

# Fahrgastzeitung

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

Nr. 65

November – Dezember 2007



<b>Buschaos im Rheingau-Taunus-Kreis</b>	<b>S. 6</b>
<b>Fernverkehr in Darmstadt schlechter</b>	<b>S. 13</b>
<b>Doppelstock für die S-Bahn?</b>	<b>S. 16</b>

**Titelbild:** Die Stelle, an der das Titelbild für die FGZ 60 entstand, sieht ein Jahr später völlig anders aus. In Darmstadt-Arheilgen wird z. Zt. die Straßenbahn zweigleisig ausgebaut. Der südliche Ortseingang ist, mit Ausnahme der Fahrleitung, fertiggestellt. (Foto: Holger Kötting)

**Rückseite:** Bis 1973 konnte man nach Wiesloch noch mit der Straßenbahn fahren. Ob dort jemals wieder Straßenbahnen fahren werden, ist derzeit unklar, nachdem die Anliegergemeinden vorerst keine weiteren Gutachten finanzieren wollen. (Foto: Klaus Rothenhöfer)

## 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*), Harald Nehr (*hn*), Hermann Hoffmann (*hh*). Alle anderen Artikel sind namentlich gekennzeichnet. V.i.S.d.P.: *mus*, für die einzelnen RV: *hk, wb, ld, tb, hn*.

**Endzusammenstellung dieser Ausgabe:** *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)

**Druck und Versand:** *hk*

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:** Harald Nehr, E-mail: [pbneh@web.de](mailto:pbneh@web.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:** 1.10.2007 (Heft November – Dezember 2007)

**Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:** 1.12.2007 (Heft Januar – Februar 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

Burgwald-Edersee-Bahn.....	4
Kassel: Etappensieg auf dem Weg zur Herkulesbahn.....	5

## Großraum Frankfurt am Main

100 Tage neues Verkehrskonzept der RTV.....	6
Neuer Bahnhof für Bad Homburg.....	9

## Starkenburg

1. ICE-Regionalforum Starkenburg.....	10
Fahrplan 2008 mit schnelleren Verbindungen von der Bergstraße nach Mannheim	12
Fahrplanwechsel 2007 hängt Darmstadt weiter vom Fernverkehr ab.....	13

## Rhein-Neckar

"Südschiene" vorerst auf dem Abstellgleis.....	14
S-Bahn mit Doppelstock-Triebwagen.....	16
DB hält weiter am Bypass fest.....	18
Verklebte Bahn-Fenster – ein Ärgernis.....	19

## Ausland

Vorrang für die Bahn in Frankreich.....	20
PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten.....	22
PRO BAHN - Termine.....	23



*Ende einer Ära: Mit der Inbetriebnahme des neuen elektronischen Stellwerks in Wiebelsbach in den Herbstferien sind die alten Signale auf dem Westast der Odenwald Geschichte – wie hier im Darmstädter Ostbahnhof. (Foto: hk)*

Nordhessen

## Burgwald-Edersee-Bahn

Die Landkreise Waldeck und Marburg kooperieren

"Droht der Burgwaldbahn das Aus ?" Diese Frage auf der Titelseite der Fahrgastzeitung Nr. 64 unter dem verheißungsvollen Regiotrambild beim Kasseler Bahnhofstunnel zeigt nordhessische Gegensätze auf. Der NVV will wegen zu geringer Fahrgasterwartungen im Raum Frankenberg den Schienenausbau in Richtung Edersee–Korbach nicht reaktivieren. Und das hat Folgen: Bisher betrieb die Kurhessenbahn den Fahrkartenschalter im Bahnhof Frankenberg mit einem Defizit von 25 000 Euro im Jahr - so Kurhessenbahnchef Joachim Kuhn. Man hoffte, mit der Durchbindung nach Norden später mehr Fahrkarten verkaufen zu können, z. B. in Richtung Ruhrgebiet. Wahrscheinlich sieht sich die Kurhessenbahn gezwungen, ab 1.1.2008 den Fahrkartenschalter zu schließen. Die Stadt Frankenberg würde nach dem Verlust der Kreisverwaltung auch den Beraterservice für Fahrkarten verlieren. Es bliebe der Automatenverkauf.

Am 20. September 2007 sprach NVV-Chef Wolfgang Dippel im Kasseler Umwelthaus auch über das Frankenberg-Korbach-Problem. Er verstand die Argumente der Kritiker (Kurahessenbahn, Nationalparkgemeinden). Jedoch betonte er, dass bisher kein Kritiker dem NVV vorschlagen konnte, wie Ausbau und evtl. Folgekosten finanziert würden. Dieses Problem erkennen (nach Waldeckische Allgemeine vom 27.9.) auch Kreisbeigeordneter Otto Wilke (Waldeck-Frankenberg) und der Erste Kreisbeigeordnete Dr. Karsten McGovern (Mar-

burg-Biedenkopf). Beide Landkreise halten weiter an der Umsetzung des Gesamtkonzepts Kurhessenbahn einschließlich der Reaktivierung Korbach–Frankenberg fest. Eine Reaktivierung dieser Strecke wäre zur umweltfreundlichen Erschließung des Nationalparks Kellerwald-Edersee dringend erforderlich. Die Absage der Reaktivierung stelle auch den Fortbestand der Schiene in Richtung Marburg mittelfristig in Frage. In diesem Punkt waren sich beide Politiker ebenfalls einig. Perspektiven erhoffe man sich nun durch eine intensive Kooperation beider Landkreise mit dem Land Hessen.

"Für Waldeck-Frankenberg wird es darauf ankommen, mit Unterstützung des Landes die eigene Position gegenüber einem stark Kassel-orientierten NVV durchzusetzen", betonte Wilke. Wilke und McGovern fordern als vordringliche Maßnahme den Abschluss eines neuen Bau- und Finanzierungsvertrages. Hierfür wären nach Auskunft beider Dezernenten rund sieben Millionen Euro erforderlich.

Wichtig wäre für den Betrieb zwischen Cölbe und Korbach eine lohnende Geschwindigkeit, genug Kreuzungsmöglichkeiten für evtl. verspätete Züge, attraktiver Taktverkehr auch am Wochenende und ausreichende Umsteigezeit in Marburg und Brilon Wald. Wer auf Busbetrieb zwischen Frankenberg und Korbach setzt, erhöht keine Fahrgastzahlen und schadet später der Schiene in Richtung Marburg. Ein Vergleich der Fahrgastzahlen beim Busbetrieb vor 15 Jahren im Lossetal und in Baunatal mit den

gegenwärtigen Straßenbahn-Fahrgastzahlen erleichtert den Mut, auch im Waldecker Land auf die Schiene zu setzen.

Die Thüringer Bahn hat im Eigenbetrieb ihr eingleisiges Netz modernisiert,

z. B. mit Rückfallweichen. Die Zahl der Fahrgäste stieg. Gerade im Elisabeth-Jahr könnte Hessen von Thüringen lernen. (hh)

## Nordhessen

# Kassel: Etappensieg auf dem Weg zur Herkulesbahn

Seit Jahren beabsichtigt der Förderverein Neue Herkulesbahn, die Straßenbahnlinie 3 durch das obere Druseltal bis zum Herkules verlängern zu lassen (Siehe auch FGZ Nr. 47 Seite 11 und 12). Ziel ist eine umsteigefreie Straßenbahnverbindung aus der Kasseler Innenstadt in den oberen Bergpark, wo die Wasserspiele beginnen. Jahrelang hatten führende Verkehrsplaner im Rathaus dieses Projekt wegen angeblich ungünstiger Kosten-Nutzungszahlen kritisiert. Nun beschloss am 1. Oktober 2007 die Kasseler Stadtverordnetenversammlung mit einer breiten politischen Mehrheit die unvoreingenommene Prüfung der Wiedereinführung der Herkulesbahn.

In diesem Beschluss wird der Magistrat aufgefordert, gemeinsam mit der Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) eine konkrete Planung für die Finanzierung der Herkulesbahn zu entwickeln und der Stadtverordnetenversammlung vorzulegen. Insbesondere sollen die Förderfähigkeit des Projektes geprüft, eine Trassenplanung erarbeitet, ein Betriebskonzept entwickelt und gemeinsam mit der kassel tourist GmbH Vermarktungsmöglichkeiten für eine Herkulesbahn im Rahmen der Museumslandschaft Hessen und des allgemeinen Tourismus geprüft werden.

"Der Beschluss deckt sich mit der Intention des Fördervereins, den Wiederaufbau der Herkulesbahn im Rahmen eines Gesamtverkehrs- und Tourismuskonzepts zu verwirklichen", so Vorstandsmitglied Michael Wiesenhütter. Studien und zahlreiche Stellungnahmen von Fachleuten hätten zweifelsfrei belegt, dass das Projekt technisch machbar und mit den Zielen des zukünftigen Welterbes Bergpark vereinbar sei. Nun ist man zuversichtlich, dass das Ergebnis der Prüfung den endgültigen Durchbruch bringen könnte. "Zur documenta 13 im Jahr 2012 werden Gäste aus aller Welt ohne Umsteigen und umweltfreundlich vom Friedrichsplatz zum sanierten Herkules gelangen können. Und wenn Kassel 2013 nicht nur 1100 Jahre alt, sondern auch in die Welterbeliste der UNESCO aufgenommen wird, hat sich die Herkulesbahn als neues Wahrzeichen der Stadt bereits etabliert", ist Wiesenhütter überzeugt. Dann gehört die Fahrt auf der Schiene zum Erlebnis von Europas größtem Bergpark selbstverständlich dazu. Gedacht ist auch an Informationen entlang der Strecke über Geschichte (Kohlenbahn), Höhenangaben, Steigung u. a. (hh)

Näheres auch unter:

[www.neue-herkulesbahn.de](http://www.neue-herkulesbahn.de)

Großraum Frankfurt am Main

# 100 Tage neues Verkehrskonzept der RTV

oder ein Schrecken ohne Ende?

Politischen Mandatsträgern gewährt man üblicherweise eine 100-Tagefrist, bevor man deren Leistungen einer ersten Bewertung unterzieht. Geänderte Fahrplankonzepte sollten ohne Abstriche vom ersten Tag an reibungslos funktionieren, denn jeder Mangel wird schließlich auf dem Rücken der Fahrgäste ausgetragen, die sehr viel Geld in ihre Fahrkarte investieren und meist darauf angewiesen sind, morgens fristgerecht ihren Arbeitsplatz (oder die Schule) zu erreichen und abends in einer zumutbaren Zeit wieder nach Hause zu kommen. Zur Erstellung der Umlaufpläne für die Fahrzeuge und der Dienstpläne der Fahrer gibt es heute preiswerte und narrensichere DV-Programme (Faisy, DIVA), die, durch motiviertes Personal angewandt, jegliche Pannen „automatisch“ ausschließen. Die Fahrer brauchen bei Dienstbeginn nur noch Ihre Chipkarte in die Drucker einlesen und der gesamte Tagesplan für den Bus ist aufgespielt. Wie kann da noch etwas schief laufen?

Obwohl mit sehr viel Vorschlußloberungen bedacht (vgl. FGZ Nr. 63, Seite 12) und man sich in Bad Schwalbach sehr gut auf alle Eventualitäten vorbereitet fühlte, ist auch im Rheingau-Taunus genau das eingetreten, was einfach nicht eintreten darf, man aber im RMV bereits vom Start anderer Ausschreibungen (Beispiele: Kreis Offenbach, Fulda, WiBus, VIAS, vectus) zur Genüge kennt, ein absolutes Tohuwabohu, wie es die Frank-

furter Rundschau in einer Analyse noch am 13. September 2007 formuliert.

## Schüler bleiben stehen

Bereits in der Woche nach dem Inkrafttreten des total umgekrempten Fahrplankonzeptes im Rheingau-Taunus-Kreis und dann noch ein zweites Mal nach Ende der Sommerferien war das Gezeter in der lokalen Presse und im Fernsehen groß: Schüler bleiben stehen, Busse sind überfüllt, kommen zu spät oder gar nicht, Anschlüsse werden verpasst. Einzelne Gemeinden fühlten sich von den Planern übergangen (es kam bis hin zum „Bürgeraufstand“) und Politiker forderten Änderungen im Detail. Mehr ins Gewicht fiel dagegen, dass einigen der neu eingestellten Busfahrern jegliche Orts- und Tarifkenntnisse fehlten und das ausgeklügelte Anschlusskonzept hinten und vorne nicht klappte. Kaum zu glauben, aber mehrfach eingetreten ist, dass die Einsatzleitung tageweise ganze Umläufe schlichtweg vergessen hatte. Bei Krankmeldungen dauerte es bis zu einem halben Tag, bis ein Ersatzfahrer die ausgefallene Schicht, oft genug mit einem ungeeigneten Fahrzeug, übernahm.

In einigen Fällen wurden die Fahrplanmacher allerdings auch durch unkalulierbar gestiegene Fahrgastzahlen überrascht und Rufbusse mussten wegen überraschend hoher Fahrgastzahlen in der HVZ in Planfahrten mit größerer Fahrzeugkapazität umgewandelt werden. Zur

Herstellung der Anschluss-Sicherheit wurden einige Fahrten vorverlegt und vereinzelt zusätzliche Frühfahrten eingeführt. In aller Eile wurde auf Grundlage der Erkenntnisse der ersten Wochen in nur 14 Arbeitstagen ein Ergänzungsfahrplan erstellt, der rechtzeitig zum Schulbeginn am 20. August 2007 in Druckform (kostenlos) vorlag. Hauptbeweggrund für die Fahrplanänderung war jedoch, dass die Schulträger der RTV nicht zutreffende Schülerzahlen gemeldet hatten bzw. melden konnten, weil ausgerechnet in diesem Jahr bei den etwa 10.000 im Kreis zu befördernden Kindern einschneidende Änderungen in den Schülerbewegungen zu verzeichnen waren.

Nun sind seit dem großen Fahrplanwechsel im Kreis 100 Tage verstrichen und die Fahrgastbeschwerden reißen auf unverändert hohem Niveau nicht ab. Prügelknabe ist logischerweise die Zentrale der RTV in Bad Schwalbach. Sie zeichnet schließlich auch verantwortlich für das Gesamtkonzept im Kreis und dem unbedarften Fahrgast ist es kaum verständlich zu machen, dass neben der RTV (zuständig für alle Lokal- sowie fast alle Stadtbuslinien) weitere Besteller parallel zuständig sind, nämlich, der RMV (für die Regionalbusse, also für alle in den Tabellen mit ORN gekennzeichneten Linien, ausgenommen Linie 271 und 274) und schließlich die ORN selbst für die (noch) eigenwirtschaftlich betriebenen Linien 271 und 274.

Gewinner der insgesamt vier Linienbündel und somit von insgesamt 33 Linien im Kreis ist bekanntlich die Bahntochter Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH (ORN). Eigentlich ein Glücksfall, sollte man meinen, denn durch die Kon-

zentration auf nur ein Unternehmen wird die gesamte Leistung gebündelt aus nur einer Hand erbracht. Reibungsverluste sollte es dabei eigentlich so gut wie keine geben.

### **ORN ist im Taunus der Sündenbock**

Die nicht erschöpfende Auflistung einer drei Monaten nach der Umstellung durchgeführten Stichprobe von PRO BAHN erbringt dagegen genau das gegenteilige Bild zu Tage:

- neu eingestellte Fahrer haben unzureichende Ortskenntnisse und eine völlig unzulängliche Unterweisung in der Bedienung der Fahrscheindrucker erhalten (so fahren manche Fahrer bis zu 15 Minuten Verspätung ein, während erfahrene die zu langen Pufferzeiten monieren),
- es besteht nur eine bedingte Möglichkeit der Verständigung der Busse bei Verspätungen und Umsteigewünschen untereinander (die alten Gefäße sind mit [dem Auslaufmodell] Bündelfunk ausgerüstet, die Fahrer der neu beschafften Busse haben [nur noch] ein Diensthandy – ironisch ausgedrückt: zwischen Altpersonal und „Billigfahrer“ herrscht absolute Funkstille),
- die Leitzentrale in Wiesbaden nimmt Anrufe von Fahrern, geschweige denn Telefonate von fremden Nummern (Fahrgäste), oft genug nicht entgegen,
- die Umlaufpläne werden von offensichtlich ortsunkundigem Disponenten der ORN in Bad Kreuznach erstellt und beinhalten einen nicht unerheblichen Anteil an nicht nachvollziehbaren Leerfahrten,
- Busse starten an den Endhaltestellen grundlos mit bis zu 10 Minuten Ver-

spätung (kennt man dies nicht auch von der ORN-Schwester RKH, vormals VU-Bus 917?),

- Fahrer brechen schon mal den Dienst einfach vorzeitig ab und lassen nachts so bis zu zwei Umläufe ausfallen,
- in den Wagenkarten fehlen als wichtige Hinweise die Auflistung der Anschlussverbindungen und die Angabe des anzufahrenden Bussteigs (besonders bedeutsam bei Schülerfahrten!),
- Busse fahren ohne Zielbeschilderung (ohne Matrix) und nicht einmal ersatzweise mit Steckschildern,
- Fahrer haben kaum Kenntnisse in den Besonderheiten des RMV-Tarifes (nicht einmal die geläufigsten Code-Nummern sind bekannt).

Zusammenfassend entsteht der Eindruck, dass sich die ORN mit dem Gewinn der Ausschreibung ganz offensichtlich übernommen hat. Die Ausflüchte des Geschäftsführers, dass die Vorlaufzeit zu kurz gewesen sei, zieht in diesem Fall nicht, denn sie entspricht den Regeln und hätte für jeden Gewinner gleichermaßen gegolten. Herr Link verschweigt allerdings geflissentlich, dass die ORN erst Ende Mai d.J., also eigentlich viel zu spät, auf Personalsuche in einem leergefegten Markt gegangen ist.

Die ORN scheint zudem ihren Aufgabe und Pflichten als Dienstleister nicht bewusst zu sein. Denn sie - und um es ganz deutlich zu sagen, kein anderer - zeichnet für das Desaster im Kreis alleine verantwortlich. Und es sind bis heute nicht einmal ansatzweise ernsthafte Bemühungen erkennbar, die von den Fahrgästen und inzwischen auch von der Politik völlig zu Recht angeprangerte Missstände abzustellen. Selbst eine nach einer

umfassenden Anhörung und einer außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 6. September 2007 durch die RTV ausgesprochene Abmahnung scheint die ORN kalt zu lassen.



Doch ganz so schlecht, wie diese Ausführungen den Eindruck erwecken könnten, läuft der Busverkehr im Rheingau-Taunus-Kreis nicht. Erstens gibt es im Rheingau auch bei den dortigen von der ORN betriebenen Linien so gut wie keine Beschwerden und zweitens fahren die Subunternehmer Mester und Engelhardt auch im westlichen Taunus mit freundlichem und kompetentem Personal und planmäßig.

Was man den beiden großen Bestellern RTV und ORN allerdings vorwerfen muss, ist, dass zu Beginn nicht einmal ansatzweise eine Art Qualitätssicherung oder ein Qualitätsmanagement etabliert war. Die RTV führt zwischenzeitlich wenigstens Stichproben durch und dokumentiert alle bekannt gewordene Unregelmäßigkeiten. Im fernen Hofheim scheint man von den massiven Beschwerden noch nicht einmal etwas gehört zu haben bzw. die RMV-Pressestelle spielt die Klagen in bekannter Manier herunter.

## Ohne wirksames Controlling keine Qualität

Zur Rechtfertigung des RMV muss man der Verbundspitze zugestehen, dass sie als der Besteller der Regionalbusse über Unzulänglichkeiten im täglichen Betrieb nicht in allen Einzelnen Bescheid wissen kann. Rufen verprellte Fahrgäste nämlich die in den Fahrplantabellen der Regionalbusse angegebene Telefonnummer an oder wenden sie sich an die aufgeführte e-Mailadresse, landen sie bei der ORN in Wiesbaden. Und der dortige Fahrmeister wird einen Teufel tun, die Unzulänglichkeiten, die seine Firma angelastet werden könnten, dem Auftraggeber (RMV) in allen Einzelheiten preiszugeben.

„Es ist fünf vor zwölf und die Geduld der Fahrgäste hat ein Ende“ meint (nicht nur) Burkhard Albers, Landrat und Auf-

sichtsratsvorsitzender der RTV. Nach nunmehr 100 Tagen darf man sich jetzt wohl langsam die Frage stellen, was noch alles passieren muss? Es wäre durchaus an der Zeit, meint PRO BAHN, der ORN fristlos zu kündigen und mit dem Geld der hinterlegten Bürgschaft einen kompetenten Betreiber mit dem Verkehr zu beauftragen. Die Lehre, die aus der Geschichte für die Zukunft gezogen werden kann, ist die, bei zukünftigen Ausschreibungen gleich zu Beginn ein schlagkräftiges Controlling zu etablieren, damit sich ein solches Desaster nicht noch einmal im RMV wiederholt. Wer nicht wissen sollte, was darunter zu verstehen ist, kann sich beispielsweise bei traffiQ oder dem NVV schlau machen! Außerdem müssen saftigere Strafen für ausgefallene Busse eingeführt werden; Vorschlag: der zehnfache Vergütungssatz! Das Bonus-Malus-Modell hat sich als zahloser Tiger erwiesen. *(Wilfried Staub)*

## Großraum Frankfurt am Main

# Neuer Bahnhof für Bad Homburg

Vor 100 Jahren wurde die Station ganz ohne Trara eröffnet

„Großer Bahnhof für den Kaiser“ titelte die Frankfurter Rundschau ihren Artikel (10.10.07) über das Jubiläum des neuen Bad Homburger Bahnhofs, der am 26. Oktober 1907 um 4:34 Uhr mit der ersten Einfahrt eines Zuges aus Friedberg in Betrieb genommen wurde.

Genau so schlicht wird derzeit auch das Jubiläum begangen. Lediglich unser Mitglied Prof. Walter Söhnlein hielt innerhalb der Reihe „Aus dem Stadtarchiv“ am 5. Oktober einen interessanten Vortrag über diese Zeit und machte am Tag

darauf eine Begehung der historischen Bahn-Stätten. Beide Veranstaltungen waren überdurchschnittlich gut besucht.

Die große Überraschung am 5. Oktober war, dass der Bad Homburger Stadtrat Vollrath-Kühne zur Eröffnung des Abends verkündete, die Stadt habe zur Mittagstunde den Vertrag über den Kauf des Empfangsgebäudes nach jahrzehntelangen Verhandlungen beim Notar unterschrieben. Eine größere Feier – so ein Sprecher der Stadt zur FR – werde es erst

geben, wenn die Stadt das Gebäude ansprechend saniert habe.

War der Bahnhof früher aufgrund seiner Direktverbindungen nach Berlin sowie Kurswagen nach Hoek van Holland, Ostende und Nancy schon etwas Besonderes, so zeichnet er sich heute als Ein- und Umsteigeplatz für täglich 13000

Reisende aus. War es damals die Sorge Frankfurts, durch Direktlinie Wiesbaden – Homburg – Berlin vom Fernverkehr abgehängt zu werden, so ärgern sich viele Benutzer heute, dass eine vernünftige Verbindung wegen „Sanierung“ der RB-16-Strecke durch DB-Netz nach Friedberg unmöglich geworden ist. (ld)



Der Bahnhof in Bad Homburg (Foto: Helmut Lind)

## Starkenburg

# 1. ICE-Regionalforum Starkenburg

Am 11.09.2007 tagte auf Einladung des Darmstädter Verkehrsdezernenten Dieter Wenzel das 1. Regionalforum zur ICE-Neubaustrecke, Planfeststellungsabschnitt Darmstadt – Kreis Darmstadt-Dieburg im Kreishaus in DA-Kranich-

stein. Anwesend waren Vertreter der DB Netz AG, der Stadt Darmstadt, des Landkreises Darmstadt-Dieburg, der Gemeinden, der DADINA, der IHK, des RMV, der Umweltschutzverbände und unseres PRO BAHN RV Starkenburg.

Robert Ahrnt vom Stadtplanungsamt stellte die Kernpunkte der Vereinbarung vor, die am 1.2.2007 zwischen der Stadt Darmstadt, dem Land Hessen und der DB AG getroffen wurde ([www.ice-beirat.de/images/pdf/Abstimmungspapier\\_010207.pdf](http://www.ice-beirat.de/images/pdf/Abstimmungspapier_010207.pdf)) und den Verlauf der Konsenstrasse.

Abb.1 NBS Rhein / Main – Rhein / Neckar -Verlauf der Konsenstrasse im Stadtgebiet Darmstadt

„Die Deutsche Bahn AG sichert zu, dass beide Äste des Zwischenabschnitts, d. h. die Führung über Darmstadt Hbf und die Nord-Süd-Direktverbindung, gleichzeitig gebaut werden (soweit dies vom praktischen Bauablauf her machbar ist). ...

Die Streckenkapazität (Nennleistung) des Anbindungsastes beträgt zwei Züge pro Stunde und Richtung. ICE-Systemhalte in Darmstadt Hauptbahnhof mindestens einmal pro Stunde und Richtung werden durch die DB AG nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke sichergestellt.“

Herr Gerhard, Projektleiter der DB Netz AG, trug vor, wie das bevorstehende Planfeststellungsverfahren ablaufen wird. Derzeit werden die Planunterlagen erarbeitet, die anschließend dem Eisenbahnbundesamt (EBA) als zuständige Behörde vorgelegt werden. Zu den Unterlagen gehört selbstverständlich auch eine Planrechtfertigung. Bei Vollständigkeit der Unterlagen wird das EBA das Regierungspräsidium Darmstadt als Behörde hinzuziehen, welche das Anhörungsverfahren durchführt. Dabei werden die Träger öffentlicher Belange, die Gemeinden und die Öffentlichkeit über das Vorhaben unterrichtet und innerhalb verschiedener Fristen die Möglichkeit für

Stellungnahmen eingeräumt. Die Einwendungen und Anregungen werden vom RP Darmstadt gesammelt und gesichtet und anschließend an das Eisenbahnbundesamt geleitet. Auf Antrag des EBA wird das RP Darmstadt danach einen Anhörungstermin für alle Einwender durchführen (1- 3 Tage). Aus dem dann vorliegenden Material wird das EBA eine abschließende Abwägung vornehmen, an deren Ende der Planfeststellungsbeschluss steht. Danach besteht noch für einen Monat die Möglichkeit, Widerspruch gegen die Planfeststellung einzulegen. Dieser hätte jedoch keine aufschiebende Wirkung. Auf Nachfrage erläuterte er, die Anbindung Darmstadt Hbf solle eingleisig aber niveaufrei ausgeführt werden und solle wie die gesamte NBS mit dem European Train Control System ausgerüstet werden, also ohne feste Blocksignale. Herr Gerhardt bestätigte, daß Güterverkehr aus dem Norden nur über Frankfurt Sportfeld eingefädelt werden kann.

Herr Dr. Ewen berichtete über die Gründung und die bisherige Arbeit im Darmstädter ICE-Beirat. In dem Gremium arbeiten sowohl Vertreter von Bürgerinitiativen und Vereinen als auch Parteienvertreter an den verschiedenen Möglichkeiten, die vereinbarte Konsenstrasse im Bereich der Stadt Darmstadt auszugestalten. In der vorletzten Sitzung hatten Bürger verschiedene neue Trassenvarianten ins Gespräch gebracht, zu denen in der vergangenen Sitzung die Stellungnahmen der städtischen Ämter vorgetragen wurden. Weitere Informationen unter [www.ice-beirat.de](http://www.ice-beirat.de) (*Dr. Gottlob Gienger*)

Starkenburg

# Fahrplan 2008 mit schnelleren Verbindungen von der Bergstraße nach Mannheim

## Abendlicher RE nach Heidelberg

Der zum 9. Dezember 2007 in Kraft tretende neue Jahresfahrplan 2008 wird für den werktäglichen Verkehr von der Bergstraße nach Mannheim erhebliche Fahrzeitverbesserungen der Regionalexpresszüge bringen. Diese verkehren jetzt alle ohne Überholungshalt durch den Fernverkehr von Frankfurt am Main in Richtung Mannheim Hbf im Zwei-Stunden-Takt von 6.30 Uhr bis 18.34 Uhr mit Ausnahme des 10-Uhr Kurses. Um 20.33 Uhr wird der bisher in Weinheim endende RE 4075 bis nach Heidelberg Hbf verlängert. Dadurch endet die RB 15471 von Montag bis Freitag bereits in Weinheim, da dort Anschluss auf den RE 4075 besteht. In Mannheim-Friedrichsfeld besteht wie gehabt Anschluss nach Mannheim Hbf, so dass trotz des Umstiegs eine Spätverbindung auf RE-Niveau entsteht.

In der Gegenrichtung wird lediglich der RE 4060 (Abfahrt in Mannheim Hbf 6.02) nach wie vor in Darmstadt Hbf vom IC 2051 überholt. Allerdings besteht dort bahnsteiggleich Anschluss. Für Reisende aus Weinheim hält dieser IC neu mit Abfahrt um 6.35. Dadurch ist die Abfahrt in Mannheim Hbf bereits drei Minuten früher. Alle anderen Regionalexpresszüge werden um bis zu 17 Minuten zwischen Mannheim und Frankfurt am Main beschleunigt. Abfahrt der im Zwei-Stunden-Takt verkehrenden Bahnen ist künftig zur Minute 20 in Mannheim zu den Stunden 8, 12-18. Diese Fahrzeitver-

kürzungen wirken sich positiv auf die Bergstraßenhalte Hemsbach (Ankunft zur Minute 42), Heppenheim (47), Bensheim (51), Bickenbach (57) und Darmstadt (04) aus.



*Die Doppelstockzüge tragen wesentlich zur Attraktivität des Nahverkehrs bei. (Foto: Peter Endemann)*

Dadurch wird für Pendler nach Mannheim ein auch von der Fahrzeit her gesehen sehr konkurrenzfähiges Angebot zum Auto auf die Beine gestellt.

Der Fahrgastverband Pro Bahn sieht darin eine seiner Forderungen erfüllt. Denn seit dem Wegfall dieser RE-Züge Ende 2002 war man bestrebt, den alten Zustand wieder herzustellen, dem man sich seit 2004 langsam annäherte. Damals verkehrten die RE-Züge auch am Wochenende. (Peter Endemann)

Starkenburg

## Fahrplanwechsel 2007 hängt Darmstadt weiter vom Fernverkehr ab

Fünf ICE von Frankfurt/Mannheim nach Paris

Im Fernverkehr wird sich die Situation entlang der Main-Neckar-Bahn mit dem Jahresfahrplan 2008 (gültig ab 9. Dezember 2007) grundlegend ändern. Insbesondere auf Darmstadt Hbf kommen gravierende Einschnidungen zu. Bereits zum Sommer 2007 waren sämtliche Direktzüge nach Paris eingestellt worden. Darmstadt waren somit die letzten internationalen Verbindungen genommen worden. Künftig werden Anschlüsse nach Paris bestenfalls über den längeren und dadurch teureren Weg über den Frankfurter Hauptbahnhof hergestellt. Denn der Anschluss wird auf Grund der eine Minute vor Abfahrt der ICE ankommenden RE aus Darmstadt planmäßig verpasst. Diese generell täglich verkehrenden ICE verlassen Frankfurt am Main (Mannheim ab zur Minute 40/41) zur vollen Stunde um 6 (außer Sonntag), 9, 12, 17 und 19 Uhr (außer Samstag) und kommen dann nach rund 3 Stunden und 50 Minuten in der französischen Hauptstadt an. In der Gegenrichtung kommen die Züge gegen 11, 13, 17, 21 und 23 Uhr in Frankfurt am Main an (Mannheim jeweils zur Minute 16 vorher).

Durch die neue ICE-Linie Frankfurt-Paris, die bekanntlich zwischen Frankfurt und Mannheim über die Riedbahn geführt wird, wird sich die Bedienung von Darmstadt Hbf zwischen Frankfurt und Saarbrücken und in der Gegenrichtung

auf drei Zugpaare beschränken, die auch nicht täglich verkehren.

Übrig bleiben der Früh-IC, der künftig nicht mehr samstags verkehrt aber neu auch Weinheim (ab 6.35) bedient und in Darmstadt um 6.53 ankommt, ein ICE mit Abfahrt in Mannheim Hbf um 8.12 (an Darmstadt 8.45) und ein neuer, täglich verkehrender IC am Abend, der Mannheim um 19.12 verlässt und in Darmstadt um 19.44 ankommt. In der Gegenrichtung bestehen Verbindungen nach Mannheim und weiter nach Saarbrücken in Darmstadt um 8.12, 16.11 (zusätzlich samstags; Ankunft in Hepheneim um 16.25) und 21.11. Für Hepheneim ändert sich somit nichts, denn auch der für Pendler und Tagesreisende interessante Früh-IC nach Frankfurt am Main verkehrt wie bisher (Abfahrt 7.23).



*Künftig weniger Fernverkehr auf der Main-Neckar-Bahn: Ein IC in Bensheim (Foto: Peter Endemann)*

Die Bedienung von Darmstadt Hbf und auch von Bensheim und Weinheim bei den IC-Linien Stralsund–Hamburg–Hannover–Kassel–Gießen–Frankfurt–Darmstadt–Heidelberg–Karlsruhe und Frankfurt–Darmstadt–Heidelberg–Stuttgart–München–Salzburg bleiben weitgehend unverändert für die Verkehrerschließung von Darmstadt erhalten. Allerdings wird der IC 1976 aus Richtung Stuttgart nur noch sonntags angeboten (Darmstadt an 21.25 Uhr). Ebenso wird

der bisherige ICE 1542 von Dresden über Darmstadt nach Karlsruhe künftig als IC 2177 verkehren. Vorteil für RMV-Zeitkarteninhaber: dieser IC ist mit dem IC/EC-Monatsaufpreis benutzbar. Allerdings werden Bensheim und Weinheim nicht bedient, die 42.000 Einwohnerinnen und Einwohner zählende Stadt Bruchsal hingegen doch. Mit diesem IC bestünde ein direkter Anschluss aus Richtung Köln und Berlin (ICE-Sprinter). (*Peter Endemann*)

## Rhein-Neckar

# "Südschiene" vorerst auf dem Abstellgleis

## Straßenbahn-Ringschluss Leimen-Wiesloch-Waldorf-Kirchheim

Einen herben Rückschlag erlitten die Bemühungen um eine Verlängerung der Straßenbahn von Heidelberg-Kirchheim über Sandhausen nach Walldorf in den vergangenen Wochen. Als Folge des negativen Ergebnisses einer Nutzen-Kosten-Untersuchung der Straßenbahnverbindung Heidelberg-Kirchheim – Sandhausen – Walldorf – Wiesloch – Nußloch – Leimen beschlossen die vier „Südge-meinden“, vorerst keine weiteren Finanzmittel für die Erstellung einer Nutzen-Kosten-Rechnung in den Haushalt einzustellen.

Hauptgrund für das negative Ergebnis waren die seit 2000 drastisch zu Lasten der Straßenbahn geänderten Vorgaben der standardisierten Bewertung, nach denen Straßenbahnen etwa beim Kohlendioxid ausstoß und bei den Unfallkosten deutlich schlechter bewertet werden als der Omnibus. Auch die für einen Straßenbahnbetrieb prognostizierten Fahrgastzuwächse werden nur noch mit rd. 20

Prozent angenommen - im Gegensatz zu den vorliegenden Erfahrungszahlen, die für die "Straßenbahngemeinden" Dossenheim, Eppelheim oder Leimen (Kernstadt) das Drei- bis Vierfache an ÖPNV-Benutzerzahlen ergeben als für die „Omnibusgemeinden“ Nußloch, Walldorf oder Sandhausen.

Dies führt nach Aussagen der pvt-Gutachter sogar dazu, dass die nach früheren Verfahren mit einem Nutzen-Kosten-Faktor von 1,24 bewertete Straßenbahnverlängerung Leimen - Nußloch - Wiesloch heute diesen Wert nicht mehr erreichen würde. Für die Verlängerung Heidelberg-Kirchheim - Sandhausen - Walldorf lag aus dem Jahr 2003 eine stark vereinfachte Nutzen-Kosten-Ermittlung mit einem Faktor 1,17 vor. Die Überlegung, durch einen Ringschluss Walldorf - Wiesloch Synergieeffekte zu erzeugen und insgesamt zu einer besseren Bewertung zu kommen, führten zur Beauftragung der angesprochenen Nut-

zen-Kosten-Untersuchung, die letztendlich wegen des Desinteresses der übrigen beteiligten Gemeinden allein von den Städten Wiesloch und Walldorf bezahlt wurde. Diese Untersuchung ergab nunmehr ein "Nutzendefizit" von 7,3 Millionen Euro pro Jahr für die Gesamtmaßnahme Heidelberg-Kirchheim – Sandhausen – Walldorf – Wiesloch – Nußloch – Leimen.

Während in den Gemeinderäten von Nußloch und Sandhausen damit das Thema Straßenbahn weitgehend „begraben“ wurde, hält man sich in Walldorf und in Wiesloch alle Optionen für die Zukunft offen. Im Wieslocher Gemeinderat wurde

ausdrücklich betont, dass man an der Idee der Wiedereinführung der Straßenbahn zwischen Leimen und Wiesloch festhält. In der Wieslocher Gemeinderatssitzung wurde von dem ptv-Gutachter auch deutlich gemacht, dass die Straßenbahn zwischen Leimen und Wiesloch heute fahren könnte, hätte man das auf dem Gutachten des Jahres 2000 basierende Angebot des damaligen HSB Vorstands Vogt angenommen.

Sowohl in Walldorf als auch in Wiesloch will man die benötigten Trassen freihalten und bei geänderten Rahmenbedingungen das Thema neu aufgreifen. *(Klaus Rothenhöfer)*



*Bis 1973 fuhren bereits Straßenbahnen von Heidelberg über Leimen nach Wiesloch (Foto in Wiesloch: Klaus Rothenhöfer). Ebenfalls gab es bereits eine Straßenbahnlinie zwischen Wiesloch und Walldorf südlich von Heidelberg. Der Ringschluss zwischen der im Dezember 2006 eröffneten Linie in den Heidelberger Stadtteil Kirchheim über Sandhausen, Walldorf, Wiesloch und Nussloch nach Leimen bis zur dortigen Endstelle der Linie 23 hätte also teilweise nur einen alten Zustand wieder hergestellt.*

Rhein-Neckar

## S-Bahn mit Doppelstock-Triebwagen

So könnten Kapazitätsengpässe auf der Main-Neckar-Bahn gelöst werden

Noch sind es etwa drei Jahre bis hin zur erneuten Ausschreibung des S-Bahn-Netzes Rhein-Neckar, dann auch mit den zusätzlichen Strecken der 2. Stufe und zum Betriebsbeginn im Dezember 2015 durch den neuen Betreiber. Doch schon heute gibt es offensichtlich Meinungsverschiedenheiten zwischen zweien der Besteller der S-Bahn Rhein-Neckar, nämlich dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) und dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) bzgl. des Fahrzeugtyps, der auf der Main-Neckar-Bahn zum Einsatz kommen soll. Nach PRO BAHN Rhein-Neckar vorliegenden Informationen fordert der RMV Doppelstock-Triebwagen, während der VRN die Ausschreibung gern so gestalten möchte, dass weiterhin (ggf. weiterentwickelte) Elektro-Triebwagen vom derzeit fahrenden Typ ET 425 zum Einsatz kommen können. Der RMV begründet dabei seine Position damit, dass in den Abschnitten Darmstadt–Frankfurt, aber auch Bensheim–Darmstadt in der Hauptverkehrszeit (HVZ) der Einsatz selbst von ET 425 in Dreifach-Traktion nicht ausreicht, um alle Fahrgäste zu befördern.

Die Situation ist tatsächlich vertrackt. Wann die geplante Neubaustrecke (NBS) Rhein-Main–Rhein-Neckar in Betrieb geht, steht derzeit in den Sternen. Aufgrund der dreisten Position der DB, auch mit dem raumunverträglichen und vom Geldgeber Bund nicht gewollten Bypass ins Planfeststellungsverfahren zu gehen, droht dieses zu scheitern. Und selbst die DB rechnet derzeit nicht mehr mit einer

Inbetriebnahme vor 2017. Ohne die NBS wiederum kann es nicht zur Verlagerung von Fernverkehr von der Riedbahn auf die NBS und in Folge davon von Güterverkehren von der Main-Neckar-Bahn auf die Riedbahn kommen. Das wiederum bedeutet, dass eine Verdichtung auf mehr als einen Halbstunden-Takt der künftigen S-Bahn auf der Main-Neckar-Bahn fahrplantechnisch nicht möglich ist – ganz unabhängig davon, ob die Länder Baden-Württemberg und Hessen solche Mehrverkehre überhaupt bestellen würden. Eine Dreifach-Traktion im Halbstunden-Takt würde jedoch schon heute kaum ausreichen in der HVZ – mit den in der 1. Stufe erreichten Steigerungen der Fahrgastzahlen um 25 bis 30 Prozent schon gar nicht. Ein Ausbau der Bahnhöfe und Haltepunkte an der Main-Neckar-Bahn für Vierfach-Traktion ET 425 (das bedeutet 280 m Länge) wäre jedoch unsinnig.

So erweist sich der Vorstoß des RMV als einzig sinnvolle Konsequenz. Mit Doppelstock-Triebwagen kann man bei vorgegebener Länge deutlich mehr Fahrgäste befördern als mit einstöckigen (siehe Tabelle; bis zu 83 Prozent mehr Sitzplätze bei gleicher Länge). So haben sich einige Ballungsräume aus genau diesem Grund für den Betrieb ihrer S-Bahnen mit Doppelstock-Triebwagen entschieden. Verständlicherweise tut sich der VRN schwer, sich mit dieser Vorstellung anzufreunden, da man mit den bisherigen Leistungen von DB Regio bei der S-Bahn Rhein-Neckar hochzufrieden ist. Die Pünktlichkeit ist hervorragend, die Kun-

denbewertung sehr gut und die Fahrgastzahlen steigen und steigen. Da DB Regio im Rhein-Neckar-Raum versucht, zur Kostenoptimierung im Elektro-Betrieb nur noch ET 425 einzusetzen, würde eine Ausschreibung für Doppelstock-Triebwagen hier natürlich auf Widerstand stoßen.

Doch auch die DB wird in wenigen Jahren z.B. im Großraum München neben den S-Bahnen fast nur noch Elektro-Doppelstock-Triebwagen im Regionalverkehr einsetzen (siehe Tabelle).

Daher sollte auch der VRN die Zeichen der Zeit erkennen und für die nächste Ausschreibung der S-Bahn Rhein-Neckar auf Doppelstock-Triebwagen setzen – zumindest auf den nachfragestarken Strecken. Ganz nebenbei ließe sich auf diese Weise auch das Komfort-Problem der heutigen ET 425 lösen (harte und unergonomische Sitze, das berühmte „Heulgeräusch“). Noch sind wie gesagt etwa drei Jahre Zeit. Die könnten zum Umdenken reichen. *(Michael Löwe)*

**Beispielhaft einige Elektro-Doppelstock-Triebwagen im Vergleich zum ET 425:**

Produktname	Hersteller	Länge	Anzahl Sitzplätze	Einsatzgebiet
ET 425	Siemens Bombardier	67,5 m	206	u.a. S-Bahn Rhein-Neckar
RABe 514	Siemens	100 m	378	S-Bahn Zürich
Coradia Nordic X60	Alstom	107 m	374	Großraum Stockholm
Coradia Continental (DB Baureihe 440)	Alstom	70 m	240	Raum Augsburg ab 2008 Raum Würzburg ab 2008
Coradia Continental	Alstom	87 m	293	München–Passau ab 2009
IRM-Fahrzeuge	Bombardier	109 m	407	Intercity Niederlande



*RABe 514 aus dem Großraum Zürich (Foto: Siemens Schweiz)*

Rhein-Neckar

## DB hält weiter am Bypass fest

Obwohl die Umfahrung Mannheims umweltunverträglich ist

Beim sogenannten Scoping-Termin am 18. September 2007 in Mannheim, bei dem sich die Umweltverbände zur geplanten Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar äußern sollten, wurde deutlich: Die Deutsche Bahn AG hält weiter an der Umfahrung Mannheims, dem sogenannte Bypass, fest, obwohl diese Trasse vom Regierungspräsidium Karlsruhe als umweltunverträglich eingestuft wurde. Dies führte bei dem Termin zu harscher Kritik seitens des Raumordnungsverbandes.

Davon lies sich die DB aber offenbar nicht beeindrucken. Mit Hochdruck arbeitet die Bahn weiter an den Plänen zur ICE-Umfahrung Mannheims. Die Konzerntochter DBProjektBau hat für drei große Brücken, die für die Umfahrung Mannheims nötig wären, einen Ingenieurswettbewerb ausgeschrieben.

Die Bahn hofft, dass sich fünf bis sieben Ingenieurbüros an dem Wettbewerb beteiligen. Ihnen winkt ein Preisgeld in Höhe von 228.000 Euro. Die Bauarbeiten für die Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim sollen 2010 beginnen.

Noch ist allerdings offen, ob das Eisenbahn-Bundesamt in Bonn die Bypass-Trasse überhaupt für die weiteren Planungen zulässt. Die Politiker der Region Rhein-Neckar versuchen seit über fünf Jahren, den Bypass zu verhindern.

Auch der Regionalverband Rhein-Neckar des Fahrgastverbandes PRO BAHN ist gegen den Bypass.

„Die DB AG treibt die Bypass-Variante voran, obwohl diese als raumunverträglich eingestuft wurde und vom Bund als Finanzierer der NBS (und übrigens auch bereits der Planung!) abgelehnt wird,“ erklärte Michael Löwe in PRO BAHN Rhein-Neckar anlässlich des Scoping-Termins gegenüber den Medien. „Es wird also mit Mitteln des Bundes etwas geplant, was der Bund nicht will und was zudem raumordnerisch nicht zulässig ist. Dies ist aus Sicht des Fahrgastverbandes PRO BAHN ein ungeheuerlicher Vorgang. PRO BAHN fordert daher alle politisch Verantwortlichen im Rhein-Neckar-Raum auf, sich unverzüglich und mit aller Kraft dafür einzusetzen, dass die Bypass-Strecke aus der UVP zum Planfeststellungsverfahren herausgenommen und umgekehrt die Variante C mituntersucht wird. Das Verhalten der DB AG zeigt im übrigen, dass bereits heute, wo das Bahn-Netz noch zu 100 Prozent in Staatsbesitz ist, die DB sich offensichtlich nicht um die Interessen des Bundes schert und lässt damit erahnen, was im Falle einer möglichen (Teil-)Privatisierung des Netzes auf uns zukommt,“ so Michael Löwe anlässlich des Scoping-Termins. (wb)

Rhein-Neckar

## Verklebte Bahn-Fenster – ein Ärgernis

Fahrgast-Protest hatte im Rhein-Neckar-Delta Erfolg

Immer häufiger fahren im Rhein-Neckar-Delta vollständig mit Werbung beklebte Straßenbahnen und Busse. Was für Passanten und Autofahrer ein netter Blickfang sein mag, ist für viele ÖPNV-Nutzer, die in diesen Bahnen fahren (müssen), wegen der eingeschränkten Sicht oft wenig angenehm.

Deshalb formierte sich im Rhein-Neckar-Raum eine Potestbewegung von Fahrgästen – mit Erfolg: Ab 1. Januar 2008 ändert die für die Busse und Straßenbahnen in Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen zuständige Rhein-Neckar

Verkehrs GmbH (RNV) ihre Werberichtlinien auf den Fahrzeugen.

Kern der Regelung: Künftig darf die Fahrzeugwerbung nur noch höchstens 50 Prozent der gesamten Fensterfläche bedecken. Fahrzeuge, die in den RNV-Farben lackiert sind, sollen überhaupt nicht mit Werbeflächen bedeckt werden. Allerdings werden auch nach dem 1. Januar 2008 noch vollständig verklebte Busse und Bahnen unterwegs sein, weil die bereits abgeschlossenen Werbeverträge erfüllt werden müssen, bis sie ausgelaufen sind. (wb)



*Ganzwerbung muss nicht immer positiv sein. Zahlreiche Fahrgäste haben bereits erklärt, sie würden bei den so werbenden Firmen nichts mehr kaufen. Das Foto zeigt eine RNV-Stadtbahn der Linie 5 mit Vollwerbung von „Bauhaus“ auf der Fahrt von Mannheim nach Heidelberg am Betriebshof in Edingen. (Foto: Wolfgang Brauer)*



*Schlechte Sicht nach Innen und Außen, die gerade bei Notsituationen und Unfällen wichtig ist, war ein Argument der Vollwerbungs-Kritiker, das bei der RNV Gehör fand. (Foto: wb)*

## Ausland

# Vorrang für die Bahn in Frankreich

2000 neue Kilometer TGV-Strecken – 1200 km Straßenbahn

Es ist ein interessantes Programm, das Frankreichs Umweltminister Borloo Ende Oktober vorstellte. Danach wolle man künftig keine neuen Autobahnen mehr bauen, sondern lieber in 2000 Kilometer Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken investieren. Ebenso soll das Straßenbahnnetz von z. Zt. 330 km auf 1500 km wachsen.

Gesetzt, es bleibt nicht nur bei den Ankündigungen, wird es eine weitere Renaissance des Schienenverkehrs im westlichen Nachbarland geben. Im Straßenbahnbereich ist dies unbestritten. Bereits in den FGZ Nr. 48 und 49 berichteten wir 2005 darüber, daß in den 80er Jahren nur noch drei Städte über eine Straßenbahn verfügten, nämlich Lille, Marseille und St. Étienne. Seit 1984 ist mit der ersten

Neueröffnung in Nantes die Zahl bis 2005 wieder auf 12 gestiegen.

Doch nicht genug. Seit 2005 kamen Mulhouse, Valenciennes, Clermont-Ferrand (Spurbus) und Stadt Paris hinzu. Kurz vor der Eröffnung stehen Le Mans und Nice und in diversen weiteren Städten, u. a. in Angers, Brest, Toulon und Reims sind die Planungen fortgeschritten oder die ersten Strecken schon in Bau. Daneben haben die vorhandenen Betriebe ihre Netze kräftig ausgebaut, wie z. B. in Bordeaux, das seit seiner Eröffnung jährlich neue Streckenteile in Betrieb setzt, Grenoble oder Strasbourg. Selbst in den Altbetrieben St. Étienne wurden neue Strecken gebaut bzw. im Fall Marseille das alte Netz eingestellt und komplett neu

aufgebaut. Angesichts der rasanten Entwicklung erscheint die angestrebte Zahl von 1500 km mehr als realistisch.



*Positiv: Wie für alle neu eröffneten Straßenbahnen gilt auch für die 2006 in Betrieb gegangene Strecke in Valenciennes, daß der Autoverkehr massiv aus der Innenstadt verdrängt und so mehr Lebensqualität erreicht wird. (Fotos: hk)*

Im Eisenbahnbereich wird man die angestrebten Pläne kritisch hinterfragen müssen. So scheint man sich auf den reinen Hochgeschwindigkeitsverkehr festgelegt zu haben, während das Schienennetz in den Regionen zusehends auf Verschleiß gefahren wird und für die ohnehin wenigen Züge bereits massive Fahrzeitverlängerungen folgten. Besonders eindrucksvoll zeigte sich eine monatelange Sperrung der Ligne des Causses, einer elektrifizierten Strecke im Zentralmassiv – bekannt durch das Garabit-Viadukt – aufgrund eklatanter Oberbaumängel, die bereits 2006 zu einer Entgleisung des in diesem Abschnitt einzigen (!) täglichen Zugs geführt hatten. Zwar wurde das Gleis wieder geflickt, doch nun beträgt die Geschwindigkeit an dieser Stelle nur noch 40 statt der sowieso recht niedrigen 75 km/h, während nebenan die Autobahn kostenlos (mit Ausnahme der Brücke bei Millau) zum Umsteigen auf das eigene Auto lockt.



*Negativ: Ein Bild mit Symbolcharakter. 100% des täglichen Zugangebots im Pyrenäenort Luchon: Rechts der einzige Personenzug des Tags, links der nur saisonal verkehrende Nachtzug nach Paris. Wie kann sich bei dieser Zugdichte das Netz auch nur halbwegs rentieren und genügend Geld für die Instandhaltung einbringen? Kein Wunder, daß angesichts der verschlissenen Gleise die Reisezeit von 41 auf 53 Minuten auf der 36 km langen Stichstrecke angehoben werden mußte.*

Dazu kommt der Vorstoß der SNCF, immer mehr Corail-Fernzüge entweder ganz zu streichen, auf reservierungspflichtige TéoZ umzustellen oder den Betrieb den Regionen als Nahverkehrszug zu überlassen. Ähnlichkeiten mit der systematischen Demontage des Interregio-Netzes sind natürlich rein zufällig.

Den größten Gewinn und die meisten Fahrgastzuwächse verzeichnet die SNCF im TGV-Verkehr, während sie in den Regionen immer mehr Marktanteile verliert. Wer abseits der TGV-Magistralen mit dem Zug im Fernverkehr unterwegs ist, muß Geduld mitbringen.

Man darf daher gespannt sein, wie sich die Neubauprojekte auf die Regionen auswirken und ob sich die langsam andeutende Öffnung des Netzes für Dritte auch im Personenverkehr auszahlt. (hk)

# 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**

Harald Nehr

Schießgärten 11

35398 Gießen

Tel. (06 41) 9 60 99 80

E-mail: pbneh@web.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 (Spendenkonto):**

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, 1.12. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft Januar-Februar. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (s. S. 2).

### PRO BAHN in Nordhessen:

Jeden letzten Mittw. im Monat, 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmsstr. 2, Kassel

### PRO BAHN in Mittelhessen:

Termine: Bitte bei Harald Nehr erfragen, E-Mail: pbneh@web.de

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

Mo, 5.11. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32 (5 Fußminuten vom Hbf Südseite)

Mo, 3.12. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut.  
*Vsl. Lichtbilder über Bahnen in China von Jochen Ridder*

Mo, 7.1.2008 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut

### Regionalverband Starkenburg e. V.:

**Terminänderungen:** Die Arbeitstreffen fanden bislang am letzten Mittwoch eines Monats statt und wurden nun auf den vierten Mittwoch eines Monats fixiert.

Mi, 28.11. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie (Dornheimer Weg 27, Darmstadt, 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)

*Kein Arbeitstreffen im Dezember!*

Mi, 23.1.2008 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie

### Regionalverband Rhein-Neckar

Do, 15.11. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Braustüb-  
le, Bergheimer Str. 91 in Heidelberg** (ca. 10 Fußminuten vom Hauptbahn-  
hof)

Do, 20.12. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Umwelt-  
zentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

