche Seilbahn vor. Aber auch damals erkannten die Marburger nicht die Chancen dieses zukunftssträchtigen Plans. Besondere ÖPNV-Konzepte sind aber in der bergigen Universitätsstadt dringend nötig. Die innerstädtischen Straßen im engen Lahntal sind zu den Vorlesungszeiten überfüllt, die Busse stehen dann im Auto-Stau. Mit der Verlegung weiterer Kliniken auf die Lahnberge, die derzeit im Bau sind, wird sich die Situation noch zuspitzen.

Wegen seiner topografischen Lage besitzt Marburg übrigens bereits ein außergewöhnliches Nahverkehrssystem: vier (kostenlose) Aufzüge vom Lahntal in die historische Oberstadt, die etwa 30 Höhenmeter überwinden. (wb)

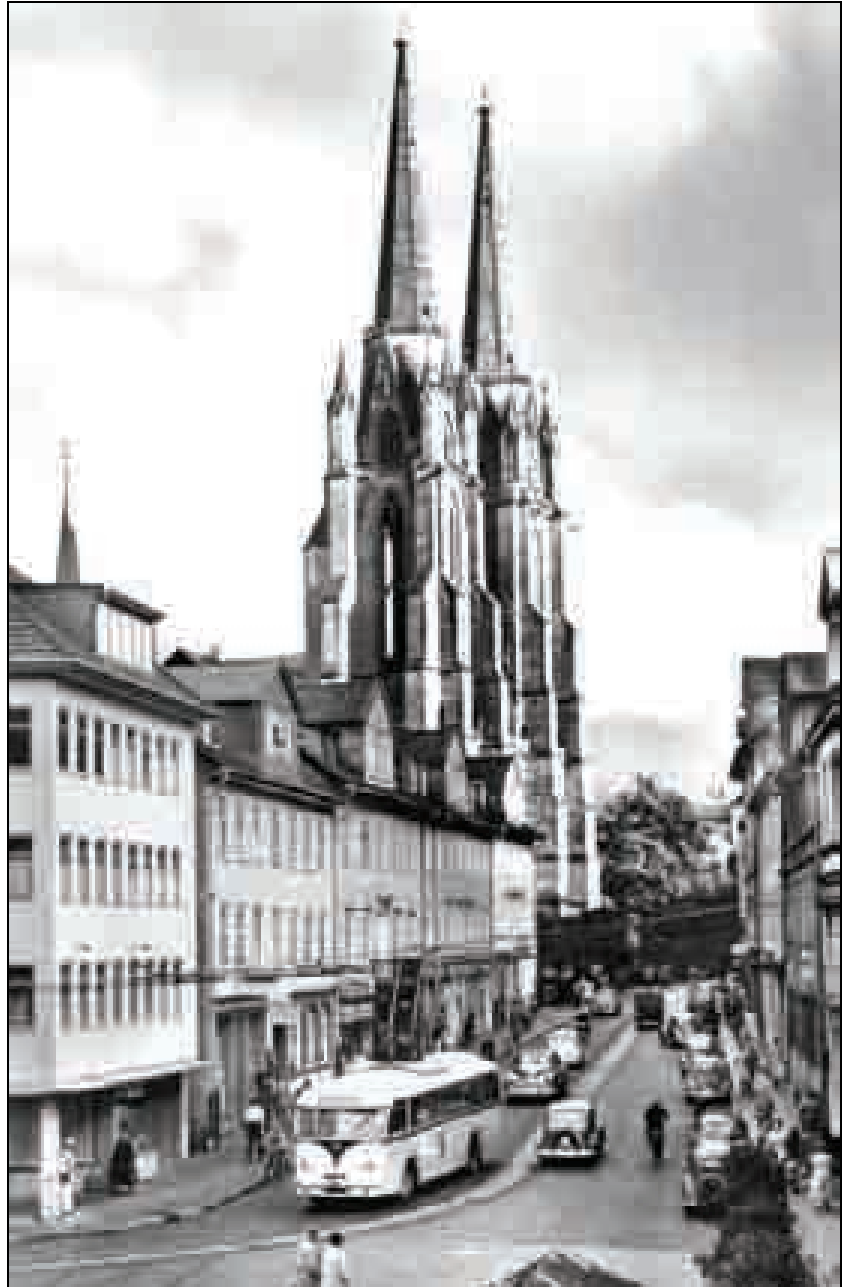
Mittelhessen

## Adieu Trolleybus

Vor 40 Jahren fuhr der letzte Oberleitungsbus in Marburg

*Der 5. Oktober 1968 war ein grauer Herbsttag. Wie jeden Morgen standen die Schüler auch an diesem Samstag (am 6. Tag der Woche war damals in Hessen noch Schule) an den Haltestellen. Aber etwas war heute anders. Die Pennäler und die erwachsenen Fahrgäste tuschelten über das Gefährt, dass sie viele Jahre zuverlässig in die Schule, zur Arbeit oder zum Einkaufen gebracht hatte: Es war der letzte Betriebstag der Marburger Oberleitungsbusse, wie auch auf tannengrün umrankten Schildern stand, die am Bug und Heck der vier noch verbliebenen „Stangentaxis“ angebracht waren. Wehmut lag in der Luft.*

Marburg ist typisch für den Bau und den schnellen Niedergang der meisten der rund 60 Trolleybus-Netze in Deutschland, die es einst gab. Konkrete Planungen für einen Oberleitungsbus gab hier bereits Anfang der 40er Jahre. Die 1911 eingeführte elektrische Straßenbahn war abgewirtschaftet, weil in dreißig Jahren fast nichts in die Infrastruktur und den Wagenpark investiert worden war.



*Obus nahe der Grabeskirche der Heiligen Elisabeth in Marburg Anfang der 50er Jahre. In der Straßennmitte sind noch die Schienen der Trambahn zu sehen, die der Trolleybus am 19. Mai 1951 abgelöst hatte. (Fotos: Martin Klehm)*



An Stelle der „Elektrischen“ sollte der Obus treten, der keinen eigenen Gleiskörper, sondern nur Fahrleitungen benötigte. Die Umstellung war für 1941/42 vorgesehen. Zehn Fahrzeuge plus fünf Anhänger waren bereits bestellt, zwei Linien geplant: Die erste sollte dem Verlauf der Straßenbahn vom Südbahnhof zum Hauptbahnhof folgen. Linie 2 sollte die erste, 1940 eingerichtete Marburger Dieselbus-Linie vom Marktplatz zur Tannenber-Kaserne außerhalb der Stadt ersetzen, denn Treibstoff war in Kriegzeiten knapp, während elektrischer Strom noch reichlich vorhanden war.

Wegen des Krieges wurde das Vorhaben jedoch nicht realisiert. Die Marburger Straßenbahn fuhr noch fast ein Jahrzehnt länger als ursprünglich vorgesehen. Erst 1951 wurden die alten Obus-Pläne teilweise umgesetzt. Gebaut wurde nur die Hauptlinie zwischen den Marburger Bahnhöfen. Sie folgte im wesentlichen der Linienführung der Straßenbahn bzw. Pferdebahn.



*Obus Nr. 7 an der Elisabethkirche*

Lediglich zwischen dem Verkehrsknoten Rudolphsplatz und der Elisabethkirche wich die Strecke von der bisherigen Linienführung ab und führte durch eine bürgerliche Wohngegend, die erst nach der Pferdebahnzeit (1903-1911) entstanden war. Mit der rund 500 Meter

längeren Strecke wurden aber ein Kino, das Museum, zwei Schulen, das Behördenhaus sowie das Klinikviertel besser an den ÖPNV angebunden, später auch noch die Uni-Verwaltung und Hörsaalgebäude, die in diesem Bereich Anfang der 60er Jahre gebaut wurden.



*Nr. 5 am Marburger Südbahnhof*

Obwohl die Obus-Strecke länger war, konnten die Trolleys die Distanz in 14 statt in 17 Minuten wie die Straßenbahn zurücklegen, weil die Linie durchgängig zweispurig ausgelegt war. Die Straßenbahngleise dagegen waren nur einspurig mit Ausweichen gebaut. In dem Obus-Rundkurs gab es nur eine Weiche zum Depot. Diese Abzweigung wurde aber nur von den in die Strecke einfahrenden Obussen benutzt: Wenn Fahrzeuge ins Depot einrücken wollten, bremste der Busfahrer auf einer leichten Gefällstrecke am Abzweig zum Betriebshof. Der Schaffner verließ das Fahrzeug, zog die Stromabnehmerstangen herunter, stieg wieder ein und der Fahrer löste die Bremse. Der Bus rollte an und erreichte antriebslos das Tor des Depots. Dort wurden die Stangen vom Schaffner wieder an die Drähte geführt und der Obus konnte seinen Abstellplatz in der Wagenhalle ansteuern. Diese Prozedur spielte sich auf der Bundesstrasse B 3 ab. Aber der in

den 50er und Anfang der 60er Jahre noch geringe Autoverkehr erlaubte solche Manöver.

Der Marburger Wagenpark bestand zunächst aus fünf zweiachsigen Oberleitungsbussen, 1956 wurden noch drei weitere Zweiachser dazugekauft. 1961 folgten dann wegen steigender Fahrgastzahlen zwei dreiachsige Gelenkbusse (liebevoll auch „Ziehharmonikabusse“ genannt) von Henschel in Kassel.

Diese Fahrzeuge wurden gut angenommen, deshalb bestellten die Stadtwerke Marburg zwei weitere dieser Gelenk-omnibusse vom Typ HS 160 OSL. Da Henschel aber seine Obus-Produktion 1963 kurzfristig einstellte, gab die Firma den Auftrag zurück. Anstatt sich an andere Trolleybus-Produzenten zu wenden, orderten die Marburger Stadtwerke zwei

Diesel-Gelenkbusse, die zusammen mit den Stangenbussen unter dem Fahrdrabt fuhren. Das war der Anfang vom Ende des Marburger Obusbetriebs.

Ende der 60er Jahre standen dann größere Straßenbaumaßnahmen an. Die Stadt war nicht gewillt, in die Verlegung von mehreren hundert Metern Fahrdrabt, geschweige denn in den Ausbau des Oberleitungsnetzes zu investieren. Deshalb wurde 1968 der elektrische Betrieb eingestellt. Schon bald nach der Stilllegung begann der Abriss der Oberleitung, Ende des Jahres erinnerte in Marburg nichts mehr an 17 Jahre Obus. Die zweiachsigen Fahrzeuge wurden verschrottet, die Dreiachser nach Kapfenberg in Österreich verkauft, wo sie noch bis 1980 bzw. 1989 im Liniendienst fuhren. (wb)



*Gelenk-Obus an der Wendeschleife am Marburger Südbahnhof, am unteren Bildrand sind die DB-Schienen zu sehen. Heute ist an dieser Stelle eine vierspurige Straße, deren Bau mit ein Grund für die Abschaffung des Oberleitungsbusses in der mittelhessischen Universitätsstadt war.*

# Von Kassel bis Kaiserslautern

## Oberleitungsbusse in Hessen und anderswo

Insgesamt gab es in Hessen sieben Oberleitungsbusbetriebe, die zwischen 1941 und 1951 entstanden: Kassel, Marburg, Gießen, Wiesbaden, Frankfurt, Offenbach und Darmstadt. Die erste Stilllegung (Frankfurt) gab es bereits 1959, in Offenbach rollten 1972 die letzten hessischen Trolleybusse endgültig ins Depot.

### Kassel

Die Kasseler Obusstrecke wurde im Juli 1944 mit einer Länge von 4,2 Kilometern von Harleshausen nach Kirchditmold eröffnet.



1947 wurde die Strecke bis in den Stadtteil Wilhelmshöhe erweitert und 1957 noch bis zum DB-Bahnhof (heute ICE-Halt) verlängert. Im Gegensatz zur Straßenbahn spielte der Obus nur eine untergeordnete Rolle. Deshalb beschloss der Aufsichtsrat der Kasseler Verkehrsgesellschaft 1962, diesen Betriebszweig aufzugeben. Die Kasseler Obus-Strecke diente auch Henschel als Versuchs- und Vorführstrecke für die in seinem Werk produzierten Fahrzeuge.



### Obus-Schmiede Henschel

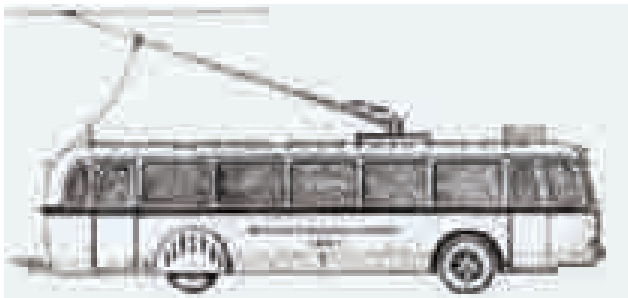
Die Henschel-Werke, einst der größte Arbeitgeber in Kassel und rund 150 Jahre lang Produzent von Lokomotiven, Panzern und Lastwagen, baute seit den 30er Jahren auch Oberleitungsbusse. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Produktion der „Stangentaxis“ 1946 wieder aufgenommen und innerhalb weniger Jahre avancierte Henschel zum größten Anbieter von Obussen in Deutschland. 1955 stellte Henschel mit dem Typ HS 160 OSL, einen völlig neuen Omnibustyp vor, der sowohl als Oberleitungs- als auch als Diesel-Variante gebaut wurde. Der Aluminium-Wagenkörper war mit selbsttragendem Aufbau in Schalenbauweise gefertigt und wurde entweder als Solo-Linienwagen oder als Gelenkbus ausgeliefert. 1963 wurde die Oberleitungsbus-Produktion bei Henschel in Kassel eingestellt, weil sie unrentabel geordnet war.



HS 160 OSL von Henschel

## Marburg

Die mittelhessische Universitätsstadt hatte den kleinsten eigenständigen Obus-Betrieb in Hessen, denn die noch kürzere Strecke in Frankfurt war ja eigentlich nur ein Verbindungsstück als Ergänzung zwischen zwei Straßenbahnstrecken. (Näheres zum Obus in Marburg siehe im vorstehenden Artikel)



## Gießen

Die Nachbar-Uni-Stadt Gießen dagegen hatte das erste und lange Zeit größte Obus-Netz in Hessen. Die Stadt war wegen ihrer Kasernen und Rüstungsbetriebe kriegswichtig. Innerhalb von nur eineinhalb Jahren wurden 1941/42 fünf Linien

aufgebaut, deren Endpunkte am Fliegerhorst und der Verdun-Kaserne im Osten der Stadt und Klein-Linden im Südwesten Gießens lagen. Außerdem wurde eine Ringlinie entlang der alten Wallanlagen gebaut. Im Bombenhagel, dem große Teile der Stadt zum Opfer fielen, wurde 1944 auch das erste Gießener Obus-Netz weitgehend zerstört.

Teile davon wurden nach dem Krieg nicht wieder aufgebaut, dafür aber 1949 eine neue Strecke nach Heuchelheim. Drei Obus-Linien betrieben die Stadtwerke Gießen bis 1958, als die Linie nach Heuchelheim bereits wieder eingestellt wurde, weil sie unrentabel war. 1963 folgte als letzte Streckenerweiterung eine Linie in den nördlichen Stadtteil Wieseck. Bereits 1964 und 1966 wurden aber die beiden anderen, bereits im Zweiten Weltkrieg gebauten Linien auf Dieselbus umgestellt. Als letzte wurde am 23. Dezember 1968 die Strecke nach Wieseck eingestellt, die nur rund fünf Jahre in Betrieb war.



Wiesbadener Obus mit Anhänger, Baujahr 1948  
(Foto: ESWE Verkehr)

## Wiesbaden

Im Dezember 1948 eröffneten die Stadtwerke Wiesbaden ihre erste, knapp drei Kilometer lange Obus-Linie Boseplatz – Dotzheim als Ersatz für die seit 1906 auf der gleichen Strecke fahrende Straßenbahn. Wenige Monate später folgte der 3,4 Kilometer lange Abschnitt vom Hauptbahnhof nach Biebrich. Beide Linien waren durch eine Betriebsstrecke verbunden.

Ursprünglich war für die hessische Landeshauptstadt ein dichtes, über 20 Kilometer langes Obus-Netz mit Fahrdrähten nach Schierstein, Erbenheim, Bierstadt und Sonneberg geplant – doch daraus wurde nichts.



*Wiesbadener Trolleybus von Henschel-Wegmann-BBC (Foto: ESWE Verkehr)*

Der Obus blieb in Wiesbaden ein ungeliebtes Kind. So genehmigten die Behörden nicht einmal einen etwa einen halben Kilometer langen Fahrdraht vom Hauptbahnhof zum ESWE-Betriebshof, weil er angeblich die Optik störe. So mussten die Obusse vom Depot mit Lkw zur elektrifizierten Strecke und zurück

geschleppt werden. 1961 endete das Kapitel Obus in der Kurstadt.

## Frankfurt

Die größte Stadt in Hessen hatte mit 2,7 Kilometer die kürzeste Obus-Strecke. Sie führte als Linie 60 von Praunheim Brücke nach Heddernheim und verband die Straßenbahnlinien zwischen beiden Stadtteilen. Der Obus wurde wegen der prekären Treibstofflage während des Krieges eingesetzt und benutzte an beiden Endstationen die Stromversorgung der Straßenbahn mit. Im Januar 1944 eröffnet, musste der Frankfurter Trolleybus bereits nach drei Monaten seine Fahrten wieder einstellen, weil einer der drei Obusse bei einem Luftangriff zerstört worden war.

Nachdem der Fahrbetrieb im Juni 1944 wieder aufgenommen werden konnte, erzwang ein erneuter Bombenangriff im Januar 1945 die vollständige Einstellung. Da die Römerstadt, in der der Obus fuhr, Sperrgebiet der amerikanischen Besatzungsmacht war, wurde der Betrieb erst im November 1948 wieder aufgenommen, elf Jahre später aber bereits wieder für immer eingestellt.

## Obusbetriebe in Hessen

Stadt	in Betrieb	Streckenlänge	Linien	Fahrzeuge
Kassel	1944 - 1962	6,6 km	1	9
Marburg	1951 - 1968	4,1 km	1	10
Gießen	1941 - 1968	19,5 km	6	30
Wiesbaden	1948 - 1961	8,5 km*	2	13
Frankfurt	1944 - 1959	2,7 km	1	5
Offenbach	1951 - 1972	14,7 km	3	35
Darmstadt	1944 - 1963	4,1 + 8,6 km	3	18

\* davon 1,3 km nur Betriebstrecke

## Offenbach

Bereits 1941 wurde in Offenbach überlegt, das Straßenbahnnetz auf Oberleitungsbusse umzustellen. Dieses Vorhaben konnte allerdings in den Kriegswirren nicht umgesetzt werden. Nachdem 1949 noch die neue Stadtrandsiedlung Tempelsee mit der Straßenbahn erschlossen wurde, entschloss man sich in der Lederstadt schon ein Jahr später zur schrittweisen Umstellung der bestehenden Straßenbahn- und Omnibuslinien auf Obusbetrieb. Mit einem Kredit von 300.000 D-Mark aus Marshallplan-Geldern begann im März 1951 der Bau der ersten, 5,6 Kilometer langen Obusstrecke nach Bürgel. 1953 wurde die zweite Drahtlinie nach Bieber eröffnet. Am Stadion „Am Bieberer Berg“, etwa auf halber Strecke von der Innenstadt, wurde eine Wendeschleife mit Abstellmöglich-

keit für Sonderwagen bei Spielen der Offenbacher Kickers eingerichtet. 1955 erfolgte die letzte Ausweitung des Obusnetzes in Offenbach, das jetzt auf fast 15 Kilometer angewachsen war: von Bürgel nach Rumpelhausen und vom Stadtkrankenhaus zum Buchrainweiher.

Zwei der drei Offenbacher Obuslinien wurden bereits Mitte der 60er Jahre nach und nach auf Dieselbetrieb umgestellt. Auf der einzig verbliebenen Strecke nach Bieber wurde 1970 ein gemischter Diesel-/Oberleitungsbetrieb von montags bis freitags bis 20 Uhr eingeführt. In den Abendstunden sowie an Samstagen und Sonntagen waren nur noch Dieselbusse im Einsatz. Am 26. September 1972 endete schließlich die Epoche des Betriebszweiges „Obus“ der Stadtwerke Offenbach, der letzten verbliebenen „gleislosen Bahn“ in Hessen.



*Endhaltestelle Rondell in Ober-Ramstadt. Der Obus der Marke Henschel mit einem Aufbau der Firma Dautz wurde 1947 oder 1948 beschafft.*

*(Foto: Archiv HEAG mobilo)*

## Darmstadt

In Darmstadt gab es zwei betrieblich völlig voneinander getrennte Obus-Netze: die damals wichtigste Omnibus-Außenlinie der Stadt vom Böllenfalltor nach Ober-Ramstadt (1944 eröffnet) und von Eberstadt nach Pfungstadt (seit 1948). Von der Endhaltestelle der Straßenbahn am Böllenfalltor fuhren zwei Obus-Linien, die „N“ bis zum Chausseehaus in Nieder-Ramstadt und die „O“ weiter bis zum Rondell in Ober-Ramstadt.

Gänzlich getrennt davon wurde am 3. Oktober 1948 die zweite Obusstrecke in Darmstadt ab der Straßenbahn-Wagenhalle in Eberstadt in das benachbarte Pfungstadt eröffnet. Anfang der 60er Jahre standen umfangreiche Straßenbauvorhaben entlang beider Strecken an, die eine Neuverlegung der Fahrleitungen nach sich gezogen hätten. Da auch der Wagenpark erneuert werden musste, wurden im Frühjahr 1963 innerhalb von nur einem Monat alle drei Obus-Linien in Darmstadt auf Dieselsebusse umgestellt.



*Obus mit Anhänger an der Haltestelle Brückengasse in der Darmstädter Straße in Ober-Ramstadt. (Foto: Archiv HEAG mobilo)*

## Rhein-Neckar

Anders als in Hessen fuhren in Baden-Württemberg nur in wenigen Städten nach dem Zweiten Weltkrieg Oberleitungsbusse: in Baden-Baden, Esslingen, Heilbronn, Pforzheim und Ulm. Hier setzte man auch in schlechten Zeiten weiter auf die Erneuerung und den Ausbau der Straßenbahnnetze, was sich im nachhinein als die richtige Entscheidung erwies. Obwohl es dort nie Obusse für Fahrgäste gab, spielte der Trolleybus aber auch für Mannheim eine gewisse

Rolle. 1930 wurde auf dem Werksgelände der Brown Boveri Company (BBC) eine 600 Meter lange Versuchs- und Demonstrationsstrecke für Oberleitungsbusse aufgebaut, da die Firma ein wichtiger Ausrüster für die elektrischen Anlagen der Fahrzeuge war.



*Testbus, der in den 30er Jahren auf dem BBC-Werksgelände in Mannheim fuhr. (Werksfoto)*

Im benachbarten Mannheimer Stadtteil Luzenberg wurden im Buswerk von Mercedes-Benz ebenfalls Obusse gefertigt. Auf dem Werksgelände direkt neben der östlichen Riedbahn befand sich eine etwa 150 Meter lange Fahrdrastrecke.

Der einzige Obusbetrieb in der Rhein-Neckar-Region existierte im rheinland-pfälzischen Kaiserslautern. Bis in die 70er Jahre wuchs er auf elf Kilometer an. Der Niedergang des Trolleybusses in Kaiserslautern begann Anfang der 80er Jahre, als die Linie am Wochenende nur noch mit Dieselsebussen befahren wurde. 1985 stand die Erneuerung von Fahrleitung und Wagenpark an. Mit den entscheidenden Stimmen der Fraktion der Grünen entschied sich schließlich die Mehrheit des Lauterer Stadtrates gegen den Obus. Am 30. November 1985 fuhren die letzten beiden stromangetriebenen Busse in Kaiserslautern. (wb)



*Moderner dreiteiliger Oberleitungsbus „LightTram3, der von der Schweizer Firma Hess in Zusammenarbeit mit Vossloh entwickelt wurde. Das Fahrzeug hat zwei Gelenke, ist 24,7 Meter lang und bietet Platz für ca. 200 Fahrgäste. Eingesetzt werden diese Busse unter anderem in Luzern (im Bild), Zürich, St. Gallen und Genf.  
(Foto: Sandro Flückinger)*

## **Trolleybus – ein umstrittenes Verkehrssystem**

Am Obus scheiden sich die Geister / Weltweit Ausbau und Abbau

Die Geschichte des Oberleitungsomnibusses begann im April 1882, als Werner von Siemens sein „Elektromote“ in Berlin erstmals vorführte. Dieses Elektrofahrzeug, das einer Pferdedroschke noch stark ähnelte, war nicht an Schienen gebunden und entnahm den Fahrstrom aus einer zweipoligen Leitung. Aber erst nach der Erfindung der heute noch gebräuchlichen Stromabnehmerstangen im Jahr 1901 setzten sich die „gleislosen Bahnen“ langsam durch. In Deutschland gab es bis zum Ersten Weltkrieg zwölf Anlagen.

Vor allem in Großbritannien und Frankreich sowie in den USA entstanden teilweise recht ausgedehnte Netze mit der

inzwischen international gebräuchlichen Bezeichnung „Trolleybus“, während man in Deutschland zunächst verschiedene Namen wie „Fahrdrahtbus“, „Drahtbus“, „Elbus“, „Obbus“ verwendete, ehe sich schließlich „Oberleitungs-Omnibus“ – kurz „Obus“ einbürgerte.

In Deutschland setzte der Bau moderner Obus-Anlagen erst ab 1930 ein. Nach Beginn des Zweiten Weltkrieges stieg die Zahl der Betriebe enorm an. Einmal, weil alte, abgewirtschaftete Straßenbahn-Anlagen ersetzt werden mussten und für die Investition in neue Gleise das Geld fehlte. Zweitens, weil in den Kriegszeiten nicht genügend Treibstoff für Diesel-



Omnibuslinien zur Verfügung stand, wohl aber Elektrizität.

In den ersten Nachkriegsjahren setzte sich der Trend zum Obus in Deutschland fort. Zerstörte Straßenbahnstrecken wurden jetzt mit Elektrobussen bedient; insbesondere wurden auch neue Außenstadtteile, die im Wohnungsbauboom der Wirtschaftswunderzeit entstanden, mit zwei Drähten an die ÖPNV-Netze angeschlossen. Obus-Blütezeit waren in der Bundesrepublik die 15 Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg.



*Stromabnehmer (Foto: Ralf Roletschek)*

Als dann allerdings der Individualverkehr immer mehr zunahm und neue Straßenbauprojekte geplant wurden, bedeutete dies das Aus für die meisten der rund 60 Obus-Betriebe in Deutschland: Die Fahrleitungsanlagen hätten vielfach neu verlegt werden müssen. Außerdem traf das Anhängerungsverbot den Trolleybus besonders hart, weil deshalb neue Fahrzeuge beschafft werden mussten. Ferner standen nun leistungsfähige Dieselsebusse zur Verfügung. Viele deutsche Städte trennten sich deshalb oft genauso schnell wieder von ihren Obus-Anlagen wie sie sie eingeführt hatten. Bis Anfang der 80er Jahre gab es in der Bundesrepublik

Deutschland nur noch drei Netze: Solingen, Esslingen und Kaiserslautern. Die pfälzische Großstadt schaffte den Obus allerdings 1985 ab. Daneben gab es noch einen Duo-Bus-Versuchsbetrieb in Essen (von 1983 bis 1995), bei dem die Fahrzeuge im Tunnel mit Elektroantrieb fuhren, außerhalb jedoch mit Diesel.

Nach der deutschen Wiedervereinigung verschwanden auch die meisten Obus-Netze in der ehemaligen DDR: Hoyerswerda, Potsdam, Weimar; der Streckenaufbau in Suhl wurde 1990 abgebrochen. Lediglich Eberswalde, der älteste deutsche Trolleybus-Betrieb mit zwei Linien, blieb in den neuen Bundesländern erhalten. Dort allerdings steht der Obus auf der Kippe. Ein vom Landkreis Barnim in Auftrag gegebenes Gutachten empfiehlt die Abschaffung des Oberleitungsverkehrs bis 2015. In Solingen (mit sechs Linien der größte deutsche Betrieb) und Esslingen (zwei Linien) scheint der Obus dagegen langfristig gesichert. In Esslingen beispielsweise läuft die Betriebsgenehmigung bis 2024. Konkrete Neubauprojekte gibt es in Deutschland derzeit allerdings nicht. Die Leipziger Verkehrsbetriebe denken aber inzwischen bereits öffentlich über die Wiedereinführung des Obusses nach.

In anderen Staaten dagegen ist die Obus-Bilanz gemischt und schwankt zwischen Euphorie und Resignation. So fuhr beispielsweise in Basel am 30. Juni 2008 der letzte Obus. Hier wurden die Fahrzeuge durch gasbetriebene Busse ersetzt. Innsbruck trennte sich 2007 vom Trolley und will die Linie nach einem Diesel-Intermezzo im nächsten Jahr auf Straßenbahn umstellen. Schaffhausen denkt ebenfalls über das Ende seines Zweidraht-Verkehrsmittels nach.

In Rom (dort heißt der Obus „Filo-bus“) und in Athen dagegen wurden die Netze ausgebaut, ebenso in Peking zu den Olympischen Spielen. In den italienischen Städten Avellino und Lecce sind gerade neue Obus-Netze im Aufbau, seit Juni 2008 gibt es auch einen neuen Betrieb in Castellón de la Plana in Spanien. Das englische Leeds will 2009 oder 2010 Busfahrdrähte aufhängen.



*Die Tramway de Caen ist ein Spur-Obus.  
(Foto: Wolfgang Brauer)*

Besondere Obus-Formen gibt es in Nancy (seit 2001) und Caen (seit 2002) in Frankreich. Dort fahren Zwitter aus Bussen und Bahnen mit Gummirädern auf Betonfahrbahnen, weil der Bau billiger war als die Anlage von Schienentrassen. In der Mitte der Betonpiste gibt es eine Führungsschiene, ihren Strom bekommen die Bus-Bahnen aus einem (Caen) bzw. zwei Fahrdrähten (Nancy). Neue Fahr-

zeuge mit zwei Gelenken werden unter anderem in Luzern, Zürich, St. Gallen und Genf eingesetzt. Sie sind fast 25 Meter lang und bieten Platz für ca. 200 Personen. Mit diesen langen Fahrzeugen nähern sich Obusse immer mehr den Kapazitäten von Straßenbahnen an.

2002 erstellte das Eppelheimer Institut für Regionalökonomie im Auftrag der Grün-Alternativen Liste Schwetzingen eine Nahverkehrsstudie, die den Aufbau eines Obus-Netzes aus sechs Linien als Ergänzung der Stadtbahn-Strecken im Rhein-Neckar-Delta vorsah. Dieses Projekt fand allerdings – bisher – keine Befürworter in der Region.

Vielleicht führt auch die aktuelle Energiekrise wieder zu einem Umdenken in Richtung Obus? Je teurer nämlich Diesel wird, um so wirtschaftlicher werden strombetriebene Fahrzeuge, für die in die Kalkulation ja immer noch Aufbau und Unterhaltung des Fahrdrahtes mit einbezogen werden müssen. Andererseits stehen den höheren Anschaffungskosten der Elektrobusse deren längere Lebenszeit sowie die geringeren Wartungskosten im Vergleich zum Dieselbus entgegen. Die Infrastrukturkosten für den Fahrdraht liegen nur bei fünf bis zehn Prozent einer Straßenbahntrasse. Obusse sind leiser, laufruhiger, spurtstärker und bieten mehr Fahrkomfort als ein Dieselbus. Und schließlich sind sie umweltfreundlicher. (wb)

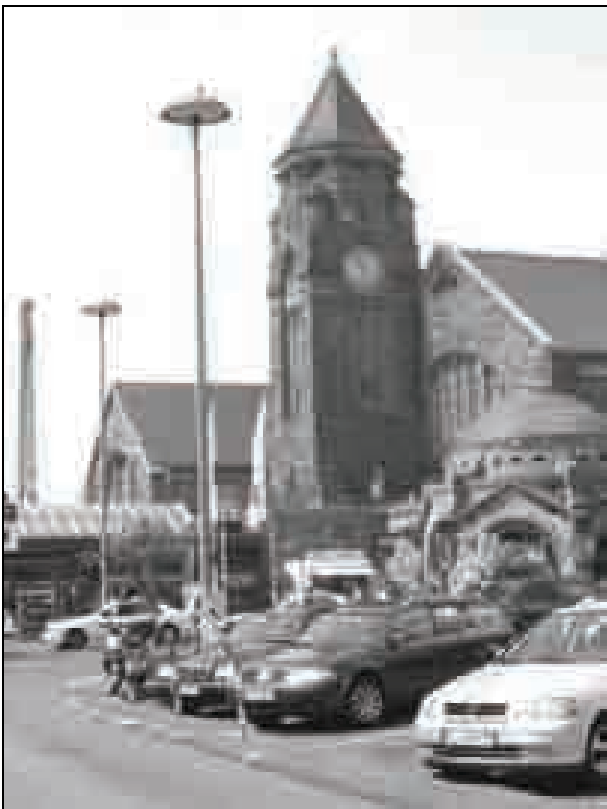


Mittelhessen

# Neue Bahnsteigunterführung in Gießen

## Im Juli Spatenstich - Fertigstellung bis 2010

Mit einem symbolischen Spatenstich feierten Vertreter der Stadt Gießen, des Verkehrsverbundes RMV und der Bahn am 15. Juli 2008 den Startschuss für die Modernisierung des Gießener Bahnhofs. Im Mittelpunkt stehen der Bau einer neuen Personenunterführung und die Erhöhung der Bahnsteige.



*Bahnhof Gießen (Foto: Heinz Jansen)*

„Der Bahnhof Gießen ist der wichtigste Verkehrsknoten auf der Main-Weser-Bahn,“ sagte Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für Hessen. „Bis zu 30 000 Fahrgäste steigen hier täglich in die rund 350 Züge ein, aus und um.“

Die neue Unterführung wird nur wenige Meter südlich des vorhandenen Personentunnels gebaut. Sie wird sowohl zu den Gleisen 1-5 an der Main-Weser-Bahn als auch zu den Gleisen 11-15 im Oberhessischen Bahnhof führen. Die Bahnsteige an diesen Gleisen erhalten neben einem Treppenaufgang auch jeweils einen Aufzug. Die anderen Bahnsteige sind bereits heute über Aufzüge an der Fußgängerbrücke im Nordkopf des Bahnhofs erreichbar.

Seit Herbst 2007 laufen vorbereitende Arbeiten am Gießener Bahnhof. In die vorhandene Unterführung wurden Leitungen u.a. für Wasser und Strom verlegt. Nach Öffnung der neuen Unterführung wird die alte Unterführung weitgehend verfüllt. Die neue Unterführung wird in den nächsten Wochen in offener Bauweise erstellt. Dabei wird unter den Gleisen hindurch eine Baugrube ausgehoben, in die Stahlbeton-Fertigteile eingebracht und zu einer Unterführung zusammengefügt werden. Die Züge fahren in der Zeit über Hilfsbrücken aus Stahl. Die neue Unterführung ist großzügiger und heller dimensioniert als die bestehende: jetzt 4,50 Meter breit und 2,55 Meter hoch.

„Neben der neuen Personenunterführung bauen wir auch die Bahnsteige barrierefrei aus,“ betonte Susanne Kosinski, Leiterin des Regionalbereichs Mitte der DB Station & Service AG. „Mit einer Höhe von 76 cm an den Fernverkehrs- und 55 cm an den Nahverkehrsbahnsteigen können die Reisenden künftig in fast alle Züge stufenfrei ein- und aussteigen.“

Blindenleitstreifen erleichtern sehbehinderten Fahrgästen die Orientierung. Die Bahnsteigdächer werden teilweise saniert, Beleuchtungen, Lautsprecheranlagen und Zugzielanzeiger erneuert. Die

Bauarbeiten sind voraussichtlich im Jahr 2010 beendet. Insgesamt fließen in den Umbau des Bahnhofs rund 16 Millionen Euro. (hh)



*Tour de Natur (Foto: Konni Schmidt)*

## Mittelhessen

# Fahrradtour-Stopp an der Lumdatalbahn

Nils Kahl von PRO BAHN begrüßte in Gießen Tour de Natur-Teilnehmer

Die alljährlich stattfindende Fahrradtour de Natur startete in diesem Jahr in Gießen. Am 27. Juli rollten bei schönstem Sommerwetter etwa 75 Menschen aller Altersstufen und verschiedenster Berufe aus allen Gegenden Deutschlands ihre Schlafsäcke und Matten zusammen und machten sich mit Fahrrädern, Tandems, Liegerädern und selbstgebauten Anhängern auf den Weg. Auch eine Hochrad-Draisine war dabei. Bis zum 9. August, dem Tag der Ankunft in Magdeburg, wollte man Zeit zum Gespräch, zum Erholen und viel Spaß beim miteinander Radfahren, Musizieren und Genießen haben. Die Veranstalter (Grüne Liga, VCD, BUND, ADFC und andere) hatten interessante Stationen vorbereitet. So begleitete der Verfasser die inzwischen

auf über 100 Personen angewachsene Gruppe bis Lollar, wo Michael Laux von der Lumdatalbahn AG etwa eine Stunde lang über die Schwierigkeiten, die dem Wunsch, einen attraktiven Personenverkehr auf der Strecke von Londorf nach Gießen anzubieten, entgegenstehen, und über die Aktivitäten vor Ort informierte. Besonders wies er auf die Sonderfahrten hin, die in diesem Jahr am 7. September zum „Schmaadleckermarkt“ in Lollar stattfinden werden.

Aber zurück nach Gießen: Der offizielle Beginn war die Auftaktveranstaltung am Bahnhof, bei der Axel Friedrich, ehemaliger Mitarbeiter des Umweltbundesamtes, als Schirmherr die Bedeutung aller Verkehrsmittel, die den motorisierten Individualverkehr ersetzen oder

ablösen können, für das Klima hervorhob und eine ökologische Orientierung der Verkehrspolitik anmahnte. Nils Kahl, Sprecher für Mittelhessen des PRO BAHN Landesverbandes knüpfte mit seiner kurzen Rede daran an und sagte, dass es durchaus kein böser Wille der Beteiligten sei, wenn der öffentliche Verkehr zuweilen nicht die nötige und eigentlich mögliche Alternative zum Auto darstellt.

**Am 7. September Sonderfahrten zum „Schmaadleckermarkt“ in Lollar auf der Lumdatalbahn  
Näheres: [www.lumdatalbahn.de](http://www.lumdatalbahn.de)**

Am Beispiel Mittelhessens lässt es sich gut studieren, wie die künstliche Trennung in sogenannten eigenwirtschaftlichen Fernverkehr und den so genannten Nahverkehr, der von den Aufgabenträgern bestellt und bezahlt wird, zu einem Rückgang des Angebotes und zu einer Brechung von bisher durchgehenden Verbindungen und teilweise unzumutbar langen Wartezeiten führt und der Fahrgast sich in Bus und Bahn nicht mehr willkommen fühlt, obwohl der

Staat eine Menge Geld in den öffentlichen Verkehr steckt. Um die Rahmenbedingungen im Sinne der Benutzer verbessern zu können, bedarf es eines starken politischen Druckes, bei dem der unabhängige Fahrgastverband PRO BAHN eine wichtige Rolle spielt und zur Mitarbeit und Unterstützung einlädt.

Inzwischen werden alle TeilnehmerInnen wieder zu Hause sein. Ende Juli las man in der Zeitung, dass ein hohes Gericht letztinstanzlich die Durchführung einer Fahrraddemonstration auf der Autobahn A44 bei Hessisch Lichtenau erlaubt hatte, – allein diese Meldung ist schon ein Erfolg. Vermutlich wurde bei der dortigen Kundgebung auch auf die Kasseler Regiotram hingewiesen, und dass dort, wo jetzt die Autobahn gebaut wird, es vor nicht allzu langer Zeit noch ging, mit dem Zug von Kassel über Walburg nach Eschwege zu fahren, oder dass sich Eschwege und Bebra heute trotz vieler Anstrengungen des NVV für neue Nahverkehrszüge und Bahnsteige vom Fernverkehr abgehängt sehen...

*(Nils Kahl)*

Großraum Frankfurt am Main

## Mogelpackung Schnupperticket

Der schwierige Weg zur begehrten Fahrkarte

Im Sommer bot der RMV das sogenannte Schnupperticket an. Es konnte nur im Laufe des Monats Juli erworben werden und galt drei Monate. Der potentielle Fahrgast bezahlte für zwei Monate und bekam den dritten Monat gratis hinzu. Verbunden damit war eine Fahrgastbefragung. Beim Erwerb der

Fahrkarte wurde man gebeten, seine persönlichen Daten anzugeben. Der Gedanke war, mit diesem recht günstigen Angebot neue Fahrgäste zu gewinnen. Die Tagespresse und PRO BAHN berichteten entsprechend darüber. In den Verkehrsmitteln selber oder an den Haltestellen fand sich jedoch kaum ein Hinweis auf

die Aktion. Lediglich beim Aufrufen des elektronischen Postfaches erschien einmalig ein sogenanntes Banner mit einem Hinweis auf das Schnupperticket.

Irgendwann war es soweit. Mit dem Wunsch, eine solche Fahrkarte zu erwerben, führte der Weg an den Fahrkartenschalter im Frankfurter Hauptbahnhof. Wie bekannt, werden dort auch Fahrkarten des RMV verkauft. Allerdings beschied die junge Dame, dass man das Schnupperticket bei der DB nicht erwerben könne. Es sei einzig und allein bei der Verkehrsgesellschaft Frankfurt zu erhalten. Man könne jedoch gerne eine gewöhnliche Zeitkarte bekommen.



Also führte der Weg vom Hauptbahnhof zur Hauptwache, da mir keine anderen Fahrkartenverkaufsstellen bekannt waren. Bei der Verkehrsinsel waren die Fahrkarten denn auch problemlos erhältlich. Leider konnte die Fahrkartenverkäuferin keine Gründe nennen, warum die DB das Angebot nicht verkaufte.

Wie Recherchen im Internet zeigten, konnte man das Schnupperticket nur bei den lokalen Verkehrsgesellschaften erwerben. Es ist anzunehmen, dass der Status der DB als Dienstleistungsunternehmen hier zum Tragen kam. Die DB wird sich wohl eine entsprechende Lei-

stung, nämlich die Erweiterung der Software, vom Besteller mit einem nicht geringen Betrag vergüten lassen. Allerdings spricht das der Integration, oder wie es mancher Manager so schön neudeutsch aussprechen würde, den Synergieeffekten, Hohn. Was hat der Fahrgast von einem attraktiven Angebot, wenn es nur eingeschränkt zugänglich ist?

Für Stammkunden war das Schnupperticket ein Schnäppchen. Aber sie mussten schon etwas Glück haben und von dem Angebot Kenntnis bekommen; so richtig beworben wurde es nämlich nicht. Dort, wo eigentlich die größeren Defizite in der Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs bestehen, nämlich im ländlichen Raum, hat man von diesem Angebot wohl eher nicht profitieren können. Wenn man überhaupt noch Fahrkarten erwerben kann, wird es wohl am ehesten am Bahnhof sein. Auf dem Land sind die Verkaufsstellen in aller Regel nun mal dünner gesät. Aber die DB hat ja diese Fahrkarten nicht im Angebot ...

P.S.: Auch im Internet konnte man das Schnupperticket bestellen. Dazu musste man sich aber erst einmal bei *rmvplus* registrieren lassen. Ein entsprechender Hinweis war allerdings nirgendwo zu finden. Aber auch danach war es recht mühsam, verwirrend und unlogisch, sich über die vielen sich öffnenden neuen Masken bis in den „Warenkorb“ vorzuarbeiten. Zugegeben, ohne die kompetente Hilfe der RMV-Hotline hätte ich es nie geschafft. War es Absicht oder Unvermögen der Macher der Homepage? Und wer weniger als fünf Tage vor Ablauf der Frist noch kurzfristig zuschlagen wollte, der erhielt die Meldung, dass der Verkauf bereits eingestellt ist ... (*Jochen Ridder*)



*Der neue Busbahnhof am Ortsrand von Esch im Taunus (Foto: Wilfried Staub)*

Großraum Frankfurt am Main

## Neuer Busbahnhof für Esch

Wie eine engagierte Kommune im ÖPNV etwas erreichen kann

Das kleine Örtchen Esch (rund 1.100 Einwohner), Sitz der Verwaltung der Großgemeinde Waldems, ist Kreuzungspunkt der geschichtsträchtigen Handelsstraße Frankfurt – Köln (B 8) und der Taunusquerverbindung Wiesbaden – Wetterau (B 275). Beide stark frequentierten Bundesstraßen queren sich mitten im Ort in einer unübersichtlichen steilen Spitzkehre. Mit dem neuen Nahverkehrskonzept der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV) wurde Esch zu einem von neun zentralen Umsteigeknoten im Kreis aufgewertet. Mindestens einmal pro Stunde treffen hier die Buslinien 230 (Idstein – Bad Camberg) und 231 (Wüstems – Niedernhausen) zeitgleich ein und fahren nach kurzem Aufenthalt wieder

auseinander. Zudem wird Esch an Schultagen und im Freizeitverkehr noch sporadisch von der Linie 233 (Wüstems – Idstein) angefahren.

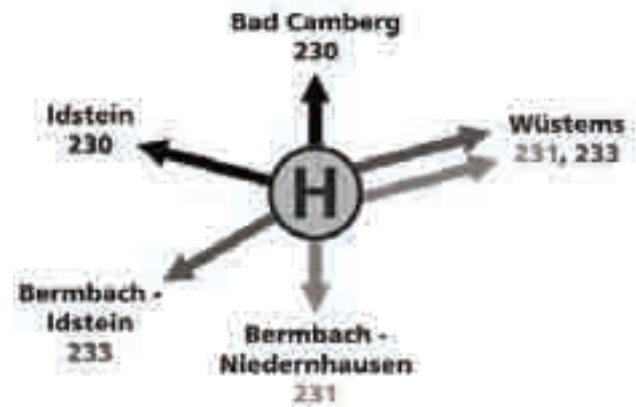
Die bisherige Korrespondenzhaltestelle „Lindenstraße“ lag im Ortszentrum in der Durchgangsstraße vor und hinter zwei engen unübersichtlichen Kurven. Mindestens im morgendlichen Berufsverkehr, wenn bis zu sieben Busse gegenseitig Anschluss haben, kam es unweigerlich zu Verkehrsstaus und zu gefährlichen Situationen mit ungeduldigen Autofahrern. Aber auch die direkt betroffenen Anwohner liefen Sturm, weil die Gehwege eingengt waren und sie sich durch die Abgase der wartenden Busse belästigt fühlten. So mehrten sich – auch bei eini-

gen Lokalpolitikern – die Stimmen, die eine deutliche Reduzierung des Busangebotes als Lösung des Problems forderten.

Der Bürgermeister und die RTV behielten jedoch einen kühlen Kopf, analysierten die Situation und planten kurzerhand den Bau eines Busbahnhofs etwas außerhalb der Bebauung auf der derzeit noch nicht grünen Wiese (Foto). Weniger als ein Jahr nach den ersten Überlegungen konnte nun am 5. August 2008 die zentrale Umsteigehaltestelle „Auf der Lind“ mit sechs barrierefrei ausgelegten Bussteigen und zwei modernen Wartehallen auf einer dazwischen liegenden begrünten Insel offiziell ihrer Bestimmung übergeben werden. Die anderen siedlungsnahen Haltestellen im Ort werden ungeachtet dessen natürlich weiter angefahren.

Bürgermeister Werner Scherf bezeichnete anlässlich der Einweihung der neuen Haltestelle das „revolutionäre“ Busangebot des RTV als einen Meilenstein für den Hintertaunus, der nunmehr bequem und schnell an die Rhein-Main-Region „angedockt“ sei. Das erheblich ausgeweitete Bus-Angebot der Rhein-Taunus-Verkehrsgesellschaft mit hervorragenden Umsteigebedingungen stellt heute bereits eine echte Alternative zum Pkw dar und

erhöhe die Lebensqualität im Rheingau-Taunus-Kreis. Ab dem kleinen Fahrplanwechsel am 23. Juni 2008 fahren an Schultagen 83 Busse den Knoten „Esch – auf der Lind“ an, samstags sind es 61 und sonntags immerhin noch 46 Verbindungen. Letzte Abfahrt mit einem Rufbedarfsbus ist nachts um 1:30 Uhr.



Unter Abwägung aller Aspekte war die Entscheidung der Verwaltung ohne jede Abstriche zu begrüßen und auch finanziell zu verantworten, den Busbahnhof in Eigenregie und ohne eventuelle Zuschüsse der Landesregierung, die das Vorhaben um mindestens zwei Jahre verzögert hätten, in Angriff zu nehmen. Die vergleichsweise geringen Baukosten von insgesamt 230.000 Euro für die schicke Anlage, sind eine durchaus lohnende Zukunftsinvestition. (Wilfried Staub)

## Großraum Frankfurt am Main

# Weder Fisch noch Fleisch

## Die 10-Minuten-Garantie des Rhein-Main-Verkehrsverbundes

Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) ist im Mai 2006 mit seiner 5-Minuten-Garantie vorgeprescht und hat damit nahezu alle anderen Verbände in

Deutschland aufgeschreckt. Die NVV-Fahrgäste erhalten bei Verspätungen ihrer Verkehrsmittel von mehr als fünf Minuten, bei verschmutzten Bussen,



Bahnen und Haltestellen oder bei nachweislich unfreundlichem Personal auf Antrag den vollen, beziehungsweise bei Zeitkarten den anteiligen Fahrpreis respektive die Reinigungskosten, erstattet. Bei Verspätungen nach 20 Uhr werden im bestimmten Fällen sogar Taxikosten bis zu einer Höhe von 25 Euro ersetzt.



„Die werden damit Schiffbruch erleiden“, freute man sich seinerzeit im Lande etwas voreilig. Inzwischen ist das System etabliert und die Kosten für den NVV liegen deutlich unter den Prognosen. Verursachte die Bearbeitung einer Beschwerde vorher über 50 Euro, so sank der Aufwand deutlich auf jetzt unter sieben Euro. Das Wichtigste aber ist: alle berechtigten Beschwerden werden beim NVV in einer zentralen Datenbank erfasst, sodass das Management zeitnah Schwachstellen erkennen und unmittelbar abstellen kann. So schlägt man in Nordhessen zwei Fliegen mit einer Klappe: Man gewinnt zufriedene Fahrgäste und erspart sich die hohen Kosten für sonst erforderliche Marktforschungen.

Geschäftsführer Volker Sparmann vom Rhein-Main Verkehrsverbund (RMV) hat sich von Anfang an mit Nachdruck gegen eine Übertragung der Idee auf den RMV ausgesprochen. Seinen Argumenten, dass die Verkehrsdichte im Rhein-Main-Gebiet mit zwei Millionen Fahrgästen gegenüber 200.000 im NVV um ein Zehnfaches höher ist und sich in Kassel zum Beispiel maximal sechs ge-

genüber 24 Fahrzeuge ein Streckengleis pro Stunde teilen müssen, kann sich PRO BAHN durchaus anschließen. Auch, dass sich im Ballungsraum Frankfurt der Regionalverkehr die Schienenstrecken mit dem vorrangigen Fern- und Güterverkehr teilen muss und das Netz insgesamt als marode und störanfällig gilt, sind Tatsachen, denen man sich nicht verschließen kann. Zudem verkehren in Kassel durchweg fabrikneue Fahrzeuge, während in Südhessen noch über 60 S-Bahnen der abgewirtschafteten BR ET 420 bis zum Jahr 2014 unterwegs sein müssen, die bereits bis zu 30 Jahre auf dem Buckel haben. Schließlich sind einige Züge zwischen ihren Endhaltestellen deutlich mehr als eine Stunde unterwegs – in Kassel ist die Zeitspanne deutlich kürzer –, wodurch sich selbst kleinste Störungen, insbesondere bei der Einfädelung in den Engpass City-Tunnel betrieblich hochschaukeln.



*Anzeigetafel an der Haltestelle Niederländer Landstraße in Frankfurt*

### **RMV zieht auf Druck der Politik nach**

Auf Druck der Fraktion der Grünen und einiger Gesellschafter sah sich der RMV gezwungen, klein beizugeben und eine stark abgespeckte Version der Pünktlichkeitsgarantie mit einer Verzögerung von einem halben Jahr zum 1. Au-

gust 2008 einzuführen. Aus den Kasseler fünf Minuten sind zehn geworden und der Höchstsatz für die Taxikosten wurde auf 15 Euro reduziert. Die Reklamationsgründe Sauberkeit, Freundlichkeit und Sicherheit wurden erst einmal ausgeklammert. Die RMV-Pünktlichkeitsgarantie wird unmissverständlich als Pilotprojekt dargestellt. An der Aktion beteiligen sich in der ersten Phase die Gesellschafter traffiQ Frankfurt am Main, die Lokale Nahverkehrsorganisation Offenbach (LNO), die Kreis-Verkehrs-Gesellschaft (KVG) Offenbach, die Lokale Nahverkehrsorganisation der Stadt

Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg (DADINA) sowie der RMV selbst, soweit er als Besteller von Regionalbuslinien auftritt, die im Bereich vorgenannter lokaler Nahverkehrsgesellschaften verkehren. Das bedeutet, dass alle Fahrten in den Tarifgebieten 50 (Frankfurt), 36 (Offenbach), 35 (Langen), 40 (Darmstadt), 41 (Dieburg) und 39 (Seeheim-Jugenheim), die mit einem RMV-Fahrschein durchgeführt werden, ab sofort unter die 10-Minuten-Garantie fallen.

(Fortsetzung nächste Seite >)

## Schienenkreuzfahrt durch Frankfurt

Am Samstag, den 20. September 2008 ab 15 Uhr veranstaltet der Fahrgastverband PRO BAHN im Rahmen der Europäischen Woche der Mobilität eine Stadterkundung der besonderen Art: Mit einem modernen Triebwagen der Baureihe Corado LINT der Hessischen Landesbahn (siehe Foto) mit großen Panoramafenstern von Ost nach West auf zum Teil selten befahrenen Schienenstrecken. Von der Abfahrtshaltestelle Eiserner Steg/Fahrtor (nähe Römer) geht es auf der Hafенbahn am Main entlang mit Stichfahrt in den Osthafen und Ostbahnhof über die Deutschherrenbrücke, am Waldstadion vorbei nach Höchst.

Von dort aus macht der Triebwagen eine Stichfahrt bis Liederbach/Ts: über Griesheim und Westhafen zur Haltestelle Eiserner Steg erfolgt dann die Rückfahrt. Die Fahrt wird etwa drei Stunden dauern. Fahrkarten gibt es für neun Euro pro Person im Zug. Wegen der großen Nachfrage empfiehlt sich eine vorherige Fahrkartenreservierung unter [info@frankfurt.pro-bahn.de](mailto:info@frankfurt.pro-bahn.de), Telefon 0171 / 74 21 215 oder PRO BAHN, Holzweg 17, 61440 Oberursel bis spätestens 19. September 2008 um 18.00 Uhr. Aktuelle Informationen: [www.pro-bahn-frankfurt.de/mobilitaet.html](http://www.pro-bahn-frankfurt.de/mobilitaet.html)  
(Text + Foto: Wilfried Staub)



Ausgenommen hiervon sind allerdings Fahrten mit S-Bahnen und Regionalzügen inklusive Schienenfahrzeuge anderer Betreiber als der DB AG. Darüber hinaus gibt es noch weitere Ausschlusskriterien. Ebenso sind von der 10-Minuten-Garantie ausgeschlossen Ereignisse von höherer Gewalt (nicht erschöpfende Aufzählung im RMV-Faltblatt: Unwetter, Streik). Verspätungen infolge von Verkehrsstaus und Großereignissen mit Umleitungen sind dagegen eingeschlossen. Wann und wie allerdings die „Taxi-Regelung“ beim RMV greifen soll, konnte bisher nicht zweifelsfrei geklärt werden. Sie wurde einfach vom NVV adaptiert, gilt aber in Nordhessen nur dann, wenn das letzte Anschlussverkehrsmittel verpasst wurde oder nicht innerhalb einer bestimmten Frist verkehrt. Dieser Reklamationsfall greift nach Auffassung des Berichterstatters im RMV-Modell nicht.

### **Geld-Zurück-Garantie Mit Stolpersteinen**

Ein RMV-Erstattungsanspruch besteht, wenn die Ausstiegshaltestelle in einem der sechs Tarifgebiete liegt und das Verkehrsmittel dort mit mehr als (im offiziellen Text des RMV heißt es: mindestens) 10 Minuten Verspätung ankommt. Erstattet wird bei Einzelfahrscheinen der volle Fahrpreis und bei Zeitkarten der anteilige Fahrpreis bis maximal Preisstufe 4 bzw. bis zur Höhe des Kaufpreises der Zeitkarte (Rabatt herausgerechnet). Die Erstattung erfolgt nur auf Antrag, der innerhalb von drei Tagen (Achtung: bei Behörden gilt sonst üblicherweise die Werktagsregelung) möglichst per Internetformular einzureichen ist. Auch eine persönliche, briefliche oder

telefonische „Reklamation“ (Terminus RMV) ist in Ausnahmefällen zulässig. Der Antragsteller erhält üblicherweise per E-Mail eine Bearbeitungsnummer. Gegen Vorlage dieser Nummer, eines amtlichen Lichtbildausweises (der persönliche Ausweis ist nicht explizit gefordert!) und der für die Fahrt gültigen Fahrkarte erhält man innerhalb einer Ausschlussfrist von drei Monaten den „erworbenen“ Erstattungsbetrag bzw. alle zwischenzeitlich aufgelaufenen Ansprüche in bar an einer von 14 definierten Servicestellen, die ganz offensichtlich miteinander vernetzt sind, um jeglichen Betrug von vorneherein auszuschließen.



*Fahrgastinformationssystem in Bad Soden am Taunus – seit einem Jahr außer Betrieb!*

Wenn man Zeitungsberichten Glauben schenken darf, dann wollen sich der Main-Taunus- und der Hochtaunuskreis sobald als möglich dem Verfahren an-

schließen. Dies setzt jedoch voraus, dass die Ist-Daten aller dort verkehrenden Busse durch eine „neutrale“ Zentrale Leitstelle erfasst werden. Dies dürfte nach Abschluss der laufenden Ausschreibung zumindest für den Hochtaunuskreis derzeit kurzfristig nicht realisierbar sein, weil hier erstens noch keine Leitstelle eingerichtet ist und zweitens Fahrzeuge unterwegs sein können, die nicht mit Bündelfunk und GPS ausgerüstet sind.

### Fazit

Das System des NVV ist ohne Abstriche der richtige Weg in die richtige Richtung zur Etablierung von lauterem Fahrgastrechten. Für ihr Konzept erregten die Kasseler weltweites Auf- und Ansehen, Lob und sogar Anerkennung durch die EG-Kommission und Wirtschaftsinstitute. Das, was der RMV ab August mehr als halbherzig anbietet, ist nichts Halbes und nichts Ganzes. Aber, zur Erinnerung, es handelt sich vorläufig ja auch nur um einen Versuch, den man jederzeit verbessern oder ohne Rechtsanspruch allerdings auch wieder einstellen kann. Werden nicht alle Bahnen und auch nicht alle Tarifgebiete mit einbezogen, so profitieren von der Regelung gerade diejenigen Kunden nicht, die am meisten von Verspätungen gebeutelt sind, nämlich die Fahrgäste der S-Bahnen und der RE-Züge. Da bestimmte Züge im Berufsverkehr täglich mit großer Regelmäßigkeit mit mehr als 10 Minuten Verspätung verkehren, würde so mancher Pendler, zum Beispiel der S3 und der S8, zukünftig zum halben Preis einer Monatskarte unterwegs sein. Interne Hochrechnungen haben ergeben, dass der RMV von Mindereinnahmen in Höhe von bis zu zehn Prozent ausgehen muss,

würde auch der DB-Verkehr in das System einbezogen. Diese Summe könnte der Verbund ohne Leistungskürzungen nicht schultern und auch nicht die Betreiber der Busse und Bahnen, auf die das Manko abgewälzt werden müsste. Die wiederum würden letztendlich im ständigen Clinch mit DB Netz als Verursacher der meisten Verspätungen liegen, was als vorbeugende Maßnahme zur Folge hätte, dass es bei jeder noch so kleinen Baumaßnahme zu Sonderfahrplänen kommen würde, die auf Anschlüsse keine Rücksicht nehmen würden.



*Anschlussaufnahme in Bad Soden*

Eine noch eklatantere Situation würde dann entstehen, wenn Anschlüsse generell nicht mehr eingehalten werden, weil für die Betreiber die Pünktlichkeit der eigenen Linie aus Angst vor Maluszahlungen Priorität hätte. Die Kosten, die also bei der Einführung einer globalen Pünktlichkeitsgarantie im Gebiet des RMV anfallen würden, müssten in irgendeiner Form umgelegt werden. Das würde unweigerlich zu höheren Fahrpreisen führen, da die Betriebs- und Streckenbenutzungskosten neu kalkuliert werden müssten und somit die Kilometerpreise merklich angehoben würden. Diese unvermeidliche Kostensteigerung dürfte jedoch nicht im Sinne der Fahrgäste liegen; darüber sollten sich die

Entscheidungsträger im Vorfeld im Klaren sein.

Was haben ferner die Fahrgäste in der Region davon, wenn ihnen bei Verspätungen zwar der volle Fahrpreis von zum Beispiel 6,57 Euro erstattet wird, die nächste Weiterfahrmöglichkeit aber erst in einer oder zwei Stunden oder nachts erst gar nicht mehr gegeben ist. Dann steht man im Regen vor den verschlossenen Türen eines heruntergekommenen Bahnhofs oder in einer demolierten zugigen und unbeleuchteten Wartehalle. Mit 15 Euro Taxikosten kommt man da nicht weit!

### **Fahrzielgarantie in Verbindung mit einem Notfallmanagement**

Anstelle einer Pünktlichkeitsgarantie wären nach Auffassung von PRO BAHN andere Maßnahmen vorrangig zu prüfen. An erster Stelle wäre die Einrichtung eines schlagkräftigen Krisenmanagements zu nennen, das bei schwerwiegenden Störungen im Betriebsablauf im Einvernehmen mit den Betreibern eingreifen kann und – von großer Wichtigkeit – die Fahrgäste umfassend informiert, kurzfristig Ersatzverkehre bestellt und zumutbare Ausweichverbindungen auch in höherwertigen Verkehrsmitteln anbietet.

In Verbindung mit einem evidenten Krisenmanagement könnte man ferner Überlegungen anstellen, für das RMV-Gebiet eine „Fahrzielgarantie“ nach dem Muster der Odenwald-Regional-Gesellschaft (OREG) einzuführen. Diese betrachtet PRO BAHN nämlich als das Non-Plus-Ultra aller derzeit diskutierten Modelle zur Verbesserung der Fahrgastrechte. Die OREG sichert bei Fahrtausfällen oder verpassten Anschlüssen innerhalb von 30 Minuten, in bestimmten

Stadtverkehren sogar innerhalb von 15 Minuten, eine kostenlose Ersatzbeförderung zum gewünschten Fahrziel, soweit dies innerhalb des Kreises liegt, zu. Diese sogenannte Fahrzielgarantie ist für den Kunden die tatsächlich beste Variante, da sie dem Fahrgast effektiv weiterhilft und ihn in angemessener Zeit tatsächlich ans gewünschte Ziel bringt.



*Umsteigezentrale Frankfurt Hauptbahnhof (Foto: Helmut Lind)*

Für gelegentliche Störungen beim Schienenverkehr, die aus der Natur des Systems nie ganz ausgeschlossen werden können (Personenschaden, Oberleitungs-, Signal- oder Weichenstörungen, usw.) hat der Fahrgast erfahrungsgemäß Verständnis, sofern er rechtzeitig, wahrheitsgetreu und umfassend informiert wird. Schließlich weiß er, dass er als Autofahrer auch mehrmals monatlich irgendwo gefangen in einem Stau stehen würde. Was den Fahrgast bei Verspätungen und Betriebsstörungen aber brennend interessiert ist, wann er sein Ziel tatsächlich erreichen wird, damit er notfalls selbst Ersatzmaßnahmen ergreifen kann, um seinen Flieger oder einen wichtigen Termin nicht zu verpassen.

Was die Aufdeckung von Schwachstellen im System betrifft, so haben sich im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) die „QualitätsScouts“ hervorragend bewährt. Gerade in diesen Tagen wurde das zweijährige Pilotprojekt auf Dauer etabliert. Regelmäßige Nutzer des öffentlichen Verkehrs beobachten auf ihren täglichen Fahrten, was gut und was verbesserungswürdig ist. Wichtiges Augenmerk wird dabei besonders auf das Erreichen von Anschlüssen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und die umfassende Fahrgastinformation sowohl im Normalbetrieb als auch bei Störungen gelegt. Ihre Beobachtungen übermitteln die 360 Scouts über eine standardisierte Eingabemaske per Internet an den VBB. Dieser wertet die Meldungen aus und vergleicht sie mit eigenen Erkenntnissen und Feststellungen. Erkannte Problemfelder werden regelmäßig mit den beteiligten Betreibern besprochen und falls möglich kurzfristig abgestellt. Für ein so großes Verbundgebiet wie das des RMV wäre die Adaption dieses Systems die effektivste und kostengünstigste Lösung

zur Verbesserung der Qualität des ÖPNV insgesamt und sollte Vorrang vor allen anderen Überlegungen haben.

Oberstes Ziel des RMV sollte es sein, dass die Betreiber des ÖPNV eine vertraglich festgeschriebene Pünktlichkeitsquote von 96 Prozent – insbesondere im Berufsverkehr! – einhalten, wobei man unter pünktlich eine Abweichung von maximal +3 Minuten (nach dem Vorbild der Schweiz und nicht der DB AG von + 5 Minuten) zu verstehen hat. Dann ist eine Marge von 4 von 100 Zügen, die einmal später ankommen oder gelegentlich sogar ganz ausfallen, durch jeden einsichtigen Fahrgast akzeptabel. Und dann brauchen wir uns alle keine weiteren Gedanken über wie auch immer gearbete Garantien mehr machen. Und vielleicht heißt es dann irgendwann auch wieder einmal: pünktlich wie die Eisenbahn, was für das Image des ÖPNV und des Standortes Deutschland der größere Gewinn wäre (und nicht wie derzeit täglich: **Reisen Mit Verspätung**).

*(Text und Fotos: Wilfried Staub)*

## Jubiläum der ersten deutschen Straßenbahnstrecke

Ein großes Ereignis steht im nächsten Jahr bevor: 1884, also vor bald 125 Jahren, wurde die erste deutsche elektrische Straßenbahn von Frankfurt nach Offenbach eröffnet. Damit dieses überregional bedeutsame Jubiläum 2009 gebührend gefeiert wird, wurde der „Arbeitskreis 125 Jahre elektrische Straßenbahn“ ins Leben gerufen. Ihm gehört auch PRO BAHN an. Weitere Infos bei Holger Scheel, Tel. 069-93540133/  
Mobil 0175-4901348.



*Historischer Trambahnzug von 1884*



*Vor etwa acht bis zehn Monaten wurde mit viel Aufwand und Wochenendarbeit (weil ein Gleis gesperrt werden musste) das Bahnsteigdach in Oberursel (Taunus) vollkommen erneuert. Dann wurden zwei Uhren installiert; ansonsten war Ruhe: die provisorische Beleuchtung hängt noch wie in der Bauzeit – viele Kabel hängen rum, und wenn es regnet, läuft die Entwässerung auf den Bahnsteig... kein schöner Anblick. DB Station und Service tut offenbar nichts. (ld/Fotos: Helmut Lind)*

Dezentrale Veranstaltung im Rahmen der europäischen Woche der Mobilität 2008

## **Fahrgastsprechttag Stadtverkehr Frankfurt**

Fahrgäste von U-Bahn, Straßenbahn und Bus sind vom Fahrgastverband PRO BAHN zu einem Sprechtag eingeladen. Bernd Wilde, Angebotsplaner der lokalen Nahverkehrsgesellschaft traffiQ, stellt sich den Fragen der Fahrgäste.

Termin: Mittwoch, 17. September 2008, 19.00 Uhr  
Ort: Bürgerhaus Bornheim, Arnsburger Str. 24, Clubraum 2,  
Haltestelle Höhenstraße  
Veranstalter: Fahrgastverband PRO BAHN

Starkenburg**Vorerst keine Straßenbahn nach Weiterstadt**

Planungen eingestellt – PRO BAHN kritisiert – DB als Alternative?

Nach einer Entscheidung von Darmstadt's Stadtrat Klaus Feuchtinger und Weiterstadt's Bürgermeister Peter Rohrbach wurden die Planungen für eine Straßenbahn von Darmstadt nach Weiterstadt vorläufig eingestellt. Damit ist in den nächsten Jahren nicht mehr mit der Verwirklichung der Straßenbahn in die Nachbarstadt zu rechnen.

„Es entsteht der Eindruck, dass die Planungseinstellung eher taktisch als fachlich begründet ist,“ so PRO BAHN Starkenburg in einer Stellungnahme zur Planungseinstellung. „Denn unbestreitbar ist es, dass auf Grund der Energiepreise mit einem weiteren Ansteigen der Fahrgastzahlen zwischen beiden Städten zu rechnen sein wird, sodass dieser Verkehr längerfristig nicht mehr sinnvoll mit den Buslinien 5506, 5513 und 5515 abzuwickeln sein wird.“



*Vorerst keine Weiterfahrt nach Weiterstadt – Trambahn am Darmstädter Hauptbahnhof (Foto: Martin Hawlisch)*

Leider wurde bei der Weiterstadt-Linie zuletzt nur noch die Linienführung in Weiterstadt von der Straße "Im Rödling" entlang der B42 zum Hallenbad geprüft.

Diese Strecke besitzt in der Tat für die Weiterstädter Bevölkerung nur einen eingeschränkten Verkehrswert.

Sinnvoll wäre eine Führung von der Straße „Im Rödling“ durch die „Darmstädter Straße“ zum Hallenbad. Die Bedenken der dortigen Anlieger hätte man ggf. verringern können, wenn man die Erfahrungen der Bewohner des Ortes Linkenheim nahe Karlsruhe an der Stadtbahnstrecke von Karlsruhe nach Hochstetten in die Prüfung einbezogen hätte. Denn in Linkenheim wurden vor einigen Jahren die Straßenbahngleise neu direkt durch den Ort verlegt, was offensichtlich von der dortigen Bevölkerung akzeptiert wird.

Auch eine alternative Linie von der Straße „Im Rödling“ entlang der Straße „Im Laukesgarten“ zur Bahnlinie Darmstadt-Mainz mit einer Weiterführung nördlich der Bahnstrecke Richtung Bahnhof und Braunshardt zur Forststraße wäre ggf. einer intensiveren Prüfung Wert gewesen.

Falls die Straßenbahn nach Weiterstadt auf Eis gelegt wird, schlägt PRO BAHN Starkenburg als schnellwirkende Maßnahme die Schaffung eines neuen DB-Haltepunkts Weiterstadt Ost in Höhe der „Arheilger Straße“ in Weiterstadt vor. Hierdurch könnten die Reisezeiten im ÖPNV deutlich verbessert werden, da die Bewohner im Ostteil der Kernstadt von Weiterstadt einen guten Zugang zu der Bahnlinie Wiesbaden-Mainz-Darmstadt-Aschaffenburg erhalten würden. In



nur sechs Minuten Fahrzeit erreicht man von diesem Haltepunkt im 30/60-Minutentakt Darmstadt Hbf mit seinen zahlrei-

chen Verknüpfungen zum öffentlichen Verkehr in der Stadt und der Region.  
(Gottlob Gienger)

## Rhein-Neckar

# Masterplan Güterverkehr

## Veranstaltung in Mannheim

Sie war sicher gut gemeint, die Anhörung der SPD-Bundestagsfraktion zum Thema „Masterplan Güterverkehr und Logistik“, die am 7. Juli 2008 im Mannheimer Gewerkschaftshaus stattfand. Die parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Karin Roth, stellte das umfangreiche Papier, das inzwischen vom Kabinett abgesegnet wurde, den zahlreich erschienenen Interessenvertretern vor. In einer „Podiumsdiskussion“ brachten Vertreter von DB Netz, der Staatlichen Rhein-Neckar-Hafengesellschaft, der Industrie- und Handelskammer Rhein-Neckar und des Lehrstuhls für Logistik am Institut für Fördertechnik und Logistiksysteme der Universität Karlsruhe ihre jeweiligen Standpunkte vor, zu einer Diskussion kam es allerdings nicht, da nur jeweils kundgetan wurde, was aus Sicht der vertretenen Institution gefordert wird, um das „Verkehrswachstum infolge Globalisierung und zunehmender Arbeitsteilung“ zu bewältigen.

„Wenn nicht umgesteuert wird, muss in Deutschland mit einer Zunahme der Güterverkehrsleistung bis 2025 um 71 Prozent gerechnet werden, im Straßengüterverkehr sogar um 79 Prozent und im Straßengüterfernverkehr um 84 Prozent“

war zwar in der Vorlage formuliert, tatsächlich diskutiert wurde aber nicht das Umsteuern, sondern wer diese unterstellte Zunahme der Güterverkehrsleistung übernimmt.



*Güterzug (Foto: Klaus Jähne)*

Verschiedene Szenarien, die z.B. verschiedene Zunahmen bei unterschiedlicher Treibstoffkostenentwicklung behandeln, gab es nicht. Sehr wohl aber einerseits die Klagen der Vertreter der Lkw-Transporteure über die hohen Treibstoffpreise, die zahlreiche Unternehmen in den Ruin trieben, andererseits ungeachtet dessen ihre Forderungen zur Bewältigung der oben angesprochenen Zuwachsraten. Im Rahmen dieser nicht weiter hinterfragten Prognose lauteten dann die Handlungsstrategien in dem vorgelegten Masterplan:

- Verkehrswege optimal nutzen
- Verkehr effizient gestalten.
- Verkehr vermeiden
- mehr Verkehr auf die Schiene
- verstärkter Ausbau von Verkehrsachsen und -knoten
- Umwelt- und klimafreundlicher, leiser und sicherer Verkehr.
- gute Arbeit und gute Ausbildung im Transportgewerbe
- weitere Maßnahmen zur Stärkung des Logistikstandorts Deutschland

Untersucht man die Maßnahmen, die etwa unter „Verkehr vermeiden“ vorgestellt werden, so stellt man fest, dass damit z.B. Anreize zur Nutzung umweltfreundlicher Lieferfahrzeuge und Autobusse (z.B. aus Erlösen des Emissionshandels) gemeint sind, oder „längere Züge auf ausgewählten Strecken, Doppelstockzüge, Anwendung des Galileo-

Systems zur Logistiksteuerung oder das Short Sea Shipping, also Verlagerung des Nord-Süd-Straßentransits auf Schiffe. Als Mittel zur Erreichung von mehr Schienenverkehr werden Aufstockung der Mittel für den Kombinierten Verkehr und Weiterentwicklung von Umschlagtechniken und Organisation im Kombinierten Verkehr erwähnt. Unter dem Kapitel „Verstärkter Ausbau von Verkehrsachsen und -knoten“ liest man dann „Entmischung von Güter- und Personenverkehr“.

Die Beiträge aus dem Publikum waren ebenso vorhersehbar wie die der Podiumsteilnehmer. Wenn der Verband oder die Organisation genannt wurde, für die man sprach, war klar, welche Forderung jetzt kommt. Fast alle lobten den vorgelegten Masterplan grundsätzlich, um dann hinzuzufügen, was aus ihrer jeweiligen Sicht aber unbedingt noch notwendig ist und entsprechende Finanzmittel erfordert. (*Klaus Rothenhöfer*)



*Mannheim – der zweitgrößte Rangierbahnhof in Deutschland (Foto: Frank Meier)*



*Bis 1973 fuhren bereits einmal Straßenbahnen als Linie 8 von Heidelberg nach Wiesloch  
(Foto: Klaus Rothenhöfer)*

## Rhein-Neckar

# Neues aus dem „Wilden Süden“

## Heidelberger OB macht sich für Schienen in die Südgemeinden stark

Schneller als erwartet ist das Thema Straßenbahn-Wiedereinführung Leimen – Wiesloch" und Verlängerung zum S-Bahnhof Wiesloch – Walldorf wieder auf die politische Tagesordnung gekommen. Sah es im September vorigen Jahres noch so aus, als sei die „Südschiene“ vorerst auf dem Abstellgleis, so brachte eine überraschende Initiative des Heidelberger Oberbürgermeisters Eckart Würzner wieder Bewegung in die Angelegenheit. Auf seine Einladung hin fand am 30. Mai 2008 ein Treffen wegen des Straßenbahn-

ausbaus südlich von Heidelberg statt. Der Einladung gefolgt waren Oberbürgermeister Franz Schaidhammer aus Wiesloch, Bürgermeister Karl Rühl aus Nussloch, Bürgermeister Heinz Merklinger aus Walldorf und Bürgermeister Georg Kletti aus Sandhausen.

Mit Blick auf die Ergebnisse einer Nutzen-Kosten-Untersuchung für den Straßenbahnringchluss Kirchheim – Sandhausen – Walldorf – Wiesloch – Nussloch – Leimen aus dem Jahr 2007 hatten die Gemeinderäte aus Wiesloch,

Nussloch, Walldorf und Sandhausen jeweils für ihren Bereich beschlossen, die Planungen für einen Ausbau des Straßenbahnnetzes nicht weiter zu verfolgen. Die Gutachter hatten nämlich errechnet, dass eine Förderfähigkeit des Projekts nicht gegeben sei. Mittlerweile haben sich jedoch die Bewertungsmaßstäbe für die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung von Straßenbahnprojekten durch die Änderung der Eingangsfaktoren für die standardisierte Bewertung zu deren Gunsten verschoben. Der Heidelberger Gemeinderat und Oberbürgermeister Würzner haben dies zum Anlass genommen, erneut das Gespräch mit den Nachbargemeinden zu suchen und das Projekt nochmals auf den Prüfstand zu stellen.

In einem ersten Schritt soll eine Nutzen-Kosten-Untersuchung für einen Streckenausbau von Leimen über Nussloch nach Wiesloch bis zum S-Bahn Haltepunkt Wiesloch / Walldorf und weiter bis zum Gewerbegebiet Walldorf beauftragt werden. In Nussloch wird eine Trassenführung im Zuge des Kurpfalzringes geprüft, weil der Querschnitt der Nuss-

locher Hauptstraße auch mit Blick auf die erforderliche Barrierefreiheit des ÖPNV eine Trassenführung dort nicht zulässt. Zwischen Leimen und Nussloch sowie von Wiesloch bis zum S-Bahnhaltepunkt Wiesloch / Walldorf sind die Trassen teilweise vorhanden und freigehalten. In diesem Zusammenhang wird auch geprüft, ob höhere Fördersätze zu erzielen sind, indem die Strecke als Eisenbahn gebaut und betrieben wird, wie es zum Beispiel bei der OEG-Strecke nördlich von Heidelberg der Fall ist.

Die Stadt Heidelberg wird die Rhein-Neckar-Verkehrsgesellschaft mit der Untersuchung beauftragen und auch die Kosten übernehmen. Sobald die Ergebnisse vorliegen, wollen sich die Oberbürgermeister und Bürgermeister wieder gemeinsam an den Tisch setzen. Die Frage der Wirtschaftlichkeit eines Ringschlusses vom Gewerbegebiet Walldorf über Walldorf und Sandhausen nach Heidelberg-Kirchheim soll zu einem späteren Zeitpunkt geklärt werden.

*(Klaus Rothenhöfer)*

Das Allerletzte

## Im Schritt-Tempo über sanierte Bahnbrücke

Trotz Neubau bleibt die Langsamfahrstelle

Schilda lässt grüßen: Mindestens vier Jahre durfte die marode Brücke am Homburger Damm hinab zum Frankfurter Hauptbahnhof in die nördliche Gleisgruppe von den Zügen des RE 10, des SE 12 und des SE 15 nur mit 30 km/h befahren werden. Zuletzt galt für über ein halbes Jahr aus Sicherheitsgründen nur noch „Tempo 10“. Schließlich wurde das

alte Bauwerk in nur sechs Wochen im Juni und Juli 2008 abgerissen und durch eine Brücke moderner Konstruktion, die allerdings so gar nicht in das Bild der alten Überwürfe über das Gleisvorbild passt, aber sich am Erscheinungsbild der neuen Niederräder Brücke anlehnt, ersetzt. Das hätte man verschmerzen können, wäre das Gewerk so ausgelegt wor-

den, dass später einmal das dort dringend benötigte – und bis vor 50 Jahren auch vorhandene – zweite Gleis nachträglich noch verlegt werden kann. Nun hat man einen Engpass auf einer über einen Kilometer langen eingleisigen Strecke mit jetzt schon bis zu 10 Zügen pro Stunde auf Dauer zementiert.

Der Pessimist sieht  
das Dunkle im Tunnel.  
Der Optimist sieht das Licht  
am Ende des Tunnels.  
Der Realist sieht im Tunnel  
einen Zug kommen.  
Und der Zugführer sieht die drei Idioten  
auf den Gleisen sitzen!  
Gefunden von Helmut Lind in „tagesjoke“

Während der Bauphase war der Betrieb der S1, der S2, des RE 10 und des

SE 12 stark eingeschränkt, was während der Sommerferien und der Dringlichkeit der Arbeiten durchaus zu verschmerzen war: Ab 4. August 2008 hieß es endlich wieder freie Fahrt auf dem Homburger Damm. Die Züge „schwebten“ geradezu über die Brücke auf den neu verlegten Gleisen. Doch die Freude der Triebfahrzeugführer und der Fahrgäste währte nicht lange. Bereits zwei Tage später durfte die Brücke nur noch auf Fahrbefehl und nur noch mit Schrittgeschwindigkeit (5 km/h) befahren werden. Der Grund hierfür sollen vorgeschriebene Dokumente und Genehmigungen sein, die bei der Bauabnahme nicht vorgelegt werden konnten. Hielten sich die Verspätungen einzelner Züge vor dem Abriss mit fünf Minuten noch in Grenzen, so betragen sie nach der Sanierung der Brücke nunmehr bis zu zehn Minuten. Ordnung muss sein und Vorschrift bleibt Vorschrift.

*(Text + Foto: Wilfried Staub)*



*Die neue Brücke am Homburger Damm westlich des Frankfurter Hauptbahnhofs*

# PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten

## PRO BAHN e. V. Hauptstadtbüro

Friedrichstr. 95 (PB 98)

10117 Berlin

Tel.: (030) 2096 2585

Fax: (030) 2096 2586

www.pro-bahn.de

### Für Adressänderungen:

E-Mail: mitgliederservice@pro-bahn.de

## PRO BAHN Landesverband Hessen e. V.

Postfach 11 14 16

60049 Frankfurt a.M.

www.pro-bahn.de/hessen

## Ansprechpartner für Radio und Fernsehen

Dr. Martin Schmidt

Tel./Fax (0 69) 37 56 24 88

tagüber Tel. (0 69) 7 98 - 2 91 71

E-Mail: m.schmidt@chemie.uni-frankfurt.de

## PRO BAHN in Mittelhessen

Nils Kahl

Nieder Weisel, Butzbacher Str. 31

35510 Butzbach

Tel. (06033) 92 44 11

E-Mail: nils@nilskahl.de

## PRO BAHN in Nordhessen

Hermann Hoffmann

Am Juliusstein 18

34130 Kassel

Tel. (0 5 61) 6 71 79

E-Mail: hhoffma@freenet.de

## PRO BAHN in Osthessen

Thomas Bayer

Roter Weg 5

36163 Poppenhausen

Tel./Fax: (0 66 58) 91 86 03

E-Mail: thomas.bayer-poppenhausen@t-online.de

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

Regionalvorsitzender Helmut Lind

Holzweg 17

61440 Oberursel

Tel. (0 61 71) 46 28

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

## PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.

Regionalvorsitzender Dr. Gottlob Gienger

Berliner Str. 32

64807 Dieburg

Tel. (0 60 71) 2 43 60, Fax 8 17 60

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

www.pro-bahn.de/starkenburg

## PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar

Regionalvorsitzender Andreas Schöber

Holbeinstraße 14

68163 Mannheim

Tel. (06 21) 41 19 48 oder (01 74) 5 85 62 63

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

www.pro-bahn.de/rhein-neckar

## Bankverbindung (Spendenkonten):

Landesverband Hessen e. V.: Konto 695831-605 bei der Postbank Ffm (BLZ 500 100 60); Kontoinhaber Holger Kötting

Landesverband Baden-Württemberg e. V.: Konto 2035261 bei der Volksbank Pforzheim (BLZ 666 900 00)

Regionalverband Großraum Frankfurt e. V.: Konto 1113091 bei der Sparda-Bank Frankfurt (BLZ 500 905 00)

Regionalverband Starkenburg e. V.: Konto 571300 bei der Volksbank Darmstadt (BLZ 508 900 00)

**Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!**

# PRO BAHN - Termine

## Allgemeine Termine:

- Sa, 1.10. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft November-Dezember 2008. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken. (s. S. 2).
- Mi, 5.11. 18.30 Uhr: Vortrag von Dr. Wolfgang Weinhold (DB Fernverkehr) zum Thema „Kriterien für das Angebot im Schienenpersonenfernverkehr – Kundenanforderungen contra Wirtschaftlichkeit“ im Rahmen des öffentlichen Teils der Landesauschusssitzung von PRO BAHN Hessen im Saalbau Gutleut, Frankfurt, Rottweiler Str. 32, Clubraum 2 (Nähe Hauptbahnhof)

## PRO BAHN in Nordhessen:

- Mi 24.9. Jeden letzten Mittwoch im Monat, 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus,  
Mi 29.10. Wilhelmsstr. 2, Kassel

## Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.:

- Mo, 1.9. 18.30 Uhr: Monatstreff, Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Str. 32, Raum 3, (fünf Fußminuten vom Hauptbahnhof/Südseite)
- Mi, 17.9. 19.00 bis 21.00 Uhr: Fahrgastsprechttag zu Themen des Nahverkehrs im Rahmen der **Europäischen Woche der Mobilität**, Bürgerhaus Saalbau Bornheim
- Sa, 20.9. 15.00 Uhr: Schienenkreuzfahrt im Rahmen der **Europäischen Woche der Mobilität**, ab Eisernem Steg, Dauer ca. drei Stunden
- Mo, 6.10. 18.30 Uhr: Monatstreff Bürgerhaus Griesheim, Clubraum 4, gegenüber der S-Bahn-Station Griesheim (S1 + S2)
- Mo, 3.11. 18.30 Uhr: Monatstreff Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Str. 32, Raum 2, (fünf Fußminuten vom Hauptbahnhof/Südseite)

## Regionalverband Starkenburg e. V.:

- Mi, 24.9. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie (Dornheimer Weg 27, Darmstadt,
- Mi, 22.10. 15 min Fußweg ab Hauptbahnhof oder mit Linie F bis Hst. Rodensteiner Weg) (18:30-19:00 Uhr: informeller Teil, 19:00 - 21:00 Uhr: Tagesordnung)

## Regionalverband Rhein-Neckar:

- Do, 18.9. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162. (Straßenbahnlinien 2 und 7 bis Bibienastraße
- Do, 16.5. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Braustüb- le, Bergheimer Str. 91 in Heidelberg** (ca. 10 Fußminuten vom Hauptbahnhof oder Linie 32, Haltestelle Römerstraße).

## Sonstige Termine

- Do, 11.9. 20.00 Uhr: Arbeitstreffen der IG PRO SCHIENE Weschnitztal-Überwaldbahn  
Do, 9.10. im Gasthaus „Zur Kreuzgasse“ in Ober-Waldmichelbach

