

Fahrgastzeitung

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

Nr. 99

September – Oktober 2013



Wahlprüfsteine zur Landtagswahl	S. 4
Zu viele gefährliche Bahnübergänge	S. 12
Busverkehr in Kronberg ausgedünnt	S. 17
Sparen durch Beschleunigung	S. 25

Titelbild: *Neu trifft alt. Ein Triebwagen der S-Bahn Rhein-Neckar vor dem Reiter-Stellwerk in Neustadt an der Weinstraße. (Foto: DB)*

Rückseite oben: *Endlich fertiggestellt ist der Bahnhof Wetzlar, der eigentlich schon zum Hessentag im Sommer 2012 vollständig in neuem Glanz erstrahlen sollte. (Foto: tk)*

Rückseite unten: *Wochenlang in den Schlagzeilen war der Mainzer Hauptbahnhof, weil im dortigen Stellwerk Personal fehlte und deshalb zahlreiche Züge umgeleitet werden mussten. Dies hatte Auswirkungen bis nach Hessen. (Foto: Rudolf Stricker).*

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 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 www.pro-bahn.de/mittelhessen bestellt werden** (bitte senden Sie gleichzeitig den Unkostenbeitrag an die Adresse des Landesverbands).

Leserbriefe sind gerne gesehen, sollen sich jedoch auf Artikel in der FGZ beziehen. Die Redaktion druckt keine „offenen“ oder anonymen Briefe ab, eben so wenig 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*). Alle anderen Artikel sind namentlich gekennzeichnet. V. i. S. d. P.: *tk*, für die einzelnen Regionalverbände: *hh*, *tk*, *com*, *hk*, *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@mittelhessen.pro-bahn.de

Regionalredaktionen:

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

Mittelhessen/Osthessen: 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

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: comtom01@web.de

Starkenburg: Holger Kötting, Am Karlshof 12, 64287 Darmstadt, E-Mail: 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

Redaktionsschluss für diese Ausgabe: 1.8.2013 (Heft September – Oktober 2013)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.10.2013 (Heft November – Dezember 2013)

Die Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen ist auch online über www.pro-bahn.de/hessen erhältlich.

Inhalt dieser Ausgabe

Hessen

Schienen-Wahlprüfsteine zur Landtagswahl in Hessen 4

Nordhessen

Neues Begegnungsgleis für Kurhessenbahn bei Bad Arolsen 10

Alter Bahnhof in Twistetal neu genutzt 10

Osthessen

Fehlende Informationen bei Zugausfällen auf der Vogelsbergbahn 11

Mittelhessen

Noch zu viele gefährliche Bahnübergänge 12

Bahnhof Wetzlar endlich fertig 13

PRO BAHN Landesvorstand besuchte Hessische Landesbahn 14

Großraum Frankfurt

Der Frankfurter Hauptbahnhof wurde 125 Jahre alt 15

Busse mit Anhängern nun auch in Frankfurt 16

Der Busverkehr in Kronberg wird ausgedünnt 17

Mitmach-Aktion für FGZ-Leser zu Anruf-Sammel-Taxis 18

Bahnhof Bad Homburg: Umbau abgeschlossen 20

Bahn-Chaos in Mainz: Was Fahrgäste erlebten 21

Heiner Monheim zum Null-Tarif im ÖPNV 22

Rhein-Neckar

Nach Streckensperrung wegen Bauarbeiten: Chaos auf der Neckartalbahn .. 24

Sparen durch Beschleunigung bei der Heidelberger Straßenbahn 25

PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten 26

PRO BAHN – Termine 27

Das Team der „Fahrgastzeitung“ bedankt sich herzlich bei den Spendern, die uns nach unserem Aufruf in FGZ 98 finanziell unterstützen wollen. Dies ist Ansporn für uns, die FGZ in Zukunft noch besser zu machen. Wir werden bemüht sein, die Arbeit von PRO BAHN Hessen und des Regionalverbandes Rhein-Neckar in dieser Publikation auch in Zukunft optimal darzustellen und so für die Interessen der Fahrgäste in Bussen und Bahnen zu kämpfen. Danke!

Hessen**Schienen-Wahlprüfsteine zur Landtagswahl**

PRO BAHN Hessen befragt die Parteien zur Verkehrspolitik

Am 22. September haben die Hessen die Wahl. Rund 4,4 Millionen Wahlberechtigte im zentralen deutschen Bundesland bestimmen, welche Richtung die Landespolitik in den nächsten fünf Jahren nehmen soll. Die Verkehrspolitik – und insbesondere die Schienen- und ÖPNV-Politik – gehören nicht zu den zentralen Themen des Wahlkampfes. Dabei gibt es gerade in Hessen im Vergleich zu anderen Bundesländern, wie beispielsweise Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz, noch erheblichen Nachholbedarf beim Ausbau des Schienennetzes, besserer Vernetzung von Bahn und Bus und Förderung des öffentlichen Nahverkehrs – zumal Hessen in der Mitte Deutschlands eine zentrale Funktion im deutschen Schienennetz hat. Damit sich die Mitglieder von PRO BAHN und die Leser der „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“ ein Bild über die Wahlversprechen und künftige Politik für die Nutzer von Bahn und Bus machen können, haben wir den Landtagsfraktionen von CDU, SPD, FDP, Bündnis '90/Die Grünen und der Linken fünf Fragen gestellt (siehe Kasten unten). Die Antworten darauf auf den folgenden Seiten. (wb)



Wiesbaden – Hier wird die Landespolitik gemacht. (Foto: DB)

Frage 1: Welchen Stellenwert soll die Schiene bzw. der Schienenverkehr in der Verkehrspolitik Ihrer Partei in den kommenden fünf Jahren haben, insbesondere im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern?

Frage 2: Welche konkreten Schienen- und ÖPNV-Projekte wollen Sie in der nächsten Legislaturperiode umsetzen?

Frage 3: Wie steht Ihre Partei zu zusätzlichen Regionalisierungsmitteln für den laufenden Betrieb des Schienennahverkehrs aus dem Landesetat?

Frage 4: Wie steht Ihre Partei zum aktuellen Hessischen ÖPNV-Gesetz und dessen Umsetzung? Ist eine Novellierung nötig?

Frage 5: Warum sollten Schienenpendler und Nutzer des ÖPNV gerade Ihre Partei wählen?

CDU

1. Der Schienenverkehr ist wichtiges Rückgrat des Verkehrssystems. Es sichert gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land, leistet – wie Fernbuslinien – einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz und trägt zur Bewältigung aktueller verkehrspolitischer Herausforderungen bei. Die CDU Hessen will ihn stärken und ausbauen. Dazu gehört die enge Vertaktung der Züge, Pünktlichkeit, moderne Bahnhöfe sowie ein gut ausgebautes Nah- und Fernverkehrsnetz.



2. Die von uns unterstützten, zentralen Verkehrsprojekte sind vor allem: Viergleisiger Aus-/Neubau der ICE-Strecke Frankfurt – Hanau – Fulda; ICE-Strecke Frankfurt – Mannheim mit Halt Darmstadt; Regionaltangente West; viergleisiger Ausbau Frankfurt-West – Bad Vilbel; nordmainische S-Bahn.

3. Politik für eine moderne Infrastruktur braucht Kontinuität und Verlässlichkeit bei Planung und Mittelzuweisung. Deshalb steht es für die CDU Hessen außer Frage, dass der Bund die Ausübung der Verantwortung der Länder für den ÖPNV/SPNV mit einem hinreichenden Finanzbetrag fördern muss. Die CDU Hessen setzt sich hierbei für eine den unterschiedlichen Aufgabenbereichen angemessenen Finanzierung durch Bundesmittel auch über das Jahr 2020 hinaus

ein. Die Frage zusätzlicher Mittel wird Gegenstand der Verhandlungen der neuen Finanzierungsvereinbarung sein.

4. Mit dem neuen Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen haben wir einen weiteren Schritt hin zu zukunftsfähigen und leistungsstarken Strukturen unternommen. Es gewährleistet unter anderem eine nachhaltige Infrastrukturplanung und -finanzierung durch eine enge Einbeziehung der Aufgabenträger bei der Erstellung der Nahverkehrspläne.

5. Weil wir für eine Wirtschaftspolitik stehen, die durch Wachstum die Möglichkeit eröffnet, dass die öffentliche Hand die notwendigen Mittel hat, um den ÖPNV nutzerfreundlich auszubauen. Neben Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur werden wir zudem Initiativen zur Verbesserung des Nahverkehrs unterstützen, wie bspw. die Bedienung der Main-Weser-Bahn im Takt oder die Stärkung des ÖPNV/SPNV in den ländlichen Regionen. Schließlich sorgen wir durch umfangreiche Lärmschutz- bzw. Lärmsanierungsmaßnahmen entlang der Schienenstrecken für eine spürbare Entlastung der Anwohner.

SPD

1. Hessen ist das wichtigste Transitland Deutschlands. Eine gut ausgebaute und vernetzte sowie in ihrer Unterhaltung gesicherte Verkehrsinfrastruktur mit leistungsfähigen Verkehrsträgern – wie Bahn und Nahverkehrssystemen – ist eine Voraussetzung und ein Garant un-

serer gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind daher vorrangige Zukunftsinvestitionen und sind gleichzeitig wesentliche Voraussetzung für soziale Gerechtigkeit, Wachstum, Wohlstand, Klimaschutz und Lebensqualität.

Die bestehenden Kapazitäten im Schienenverkehr reichen nicht aus, um den zukünftigen Bedarf im Personen- und Güterverkehr zu bewältigen. Die Kapazitäten müssen daher deutlich erhöht werden.

2. Nach der Regierungsübernahme wird die SPD eine ehrliche Bestandsaufnahme der aktuellen Situation im Bereich des Schienenverkehrs vornehmen. Wir werden den Neu- und Ausbau bestehender Verbindungen unterstützen und die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken prüfen. An erster Stelle der Projekte, die dringend mit der notwendigen Konsequenz angegangen werden müssen, erachtet die SPD u.a. die Regionaltangente West, die nordmainische S-Bahn, die Anbindung des Gateway-Gardens sowie den Ausbau des Schienennetzes nach Bad Vilbel.

3. Die SPD wird nach der Regierungsübernahme kurzfristig einen ehrlichen Kassensturz vornehmen, um die wahre Finanzsituation des Landes nach mehr als einem Jahrzehnt schwarz-gelber Finanzverantwortung offenzulegen. Ungeachtet dessen werden wir auch weiterhin sicherstellen, dass ausreichend Mittel für den bedarfsgerechten Bau und Ausbau des Schienennahverkehrs und der entsprechenden Infrastruktur zur Verfügung stehen.



4. Die SPD hat das aktuelle ÖPNV-Gesetz im Landtag abgelehnt. Wir werden nach der Regierungsübernahme schnellstmöglich ein zukunftsfähiges ÖPNV-Gesetz vorlegen.

5. Mobilität muss auch in Zukunft bezahlbar sein und Mobilität braucht eine moderne Infrastruktur. Wir werden nach der Landtagswahl ein integriertes Verkehrskonzept für Hessen erarbeiten, das alle Verkehrsträger sinnvoll miteinander verbindet, um die zukünftigen Herausforderungen im Verkehrsbereich zu bewältigen.

In diesem Konzept wird der Schienenverkehr eine wichtige Rolle spielen. In Hessen ist unter CDU/FDP-Verantwortung aufgrund von unterlassenen Sanierungsmaßnahmen ein riesiger Sanierungsstau im Bereich der Verkehrsinfrastruktur entstanden. Hier müssen zukünftig Prioritäten gesetzt werden. Zur Finanzierung der notwendigen Sanierungsmaßnahmen plädieren wir für eine Ausweitung der LKW-Maut auf alle Straßen.

FDP

1. Jedes Verkehrsmittel hat seine eigenen Vorzüge. Die Schiene wird insbesondere in den Ballungsräumen weiter an Bedeutung gewinnen. Grundsätzlich setzt die FDP auf eine ideologiefreie Verkehrspolitik, die die verschiedenen Verkehrsträger je nach Bedarf und nach ihren Vorzügen einsetzt und sie miteinander vernetzt.

2. Die FDP will folgende konkrete Projekte umsetzen und vorantreiben: Die Neubaustrecken Frankfurt – Mannheim und Hanau – Fulda, den Ausbau der S-Bahn Frankfurt – Bad Vilbel, die Regionaltangente West, die S-Bahn-Anbindung Gateway Gardens sowie die Anbindung des Terminal 3. Darüber hinaus muss Hessen selbst durch leistungsfähige Regionalstrecken verkehrlich erschlossen und mit den Nachbarländern verbunden werden. Hier sei beispielhaft die Strecke Frankfurt – Gießen – Wetzlar – Siegen – Hagen/Dortmund genannt. Es wird kaum möglich sein, alle Projekte in den nächsten fünf Jahren umzusetzen, aber es gilt daran zu arbeiten.

3. Die Regionalisierungsmittel des Bundes werden vollständig für den ÖPNV eingesetzt. Insgesamt fließt in Hessen so viel Geld in den ÖPNV wie nie zuvor. Zusätzliches Landesgeld für den Betrieb des Schiennahverkehrs können wir bei der derzeitigen Haushaltslage seriöserweise nicht versprechen.

3. Wir halten das ÖPNV-Gesetz für einen guten Ansatz, um endlich auch die Regiekosten zu reduzieren und das Geld in Verkehrsleistungen zu investieren. Das

Gesetz ist gerade erst in kraft getreten und wird nach und nach seine Wirkung entfalten.

5. Für die FDP ist eine gute Verkehrsinfrastruktur ein entscheidender Standortfaktor. Dazu gehören besonders im Ballungsraum ein guter ÖPNV und gute Schienenverkehrsangebote. Wir haben in den letzten Jahren unter liberaler Verantwortung in Hessen das ÖPNV-Angebot deutlich ausgeweitet und gemeinsam mit den Verkehrsträgern das Angebot auch qualitativ erheblich verbessert. Dies wird durch die steigenden Fahrgastzahlen belegt. In den ländlichen Räumen haben wir zahlreiche flexible ÖPNV-Angebote auf den Weg gebracht. Diese Politik wollen wir auch in den nächsten Jahren fortsetzen und weitere Verbesserungen erreichen. Eine gute Mobilität ist Grundlage für eine gute Lebensqualität und Wohlstand in Hessen.



Bündnis '90/DIE GRÜNEN

1. Nur mit einer Verkehrswende kann die Energiewende, der Schutz des Klimas und der Umwelt sowie der Erhalt lebenswerter Räume gelingen. Dazu wollen wir die unterschiedlichen Verkehrsmittel besser verknüpfen, öffentlichen Verkehr, Radfahren und Zufußgehen stärker fördern, Güterverkehr auf die Schiene verlegen und Transporte durch Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe vermeiden.

Wir GRÜNE werden uns für den völlig vernachlässigten Ausbau der Schieneninfrastruktur sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr einsetzen.

Wir setzen uns außerdem für eine uneingeschränkte Fortführung der Finanzierungsbeteiligung im öffentlichen Verkehr durch den Bund nach 2019 ein, die sich zudem an den steigenden Kosten orientieren muss. Das betrifft die Regionalisierungsmittel und die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungs- bzw. Entflechtungsgesetz.



2. Wir setzen uns unter anderem für den Ausbau der S-Bahn zwischen Frankfurt und Friedberg, die Regionaltangenten West, die nordmainische S-Bahn und den Ausbau und die Beschleunigung der Fernverkehrsverbindungen Frankfurt –

Fulda sowie Frankfurt – Mannheim ein. Statt Milliarden für Stuttgart 21 sinnlos in der Erde zu vergraben, gäbe es in Hessen genug Sinnvolles zu tun.

3. Wir GRÜNE wollen der Unterfinanzierung des öffentlichen Verkehrs unter anderem mit einer Kofinanzierung aus Landesmitteln entgegenwirken. Die unter Rot-Grün eingeführte Formel ‚Regionalisierungsmittel+X‘, die Schwarz-Gelb abgeschafft hat, werden wir wieder einführen.

4. Ja, eine Novellierung ist nötig. Das hessische ÖPNV-Gesetz ist nicht dazu geeignet, das Finanzierungsdefizit im öffentlichen Verkehr zu beheben und zukünftig eine nachhaltige Finanzierung zu gewährleisten, obwohl dies der erklärte Zweck der letzten Novelle unter Schwarz-Gelb war. Auch blieben die konsequente Umsetzung der Barrierefreiheit und eine Regelung für Fernbuslinien unberücksichtigt.

Wir stellen die Weichen für einen fahrgastfreundlichen, zuverlässigen und barrierefreien ÖPNV. Wir setzen uns ein für einfache Tarife, für ein landesweites Schülerticket, für die kostenfreie Fahrradmitnahme und den Ausbau der Fahrgastrechte. Bei der Weiterentwicklung und Förderung des ÖPNV wollen wir einen besonderen Schwerpunkt auf Effizienzsteigerung durch gute Anschlüsse im Hessentakt, ÖPNV-Beschleunigung, höheres Platzangebot auf hoch belasteten Strecken, leisere und sparsame Fahrzeuge und verkehrsmittelübergreifende barrierefreie Verknüpfungspunkte wie Bahnhöfe und Haltestellen legen.

Die Linke

1. Angesichts des drohenden weiteren Anstiegs des Verkehrsvolumens sowohl für Personen als auch für Güter sehen wir die dringende Notwendigkeit, gerade Langstreckenverkehr auf die Schiene zu verlagern. Ein erheblicher Teil der Flugbewegungen von und ab dem Frankfurter Flughafen ließe sich problemlos durch Zugfahrten ersetzen, weshalb wir fordern „Flüge auf Züge“. Die Stilllegung von Strecken durch die Bahn AG muss ein Ende haben.

2. Wir streben einen landesweiten, für alle erschwinglichen und barrierefreien ÖPNV gerade auch im ländlichen Raum an. Wir sehen die sogenannten alternativen Beförderungsformen als oft begrüßenswerte Ergänzung zum regulären ÖPNV-Angebot an, keinesfalls aber als vollwertigen Ersatz für einen ausreichend getakteten ÖPNV.

3. Das Land Hessen ist gefordert, wie andere Bundesländer auch genuine Landesmittel für den ÖPNV einzusetzen. Die reine Durchreichung von Bundesmitteln reicht nicht. Wir setzen uns dafür ein, sowohl die Regionalisierungsmittel als auch die GVFG-Mittel langfristig zu erhalten und bedarfsgerecht zu dynamisieren.

4. Wir sehen erheblichen Novellierungsbedarf am hessischen ÖPNV-Gesetz. Die Möglichkeiten der EU-Richtlinie 1370 sollten besonders im Hinblick auf die Möglichkeiten der Direktvergabe und den Betreiberwechsel ausgeschöpft

werden. Die jetzige Zielsetzung eines „ausreichenden“ ÖPNV-Angebotes ist extrem interpretationsfähig und lädt zu Leistungsabsenkungen ein, wie wir sie vonseiten der Besteller bereits regelmäßig erleben. Die chronische Unterfinanzierung des hessischen ÖPNV schränkt die kommunale Selbstbestimmung ebenso ein wie die Tarifautonomie. Das Lohnniveau im hessischen ÖPNV ist so tief, dass qualifizierte Arbeitskräfte Beschäftigung in anderen Branchen und Bundesländern suchen.

5. Wir thematisieren offensiv die Finanzierung des ÖPNV aus öffentlichen Mitteln und kritisieren die in Hessen überdurchschnittlich starke Belastung der ÖPNV-NutzerInnen, die im RMV mit die höchsten Tarife bundesweit zu zahlen haben. Wir sehen den ÖPNV als einzige plausible Alternative zum Verkehrskollaps gerade in den Ballungszentren und wollen ihn deshalb barrierefrei – und das heißt auch erschwinglich – ausbauen und mit anderen Verkehrsmitteln verknüpfen.

Wir sind bereit, dem ÖPNV Vorfahrt vor dem motorisierten Individualverkehr einzuräumen, in der Raum- und Infrastrukturplanung, durch Busspuren und durch gezielte Förderung gerade auch im ländlichen Raum. Streckenstilllegungen oder Taktausdünnungen werden wir nicht zustimmen.

DIE LINKE.

Nordhessen**Schneller „ab nach Kassel“****Neues Begegnungsgleis soll Kurhessenbahn schneller machen**

Nach mühevollen Grundstücksverhandlungen kann die Kurhessenbahn nun zwischen Bad Arolsen und Volkmarsen ein etwa 200 Meter langes Begegnungsgleis bei Wetterburg (einem Stadtteil der Kurstadt) einrichten. Auch mehrere Landwirte hatten das Infrastrukturvorhaben kritisiert, weil sie dafür einige Quadratmeter Ackerland abgeben mussten.



Besserer Anschluss in Kassel-Wilhelmshöhe. (Fotos: wb)

Ziel des neuen Begegnungsgleises ist eine höhere Taktung und eine Verkürzung der Fahrzeit zwischen Korbach und Kassel von heute 89 Minuten auf künftig 72 Minuten. Durch die frühere Ankunft der Kurhessenbahn in Kassel-Wilhelmshöhe können Anschlüsse für Reisende an ICE-Züge in die Richtungen Frankfurt am Main, Hamburg und München verbessert werden, heißt es in einer Mitteilung der Bahn. Bisher führten Zugverspätungen auf der eingleisigen Strecke oft zu Folgeverspätungen des Gegenverkehrs, wodurch dann Anschlüsse in Kassel-Wilhelmshöhe nicht erreicht wurden.

In wenigen Monaten sollen die Arbeiten am Begegnungsbahnhof beendet sein. Wetterburg liegt übrigens am Rande des touristisch erschlossenen Twistestausees. Fahrgäste können an dem neuen „Begegnungsbahnhof“ allerdings nicht aussteigen. Sie müssen bis zur Station Kälte-Wetterburg weiterfahren, um das Naherholungsgebiet zu erreichen.

Alter Bahnhof sinnvoll genutzt

An der Strecke Korbach – Kassel-Wilhelmshöhe wurde jetzt das alte Bahnhofsgebäude in Twistetal-Twiste an das Lebenshilfswerk Waldeck-Frankenberg verkauft. Die Gemeinde hatte das Bahngelände vor vielen Jahren günstig gekauft und für mehr als eine halbe Million Euro saniert. In dem alten Bahnhof leben schon seit mehreren Jahren Menschen mit Behinderungen. PRO BAHN Hessen freut sich, wenn Fahrzeiten verkürzt und Bahnhöfe sinnvoll genutzt werden. Gute Beispiele sind inzwischen die Bahnhöfe Melsungen (Lehrwerkstatt, Musikschule), Altmorschen (medizinische Fortbildung durch B. Braun), Volkmarsen und Bad Arolsen durch Sparkasse, Gastronomie und Reisebüro. (hh)

Sitzbezug im Triebwagen.

Osthessen

Falsche Informationspolitik im Vogelsberg

Sommersturm legte Bahnverkehr zwischen Lauterbach und Alsfeld lahm

Mittleres Chaos auf der Vogelsbergbahn: Am 26. Juni 2013, einem Freitag, war ein Baum während eines Sturms auf die Gleise zwischen Wallenrod und Hergersdorf (Abschnitt Lauterbach – Alsfeld) gestürzt und hatte den Zugverkehr lahmgelegt.

Bereits gegen 7.20 Uhr meldeten sich die ersten Pendler, die unter anderem am Haltepunkt Angersbach standen und in Richtung Alsfeld und Frankfurt unterwegs waren. Sie sagten, es seien weder Lautsprecherdurchsagen noch sonstige Informationen gekommen, dass der Zugverkehr lahmgelegt sei. Die Hessische Landesbahn (HLB) habe einem Fahrgast am Telefon erklärt, er hätte doch auf die Homepage der HLB schauen sollen, dann wäre er über die Störung informiert gewesen. Aber wie sollen am Bahnsteig wartende Fahrgäste, die noch nicht über moderne Kommunikationsgeräte wie Smartphones und Internet-Handys verfügen, auf die HLB-Homepage schauen? Für viele Bahnreisende sind Lautsprecherdurchsagen auf den Bahnsteigen immer noch eine wichtige Informationsquelle.

Gegen 8.30 Uhr wurde von PRO BAHN die Pressestelle des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) informiert. Hier war von den Ausfällen nichts bekannt. Gegen 9.30 Uhr hatte dann der RMV seine Homepage aktualisiert und berichtete von der Störung auf der Vogelsbergbahn. Die elektronische Fahrplanauskunft der DB vermeldete dagegen

den ganzen Tag über keine Zugausfälle auf der Vogelsbergbahn.

Inzwischen weiß PRO BAHN, dass der Betreiber der Vogelsbergbahn, die Hessische Landesbahn, überhaupt keinen Einfluss auf Lautsprecherdurchsagen auf den Bahnhöfen entlang der Strecke hat. Mehr noch: Die DB hat eine Vereinbarung zur Durchsage solcher Ereignisse, sofern eine technische Einrichtung dafür vorhanden ist, gekündigt, sodass der HLB bei Störfällen auf der Vogelsbergbahn die Hände gebunden sind.



Bei Wallenrod (Bild) wurde die Strecke gesperrt. (Foto: Werner Filzinger)

Schon seit Jahren setzt sich PRO BAHN in Osthessen für eine bessere „Informationspolitik“ entlang der Strecke Fulda – Gießen ein und fordert, dass sich der Zweckverband Oberhessischer Verkehrsbetriebe (ZOV), der Gewährsträger für den ÖPNV in Gießen, Friedberg und Vogelsberg, mit Rhein-Main-Verkehrsverbund, Hessischer Landesbahn, DB Regio und VGO an einen Tisch setzen und eine Vereinbarung treffen, damit solche Informationspannen wie am 21. Juni 2013 nicht mehr auftreten.

(Werner Filzinger)

Mittelhessen

Noch zu viele gefährliche Bahnübergänge

Der Unfall von Buseck, die Folgerungen daraus, aber auch neue Fragen

Anfang Juli ist die Gemeinde Buseck im Landkreis Gießen nur knapp einer Katastrophe entgangen: Ein Lkw stand wegen eines Rückstaus noch ein Stück auf einem mit Halbschranken gesicherten Bahnübergang im Osten des Gemeindeteils Großen-Buseck, als ein Zug nahte. Der Zugführer führte eine Schnellbremsung aus, konnte eine Kollision mit dem hinteren Teil des Lkw aber nicht mehr verhindern.



Total demoliert: Fernmeldehäuschen und Schrankenanlage in Buseck. (Fotos: tk)

Wäre der LKW nach dem Warnsignal des Zuges nicht noch etwas vorgefahren und hätte der Anhänger nur ein paar Zentimeter weiter im Gleisbereich gestanden, hätte es vermutlich Dutzende von Toten und unzählige Schwerverletzte gegeben. Die auf Nebenstrecken heute eingesetzten Triebwagen der Baureihe LINT (Leichter innovativer Nahverkehrstriebwagen) verfügen nämlich nur über eine glasfaserverstärkte Carbonfront, die bei einem Aufprall von mehr als 10 km/h auf ein Hindernis keinerlei Schutz für Lokführer und Insassen bieten. Der

Zug war aber bei dem Unfall noch 60 km/h schnell. Bei einem Seitenaufprall auf den Lkw wäre der vordere Teil des Triebwagens wahrscheinlich um die Hälfte seiner Länge zusammengeschoben worden und vermutlich auch aus den Gleisen gesprungen und umgekippt. Obwohl der Zug den Anhänger nur leicht touchierte, wurden trotzdem noch immense Kräfte frei. Dies zeigen das bei dem Unfall zerstörte Fernmeldehäuschen und die zerfetzte Anpelanlage.

Es ist nicht der erste Vorfall an dem Bahnübergang in Buseck, an dem es wegen des Gewerbegebietes überdurchschnittlich viele Lkw-Fahrten gibt, unter anderem wegen eines Edeka-Zentrallagers auf diesem Areal. Deshalb fordert der Fahrgastverband PRO BAHN, den Bahnübergang für Autos zu schließen und das Gelände anders anzubinden.



Immer viel Autoverkehr am Bahnübergang an der Edeka-Straße im Gewerbegebiet in Großen-Buseck bei Gießen.

Außerdem müssten generell alle Halbschrankenanlagen untersucht werden, so Thomas Kraft, der Regionalsprecher von PRO BAHN Mittelhessen. An Unfällen wie in Buseck erkenne man, dass die Gefahr von folgenschweren Unfällen an solchen Bahnübergängen bislang unterschätzt worden sei. Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung ist nun „am Zug“, als Baulastträger von Bundes- und Landesstraßen, zusammen mit den Kommunen mehr Geld für die Beseitigung von gefährlichen Bahnübergängen bereitzustellen. Auch die Deutsche Bahn müsse natürlich ihren Beitrag dazu leisten. „Morgen schon kann der nächste Unfall passieren und noch folgenschwerer sein als in Buseck“, so Thomas Kraft. (tk)

Bahnhof Wetzlar endlich fertig

Der Umbau des Bahnhofs Wetzlar steht endlich vor der Vollendung. Für den 13. September 2013 ist eine offizielle Einweihungsfeier vorgesehen. Eigentlich sollte die Baumaßnahme schon zum Hessentag im Sommer 2012 abgeschlossen sein. Inzwischen ist auch der Bahnsteig für die Gleise 4 und 5 neu gebaut und der Park&Ride-Parkplatz an der Nordseite des Bahnhofs kurz vor der Fertigstellung. Thomas Kraft, PRO BAHN-Regionalsprecher Mittelhessen, bezeichnete den neugestalteten Bahnhof als durchaus gelungen. Er kritisierte aber erneut, dass die Gleise 1 und 2 aufgegeben und überbaut worden sind. Dadurch sei zusätzlicher Zugverkehr in Wetzlar weitgehend unmöglich geworden, so Kraft. (wb/tk)
(Siehe auch Foto auf der Heft-Rückseite)



Bereits seit rund zwei Jahren wird der Marburger Hauptbahnhof grundlegend erneuert. PRO BAHN kritisiert, dass dabei die Bahnsteige nur auf 55 Zentimeter erhöht werden. Im nahen Gießen dagegen wurden die Bahnsteige auf 72 Zentimeter angehoben. „Von Barrierefreiheit kann in Marburg keine Rede sein“, so Michael Alfter, der Schwerbehindertenbeauftragte von PRO BAHN Hessen. Das Bahnhofsbauprogramm in Hessen müsse nochmals in Bezug auf die Bahnsteighöhe überprüft werden, fordert Alfter. Im Bild Bauarbeiten in Marburg am „erhöhten“ Bahnsteig an Gleis 1. (Foto: wb)

Mittelhessen

Auf gute Zusammenarbeit

PRO BAHN-Landesvorstand besuchte HLB in Butzbach

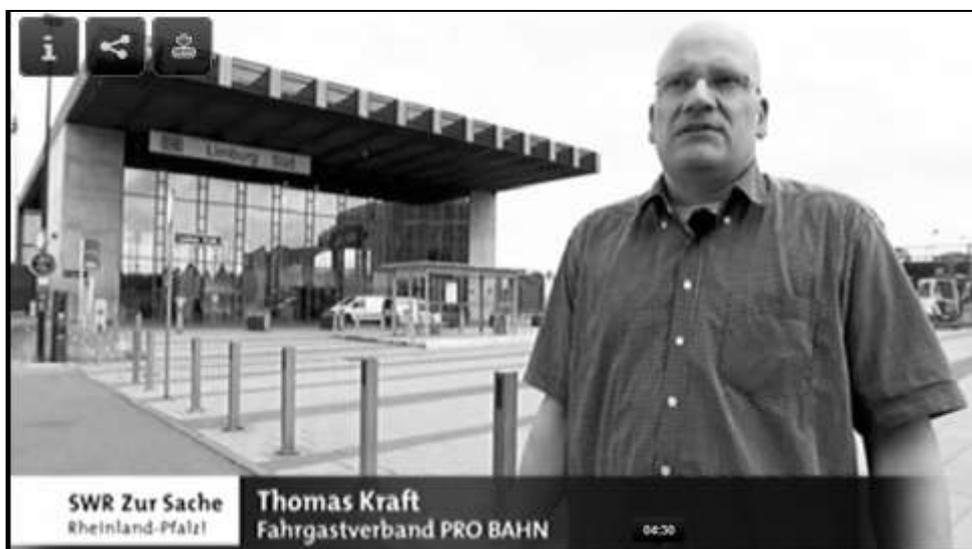
Dem Fahrgastverband PRO BAHN ist der Kontakt zu den Verkehrsträgern im ÖPNV im Bundesland Hessen äußerst wichtig. Deshalb besuchten die Landesvorstandsmitglieder Thomas Kraft und Werner Filzinger Ende Juli die Hessische Landesbahn (HLB) am Standort Butzbach und führten ein intensives Gespräch mit Betriebsleiter Tobias Beckers.

Der Landesvorsitzende Thomas Kraft stellte die Ziele des Fahrgastverbandes vor, speziell das „Aktionsbündnis Main-Weser-Bahn“, das noch in diesem Jahr starten soll und in dem alle Verkehrsträger, Kommunen, und Interessenverbände entlang der wichtigen Nord-Süd-Schienenverbindung mitmachen sollen. Auch HLB-Betriebsleiter Tobias Beckers wurde zur Teilnahme an dem Aktionsbündnis herzlich eingeladen. Weitere Themen des Treffens waren der Unfall an einem Bahnübergang an der Vogelsbergbahn (siehe auch Seite 12 in dieser Fahrgastzeitung) und die proble-

matistische Umsteigesituation in Siegen, wo der Zugverkehr Gießen – Köln seit Dezember 2010 gebrochen wird, sowie die Erfahrungen der HLB in den ersten beiden Betriebsjahren auf der Lahntal- und der Vogelsbergbahn. (tk)



HLB-Betriebsleiter Tobias Beckers (rechts) und Thomas Kraft. (Foto: Werner Filzinger)



Großer Medieneinsatz auch von PRO BAHN-Aktiven aus Hessen beim Mainzer Bahn-Chaos. Landesvorsitzender Thomas Kraft äußerte sich im Fernseh-Landesprogramm Rheinland-Pfalz des Südwestrundfunks (linkes Bild) und Wilfried Staub stand der „Hessenschau“ Rede und Antwort. (wb)



Links: Ausschnitt aus dem Theaterstück: „Nächster Halt 18.08.1888. (Foto aus einem Video der DB). Rechts: Nicht mehr betriebs-, aber rollfähige G8 des Eisenbahnmuseums Darmstadt-Kranichstein, der Star des nächtlichen Musicals. (Foto: Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt am Main

Der Frankfurter Hauptbahnhof wurde 125

Zweigeteiltes Echo zum Jubiläumsprogramm

Ein jeder hat so seine eigene Vorstellung, einen runden Geburtstag zu feiern. Die Bahn macht da keine Ausnahme und hat sich die dreitägige Party zum 125. Jubiläum des Frankfurter Hauptbahnhofs einen höheren sechsstelligen Betrag kosten lassen. Harry Wijnvoord mit „Der Preis ist heiß“, ein gewisser Felix Moese von ffh mit alberner Quizshow, Bugs Bunny und Daffy Duck und Sängerin Singa als Highlights und Stimmungskanonen entlockten der Frankfurter Rundschau den spöttischen Kommentar, dass dieser Klamauk dem „verehrten Bahnhof freilich ein wenig die Würde nahm“.

Dem Ereignis angemessener war da schon die mitternächtliche Theateraufführung in Form einer Zeitreise, die die erste Ankunft eines Dampfzuges im Jahr 1888 als Musical nachstellte. Die gela-

denen Gäste und die wenigen gelosten Eisenbahnfans waren durchweg begeistert und bedachten die Aufführung vielfach mit spontanem Szenenapplaus, auch wenn die Sprechblasen der Akteure oft etwas mager ausfielen; Zitat: „*Ein Kopfbahnhof bedeutet, dass der größte Fortschritt in unseren Köpfen stattfinden muss*“. Und dann traf er endlich – als Höhepunkt und krönender Abschluss – im damals neuen Zentralbahnhof ein, der erste Dampfzug von Hamburg über Cas- sel und Giessen, auch wenn die Dampflok des Typs G8 des Verkehrsmuseums Darmstadt den Rauch notgedrungen, aber doch täuschend echt in der Manier einer Märklin-Modellbahnlok erzeugen musste und der Zug unbemerkt von einer Elok hineingeschoben wurde.

Absolutes Highlight für alle Eisenbahninteressierte aber waren am 17. und

18. August die Dampfzugpendelfahrten, die das Verkehrsmuseum Darmstadt-Kranichstein in enger Zusammenarbeit mit der Historischen Eisenbahn Frankfurt und der Museumseisenbahn Hanau ausrichtete. Die meisten dieser Züge waren restlos ausgebucht und die Fahrgäste begeistert darüber, endlich wieder einmal echte Dampflokatmosphäre hautnah erleben zu können.

Viele schöne Videos über das Event finden sich auf YouTube. Wer sich für die Geschichte des Frankfurter Hauptbahnhofs näher interessiert, dem sei das Buch „125 Jahre Frankfurt am Main Hauptbahnhof – Die Verkehrsdrehscheibe in der Mitte Deutschlands“ für 9,80 Euro empfohlen. (Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt am Main

BusZug nun auch in Frankfurt

Probefahrten in engen Straßen der Main-Metropole

Bis 1984 gehörten Busse mit Anhänger auch in Deutschland zum Straßenbild. Dann wurde ihr Betrieb per Straßenverkehrsordnung untersagt. Seit über 15 Jahren experimentiert man in der Schweiz nun wieder mit Erfolg mit sogenannten Busanhängerverkehren, und zwar aus rein wirtschaftlichen Gründen. Auch in Hessen werden seit Frühjahr 2008 fünf Busse mit Anhänger von dem mittelständigen Busunternehmen Stroh in Altstadt im Schülerverkehr eingesetzt. Vor fünf Jahren war dazu noch eine Ausnahmegenehmigung erforderlich.

Im Betrieb treten keine nennenswerten Probleme auf. Durch die Lenkachsen des Hängers ist das Kurvenverhalten deutlich besser als bei einem Gelenkbus. Selbst bei schneebedeckten Straßen punktet das Busgespann gegenüber dem Gelenkbus. Das ist der wohl wichtigste Grund, warum solche Fahrzeuge in der Schweiz beschafft werden.

Nachdem der Verkehrsverband Hochtaunus solche Fahrzeuge an Pfingsten



Der 23 Meter lange BusZug hat absolut kein Problem, den engen Dalbergkreisel in Frankfurt Höchst und die engen Gassen im Stadtteil Sindlingen zu durchfahren. (Foto: Wilfried Staub)

beim Bahnhofsfest in Königstein und zum Laurentiusmarkt in Usingen intensiv testete, unternahm im August auch die lokale Frankfurter Nahverkehrsgesellschaft traffiQ etliche Versuchsfahrten. Der einzige Wermutstropfen: Nicht alle Haltestellen sind für das lange Gespann geeignet. Sie müssten für die Buszüge für nur ein bis zwei Fahrten am Tag mit hohem finanziellem Aufwand umgebaut werden. Da auf einigen Frankfurter Bus-

linien die Fahrgastkapazitäten dringend erweitert werden müssen, wurde in Foren auch schon der Einsatz von Doppeldeckerbussen diskutiert. Diese scheiden

aber auf vielen Strecken wegen zu geringer Brückenhöhen und der Oberleitung der Straßenbahn von vorneherein aus.

(Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt am Main

„Streichkonzert“ im Taunus

In Kronberg fallen die „Roten Flitzer“ dem Rotstift zum Opfer

Kronberg am Taunus ist, was den ÖPNV betrifft, bisher hervorragend versorgt. Es verfügt über zwei S-Bahn-Stationen der S4 und zwei Verbundbuslinien übernehmen die Funktion der Erschließung des innerörtlichen Verkehrs. Seit 2001 verkehren zudem drei Stadtbus- und drei ergänzende AST-Linien mit hervorragenden Übergängen auf den Regionalverkehr und guten Umsteigemöglichkeiten untereinander. Die Einführung des Stadtbusses bezeichnet der Kronberger Verkehrsdezernent Jörg Mehlhorn heute noch als eine schwere Geburt und die zahlreichen Busgegner machen „seinem Kind“ bis heute das Leben nicht gerade leicht.

Bei einem Haushaltsdefizit von zehn Millionen steht nämlich auch der Zuschuss der Stadt Kronberg für den in Eigenregie betriebenen Stadtbus auf dem Prüfstand. Der städtische Zuschuss liegt bei rund 600.000 Euro. Etwa 1.400 Fahrgäste, also gerade einmal 700 der 18.000 Einwohner, das sind nicht einmal vier Prozent der Kronberger, nutzen den Stadtbus täglich. Damit bleiben die Fahrgastzahlen trotz einer hervorragenden Werbung für die alle 30 Minuten verkehrenden Busse weit hinter den Erwartungen zurück und die Akzeptanz nimmt von Jahr zu Jahr weiter ab.



Zukünftig sind zur vollen Stunde nur noch drei Mini-Busse anstelle von derzeit fünf Midi-Bussen zum Knoten 30 und 60 am Bahnhof Kronberg zu sehen.

(Foto: Wilfried Staub)

Magistrat und Stadtparlament stellten das Stadtbuskonzept auf den Prüfstand, weil bei der für 2015 vorgesehenen Neuausschreibung mit Mehrkosten von mindestens 20 Prozent für den Nutzwagenkilometer bzw. die Betriebsstunde zu rechnen sein wird. Eine Planungsgesellschaft wurde beauftragt, Alternativvorschläge zu erarbeiten, um mindestens 100.000 Euro jährlich einzusparen.

185.000 Euro Einsparung angepeilt

Bei dem nun vorgeschlagenen „3-Bus-Konzept“ sollen nun sogar 185.000 Euro eingespart werden. Dabei werden

Linienwege gekürzt und der Takt ausgedünnt; der Übergang auf die S-Bahn erhöht sich ab Dezember 2014 je Richtung um vier Minuten. Der wohl größte Nachteil für die Fahrgäste besteht allerdings darin, dass zukünftig unzureichend gefederte Mini-Busse mit deutlich schmaleren Sitzen zum Einsatz kommen sollen.



Bahnhof Kronberg im Taunus. Hier soll die Übergangszeit von Bus auf S-Bahn erhöht werden. (Foto: wb)

Bezweifelt werden darf, dass die Höhe der angepeilten Einsparung tatsächlich eintreten wird. Das Planungsbüro hat nämlich nicht berücksichtigt, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Pausenzeiten der Fahrer nur durch den achtstündigen Einsatz eines zusätzlichen „Springers“ eingehalten werden können und dass der zukünftige Betreiber, der mit Sicherheit nicht mehr wie bisher die DB-Bus-Tochter RKH (Regionalverkehr Kurhessen) sein wird, im Bahnhofsgebäude entsprechende Sozialräume mit Toiletten für die Fahrer anmieten muss. Das, was wir gerade in Sachen Einsparungen im ÖPNV am Beispiel Kronberg erleben, wird uns in den nächsten Jahren an vielen anderen Orten im Land in viel krasserem Umfang begegnen. Mancherorts wird es nur noch für den Fahrgast unerschwingliche Anrufsammeltaxen geben. Die Fahrgäste in Kronberg sind insgesamt gesehen also noch relativ glimpflich davon gekommen. (Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt am Main

Info-Aktion: AST als Retter in der Not?

Großer AST-Test / Die „Fahrgastzeitung“ bittet ihre Leser um Mithilfe

Den Verkehrsverbänden und seinen örtlichen Nahverkehrsorganisationen laufen in den nächsten Jahren vielfach die Fahrgäste und die Ausgaben für die Busverkehre davon. Als Rettungsanker zur Sicherung der Daseinsvorsorge finden sich in nahezu allen Entwürfen zu den Fortschreibungen der Lokalen Nahverkehrspläne Vorschläge für eine generelle oder zeitlich umrissene Umstellung von Bus- auf AST-Betrieb.

In der „Fahrgastzeitung“ wollen wir die Vor- und Nachteile des AST-, ALT-

und Rufbus-Betriebs für die Fahrgäste einmal von allen Seiten ausführlich beleuchten und die Alltagstauglichkeit (und die erhofften Kosteneinsparungen) dieser Alternative kritisch hinterfragen. Dazu sind wir auf die Mithilfe unserer Mitglieder und Leser der „Fahrgastzeitung“ angewiesen. Bitte machen Sie mit und berichten Sie so ausführlich wie irgend möglich über Ihre positiven und negativen Erfahrungen und Eindrücke mit dieser Art der ÖPNV-Ersatzbeförderung.

TAXI

Falls Sie noch nie ein AST benutzt haben, und viele Zeitgenossen haben eine Scheu davor, so probieren Sie es doch einmal in den nächsten Tagen diese Art der Fahrgastbeförderung als Teil eines groß angelegten Tests unserer PRO BAHN-Hessen-Aktion aus.

Teilen Sie uns bitte dann anschließend möglichst umgehend mindestens folgende Daten mit: Datum und Ort (Haltestellen), die zurückgelegte Strecke (Liniennummer), die Telefonnummer für die Anmeldung, die gewünschte und tatsächliche Abfahrts- und Ankunftszeit, die Freundlichkeit und Fachkompetenz der AST-Zentrale und die Fahrweise des Fahrers, die Anzahl der Fahrgäste insgesamt, den Typ des eingesetzten Fahrzeugs, die Art der Fahrscheinabwicklung und Bezahlung, die Höhe Ihrer Zusatzkosten (Anmeldung per Telefon und Dauer des Telefonats, Komfortzuschlag)

und insbesondere alle besonderen Vorkommnisse während der Fahrt.

Bitte schicken Sie Ihre Berichte unter Angabe ihrer vollständigen Adresse (Daten werden auf Wunsch in der zusammenfassenden Veröffentlichung anonymisiert) und Ihrer Telefonnummer (für Rückfragen möglichst per E-Mail **bis spätestens 5. Oktober 2013** an info@frankfurt.pro-bahn.de oder per Brief an PRO BAHN, Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e.V., Postfach 111 416, 60049 Frankfurt. Hinweis: Die Ihnen bei Ihren AST-Testfahrten entstehenden Kosten können wir Ihnen leider nicht erstatten. Hierfür bitten wir um Verständnis. Auch Nichtmitglieder können gerne ihre Erfahrungsberichte einsenden. Wir freuen uns auf Ihre Hilfe und auf Ihre Berichte.

(Wilfried Staub)

Nach Redaktionsschluss: Der zum Hestag 2011 grundlegend erneuerte Bahnhof Oberursel wurde zum „Bahnhof des Jahres 2013“ gewählt. Mehr dazu in der nächsten „Fahrgastzeitung“.



Stehen hier am Bahnhof Bad Soden (Taunus) künftig nach 20 Uhr nur noch Anrufsammeltaxis anstelle von Linienbussen? (Foto: Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt am Main

Verkehrsknoten mit Musikprogramm

Bahnhof Bad Homburg: Drehscheibe des ÖPNV und Kulturbahnhof

Als sich am Beginn des 20. Jahrhunderts die Planungen des neuen Zentralbahnhofs Bad Homburg konkretisierten, schrieb der damalige Oberbürgermeister Ritter von Marx, dass dieses Projekt „von außerordentlichem Interesse für die weitere Entwicklung der Stadt sei“. Diese Einschätzung ging einige Jahrzehnte später verloren, als sich die Deutsche Bundesbahn immer mehr aus der Pflege des Bahnhofsgebäudes zurückzog. Ein Großbrand und Überschwemmungen trugen zum weiteren Verfall bei, bis sich die Stadt Bad Homburg zum Kauf des historischen Gebäudes entschloss.

Inzwischen hat sich der Bahnhof mit seinem Umfeld zu einem Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs entwickelt, an dem sich S-Bahn und Taunusbahn mit Omnibussen treffen. Konkrete Pläne sehen hier auch den Endpunkt der Stadtbahnlinie U2 und der Regionaltangente West (RTW) vor. Diesen neuen Aufgaben musste Rechnung getragen werden.

Allen Beteiligten fiel ein schwerer Stein vom Herzen, als sie gemeinsam am 23. August 2013 das gründlich renovierte Empfangsgebäude des Bahnhofs der Kurstadt Bad Homburg der Öffentlichkeit übergeben konnten. Oberbürgermeister Michael Korwisi, Kurdirektor Ralf Wolter, der hier als Geschäftsführer der städtischen Bahnhofs-GmbH der Bauherr war, und die Architektin Ariane Gunzer berichteten vor geladenen Gästen in der Empfangshalle von der schwierigen

Aufgabe, die in der relativ kurzen Zeit von zwei Jahren zu lösen war.



*Der Kulturbahnhof Bad Homburg.
(Foto: Wilfried Staub)*

Es entstand mehr als ein „Verkehrsknoten mit Musikprogramm“, wie die FAZ schrieb. Eine Mobilitätszentrale für die Fahrgäste des Fern- und Nahverkehrs und eine Information für Tages- und Kurgäste dienen ebenso den Reisenden und Pendlern wie eine überdachte Fahrradaufbewahrung sowie Geschäfte und Gastronomie. Die übrigen Räume werden für künstlerische Veranstaltungen genutzt, die die Bezeichnung „Kulturbahnhof“ rechtfertigen.

Alle Besucher konnten sich von der großzügigen und geschmackvollen Ausgestaltung des Gebäudes überzeugen und lobten dieses neue Schmuckstück der Kurstadt. Vielleicht erhält der Hochtaunuskreis bald neben Oberursel einen zweiten „Bahnhof des Jahres“? In den kommenden Monaten wird auch die Umgebung des Bahnhofs neu gestaltet, vor allem ein erweiterter Omnibusbahnhof eingerichtet. (Walter Söhnlein)

Großraum Frankfurt am Main

Informationschaos pur

Das „Mainzer Sommertheater“ aus Sicht eines Fahrgastes

Ein exemplarisches Beispiel über die Folgen des Mainzer Bahnchaos: Am Mittwoch, dem 14. August 2013, wollte Frau S. aus N. nach einem Besuch nahe Mainz mit dem IC 2327 um 17.39 Uhr zurück in die Heimat fahren. Durch Berichte in den Medien sensibilisiert, konsultierte sie die Online-Haltestellenangabe der DB und erfuhr, dass ihr Zug nicht in Mainz halten würde, sondern in Mainz-Bischoffsheim.

Rechtzeitig gegen 17.15 Uhr in Bischoffsheim angekommen, wurde der Zug auch auf der Zugzielanzeige angezeigt, wenn auch mit 15 Minuten Plus. Die Bahn hatte Personal am Bahnsteig, welches auf Nachfrage bestätigte, dass der Zug fahren würde. Allerdings kam der Zug NICHT, noch nicht einmal mit der angegebenen Verspätung. In Wirklichkeit fuhr der Zug nämlich über Mainz-Kastell nach Frankfurt Hauptbahnhof.

Nachdem der Intercity gegen 18.10 kommentarlos von den Zugzielanzeigern verschwand, gaben die Bahnmitarbeiter immer noch die Auskunft, dass der Zug kommen würde. Lautsprecherdurchsagen gab es nicht.

Interessant ist, dass in den Online-medien der Bahn, je nachdem auf welchem Weg man sich eine Auskunft einholte, noch kurz vor 21 Uhr am Abend



Im August wegen des Fahrdienstleiter-Engpasses ständig in den Medien: der Mainzer Hauptbahnhof. (Foto: mz)

belegbar unterschiedliche und widersprüchliche Informationen zu lesen waren. Einmal wurde ein Laufweg (korrekt) über Mainz-Kastell, und ein andermal über die andere Mainseite via Mainz-Bischoffsheim angegeben.

Woran liegt es, dass die Bahn selbst nach mehreren Tagen Bahn-Chaos in Mainz nicht in der Lage ist, vernünftig zu informieren? Wahrscheinlich auch hier zu wenig Personal, um die Informationen schnell zu aktualisieren, zu verifizieren und dann auch korrekt zu kommunizieren! Dazu kommen wohl zu lange und teils umständliche Kommunikationswege.

Frau S. beschloss nun, erst am nächsten Tag die Heimreise anzutreten. Das nächste Problem war ihre Online-Fahrkarte. Telefonisch bekam sie die Auskunft, dass die Karte an einem Infopoint umgebucht werden könnte. Allerdings

waren die nächsten Schalter in Rüsselsheim dann bereits geschlossen und am Folgetag waren die Schlangen so lang, dass es vor der Abfahrt trotz 30 Minuten Luft nicht möglich war.

Die Rückfahrt trat Frau S. dann schließlich ab Frankfurt Flughafen an. Das war am Ende mit einer einstündigen Verspätung am Ziel und in einem Ersatzzug „erfolgreich“. Der Ersatz-IC zeigte an seinen Außen-Displays erst falsche und dann gar keine Daten mehr an. Das Personal am Bahnsteig konnte nicht sagen, ob denn der Zug wirklich der richtige Ersatzzug wäre, und wieder gab es am Bahnsteig keine verständlichen Durchsagen.

Nach der Abfahrt, auf dem halben Weg nach Frankfurt hinein, meldete sich die Zugbegleitung dann zum ersten Mal mit dem Hinweis über den Fahrtverlauf.

So schnell wird Frau S. nicht mehr mit der Bahn fahren. Das Prozedere zur

Erstattung der ursprünglichen Karte und der Kosten wegen der Verspätung steht ihr noch bevor. Ob die Bahn dann wirklich, wie vollmundig angekündigt, dabei kulant vorgehen wird, bleibt abzuwarten.

Fazit: Überall bei der Bahn gibt es Personallücken. Und Kulanzregelungen über die Schalter greifen nur, wenn diese auch geöffnet und mit genügend Personal bestückt sind, um den Andrang auch zu bewältigen! Ansonsten bleibt die Kulanz nur ein Lippenbekenntnis. 45 Minuten anstehen, um eine Karte zu tauschen oder eine Verspätung bestätigt zu bekommen – sieht so Kundendienst aus? Manch einer wird sich auch denken: Wegen der 10 oder 20 Euro stelle ich mich doch nicht da an. Ist das vielleicht von der Bahn sogar beabsichtigt? Mangelwirtschaft allenthalben bei der Bahn und der Leidtragende ist als zahlender Kunde der Fahrgast! Die Frage sei erlaubt: Behandelt man so seine Gäste? (com)

Großraum Frankfurt am Main

Null-Tarif im ÖPNV?

Verkehrsprofessor Heiner Monheim sprach dazu in Frankfurt

Der Trierer Professor Heiner Monheim ist nicht nur Vordenker eines radikalen Verkehrsumbaus zugunsten einer nachhaltig lebenswerten Stadt und ihres regionalen Umfelds. Er setzt sich auch in vielen zivilgesellschaftlichen Initiativen für die praktische Umsetzung seiner Konzepte ein. Monheim referierte am 4. Juni in Frankfurt zu dem Thema „Nulltarif im Rhein-Main Verkehrsverbund“.

Heiner Monheim (Foto: Wittener) >



Um den Null-Tarif im ÖPNV zu verwirklichen, schlägt Monheim ein beitragsfinanziertes Bürgerticket vor. Anhand eines Beispiels machte der Verkehrsprofessor die Finanzierbarkeit deutlich: Wenn Ikea im Ruhrgebiet eine Neuan siedlung betreibt, dann müsse das schwedische Möbelhaus zu den Erschließungsbeträgen eben auch eine ÖPNV-Abgabe leisten.

In Frankreich wird eine solche Gebühr bereits in Betrieben mit mehr als neun Beschäftigten verlangt. In Österreich gibt es ähnliche Abgaben. Paradebeispiel in Deutschland sei der Kaufhof in München, der direkt im Untergeschoss an den Bahnsteig der U-Bahn angeschlossen sei. Eine bessere Verkaufshilfe könne ein Betrieb gar nicht bekommen, deshalb wäre auch in diesem Falle eigentlich eine Mitfinanzierung des ÖPNV durch das Kaufhaus notwendig.

Für viele Personengruppen, wie zum Beispiel Schüler, Studenten, Senioren und Menschen mit Behinderungen gäbe es Ermäßigungen und Vergünstigungen im ÖPNV. Auch viele Firmen kauften häufig eine Bahncard 100 oder ein Jobticket für ihre Beschäftigten nur für die Normalbürger nicht, es gäbe kein „Bürgerticket“.

Monheims Idee dafür: eine sogenannte Zielkarte, die speziell für bestimmte Personengruppen eingesetzt werden könne. Die Kirchen hätten die meisten Mitglieder, also zum Beispiel ein Kirchenticket!

In Bologna sei die Einführung eines Nulltarifes allerdings gescheitert, weil die Stadt kein Geld mehr für Investitionen hatte, referierte Verkehrswissenschaftler Monheim. In Tallin gebe es aber immer noch einen Nulltarif für die Bürger. Monheim stellte in diesem Zu-

sammenhang fest, dass der ÖPNV und speziell der Rhein-Main-Verkehrsverbund viel mehr Fahrgäste brauche als bisher: Drei Millionen jährliche Fahrgäste im RMV seien einfach zu wenig. Alle Menschen sollten für einen bestimmten Preis X eine Fahrkarte bekommen. Dafür würden Parkhäuser, Parkplätze, die gesamte Parkbewirtschaftung wegfallen. Besonders in großen Städten könnten diese Immobilien und Güter sehr gut verkauft werden, um wiederum Geld für die Finanzierung des ÖPNV zu haben.



Wird irgendwann im ÖPNV nicht mehr kassiert? (Foto: Pixellink)

Preiserhöhungen seien im Rahmen eines solchen Vorhabens aber nur durch Angebotsverbesserungen durchsetzbar. Zur weiteren Finanzierung erklärte Monheim, dass schließlich noch eine Nahverkehrsabgabe erhoben werden müsste, Betriebe für die Arbeitnehmer entsprechende Tickets kaufen müssten. Grundstücks- und Hauseigentümer sollten ebenfalls zu der Finanzierung herangezogen werden.

Zuletzt wäre eine Mautabgabe für die Straßenbenutzung sinnvoll. Letztendlich könne nur ein völlig neues Preissystem die Zukunft des ÖPNV sichern, so Monheim. *(Werner Filzinger)*

Rhein-Neckar

Chaos auf der Neckartalbahn

Schienenersatzverkehrstest / PRO BAHN Frankfurt meets Rhein-Neckar

Von teilweise chaotischen Zuständen sprachen Pendler in den ersten Tagen des Schienenersatzverkehrs (SEV) zwischen Heidelberg und Neckargemünd. Die Klagen: Es gibt zu wenig Busse für den Schienenersatzverkehr, die dementsprechend überfüllt sind, die Informationen in den Zügen und an den Bahnhöfen sind oft mangelhaft und die richtigen Busse und Züge an den Umsteigestationen sind nicht so einfach zu finden. Zuweilen gibt es gar kein Personal an den Stationen, das den verwirrten Bahnfahrern den richtigen Weg weist, oder es gibt – wie in Neckargemünd – nur einen älteren Einweiser, der bei einem Massenansturm von Reisenden nach der Einfahrt eines Zuges hoffnungslos überfordert ist.



Umsteigebahnhof Neckargemünd

Von dem mangelhaften SEV konnten sich auch die Mitglieder des PRO BAHN Regionalverbandes Großraum Frankfurt überzeugen, dessen traditionelle sommerliche Schienen-Exkursion am 3. August von Frankfurt über die Odenwaldbahn, Eberbach und von da nach Heidelberg und Weinheim führte.



Überfüllte SEV-Busse. (Fotos: com)

In Neckargemünd musste umgestiegen werden. Regionalvorsitzender Thomas Schwemmer: „Nach etwas Verwirrung wurde der Halt für den Bus doch gefunden und im überfüllten Linienbus ging es weiter zum Heidelberger Hauptbahnhof. Offenbar hat der Verbund bei der Einrichtung mit weniger Fahrgästen kalkuliert. Die Beschilderung des Weges zum Haltepunkt am Straßenrand war ebenfalls verbesserungswürdig.“

Aber möglicherweise waren diese (Anfangs-?)Pannen nur ein Vorgeschmack auf das, was Mitte September kommt. Bisher waren in Baden-Württemberg Schulferien. Der große Ansturm auf den Schienenersatzverkehr im Neckartal steht möglicherweise erst noch bevor. Ob die Verantwortlichen bis dahin gelernt haben? (wb)

Rhein-Neckar

Sparen durch Beschleunigung

Studie zur Heidelberger Straßenbahn veröffentlicht

Die Heidelberger Straßenbahnen fahren oft nur im Schneckentempo. Dieses – nicht unerwartete – Ergebnis erbrachte jetzt eine Studie, die bereits vor knapp drei Jahren in Auftrag gegeben wurde. Der Grund: Im Jahr 2010 war den Verantwortlichen in Heidelberg aufgefallen, dass der Nahverkehr zu ineffizient sei. Der Betriebskostenzuschuss an die Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG (HSB) von 20 Millionen jährlich sollte um 1,5 bis 2,1 Millionen Euro gesenkt werden.



Großer Verspätungsfaktor in Heidelberg ist der zentrale Umsteigepunkt Bismarckplatz, wo dieses Bild entstand. (Fotos: wb)

Die Verwaltung erarbeitete daraufhin ein drastisches Sparprogramm mit Takt- und Linienstreichung. Der Stadtrat fegte diese unsinige Vorlage jedoch mit großer Mehrheit vom Tisch. Auch Oberbürgermeister Eckhard Würzner steuerte dagegen und empfahl nun statt Streichungen den Ausbau des Heidelberger Straßenbahnnetzes, an dessen Konzeption derzeit unter dem Namen

„Mobilitätsnetz Heidelberg“ gearbeitet wird.

Ein Baustein in diesem Programm ist auch die Beschleunigung der bereits bestehenden Linien. Und da ist noch viel Potential, so die Studie. Bei den beiden Nord-Süd-Straßenbahnlinien 23 und 24 könnten bis zu 9,2 bzw. 9,9 Minuten Fahrzeit eingespart werden, das sind 25 bzw. 34 Prozent der Gesamtfahrzeit!

Vor allem der chronisch überlastete Verkehrsknotenpunkt Bismarckplatz ist ein großer Verspätungsbringer. Aber auch die Wartezeiten an den anderen Haltestellen, an Verkehrsampeln und vor einleisigen Abschnitten könnten erheblich reduziert werden.

Dieter Teufel vom Heidelberger Umwelt- und Prognose-Institut (UPI) schätzt, dass durch Straßenbahnbeschleunigung die Fahrzeugflotte um bis zu vier Bahnen reduziert werden und die HSB bei einer konsequenten Beschleunigung ab dem fünften Jahr bis zu zwei Millionen Euro jährlich einsparen könnte, wenn die Investitionskosten abgeschrieben sind. (wb)



Straßenbahnbegegnung in der Heidelberger Innenstadt

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.

www.pro-bahn-hessen.de

info@hessen.pro-bahn.de

Landesvorsitzender: Thomas Kraft

Stellvertreter: Wilfried Staub, Klaus Gietinger, Kassenwart: Holger Kötting

PRO BAHN in Nordhessen

Hermann Hoffmann

Am Juliusstein 18

34130 Kassel

Tel. (0 5 61) 6 71 79

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

PRO BAHN in Osthessen

Werner Filzinger

Baumgartenweg 12

36341 Lauterbach

Tel. (06641) 29 11

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

PRO BAHN in 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 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:

Mo, 1.10. Redaktionsschluss der „Fahrgastzeitung“, Heft November – Dezember. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (siehe Seite 2).

Sa, 5.10. Meldeschluss für die Berichte zum AST-Einsatz (siehe Seite 18).

PRO BAHN in Nordhessen:

Mi, 25.9. 19.30 Uhr: Jeden letzten Mittwoch im Monat: Treffen im UmweltHaus Kassel,

Mi, 20.10. Wilhelmsstraße 2, Kassel.

PRO BAHN in Osthessen:

Mi, 16.10. 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 in Mittelhessen:

Mi, 18.9. 18.30 Uhr: Zweimonatliches Treffen am 3. Mittwoch in ungeraden Monaten in

Mi, 20.11. der „Pizzeria Adria“, Frankfurter Straße 30 in Gießen. Wegbeschreibung: Vom Bahnhofsvorplatz über die historische Treppe über den Oberhessischen Bahnhof unmittelbar links durch den Alten Wetzlarer Weg bis zur Einmündung Frankfurter Straße, dort befindet sich rechts die Pizzeria.

Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.:

Mo, 2.9. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 3 (fünf Fußminuten vom Hauptbahnhof/Südseite)

Mo, 7.10. 18.30 Uhr: Jahresmitgliederversammlung des Regionalverbandes Großraum Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut.

Mo, 5.11. 18.30 Uhr Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut

Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi, 25.9. 18.00 Uhr: Jeden vierten Mittwoch im Monat: Monatstreffen des RV Starken-

Mi, 23.10. burg 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.

Regionalverband Rhein-Neckar:

Do, 19.9. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar **im Restaurant red - die grüne Küche**, Poststraße 42 in Heidelberg.

Do, 17.10. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

Sonstige Termine:

Do, 12.9. 20.00 Uhr: Arbeitstreffen der IG PRO SCHIENE Weschnitztal-Überwaldbahn

Do, 10.10. im Gasthaus „Zur Kreuzgasse“ in Ober-Waldmichelbach

