

# Fahrgastzeitung

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

Nr. 100

November – Dezember 2013



<b>Warteraum in Kassel-Wilhelmshöhe</b>	<b>S. 4</b>
<b>Bei der S-Bahn piept es gewaltig</b>	<b>S. 10</b>
<b>Straßenbahn zur Lichtwiese kommt</b>	<b>S. 11</b>
<b>Taktverdichtung an der Bergstraße</b>	<b>S. 16</b>

**Titelbild:** Oberursel – der „Bahnhof des Jahres“ 2013. (Foto: Wilfried Staub)

**Rückseite:** Farbenfroh – in Hessen und in der Metropolregion Rhein-Neckar fahren Triebwagen vieler verschiedener Bahn-Unternehmen. (Fotos: NVV, DB, Wilfried Staub, wb)

## 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., Nordhessen, Mittelhessen, Osthessen und Rhein-Neckar.

Die Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen erscheint derzeit fünfmal im Jahr zu folgenden Terminen: Januar, März, Mai, September und November. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Redaktion und 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 acht Euro und beinhaltet die Zusendung von fünf Ausgaben der Fahrgastzeitung. Bitte bestellen Sie mit Angabe Ihrer Adresse beim Landesverband (Postfach 11 14 16, 60049 Frankfurt a. M.) unter Beifügung von acht Euro in bar oder in Briefmarken. Die FGZ kann auch online unter [info@hessen.pro-bahn.de](mailto:info@hessen.pro-bahn.de) bestellt werden (bitte senden Sie gleichzeitig den Unkostenbeitrag an die Adresse des Landesverbands).

**Leserbriefe** sind gerne gesehen, sollten sich jedoch auf Artikel in der FGZ beziehen. Die Redaktion druckt keine „offenen“ oder anonymen Briefe ab, außerdem keine 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:** Thomas Kraft (*tk*), Holger Kötting (*hk*), Wolfgang Brauer (*wb*), Hermann Hoffmann (*hh*), Thomas Schwemmer (*com*), Werner Filzinger (*wf*). Alle anderen Artikel sind namentlich gekennzeichnet. V. i. S. d. P.: *tk*, für die einzelnen Regionalverbände: *hh*, *tk*, *wf*, *com*, *hk* und *wb*.

**Endredaktion dieser Ausgabe:** *wb*

**Druck und Versand:** *hk*

**Redaktionsanschrift:** Landesvorsitzender Thomas Kraft, Fliederweg 17, 35633 Lahnau, Tel. (0 64 41) 96 31 89 9, Fax: (0 64 41) 67 18 29. E-Mail: [info@hessen.pro-bahn.de](mailto:info@hessen.pro-bahn.de)

### Regionalredaktionen:

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

**Osthessen:** Werner Filzinger, Baumgartenweg 12, 36341 Lauterbach, Tel. (0 66 41) 6 71 79, E-Mail: [info@osthessen.pro-bahn.de](mailto:info@osthessen.pro-bahn.de)

**Mittelhessen:** Thomas Kraft, Fliederweg 17, 35633 Lahnau, Tel. (0 64 41) 9 63 18 99, Fax (0 64 41) 67 18 29, E-Mail: [info@mittelhessen.pro-bahn.de](mailto:info@mittelhessen.pro-bahn.de)

**Großraum Frankfurt:** Thomas Schwemmer, Krifteler Straße 107, 60326 Frankfurt am Main, Tel. (0 69) 36 70 17 50, Fax (0 69) 7 10 45 94 42, 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:** 1.10.2013 (Heft November – Dezember 2013)

**Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:** 1.12.2013 (Heft Januar – Februar 2014)

Die „Fahrgastzeitung“ ist auch online über [www.pro-bahn-hessen.de](http://www.pro-bahn-hessen.de) abrufbar.

# Inhalt dieser Ausgabe

## Nordhessen

- In Kassel-Wilhelmshöhe bald im Warmen warten ..... 4  
 Fahrplanwechsel: Regiotram fast so häufig wie Straßenbahn ..... 5

## Osthessen

- Neuer Fahrgastbeirat im Vogelsbergkreis ..... 6  
 Unhaltbare Zustände im Pendler-IC von Bebra nach Frankfurt ..... 6

## Mittelhessen

- Kein Halt mehr zwischen Gießen und Marburg? ..... 7  
 Nachgehakt: Unfall am Bahnübergang in Buseck ..... 7  
 Leserbrief ..... 8

## Großraum Frankfurt

- Finanzierungszusage für Ausbau der Main-Weser-Bahn ..... 9  
 Oberursel Bahnhof des Jahres 2013 ..... 9  
 Neuer Warnton: Bei der S-Bahn piept es gewaltig ..... 10

## Starkenburg

- Darmstadt: Straßenbahn zur Lichtwiese kommt ..... 11  
 Wenig Neues zum Fahrplanwechsel in Südhessen ..... 13

## Rhein-Neckar

- Wann kommt die neue Ausschreibung für die S-Bahn? ..... 15  
 Taktverdichtung bei der Stadtbahn an der Bergstraße ..... 16

PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten ..... 18

PRO BAHN – Termine ..... 19

Die „Fahrgastzeitung“ feiert ein Jubiläum:

Heute halten Sie Nummer 100 in Händen.

Grund für eine Sonderausgabe. Im Inneren

dieses Heftes finden Sie deshalb eine zusätzliche zweite „Fahrgastzeitung“ mit einem Rückblick auf 99 vergangene Ausgaben, auf die Geschichte dieser Verbandszeitschrift, auf Themen aus den vergangenen 17 Jahren, auf Erfolge und Misserfolge von PRO BAHN in dieser Zeit und einen Ausblick auf die nächsten 17 Jahre und Visionen bis zum Jahr 2030. Dann erscheint voraussichtlich „Fahrgastzeitung“ No. 200. Sie, liebe Leser und Mitglieder, haben es in der Hand, dass diese Visionen Wirklichkeit werden. Für über 17 Jahre Treue, Kritik und viele Themen und Anregungen bedankt sich ganz herzlich

Ihre Redaktion der „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“

**PRO BAHN Hessen**   
**Fahrgastzeitung**



*Bisher hieß es im Fernbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe: Im kalten Gang warten (linkes Bild). Auf Initiative von PRO BAHN wird voraussichtlich noch in diesem Jahr nahe des Service-Points (rechtes Bild) ein beheizbarer Warte-Pavillon errichtet. (Fotos: hh)*

Nordhessen

## In Kassel bald im Warmen warten

### Endlich neuer Warteraum nach jahrelangem PRO BAHN-Protest

„Steter Tropfen höhlt den Stein!“ An dieses alte Sprichwort hat sicher auch PRO BAHN-Regionalvorsitzender Hermann Hoffmann aus Nordhessen gedacht, als er von der Bahn Anfang Oktober endlich die Nachricht erhielt, dass es im Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe nun doch einen neuen Warteraum geben wird. Nach den Gesprächen mit Hoffmann und konzerninternen Abstimmungen hat sich die Bahn entschlossen, einen geschlossenen Wartepavillon zu errichten. Wenn die baurechtlichen Fragen geklärt sind, soll das Wartehäuschen noch vor Weihnachten in unmittelbarer Nähe zur DB-Information auf dem Querbahnsteig entstehen und auf etwa 20 Quadratmetern 15 Sitzplätze bieten. Hermann Hoffmann hätte sich gerne noch ein paar Sitzplätze mehr gewünscht. Dennoch freut er sich über die Entscheidung der Bahn. Schließlich hat er viele Jahre für diesen Warteraum gekämpft.

Der alte Warteraum musste vor vielen

Jahren der Filiale einer Fast-Food-Kette weichen. Seitdem konnten die Reisenden oft nur auf den zugigen Bahnsteigen oder in der kalten Haupthalle warten. Insbesondere für Behinderte und alte Menschen war dies gerade im Winter eine kalte Angelegenheit. Immer wieder hatte der PRO BAHN-Regionalverband Nordhessen diesen Missstand auch in der „Fahrgastzeitung“ kritisiert und Lokalpolitiker sowie den Seniorenbeirat der Stadt Kassel eingeschaltet. Doch die Bahn erwies sich in dieser Frage als sehr hartleibig. Ein Wartesaal werde kaum benötigt, konterte ein Bahnsprecher noch vor zwei Jahren. Er meinte, die Umstiegszeiten hätten sich so verkürzt, dass es keine längeren Aufenthalte mehr gebe. Sollten Fahrgäste doch auf einen verspäteten Zug warten müssen, biete der Bahnhof viele gastronomische Angebote.

Dabei übersah die DB aber zwei wichtige Dinge, so Hermann Hoffmann:

1. Man kann nicht jedem Fahrgast, der

Esswaren bei sich hat und vielleicht rechnen muss (so wie Familien mit Kindern), zumuten, einen Gastronomiebetrieb aufzusuchen.

2. Nicht immer gibt es kurze Umstiegszeiten, vor allem dann nicht wenn ICE-Züge aus München oder Hamburg verspätet in Kassel-Wilhelmshöhe ein treffen und Anschlusszüge in Richtung Paderborn, Korbach oder Gießen nicht

warten können.

Die DB hatte diese Begründungen von PRO BAHN als „Unding“ zurückgewiesen. Dabei gibt es auch auf anderen Fernbahnhöfen ansprechende Wartebereiche und niemand wird dort gezwungen, etwas zu konsumieren, um im Warmen zu sitzen. Zu dieser Einsicht scheint nun nach vielen Jahren auch die Bahn gekommen zu sein. (wb/hh)

## Nordhessen

# Regiotram fast so häufig wie Straßenbahn

Fahrplanwechsel bringt höheres Zugangebot und kürzere Fahrzeiten

Der neue Fahrplan des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) bringt vor allem bei Regiotrams und Zügen wichtige Veränderungen.



*Auch der Bahnhof Zierenberg wird 2014 häufiger angebunden. (Foto: wb)*

### **Regiotrams**

Nach dem Ausbau des dritten Gleises in Obervellmar ist jetzt ein 30-Minuten-Takt nach Melsungen, Zierenberg und Hofgeismar möglich. Neben Takterhöhungen auf den Linien RT3, RT4 und RT5 werden die Linien in Kassel neu

strukturiert. Die Takte werden dichter, auch um die jetzigen Straßenbahnlinien 1 und 5 zu entlasten, die an der Universität vorbeiführen. Durch Überlagerung der Linien RT3 und RT4 wird es zwischen den Stationen Obervellmar, Osterberg/EKZ, Jungfernkopf, Harleshausen, Kirchditmold und Kassel Hbf einen 15-Minuten-Takt geben.

### **R- und RE-Linien**

Hier werden Züge der Linie Erfurt – Kassel deutlich häufiger fahren. Auch verkürzen sich die Reisezeiten. Zudem fahren mehr Züge zwischen Ottbergen, Bad Karlshafen und Göttingen.

Die RE-Züge aus Hagen/Westfalen kommen schneller zum Fernbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe. Die R4 Korbach – Kassel fährt mit kürzeren Fahrzeiten und bietet eine neue Frühverbindung für Pendler mit Anschluss nach Frankfurt.

Der NVV lädt alle Kunden dazu ein, die gewohnten Bahnfahrten zu überprüfen und sich mit den Änderungen vertraut zu machen. Die neuen Fahrpläne im Internet unter [www.nvv.de](http://www.nvv.de). (hh).

Osthessen

## Neue Fahrgastvertreter im Vogelsbergkreis

### Fahrgastbeirat in Lauterbach konstituierte sich – Bahnverkehrsverkauf Thema

Seit Anfang Oktober 2013 gibt es im Vogelsbergkreis einen neuen Fahrgastbeirat. Ihm gehören neben Vertretern von verschiedenen Städten und Gemeinden im Kreis auch Mitglieder von Verbänden wie PRO BAHN, dem BUND und der Eisenbahngewerkschaft EVG an. Auch jüngere Mitglieder aus dem Kinder- und Jugendparlament des Kreises arbeiten in dem Gremium mit.



*Bahnhof Lauterbach (Foto: Exakt)*

Auf seiner jüngsten Sitzung diskutierte der Fahrgastbeirat auch den anstehenden Verkauf des Lauterbacher Nordbahnhofs samt umgebender Parkplätze. Das Gremium forderte die Stadt Lauterbach als zuständige Behörde für den ruhenden Verkehr auf, das umliegende Gelände zu kaufen, damit die zahlreichen Pendler weiterhin Parkplätze hätten. Bereits vor einigen Jahren seien in der Stadt Mittel für derartige Käufe bereitgestellt worden, die immer noch zur Verfügung stehen, sagte der Vorsitzende des Fahrgastbeirates, Werner Filzinger. Zählungen des Fahrgastbeirates ergaben im September, dass tagsüber knapp 50 Pkw rund um den Bahnhof parken. Die Mitglieder des Fahrgastbeirates sagen katastrophale Zustände voraus, wenn die Fahrgäste der Vogelsbergbahn nicht mehr in Bahnhofsnähe parken könnten, zumal immer mehr Pendler die Vogelsbergbahn nutzen.

*(wf/wb)*

### **Unhaltbare Zustände im IC 1950 von Bebra nach Frankfurt**

Im Winter sind die Abteile oft eiskalt, die Heizungen funktionieren entweder gar nicht oder heizen mit voller Kraft. Und im Sommer sind es auf der Rückfahrt (IC 2204) teilweise 40 Grad im Zug, weil die alten Interregio-Wagen den ganzen Tag in der Sonne stehen, von einer Klimaanlage können die Pendler nur träumen. Die Sitze sind fleckig und durchgesessen, für die Beine ist kein Platz, die Rückenlehnen sind nicht verstellbar und durch die Fenster zieht der Fahrtwind. Und oft genug fällt der Zug ganz aus. Wahrlich keine schönen Bedingungen für die Pendler im IC 1950, der Bebra morgens um fünf Uhr verlässt. „Wir Pendler sind der Bahn doch völlig gleichgültig“ – so ist der einmütige Tenor vieler Pendler, die diesen Zug benutzen. Dabei zahlen die treuen Kunden 269 Euro für ihre Monatskarte in der 2. Klasse. Weil ihre Beschwerden von der Bahn nicht gehört werden, haben sich zahlreiche Benutzer dieses Zuges jetzt in Briefen an die Bürgermeister, Landräte und Abgeordneten entlang der Fahrstrecke gewandt. *(wb)*

Mittelhessen

## Kein Halt mehr zwischen Gießen und Marburg

### HLB-Züge sollen stattdessen bis Neustadt fahren – Protest vor Ort

Ab 2015 sollen die zweistündlichen Triebwagen der Hessischen Landesbahn von Frankfurt nach Marburg ab Gießen nicht mehr halten. Statt dessen sollen die Züge über Marburg hinaus bis Kirchhain, Stadtallendorf und Neustadt (Hessen) verlängert werden. Wegen dieser Pläne lud die Gießener Landrätin Anita Schneider im Oktober zu einer Pressekonferenz an den Bahnhof Lollar ein. An der Veranstaltung nahm auch PRO BAHN-Landesvorsitzender Thomas Kraft teil. Lollar, ein Industrie- und Gewerbestandort mit 10.000 Einwohnern ist besonders vom geplanten Wegfall der Züge betroffen. Ebenso die nahe Gemeinde Allendorf/Lumda mit seinem Schülerverkehr, betonte Bürgermeisterin Annette Bergen-Krause: „Wenn Lollar wegfällt, müssen wir mit Bussen direkt nach Marburg fahren, was zusätzliches Geld kostet“.

Landrätin Schneider, selbst Mitglied im RMV-Aufsichtsrat, machte deutlich, dass man nun wohl nach Kompromissen suchen müsse und brachte den Vorschlag ein, zumindest in den Hauptverkehrszeiten die Züge der HLB weiterhin auf allen

Stationen zwischen Gießen und Marburg halten zu lassen.



*Zugdurchfahrt in Lollar (Foto: lvt)*

PRO BAHN-Landesvorsitzender Thomas Kraft forderte die Beibehaltung des jetzigen Angebots. Als Kompromiss schlägt Kraft vor, die Züge weiterhin zumindest in Gießen-Oswaldsgarten, Lollar und Niederwalgern halten zu lassen. Für 2015 fordert PRO BAHN im Einvernehmen mit den örtlichen Funktionsträgern: Hände weg von der guten Zuganbindung der Orte zwischen Gießen und Marburg und Erstellung eines Gesamtkonzepts, das allen Interessen an der Main-Weser-Bahn gerecht wird. (tk)

Mittelhessen

## Weg mit dem Bahnübergang in Buseck

### PRO BAHN erörterte mit Bürgermeister Lösungen

„Nur eine Schließung des stark frequentierten Übergangs Edekastraße ist eine vernünftige Lösung!“ Dies ist das

Ergebnis eines Gesprächs, dass Thomas Kraft und Werner Filzinger aus dem PRO BAHN-Landesvorstand Ende Oktober

mit dem Bürgermeister der Gemeinde Buseck, Erhard Reinl, führten. An dem Übergang auf der Vogelsbergbahn gab es im Juli einen schweren Unfall.

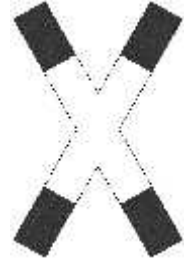


Durch den Bau einer neuen Zufahrtstraße zu dem Gewerbegebiet mit dem Edeka-Zentrallager würde der gefährliche Bahnübergang überflüssig. Doch bis zur Fertigstellung würde es wahrscheinlich mehrere Jahre dauern.

In dem Gespräch mit Bürgermeister Reinl, einem ehemaligen Beamten der Deutschen Bundesbahn, wurde deshalb deutlich, dass gleichzeitig auch nach kurzfristigen Verbesserungen gesucht werden muss. Die vonseiten der Gemein-

de Buseck vorgeschlagene Einrichtung einer Langsamfahrstelle auf der Vogelsbergbahn wurde wegen des engen Fahrplans bereits von der Deutschen Bahn, der Hessischen Landesbahn und dem Rhein-Main-Verkehrsverbund abgelehnt.

Nach Ansicht von PRO BAHN könnte die Verkehrssicherheit auch erhöht werden, wenn die Halb- durch Vollschränken ausgetauscht würden.



Dann sei zumindest die Gefahr geringer, dass Fahrzeuge bei Rückstaus teilweise auf den Gleisen stehen bleiben. PRO BAHN Hessen will den Busecker Bürgermeister weiter unterstützen und in Briefen an Politik und Verwaltung appellieren, die Schließung des gefährlichen Bahnübergangs voranzutreiben. (tk)

### Leserbrief

#### **zum Text „Noch zu viele gefährliche Bahnübergänge“ (in „Fahrgastzeitung“ Nr. 99)**

Gefährdungen und Gefahrenquellen gibt es nahezu überall. Wichtig ist hier vor allem, dass man sich der Gefahr(en) bewusst ist. Bei nahezu allen Unfällen an Bahnübergängen mangelte es dem Straßenverkehrsteilnehmer hier an dem Gefahrenbewusstsein. Hätte der Lkw-Fahrer dieses Gefahrenbewusstsein gehabt, hätte er vor dem Bahnübergang bereits angehalten. Je weniger Bahnübergänge es (noch) gibt, um so gefährlicher werden diese für die Straßenverkehrsteilnehmer, weil diese immer weniger in ihrem Alltag vorkommen. Dr. Dieter Ludwig (ehemals Chef der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft, Karlsruhe) hat immer wieder auf den Zusammenhang zwischen Gefahr und Gefahrenbewusstsein hingewiesen. Anders ausgedrückt: Wenn der Bahnübergang nicht mehr zum Alltag gehört, wird seine Gefahr unterschätzt. Trotzdem gibt es auch noch technische Möglichkeiten, Bahnübergänge sicherer zu machen. Den Teilnehmern der „Horber Schienen Tage“ wurde auf einer Exkursion von Bahnübergängen berichtet, die mittels Laser überwacht werden, um die Räumung durch die Straßenfahrzeuge vor Schrankenschließung sicherzustellen. Also warum nicht eine solche Sicherung an der Edeka-Straße einbauen und dazu vielleicht noch einen Blitzer? Aber bitte auf Kosten des Straßenbaulastträgers, denn auch der Unfall, auf den dieser Leserbrief zurückgeht, wurde von einem Lkw-Fahrer verursacht, der sich nicht an die Verkehrsregeln gehalten hat.

*Karl-Peter Naumann, Hamburg*



Großraum Frankfurt am Main**Ausbau der Main-Weser-Bahn****Finanzierungszusage – Neue Verknüpfungsstation geplant**

Quasi als Abschiedsgeschenk sicherte der scheidende Verkehrsminister Florian Rentsch (FDP) in einem gemeinsamen Schreiben an den Frankfurter Senat, den Wetteraukreis, den RMV und dem Bau-träger Deutsche Bahn eine Art Finanzierungssicherheit für den ersten Abschnitt des viergleisigen Ausbaus der Main-Weser-Bahn zu. Das Vorhaben soll 240 Mio. Euro kosten, auf den Bund entfallen davon 140 Millionen. Sollte Berlin diese Zusage nicht einhalten, weil das Projekt erst nach Auslaufen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes im Jahre

2019 fertiggestellt wird, will das Land diesen Anteil übernehmen. Geeinigt haben sich die Vertragspartner auch, dass die Station Ginnheim als Verknüpfungsbahnhof mit der U-Bahn aus Kostengründen gleich mitgebaut wird und die Finanzierung ggf. über die Rahmenvereinbarung „Bahnhofsmodernisierungsprogramm in Hessen“ sichergestellt wird. Da das Baurecht nunmehr besteht, rechnet Rentsch fest damit, dass der Verkehr ab Dezember 2019 zwischen Frankfurt und Bad Vilbel komplett auf vier Gleisen rollen wird. (Wilfried Staub)

**Oberursel Bahnhof des Jahres 2013**

*„Ein Gesamtkunstwerk aus einem Guss“ – so bezeichnete Dirk Fliege, Geschäftsführer der Allianz Pro Schiene den umgebauten Bahnhof Oberursel, der am 23. September 2013 mit dem Prädikat „Bahnhof des Jahres“ ausgezeichnet wurde. Neben Oberursel (Kategorie Kleinstadtbahnhof) wurden in diesem Jahr auch Göttingen (Großstadtbahnhof) und Murnau (Sonderpreis Tourismus) ausgezeichnet. Den Anstoß für den Umbau des Bahnhofs gab letztendlich der Hessentag 2011. Knapp zehn Millionen Euro wurden investiert (und damit nur rund 400.000 Euro mehr als projektiert), um die Bahnsteige zu erhöhen, eine neue Unterführung zu bauen, das Empfangsgebäude zu restaurieren und eine Fahrradabstellanlage für 100 „Drahtesel“ zu errichten. (Siehe auch Titelfoto auf Seite 1.) (Foto: Helmut Lind)*

Großraum Frankfurt am Main

## Bei der S-Bahn piept es gewaltig

Warnsignal für Blinde ist zu laut und stört andere Fahrgäste

In den letzten Oktobertagen häuften sich bei PRO BAHN die Beschwerden von Fahrgästen über nervige Töne in den gerade umgebauten S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 423. Der Hintergrund für das „Piepen“: Eine EU-Norm fordert, dass sich z. B. blinde Menschen in öffentlichen Verkehrsmitteln ohne fremde Hilfe leichter zurechtfinden. Deshalb muss kurz vor dem Öffnen der Tür eines Eisenbahnfahrzeugs ein durchgängiges, pulsierendes akustisches Signal von 3.000 Hz mindestens fünf Sekunden lang ertönen. Während des Schließvorgangs hat dann ein schnell pulsierender Warn-ton von 1.700 Hz zu erfolgen und muss einem Schalldruckpegel von 70 db aufweisen.

Wenn man den Text der EU-Norm richtig interpretiert, dann ist die Vorschrift ganz offensichtlich für Schnellzugwagen mit abgetrennten Abteilen und wenigen Türen gedacht, die nur selten halten. S-Bahnen dagegen haben viele Türen, keine abgetrennten Abteile und halten im Minutentakt. Dort wird der Lärm schnell unerträglich. Ob das die Macher dieser Richtlinie bedacht haben?

Eine Forderung nach Abschaffung dieser neuen Vorschrift bei S-Bahn-Zügen dürfte kein Aussicht auf Erfolg haben. Deshalb richtet sich der Appell von PRO BAHN an den Rhein-Main-Verkehrsverbund und DB Regio Hessen, die justierbare Lautstärke der Warntongeeber auf den unterst möglichen Level einzustellen. Langfristig ist ein Vorstoß in Brüssel erforderlich, für durchgängig be-

gehbare Fahrzeuge mit vielen Türen eine Sonderregelung mit geringerer Lautstärke zu verabschieden.

Das Dilemma ist PRO BAHN bewusst. Einerseits fordern wir den barrierefreien Zugang des ÖPNV für Menschen mit Behinderungen. Andererseits: Wenn Kinder sich in unserer von Lärm geprägten Umwelt beim Ertönen des Warn-tons in der S-Bahn neuerdings die Ohren zuhalten, ist dies ein untrügliches Indiz dafür, dass Lautstärke und Tonfrequenz extrem schmerzhaft sind.



*S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 423*

Noch sind im Frankfurter Raum erst zwei der umgebauten 423er unterwegs. Noch ist es also Zeit zu handeln. Übrigens: die vom gleichen Hersteller Alstom derzeit in Frankreich fabrikfrisch ausgelieferten U-Bahn-Züge erfüllen die EG-Vorschriften offensichtlich ohne jede Abstriche, sonst hätten sie keine Zulassung erhalten. Die dortigen Töne werden von Besuchern aus Deutschland als angenehm und gerade noch hörbar empfunden. Warum neigen wir Deutsche immer zu Übertreibungen und Überregulierungen? (Wilfried Staub)



*An der Haltestelle Hochschulstadion (früher Jahnstraße) soll die Neubaustrecke zur Lichtwiese vom Bestandsnetz abzweigen. (Fotos: hk)*

Starkenburg

## **Straßenbahn zur Lichtwiese kommt**

Endlich Anbindung des Uni-Campus – verschiedene Varianten

Nach vielen Jahren wird nun ein dringendes Problem im Darmstädter ÖPNV gelöst: Die Anbindung des Uni-Campus Lichtwiese im Osten der Stadt. Schon mit der Einführung des allerersten Semester-tickets in Deutschland vor über 20 Jahren stiegen die Fahrgastzahlen auf dem Weg von der Innenstadt zur Lichtwiese rasant an. Immer mehr Busse mussten dorthin fahren.

Obwohl seit Jahren bekannt war, dass mit dem Aufbau eines neuen Hörsaalzentrums an der Lichtwiese, das im vergangenen Jahr in Betrieb ging, die Fahrgastzahlen noch weiter steigen werden und das bisherige Bussystem nicht mehr ausreichen wird, rannte man seitens der Stadt mit offenen Augen in das zu erwartende Chaos. Bei einer ÖPNV-Planung, die diesen Namen verdient, wäre eine Straßenbahnanbindung zeitgleich in Betrieb gegangen. Außerdem bestünde keine größere Eile wegen unklarer künftiger

ÖPNV-Fördergelder. Inzwischen wurde der Leidensdruck so groß, dass sich für die Stadt Darmstadt nicht mehr die Frage stellte, ob überhaupt eine Straßenbahn oder doch die 35. Busvariante sinnvoll ist, sondern nur noch, welchen Weg die Bahn nehmen wird.

Zusätzlich zu den steigenden Studierendenzahlen kommt durch die Technische Universität noch eine Parkraumbewirtschaftung und ein Jobticket hinzu, sodass auch deshalb die Fahrgastzahlen weiter in die Höhe schnellen werden.

### **Zwei Varianten**

Im Wesentlichen gibt es zwei große Varianten zur Auswahl, die schon seit längerer Zeit diskutiert werden. Die kleine Lösung sieht einen Abzweig am Hochschulstadion von der bisherigen Linie 2/9 vor. Die Strecke ist vergleichsweise kurz und tangiert kaum vorhandene Wohnbebauung. Die große Lösung wür-

de einen Abzweig bereits am Roßdörfer Platz vorsehen und dem Verlauf der heutigen Buslinie K zur Lichtwiese entsprechen. Vorteil dieser Lösung: Sie würde gleich das durchquerte Wohnviertel mit anbinden und damit den Bus überflüssig machen. Nachteil: Durch die recht dichte Bebauung und die enge Straßenführung in der Roßdörfer Straße dürften einige Widersprüche zu erwarten sein, was den Bau einer Straßenbahn um einige Zeit verzögern würde (beachten Sie hierzu auch den Artikel über französische Straßenbahnen im Sonderheft).

Eine dritte Variante, die die Wiederinbetriebnahme der Straßenbahn zum Ostbahnhof vorsieht und ab dort eine Neubaustrecke zur Lichtwiese, wurde wegen Bedenken zur Umsetzbarkeit und wegen der hohen Investitionskosten bereits recht früh aus dem Rennen genommen und folgerichtig in einem Gutachten auch nur noch am Rande erwähnt.

Innerhalb des TU-Areals sind mehrere kleine Fragen zu klären, unter anderem, ob die Messinstrumente verschiedener Institute durch die Fahrleitung bzw. durch die schwankenden Feldstärken während einer Straßenbahnfahrt gestört werden. Vor bereits 100 Jahren führte diese Befürchtung dazu, dass eine Straßenbahnplanung ins Martinsviertel zunächst aufgegeben und nach dem Ersten Weltkrieg nicht mehr angegangen wurde.

Um alle diese Fragen zu klären, hat die Stadt Darmstadt ein Gutachten in Auftrag gegeben. Dieses hat die verschiedenen Varianten untersucht und kommt zum Schluss, dass die kleine Lösung zu bevorzugen ist. Im Juni beschloss die Stadtverordnetenversammlung, diese Version weiter zu verfolgen und umzusetzen. Als nächste Schritte müssen das

Planfeststellungsverfahren vorbereitet und die Zuschüsse beantragt werden. Der städtische Anteil für die 1,3 km lange Strecke wird etwa 2,9 Mio. Euro betragen, bei überschlagenen 8,3 Mio. Gesamtkosten. Theoretisch wäre eine Inbetriebnahme im Dezember 2017 möglich.

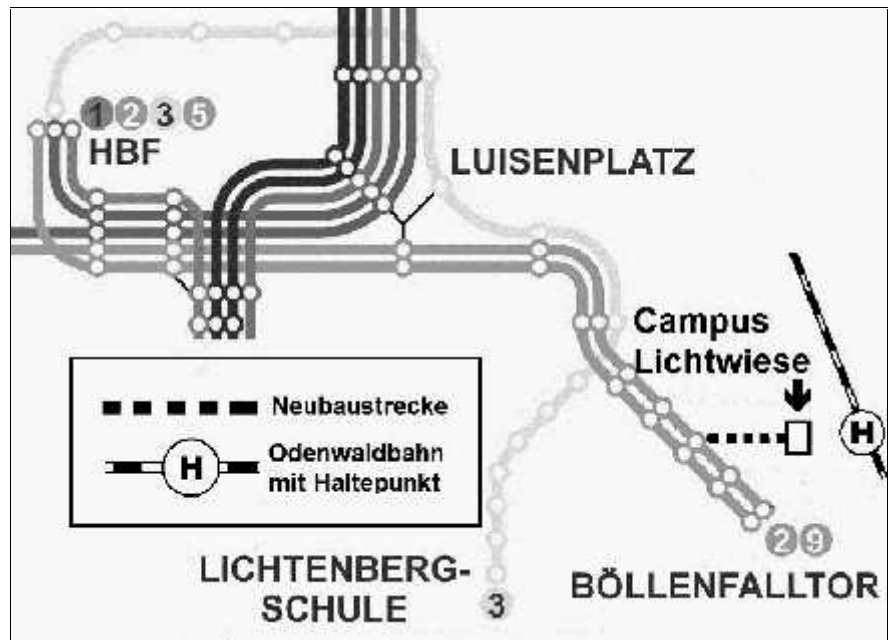


*Der Haltepunkt TU-Lichtwiese an der Odenwaldbahn wäre ein idealer Verknüpfungspunkt zwischen Eisenbahn und Straßenbahn.*

Das Gutachten hat einige handwerkliche Mängel – und auch sonst handelt es sich um eine typische Darmstädter Lösung. So soll die neue Strecke beispielsweise nur Montag-Freitag tagsüber bedient werden, am Wochenende und abends wird die Lichtwiese weiterhin nur per Bus angebunden. Offensichtlich scheint es sich noch nicht herumgesprochen zu haben, dass Veranstaltungen auch außerhalb dieser Zeiten stattfinden, die Lichtwiese als Naherholungsgebiet eine Bedeutung hat und an eine Verknüpfung mit der Odenwaldbahn wurde auch nicht (richtig) gedacht. So bleibt – typisch für Darmstadt – dann eine Lücke von gut 500 Metern zwischen den beiden Schienenverkehrsmitteln. Außerdem berücksichtigt das Gutachten wesentliche Randbedingungen nicht: Am Ostbahnhof

muss vom Zug auf den Bus und damit auf ein deutlich unbequemes Verkehrsmittel als eine Straßenbahn umgestiegen werden. Nach der Einstellung der innerstädtischen Buslinie fahren dort nur noch Regionallinien im Stolpertakt ab und sind oft unpünktlich und voll. Zudem verlangt der Regierungspräsident die Begrenzung des Busverkehrs in der Innenstadt, was aufgrund der auch hier steigenden Fahrgastzahlen problematisch ist.

So wäre denn mit einem Umsteigepunkt am Odenwaldbahn-Haltepunkt Lichtwiese eine optimale Lösung zur Entschärfung des Knotens am Ostbahnhof gegeben, zudem würden Fahrgäste aus dem Odenwald auch am Wochenende für eine Auslastung der Straßenbahnlinie sorgen.



Die Neubaustrecke im Straßenbahnnetz. (Karte: wb)

Der Nachteil der jetzt gewählten Lösung: Der Busverkehr in der Innenstadt verringert sich de facto nicht. Die große Straßenbahnlösung hingegen hätte die Entlastung der Innenstadt um vier Busse pro Stunde bedeutet, sie wäre aber wegen des Widerstandes der betroffenen Bevölkerung schwierig umzusetzen gewesen. (hk)

## Starkenburg

# Wenig Neues zum Fahrplanwechsel

Neue ICE-Verbindungen an der Bergstraße – Spät-IC werden gestrichen

Im neuen Fahrplan bleibt Südhessen von Streichungen im Fernverkehr nicht verschont. So fällt der Spät-IC von Frankfurt (ab 21.54 Uhr) über Darmstadt und Heidelberg nach Karlsruhe bis auf Freitag weg. Dies ist sehr bedauerlich, zumal sich PRO BAHN 2009 für die Beibehaltung dieses Zuges mit Anschluss aus Brüssel und Berlin eingesetzt hatte. DB Fernverkehr begründet den Wegfall

damit, dass sie die Wageneinheit künftig für einen Verstärker-IC für Pendler von Frankfurt (ab 17.46 Uhr) nach Karlsruhe nutzen will. Dieser hält in Darmstadt, Weinheim und Heidelberg, nicht jedoch in Bensheim. Verstärkt wird im neuen Fahrplan das ICE-Angebot an der Bergstraße. Eine echte Qualitätsverbesserung ist – auch wenn mit dem teureren ICE-Tarif „erkauft“ – die Verbindung von

Frankfurt (ab 23.08 Uhr) – Stuttgart über Darmstadt, Bensheim und Heidelberg.



*Bahnhof Bensheim. Hier starten morgens große Pendlerströme nach Frankfurt. (Foto: A. Kübelbeck)*

Neu verkehrt an Freitagen der ICE von Hamburg-Altona (ab 13.57 Uhr) nach Karlsruhe über Frankfurt-Süd, Darmstadt, Bensheim, Heppenheim und Heidelberg nach Karlsruhe. Heppenheim wird damit erstmals ICE-Halt. Zurück fährt der ICE samstags von Karlsruhe (ab 8.47 Uhr) nach Berlin über Heidelberg, Darmstadt und Frankfurt-Süd ohne weitere Halte an der Bergstraße.

Bensheim bekommt dafür neben Weinheim die seit Jahren von PRO BAHN geforderten zusätzlichen Halte in der Relation Saarbrücken – Frankfurt. Weinheim und Bensheim werden vom IC (Saarbrücken ab 12.49 Uhr) an Samstagen bedient. Der ICE Dresden (ab 15.53 Uhr) – Saarbrücken hält neben Darmstadt und Mannheim auch zusätzlich sonntags bis freitags in Bensheim. Insgesamt erge-

ben sich durch diese Züge interessante Verbesserungen in der Region. Wermutstropfen dabei ist jedoch die zunehmende Beliebigkeit bei den bedienten Halten, System und Tarifierung. So bleibt Weinheim wegen fehlender Hochbahnsteige beim ICE bisher außen vor. Während der ICE an der Bergstraße einerseits ein Qualitäts- und Imagegewinn ist, erschwert er die Nutzung für Zeitkarteninhaber. Der nicht selten vorkommende Störfall ist ebenfalls von Nachteilen für die Kundschaft. Kauft man sich eine RMV-Fahrkarte und will reisen, muss jedoch auf den IC oder dann ICE ausweichen, so muss man im Extremfall eine Karte nachlösen. Ebenfalls können RMV- oder VRN-Zeitkarteninhaber zukünftig nicht den ICE mit dem IC-Aufpreis nutzen. (Gottlob Gienger)



*Der Heidelberger Hauptbahnhof profitiert ab Fahrplanwechsel im Dezember einerseits ebenfalls von zusätzlichen ICE-Zügen am Wochenende, wird aber abends von weniger IC-Zügen angefahren. (Foto: DB)*

Positive Erfahrungen hat die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) mit der Vorab-Veröffentlichung des Kursbuchentwurfs 2014 im Internet gemacht, wurde am Rande der Fahrplankonferenz in Mannheim im September bekannt. Die NVBW stand dem Vorhaben zunächst kritisch gegenüber, weil sie befürchtete, dass damit nur „Nörgler“ auf den Plan gerufen würden, die mit Ketten-E-Mails Druck auf einzelne Änderungen machen würden. Dem war aber nicht so. Unter den 278 eingegangenen E-Mails war nur eine einzige mit pauschaler Kritik. Bei allen anderen hat die NVBW gemerkt, dass es den Schreibern ein echtes Anliegen war. Jede Mail wurde deshalb individuell beantwortet und – soweit möglich – wurden die Vorschläge in den neuen Jahresfahrplan eingebaut. (wb)

Rhein-Neckar

## Zukunft der S-Bahn Rhein-Neckar

### Wann kommt endlich die Ausschreibung für die 2. Stufe?

Die S-Bahn Rhein-Neckar feiert am 14. Dezember 2013 ihren 10. Geburtstag. Das bedeutet: Im Dezember 2015 läuft der Zwölf-Jahres-Vertrag mit DB Regio (Verkehrsunternehmen Rhein-Neckar) zum Betrieb der 1. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar aus. Im Frühjahr 2013 war noch geplant, dass im Herbst eine Ausschreibung der 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar in zwei Losen erfolgen würde.



*Triebwagen der S-Bahn Rhein-Neckar im Bahnhof Mannheim-Friedrichsfeld Süd. (Foto: mdk)*

Im August hieß es dann, dass das derzeitige Netz der S-Bahn Rhein-Neckar (Stufe 1) für eine „gestufte Inbetriebnahme ab Dezember 2016“ ausgeschrieben werden soll. Gebrauchtfahrzeuge sind zugelassen. Der Betrieb für die bisher als Los 2 geplante Infrastruktur der 2. Stufe soll separat ausgeschrieben werden. Die Ausschreibung für die 1. Stufe sollte laut Ankündigung vom 21. August 2013 im 3. Quartal 2013 erfolgen. Bis Redaktionsschluss für diese „Fahrgastzeitung“ war noch keine Ausschreibung erfolgt. Für die 2. Stufe soll die Ausschreibung im 1. Quartal 2014 erfolgen. Die Betriebsaufnahme ist für Dezember 2017 vorgesehen.

Fast vier Jahre nach der ersten Ankündigung der Ausschreibung der S-Bahn Rhein-Neckar Ende 2009 erfolgte also die bisher letzte Aktualisierung der

Ankündigung (wohlgemerkt: Aktualisierung der Ankündigung, nicht der Ausschreibung). Presse-Mitteilungen durch einen der Aufgabenträger (Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, Verkehrsverbund Rhein-Neckar, ZSPNV Rheinland-Pfalz Süd) gab es in den vergangenen zwei Monaten hierzu nicht. Man muss also diese Aktualisierung und ihren Inhalt als klammheimlich interpretieren. Dabei hätte der Inhalt unbedingt eine Erklärung nahegelegt. Eine Ausschreibung der Stufe 1 für Gebrauchtfahrzeuge ist de facto eine Blanko-Auftragserteilung für DB Regio, da kein anderer Anbieter über eine entsprechende Anzahl identischer Gebrauchtfahrzeuge verfügt, um die zu erwartenden Ausschreibungsbedingungen inhaltlich zu erfüllen.



*S-Bahn im Endbahnhof Aglasterhausen  
(Foto: Stefan Bauer)*

Es mag Gründe für diesen Sinneswandel von Neu- zu Gebrauchtfahrzeugen geben – aber man muss sie nennen. So verwundert es sehr, dass unter einem GRÜNEN-Verkehrsminister DB Regio für ein lukratives Netz wie das der S-Bahn Rhein-Neckar quasi einen Blanko-Vertrag mit frei definierbaren Kilometer-Sätzen bekommt.

### Rhein-Neckar

## Taktverdichtung an der Bergstraße

### Linie 5 jetzt abends durchgängig im 30-Minuten-Takt

Wie kann man mit relativ wenig Geld viel bewegen? Antwort: Durch die abendliche Taktverdichtung der RNV-Linie 5 an der Bergstraße zwischen Schriesheim und Weinheim. Ab dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember wird die letzte Forderung von PRO BAHN zur Taktverdichtung umgesetzt. Ab diesem Tag fährt die Linie 5 (früher OEG\*) auch sonntags bis donnerstags an der Bergstraße abends durchgängig im 30-Minuten-Takt. Bisher gibt es diesen Takt-Rhythmus nur freitags und samstags.

Die abendliche Taktverdichtung stand Anfang 2012 schon einmal zur Abstim-

Welche Strecken nun für die Stufe 2 tatsächlich mit welchem Betriebskonzept ausgeschrieben werden, scheint immer noch unklar zu sein. Dies dürfte der Grund für die Abtrennung der 2. Stufe in eine separate Ausschreibung in 2014 sein. Da es keine Fortschritte bei der Planung des dreigleisigen Ausbaus zwischen Mannheim und Heidelberg gibt, ist weiterhin unklar, wann das für die 2. Stufe eigentlich geplante Betriebskonzept tatsächlich gefahren werden kann. Bezeichnend ist in diesem Zusammenhang, dass der für den 10. Oktober 2013 geplante Termin der viermal jährlich stattfindenden ZRN-Sitzung (ZRN: Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar), auf dem normalerweise über die Fortschritte bei Planung und Bau der 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar berichtet werden, mangels Themen abgesagt wurde. (Michael Löwe)

– und wurde aus Kostengründen vom Schriesheimer Gemeinderat abgelehnt. Daraufhin fuhr seither ab 21 Uhr jede zweite Bahn der Linie 5 ab Heidelberg nur bis Dossenheim Nord. Diesmal ließen sich jedoch auch die Schriesheimer vom Sinn dieser Maßnahme überzeugen.



Insgesamt fallen jährlich 11.050 Nutzwagen-Kilometer zusätzlich an, die die RNV zum Grenzkosten-Satz von 2,50



Euro je Kilometer (gegenüber einem Vollkosten-Satz von 3,75 Euro) anbietet. Die Gesamtkosten belaufen sich daher auf 27.625 Euro, von denen der Rhein-Neckar-Kreis aktuell 35 Prozent übernimmt. Der Rest entfällt auf die Gemeinden Schriesheim, Hirschberg und Weinheim.

PRO BAHN begrüßt ausdrücklich diese Taktverdichtung, die es Bewohnern der drei genannten Bergstraßen-Gemeinden z. B. ermöglicht, abends mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Heidelberg ins Kino, Theater, Konzert oder in Gaststätten zu fahren. Ein 30-Minuten-Takt ist erfahrungsgemäß im überörtlichen

Verkehr die Mindest-Taktdichte, um ein ÖPNV-Angebot am Abend attraktiv zu machen. Das ist wirklich ein „Quantensprung“.

Vielleicht schafft es die RNV jetzt ja auch endlich, tagsüber wenigstens wieder die frühere Fahrzeit von 130 Minuten (statt der aktuellen 140 Minuten) für einen kompletten Ring Mannheim – Heidelberg – Weinheim – Mannheim zuverlässig einzurichten. Mit modernen Niederflur-Fahrzeugen mit breiteren Türen sowie der durchgängigen Zweigleisigkeit auf dem gesamten Ring sollte das doch möglich sein. *(Michael Löwe)*

\* Die Linie 5 ist ein Zwitter aus Straßen- und Eisenbahn, welche die Städte Mannheim, Heidelberg und Weinheim auf einer Meterspur-Ringlinie verbindet. Ursprünglich war dies das Streckennetz der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, kurz OEG.



*Bald fährt die Linie 5 abends durchgängig von Weinheim aus (im Bild Weinheim OEG-Bahnhof) jeden Tag alle 30 Minuten nach Heidelberg. (Foto: wb)*

Die Bahnreisenden in Nordbaden werden auch 2014 wieder auf eine harte Probe durch zahlreiche Baumaßnahmen gestellt. Die Strecke Bad Rappenau – Bad Friedrichshall-Jagstfeld wird im kommenden Jahr voraussichtlich vom 3. Februar bis 16. August 2014 wegen des Ausbaus der Infrastruktur für die Stadtbahn Heilbronn Nord voll gesperrt. Eine Verlängerung der Bauphase ist möglich. Die RE-Züge Mannheim – Sinsheim – Heilbronn werden in dieser Zeit über Eberbach und Neckarelz umgeleitet. Vom 31. Juli bis 14. September 2014 wird ebenfalls die Strecke Graben-Neudorf – Karlsruhe voll gesperrt. Wegen der Umleitung von Fernverkehrszügen und Güterzügen auf die Strecke Bruchsal – Karlsruhe kommt es auch zu Beeinträchtigung der S-Bahn-Linien 3 und 4, zwei IC-Züge am Abend werden in dieser Zeit für Kunden mit Nahverkehrstickets freigegeben. *(wb)*

# PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten

## **PRO BAHN e. V. Hauptstadtbüro**

Friedrichstr. 95 (PB 98)

10117 Berlin

Tel. (030) 3982 0581 (Mitgliedsanfragen)

Tel. (030) 3982 0582 (Kundenprobleme)

Fax (030) 2096 2586

www.pro-bahn.de

### **Bei Adressenänderungen:**

E-Mail: mitgliederservice@pro-bahn.de

## **PRO BAHN Landesverband Hessen e. V.**

Postfach 11 14 16

60049 Frankfurt a.M.

Tel. (0 64 41) 9 63 18 99, Fax 67 18 29

www.pro-bahn-hessen.de

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

Landesvorsitzender: Thomas Kraft

Stellvertreter:

Wilfried Staub, Klaus Gietinger

Kassenwart: Holger Kötting

## **PRO BAHN Regionalverband Nordhessen**

Hermann Hoffmann

Am Juliusstein 18

34130 Kassel

Tel. (0 5 61) 6 71 79

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

## **PRO BAHN Regionalverband Osthessen**

Werner Filzinger

Baumgartenweg 12

36341 Lauterbach

Tel. (0 66 41) 29 11

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

## **PRO BAHN Regionalverband**

### **Mittelhessen**

Thomas Kraft

Fliederweg 17

35633 Lahnau

Tel. (0 64 41) 9 63 18 99, Fax 67 18 29

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

## **PRO BAHN Regionalverband**

### **Großraum Frankfurt am Main e. V.**

Regionalvorsitzender Thomas Schwemmer

Krifteler Straße 107

60326 Frankfurt am Main

Tel. (0 69) 36 70 17 50, Fax 7 10 45 94 42

E-Mail: 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) 6 50 82 30

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

www.pro-bahn.de/rhein-neckar

## **Spendenkonten (insbesondere für die „Fahrgastzeitung“)**

Landesverband Hessen e. V.: Konto 695831-605 bei der Postbank Frankfurt (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:

Mi, 20.11 31. Horber Schientage unter dem Motto: „Bahn für die Menschen – Menschen für die Bahn“. Infos unter: <http://horber.schienen-tage.de>

Mo, 1.12. Redaktionsschluss der „Fahrgastzeitung“, Heft Januar – Februar. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (siehe Seite 2).

## PRO BAHN Regionalverband Nordhessen:

Mi, 27.11. 19.30 Uhr: Jeden letzten Mittwoch im Monat: Treffen im UmweltHaus Kassel, Wilhelmsstraße 2, Kassel. **Im Dezember kein Treffen wg. Weihnachten!**

## PRO BAHN Regionalverband Osthessen:

Mi, 18.12. 19 Uhr: Zweimonatliches Treffen am 3. Mittwoch in geraden Monaten in der Gaststätte „Zum Felsenkeller“, Leipziger Straße 12 in Fulda. Wegbeschreibung: Vom Bahnhofsvorplatz nach Norden entlang der Kurfürstenstraße bis zur Kreuzung Leipziger Straße, von dort nach links etwa 100 Meter bis zur Gaststätte.

## PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen:

Mi, 20.11. 18.30 Uhr: Zweimonatliches Treffen am 3. Mittwoch in ungeraden Monaten in der „Pizzeria Adria“, Frankfurter Straße 30 in Gießen. Wegbeschreibung: Vom Bahnhofsvorplatz über die historische Treppe (rechts), dann unmittelbar links durch den Alten Wetzlarer Weg bis zur Einmündung Frankfurter Straße.

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

Mo, 5.11. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 3 (fünf Fußminuten vom Hauptbahnhof/Südseite)

Mo, 7.12. 18.30 Uhr: Jahresmitgliederversammlung des Regionalverbandes Großraum Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut.

Mo, 6.1. 18.30 Uhr Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut

## Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi, 27.11. 18.00 Uhr: Jeden vierten Mittwoch im Monat: Monatstreffen des RV Starkenburg im Restaurant Casa Algarve („Grün-Weiß“), Dornheimer Weg 27 in Darmstadt. Wegbeschreibung: Ab Hbf Westausgang zehn Minuten Fußweg durch den Zweifalltorweg nach Norden, dann Dornheimer Weg links bis kurz vor die Fußgängerampel – oder mit Busline F bis zur Haltestelle Moldenhauerweg. **Im Dezember kein Treffen!**

## Regionalverband Rhein-Neckar:

Do, 21.11. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar **im Restaurant red – die grüne Küche**, Poststraße 42 in Heidelberg.

Do, 19.12. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

## Sonstige Termine:

Do, 14.11. 20.00 Uhr: Arbeitstreffen der IG PRO SCHIENE Weschnitztal-Überwaldbahn

Do, 12.12. im Gasthaus „Zur Kreuzgasse“ in Ober-Waldmichelbach

