Der Umsteiger

Die Fahrgastzeitung für Hessen - Rhein-Neckar - Rheinland-Pfalz & Saarland

Eisenbahn und Lärm
Neue Trambahn-Projekte in Frankfurt
Odenwaldbahn stärkt den ländlichen Raum

Eine Zeitschrift des Fahrtgastverbandes PRO BAHN

Nr. 118 / Januar – März 2018 / 2,50 €

Inhalt

Inhalt / Impressum 2

Blickpunkt

Viel Lärm um nichts? 3

Politik

Elektromobilität gibt es auf der Schiene schon lang 7

Nordhessen

Liniennetzreform: Kassel stellt um 8
Fahrzeuge: „Bunte Hunde“ bei der Kurhessenbahn 9

Osthessen

„Privater“ Fahrkartenschalter in Lauterbach 10
Dialogforum „Fulda - Gerstungen“ begann 10

Mittelhessen

Kommt die „Schneppekapp“ wieder? 11
ICE-Züge sollen auf der Main-Weser-Bahn fahren 12
Marburg: Negative Straßenbahn-Studie 12
Solmsbachtalbahn – ein wichtiges Bindeglied 13

Rückblick

Fahrt von Friedrichsdorf nach Wetzlar anno 1984 14

Großraum Frankfurt

Fitnessprogramm für die Tram 15
Neuer ZOB in Bad Homburg 17

Westhessen / Rheinhessen

Citybahn: Wirtschaftlichkeit und Nutzen bestätigt 18

Starkenburg

Die Odenwaldbahn stärkt den ländlichen Raum 19
Direktanbindung Darmstadts kostet weniger Wald 20

Rhein-Neckar

Bald Gratis-Ticket für Tram und Bus? 21

Rheinland-Pfalz / Saarland

Endlich wieder „Fernverkehr“ an der Mosel 22
Streckenreaktivierung zum Flughafen Hahn? 22

Ausland

ÖPNV in Luxemburg 23
Idee einer Neubaustrecke zwischen Saarbrücken und Luxemburg 24

Meckerecke

Zermürbungstaktik bei Kundenbeschwerden? 25

Service

RMV Gruppenkarte mit neuer Vorschrift 26
RheinMainCard jetzt bequem ausdrucken 26

Ausflug

Bahnradweg durch das „Hessische Kegelspiel“ 27

Bahnbuchtipp

Abschied von der Schiene 2006 – 2016 28

Trainspotting

Wann und wo fährt der neue ICE4? 28

PRO BAHN intern

Feier 25 Jahre Regionalverband Frankfurt 29
Zwei neue Fahrgastpreise in Hessen 30
In eigener Sache 30

Das Allerletzte 30

Termine / Adressen 31

Titelfoto: *Ein Triebwagen der Taunusbahn hat den Hasselborner Tunnel (Friedrichsdorf – Brandoberndorf) gerade in Richtung Brandoberndorf im Lahn-Dill-Kreis verlassen. Es gibt Überlegungen, die Strecke bis Kraftsolms zu verlängern– siehe auch Seite 11ff. (Foto: Thomas Kraft)*

Impressum

„Der Umsteiger“ (früher „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“) wird herausgegeben von den Regionalverbänden Nordhessen, Osthessen, Mittelhessen, Großraum Frankfurt, Starkenburg und Rhein-Neckar des Fahrgastverbandes PRO BAHN sowie von den PRO BAHN Landesverbänden Hessen und Rheinland-Pfalz/Saarland (Adressen siehe Seite 31).
Die Zeitschrift erscheint alle drei Monate.
Redaktionsanschrift: „Der Umsteiger“, Brückenkopfstraße 6, 69120 Heidelberg, Tel. 06221 - 470134, Fax 06221 - 411034,
E-Mail: redaktion@der-umsteiger.com
Redaktion: Wolfgang Brauer (*wb*), v.i.S.d.P, Reinhard Ahrens (*ra*), Holger Kalkhof (*hka)*, Martin Mendel *(mm*).
Regionalredaktionen:
Nordhessen, Osthessen, Mittelhessen: Reinhard Ahrens, Schützenstraße 19, 35096 Weimar (Lahn), Tel. 06421 - 794046
E-Mail: reinhard.ahrens@der-umsteiger.com
Großraum Frankfurt: N.N.
Starkenburg (Südhessen): Holger Kalkhof, Am Bessunger Fort 30, 64367 Mühltal, E-Mail: holger.kalkhof@der-umsteiger.com
Rhein-Neckar: Wolfgang Brauer, Brückenkopfstraße 6, 69120 Heidelberg, Tel. 06221 - 470134, Fax 06221 – 411034,
E-Mail: wolfgang.brauer@der-umsteiger.com
Rheinland-Pfalz/Saarland: Martin Mendel, Johannes-Goßner-Straße 10, 55252 Mainz-Kastel, Tel. 06134 - 9581549, E-Mail: martin.mendel@der-umsteiger.com

Derzeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 1, Kontakt für Anzeigenkunden: anzeigen@der-Umsteiger.com

Der Nachdruck oder die Verbreitung in elektronischer Form von Texten und Bildern aus „Der Umsteiger“ ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion erlaubt.

Viel Lärm um nichts?

(Güter-) Züge müssen leiser werden

(Foto: Pro Rheintal)

Manche Themen brauchen ihre Zeit. Jahre- oder jahrzehntelang spielen sie keine große Rolle in der öffentlichen Diskussion. Dann kommt ein Aufsehen erregendes Ereignis (z.B. Tschernobyl und Fukushima für die Atomenergie) oder eine starke Bürgerbewegung (z.B. „Stuttgart 21“ für Planung von Großprojekten), und plötzlich wird etwas von einem großen Teil der Bevölkerung als Problem gesehen und findet in den Medien den Weg auf die ersten Seiten, bzw. in die Schlagzeilen. Manchmal ist es auch ein eher schleichender Prozess, bei dem irgendwann eine Sensibilitätsschwelle erreicht ist, die dem Thema längerfristig eine hohe Priorität verleiht.

So war es auch beim Thema „Bahnlärm“ ein langer Weg, bis es vor einigen Jahren zunehmend in die Schlagzeilen kam. Nicht unerheblich dürften regionale Initiativen dazu beigetragen haben, die z. B. in der südlichen Rheinebene und im Mittelrheintal seit vielen Jahren für Verbesserungen der aktuellen oder der künftig zu erwartenden Bahnlärm-Belastung kämpfen. Diese öffentliche Diskussion ist einerseits erfreulich, denn vorher wurde das Thema eben eher totgeschwiegen oder zumindest nicht richtig ernst genommen. Andererseits schwappen jetzt teilweise die Emotionen über. Praktisch überall, wo neue Bahnstrecken geplant werden, schießen Bürgerinitiativen wie Pilze aus dem Boden, deren manchmal einzige Forderung darin besteht, alle Wohngebiete zu untertunneln oder weiträumig zu umfahren. Dagegen geht der sechs- und achtspurige Ausbau von Autobahnen meist relativ geräuschlos über die Bühne – zumindest, was den Protest von Anwohnern oder Lärm-Betroffenen angeht.

Auf alle Fälle ist einiges in Bewegung gekommen. Die Proteste bzgl. Bahnlärm betreffen – verständlicherweise – praktisch ausschließlich Güterzüge. Und hier gibt es inzwischen Gesetze und Vorschriften auf EU-Ebene, auf nationaler Ebene in Deutschland und – vor allem für Südwestdeutschland auch nicht unwichtig – in der Schweiz.

Was hat sich getan?

- Seit Dezember 2012: lärmabhängiges Trassenpreis-System in Deutschland
- Seit Dezember 2005: EU-weite technische Spezifikation „TSI Lärm“ für neue Güter- (und Personen-)wagen
- Seit 2015: Festlegung von Höchstwerten der Lärmerzeugung für die TSI Lärm.
- Ab Dezember 2020: Verbot des Verkehrs von Güterwagen in Deutschland, die nicht der TSI Lärm entsprechen.
- Seit 2015: Lärmsanierung der SBB-Güterwagen, der privaten Güterwagen und der SBB-Reisezugwagen in der Schweiz abgeschlossen.
- Beginnend seit 2017: 17 Schienenlärm-Messstationen in Deutschland an wichtigen Güterzug-Strecken, die monatlich ihre Ergebnisse an das Eisenbahn-Bundesamt melden.

Was ist die TSI Lärm?

- technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge-Lärm“
- Verordnung Nr. 1304/2014 der EU-Kommission vom 26. November 2014
- Gilt seit 1. Januar 2015 für alle Fahrzeuge des Eisenbahnsystems in der EU
- Gibt für die Bereiche „Standgeräusch“, „Anfahrgeräusch“, „Vorbeifahrgeräusch“ und „Innengeräusch im Führerstand“ Maximalwerte vor

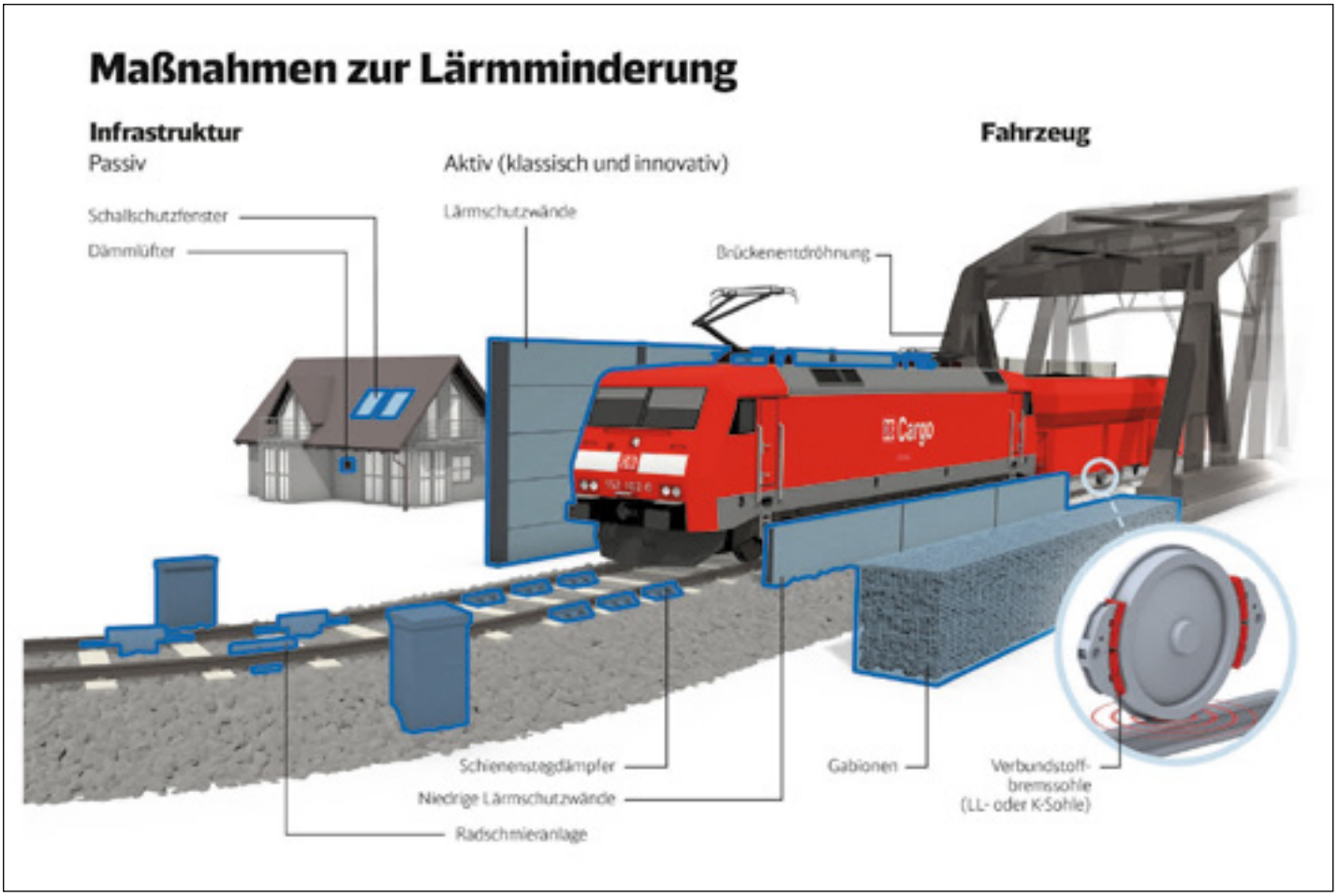
Grob gesagt dürfte sich der Güterzuglärm in Deutschland ab 2021 gegenüber z. B. 2010 nahezu halbieren. Denn neben diesen rechtlichen Vorgaben hat sich parallel technisch einiges getan – und anderes ist in Erprobung und Entwicklung. Dazu weiter unten mehr. So stellt sich nun vor allem die Frage, wie es mit dem Güterverkehr in Deutschland weitergehen kann und soll. Es gibt Strecken wie im Mittelrheintal, wo es aufgrund der Topografie fraglich ist, ob selbst mit deutlich leiseren Güterwagen für die oft unmittelbar an die beiden Bahnstrecken angrenzenden Häuser ein erträgliches Lärmniveau erreichbar ist. Hier können vermutlich nur Alternativ-Strecken und Neubau-Strecken die Lösung sein. Wenn man von solchen Ausnahmen jedoch absieht, punktet die Schiene sowohl in verkehrlicher als auch in ökologischer Sicht gegenüber der Straße. Autonomes Fahren ist auf der Schiene ein sehr realistisches Zukunfts-Szenario, für Lkw auf der Straße höchstens auf Autobahnen. Auch bzgl. einem durchgängig elektrischen Antrieb müssten im Gleisnetz nur noch Elektrifizierungslücken geschlossen und/oder leistungsstärkere Akkus zum Überbrücken kleiner Elektrifizierungs-Löcher für den Einsatz in E-Loks entwickelt werden. Akkus für stundenlangen Einsatz in Lkw bei den heutigen Fahrleistungen lägen dagegen in einer ganz anderen Leistungs-Kategorie und sind noch nicht vorstellbar. Und die Idee einer Oberleitung auf der rechten Autobahn-Fahrspur für Lkw würde – neben den flächendeckend immensen Kosten – den Kapazitätsbedarf auf den Autobahnen weiter erhöhen.

Die entscheidende Frage bleibt mehr denn je der politische Wille. Wie wird sich die Lkw-Maut entwickeln? Wird Diesel weiterhin die heutigen Steuer-Vorteile behalten? Werden für Güterzüge – wie im Sommer 2017 vom damaligen Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt angekündigt – die Trassengebühren halbiert werden? Werden technische Weiterentwicklungen von Güterwagen gefördert und durch rechtliche Vorgaben erzwungen? Wird es endlich EU-weite technische Vereinheitlichungen im Bahnverkehr geben?

Schienenlärmschutz-Gesetz

- Am 20. Juli 2017 vom Bundestag beschlossen
- Verbot lauter Güterwagen auf deutschem Schienennetz ab 13.Dezember 2020
- „Lauter Güterwagen“ im Sinne dieses Gesetzes ist ein Güterwagen, der bei der Inbetriebnahme nicht den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 der EU-TSI Lärm entsprochen hat .

Es wäre schön, wenn die Möglichkeiten, die der Güterverkehr auf der Schiene bietet, genutzt würden. Bisher gab es in Deutschland viele Sonntagsreden hierzu, aber das Handeln im Alltag wurde fast immer von den Interessen der Lkw-Spediteure bestimmt. Das muss nicht so bleiben.



Was genau ist eigentlich Bahnlärm?

Unter Bahnlärm, oder genauer Schienenverkehrslärm, versteht man die Geräusche von Zugfahrten sowie den Lärm, der durch Anfahrts-, Brems- oder Rangierschall entsteht. De facto spielt bisher im Wesentlichen der durch Güterzüge erzeugte Lärm eine Rolle in der Diskussion. Das liegt daran, dass Personenzüge meistens durch Scheibenbremsen gebremst werden, wodurch die Radflächen deutlich weniger rau sind und deshalb weniger Lärm erzeugen.

Den Schwerpunkt des Lärms bildet das Rollgeräusch, welches im Bereich von etwa 60 bis 250 km/h dominiert und durch den Rad-Schiene-Kontakt erzeugt wird. Bei niedrigen Geschwindigkeiten hört man vor allem Antriebsgeräusche (Motor, Getriebe, Lüftung, Kompressor). Bei sehr hohen Geschwindigkeiten herrschen aerodynamische Geräusche vor.

Grundsätzlich muss man daher vor allem am Rad, an der Schiene und am Zusammenspiel der beiden Elemente ansetzen, wenn man den Bahnlärm reduzieren will.

Züge werden oft als „Lärm-Monster verschrien, während der ständige, gleich laute „Lärmteppich“ von Autobahnen toleriert wird. (Foto: James Mcluan)

Bei der Reduzierung des Bahnlärms unterscheidet man zwischen aktiven und passiven Lärmschutz-Maßnahmen. Unter passiven Maßnahmen versteht man z. B. den Einbau von Schallschutzfenstern in vom Bahnlärm betroffene Wohnhäuser. Unter aktive Maßnahmen fallen Maßnahmen an Bahn-Infrastruktur und Fahrzeugen. Bzgl. der Infrastruktur gibt es die klassischen, zwei bis vier Meter hohen Schallschutzwände sowie niedrige, maximal einen Meter hohe Schallschutzwände unmittelbar am Gleis, die z. B. aus Gabionen (= mit Steinen gefüllte Drahtkörbe) bestehen. Auch Schienenstegdämpfer, Schienenstegabschirmung, Schienen-Schmiereinrichtungen sowie das Schienen-Schleifen zählen zu den aktiven Maßnahmen an der Infrastruktur.

Bei den Güterwagen liegt aktuell der Schwerpunkt auf der Umrüstung bestehender Wagen sowie der Ausrüstung neuer Wagen mit der sog. LL-Sohle, einer Verbundstoff-Bremssohle (LL: low noise, low friction; wenig Lärm, wenig Abrieb). Diese ist seit 2013 zugelassen und reduziert den Lärm von Güterwagen etwa auf die Hälfte gegenüber klassischen Grauguss-Bremsen.

Sowohl in Deutschland (Projekt „Innovativer Güterwagen“) als auch auf EU-Ebene (Projekt „Shift2Rail“) gibt es Forschungsprojekte, um den Bahnlärm durch Güterwagen weiter zu reduzieren. Untersuchte Ansatzpunkte sind dabei u.a. Scheibenbremsen für Güterwagen, innovative Drehgestelle und Maßnahmen zur Schalldämpfung im Fahrwerk.

Grundsätzlich gilt:

Nur das Zusammenspiel von glattem Rad und glatter Schiene ermöglicht geringere Lärmpegel.

Aktueller Stand

Die Situation in Deutschland wird im Wesentlichen durch drei Faktoren beeinflusst:

- Die Umrüstung von bestehenden Güterwagen auf LL-Sohle, bzw. die Anschaffung neuer Güterwagen mit LL-Sohle.

- Das Schienenlärm-Schutzgesetz, welches ab 13. Dezember 2020 den Einsatz lauter Güterwagen in Deutschland verbietet (alle Güterwagen müssen dann entweder mit LL-Sohlen ausgerüstet sein oder auf andere Art und Weise maximal die Geräusche eines solchen Wagens erreichen)

- Das Investitionsprogramm „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“ (seit 1999 wurden – mit aktuell 150 Mio. Euro jährlich – gut 1.600 km Schienenstrecken saniert, d. h. im Wesentlichen mit Schallschutzwänden ausgestattet)

Es ist also davon auszugehen, dass der Bahnlärm an Güterstrecken in Deutschland ab dem Jahr 2021 nur noch etwas mehr als die Hälfte des Bahnlärms des Jahres 2010 betragen wird (bedingt durch die technischen Vorgaben der „TSI Lärm“, bzw. ihre Berücksichtigung im ebenfalls oben erwähnten deutschen Schienenlärm-Schutzgesetz). Diesen Effekt kann man bei vielen Güterzügen schon jetzt feststellen. Die Schweiz hat ihr Umrüst-Programm für Güterwagen Ende 2014 beendet. Bei der DB sind inzwischen über 60 Prozent der Güterwagen mit Verbundstoff-Sohlen ausgerüstet.

< Bau einer Lärmschutzwand (Foto: DB)

Auswirkungen auf Neubaustrecken

Bei Bahn-Neubaustrecken (NBS) spielt seit einigen Jahren das Thema Lärm eine zentrale Rolle. Sollen auf solchen Strecken (auch) Güterzüge fahren, wird die großräumige Umfahrung von Stadtgebieten oder sogar der Bau von langen Tunnels zur Lärmvermeidung in Wohngebieten gefordert. Dies konnte man z. B. sowohl auf der Rheintal-Strecke in Südbaden als auch bei der geplanten NBS Rhein-Main/Rhein-Neckar beobachten. Engagierte Bürger aus den betroffenen Regionen interessieren sich oft fast ausschließlich für das Thema Lärm in Zusammenhang mit der NBS.

Einerseits ist es erfreulich, dass das Bewusstsein für die gesundheitsschädliche Wirkung von Schienenlärm deutlich zugenommen hat. Andererseits stellt sich die Frage, ob die Probleme, die viele heute sehen, in 15 oder 20 Jahren, wenn die entsprechenden Neubaustrecken fertiggestellt sein werden, noch relevant sind. Dann wird es zumindest auf deutschen Schienen schon lange keine Güterwagen mit Grauguss-Bremsen mehr geben, vielleicht haben auch Scheibenbremsen oder technische Neuerungen weitere Lärm-Reduzierungen nach sich gezogen. Auf alle Fälle wird der Schienen-Güterverkehr nicht lauter sein als der heutige Schienen-Personenverkehr.

Bei der NBS Rhein-Main/Rhein-Neckar kommt es beim Güterverkehr im südlichen Abschnitt darauf an, ob sie zweigleisig oder weitgehend viergleisig gebaut wird. Wenn sie zweigleisig gebaut wird, wird es sowieso fast nur nachts Güterverkehr auf der NBS geben. Dieser könnte im Raum Mannheim über die östliche Riedbahn abgefahren werden.

Da diese wegen des Wiederaufbaus eines vor über 20 Jahren stillgelegten zweiten Gleises ja rechtlich wie eine NBS behandelt wird, käme in der Kombination von reduziertem Güterverkehrs-Lärm mit den vorgeschriebenen Schallschutz-Maßnahmen bei Neubau-Strecken eine akzeptable Lösung zustande. Sollte die NBS weitgehend viergleisig gebaut werden – was für eine erhebliche Entlastung der Bestandsstrecken (Main-Neckar- und Riedbahn) vom Güterverkehr und eine Kapazitätserhöhung für eine echte Verkehrswende zu begrüßen wäre – müssten sowieso neben der Einfädelung bei Mannheim-Waldhof zwei weitere Gleise zur Anbindung Richtung Süden neu gebaut werden, die dann natürlich fernab von Wohnbebauung geführt werden könnten.

Auf alle Fälle ist es wichtig, dass das Thema „Bahnlärm“ weiter ganz oben in der Diskussion bleibt und entsprechend Druck auf die Politik ausgeübt wird. Wichtig ist auch, dass vonseiten der Bahn und der Politik nicht (primär) mit Schallschutzwänden und teuren Untertunnelungen reagiert wird, sondern dass der Lärm an der Quelle, also am Zusammenspiel von Infrastruktur und Fahrzeugen/Wagen reduziert wird.

Auch beim Pkw hat man gesehen, dass, sobald realistische gesetzliche Vorschriften da waren, mit Katalysator, Partikelfilter und Motor-Optimierungen erhebliche Verbesserungen beim Schadstoff-Ausstoß in wenigen Jahren erreicht werden konnten. Das ist beim Bahnlärm nicht anders. PRO BAHN sollte hier nicht locker lassen und auf weitere gesetzliche Vorgaben drängen. Am besten wären natürlich EU-weite Vorschriften, aber auch nationale Regelungen könnten hier schon einiges bewegen. Und natürlich gibt es neben den Aktivitäten zum Lärm-Problem noch jede Menge technischer Lösungen im Schienen-Güterverkehr, die EU-weit verbessert und vor allem vereinheitlicht werden müssten. Dann könnte der Güterverkehr auf der Schiene wirklich eines Tages zur Erfolgsgeschichte werden. *(Michael Löwe)*

Lärmschutzwände gibt es in den unterschiedlichsten Formen.Wenig verbreitet ist eine niedirge Wand, die die Optik nicht einschränkt und den Schall direkt an den Rädern absorbiert. (Foto: DB)

Lärmabhängiges Trassenpreissystem

- Seit 9. Dezember 2012 in Kraft
- Betrifft nur Güterwagen/Güterzüge
- Zuschlag für laute Güterzüge von derzeit 3,5 Prozent (Steigerung um 0,5 Prozent pro Jahr); dies betrifft die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU)
- Ein Güterzug gilt als leise, wenn 90 Prozent seiner Wagen leise sind (kontinuierliche jährliche Steigerung auf 100 Prozent)
- Ein Güterwagen gilt als leise, wenn er die TSI Lärm erfüllt
- Zusätzlich laufleistungs-abhängiger Bonus für umgerüstete Wagen an die EVU
- Zuschuss von insgesamt maximal 152 Millionen Euro für die Umrüstung von Güterwagen an die Wagenhalter
- Laufleistungsabhängige Zuwendung für umgerüstete Wagen an die Wagenhalter
- Gilt bis 13.Dezember 2020 (Inkrafttreten des Verbots lauter Güterwagen laut Schienenlärmschutz-Gesetz)

Elektromobilität gibt es auf der Schiene schon lange

Kritische Anmerkungen zur „Elektrifizierungsoffensive“ im Koalitionsvertrag von Wolfgang Brauer

„Bis 2025 wollen wir 70 Prozent des Schienennetzes in Deutschland elektrifizieren. Mit einer neuen Förderinitiative wollen wir regionale Schienenstrecken elektrifizieren.“

So steht es im Entwurf des neuen Koalitionsvertrages von CDU/CSU und SPD – eine Utopie! Auch wenn die Koalitionäre nur die Forderungen der Länderverkehrsministerkonferenz übernommen haben, ist Experten klar, dass bis in sieben Jahren der Elektrifizierungsgrad in Deutschland vielleicht um zwei Prozent gesteigert werden kann. Mit etwas Glück können bis dahin gerade mal die laufenden Projekte fertiggestellt und hoffentlich einige neue Oberleitungsprojekte auf die Schiene gesetzt werden.

Das liegt schlicht und einfach daran, dass es gar nicht die nötigen Planungskapazitäten gibt. Diese müssten erst aufgebaut werden, um in ganz Deutschland den Elektrifizierungsgrad von 60 auf 70 Prozent zu steigern. Zum Vergleich: in der Schweiz sind 100 Prozent des Schienennetzes elektrifiziert, in Belgien 86 Prozent und in den Niederlanden 76 Prozent. In der Bundesrepublik wurde die Entwicklung verschlafen. Bei unseren Nachbarn wurden bereits zwischen 2007 und 2015 zehn Prozentpunkte der Schienen zusätzlich mit einer Oberleitung ausgestattet, in Deutschland nur drei Prozentpunkte.

Hessens Verkehrsminister Tarek Al-Wazir rühmt zwar, dass Hessen mit 67 Prozent der Bahnstrecken im Land mit Oberleitung über dem Bundesdurchschnitt liegt. Er vergisst aber, dass diese hohe Quote vor allem dadurch zustande kommt, dass durch Hessen als Transitland überproportional viele Fernstrecken

verlaufen. Diese wurden bereits in der Wirtschaftswunderzeit in den 50er und 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts mit einer Oberleitung überspannt. Doch danach war Schluss mit der Elektrifizierung. Die einzige größere Strecke in Hessen seitdem (ausgenommen S-Bahn-, Schnellfahrstrecken und Verkehrsprojekte Deutsche Einheit) war seitdem Niedernhausen – Limburg. Und die wurde schon 1986 in Betrieb genommen. Seit über 30 Jahren hat sich also in Hessen in Sachen Elektrifizierung von bestehenden (Neben-)Strecken nichts getan. Dabei sind es die Bundesländer, die solche Projekte anstoßen müssen. Für die Elektrifizierung der Strecken ist die Deutsche Bahn zuständig, aber die Bundesländer müssen entsprechende Vorhaben anregen, vorantreiben und im Bundesverkehrswegeplan verankern.

Hier hat Hessen jahrzehntelang geschlafen, während dagegen in Baden-Württemberg auch das Land Gelder für die Elektrifizierung bereitgestellt hat. So für die Hochrheinbahn von Basel in Richtung Bodensee sowie bei wichtigen regionalen Schienenprojekten wie der Breisgau-S-Bahn rund um Freiburg oder der Regionalstadtbahn Neckar-Alb rund um Tübingen und Reutlingen.

Ein Grund, dass viele Oberleitungsprojekte bereits im Vorfeld nach der Anmeldung für den Bundesverkehrswegeplan verworfen werden, liegt freilich auch in der sogenannten „Standardisierten Bewertung“. Diese ist völlig unzureichend, um die Vorteile des Fahrdrahtes über der Schiene korrekt abzubilden, qualitative Argumente spielen kaum eine Rolle. Auch deshalb wurden viele E-Projekte voreilig als angeblich unwirtschaftlich eingestuft, die Investitionen als viel zu hoch eingestuft.

Dabei haben elektrische Züge viele Vorteile: eine höhere Energieeffizienz, geringere Energiekosten im Betrieb, niedrigere Wartungskosten, kein Zeitverlust für das Auftanken der Loks und Triebwagen, keine Logistik für die Kraftstoffversorgung, keine Belastung von Fahrgästen oder Anwohnern mit Abgasen und Feinstaub, verringerte Lärmbelastung und vieles mehr. Außerdem punkten mit Strom angetriebene Züge beim Klimaschutz. Umgerechnet stößt ein E-Güterzug 20,2 Gramm CO_2 pro Tonnenkilometer aus. Bei einem Dieselzug sind es 33,8 Gramm pro Tonnenkilometer, wie Zahlen von 2012 belegen. Trotzdem fahren selbst unter Fahrdraht immer noch viele Personen- und Güterzüge mit Diesel-Lokomotiven. Das liegt daran, dass es immer noch Lücken im Netz gibt.

Für Experimente an Autobahnen in Hessen ist Geld da, in neue Oberleitungen auf Nebenstrecken wurde 30 Jahre nichts investiert.

Stattdessen wird aber jetzt viel Geld – auch Landesmittel – in die Entwicklung und Erprobung des E-Autos gesteckt. Auf einem Abschnitt der Autobahn A5 soll bis 2019 auf fünf Kilometer Länge eine Oberleitung für Lkw gebaut werden. Kosten: 15 Millionen Euro. Hier muss dringend umgesteuert werden. PRO BAHN fordert deshalb eine Elektrifierungs-Offensive im hessischen Eisenbahnverkehr.

Folgende Strecken schlägt PRO BAHN in Hessen für eine Elektrifizierung vor:
Taunusbahn Usingen - Friedrichsdorf, Frankfurt-Höchst - Königstein, Friedrichsdorf - Friedberg, Frankfurt-Höchst - Bad Soden (Wiederinbetriebnahme), Wiesbaden -Niedernhausen, Bad Vilbel - Glauburg-Stockheim, Dreieich Buchschlag - Rödermark-Ober Roden

70 Prozent Elektrifizierte Strecken in Deutschland wären nach Auffassung der „Allianz pro Schiene“ bis 2025 möglich. Für Hessen schläg der Verband für dieses Ziel unter anderem die Elektrifzierung der Lahntalbahn vor.

Tram am Königsplatz. (Foto: Thomas Kraft)

Kassel stellt um

Kritische Anmerkungen zur Liniennetzreform

Drei Jahre lang wurde über die Liniennetzreform in Kassel heftig debattiert und gestritten, am 25. März wird sie endlich umgesetzt – 23 Jahre nachdem das letzte Mal in das Nahverkehrsnetz in der Großstadt an der Fulda eingegriffen wurde. Nach massiven Protesten hat die KVG ihr Konzept nachgebessert, vor allem im Busnetz.

Verbesserungen auf einigen Linien und an einigen Stellen werden durch Streichungen und Ausdünnungen an anderen Stellen des Netzes und zu anderen Zeiten kompensiert. Der ÖPNV in der Nordhessen-Metropole folgt nur den Sparzwängen der Kommunalpolitik und fährt damit in eine völlig falsche Richtung. In einer offiziellen Bürgerversammlung im Frühsommer.2017 im Rathaus sollte den Kasseler BürgerInnen die Liniennetzreform positiv verkauft werden.

Schon die Einleitung hatte es in sich, welche der Baudezernent der Stadt mit den Worten begann: „Wir haben in Kassel den Autoverkehr, den Radverkehr, den Fußgänger und dann haben wir auch noch den Bus und die Bahn.“ Dies zeigt die Wertschätzung auf, welche der Öffentliche Personennahverkehr in Kassel im politischen Spektrum einnimmt.

Oberbürgermeister Christian Geselle ließ sich den ganzen Abend nur zu einer Aussage hinreißen, nämlich, dass die Stadt 25 bis 27 Millionen. Euro jedes Jahr für Busse und Bahnen in der Nordhessen-Metropole ausgebe. Warum erkennen die Kasseler Verantwortungsträger aus Politik und Verkehrswirtschaft die Botschaften aus anderen Städten und Regionen Deutschlands und Europas nicht, wo man auf eine Expansion anstatt auf Reduktion setzt?

Warum werden in dem seit rund zwei Jahren laufenden Diskussionsprozess nur sehr rudimentäre Erweiterungen vorgenommen, dafür aber deutliche Verschlechterungen? Schlussendlich kommt man zu der Erkenntnis: Der ÖPNV spielt im Denken der Politik keine nennenswerte Rolle.

Da opfert man lieber dieses vermeintliche „Randthema“ den Sparzwängen und fordert die Einsparung von einer Million Euro jährlich. Nur sollte man dann auch so ehrlich sein und seine wirklichen Absichten zugeben. Wenn es um das Geld geht, bleibt ein krasser Vergleich im Raum: „Für den Betrieb des ÖPNV gibt die Stadt pro Bürger und Jahr 95 Cent aus, für den Betrieb des Flughafens Calden 15 Euro.“ Schaut man dann noch in den Investitionshaushalt, so werden die Zahlen des ÖPNV gegenüber den anderen Verkehrsmitteln noch dramatischer.

Wo ist die Innovationskraft von Kassel geblieben? Sie muss wieder kommen! Es muss mehr Geld in das städtische Schienennetz gesteckt werden, es muss wachsen. So fordert der Fahrgastverband PRO BAHN den Neubau einer Straßenbahnstrecke als Linie 2 von Harleshausen über die Wolfhager Straße zum Hauptbahnhof, dann durch die Innenstadt zur Erschließung des einwohnerstarken Stadtteils Waldau mit seinem umfassenden Industrie- und Gewerbepark. Die neue Linie 2 könnte später sogar in die Landkreisgemeinde Fuldabrück verlängert werden.. Auch der Wiederaufbau der Herkulesbahn wäre ein Leuchtturmprojekt für Kassel. Vom früheren Oberbürgermeister Bertram Hilgen, der im vergangenen Jahr aus dem Amt schied, wurde es immer nur torpediert. Dabei bricht der ÖPNV mit Bussen zum Kasseler Wahrzeichen an Schönwettertagen regelmäßig wegen des dichten Pkw-Verkehrs zusammen. Über das Weltkulturerbe ließen sich dort sicher Fördermittel akquirieren, um die Herkulesbahn wiederzubeleben.

Kassel geht den völlig falschen Weg. Dabei war die Stadt eine der Ersten, die Niederflurstraßenbahnen beschaffte, die ihr Straßenbahnnetz in benachbarte Kommunen ausdehnte, zudem mit der Regio-Tram über den Großstadtspeckgürtel hinaus ab der Jahrtausendwende an den Start ging. Die Zeiten haben sich geändert, nun hinkt Kassel anderen deutschen und gar erst europäischen Städten mit gleicher Einwohnerzahl beim ÖPNV deutlich hinterher. Andere Kommunen erweitern ihr Netz. In Kassel betreibt man nur einen Verschiebebahnhof mit wenigen Gewinnern, aber vielen Verlierern. Mutig sein und akzeptieren, dass künftig mehr öffentliche Mobilität erforderlich ist; dies muss man den Verantwortlichen der Stadt Kassel und der Kasseler Verkehrsgesellschaft ins „Gebetbuch“ schreiben. Der PRO BAHN Regionalverband Nordhessen wird in Zukunft weiter für besseren ÖPNV in Kassel kämpfen, auch wenn nun am 25. März erst einmal ein Rückschritt vollzogen wird.

(Dieter Kleinschmidt/Thomas Kraft)

Liniennetzreform Kassel: Was ändert sich, was wird schlechter?

Ganz erhebliche Einschränkungen gibt es durch die Liniennetzreform bei zahlreichen Kasseler Buslinien. Zwar wurde gerade beim Bus wegen Beschwerden gegenüber dem ursprünglichen Konzept nachgebessert, bei zahlreichen Relationen gibt es aber gegenüber dem alten Fahrplan erhebliche Verschlechterungen, so der Umstieg von einem 15- auf einen 30-Minuten-Takt. In Tagesrandlagen und am Wochenende werden einzelne Linien nur noch von Anruf-Sammel-Taxis (AST) bedient, auch solche, die Stadtteile mit vielen tausend Einwohnern bedienen.

Eine entscheidende Änderung im Straßenbahnnetz ist der Tausch der Linien 3 und 4 im Westen sowie der Linien 6 und 7 im Osten. Dies haben PRO BAHN und die anderen Verkehrs- und Umweltverbände kritisch angemerkt. Die Führung der Linie 3 über Helleböhn nach Mattenberg wird als Stärkung des dortigen Quartiers mit seinen großen Wohnanlagen angesehen. Die Ausdehnung auf einen 7,5-Minuten-Takt erfolgt jedoch nur an Vormittagen und am Wochenende, nicht in den Hauptlastzeiten am Nachmittag. Somit gibt es keine wesentliche Verbesserung auf der Verkehrsachse im Westen der Stadt.

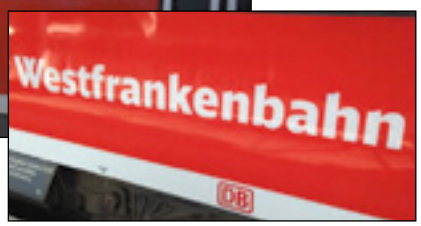
Der Tausch der Linien 6 und 7 bedeutet für den Stadtteil Wolfsanger eine massive Verschlechterung. Hier besteht nun keine direkte Tram-Verbindung mehr in die Einkaufscity der Oberen Königstraße. Die Linie 7 wird zudem in ihrem Fahrplanangebot nicht verstärkt, sie wird sogar noch gegenüber den heutigen Betriebszeiten insbesondere am Wochenende ausgedünnt, so dass zu vielen Tageszeiten der Stadtteil Wolfsanger nur noch mit Bussen zu erreichen ist.

Der Fahrgastverband PRO BAHN stellt keinerlei wirkliche Verbesserungen für den Bereich Hauptbahnhof und Scheidemannplatz fest. Eine ganztägige Straßenbahnverbindung besteht schon lange nicht mehr. Die über den Hbf. fahrenden RegioTrams zeigen keine Fahrplanstabilität und stellen in der Bündelung zwischen Hbf. und Rathaus/Fünffensterstraße keinen wirklichen Taktverkehr her. Die künftig noch schwächere Linie 7, welche in anderen Streckenabschnitten nur als Ergänzungslinie dient, wird dem Anspruch dieses Zentralbereichs der Stadt nicht gerecht. Dass nun die Regionalzuglinien fast alle am Bahnhof Wilhelmshöhe enden, das ist auch eine Folge der schwachen städtischen Anschlussleistung am Hbf.

Eine deutliche Verschlechterung bedeutet die Kürzung der Linie 1 in Tagesrandlagen auf den Abschnitt zwischen Königsplatz und Vellmar, sodass die Bedienung der Wilhelmshöher Allee entfällt, damit wird das Angebot vom Bhf. Wilhelmshöhe zur Innenstadt deutlich geschwächt, als Direktverbindung besteht dann nur die Linie 3. Der westlichste Teil bis zur Endstation Wilhelmshöhe wird dann überhaupt nicht bedient, auch nicht mehr mit dem Bus. Auch die Straßenbahn-Linie 8 erhält in Tagesrandlagen eine Einkürzung auf den letzten Stationen bis zur Hessenschanze, hier müssen die Fahrgäste auf den Bus umsteigen. *(red)*

Kurhessenbahn

(Fotos: ra & wb)



(Fotos: ra & wb)

„Bunte Hunde“

Die Kurhessenbahn hat zu wenige eigene Fahrzeuge für die Edertalbahn. Deshalb musste die DB-Tochtergesellschaft kurzfristig Fahrzeuge aus anderen Netzen der Deutschen Bahn ausleihen. So fahren zwischen Marburg und Brilon Wald über Korbach derzeit auch rote Fahrzeuge der „Westfrankenbahn“, der „Erzgebirgsbahn“ und sogar gelb-weiße Triebwagen aus Baden-Württemberg mit der Aufschrift „3-Löwen-Takt“. Der Hintergrund: Der neue Verkehrsvertrag für die Kurhessenbahn aus dem Jahr 2016 sieht vor, dass ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 auf der Lahntalbahn (RB 94) und der oberen Edertalbahn (RB 42) nur noch Fahrzeuge zum Einsatz kommen sollen, die vor allem einen barrierefreien Ein- und Ausstieg ermöglichen. Um das zu erreichen, werden die Bahnsteige auf eine einheitliche Höhe von 55 cm gebracht. Mit den bisherigen, aus den achtziger Jahren stammenden Triebwagen des Typs 628 sind diese Anforderungen nicht zu erfüllen. Wegen der Kosten und der knappen Zeitfenster kam die Anschaffung fabrikneuer Fahrzeuge nicht in Betracht. Die Kurhessenbahn machte sich auf die Suche nach geeigneten Gebrauchtfahrzeugen. Aufgrund von verlorenen Ausschreibungen und Stilllegungen vor allem in den neuen Bundesländern standen DB-Regio Triebzüge vom Typ Siemens Desiro Classic – Baureihenbezeichnung: 642 – in ausreichender Stückzahl zur Verfügung. Insgesamt benötigt die Kurhessenbahn in den nächsten Jahren 27 renovierte Desiros, die im Ausbesserungswerk in Kassel umgerüstet werden sollen. Neben einer besseren Innenausstattung gehört zum Umbau auch eine Leistungssteigerung der beiden Motoren von je 275 auf 315 kW. Dies wird durch Eingriffe in das elektronische Steuerungsmanagement erreicht. Das dadurch mögliche höhere Beschleunigungsvermögen sorgt für mehr Stabilität in dem ambitionierten Fahrplangefüge auf den Kurhessenbahn-Strecken.

Doch wegen Kapazitätsengpässen im Ausbesserungswerk Kassel konnte die erforderliche Stückzahl an renovierten Fahrzeugen nicht rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden. Jetzt geht man davon aus, dass sich die Aufarbeitung aller siebenundzwanzig Triebzüge bis ins Jahr 2019 hinziehen wird. So lange werden auch noch weiter „Bunte Hunde“ auf der Edertal- und Lahntalbahn fahren. *(ra)*

Kein passender Fahrplan

Neues Schalter-Konzept überzeugt noch nicht

Von außen hat sich (noch) nichts geändert: Der Fahrkartenschalter im Bahnhof Laterbach (Nord) wird jetzt von einem privaten Unternehmen unter den Namen „Tickets & More“ betrieben. Die Öffnungszeiten sind montags bis freitags 7 - 9 und 15 -19 Uhr, samstags 9 - 14 Uhr. (Foto: Werner Filzinger)

„Privater“ Fahrkartenschalter im Bahnhof Lauterbach (Nord): Am 1. November 2017 übernahm die Rosenthal-Gruppe aus Bad Gandersheim den Fahrkartenverkauf in der Kreisstadt des Vogelsbergkreises von der DB Station und Service, die den Fahrkartenverkauf dort nicht mehr wirtschaftlich führen konnte. Der Dienstleister aus Nordrhein-Westfalen betreibt bereits seit 2002 unter dem Namen „Tickets & More“ Fahrkartenverkaufsstellen in Bahnhöfen. In Hessen sind dies neben Lauterbach auch in Flieden, Schlüchtern, Neu-Isenburg, Rüdesheim. Grünberg und Rödermark. Die Rosenthal-Gruppe bietet darüber hinaus in Bad Gandersheim aber auch Taxifahrten, Krankenbeförderung, Kfz-Service und Bestattungen an. Dort, wo es in den Bahnhöfen gut läuft, verkauft der private Dienstleister nicht nur Fahrkarten, sondern auch Snacks, Zeitungen, Zeitschriften, Getränke und mehr. So weit ist es aber in Lauterbach noch nicht.

Werner Filzinger hat den privaten Fahrkartenverkäufer getestet. Sein Bericht: „Ein erster Besuch vom 11. Dezember 2017 war leider erfolglos, weil der Schalter schon um 13.50 Uhr anstatt, wie offiziell verkündet, um 14.00 Uhr geschlossen hatte. Ein weiterer Besuch am 11. Januar 2018 war ein höchst spannendes und langwieriges Ereignis. Zunächst wollte ich um 10.10 Uhr einen Fahrplan für den Vogelsbergkreis kaufen. Mir wurde von der Mitarbeiterin beschieden, dass ich warten müsse, weil sie noch in der Bratung sei. Um 10.20 Uhr wagte ich einen neuen Versuch der Kontaktaufnahme. Wiederum wurde mir erklärt, dass es noch dauert. Auf meinen Vorschlag hin, dass ich ihr die 2,00 Euro in die Hand geben würde, um zu meinem Fahrplan zu kommen, entgegnete mir die Rosenthal-Mitarbeiterin, dass dies nicht ginge. Ich solle gefälligst warten. Nachdem um 10.30 Uhr die Kundin endlich die Fahrkarte von Ansbach nach Lauterbach bekam, wurde mir von der Mitarbeiterin erklärt, dass es gar keinen Plan für den Vogelsbergkreis gibt. Ich solle den Plan für Fulda kaufen, da stünde ein Großteil der Fahrpläne für den Vogelsbergkreis drin. Ei der Daus, was für eine Logik! Ich amüsierte mich erst einmal. Schließlich kaufte ich den Plan von Fulda, da war ich eh dran interessiert.

Als das Reisezentrum noch von der Deutschen Bahn betrieben wurde, dauerte ein solcher Kauf keine fünf Minuten und man konnte eine kompetente Auskunft erwarten. Hier erleben wir wieder mal einen „Segen“, den uns die Privatisierung von Dienstleistungen beschert.“
(Werner Filzinger)

Dialogforum „Fulda – Gerstungen“ ging an den Start

Nun gibt es auch ein Beteiligungsforum für die geplante Neu-/Ausbaustrecke von Fulda nach Gerstungen: Am 21. Februar 2018 kamen rund 500 interessierte Bürger, Politiker und Vertreter aus der Wirtschaft, von Verbänden und Bürgerinitiativen in der Schilde-Halle in Bad Hersfeld zusammen, um aus erster Hand Informationen über das geplante Bahn-Bau-Projekt zu bekommen. Bei der Veranstaltung dabei war auch Hessens Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir. „Der Trassenkorridor Frankfurt–Fulda–Erfurt ist bereits heute einer der größten Engpässe im deutschen Schienennetz. Wir brauchen die zusätzlichen Gleise, um mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Bahn verlagern zu können und attraktive Alternativen zu Auto und Flugzeug zu bieten. Das nützt allen, auch den Menschen und der Wirtschaft der Region“, so der Minister.

Der Vorstandsvorsitzende der DB-Netze, Dirk Rompf betonte bereits zu Beginn der Veranstaltung, dass die Planung für die Trasse „auf einem weißen Blatt Papier“ beginnt. Sowohl der Neubau einer zweigleisigen Trasse als auch der Ausbau der bestehenden Strecke zwischen Fulda und Gerstungen sind denkbar. Ziel der neuen/ausgebauten Strecke ist, die Fahrzeit zwischen Erfurt und Fulda um elf Minuten zu verkürzen,

Die „Kickoff“-Veranstaltung in der Schilde-Halle wollte die Bahn als Einladung an die Bürgerinitiativen und andere Interessierte zum Mitmachen verstanden wissen. Bereits im Sommer soll ein erstes Bürgerforum stattfinden, das dann über die nächsten Monate und Jahre alle denkbaren Varianten prüfen und sich schließlich für eine Vorzugstrasse aussprechen soll. Auch PRO BAHN Osthessen will sich in den Planungsprozess einbringen. *(red)*

Gut besucht war die Auftaktveranstaltung zum Dialogforum in Bad Hersfeld. In den nächsten beiden Jahren sollen Arbeitsgruppen die Trassenfindung begleiten.

Foto: DB/Stella Wamsler

Triebwagen der Baureihe 628 in Gladenbach, kurz vor Einstellung des Personenverkehrs auf dem östlichen Ast der Aar-Salzböde-Bahn im Mai 1995. In den letzten beiden Betriebsjahren wurden noch moderne Fahrzeuge eingesetzt. Die (voreilige) Stilllegung erfolgte auf Betreiben der örtlichen Politik einen Tag, bevor der Rhein-Main-Verkehrsverbund startete. (Foto: F. Ferres)

Kommt die „Schneppekapp“ wieder?

Im Landkreis Marburg-Biedenkopf wird der Wiederaufbau einer Bahnstrecke diskutiert

Es stand sogar in der Tagesordnung der Ortsbeiratssitzung von Wenkbach und Niederwalgern in der Gemeinde Weimar (Lahn): „Kommt die Schneppekapp wieder?“ Was nur Einheimische wissen: Mit „Schneppekapp“ oder einfach nur „Schnepp“ wird im Volksmund die Aar-Salzböde-Bahn bezeichnet, die einst Niederwalgern mit Herborn über Hartenrod verband. Die Bezeichnung geht auf eine Kopfbedeckung zurück, die im 19. Jahrhundert von Frauen in der Gegend um Gladenbach getragen wurde. Die Schneppekapp wurde damals von den Frauen als Kopfbedeckung zur Tracht getragen, wenn sie mit dem Zug auf Reisen gingen. So hat der Volksmund die Schneppekapp als besonderes Merkmal auf die Bahnstrecke im südlichen Hinterland im ehemaligen Landkreis Biedenkopf übertragen.

Frau mit „Schneppekapp“ auf einem Gemälde von Otto Ubbelode.

Die erfolgreiche Reaktivierung der oberen Edertalbahn hat Verkehrspolitiker im Kreis Marburg-Biedenkopf offenbar motiviert, über den Wiederaufbau der Salzbödebahn nachzudenken. In Betracht kommt nur der östliche Abschnitt bis Hartenrod, einem Ortsteil von Bad Endbach. Im Lahn-Dill-Kreis steht die Trasse nicht mehr zur Verfügung, weil sie durch die neue B 255 überbaut worden ist.

Aus Sicht des Kreises hat die Salzbödebahn durchaus Potenzial: Die Fahrtzeiten in Richtung Marburg – Kassel sowie in Richtung Gießen – Frankfurt im südlichen Hinterland würden sich gegenüber dem Bus halbieren lassen. Eine große Zahl an Pendlern könnte ohne Auto zur Arbeit kommen. Für den Freizeit- und Ausflugsverkehr gäbe es die Möglichkeit, Fahrräder mitzunehmen. Die Kurhessenbahn könnte diese Strecke als Ergänzung zu ihrem bestehenden Netz befahren. Zahlreiche neue Mobilitätsangebote im Alltag würden geschaffen.

Auf dem 19 Kilometer langen Abschnitt von Niederwalgern bis Hartenrod ist die Trasse noch weitgehend vorhanden. Lediglich in Lohra ist sie von einem Supermarkt und dem Busbahnhof überbaut worden. Hier könnte auf einen parallel verlaufenden Weg ausgewichen werden. Bei einem Wiederaufbau zu berücksichtigen wäre auch, dass auf der Strecke in Bad Endbach und Hartenrod noch drei Viadukte stehen, die saniert werden müssten. Da die Strecke weitgehend abgebaut ist, liefe das Vorhaben auf einen Neubau hinaus.

In den betroffenen Gebietskörperschaften gibt es viele skeptische Reaktionen. In Gladenbach ist geplant, die Trasse mit Gewerbegebieten und Wohnungen zu überbauen. Das Bahngelände befindet sich nicht mehr im Besitz der Bahn. Ähnlich kritisch wird die Angelegenheit in der Gemeinde Weimar gesehen. Der positive Erschließungseffekt, den die Salzbödebahn zweifelsohne hätte, wird hier noch nicht erkannt.

Eher positiv aufgenommen wurde der Vorschlag von den Gemeinden Lohra und Bad Endbach. Auch der erste Kreisbeigeordnete Marian Zachow (CDU) steht der Sache als zuständiger Dezernent wohlwollend gegenüber. Eine Machbarkeitsstudie soll auf den Weg gebracht werden. In Verbindung mit dem RMV ist der Kreis Marburg-Biedenkopf zuständiger Aufgabenträger. Er wäre Herr des Verfahrens. Auf Kreisebene müsste auch beim Koalitionspartner SPD noch Überzeugungsarbeit geleistet werden. Im Kreis regiert derzeit eine große rot-schwarze Koalition.

In der Kommunalpolitik wird die Stilllegung der Aar-Salzböde-Bahn 1995 mittlerweile als ein Fehler bezeichnet, denn die Buslinie 383, die heute den öffentlichen Verkehr zwischen Marburg und Bad Endbach – Schlierbach abdeckt, bewegt sich zu bestimmten Tageszeiten an der Kapazitätsgrenze. Die im Dezember 2017 neu eingerichtete Schnellbuslinie X38 von Marburg nach Gladenbach soll für Entlastung sorgen. Sie hat hessenweit für Aufmerksamkeit gesorgt, ist sie doch die einzige Schnellbuslinie im RMV außerhalb des Rhein-Main-Gebietes. *(ra)*

„ICE-T“ oder „ICE-1“ – das ist hier die Frage

Auf der Main-Weser-Bahn sollen ICE-Triebzüge die lokbespannten InterCitys ersetzen

Die Deutsche Bahn beabsichtigt, zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2018 die lokbespannten Züge auf der InterCity-Linie 26 von Stralsund über Hamburg – Kassel – Marburg – Gießen und Frankfurt nach Karlsruhe durch ICE-Triebzüge zu ersetzen. Zum Einsatz kommen sollen ICE-T Garnituren des Typs 411. Diese Züge haben sieben Waggons und verfügen über 376 Sitzplätze. Die herkömmlichen InterCitys haben in der Regel 444 Sitzplätze. Das bedeutet, dass auf der Main-Weser-Bahn im Fernverkehr mit einem um rund 15 Prozent reduzierten Sitzplatzangebot zu rechnen ist.

Hinzu kommt, dass die DB auf den zunehmenden Trend, auch im Fernverkehr das Fahrrad mitnehmen zu können, mit einer massiven Verschlechterung reagiert: Wie man hört, sollen in den ICE-T-Garnituren ein paar Sitze ausgebaut werden, um lächerliche drei Fahrradstellplätze installieren zu können. Die lokbespannten Intercitys bieten dagegen deutlich mehr Fahrradstellplätze, nämlich 16. Es ist absurd: Auf die starke Nachfrage nach Fahrradstellplätzen nicht nur im Sommer reagiert die DB mit einer drastischen Reduzierung des Angebotes. Zwänge, die sich aus den DB-internen Betriebsabläufen ergeben, haben Vorrang gegenüber Fahrgastbedürfnissen.

Ein Grund für den Wechsel von IC auf ICE auf der Linie 26 ist: Weil immer mehr neue ICE-4-Garnituren in Dienst gestellt werden, können freigesetzte ICE-T-Garnituren in niederrangige Verkehre wechseln. Hier sollen sie die in die Jahre gekommenen lokbespannten IC-Züge ersetzen.

Denkbar wäre auch, die ebenfalls überzähligen ICE-1-Garnituren auf der Main-Weser-Bahn zum Einsatz kommen zu lassen. Dem stehen aber die nicht ausreichenden Bahnsteiglängen entgegen. Ein ICE-1 ist mit seinen 358 m viel zu lang für die maximal 280 m langen Bahnsteige.

Jetzt plant die DB einen Teil ihrer ICE-1-Flotte um drei Mittelwagen zu verkürzten. Es sollen zwei 2.-Klasse-Mittelwagen und ein 1.Klasse-Wagen ausgereiht werden. Derart verkürzte ICE-1 – Garnituren könnten mit ihrer Länge von 279 m ohne Probleme auf der Main-Weser-Bahn verkehren. Mit einem Sitzplatzangebot von etwas mehr als 500 Plätzen hätten diese Züge gegenüber den ICE-T-Einheiten den Vorteil, dass sie mehr Platz bieten. Bleibt noch die Forderung nach dem Einbau einer ausreichenden Anzahl an Fahrradstellplätzen. Ungeklärt ist auch noch, ob Pendler RMV-Fahrkarten mit Aufpreis im ICE nutzen können. *(ra)*

Vorerst keine Straßenbahn in Marburg? Die von einem Verkehrsgutachterbüro erstellte Machbarkeitsstudie liefert ein schlechtes Ergebnis für den Bau einer Tramstrecke vom Marburger Südbahnhof zum Uniklinikum am Rande der Stadt auf den Lahnbergen. Technisch sei die Straßenbahnauf der geplanten, rund fünf Kilometer langen Tram-Strecke kein Problem. Problematisch ist für die Gutachter aber die Finanzierung des Projektes, das auf mindestens 36 Millionen Euro geschätzt wird. Da die Trasse weitgehend nicht auf eigenem Gleiskörper, sondern auf Straßen verlaufen würde, gäbe es dafür keine Förderung vom Bund und vom Land Hessen. Marburgs Oberbürgermeister Thomas Spies und andere Kommunalpolitiker wollen sich mit dem Ergebnis der Studie, die von den Stadtwerken in Auftrag gegeben wurde, aber nicht abfinden. Sie pochen auf eine weitere Studie mit anderen Grundannahmen.

Ein Grundproblem der Studie ist allerdings auch, dass sie nur ein kurzes Stück vom Marburger Südbahnhof zum Uni-Campus und den Unikliniken auf den Lahnbergen untersucht hat. Ein Großteil der über 10.000 Studenten, Dozenten, Klinikpersonal und Besucher, die auf den Lahnbergen studieren und arbeiten, kommt aber gar nicht vom Südbahnhof sondern aus dem weiteren Umland oder aus der Innenstadt. Eine Erschließung der City mit der Straßenbahn wurde aber bisher ebenfalls nicht untersucht.

Der Plan des Magistrats ist es, im März die parlamentarischen Gremien, die Stadtverordneten einzuschalten. Das Ziel laut OB: Gelder im Haushalt freigegeben zu bekommen, um eine weitere Analyse in Auftrag geben zu können. Ob diese dann erneut vom aktuellen Gutachter, der Karlsruher Firma PTV Group erstellt wird, oder „wir eine zweite Meinung holen, wird sich zeigen“, so Marburgs Oberbürgermeister Thomas Spies. *(wb)*

Die Solmsbachtalbahn – ein wichtiges Bindeglied

Lahn-Dill-Kreis soll Reaktivierung eines vier Kilometer langen Streckenstücks prüfen

Brandoberndorf – heute Endpunkt.

Zugewachsen: Bahnhof Kraftsolms

(Karte:wb)

Wird die Taunusbahn erneut verlängert? Der Lahn-Dill-Kreis soll prüfen, ob ein weiteres, vier Kilometer langes Stück der Taunusbahn vom jetzigen Endpunkt Brandoberndorf bis nach Kraftsolms (beides Teile der Gemeinde Waldsolms) in Betrieb gehen kann. Dies beschloss der Kreistag in Wetzlar im vergangenen Jahr.

Dieses Teilstück der Solmsbachtalbahn (die einst von Grävenwiesbach bis Wetzlar führte) ließe sich relativ einfach reaktivieren. Es sind keine Brückenbauwerke vorhanden, sondern nur Bachdurchlässe, die wohl alle noch in einem guten Zustand sind. „In Kraftsolms laufen wichtige Landesstraßen aus allen Himmelsrichtungen zusammen, sodass ein neuer Haltepunkt dort sicher gut frequentiert würde“, so Thomas Kraft, der Regionalvorsitzende von PRO BAHN Mittelhessen. Derzeit gibt es von der Endhaltestelle Brandoberndorf aus nur miserable Busverbindungen mit wenigen Fahrten. Von Waldsolms aus besteht noch nicht mal eine direkte Busverbindung in die Kreisstadt Wetzlar.

Für den Regionalverband des Fahrgastverbandes ist eine Verlängerung der Taunusbahn bis Kraftsolms ein Schritt in die richtige Richtung, „jedoch steht die berechtigte Frage im Raum: Wenn schon vier Kilometer Reaktivierung bis Kraftsolms, warum dann nicht gleich den Wiederaufbau der dreizehn Kilometer bis zur Lahntalbahn in Albshausen ins Auge fassen?“ so Kraft.

„Es gibt Schlagzeilen in der Presse, die besagen, dass die Kommunen entlang der Strecke unterschiedlicher Auffassung über eine Wiederbelebung der Bahnstrecke seien. Man muss versuchen die Gegner einer Reaktivierung mittels einer vertiefendenUntersuchung vom Nutzen eines Wiederaufbaus zu überzeugen. Auf der Taunusbahn haben sich die Fahrgastzahlen in den vergangenen 20 Jahren versiebenfacht!“ so der Regionalvorsitzende. PRO BAHN ist sich deshalb sicher, dass eine Verlängerung der Taunusbahn nach Norden große Fahrgastpotenziale hat.

Ein großes Problem für eine Reaktivierung ist allerdings, dass zwischen Kraftsolms und Albshausen nicht nur die Gleise abgebaut, sondern auch fast alle Brücken abgetragen wurden. Hinzu kommt, dass der Burgsolmser Tunnel auf einer Seite angefüllt wurde. Aus Sicht von PRO BAHN war es falsch, den Rückbau Ende der 1990er Jahre so schnell durchzuführen. Dagegen ist es von Vorteil, dass entlang der Strecke keine Siedlungserweiterungen erfolgt sind. Selbst im Streckenabschnitt in der Stadt Solms, in dem die Trasse in weiten Bereichen mitten durch die Ortslagen der Stadtteile Oberndorf und Burgsolms führt, sind die Trassenflächen bis heute unberührt.

Es müssen im Bereich der Orte Kraftsolms, Neukirchen und Bonbaden insgesamt sechs neue Brückenbauwerke errichtet werden. Angesichts der Querschnitte dieser abgebrochenen Bauwerke handelt es sich bis auf einen Fall um standardisierte Bahnunterführungen von Gemeinde- und Landesstraßen, so wie sie als Ersatzbauwerke in vielen Fällen in Deutschland neu errichtet werden. Das bedeutet auch verhältnismäßig geringe Kosten für den Wiederaufbau.

Wenn die Taunusbahn über die Solmsbachtalbahn wieder bis Albshausen reaktiviert und dann an die Lahntalbahn angeschlossen wird, wird es möglich sein, mit Nahverkehrstriebwagen aus dem Taunus nicht nur bis Wetzlar, sondern weiter bis nach Gießen zu fahren. Von hier aus könnten die Züge sogar bis nach Londorf an der Lumdatalbahn (die ebenfalls reaktiviert werden soll) verlängert werden. Diese Verbindung der beiden Strecken ist vielleicht sogar notwendig, da beide Strecken nur mit Dieseltriebwagen befahren werden können und in Gießen und Wetzlar kaum Wendemöglichkeiten sind.

Bei der Sanierung des Bahnhofes dort von 2010 bis 2013 wurden die Gleise 1 und 2 nicht nur abgebaut, sondern die Fläche fast vollständig mit dem neuen Busbahnhof überbaut. Von hier aus fuhren früher die Nahverkehrszüge der Kanonenbahn nach Lollar, der Ulmtalbahn nach Beilstein und eben der Taunusbahn nach Grävenwiesbach und Friedrichsdorf ab.

Es ist am westlichen Ende des Bahnhofs nur noch eine Rest-Schotterfläche vorhanden, auf der ein Stumpfgleis mit einem Bahnsteig errichtet werden könnte. Hier könnte eine Triebwagen-Doppeltraktion aus dem Taunus enden.

„Eine Durchbindung zur Lumdatalbahn sollte aber Vorrang haben“, so der PRO-BAHN-Regionalvorsitzende Thomas Kraft. „Die dann stärkere Auslastung des Streckenabschnitts Wetzlar - Albshausen sollte auch Anlass sein, über neue Haltestellen mit Seitenbahnsteigen auf der Lahntalbahn nachzudenken. Eine Haltestelle Wetzlar-West zur Erschließung des Gewerbe- und Industriegebiets Westend ist ebenso denkbar wie ein Haltepunkt Wetzlar-Neustadt und auch

eine neue Station im Wetzlarer Stadtteil Steindorf."

Das Fazit von Thomas Kraft: „Den fortwährend negativen Schlagzeilen, dass in Mittelhessen und im Solmsbachtal angeblich keine Renaissance der Schiene möglich sei, muss entgegengewirkt werden. Die Region Mittelhessen kann durchaus neue Schienenverkehrsachsen vertragen, die die Struktur einer Regio-S-Bahn haben. Und dazu gehören auch durchgehende Verbindungen in den nördlichen Taunus. Im Sinne der Verkehrswende, die in anderen Regionen Deutschlands und Europas schon große Fortschritte macht, muss endlich auch in der Region Mittelhessen ein Umdenken stattfinden."
(Text und Fotos:Thomas Kraft)

Die Solmsbachtalbahn wurde erst 1912 eröffnet. Die 24 Kilometer lange Strecke zweigte in Grävenwiesbach von der Usinger Bahn (Bad Homburg - Weilburg, heute Taunusbahn genannt) ab und führte bis Albshausen an der Lahntalbahn. Dort endeteten die Züge jedoch nicht, sondern wurden von Frankfurt aus bis Wetzlar und teilweise sogar bis Gießen durchgebunden. Wie bei vielen Nebenstrecken war das Ende schleichend: Bereits 1975 strich die Deutsche Bundesbahn die Züge am Wochenende und stelle auf Busse um. 1985 wurde der Personenverkehr komplett eingestellt, drei Jahre später der Güterverkehr. Durch den Erfolg der Taunusbahn animiert, erwarb der Lahn-Dill-Kreis das acht Kilometer lange Streckenstück von Grävenwiesbach nach Brandoberndorf und ließ es für rund neun Millionen Euro modernisieren. Seit 1999 fahren wieder Züge bis nach Brandoberndorf. *(wb)*

Blick aus dem Schienenbus auf der StreckeFriedrichsdorf – Albshausen >.

Fahrt nach Wetzlar anno 1984

„Wetzlar ist eine Reise wert, aber so einfach wie bisher geht's bald nicht mehr! Die Tage des durchgehenden Schienenverkehrs von Friedrichsdorf nach Wetzlar sind gezählt. Wirtschaftliche Gründe sind es, die die Bundesbahn auf die Straße treiben," schrieb Helmut Lind 1984 anlässlich der bevorstehenden Einstellung des Verkehrs auf der Solmsbachtalbahn und der drohenden Stilllegung der Taunusbahn in einem kritischen Bericht.

Schon damals waren viele „hausgemachte" und bahnfeindliche Entscheidungen der Politik augenfällig. Glücklicherweise ist es nicht so schlimm gekommen, wie damals befürchtet. Die Taunusbahn hat eine Renaissance erlebt. Und vielleicht wird bald soweit umgedacht, dass die Bahnverbindung von Wetzlar durch den Taunus wieder aufgebaut wird. Es ist alles schon einmal da gewesen…

1984 fuhren noch rote Schienenbusse.

„Der Bahnhof Wehrheim liegt am äußersten Ende des Ortes. Nur wenige Häuser liegen in der Nähe; die Neubaugebiete sind fernab gebaut worden. Auf halbem Weg nach der Station Neu-Anspach gibt es einen schienengleichen Bahnübergang mit der Straße Wehrheim - Neu-Anspach, den gleichzeitig auch ein Wanderweg zum Hessenpark kreuzt. Was läge also näher, als dort einen Haltepunkt „Hessenpark" für Wanderer einzurichten (der Bus fährt in Zukunft auch nicht mehr zum Tor des Parks!) und diesen an Sonn- und Feiertagen z. B. mit einer Museumsbahn zu bedienen? Neu-Anspach ist der einzige Ort, bei dem man den Eindruck gewinnt, der Siedlungsdruck wachse auf den Bahnhof zu. Es ist jedoch zu befürchten, dass genau dann, wenn die Neubauten die Strecke erreicht haben, die Bahn endgültig eingestellt sein wird!

… Der Bahnhof Usingen liegt am Rande der früheren Kreisstadt. Der Neubauhügel türmt sich gegenüber, da nimmt keiner die Bahn! … Ab Hasselborn folgt die Bahnlinie dem kleinen Flüsschen Solmsbach, mal rechts davon, mal links, ein Einschnitt – mal ein kleiner Tunnel – eine angenehme Landschaft. Ab (Waldsolms-)Brandoberndorf steigen auch wieder Leute zu, denn die Zahl der Mitreisenden war ab Usingen immer mehr zurückgegangen. Offenbar ist die Wasserscheide, der Tunnel Hasselborn, auch die Trennung der Orientierung der Bewohner. Die Neubaugebiete liegen auch hier abseits der Schiene.

Dies würde hier zulassen, einem Museumsbahn-Verein eine landschaftlich schöne Strecke zu geben, ohne Nachbarn zu belästigen. Darüber hinaus wäre es als Industriedenkmal im Zusammenhang mit der Museumsgrube im Solmstal eine Attraktion!" *(Text und Fotos: Helmut Lind)*

Bahnhof Kraftsolms.

Fitnessprogramm für die Tram

Boomtown Frankfurt. Die Einwohnerzahl der Mainmetropole soll in den nächsten zehn Jahren um rund 50.000 auf 810.000 wachsen. Dafür brauch es nicht nur neue Wohnungen, sondern auch leistungsfähige Verkehrsverbindungen für die neuen Bewohner. Da neue Straßen kaum möglich und sinnvoll sind, kommt nur der konsequente Ausbau des öffentlichen Nahverkehrsnetzes in Frage. Und das besteht nicht nur aus S- und U-Bahn. Seit rund 20 Jahren erlebt die Straßenbahn auch in Frankfurt eine Renaissance. Mehrere Tram-Projekte werden deshalb intensiv diskutiert und vorangetrieben bzw. sind bereits beschlossene Sache.

Quadratur des Ringes

Die älteste Idee ist die Ringstraßenbahn. Bereits seit 2005 steht diese Maßnahme im Generalverkehrsplan und 2015 wurde der Bau im Stadtparlament mit großer Mehrheit beschlossen. Bis allerdings Straßenbahnen auf der gut 20 Kilometer langen Ringlinie fahren können, wird es wohl noch etwas dauern.

Zum größten Teil verlaufen die vorgesehenen Trassenvarianten der Ringstraßenbahn auf vorhandenen Gleisen, es müssen nur rund vier Kilometer Strecke neu gebaut werden. Dadurch entstünden attraktive Verbindungen zwischen den Stadtteilen und Umsteigemöglichkeiten auf die U-Bahn. Bis zu 15.000 Fahrgäste, so die Prognosen, würden pro Tag die Ringlinie nutzen. Davon sind 6.000 Fahrgäste, die von anderen Linien abgezogen werden, 9.000 neue Fahrgäste, vor allem Umsteiger von Autos, würde die Ringstraßenbahn bringen.

Tram

Durch die Neubaustrecken, Bestandsstrecken und den Ausbau von Betriebsgleisen soll ein geschlossener Straßenbahnring um die Innenstadt entstehen, doch soll die Ringtram tatsächlich keinen Kreisverkehr fahren. Eine der geplanten Streckenvarianten ist in der Karte (nächste Seite) gelb eingezeichnet Geplant war ursprünglich ungefähr die folgende Streckenführung: Aus Richtung Louisa folgt die Ringtram der heutigen Linie 17 bis zum Hauptbahnhof, dann über die Messe wie die Linie 16 und darüber hinaus am Westbahnhof (hier sollte die Möglichkeit zur Verknüpfung mit der S-Bahn über die vorhandene Schleife geprüft werden) vorbei bis zum Markus-Krankenhaus in Ginnheim wo sie auf einen neu zu errichtenden Abschnitt abbiegt. Im östlichen Marbachweg soll sie die Gleise der U 5 mitnutzen (wobei durch die unterschiedlichen Einstiegshöhen von Tram und U-Bahn an den barrierefreien U-Bahnstationen entsprechende Umbauten nötig würden) und fährt dann über eine neu zu errichtende Trasse in der Homburger Landstraße zur Friedberger Warte, um dort auf die Gleise der Linie 18 zu treffen. Danach biegt die Ringlinie in Richtung Bornheim ab und nutzt einen Abschnitt der Linie 12 bis zum Ratsweg, um dann über den Johanna-Tesch-Platz im Riederwald auf Gleisen der Linie 14 den Ring zu schließen.

In einem Gutachten aus dem Jahr 2014 wurden die notwendigen Investitionen auf ca. 18 Millionen Euro und die Betriebskosten auf sechs Millionen Euro geschätzt. Für die Investition sind Fördergelder von Land und Bund zu erwarten, Der frühere Verkehrsdezernent der Stadt Frankfurt, Stefan Majer, hatte für das vergangene Jahr 2017 entsprechende Mittel für eine detaillierte Planung beantragt. Die Ergebnisse und damit eine umsetzbare Linienführung können wir noch in diesem Jahr erwarten.

„R"-Wagen am Ernst-May-Platz in Bornheim. (Foto: Jürgen Heegmann)

Auf nach Höchst

Ebenfalls aktuell diskutiert wird wieder die Umsetzung eines einhundert Jahre alten Vorhabens. Schon 1917 sollte die Tram aus militärischen Gründen von Frankfurt aus zu den Farbwerken in der damals noch selbstständigen Gemeinde Höchst fahren. Im Eingemeindungsvertrag von 1928 wurde schließlich zugesichert, dass die Straßenbahnstrecke aus Frankfurt zumindest bis zum Bahnhof Höchst führen soll. Aber erst 1952 erreichte die Tram ihren heutigen Endpunkt Zuckschwerdtstraße, weniger als einen Kilometer vom Bahnhof. PRO BAHN hatte vor einigen Jahren vorgeschlagen, die Linie 11 von der Zuckschwerdtstraße aus auf der Südseite des Bahndammes hinauf auf das Bahnhofsniveau zum Gleis 1 des Höchster Bahnhofs zu führen. Diese Idee wurde von den Planern damals verworfen, weil sie angeblich zu teuer bzw. zu spät vorgetragen wurde. Stattdessen wurden mit dem „barrierefreien" Umbau der Bahnsteige Fakten geschaffen und unser Vorschlag ist nun tatsächlich nicht mehr sinnvoll umzusetzen.

Dafür gibt es eine neue Idee: Die Tram soll auf die Nordseite des Bahn-

hofes geführt und dort vorhandenes Gelände, auf dem früher Ladegleise lagen, nutzen. Im Bahnhof Höchst müsste dann noch ein weiterer Bahnsteig für die Tram gebaut werden. Die bestehende Unterführung an der Zuckschwerdtstraße ist wohl zu eng, um die Straßenbahn durchzuleiten. Ein neuer Tunnel im Bahnhofsvorfeld müsste gegraben werden. Über die Kosten dafür liegen noch keine Schätzungen vor.

Ein Vorteil dieser Lösung wäre, die Gleisanlage mit der ebenfalls geplanten RTW-Bahn zu teilen. Die Regionaltangente West (RTW) ist eine neue, tangentiale Stadtbahnverbindung, die im Westen Frankfurts Bad Homburg über Höchst mit Neu-Isenburg verbinden soll. Die RTW soll „als Tram“ nach der „Betriebsordnung Straßenbahn“ mit dem gleichen Stromsystem von Höchst nach Sossenheim geführt werden.

Darüber hinaus gibt es verschiedene Möglichkeiten, die bestehende Linie 11 nach Höchst über den Bahnhof hinaus zu verlängern. Zum Beispiel zur Jahrhunderthalle/Ballsporthalle oder in die Farbwerke. Diese Vorschläge sind aber noch nicht hinlänglich geprüft, es wurden noch keine Kosten ermittelt und daher auch keine Beschlüsse zur Umsetzung gefasst. Der Frankfurter Verkehrsdezernent will das Projekt in den nächsten Generalverkehrsplan der Stadt, der in zwei Jahren verabschiedet werden soll, zur Prüfung einbringen.

Andere Frankfurter Straßenbahnprojekte müssen notgedrungen schneller realisiert werden, so wie auf der überlasteten Linie 11. Eine Doppeltraktion, also der Einsatz von zwei aneinander gekuppelten Trambahnen, ist wegen der zu kurzen Bahnsteige und der mangelhaften Stromversorgung in der Innenstadt nicht möglich. Deshalb wurden andere Entlastungsmaßnahmen bereits beschlossen. Sie werden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 umgesetzt. So soll im Stadtteil Gallus der seit 2013 nicht mehr befahrene Straßenbahnast durch die Kleyerstraße, der an der Galluswarte abzweigt, wieder in Betrieb genommen werden. Der Grund: Auf Industriebrachen sollen 3.000 neue Wohnungen entstehen und deren Bewohner an den ÖPNV angeschlossen werden. Dazu soll die Linie 14 ihren Linienweg ändern und als dritte Linie neben der 11 und 21 vom Ernst-May-Platz im Osten der Stadt via Zoo und Römer über den Hauptbahnhof zur Galluswarte fahren. Dort biegt sie in die Kleyerstraße ab und bedient die Haltestellen Kriegstraße, Galluspark und Kriftelerstraße/Ordnungsamt.

Eine Probefahrt über den vor knapp fünf Jahren stillgelegten Streckenast lief ohne größere Probleme ab.

Zu wenige Fahrzeuge

Mit der Linie 14 wird die Linie 18 dann ebenfalls ihren Linienweg ändern und zukünftig über den Lokalbahnhof hinaus statt der 14 bis Louisa fahren. Diese Anpassung lässt sich mit dem vorhanden, knappen Fahrzeugpark noch abdecken und soll kurzfristig einen echten Entlastungseffekt zeigen. Deshalb sollten sich die notwendigen Investitionen für die Reaktivierung in engen Grenzen halten.

Das Ringtramkonzept ist mit dem vorhandenen Fuhrpark nicht mehr fahrbar. So müssen beispielsweise bei Großveranstaltungen im Stadion Fahrzeuge freigemacht werden, indem auf einigen Linien nach dem Ferienfahrplan gefahren werden muss. Derzeit sind bei der Frankfurter Straßenbahn 38 R-Wagen und 74 S-Wagen eingesetzt.

Die ab 1993 ausgelieferten R-Wagen von Siemens/Duewag waren die ersten Niederflurfahrzeuge der Frankfurter Straßenbahn. Sie sind inzwischen in die Jahre gekommen. Von den 40 Fahrzeugen wurden bereits zwei bei Unfällen zerstört. Der Betreiber, die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) hat deshalb Mitte 2017 die Lieferung von 38 Neufahrzeugen (plus einer Option auf 15 weitere Straßenbahnen) des Typs „T“ ausge-

Das bestehende Frankfurter ÖPNV-Schienennetz und der Verlauf der Ringstraßenbahn (gelb). (Karte: Maximilian Dörrbecker)

Oben links: zwei gekuppelte Fahrzeuge der „S“-Serie (Foto: Jürgen Heegmann)

schrieben. Die Zweirichtungs-Fahrzeuge sollen mindestens 70 Prozent Niederfluranteil haben. Dies ist ein Rückschritt, denn die R-Wagen sind zu 100 Prozent niederflurig. Die Länge der neuen Fahrzeuge beträgt maximal 31 Meter. Die Kapazität liegt bei 48 plus sechs statt bisher 60 Sitzplätzen und ca. 140 anstatt der 110 Stehplätze des R-Wagens. Die verringerte Sitzplatzzahl ist unter anderem dem zunehmenden Bedarf nach Sonderflächen für Kinderwagen, Rollatoren etc. geschuldet. Dafür halten mit Klimaanlagen und Videoüberwachung zeitgemäßer Komfort und Sicherheit Einzug in die „T"-Wagen. Die „R"-Wagen verfügten über keine Klimageräte und konnten auch nicht nachgerüstet werden.

Im Lastenhaft der VGF wird der „S"-Wagen des kanadischen Herstellers Bombardier Transportation als Referenz-Fahrzeug genannt. Es gibt aber in diesem frühen Stadium der Ausschreibung noch keine Konzeptillustrationen, Fotomontagen oder gar Preisangaben für die neuen Frankfurter Straßenbahnfahrzeuge. Sie sollen zwischen 2020 und 2023 ausgeliefert werden. Bleibt zu hoffen, dass der Nachfolger des R-Wagens nicht unter den gleichen Kinderkrankheiten wie dieser damals leiden wird.

PRO BAHN Großraum Frankfurt geht davon aus, dass die Option auf 15 zusätzliche Neufahrzeuge gezogen und wahrscheinlich sogar noch erhöht wird. Für die Ausbaupläne der Frankfurter Straßenbahn sind zusätzliche Trambahnen nötig. Außerdem sollten endlich einmal ausreichende Reserven für Großveranstaltungen oder Unfälle und ungeplante Werkstattaufenthalte vorgehalten werden.

Wir werden sehen für welche Vorhaben am Ende die nötigen Mittel bereitgestellt werden und wann diese Projekte tatsächlich umgesetzt werden. Aber Eile tut not: Weitere Verzögerungen beim Ausbau wären fahrlässig und verkehrs- klima- und umweltpolitisch sowie für die Stadtentwicklung nicht tragbar.

(Thomas Schwemmer)

Der Marbachweg im Stadtteil Dornbusch. Heute ist dort nur Betriebsstrecke, demnächst soll sie Teil der Ringstraßenbahn werden. (Foto: wb)

< Auf dem Vorplatz des Bahnhofs Bad Homburg wurde der neue zentrale Omnibus-Bahnhof (ZOB) am 12. Dezember 2017 nach zweijähriger Bauzeit seiner Bestimmung übergeben. Er ersetzt den im Sommer 1968 in Betrieb genommenen Vorgänger. Die neue Anlage war erforderlich geworden, da der Busverkehr in der Kurstadt inzwischen erheblich zugenommen hat und längere Fahrzeuge wegen zu enger Kurvenradien die alten Bussteige nicht ganz barrierefrei anfahren konnten.

Neuer ZOB in Bad Homburg

Die zehn Homburger Stadtbuslinien (zuzüglich von Schulbus- und Abendlinien) mit einem Netz von 55 Kilometer Länge und 130 Haltestellen treffen hier auf die regionalen Verbindungen (Linien 50, 51, 57, 261, X26, X 27) ins Weiltal, nach Königstein, Wiesbaden und Karben. Für die werktäglich ca. 750 Abfahrten stehen nunmehr zwölf Sägezahnbuchten an einer 65 Meter langen Mittelinsel und einem Außenbussteig zur Verfügung. Täglich steigen hier ca. 15.000 Fahrgäste aus und ein oder in die S-Bahn oder Taunusbahn um.

Die Bedeutung dieses Knotenpunktes wird noch zunehmen, wenn die Planungen zur Verlängerung der Stadtbahn U2 bis zum Bad Homburger Bahnhof und der Bau der Regional-Tangente-West (RTW) realisiert werden.

(Text: Walter Söhnlein/Fotos: Wilfried Staub)

Wirtschaftlichkeit und Nutzen bestätigt

Gemeinsame Ausschusssitzung der Wiesbadener und Mainzer Stadtparlamente

Das Projekt CityBahn Wiesbaden hat vor Weihnachten eine wichtige Hürde genommen. Die Mehrheit des Stadtparlaments der hessischen Landeshauptstadt beschloss, nach Abschluss der Vorplanung nun mit der Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu beginnen. Gleichzeitig startete die Bürgerbeteiligung mit einem Online-Dialog unter www.citybahn-verbindet.de sowie mit vier Infomessen in den betroffenen Stadtteilen Wiesbadens. Auf Mainzer Seite soll die Bürgerbeteiligung im März beginnen.

Verbindet bald (wieder) eine Straßenbahn über den Rhein Mainz und Wiesbaden? (Foto: ESWE)

Grundlage für die Entscheidung des Stadtparlaments sind Gutachten zur Wirtschaftlichkeit, zum Nutzen-Kosten-Quotienten sowie zur Tragfähigkeit und Leistungsfähigkeit der Theodor-Heuss-Brücke. Diese waren am 12. Dezember 2017 in einer gemeinsamen Sitzung der Verkehrsausschüss der Städte Mainz und Wiesbaden vorgestellt worden. So kommt Michael Benz von der Unternehmensberatung Benz+ Walter zu dem Schluss, dass ein Betrieb mit 220 Elektrobussen plus Citybahn betriebswirtschaftlich günstiger ist als der alleinige Betrieb von 250 Elektrobussen. Auf der aufkommensstarken Achse zwischen Mainz, Kastel, Biebrich, dem Wiesbadener Hauptbahnhof und der Innenstadt sowie der Hochschule Rhein-Main stellt die CityBahn das Rückgrat für den Verkehr dar. Aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens sind Busse hier, insbesondere wegen des höheren Personalbedarfs für die gleiche Transportkapazität, weniger wirtschaftlich.

Der Gutachter sieht auch einen Zusammenhang zwischen den vorhandenen Verkehrssystemen und dem erreichten ÖPNV-Anteil am Verkehrsaufkommen. Alle Städte mit einem ÖPNV-Anteil über 20 Prozent haben neben dem Bussystem auch ein städtisches Schienenverkehrssystem (Straßenbahn, U-, S-Bahn). Für eine reine Busstadt ist der ÖV-Anteil in Wiesbaden mit 16 Prozent zwar gut. Er lässt sich aber durchaus steigern, wie ein Blick nach Mainz mit einem ÖV-Anteil von 22 Prozent zeigt.

Harald Feier vom Verkehrsplanungsbüro Heinz+Feier GmbH zeigte in einer Simulation wie der Verkehr auf der Theodor-Heuss-Brücke mit Citybahn ablaufen könnte. Dazu soll der Kasteler Hochkreisel umgebaut werden, um heute auftretende Probleme zu minimieren. Auch wenn bei der Vorstellung Gegner der CityBahn vor einer Ampel haltende Autos gleich als Stau interpretierten, zeigte die Simulation, dass ein Miteinander von Citybahn und Autoverkehr auf der Theodor-Heuss-Brücke möglich ist - zumal Verlagerungseffekte durch Umsteiger vom Pkw auf die Citybahn noch nicht eingerechnet wurden.

Petra Strauß (PTV Transport Consult GmbH) stellte auf der gemeinsamen Sitzung der Verkehrsausschüsse von Mainz und Wiesbaden schließlich die Standardisierte Bewertung der Gesamtstrecke bis Bad Schwalbach vor. PTV beispielsweise rechnet damit, dass an jedem Werktag 100.000 Fahrgäste die CityBahn nutzen. Von diesen Fahrgästen sind vorher 17 Prozent mit dem Pkw gefahren. Pro Jahr erspare die CityBahn so 36 Mio. mit dem Pkw zurückgelegte Kilometer und ca. 4.500 Tonnen CO_2. Der monetarisierte Nutzen summiert sich auf 14,4 Millionen Euro pro Jahr, während die Kosten für den Kapitaldienst der Infrastruktur bei 9.3 Millionen Euro/Jahr liegen.

Aus der Berechnung Nutzen geteilt durch Kosten ergibt sich so ein Nutzen-Kosten-Quotient von 1,5. Bei allen Werten über 1 ist der Nutzen höher als die Kosten und das Projekt somit förderwürdig. Im Laufe der weiteren Planungen kann sich dieser Wert zwar noch ändern. Wenn bei Planänderungen aber immer der Nutzen von Maßnahmen, wie zusätzlichen Haltestellen oder Abzweigen, im Auge behalten wird, ist jede Kostensteigerung auch mit einer Nutzensteigerung verbunden. Dadurch ändert sich der Quotient nicht wesentlich. Zu beachten ist auch, dass der Wert von 1,5 für die Gesamtstrecke gilt. Würde nur der erste Bauabschnitt in den dicht besiedelten Gebiet zwischen Wiesbaden und Mainz betrachtet, läge der Nutzen-Kosten-Quotient wesentlich höher.

In der anschließenden Frage-/Statementrunde der beiden Verkehrsausschüsse forderten Vertreter der CDU Mainz eine weitere Brücke über den Rhein. Ihr Wiesbadener Parteikollege Hans-Martin Kessler (Dezernent für Stadtentwicklung und Bau) wies darauf hin, dass diese Brücke zwar wünschenswert, aber nicht Voraussetzung für die Citybahn sein dürfe. Der Planungs- und Genehmigungsprozess für eine neue Brücke sei nämlich sehr langwierig. Um die Verkehrsprobleme beider Städte zu lösen, müsse die CityBahn aber wesentlich früher realisiert werden, sagte Kessler. Langfristig ist eine zweite Querungsmöglichkeit des Rheins aber auch für die CityBahn wünschenswert, um bei Störungen bzw. beim weiteren Ausbau des Straßenbahnnetzes eine Alternative zu haben.

Sowohl die Mainzer Verkehrsdezernentin Katrin Eder als auch ihr Wiesbadener Amtskollege Andreas Kowol betonten die hohe Bedeutung des Projekts CityBahn für beide Städte. Nur gemeinsam können die Verkehrsprobleme und die daraus resultierende Problematik der hohen Schadstoffbelastung der Luft gelöst werden. (*Stephan Kyrieleis)*

Die Odenwaldbahn stärkt den ländlichen Raum

Neue Fahrzeughalle in Michelstadt eingeweiht – Zukunftskonzept bis 2022

Seit dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 gibt es vier neue Triebwagen sowie Leistungsausweitungen bei der Odenwaldbahn Darmstadt/Hanau - Groß-Umstadt, Wiebelsbach - Erbach - Eberbach, nachdem bereits ein Jahr zuvor deutliche Verbesserungen in Kraft getreten sind. Von der VIAS Rail GmbH als Betreiberin der Odenwaldbahn wurden vier Triebwagen der Baureihe Coradia LINT 54 beim Hersteller Alstom beschafft. Sie sollen in erster Linie auf dem „Hanauer Ast“ der Odenwaldbahn zwischen Groß-Umstadt, Wiebelsbach und Hanau Hbf eingesetzt werden. Hierdurch werden Fahrzeuge der seit 2005 auf der Odenwaldbahn eingesetzten Itino-Triebwagen frei, die dann werktags zur Verstärkung der besonders nachgefragten Züge zwischen Eberbach - Erbach und Frankfurt Hbf über Darmstadt Nord sowie der Züge zwischen Erbach und Darmstadt Hbf dienen können.

Vorstellung des Coradia LINT in der neuen Fahrzeughalle in Michelstadt.

Zur Wartung der neuen Triebwagen der Baureihe Coradia LINT 54 dient die neue Wartungshalle in Michelstadt, die von der Odenwald-Bahn Infrastruktur GmbH gebaut wurde.

Dieser Bau wurde in einer Rekordzeit von wenigen Monaten für ca. zwei Millionen Euro errichtet. Hierauf und auf sehr kurze Genehmigungszeiten wurde in einer Feierstunde am 1. Dezember 2017 zur Einweihung der neuen Wartungshalle hingewiesen.

Das neue Fahrzeug von innen.

Hierdurch wird der Standort Michelstadt für die VIAS Rail GmbH, an dem sich bereits seit 2005 die Wartungshalle für die Itino-Triebwagen befindet, deutlich gestärkt. Karl Reinhard Wissmüller, der Geschäftsführer der Infrastruktur GmbH, wies darauf hin, dass sich der Standort Michelstadt im Odenwaldkreis an der Schnittstelle der Ballungsräume Rhein-Main und Rhein-Neckar und der beiden Verkehrsverbünde RMV und VRN befindet. Zusammen mit dem Betriebshof für den Busbetrieb der Firma Wissmüller am gleichen Standort wurden insgesamt von der Familie Wissmüller 6,7 Millionen Euro investiert – dies ist ein enormer Beitrag zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Michelstadt im Odenwaldkreis, aber auch für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr im Odenwald. Dies wurde von den Rednern Frank Matiaske (SPD), Landrat des Odenwaldkreises und Michelstadts Bürgermeister Stephan Kelbert (parteilos) in der Einweihungsfeier deutlich herausgestellt.

Die neue Wartungshalle sei ein wichtiger Meilenstein für die weitere Entwicklung der Odenwaldbahn. Sie sei aber nicht der Endpunkt des Aufschwungs, den diese Strecke aus der Sicht des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (so RMV-Geschäftsführer André Kavai) und des Geschäftsführers Franz Reh der VIAS Rail GmbH bisher genommen hat. Reh stellt auch heraus, dass sich das Personal der VIAS Rail GmbH, das häufig direkt im Odenwald gewonnen werden konnte, mit den Zielen des Verkehrsunternehmens VIAS identifiziert und zu den guten Verkehrsdienstleistungen zum Wohle der Kunden und Reisenden beiträgt.

Nachts zurück in den Odenwald

Auch Nachtschwärmer, die entlang der Odenwaldbahn wohnen, profitieren von der Ausweitung der Spätverkehre im Rhein-Main Verkehrsverbund. So verkehrt seit dem Fahrplanwechsel in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie vor Wochenfeiertagen ein neuer Zug von Eberbach (ab 22.39 Uhr) über Erbach und Darmstadt Nord nach Frankfurt Hbf (an 0.35 Uhr). In der Gegenrichtung gibt es für Nachtschwärmer einen Zug, der um 1.03 Uhr ab Frankfurt Hbf über Darmstadt Hbf nach Erbach (an 2.37 Uhr) fährt. PRO BAHN Starkenburg begrüßt diese und andere Verbesserungen auf der Odenwaldbahn zum Fahrplanwechsel, die auch vom Fahrgastverband mit angeregt wurden. *(red)*

Eine technische Neuerung wirkt sich günstig für die Betriebsabwicklung der VIAS Rail GmbH, aber auch für den Straßenverkehr aus. Durch den Einbau und die Inbetriebnahme von zwei Lichtsperrsignalen können bei den Rangierfahrten in Michelstadt kürzere Schließzeiten am Bahnübergang an der B 47 erreicht werden.

Gleichzeitig wurde am 1. Dezember 2017 auch das neue Fahrzeug des Typs Coradia LINT 54 vorgestellt. Das sehr geräumig wirkende Fahrzeug bietet für 150 Fahrgäste bequeme Sitze mit verbessertem Sitzabstand gegenüber dem Itino sowie viele Möglichkeiten, Gepäck und Fahrräder unterzubringen. Auch ein weiterentwickeltes Fahrgastinformationssystem besitzt dieser Triebwagen. Das Fahrzeug fand viel Zuspruch bei den Gästen der Einweihungsfeier.

Insgesamt wird durch die neue Fahrzeughalle und die LINT-54-Triebwagen der Gesamtverkehr der Odenwaldbahn und damit die Wirtschaft im Odenwald gestärkt. Es wird damit auch ein Beitrag zur positiven Entwicklung der ländlichen Räume geleistet. Eine wesentliche Grundlage hierzu stellt das kooperative Zusammenwirken aller am Verkehrsgeschehen Beteiligten in der Gesamtregion Odenwald dar.

Ein Ansporn, diesen Weg konsequent fortzusetzen, bietet der Ausbau der Odenwaldbahn. Der RMV hat die Absicht, zusammen mit den beteiligten Landkreisen, bis 2022 ein Zukunftskonzept für die Odenwaldbahn zu erarbeiten, das der weiteren voraussichtlichen Entwicklung der Fahrgastzahlen gerecht wird, so der RMV-Geschäftsführer André Kavai. Dabei kann unter Umständen eine partielle Zweigleisigkeit der Strecke, aber auch deren Elektrifizierung in Betracht kommen.

(Text und Fotos: Kurt-Michael Heß)

Direktanbindung Darmstadts kostet weniger Wald

Um die Streckenführung der Neubaustrecke wird weiter heftig gerungen

Ein Horrorszenario entwerfen Vertreter der Deutschen Bahn für den Fall, dass die geplante Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar nur über den Darmstädter Hauptbahnhof geführt wird. Diese Variante ist im Raumordnungsplan von 2010 festgeschrieben und wird von PRO BAHN Starkenburg vehement gefordert.

Die Deutsche Bahn argumentiert, dass bei einer Direktanbindung und Führung der Schnellfahrtrecke auf die Main-Neckar-Bahn die Trasse aus technischen Gründen am Darmstädter Hauptbahnhof in Tieflage unterhalb der bestehenden Gleise geführt werden müsste. Im Norden der Stadt müssten sie stattdessen kilometerlang auf Stelzen geführt werden.

Bernd Rohrmann, der PRO BAHN im Bürger- und Verbände-Beteiligungsforum zur Neubaustrecke vertritt, erklärte dagegen im Gespräch mit dem „Umsteiger“, dass eine Führung der Trasse durch Darmstadt und den Hauptbahnhof auch ohne gigantische Hoch- und Tiefbauten möglich sei.

Dieser Verlauf wird auch von der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald favorisiert. Bei der sogenannten „Referenztrasse“, die die Deutsche Bahn westlich an Darmstadt vorbei neben den Autobahnen A5/A67 favorisiert, werden knapp 44 Kilometer Waldgebiete durchfahren. Bei der Variante, die im Regionalplan festgeschrieben ist, würde die Neubautrasse südlich von Darmstadt ihren Streckenverlauf ändert und dann durch Darmstadt führt, müssten nur auf rund 31 Kilometer länge Bäume abgeholzt werden. Die Bahn braucht also 38 Prozent mehr Wald für ihren Plan.

Auch müssten für die Strecke durch Darmstadt weniger Tunnel gegraben werden. Nur auf 2.650 Meter Länge verliefe die Strecke unter der Erde zum Hauptbahnhof. Für den Bahn-Vorschlag müssten dagegen müssten 4.100 Meter Strecke in den Untergrund gepflügt werden, unter anderem unter ein Einkaufszentrum, die Autobahn-Anschlussstelle Griesheim und das Darmstädter Kreuz.

„Alle ICE-Züge über Darmstadt Hauptbahnhof“ (links) ist seit Jahren eine zentrale Forderung von PRO BAHN Starkenburg für die Planung der Neubaustrecke von Frankfurt nach Mannheim. Derzeit wird im Beteiligungsforum erneut um diese zentrale Frage gerungen. (Foto: wb)

rot: DB-Vorschläge
blau: PRO-BAHN-Vorschlag

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht für Darmstadt vor, dass die Neubaustrecke im Westen an der Stadt vorbeigeführt wird und der Hauptbahnhof nur nach Norden hin angebunden wird. Eine zusätzliche Südanbindung müsste gesondern begründet werden. „Sie hat aber auch beim Land Hessen inzwischen sehr hoher Priorität", erklärt der Sprecher des hessischen Wirtschafts- und Verkehrsministeriums, Marco Kreuter in einem Zeitungsinterview. Das Land arbeite daher intensiv in den Arbeitsgruppen zur Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim mit. „Aus unserer Sicht sprechen sehr gute Gründe für eine Nord- und Südanbindung Darmstadts an die Neubaustrecke."

Möglicherweise noch in diesem Jahr wird sich entscheiden, wie die Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim im Raum Darmstadt verlaufen und der Hauptbahnhof der Wissenschaftsstadt an den neuen Schienenstrang angebunden wird. *(red)*

Bald Gratis-Ticket für Tram und Bus?

Bundesregierung nennt Mannheim als eine der Modellstädte für kostenlosen ÖPNV

Kurze Strecken, kleiner Preis – oder ÖPNV gleich ganz kostenlos? In der Stadt Mannheim werden diese Varianten derzeit diskutiert. Die Forderung nach einem preisgünstigen Kurzstreckensticket wird in den großen Städten in der Metropolregion Rhein-Neckar schon lange erörtert. Einen neuen Anlauf startete die SPD-Fraktion jetzt mit einem Antrag zum Kurzstreckentarif im Mannheimer Stadtparlament. In die Diskussion platze die Meldung aus Berlin, dass Mannheim eine der fünf deutschen Städte (neben Essen, Reutlingen und Herrenberg) sein soll, in der Öffentlicher Personennahverkehr erprobt werden soll.

Einen Kurzstreckentarif gibt es in Mannheim bisher nur in der City, innerhalb der sogenannten „Quadrate“. (Die Stadt wurde bei ihrer Gründung im 17. auf dem Reißbrett konzipiert. Wie bei einem Schachbrett werden die Gebäudequadrate in der Innenstadt mit Buchstaben und Zahlen benamt, offizielle Straßennamen gibt es hier nicht.) Das „Quadrateticket“ kostet für die einmalige Fahrt derzeit 1,40 Euro. Die SPD möchte den Tarif nun gerne auf das gesamte Stadtgebiet ausdehnen. Für diesen Preis sollen Bus- und Bahnfahrer maximal vier Stationen zurücklegen können.

Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) hat bisher argumentier, dass ein allgemeiner Kurzstreckentarif zu weniger Fahrgeldeinnahmen führen würde. Dies will die sozialdemokratische Stadtratsfraktion aber nicht mehr gelten lassen. Einerseits hätten kleinere Städte im Verbungebiet wie Alzey, Eberbach und Sinsheim eine solche Preiskategorie bereits im Gebrauch. Außerdem habe der VRN den Kurzstreckentarif durch seinen neuen „eTarif“ für Smartphone-Nutzer und einem entfernungsabhängigen Preissystem bereits eingeführt. Es sei ungerecht, dass nur eine besondere Gruppe von Fahrgästen den günstigen Tarif nutzen könne, nicht aber beispielsweise ältere Menschen beim Kauf am Automaten. Wer in Mannheim außerhalb der Quadrate unterwegs ist, zahlt für eine Einzelfahrt 2,60 Euro, egal, welche Strecke er zurücklegt. Dieser relativ hohe Preis schrecke Gelegenheitsfahrer ab, die nur eine kurze Strecke mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen wollen.

Mannheimer Straßenbahn. (Foto: wb)

Volker Malik, der Geschäftsführer des VRN, und der für den ÖPNV zuständige Mannheimer Bürgermeister Christian Specht argumentieren, dass für die Einführung eines Kurstreckentickets alle Automaten, Fahrscheinentwerter und Kontrollgeräte umgerüstet werden müssten. Dies würde einen bis zu siebenstelligen Euro-Betrag verschlingen. Außerdem wisse niemand, wie lange es „normale“ Papier-Tickets überhaupt noch gebe. „Schon jetzt nutzen im VRN-Bereich 20.000 Menschen den ‚eTarif‘, der älteste ist über 80“, so Bürgermeister Specht.

Wird diese Diskussion jetzt hinfällig, wenn der gesamte ÖPNV in Mannheim bald kostenlos wird? Dieser Eindruck entstand, weil die Bundesregierung bei der EU-Komission einen entsprechenden Antrag gestellt hat und Mannheim am Rosenmontag als eine der fünf Modellstädte für den Versuch genannt wurde. Aber auch hier ist man in Mannheim, in anderen Städten und beim Fahrgastverband PRO BAHN skeptisch. Die Einführung eines kostenlosen öffentlichen Nahverkehrs ist relativ einfach, es müssten nur die Kontrollen abgeschafft werden. Aber ein abruptes Umschalten kann nicht funktionieren, denn für einen zusätzlichen Ansturm an Fahrgästen sind die Verkehrsbetriebe derzeit nicht vorbereitet. Schon jetzt sind viele Straßenbahnen und Busse zu den Hauptverkehrszeiten brechend voll.

Von einem „verkehrspolitischen Faschingsscherz“ sprach deshalb auch Andreas Schöber, der Vorsitzende des PRO BAHN Regionalverbandes Rhein-Neckar, in einem Interview mit der Tageszeitung „Mannheimer Morgen“. Die Bundesregierung präsentiere eine Scheinlösung, um Fahrverbote abzuwenden. Wer den ÖPNV stärken will, muss in die Infrastruktur investieren: mehr Bahnen,, mehr Schienen, höhere Frequenz“, so Schöber. „Das kommt nicht über Nacht. Selbst wenn ein massiver Ausbau erfolgen würde, bin ich kein Freund des kostenlosen Nahverkehrs. Wenn es ordentlich und gut gemacht ist, kann es auch etwas kosten.“ *(wb)*

Ausbau der Linie 10 gehmigt

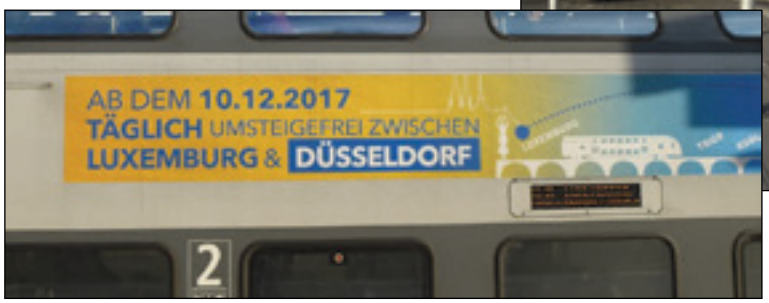
Nur sehr schleppend ist in den vergangenen Jahren das größte geplante ÖPNV-Projekt in Ludwigshafen vorangekommen, der Ausbau der Straßenbahnlinie 10. Nun genehmigte der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz die Erneuerung der 2,6 Kilometer langen Strecke im Norden der Chemie-Stadt. Die Leistungen können nun europaweit ausgeschrieben werden. 2,6 Millionen Euro soll das Vorhaben kosten. Der Zuschussbescheid aus Mainz liegt allerdings immer noch nicht vor. Ludwigshafen ist Schlusslicht bei den Tram-Betrieben in der Rhein-Neckar-Region. Während Mannheim und Heidleberg ihre Netze ausgebaut haben, wurden in Ludwigshafen Strecken stillgelegt, der Rest des Netzes, wie die Linie 10, wurden nur auf Verschleiß gefahren. *(wb)*

Baubeginn in Rheinau

Die Strecke Mannheim - Karlsruhe wir nun auch auf dem nördlichen Abschnitt S-Bahn-tauglich gemacht,. Ende des Jahres 2017 begann der Ausbau des Bahnhofes Mannheim-Rheinau. Die Baumaßnahme kostet über fünf Millionen Euro. Die nördliche Rheintal-Bahn soll Ende 2020 in das Netz der S-Bahn Rhein-Neckar integriert werden. *(wb)*

Endlich wieder „Fernverkehr“ an der Mosel

Aus RE wird IC



Der neue „Fernzug“ im Hbf Koblenz. Er ist „nur“ eine Sonderform des RE Luxemburg – Koblenz, die einmal am Tag bis Düsseldorf verlängert wird. (Foto: mm)

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 gibt es wieder eine durchgehende Bahnverbindung von Trier über Koblenz ins Rheinland. Der Zug wird bis Koblenz als Regionalexpress geführt und verkehrt zwischen Koblenz und Düsseldorf als IC. Er wird mit KISS-Doppelstocktriebwagen der Luxemburgischen Staatsbahnen CFL gefahren. Die komfortablen voll klimatisierten Triebwagen verfügen an jeder Eingangstür über große Reisenden-Informations-Bildschirme sowie in den unteren Etagen über ausreichend Mehrzweckabteile. Die Vis-à-Vis Sitzbereiche haben auch in der zweiten Klasse einen fest installierten Tisch. Reihensitze haben einen Klapptisch; Reservierungen können vorgenommen werden, Steckdosen sind ausreichend vorhanden.

Auf der Moselstrecke Koblenz – Trier wurde der Fernverkehr seit dem Ende des InterRegios 2002 sukzessiv ausgedünnt. Vor der endgültigen Einstellung des Fernverkehrs an der Mosel im Jahre 2015 verkehrten zuletzt noch zwei IC-Zugpaare zwischen dem Ruhrgebiet (weiter bis/von Norddeich Mole) über Koblenz und Trier nach Luxemburg.

Ohne das massive Bestreben der Luxemburgischen Staatsbahnen würde auch bis heute kein überregionaler schienengebundener Personenverkehr auf dieser Relation fahren. Den CFL und nicht zuletzt dem Verkehrsministerium des Landes Rheinland-Pfalz ist es zu verdanken, dass nun zumindest wieder ein durchgängiges Zugpaar zwischen Düsseldorf und Luxembourg über Köln, Koblenz und Trier verkehrt. Nach dem Willen der DB Fernverkehr hätte die Mosel erst wieder im Jahre 2030 einen Fernverkehrszug „gesehen“.

Der Fahrplan des IC/RE:

Luxemburg ab:	06:05 Uhr
Trier ab:	07:10 Uhr
Koblenz ab:	08:41 Uhr
Düsseldorf an:	10:09 Uhr
Düsseldorf ab:	13:50 Uhr
Koblenz ab:	15:19 Uhr
Trier ab:	16:44 Uhr
Luxemburg an:	17:33 Uhr

Die Aufnahme des überregionalen Verkehrs an der Mosel ist ein erster Schritt. Leider ist die Ausweitung des Angebotes nach Angaben von DB Fernverkehr mittelfristig nicht möglich, da weder die DB noch die CFL über die notwendigen Zweisystemfahrzeuge verfügen. Demjenigen, der noch vor einigen Jahren die in Koblenz reihenweise fahrtüchtig abgestellten Zweisystemloks der Baureihe 181 in Erinnerung hat, erscheint diese Aussage mehr als unglaubwürdig.

Wie sich Vertreter von PRO BAHN Rheinland-Pfalz/Saarland an einem Wochentag selbst überzeugen konnten, wird die neue Verbindung sehr gut von den Fahrgästen angenommen – und dies, obwohl nur 16 Minuten zuvor der „reguläre“ Regionalexpress zwischen Koblenz und Luxemburg ohne signifikante Fahrzeitverlängerungen verkehrt. Dies führt zur Schlussfolgerung, dass eine Wiederaufnahme der regelmäßigen Fernverkehrsverbindung von Luxemburg/Trier über Koblenz ins Ruhrgebiet weiter gefordert werden muss. *(mm)*

Streckenreaktivierung zum Flughafen Hahn?

Steht die Wiederinbetriebnahme der Hunsrückquerbahn von Langenlonsheim über Stromberg und Simmern zum Flughafen Hahn kurz bevor? Seit mehreren Wochen wird die Strecke von Langenlonsheim (Abzweigbahnhof an der Strecke Bingen - Kaiserslautern) bis ins knapp neun Kilometer entfernte Windesheim wieder in Schuss gebracht. Des Rätsels Lösung: Der Stromnetzbetreiber Amprion will einen rund 400 Tonnen schweren Trafo auf der Schiene zum Umspannwerk Waldlaubersheim transportieren und hat die Renovierungsarbeiten bei einer Gleisbaufirma in Auftrag gegeben. Über die Kosten der Ertüchtigung des Schinenstranges schweigt Amprion.

In den Anliegergemeinden, die teilweise gegen die Reaktivierung der Hunsrückquerbahn sind, haben die Bahnbauarbeiten Anfang des Jahres für Unruhe gesorgt. Bereits seit vielen Jahren wird über die seit 1984 für den Personenverkehr stillgelegte Strecke diskutiert, um den Flughafen in Hahn im Hunsrück auch auf der Schiene anzubinden. Wegen der ständigen Diskussionen über die Zukunft des Airports, der vor allem von Billig-Fluglinien angesteuert wird, wurde auch die Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke immer wieder infrage gestellt. RE-Züge bräuchten vom Hahn ungefähr 90 Minuten bis zum Frankfurter Flughafen. *(wb)*

Der Blick über den Tellerrand

ÖPNV in Luxemburg

Seit Dezember fährt wieder eine Straßenbahn in der Europa-Stadt

In Rheinland-Pfalz und dem Saarland verbindet man das Großherzogtum mit günstigen Tabakwaren und Benzin, horrenden Lebenshaltungskosten und wohlhabenden Einwohnern, die es nur allzu gerne über die Grenze nach Deutschland zieht, um sich dort in weitaus erschwinglicheren Lagen Grundeigentum zu sichern, was wiederum die Immobilienpreise gehörig in die Höhe treibt.

Aber auch in Luxemburg mit seinen 115.000 Einwohnern in der Kernstadt hat man die Probleme des Alltags zu bewältigen. Aufgrund der erheblichen Pendlerströme (in Luxemburg Stadt arbeiten immerhin rund 100.000 Einpendler) täglich, kämpfen das Land und die Stadt mit verstopften Straßen, knappem Parkraum und einer hohen Luftverschmutzung. Dazu kommen die topografischen Herausforderungen, da sich die Stadt über mehrere Berge und Flusstäler erstreckt. Ein weiteres Problem ist der sternförmige Zulauf zum zentral in der Stadt angelegten Hauptbahnhof. Wer mit dem Zug aus einem Vorort nach Luxemburg Stadt zu seiner Arbeitsstätte pendeln wollte, musste früher zwangsläufig bis zum Hauptbahnhof fahren und von dort mit dem städtischen Busverkehr etwa zu seinem Arbeitsplatz im Stadtteil Kirchberg mehrere Kilometer zurückfahren. So entstand in den vergangenen Jahrzehnten nicht nur im ÖPNV, sondern auch im Individualverkehr eine große Verkehrsdrehscheibe inmitten der Stadt. Probleme, wie sich gegenseitig blockierende Verkehrsmittel, Reisezeitverluste und die daher leidende Attraktivität des ÖPNV waren die Folge. Gleichzeitig konnte man aber auch im Individualverkehr eine spürbare Frustration aufgrund der nun noch volleren Straßen wahrnehmen.

Das Großherzogtum und die Stadt Luxemburg haben sich den Problemen gestellt und einen Mix aus unterschiedlichen Problemlösungen umgesetzt. Beispiel Radverkehr: Um Fahrradfahren attraktiver zu machen, wurden innerhalb der Stadt mehrere „Fahrrad-Service-Säulen“ in unmittelbarer Nähe zu den Bike-Sharing-Stationen aufgestellt. Die Säulen versorgen die Reifen der Drahtesel kostenlos mit frischer Luft. Auch große abschließbare Fahrradgaragen wurden angelegt.

Großräumige Fahrradspuren wurden dem Individualverkehr abgetrotzt, um ein konfliktfreies Vorankommen zu ermöglichen. Um den Fahrradverkehr quantitativ messen zu können, wurden an zentralen Schlüsselstellen für jedermann sichtbare Fahrradzählanlagen aufgestellt.

Beispiel Schienenpersonennahverkehr (SPNV): Um den Hauptbahnhof zu entlasten, wurde unterhalb des Stadtteils Kirchberg im Stadteil Pfaffenthal ein neuer Bahnhof errichtet. Diese Station verfügt auch über eine großräumige Box zum Abschließen seines Fahrrads. Auch die Fahrpreise ermöglichen eine attraktive Alternative zum privaten PKW, so kostet eine Tageskarte zur Benutzung aller Verkehrsmittel im gesamten Großherzogtum für die 2. Klasse vier Euro. Erwirbt man sie direkt im Zug, sind zwei Euro Aufpreis fällig. Möchte man die 1. Klasse nutzen, sind zwei Euro fällig. Die Fahrradmitnahme kostet nichts extra. Innerhalb der Stadt Luxemburg verkehren die Nachtbusse generell und die Stadtbusse an den verkaufsoffenen Sonntagen grundsätzlich kostenlos.

Beispiel ÖPNV: Um die Emission der Stadtbusse zu verringern, werden die bisher eingesetzten Modelle nun nach und nach auf Hybridfahrzeuge umgestellt. Die elektrische Aufladung funktioniert dabei über Kontaktstellen, die sich auf dem Dach der Fahrzeuge befinden. An den Endstellen stehen jeweils festinstallierte Kontaktbrücken, die durch einen herabsinkenden Pantografen Strom an die Fahrzeugdächer abgeben.

Tipp: Besucher, die mit dem Schnellbus aus Saarbrücken anreisen oder ein Rheinland-Pfalz - Ticket + Luxembourg besitzen benötigen keine weitere Tageskarte zu ihrem bereits erworbenen Fahrschein.

Bild oben: neue Luxtram
Bild links: neue Doppelstandseilbahn. (Fotos: mm)

Um von der Station Pfaffenthal-Kirchberg in den höher gelegenen Stadtteil Kirchberg zu gelangen, wurde an der neu gebauten Station eine Doppelstandseilbahn errichtet. Alle vier Fahrzeuge sind barrierefrei nutzbar und überwinden jeweils einen Höhenunterschied von 38 Metern in rund einer Minute Fahrtzeit. Der Stadtteil Kirchberg weist die höchste Arbeitsplatzdichte des Herzogtums auf. Auch die Institutionen der Europäischen Union (u.a. Gerichtshof, Rechnungshof, Tagungsort, Sekretariat des Parlaments) haben hier ihre (Zweit-) Sitze. Derzeit pendeln täglich rund 30.000 Menschen zum Kirchberg-Plateau. Es wird erwartet, dass sich diese Zahl bis 2030 verdoppelt.

An der Bergstation angekommen kann man seit dem 10. Dezember 2017 auf dem ersten Teilstück der neu gebauten Straßenbahn weiter fahren. Bisher sind acht Haltestellen zwischen dem Kirchberg-Plateau („Bergstation“) und dem Europaparlament bis zur Luxexpo in Betrieb genommen. Die voll klimatisierten Fahrzeuge sollen 2018 bis zum Gare Central (Hauptbahnhof) und in der anderen Richtung ab dem Jahr 2021 bis zum Flughafen Luxemburg fahren. Die 450 Personen fassenden Trambahnen verkehren im Fünf- bis Fünfzehn-Minuten-Takt. Des Weiteren verfügt die Straßenbahn über ausreichend starke Akkus, um auf ihrer Fahrt durch die Altstadt zwischen den Stationen Kirchberg-Plateau und Gare Central ohne Fahrleitung auskommen zu können.

Diese vorbildhaften Maßnahmen sollen u.a. dem gesetzlich festgelegten Ziel dienen, bis 2020 einen Verkehrsanteil von 25 Prozent für den öffentlichen Verkehr in Luxemburg zu erreichen.

(Martin Mendel)

LUXTRAM

Geht eine grenzüberschreitende Neubaustrecke?

Vorschlag für eine Bahnverbindung zwischen dem Saarland und dem Großherzogtum

Mit dem Zug von Saarbrücken ohne umzusteigen direkt nach Luxemburg? Immer wieder wird eine solche Verbindung in die Diskussion gebracht. Nun hat Michael Bichler, ein junger Bauingenieur aus Luxemburg, der inzwischen in München lebt, detaillierte Pläne für eine Neubaustrecke zwischen den beiden Hauptstädten veröffentlicht.

Der 26-jährige schlägt vor, dass Züge von Saarbrücken bis Merzig auf der bestehenden Strecke fahren, die auch ausgebaut werden müsste. Ab Merzig sieht sein Plan dann eine 38 Kilometer lange Neubaustrecke bis ins luxemburgische Contern vor. Ab da geht es wieder auf bestehenden Gleisen bis Luxemburg Stadt. Die neue Trasse soll so gewählt werden, dass auf deutscher und luxemburgischer Seite Gemeinden angebunden werden, die bisher nicht von der Schiene erschlossen werden.

(Karte: Michael Bichler)

Bahnhof Bouzonville (Foto: L. Antus)

Wenn die gesamte Strecke für 150 km/h ausgebaut wird, könnten Züge die Strecke zwischen Saarbrücken und Luxemburg in rund 35 Minuten zurücklegen, das ist 25 Minuten weniger als derzeit bei guter Verkehrslage mit dem Auto.

Knackpunkt bei dem Vorschlag von Michael Bichler ist ein rund drei Kilometer langer Tunnel, der für die Neubaustrecke nötig wäre. Das luxemburgische Verkehrsministerium hat deshalb schon abgewunken mit dem Argument, die Investitionskosten stünden in keinem Verhältnis zur Zahl der zu erwartenden Fahrgäste. Die Politiker im Nachbarland setzen lieber auf den Bus. Derzeit fährt 15 Mal am Tag ein Schnellbus, der von einer Privatfirma im Auftrag der luxemburgischen Staatsbahn CLT gefahren wird, von der saarländischen Hauptstadt in die Europastadt und zurück. Der Fahrpreis beträgt neun Euro.

Auch die Deutsche Bahn hat wiederholt Interesse an einer Zugverbindung zwischen den beiden Metropolen bekundet. Derzeit sind direkte Bahnfahrten nur über Metz und Thionville möglich, Fahrzeit etwa eineinhalb Stunden mit Schnellzügen. Mit RE-Zügen und Umstieg in Trier dauert die Bahnfahrt derzeit etwa zwei Stunden.

Die Deutsche Bahn brachte noch eine weitere Variante ins Spiel: Sie möchte die luxemburgische Landeshauptstadt von Saarbrücken aus über das saarländische Dillingen und das lothringische Bouzonville und von dort aus weiter direkt über Thionville erreichen. Zum Karfreitagsmarkt in Bouzonville gab es in der Vergangenheit Sonderzüge von Dillingen und teilweise sogar Saarbrücken aus. Aber auch die Strecke zwischen Dillingen und Thionville müsste ausgebaut werden, um eine konkurrenzfähige Fahrzeit gegenüber Auto und Bus zu erreichen. *(wb)*

Nähere Informationen über den Neubaustrecken-Vorschlag unter
www.pro-zuchstreck-luxsaar.info

Zermürbungstaktik der DB bei Kundenbeschwerden?

Wir, eine zehnköpfige Reisegruppe, wollten am 7. Oktober 2017 von Frankfurt am Main nach Frankfurt/Oder und weiter nach Gdansk fahren. Hierfür hatten wir DB-Fahrkarten bis Frankfurt/Oder sowie Fahrkarten der polnischen Staatsbahn PKP bis Gdansk gekauft und Hotelzimmer für eine Nacht in der Stadt, die früher Danzig hieß, gebucht.

Der EC 55 ab Berlin Hbf fiel jedoch aus, ohne dass dies rechtzeitig mitgeteilt bzw. angezeigt worden wäre. Die Details unserer Reiseplanung und des tatsächlichen Reiseverlaufs hatte ich aufgelistet. Wir erfuhren vom Ausfall des EC erst im Berliner Hbf, wo wir mit Verspätung um ca. 13.30 Uhr angekommen waren. Den Versuch, am Informationsschalter eine Auskunft über eine Ersatzverbindung zu erhalten, mussten wir angesichts der langen Warteschlange anderer gestrandeter Reisender dort und der Tatsache, dass der EC ja bereits um 14.37 Uhr abfahren sollte, abbrechen. Wir erhielten dann am Automaten die Verbindungsauskunft für eine Fahrt mit der S-Bahn nach Lichtenberg, von dort mit dem RE nach Szczecin und weiter nach Gdansk. Dort wären wir dann statt um 20.39 Uhr erst um 22.04 Uhr angekommen, was aber noch eine Übernachtung im gebuchten Hotel ermöglicht hätte. Allerdings mussten wir in Lichtenberg feststellen, dass dort am Bahnsteig ein „Ersatzzug“ stand und lediglich angezeigt wurde „Bitte Ansage beachten“. Es erfolgte jedoch weder eine Ansage, noch setzte sich der Ersatzzug in Bewegung, noch kam ein anderer Zug bis zur planmäßigen Abfahrt um 14,47 Uhr. Somit wussten wir zu diesem Zeitpunkt immer noch nicht, wie wir überhaupt weiterkämen, aber es war klar, dass wir Gdansk an diesem Tag nicht mehr erreichen würden.

Daher erfolgte ein Anruf im Hotel in Gdansk, um die Zimmerbuchung zu stornieren. Allerdings bestand das Hotel dennoch auf Bezahlung, da die Stornierung erst nach 14 Uhr erfolgt war. Dass wir stornieren mussten, aber die Stornierung nicht rechtzeitig erfolgen konnte, lag allein an fehlender Information durch die DB, nämlich daran, dass uns weder vor Reiseantritt, noch bis Ankunft in Berlin Hbf der EC als ausfallend zwischen Berlin und Frankfurt/Oder gemeldet/ankontrolliert wurden, machte uns dort das Zugpersonal nicht darauf aufmerksam, dass der EC gar nicht fahren würde.

Dank der korrekten Auskunft der PKP kamen wir wenigstens noch teils per abenteuerlichem Schienenersatzverkehr über Eberswalde und Angermünde nach Szczecin. Die DB hatte fälschlich gemeldet, der Zug von Angermünde nach Szczecin falle aus. Die PKP hingegen hatte diesen DB-Zug als planmäßig fahrend angezeigt, was auch zutraf.

Wegen dieser Vorfälle schrieb ich am 13. November 2017 an kundendialog-spezial@deutschebahn.com:

Betr.: Ausfall des EC 55 am 07.10.17 zwischen Berlin und Frankfurt/Oder

... im Anhang übermittle ich Ihnen mein Schreiben vom heutigen Tage mit der Geltendmachung und Begründung eines Schadensersatzanspruches... Ich füge außerdem ... die Fahrkarten der DB ... über Frankfurt a.M. bis Frankfurt/Oder sowie die PKP-Fahrkarten von Rzepin nach Gdansk bei.

Am 24. November 2017 schrieb kundendialog@bahn.de: Ihre Nachricht vom: 21. November 2017 Unser Zeichen: ... vielen Dank für Ihre E-Mail. Gerne haben wir diese wunschgemäß an das Servicecenter Fahrgastrechte weitergeleitet. Sie erhalten von dort eine Antwort. ... Auf meine Nachfrage nach dem Bearbeitungsstand nach über einem Monat kam folgende E-Mail-Nachricht:
Ihre Nachricht vom: 2. Januar 2018
Unser Zeichen: .. vielen Dank für Ihre E-Mail. Uns ist es leider nicht möglich, Bearbeitung Ihres Anliegens durch das Servicecenter Fahrgastrechte zu geben. *Wir empfehlen Ihnen, die Kollegen telefonisch zu kontaktieren.*

Am 3. Januar 2018 erhielt ich einen Brief vom Servicecenter Fahrgastrechte mit folgendem Inhalt:

lhre Reise am 07.10.2017 ...vielen Dank für die Zusendung lhrer Anfrage zu lhrer Reise ... nach Frankfurt(Oder). Gern kümmern wir uns so schnell wie möglich um lhr Anliegen.

Unten: EC nach Polen. (Foto Jiwee Blau)

Um prüfen zu können, ob Sie im Rahmen der Fahrgastrechte Anspruch auf eine Entschädigung/Erstattung haben, benötigen wir folgende Angaben: lhre geplante Reiseverbindung / Reiseverlauf (Start- und Zielbahnhof, Abfahrts- und Ankunftszeit)

Bitte senden Sie uns die Angaben zusammen mit diesem Schreiben an die oben aufgeführte Adresse. Wenn Sie weitere Fragen haben, rufen Sie uns bitte an. Daraufhin sandte ich alles, was ich bereits am 13. November 2017 eingescannt gemailt hatte, nochmals per Briefpost an das „Service“center Fahrgastrechte. Anfang Februar kam dann ein Schreiben, indem wir aufgefordert wurden, unsere Fahrkarten bei der Polnischen Staatsbahn einzureichen. Dabei lag unser Problem nicht auf der polnischen, sondern auf der deutschen Strecke. Die Zermürbungstaktik geht offenbar weiter.
(Barbara Grassel)

RMV Gruppenkarte mit neuer Vorschrift

Bei der Gruppen(-Tages-)Karte des Rhein-Main Verkehrsverbundes trat mit Wirkung vom 1. Januar 2018 die Bestimmung in Kraft, dass die Namen aller Reisenden auf der Karte mit Vor- und Zuname einzutragen sind. Diese Regelung kennen wir bereits von anderen Verbünden und auch Angeboten der Deutschen Bahn. Die Maßnahme war leider unumgänglich, weil eine bestimmte Personengruppe Fahrgäste um eine Mitfahrgelegenheit regelrecht angebettelt und über Gebühr belästigt hat. PRO BAHN lagen diesbezüglich einige Beobachtungen und zahlreiche Beschwerden von Reisenden vor.

Zahlreiche Beschwerden gehen derzeit auch bei PRO BAHN ein, weil die neuen RMW-Fahrkartenautomatn noch keine DB-Fernverkehrsfahrten ausgeben können. Bis Ende März soll das Propblem behoben sein. Mit der Aufstellung der neuen Fahrkartenautomaten wurden in einigen Bahnhöfen gleichzeitig DB-Automaten abgebaut. Der Grund: Der RMW hat den Betrieb serine Fahrkartenauten an einen externen Dienstleister vergeben

Dem geringfügigen Mehraufwand für die Nutzer von Gruppenkarten steht der unverändert niedrige Preis für dieses Angebot gegenüber, rechnet sich eine solche Karte doch in aller Regel bereits bei der Hin- und Rückfahrt für nur zwei Personen.

In der bei Redaktionsschluss allerdings immer noch nicht freigeschalteten Tarifauskunft des RMV findet man nunmehr den Hinweis „⛔ *Übertragbarkeit:* ***nein*** *- Namenseintrag erforderlich. Die Namen der gemeinsam reisenden Personen sind auf der Fahrkarte unauslöschlich einzutragen. Ggf. nicht bei allen Vertriebskanälen.“* Damit ist gemeint, dass

Noch ist kein Platz auf den RMV-Gruppentageskarten, um darauf Namen einzutragen.

noch bis Mai diesen Jahres oder sogar länger dauern könnte, bis alle Fahrscheinautomaten und -drucker auf das neue Format umgestellt sind und alle Gruppenkarten fünf Namensfelder aufweisen. Hier schon einmal der Tipp, dass der Käufer der Karte bei weniger als fünf Mitreisenden unter dem letzten Namen einen Strich anbringt und oder die restlichen Felder aus-ixt. Dieser Hinweis findet sich derzeit in den Tarifbestimmungen des RMV nämlich noch nicht, ist aber allgemeiner Standard.

Neuerungen stoßen allgemein nicht auf Begeisterung. Dies gilt auch für diesen Fall. Allerdings haben Kritiker für die Maßnahme Verständnis, wenn ihnen die Hintergründe bekannt sind. Eine Gruppe kann sich allerdings mit der Maßnahme überhaupt nicht anfreunden. Es sind die Montags-Demonstranten auf dem Frankfurter Flughafen, die nun ihre An- und Abreise nicht mehr ganz so flexibel organisieren können wie zuvor.
(Wilfried Staub)

RheinMainCard jetzt bequem über Print@Home

Kurz mal nachrechnen kann sich lohnen

Das vom Rhein-Main-Verkehrsverbund im vergangenen Jahr ausgelegte Freizeitangebot RheinMainCard kann man jetzt auch ganz bequem von zuhause aus über den Internetauftritt der Tourismus + Congress GmbH Frankfurt am Main buchen. Karten und Rechnung erhält man per E-Mail und druckt beides auf einem handelsüblichen Drucker nach dem Print@Home-Verfahren aus. Dabei fällt lediglich eine Servicegebühr von einem Euro pro Ticket an. Eine andere Möglichkeit wäre es, die Karte online zu bestellen und sie sich per Post nach Hause schicken zu lassen. Hier beträgt die Servicegebühr einmalig drei Euro. Schließlich gibt es noch die Möglichkeit, die RheinMainCard direkt in einem der Servicecenter des RMV, an drei Stellen auf dem Flughafen oder in vielen Tourist-Informationen zu erwerben. Die Gültigkeit kann man frei wählen. Das Ticket ist jedoch von einer Rückgabe oder Umtausch ausgeschlossen. Die Karte gilt jeweils an zwei aufeinanderfolgenden Tagen nunmehr in dem gesamten Gebiet des RMV in allen Nahverkehrsmitteln, und sie gibt es in der Variante für eine oder bis zu fünf Personen zum Preis von 22,00 bzw. 46,00 Euro. Kinder bis fünf Jahre fahren in Begleitung kostenlos mit.

Der besondere Clou: die Karte ist übertragbar, dass heißt, am zweiten Gültigkeitstag kann eine andere Gruppe die Region erkunden und sparen. In über 40 Freizeit- und Kultureinrichtungen erhält man mit der RheinMainCard attraktive Ermäßigungen von 20 Prozent und mehr. An dem Programm beteiligen sich unter anderem der Frankfurter und der Opel Zoo, einige Schifffahrtslinien, zahlreiche Spaßbäder und Thermen und viele Museen zwischen Hanau und Rüdesheim sowie Erbach und der Wetterau. Wer als Tourist nur in Frankfurt bleibt, für den ist vielleicht die FrankfurtCard interessanter. Sie gibt es für eine oder bis zu fünf Personen und für einen oder zwei Tage. Sie kostet zwischen 10,50 und 32,00 Euro. Auch sie ist im Print@²Home-Verfahren erhältlich und an vielen Vorverkaufsstellen und Hotels in der Mainmetropole. *(Wilfried Staub)*

Bahnradweg durch das „Hessische Kegelspiel“

Von Bad Hersfeld bis Fulda

Als „Hessisches Kegelspiel“ wird eine hügelige Landschaft in Osthessen bezeichnet, die durch eine Ansammlung von erloschenen Vulkankegeln geprägt ist. Trotzdem sind allzu starke Steigungen nicht zu befürchten. Da es sich um einen Bahnradweg handelt, sind die Steigungen sehr moderat und auch von nicht geübten Freizeitradlern gut zu befahren.

Ausgangspunkt der Radtour ist der Bahnhof in Hünfeld. Nach der umfangreichen Sanierung des Empfangsgebäudes erhielt er 2014 von der „Allianz pro Schiene“ die Auszeichnung „Bahnhof des Jahres“. Hünfeld ist mit der Bahn von Frankfurt aus in gut zwei Stunden zu erreichen. Der Umstieg in Fulda ist in der Übergangszeit von 30 Minuten über die Bahnsteigrampen auch mit einem geschobenen Fahrrad bequem zu bewältigen. Nach zehnminütiger Fahrt mit dem Cantus-Flirt Richtung Kassel ist Hünfeld erreicht. Von Kassel aus kann man Hünfeld ohne Umsteigen in etwas mehr als einer Stunde erreichen.

Ostportal des Milseburgtunnels (Fotos: Dirk Schmid)

Vom Hünfelder Bahnhof muss man noch ca. zwei Kilometer entlang der Hersfelder Straße gen Norden radeln. Dann hat man den Startpunkt Kegelspiel-Bahnradweges erreicht. Wer mag, kann sich auf halbem Weg dorthin schon mal im Biergarten der alten Aha-Likörfabrik stärken. Die nächste Möglichkeit der Stärkung bietet sich schon nach etwa drei Kilometer im historischen Ausflugslokal „die Bimbel“ in Burghaun. Das Besondere daran: das Lokal befindet sich in einem alten Eisenbahnwaggon (*siehe Foto oben*).

Der 2007 eröffnete Kegelspiel-Bahn-Radweg verläuft auf der ehemaligen Eisenbahnstrecke von Hünfeld über Eiterfeld und Großentaft nach Wenigentaft in Thüringen. Der Volksmund nannte sie „Bimbel“.

Ein paar Kilometer hinter Burghaun wird mitten im Wald das 32 Meter hohe Klausmarbacher Viadukt überquert. Von hier bis zum Ende des Bahnradweges im thüringischen Wenigentaft bieten sich bei schönem Wetter immer wieder spektakuläre Ausblicke auf die Landschaft in der Vorderrhön. Von Hünfeld bis Wenigentaft sind es ca. 25 Kilometer. Hin und zurück ist das als Tagestour gut machbar.

Man kann Wenigentaft aber auch als Etappenziel wählen, denn der Kegelspielradweg trifft in Wenigentaft auf den Ulstertalradweg, den man in südlicher Richtung über Geisa und Tann bis zum Abzweig Aura kurz vor Hilders nehmen kann. Hier geht es dann auf den Milseburgbahnradweg Richtung Fulda. Das spektakulärste Ereignis auf dieser Route ist die Durchfahrt durch den sanierten und für den Radverkehr hergerichteten Milseburgtunnel. Mit seiner Länge von 1173 Meter ist er einer der längsten Bahnradweg-Tunnel in Europa. Zur Sicherheit der Radfahrer ist der Tunnel tagsüber beleuchtet und videoüberwacht.

Viaduktsüberquerung Kausmarbach.

Die komplette Route von Hünfeld bis Fulda beträgt ca. 85 Kilometer und ist in zwei Tagen bequem zu schaffen. Alle erwähnten Radwege sind asphaltiert und gut ausgeschildert. *(ra)*

Nützliche Links:

radroutenplaner.hessen.de/map
www.hessischeskegelspiel.de
www.milseburgradweg.de
www.bahntrassenradeln.de/bahn_he.htm#he3_04
www.ulstertal.de/de/info/ulstertalradweg.html

HESSISCHES KEGELSPIEL

Abschied von der Schiene 2006 - 2016

In den ersten Jahren nach der deutschen Vereinigung war die ehemalige innerdeutsche Grenze auf einem Netzplan der Eisenbahn schnell zu erkennen. Auf dem Gebiet der ehemaligen DDR war das Eisenbahnnetz wesentlich dichter geknüpft als in den alten Bundesländern. Doch mit der Vereinigung wiederholte sich in den neuen Bundesländern eine Entwicklung, die schon in der alten Bundesrepublik das Eisenbahnnetz rapide schrumpfen ließ. Motorisierungswelle, Ausbau des Straßennetzes, Zersiedlung und eine Abwanderung aus dem ländlichen Raum ließen die Fahrgastzahlen auf zahlreichen Nebenbahnen in der ehemaligen DDR schrumpfen. Geänderte Verantwortlichkeiten durch das 1996 in Kraft getretene Regionalisierungsgesetz konnten die Abbestellung des Personenverkehrs auf vielen dieser Strecken zwar aufhalten, letztendlich aber oft nicht verhindern.

Zwischen 2006 und 2016 endete auf ca. 30 Strecken der Personenverkehr auf der Schiene. Im neuen Band der Buchreihe „Abschied von der Schiene“ erinnert Wolfgang Fiegenbaum an diese Strecken und ihren Werdegang. In der bewährten Weise der Vorgängerbände widmet der Autor jeder Strecke einen kurzen geschichtlichen Abriss, schildert Entwicklung und Fahrzeugeinsatz und zeigt Fotos der Fahrzeuge aus den letzten Betriebsjahren und der Bahnhöfe.

Ergänzt wird der Band durch ein Kapitel über Strecken im „Wartestand“. Hier sind Strecken aufgelistet, die derzeit wegen Bauarbeiten gesperrt sind oder bei denen unklar ist, ob sich weiterhin ein Verkehr finanzieren lässt. Weitere kurze Kapitel widmen sich den Themen Streckenverkürzungen, Neutrassierungen, Verbindungskurven sowie Sonderverkehre.

Auch der jüngste Band von „Abschied von der Schiene“ erzählt von Hoffnungen, die sich oft nicht wie gewünscht erfüllt haben. Hoffnungen an eine prosperierende Entwicklung der Region bei Eröffnung der Strecken, und Hoffnungen in den letzten Jahren, mit modernen Fahrzeugen wieder mehr Fahrgäste für die Strecken gewinnen zu können. Das Buch endet mit der wohl bekanntesten Streckenstilllegung, dem Ende der Magnetbahn-Versuchsstrecke im Emsland.

Wie die anderen Bücher aus der Reihe „Abschied von der Schiene“ dokumentiert auch der neue Band fundiert die jüngere Eisenbahngeschichte. Leider hat der Verlag gegenüber den Vorgängerbänden das Buchformat vergrößert, wodurch es im Bücherregal nicht mehr zu den übrigen Büchern der Reihe passt und unhandlicher geworden ist. Auch die Bilder sind im Druck oft zu kontrastreich und teilweise etwas verwaschen, wodurch Details verloren gehen. Es ist schade, dass durch Sparmaßnahmen des Verlags so der Eindruck des Werks etwas getrübt wird.

„Abschied von der Schiene – 2006-2016“ ist im Transpress-Verlag erschienen und kostet 29,90 Euro.

(Stephan Kyrieleis)

Trainspotting

Wann fährt der neue ICE 4 auch durch Hessen und Baden-Württemberg?

Eine Zusammenstellung von Reinhard Ahrens (Angaben ohne Gewähr!)

Verkehrstage	Mo-Fr	Mo-Sa	Sa 2.2.-	tägl.	tägl.	So	tägl.	nicht	Mo-Fr,	Mo-Do,	Sa	tägl.
			2.6.			ab 10.6.		tägl.	So	Sa		
ICE	**888**	**774**	**886**	**772**	**882**	**970**	**576**	**1086**	**1094**	**786**	**574**	**572**
München	04:13		06:17		08:17			14:20		13:39		
Stuttgart		05:02		07:25		09:25	13:24		15:24		15:24	17:24
Frankfurt Hbf		06:58		08:58		10:58	14:58		16:58		16:58	18:58
Kassel-W.	07:36	08:21	09:36	10:21	11:36	12:21	16:21	17:36		17:36	18:21	20:25
Hamburg Hbf	09:53	10:35	11:56	12:35	13:54	14:35	18:35	19:53	20:24	19:53	20:38	22:43

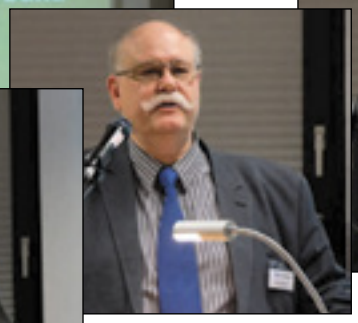
Verkehrstage						ab 11.6.	12.2. -		Ab 10.6.			
							14.3.					
ICE	**783**	**573**	**973**	**575**	**577**	**979**	**881**	**1079**	**971**	**883**	**1073**	**885**
Kassel-W.	08:23	09:37	09:37	11:37	13:37	15:37	16:23	16:30	17:37	18:23	19:37	20:23
Frankfurt Hbf		11:06	11:06	13:06	15:06	17:06			19:06		21:06	
Frankfurt Süd								18:01*				
Stuttgart		10:35	12:35	14:35	16:35	18:35		18:58	20:35		22:50	
München	11:43						19:43			21:43		23:43

* hält auch in Darmstadt (18:21 Uhr)

25 Jahre Einsatz für Bahn- und Bus-Kunden

Frankfurter Regionalverband feierte Geburtstag – prominente Festredner – „Goldener Hemmschuh“ verliehen

Festredner: André Kavai (oben), Holger Scheel (rechts). (Fotos: Volker Hartmann & Helmut Lind)



Bundesvorsitzender Detlef Neuss.

Thomas Kraft

„Großer Bahnhof“ am 4. Dezember 2017 im Saalbau Gallus in Frankfurt: Dort feierte der PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt sein silbernes Jubiläum.

1992 ging die Regionalgliederung des Fahrgastverbandes an den Start. An die Anfänge, die eng mit dem Protest gegen die Stilllegung der Straßenbahnlinie 16 im Offenbacher Stadtgebiet verbunden waren, erinnerte Gründungsmitglied Holger Scheel in einem der Festvorträge. Damals waren die PRO BAHNer bei Frankfurter Verkehrsverbund (FVV) und den Verkehrsunternehmen noch als nervige Dauerkritiker und Besserwisser verschrieen. Doch das hat sich in 25 Jahre grundlegend geändert. Die sachkundigen Mitglieder des Fahrgastverbandes sind als Kritiker und Helfer bei Verbesserungen im ÖPNV gerne gesehen – auch wenn nach wie vor manche Fehde ausgefochten wird.

Davon zeugte auch die Rednerliste beim kleinen Festakt, zu dem rund 150 Personen, Mitglieder, Freunde, Politiker und Verkehrsexperten, geladen waren. Am Rednerpult standen RMV-Geschäftsführer André Kavai, der Frankfurter Verkehrsdezernent Klaus Österling (SPD), sowie Jürgen Leindecker, Landesgeschäftsführer des Städte- und Gemeindebundes Sachsen-Anhalt. Weitere Redner von PRO BAHN waren der Bundesvorsitzende Detlef Neuss, der hessische Landesvorsitzende Thomas Kraft sowie Thomas Schwemmer vom Regionalverband Großraum Frankfurt. Durch den Abend führte Carsten Jens, Redakteur beim Hessischen Rundfunk mit Kurzweiligen Moderationen.

Ein Höhepunkt des Festabends war die Verleihung des „Fahrgastpreises Goldener Hemmschuh.“ *(Foto nächste Seite)*. Damit sollten keine Belobigungen für Selbstverständlichkeiten ausgesprochen, sondern „der Finger gezielt in die Wunde gelegt werden“, und das aufzeigen, was die Fahrgäste am meisten bedrückt oder bewegt. Nominiert war der fahrgast**un**freundliche Umbau des Bahnhofes Wiesbaden Igstadt und der nicht funktionierende Bus-Sammelanschluss am Bahnhof in Bad Soden am Taunus sowie die Fahrgastinformation der DB im Falle von Betriebsstörungen.

Die Wahl der Fachjury fiel auf das Krisenmanagement der DB. Betriebsstörungen seien bei dem komplexen System Schiene nun einmal nicht ganz auszuschließen. Dafür bringen die Fahrgäste durchaus Verständnis auf, sofern sie über die Ursachen, die Dauer und alternative Reisemöglichkeiten zeitnah und nachvollziehbar informiert werden. Anhand zahlreicher Beispiele wurde aufgezeigt, dass solche Informationen des Fern- und Nahverkehrs der DB teilweise mehr zur Verwirrung der Fahrgäste beitragen als eine Hilfestellung darstellen. Vorsitzender Thomas Schwemmer möchte den Preis nicht als Schmähpreis verstanden wissen, sondern als Aufforderung zu einem Dialog mit der Konzernspitze zur Optimierung des Krisenmanagements der Bahn.

Zum Dialog bereit waren beim Festabend allerdings nicht die Nominierten. Ihre eingeladenen Vertreter blieben der Veranstaltung fern. Über das Jubiläum wurde in den Zeitungen im Großraum Frankfurt ausführlich berichtet. Außerdem traten nach der Jubiläumsveranstaltung einige (auch prominente) Bahn-Freunde dem Regionalverband Großraum Frankfurt von PRO BAHN bei. *(wb)*

Interesssierte Zuhörer bei den Festvorträgen.

Der wohl jüngste Leser des „Umsteigers“ ist das neue und wohl ebenso jüngste Mitglied unseres Fahrgastverbandes: Florian Stolz, der als Pflegekind seit eineinhalb Jahren bei der Familie Filzinger in Lauterbach wohnt. (Foto: wf)

Zwei neue Fahrgastpreise in Hessen

Der Landesvorstand von PRO BAHN hat hat Anfang Februar beschlossen, zwei neue Fahrgastpreise ins Leben zu rufen, den „Hessischen Fahrgastpreis“ und den mahnenden Fahrgastpreis „Der Hemmschuh“, die Lob, aber auch Kritik ausdrücken sollen. Wie die beiden Preise ausgestaltet werden sollen, ist noch offen. Deshalb bittet der Landesverband auch um Vorschläge von den Mitgliedern:

- In welchem Rahmen sollen die beiden Fahrgastpreise überreicht werden?
- Wie soll der „Hessische Fahrgastpreis“ aussehen? Soll es nur eine Urkunde oder auch auch eine „Trophäe“ sein, die sich die Preisträger in eine Vitrine stellen können?
- Nach welche Kriterien sollen die Preise vergeben werden?

Wer Ideen für die beiden Fahrgastpreise hat, der schreibe eine Mail an mail@pro-bahn-hessen.de oder an PRO BAHN Landesverband Hessen, Postfach 111416, 60049 Frankfurt am Main. *(red)*

Der Fahrgastpreis „Goldener Hemmschuh“, der vom Regionalverband Großraum Frankfurt im 2017 erstmals verliehen wurde. (Foto: Thomas Schwemmer)

Das Allerletzte

Aus: „Bahnsinn! Der Pendlerkalender 2019“ aus dem Carlsen Verlag. Erscheint im Juni 2019.

So mancher Kontrolleur und Fahrgast der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) blickt verdutzt, wenn ihm Fahrgäste statt eines Ticklets ihre Schuhe entgetgen halten. Dabei geht das alles streng nach Beförderungsbedingungen zu. Die BVG hat zusammen mit dem Sportschuhhersteller Adidas eine gemeinsame Sneakers-Kollektion herausgebracht. Der Clou: Die limitierten Schuhe dienen auch als Jahresticket für den ÖPNV. (wb)

In eigener Sache

In der vorigen Ausgabe des „Umsteigers“ haben wir dem VCD Darmstadt-Dieburg erstmals Seiten in eigener redaktioneller Verantwortung überlassen, damit dieser Verband seine Mitglieder über seine Belange informieren kann. Im Auftrag haben wir den „Umsteiger“ auch an alle VCD-Mitglieder in Südhessen verschickt.

Wir haben diese Zusammenarbeit nach nur einer Ausgabe wieder beendet, da es unterschiedliche Auffassungen über die Qualität und Ausrichtung einer journalistisch „gemachten“ Mitgliederzeitschrift gab. Ebenso ist die ursprünglich vereinbarte finanzielle Basis der Zusammenarbeit entfallen, da sich der VCD Landesverband Hessen gegen die Aussendung des „Umsteigers“ an alle VCD-Mitglieder in Südhessen ausgesprochen hat.

Die Redaktion des „Umsteigers“

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen

Mo 14.05. 18.00 Uhr: Regionaltreffen, Gaststätte „Zur Marbachhöhe“, Amalie-Wündisch-Straße 3, 34131 Kassel.

PRO BAHN Regionalverband Osthessen

Do 12.04. 19.00 Uhr: Regionaltreffen im Restaurant „Mainzer
Do 12.07. Rad“ Phulkari, Kurfürstenstraße 2, 36037 Fulda.

PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen

Mi 21.03. 18.30 Uhr: Regionaltreffen in der Pizzeria Adria, Frankfurter Straße 30, 35392 Gießen.

Mi 18.04. 18.30 Uhr: Regionaltreffen im Vereinsheim des Modell-Eisenbahn-Club Dill (MEC), Littau 5 (neben dem Stellwerk) in 35745 Herborn.

Mi 16.05. 18.30 Uhr: Regionaltreffen in der Pizzeria Adria, Gießen

Mi 20.06. 18.30 Uhr: Regionaltreffen, Restaurant Thessaloniki, Zeppelinstraße 1, 35039 Marburg.

Gemeinsame Jahreshauptversammlung der PRO BAHN Regional-Verbände Nordhessen, Osthessen und Mittelhessen

Fr. 20.04. 18.00 Uhr: Gaststätte „Zur Marbachhöhe“, Amelie-Wündisch-Straße 3, 34131 Kassel

Landesversammlung von PRO BAHN Hessen e.V.

Sa 09.06 in Kassel; vormittags Besichtigung und anschließend Versammlung in der Gaststätte „Zur Machbachhöhe, Amalie-Wündisch-Straße 3, 34131 Kassel

PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt e.V.

Mo 09.04. 18.30 Uhr: Jahreshauptversammlung im Saalbau Gutleut, Clubraum 2, Rottweiler Straße 32, 60327 Frankfurt

Mo 07.05. 18.30 Uhr: Monatstreff im Saalbau Gutleut, Clubraum 3
Mo 04.06. Rottweiler Straße 32, 60327 Frankfurt

PRO BAHN Regionalgruppe Westhessen/Rheinhessen

Mi 14.03. 18.00 Uhr, Fahrgaststammtisch im InterCity-Hotel Mainz, Binger Straße 21, 55131 Mainz, nahe Hbf Süd

Mi 09.05. 18.00 Uhr: Fahrgaststammtisch in Wiesbaden im Bür-Gerhaus Kastel, Zehnthofstraße 41, 55252 Mainz-Kastel (fünf Minuten Fußweg ab Bf. MZ-Kastel über Rathausstraße und Rochusplatz)

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.

Mi 28.03. 18.00 Uhr Regionaltreffen, „Casa Algarve“, Darmstadt
Sa 07.04. 14.00 Uhr: Jahreshauptversammlung, „Casa Algarve
Mi 25.04. 18.00 Uhr: Regionaltreffen, „Casa Algarve“ („SC Grün-
Mi 27.06. Weiß“), 64293 Darmstadt, Dorheimer Weg 27

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar

Do 15.03. 19.30 Uhr: Monatstreffen im Umweltzentrum, Käfertaler Str. 162, 68167 Mannheim

Do 19.04. 19.30 Uhr: Monatstreffen im Restaurant red, Poststraße 42, 69115 Heidelberg

Do 17.05. 19.30 Uhr: Monatstreffen im Umweltzentrum, Käfertaler Str. 162, 68167 Mannheim

PRO BAHN e. V. Bundesverband
Friedrichstraße 95; 10117 Berlin
Tel. (030) 3982 0581 (Mitgliedsanfragen)
Tel. (030) 3982 0582 (Kundenprobleme)
Fax (030) 2017 9967
www.pro-bahn.de
Mitgliederverwaltung/Datenänderung:
Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München
Tel./Fax: Bitte die Berliner Nr. wählen
E-Mail: mitgliederservice@pro-bahn.de

PRO BAHN Landesverband Hessen e. V.
Postfach 11 14 16, 60049 Frankfurt am Main
Tel. (069) 244372266, Fax: (069) 24749537
www.pro-bahn-hessen.de
E-Mail: mail@pro-bahn-hessen.de
Landesvorsitzender: Thomas Kraft
Stellvertreter: John Grimmette, Werner Filzinger,
Kasse: Barbara Filzinger

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen
Postfach 41 02 34; 34064 Kassel
E-Mail: nordhessen@pro-bahn-hessen.de
Regionalvorsitzender: Dieter Kleinschmidt Tel.
(0561) 5100 9001, Fax (0561) 2207 8108

PRO BAHN Regionalverband Osthessen
Regionalvorsitzender: Werner Filzinger
Baumgartenweg 12; 36341 Lauterbach
Tel. (06641) 2911, Fax: 910672
E-Mail: osthessen@pro-bahn-hessen.de

PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen
Postfach 10 07 28, 35337 Gießen
www.pro-bahn-mittelhessen.de
E-Mail: mittelhessen@pro-bahn-hessen.de
Regionalvorsitzender: Thomas Kraft
Tel. (06441) 9631899, Fax 5669880

PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt e. V.
Postfach 11 14 16, 60049 Frankfurt am Main
www.pro-bahn-frankfurt.de
E-Mail: frankfurt@pro-bahn-hessen.de
Regionalvorsitzender: Thomas Schwemmer
Tel. (069) 3670 1750, Fax: 710459442

PRO BAHN Regionalgruppe Westhessen/Rheinhessen
Regionalsprecher: Martin Mendel
Postfach 31 43, 55021 Mainz
Tel. (06134) 9581549

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.
Regionalvorsitzender: Peter Castellanos
Postfach 12 69, 64356 Mühltal
Tel. (0 157) 79217391
www.pro-bahn.de/starkenburg
E-Mail: starkenburg@pro-bahn-hessen.de

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar
Regionalvorsitzender: Andreas Schöber
Holbeinstraße 14, 68163 Mannheim
Tel. (0621) 411948
www.pro-bahn.de/rhein-neckar
E-Mail: pb-rhein-neckar@arcor.de

Landesverband Rheinland-Pfalz/ Saarland e.V.
Postfach 2220
67512 Worms
Tel.: (06241) 854 5201 oder (0177) 234 1185
Fax: (06241) 496 6728
www.probahn-rlp-saar-de
E-Mail: info@probahn-rlp-saar.de
Landesvorsitzender: Sebastian Knopf

Bankverbindung Spendenkonten (alle Spenden sind steuerlich absetzbar!):

Spendenkonto für die Fahrgastzeitung (Kontoinhaber Landesverband Hessen e.V.):
IBAN: DE67 5009 0500 1105 9502 33 BIC: GENODEF1S12 (Sparda-Bank Hessen)

Spendenkonten für die Untergliederungen von PRO BAHN:

- Landesverband Hessen e. V.: IBAN DE22 5009 0500 2105 9502 33 / BIC GENODEF1S12 (Sparda-Bank Hessen)
- Landesverband Baden-Württemberg e. V. (für Regionalverband Rhein-Neckar): IBAN: DE47 6669 0000 0002 0352 61 / BIC: VBPFDE66XXX (Volksbank Pforzheim)
- Landesverband Rheinland-Pfalz/Saarland e.V.: DE51 5405 0220 0003 8063 61 / BIC: MALADE51KLK (Kreissparkasse Kaiserslautern)
- Regionalverband Frankfurt e. V.: IBAN: DE65 5009 0500 0001 1130 91 / BIC: GENODEF1S12 (Sparda-Bank Hessen)
- Regionalverband Starkenburg e. V.; IBAN: DE83 5089 0000 0000 5713 00 / BIC: GENODEF1VBD (Volksbank Darmstadt-Südhessen)
- Regionalverbände Nordhessen, Osthessen, Mittelhessen: IBAN: DE35 5199 00002150656209 / BIC: GENODE51LB1 (Volksbank Lauterbach-Schlitz)

SchienenJobs.de

Bahn frei für Ihre Karriere!

Die Online-Stellenbörse rund um die Schiene

www.schienenjobs.de info@schienenjobs.de www.facebook.com/schienenjobs.de

Ein Projekt von

Allianz pro Schiene index

Unterstützt durch

BVG DB BeNEX NETINERA BOMBARDIER AVG Fahrgastverband PRO BAHN DEVK VDV Die Verkehrsunternehmen DIE BAHNINDUSTRIE. transdev