

Fahrgastzeitung

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

Nr. 110

Dezember 2015



Viel Ärger um Kasseler Linienreform	S. 4
Chancen für stillgelegte Strecken?	S. 7
Super-Gau in Bad Homburg/Oberursel	S. 12
Neues RMV-Nachbarschaftsticket	S. 23

Titelbild: *Vorweihnachtliches Kassel in der Königstraße. Doch damit könnte bald Schluss sein, denn eine Wählervereinigung will durch ein Bürgerbegehren die Tram aus der Fußgängerzone verbannen. (Fotos KVG)*

Rückseite oben: *Weihnachtlich glänzen die Mannheimer Planken vor dem historischen Wasserturm mit einer Straßenbahn der Rhein-Neckar Verkehr GmbH. (Foto: wb)*

Rückseite unten: *Die Adventzeit bedeutet auch Hochbetrieb für die Historische Eisenbahn Frankfurt, die sieben Weihnachtsmärkte mit ihren Dampfzügen besuchte. (Foto: Rudolf Neutsch)*

Impressum

Die „Fahrgastzeitung“ ist eine Informationszeitschrift der PRO BAHN Regionalverbände Starkenburg e. V., Großraum Frankfurt am Main e. V., Nordhessen, Mittelhessen, Osthessen, des PRO BAHN Landesverbandes Hessen e. V. sowie des PRO BAHN Regionalverbandes Rhein-Neckar.

Sie erscheint im Jahr 2015 mit vier Ausgaben. Nachdruck, auch auszugsweise, ist nur mit Genehmigung der Redaktion und Quellenangabe (PRO BAHN/Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar) erlaubt. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Sie können die Fahrgastzeitung (FGZ) auch erhalten, wenn Sie nicht Mitglied bei PRO BAHN sind. Das Jahresabonnement kostet 8,00 Euro und beinhaltet die Zusendung von derzeit vier Ausgaben pro Jahr. Bitte bestellen Sie mit Angabe Ihrer Adresse beim Landesverband (Postfach 11 14 16, 60049 Frankfurt a. M.) oder per E-Mail unter mail@pro-bahn-hessen.de und überweisen Sie den Betrag auf das Konto der Fahrgastzeitung (IBAN: DE17 5009 0500 1105 9000 14/BIC: GENODEF1S12).

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

Änderungen der Bezugsadresse melden Vereinsmitglieder bitte an die Mitgliederverwaltung in München (siehe Seite 34). Wer die Zeitung als Jahresabonnement/Freiverteiler erhält, meldet Adressenänderungen bitte an Helmut Lind, Holzweg 17, 61440 Oberursel, E-Mail: lind.obu@t-online.de.

Redaktion: Wolfgang Brauer (*wb*) v. i. S. d. P., Holger Kalkhof (*hka*), Hermann Hoffmann (*hh*), Thomas Kraft, Thomas Schwemmer, Werner Filzinger.

Endredaktion dieser Ausgabe: *wb*

Regionalredaktionen:

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

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

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

Großraum Frankfurt: Thomas Schwemmer, Krifteler Straße 107, 60326 Frankfurt am Main,
Tel. (0 69) 36 70 17 50, Fax (0 69) 7 10 45 94 42,
E-Mail: info@frankfurt.pro-bahn.de

Starkenburg: Holger Kalkhof, Carsonweg 40, 64289 Darmstadt,
E-Mail: holger.kalkhof@t-online.de

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

Redaktionsschluss für diese Ausgabe: 1. Dezember 2015 (Heft Dezember 2015)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 15. Februar 2016 (Heft März 2016)

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

Viel Ärger um Linienreform in Kassel	4
--	---

Osthessen

Aus für den Stadtbus in Lauterbach	6
PRO BAHN inspizierte stillgelegte Bahnstrecke im Grenzgebiet	7

Mittelhessen

Aus für den Güterverkehr auf der Lumdatalbahn	8
Bürgermeister wollen Horloffthalbahn erhalten	9
Verbesserungen zum Fahrplanwechsel – eine Mogelpackung	11

Großraum Frankfurt

Bus-Super-Gau in Bad Homburg und Oberursel	12
Wieder mehr Busse im Main-Taunus-Kreis	17
Kreisweite CleverCard	18
Bus contra AST in Kronberg	20
Das Nachbarschaftsticket RMVsmart kommt	22

Hessen

Mehr Mitbestimmung für Fahrgastbeiräte	25
Erstes deutschlandweites Treffen der Fahrgastvertreter	26

Starkenburger

Nichts Neues von der Neubaustrecke	27
Bahnhof Eberstadt bleibt vorerst verwahrlost	29
Nachruf auf Thomas Blum	30

Rhein-Neckar

Verschlechterungen zum Fahrplanwechsel	32
--	----

<u>PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten</u>	34
--	----

<u>PRO BAHN – Termine</u>	35
---------------------------------	----



Die Linie 1 bleibt, sonst ändert sich viel: Das Kasseler Straßenbahn- und Busnetz soll 2017 komplett umgekrempelt werden. (Foto: Thomas Kraft)

Nordhessen

Viel Ärger um die Linienreform

Ab 2017 große Einschränkungen im Kasseler Liniennetz geplant

Die Kritik an den geplanten Änderungen im Kasseler Tram- und Bus-Netz reißt nicht ab. Der PRO BAHN Regionalverband Nordhessen unterstützt deshalb die Unterschriftenaktion des BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz) Kassel „KVG-Linienreform: Angebotsstreichungen stoppen – Nahverkehr ausbauen!“, die sich gegen die geplante Linienreform richtet.

Im Sommer hatte die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) eine große Revision des seit über 25 Jahre bestehenden alten Netzes angekündigt (Details unter www.kasselerlinien.de). Begründet wird die radikale Umwälzung von der KVG so: „Nach 25 Jahren ist es an der Zeit für eine grundsätzliche Neuorganisation des Kasseler Liniennetzes. Kassel hat sich in den vergangenen 25 Jahren außerordent-

lich verändert. Dabei soll das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs in Kassel stärker an die Nachfrage angepasst und der Einsatz von Ressourcen optimiert werden.“ Insgesamt sollen durch das neue Konzept rund eine Million Euro pro Jahr eingespart werden.

Doch nach Ansicht von PRO BAHN Nordhessen und der anderen Verkehrs- und Umweltverbände bedeutet das vorgelegte Konzept eine erhebliche Einschränkung des Tram- und Bus-Angebots. Kritisiert wird die Taktausdünnung frühmorgens, abends und am Wochenende, der Ersatz von Busverkehr durch Anrufsammeltaxen sowie die Streichung kompletter Buslinien. Bisher fahren Straßenbahnen im 15-Minuten-Takt, an Abenden und am Wochenende im 30-Minuten-Takt.

„Der Abendverkehr soll stark eingeschränkt werden, sodass man aus Außenbezirken zwar Theater oder Kino mit ÖPNV erreichen kann, aber nicht zurückkommt,“ so Hermann Hoffmann, Regionalvorsitzender von PRO BAHN Nordhessen. „Wenn Zeitkarteninhaber manche Ziele nur noch mit dem Auto erreichen, werden sie ernsthaft über eine Abbestellung ihrer Zeitkarte nachdenken. Auch der Verkauf von Einzelfahrkarten wird schwinden. Der Autoverkehr im Innenstadtbereich wird zunehmen. Da viele Stadtverordnete und Ortsbeiräte nur autoorientiert denken und an Liniennetzen wenig interessiert sind, wird die KVG ihre Sparpläne durchsetzen und damit Einnahmen verlieren – auf Kosten vieler Bürger und der Umwelt, mahnt Hermann Hoffmann.

Einige wichtige Buslinien sollen tagsüber nur noch im 20-Minuten-Takt fahren. Fraglich sei, wie dann Umsteigeverbindungen zwischen Bussen und den im 15-Minuten-Takt fahrenden Straßenbahnen funktionieren sollen. 26 Haltestellen würden nach den Plänen gar nicht mehr und weitere 18 nur noch mit Anrufsammel-Taxen angefahren. Da diese Haltestellen fast ausnahmslos in den am Stadtrand gelegenen Stadtteilen liegen, würden viele Bürger wieder auf das Auto umsteigen.

In dem künftigen KVG-Liniennetz sind auch keine Erweiterungen des Straßenbahnnetzes, wie beispielsweise die dringend benötigte Tram nach Harleshäusen, die in weiten Teilen fertig geplante Tram nach Waldau oder die beiden Verlängerungen der Linien 3 und 7 nach Ful-

datal-Ihringshausen oder ins Bossental berücksichtigt. Im Busverkehrsnetz bleibe kaum ein Stein auf dem anderen, kritisiert der BUND. Gerade für Stadtteile ohne Tramanbindung sei eine direkte Busverbindung in die Innenstadt aber wichtig, um zumindest die heutige Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs zu erhalten.

Die Kasseler Verkehrs AG hat inzwischen auch fast 1000 Rückmeldungen und Anregungen aus einer Bürgerbeteiligung erhalten, die jetzt ausgewertet werden. Im März kommenden Jahres soll ein überarbeiteter Reformentwurf vorgelegt werden. Ab April 2016 startet der politische Diskussions- und Entscheidungsprozess des überarbeiteten Konzepts. Voraussichtlich im Oktober 2016 soll die Kasseler Stadtverordnetenversammlung das neue Liniennetz beschließen, damit es im Frühjahr 2017 umgesetzt werden kann. PRO BAHN und die anderen Umweltverbände in Nordhessen werden bis dahin weiter gegen die vorgelegten Pläne und für ein fahrgastfreundliches Tram- und Busnetz in Kassel kämpfen. (wb/hh)



Die Linie 4 soll in Zukunft nach Druselstal und nicht mehr nach Matterberg fahren. (Foto: wb)

Das Unterschriftenformular „Kein Kaputtsparen des Nahverkehrs“ kann heruntergeladen werden unter: http://kassel.bund.net/themen_und_projekte/kein_kaputtsparen_des_nahverkehrs/.

Osthessen

Aus für den Stadtbus Lauterbach

Stadt will Zuschuss nicht mehr bezahlen

Den Stadtbus Lauterbach gibt es nicht mehr. Am 13. Dezember 2015 fuhr die innerstädtische Linie VB-20 zum letzten Mal. Den Ausschlag dafür gab die prekäre finanzielle Lage der „Hauptstadt“ des Vogelsbergkreises mit 13.000 Einwohnern, die den Zuschuss für die Stadtbusse nicht mehr zahlen wollte. Bis 2014 waren dies 60.000 Euro pro Jahr, 2015 waren dafür nur noch 30.000 Euro in den städtischen Haushalt eingestellt.

Dazu kam die schlechte Nutzung des Angebots. Durchschnittlich saßen nur acht Fahrgäste in den Bussen.

Abends in Fulda ins Kino oder Theater gehen und mit dem ÖPNV zurück nach Schlitz oder Lauterbach im Vogelsbergkreis. Das geht, denn montags bis samstags fährt um 22.30 Uhr bzw. 23 Uhr ein Anruflinientaxi (ALT) in der Domstadt los. Auf Anregung von Werner Filzinger, Regionalvorsitzender von PRO BAHN Osthessen, haben Vogelsbergbahn und die Verkehrsgesellschaft Oberhessen diese Verbindung vor einigen Jahren eingerichtet. Obwohl das ALT bei seiner Tour auch Oberbimbach, Großlüder und Bad Salzschlirf im Landkreis Fulda passiert, haben die ÖPNV-Nutzer in diesen Gemeinden das Nachsehen, da die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Fulda keine Zuschüsse geben und die Verbindung nicht mitfinanzieren will.



Bus in Lauterbach (Foto: Bus in Hessen)

Als Alternative hatte sich der Seniorenbeirat der Stadt für den Einsatz von Taxis vorgeschlagen. Dieser Lösung stimmte die Stadtverordnetenversammlung wegen der hohen Preise für die kurzen innerstädtischen Strecken nicht zu. Eine Fahrt in der Kernstadt hätte fünf Euro gekostet, bis in die acht Kilometer entfernten Außenstadtteile sogar zehn Euro.

In Lauterbach verkehren jetzt nur noch Regionalbuslinien, die das weggefallene innerstädtische ÖPNV-Angebot aber nicht voll ersetzen können.



Es wird jetzt schwerer werden, jederzeit Einkäufe zu tätigen oder das Krankenhaus zu besuchen. Diese Funktion können die anderen Lauterbach bedienenden Linien nicht erfüllen.

(Werner Filzinger/wb)

Osthessen

Neue Chance für stillgelegte Bahnstrecke?

Bahnstrecke mit bewegter Geschichte zwischen Ost und West

Anfang November inspizierte eine Delegation von PRO BAHN den stillgelegten Teil der Bahnstrecke Gerstungen – Vacha, die auch auf hessischem Gebiet verläuft. Zwischen dem thüringischen Gerstungen und dem Werk Hattorf von Kali und Salz gibt es noch einen umfangreichen Güterverkehr mit Salz-Zügen, der nur an Wochenenden ruht. Nach einer Anwohnerklage wurde die Zahl der Güterzüge allerdings auf vier pro Tag begrenzt. Zwischen dem Kaliwerk bei Hattorf und Vacha ist die Strecke stillgelegt.



Bahnhof Philippsthal

Die PRO BAHN Aktiven Siegfried Wagenländer (PRO BAHN Bayern),

„Historische Stelle“: Hier an der Ulster verlief einst die Zonengrenze, wo die Schienen gekappt wurden. Das Bild zeigt das Ende der Strecke nach Philippsthal/Vacha vor einem Kali-Bergwerk. In Richtung Norden werden die Gleise derzeit nur von Güterzügen genutzt. (Fotos: Helmut Lind)

Helmut Lind und Werner Filzinger (beide PRO BAHN Hessen) sowie Bernd Schlosser (PRO BAHN Thüringen) inspizierten zwischen dem hessischen Philippsthal und dem thüringischen Vacha die Gleisanlagen. Teilweise fehlen dort die Schienen. Es ist auch nicht klar, ob die Trasse auf hessischer Seite reaktivierbar ist. Sie ist zwar nicht überbaut, in Philippsthal stehen aber zwei neue Gebäude sehr nahe an der Trasse. Ob dort jemals wieder Züge fahren, ist ungewiss.

Die Strecke zwischen den thüringischen Gemeinden Gerstungen und Vacha war während der deutschen Teilung ein Politikum, da das etwa 16 Kilometer lange Mittelstück der insgesamt 22 Kilometer langen Strecke über hessisches Gebiet führt. Die westdeutsche Kaliindustrie fuhr ihre Züge über den DDR-Grenzbahnhof Gerstungen in die Bundesrepublik Deutschland ab. Diese Route wurde aus politischen Gründen aber immer wieder gesperrt. Dann wurden die Güterzüge über die bei Heimboldshausen abzweigende Strecke der Hersfelder Kreisbahn über Schenklengsfeld nach Bad Hersfeld geführt. (wb)



Mittelhessen**Bahnstrecken reaktivieren ist schwer****Aus für den Güterverkehr auf der Lumdatalbahn**

Ein Genickschlag für den „Verein Lumdatalbahn“, der sich für den Erhalt der Stichstrecke von Lollar nach Londorf im Landkreis Gießen einsetzt. Der einzige Güterkunde, die Didierwerke in Mainzlar, verlagern den Transport von der Schiene auf die Straße, da dies kostengünstiger sei. Die Voraussetzung dafür: Vor einem Jahr wurde die Umgehungsstraße in Staufenberg fertiggestellt, sodass Lkw jetzt nicht mehr durch die engen Ortsstraßen fahren müssen. Der Erhalt der Strecke wird dadurch schwieriger.



Streckenende in Londorf

Dem Verein Lumdatalbahn ist es zu verdanken, dass im Abschnitt Lollar - Londorf, auf dem im Mai 1981 der Personenverkehr eingestellt wurde, noch keine Gleise abgebaut wurden. Seitdem haben die Aktiven des Clubs auch immer wieder Sonderfahrten organisiert und Konzepte für die Wiederaufnahme des Personenverkehrs vorgelegt.

Denn die Lumdatalbahn hat Potenzial, davon geht auch PRO BAHN Mittelhessen aus. So ist Rabenau die Gemeinde mit der höchsten Pkw-Dichte im Landkreis Gießen. Wohl auch deshalb, weil ein attraktives Bahnangebot bis in die Kreisstadt fehlt. „Die ‚Neue Lumdatalbahn‘ muss aber auch Orte abseits des Schienenstranges erschließen“, fordert Thomas Kraft, der Regionalvorsitzende von PRO BAHN Mittelhessen. „So sollten Zubringer-Buslinien im Gesamtkonzept enthalten sein. Weiterhin sollten zum Beispiel Strecken von Allendorf (Lumda) in den Ebsdorfergrund (Landkreis Marburg-Biedenkopf) und dann bis nach Kirchhain an der Main-Weser-Bahn weitergeführt werden.“



Güterzug in den Didier-Werken in Mainzlar. (Fotos: Thomas Kraft)

Die östlichen Ortsteile von Rabenau könnten durch zwei neue Buslinien ab Londorf angebunden werden, wobei eine bis nach Homberg (Ohm) führen würde. Eine Verlängerung über Kirtorf nach Alsfeld ist denkbar, um den dazwischen liegenden strukturschwachen Raum mit einer Durchbinderlinie anzuschließen,“ so Kraft.

Eine Voraussetzung für den Erfolg einer „Neuen Lumdatalbahn“ wäre, dass

die Nahverkehrstriebwagen nicht in Lollar enden, sondern bis in die Kreis- und Universitätsstadt Gießen weiter fahren. Doch noch ist es nicht so weit. Damit die Strecke wieder reaktiviert werden kann, muss bei Politik und Wirtschaft in Mittelhessen ein Umdenken ‚Pro Bahn‘ einsetzen. Andere Bundesländer haben es bereits vorgemacht und bewiesen, dass sich Reaktivierungen auch im ländlichen Raum lohnen. (Thomas Kraft/wb)

Mittelhessen

Bürgermeister engagieren sich für IHRE Strecke

Wird ein Streckenstück in der Wetterau irgendwann wieder befahren?

Aus ihrem „Dornröschenschlaf“ wachgeküsst werden soll die Horlofftalbahn zwischen Wölfersheim und Hungen. Die „Prinzen“ könnten die Bürgermeister der beiden Gemeinden, Rouven Kötter und Rainer Wengorsch, sein. Sie ließen bei zwei Veranstaltungen der Bürgerinitiative „Arbeitsgemeinschaft Horlofftalbahn“ im September und November in den betroffenen Kommunen keinen Zweifel daran, dass sie die Reaktivierung des seit April 2003 stillgelegten Streckenabschnitts wollen. „Das wäre für die Region um Hungen und Wölfersheim sehr bedeutungsvoll, besonders wenn eine durchgehende Verbindung bis Frankfurt geschaffen würde“, sagte Wengorsch bei einer der Veranstaltungen. Die Stadt Hungen erwartet dadurch eine Stabilisierung der Einwohnerzahl und die Neuansiedlung von mittelständischen In-



Bahnhof Hungen (Fotos: Thomas Kraft)

dustriebetrieben. Die Infrastrukturkosten der Reaktivierung werden auf fünf bis zehn Millionen Euro geschätzt. Diese Summe können Hungen und Wölfersheim nicht alleine stemmen.

Die beiden Kommunen engagieren sich bereits seit mehreren Jahren für den Fortbestand der Strecke. 2011 erwarben sie die Schienenstrecke auf ihren Gemarkungen und pflegen seitdem den zwölf

Kilometer langen Gleiskörper. „Hätte man sich nicht dazu entschieden, die Strecke zu kaufen, dann wäre sie von der Bahn entwidmet worden, weiß der Wölfersheimer Bürgermeister Rouven Kötter.

Die heute Horlofftbahn genannte Strecke von Friedberg nach Hungen verlief einst weiter bis nach Mücke an der Vogelsbergbahn und war insgesamt fast 50 Kilometer lang. Der Personenverkehr auf dem Abschnitt Hungen - Mücke wurde bereits Ende der 50er Jahre eingestellt, zwischen Hungen und Laubach wurden die Gleise allerdings bis 1997 für den Güterverkehr vorgehalten. Am 4. April 2004 endete auch der Personenverkehr zwischen Wölfersheim-Södel und Hungen. Seitdem wird die Strecke nur noch auf fünf Kilometer zwischen Wölfersheim-Södel und Beienheim befahren. Dort münden die Schienen in die Strecke Nidda - Friedberg. Die Linie wird als RB31 von der Hessischen Landesbahn betrieben. Die 19 Zugpaare fahren nur montags bis freitags, acht davon sind bis bzw von Friedberg aus durchgebunden. (wb)

Bei einer Reaktivierung der Strecke Wölfersheim - Hungen müssten nicht nur die Busverkehre neu geordnet, sondern auch durchgehende Züge angeboten werden, fordert Thomas Kraft, Regionalvorsitzender von PRO BAHN Mittelhessen: „In der Vergangenheit fuhren die Züge auf der Strecke nur zwischen Beienheim und Hungen. Diese Art von reinem Pendelverkehr kann nicht die Zukunft sein. Es bestehen beträchtliche Verkehrsbeziehungen auch nach Gießen. Deshalb sollten die Züge nicht in Hungen

enden, sondern in einen Takt der Lahn-Kinzig-Bahn (Gießen-Gelnhausen) im Abschnitt Hungen-Gießen eingebunden werden und somit durchgängig von Friedberg durchs Horlofftal über Hungen bis nach Gießen fahren,“ so Kraft. Dadurch wird auch die Lahn-Kinzig-Bahn Gelnhausen - Gießen gestärkt, es müssen dort keine Verstärkerzüge eingesetzt werden und auf parallelen Buslinien zwischen Hungen und Gießen könnte verzichtet werden.



Streckenende bei Wölfersheim

Auch über neue Haltepunkte entlang der Strecke sollte bei einer Reaktivierung nachgedacht werden, zum Beispiel über „Hungen Süd“ und „Wölfersheim-Nord/Geisenheim“. Überlegt werden sollte aber auch, ob der alte Haltepunkt „Obbornhofen-Bellersheim“ Sinn macht. Nach einer Streckenverlegung 1968 wurde diese Station mitten auf einem Feld in der Wetterau angelegt. Im Volksmund trägt der Bahnhofshaltepunkt deshalb den Namen „Ponderosa“.

Fazit: Die Strecke hat in jedem Fall Potential. Deshalb unterstützt der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen die AG Horlofftbahn. (Thomas Kraft/wb)

Mittelhessen

Alter Wein in neuen Schläuchen

Viele angekündigte Verbesserungen im neuen Fahrplan sind gar keine

Der RMV spricht von einem großen Schritt, den er getan habe, um Verbesserungen im Schienenpersonennahverkehr in Mittelhessen zum Fahrplanwechsel umzusetzen. Doch bei genauem Betrachten erkennen aufmerksame Bahnfahrer, dass oft nur Abbestellungen aus früheren Jahren jetzt wieder in den Fahrplan aufgenommen wurden.

So verkehrt der Mittelhessen-Express nun auch wieder samstags ab nachmittags sowie an Sonn- und Feiertagen sowohl auf dem Abschnitt Gießen - Dillenburg als auch auf dem Abschnitt Gießen - Stadtallendorf (-Treysa) alle 60 Minuten anstatt nur alle zwei Stunden. Diesen Fahrplantakt gab es schon einmal.

Außerdem gibt es zusätzliche Regionalbahn-Fahrten zwischen Gießen und Marburg. Sie machen jedoch das nicht wett, was als Angebot zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 gestrichen wurde, seitdem die von der Hessischen Landesbahn (HLB) durchgeführten Fahrten nicht mehr zwischen den beiden Universitätsstädten halten.



Verschlechterung: Der Mittelhessenexpress fährt nur noch bis Stadtallendorf.

Auf der Lahntalbahn wurde der Fahrplan in den Abendstunden ergänzt. Dies

ist auch dringend notwendig, denn die Ausflugsziele entlang der Lahn sind oft gut besucht und der jeweils letzte Zug war an Schön-Wetter-Tagen oftmals hoffnungslos überfüllt. Das liegt daran, dass mit der Umstellung von Einzelwagenzügen auf Triebwagen auf die unterschiedlichen Fahrgastaufkommen je nach Jahreszeit und Witterung nicht reagiert werden kann. Ein Fahrzeugpool, wie er in anderen Bundesländern vorhanden ist, wäre die Lösung für das Problem. Die zusätzlichen Fahrten abends auf der Lahntalbahn sind auch nur eine Wieder-einführung.

Eine wirkliche Neuerung ist ein Spätzug, der Frankfurt Hbf in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie von Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen um 2.22 Uhr verlässt und auf der Main-Weser-Bahn über Gießen bis nach Marburg fährt. Damit wurde eine jahrelange Forderung unseres Fahrgastverbandes erfüllt, denn gegen 0.30 Uhr sind oftmals Veranstaltungen in Frankfurt am Main noch nicht zu Ende.

Nach vielen Zugstreichungen auf der Verkehrsachse Gießen - Siegen mit den schlechteren Anschlüssen nach Nordrhein-Westfalen gibt es auch auf der Ruhr-Sieg-Strecke wieder mal eine gute Nachricht: An Sonn- und Feiertagen fährt jetzt der erste Zug schon um 7.09 Uhr ab Gießen über Wetzlar, Herborn, Dillenburg und Haiger nach Siegen und nicht erst zwei Stunden später – günstig für Tagesausflüge mit Zielen in Nordrhein-Westfalen. (Thomas Kraft)



Vorläufig letzte Abfahrt der Busse der Verkehrsgesellschaft Mittelhessen am 21. November 2015 um 15.30 Uhr am Bahnhof Bad Homburg. (Foto: Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt

Super-Gau in Bad Homburg und Oberursel

Erstmals stand ein gesamter Stadtverkehr auch ohne Streik still

Es war kein Faschingsscherz: Am 11.11. verkünden die Stadtwerke Bad Homburg vor der Höhe und Oberursel am Taunus gleichlautend, dass ab dem folgenden Donnerstag ein Notfahrplan bei ihren Stadtbussen in Kraft treten wird. Bekanntlich hatten beide Besteller keinen Gebrauch von der Option gemacht, den mit der Verkehrsgesellschaft Mittelhessen (VM) geschlossenen Verkehrsvertrag über die dreimonatige Verlängerung, also über den 31. Dezember 2015 hinaus um ein oder zwei Jahre zu verlängern. Als Grund führte der scheidende Homburger Oberbürgermeister Korwisi (GRÜNE) gravierende Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf an, die sich unstrittig seit diesem Sommer häuften. Damit legte er an seinem letzten Arbeitstag seinem Nachfolger Alexander Hetjes (CDU) ein ganz dickes Ei ins Nest.

Schon lange zitterte man im Bad Homburger Rathaus, ob die VM ihren Vertrag bis Ende des Jahres überhaupt

erfüllen könne. Die Situation verschlimmerte sich von Tag zu Tag. Alleine im Oktober 2015 hat die Busgesellschaft wegen Krankheit der Fahrer in Verbindung mit Personalmangel über 1.000 Fahrten ausfallen lassen müssen. Damit der Betreiber in den verbleibenden drei Monaten bis zum Jahresende den Betrieb wenigstens halbwegs aufrechterhalten kann, haben die Städte Bad Homburg und Oberursel dem Vertragspartner Zugeständnisse dergestalt gemacht, dass sie der VM eine Zusatzzahlung von 84.000 Euro gewährten. Die aufgelaufene Strafzahlung von 250,00 Euro für jede bisher ausgefallene Fahrt bleibt von dieser Vereinbarung jedoch – und das nicht nur aus rechtlichen Gründen – unberührt.

Im November häuften sich die Ausfälle ganzer Umläufe wegen angeblich unverändert hohem Krankenstand der Fahrer dramatisch. Besteller und Betreiber stellten daraufhin – zunächst immer noch der Not gehorchend – einvernehmlich einen Notfahrplan auf. Dieser sah

vor, dass von den insgesamt 670 Fahrten in beiden Städten werktäglich 60 Fahrten in Bad Homburg und 26 in Oberursel gestrichen werden. Für die nach dem Notfallplan geringerer Leistung sollten konzilianterweise keine Strafzahlungen anfallen.

Nur eine Woche später schlug es dann wie eine Bombe ein: Die Verkehrsgesellschaft Mittelhessen hatte die Verträge mit den Städten Bad Homburg und Oberursel mit sofortiger Wirkung aufgekündigt. Das bedeutete, dass ab Samstag, dem 28. November 2015, 16 Uhr keine Busse mehr verkehrten. Beide Städte sahen sich daraufhin veranlasst, der VM ein Ultimatum zu setzen, sich bis zum darauf folgenden Samstag um zwölf Uhr zu dem Vorgang zu äußern. Was keiner in Deutschland für möglich gehalten hatte, ist dann als der Super-Gau schlechthin eingetreten. Am Samstag

dem 21. November 2015 ab Punkt 16 Uhr und am darauffolgenden Sonntag blieben die Stadtbusse beider Städte im Depot. Der amtierende Oberbürgermeister Alexander Hetjes, erklärte daraufhin den Stadtverkehr zur Chefsache. Wenigstens der Schulbusverkehr sollte ab dem darauffolgenden Montag aufrechterhalten werden. Busbetreiber Transdev erklärte sich bereit, notfalls in die Bresche zu springen. Soweit ließ es allerdings die VM dann doch nicht kommen – offensichtlich wegen drohender Konventionalstrafe – kommen. Seit Montag, dem 23. November 2015 läuft der Verkehr (zumindest bis Redaktionsschluss dieser Fahrgastzeitung) wieder völlig reibungslos nach dem veröffentlichten Notfallfahrplan.
(Wilfried Staub)



Alpina-Busse warten am 23.11.2015 vergeblich in Bad Homburg auf ihren Einsatz.

Kommentar: Vergabepaxis auf dem Prüfstand

Die Geschehnisse dieser Tage in Bad Homburg vor der Höhe und Oberursel im Taunus sind Wasser auf die Mühlen der Ausschreibungsgegner. Und tatsächlich ist auch bei den Befürwortern die anfängliche Euphorie einer gewissen Er-

nüchterung gewichen. Beispiele der letzten Jahre lehren, was alles bei einem Betreiberwechsel schiefgehen kann. Erinnern wir uns an besagte Verkehrsgesellschaft Mittelhessen, bei der sich schon im Jahr 2003 die fünf mittelständischen Fir-

mengränder gründlich verkalkuliert hatten und sich als Folge gegenseitig den Schwarzen Peter zuschoben. Oder an die Pleite der Hamburger Hochbahn in Wiesbaden mit untermotorisierten Bussen und nicht fachgerecht eingewiesenem Personal. Oder an die völlig schiefgelaufene Übernahme des Bus-Bündels im Frankfurter Westen und des Stadtverkehrs Kronberg im vergangenen Jahr durch Busverkehr Hessen. Fast drei Monate dauerte es damals, bis der Betrieb einigermaßen zufriedenstellend lief.



VM VERKEHRSGESELLSCHAFT
MITTELHESSEN GmbH

Oder an die schleichende Insolvenz von Bus-Werner in diesem Herbst, wo DB-Busverkehr vorzeitig peu à peu einzelne Linien in Südhessen übernahm. Nur so konnte dort der Betrieb aufrechterhalten werden. Oder an den holprigen Start des Bahnbetreibers Flexx, auf dessen Streckennetz auch nach einem Jahr immer noch DB Regio einspringen muss, damit das Angebot halbwegs erfüllt werden kann.

Die Leidtragenden bei den Unzulänglichkeiten im Zuge der Neuvergabe von Verkehrsbündeln sind auf der einen Seite die Fahrgäste und auf der anderen Seite das Fahrpersonal. Wettbewerb kann im Prinzip nur über Dumpinglöhne funktionieren, auch wenn diese auf Basis von Tariflöhnen gedeckelt sein sollten, was aber nur bei oberflächlicher Betrachtung zutrifft. Durch einen Arbeitgeberwechsel büßt ein Busfahrer in aller Regel bis zu drei Euro beim Stundenlohn durch den Verlust von Boni ein. Dass bei einem Ausschreibungsangebot der Faktor Lohn in der Kalkulation der ausschlaggebende ist, leuchtet dann ein, wenn man weiß, dass der Lohnanteil beim Busverkehr bei

etwas über 60 Prozent der Gesamtkosten liegt. Der Rabatt, der dagegen Großunternehmen bei der Beschaffung des rollenden Materials von den Herstellern eingeräumt wird, schlägt sich bei einer Amortisationsperiode der „Gefäße“ von zehn Jahren, nur marginal nieder.

Fehlkalkulationen führen unweigerlich zu Pleiten

Ein großes Risiko bei der Kalkulation der Ausschreibungen besteht darin, dass die Manager in den Zentralen die Kalkulation oft am Grünen Tisch ohne Kenntnis der örtlichen Gegebenheiten vornehmen. In vielen Fällen führen Fehleinschätzungen der Summe der (nicht vergüteten) Leerkilometer und ein überdurchschnittlich hoher Krankenstand als Folge eines gestörten Betriebsklimas zu einer nicht vorhersehbaren Kostenexplosion. Spätestens dann, wenn die erste Abrechnung vorliegt, kommt ganz brachial der Rotstift zum Zuge (oder zum Bus). Es werden, wie oft genug beobachtet, vorher bezahlte Pausen und Bonuszahlungen gestrichen, also nur noch der nackte Tariflohn bezahlt und vermehrt (als Maßnahme zur Disziplinierung des Personals) geteilte Dienste eingeführt. Kommt dann noch ein Investor „als der Retter in der Not“ ins Spiel, der für sein eingesetztes Fremdkapital mindestens eine doppelt so hohe Dividende erwartet, und wird dieses Ziel nicht erreicht, bleibt oft nur der Weg, das Unternehmen mit Gewinn (also durch Kapitalentzug) an die Wand zu fahren.



Bei sauberer Kalkulation und fairer Bezahlung des Personals, also unter

exakt gleichen Bedingungen, müsste bei allen Anbietern ein annähernd gleiches Angebot vorliegen. Bei Angeboten von 20 Prozent unter dem Durchschnitt oder mehr sollten eigentlich bei der Vergabekammer die Alarmglocken läuten: Hier kann etwas nicht mit rechten Dingen zugehen.

Um eine gewisse Kontinuität in der Bedienung, insbesondere aber auch für die Beschäftigten zu gewährleisten, sollten einmal folgende Überlegungen geprüft werden: Für den Fall, dass der bisherige Betreiber ein Angebot abgibt, welches nur maximal fünf Prozent über dem nächstgünstigeren liegt, sollte dieser den Zuschlag erhalten. Auf diese Weise wird viel Ärger vermieden und die Kontinuität ist für die Fahrgäste und das Personal gewährleistet. Noch ein anderer interessanter Vorschlag steht im Raum, nämlich dass nur das zweitniedrigste Angebot zum Tragen kommen sollte, so wie in der Schweiz. Dieses birgt aber die Gefahr, dass sich das System im Falle einer Abgabe von nur zwei Angeboten, was in bestimmten Fällen in Zukunft immer häufiger der Fall sein dürfte, ad absurdum führt.

Akuter Fahrermangel verschärft die Situation

Bei einem ganz akuten Fahrermangel, wie er sich derzeit im Rhein-Main-Gebiet darstellt, werden sich solche Fälle wie jetzt in Bad Homburg bei dem Superausschreibungsjahr 2017 an anderen Orten im Rhein-Main-Gebiet zwangsläufig und noch in viel größerem Maße wiederholen. Welches verantwortungsvolle Familienoberhaupt bleibt seiner alten Firma bis zum letzten Betriebstag treu, um sich anschließend als Arbeitsloser einem anderen Unternehmen unter Wert andienen

zu müssen? Dieser Befürchtung der Busfahrer könnte man in der Form entgegenwirken, indem die Besteller in den Verträgen festschreiben, dass der Folgebetreiber drei Monate vor dem Wechsel peu à peu bestimmte Leistungen des Vorgängers einvernehmlich übernimmt, zumal das Fahrpersonal Streckenkenntnisse erwerben muss, die im anderen Fall als Leerfahrten parallel zum Planverkehr anfallen.



*Busfahrer bei der Arbeit
(Foto: Uwe Mattes)*

Wie ein reibungsloser Wechsel funktionieren kann, haben Deutsche Bahn und Hessische Landesbahn (HLB) im Falle des Wechsels des Betreibers der Vogelsberg- und der Lahntalbahn in vorbildlicher Weise durch einen „weichen Übergang“ vorgemacht.

Halbherzige Vorschläge, wie die derzeit diskutierte Änderung des Vergaberechtes in der Gestalt, dass bei einem

Wechsel des Betreibers ausnahmslos alle Arbeitnehmer zu den komplett gleichen Bedingungen vom neuen Unternehmen übernommen werden müssen, wären zwar aus sozialen Gesichtspunkten durchaus zu begrüßen, würden aber das Ende des freien Wettbewerbs bedeuten, weil die Unternehmen in ihrer Entscheidungsfreiheit eingeengt würden. Das Fazit, das man daraus ziehen könnte, wäre die These, dass Ausschreibungen im ÖPNV keinen Sinn machen würden, wenn alle Beteiligten fair und verantwortungsvoll handeln würden. Dann könnten Busfahrer auch wieder von ihrem Lohn leben und müssten nicht als so genannte „Aufstocker“ vom Jobcenter bezuschusst werden.

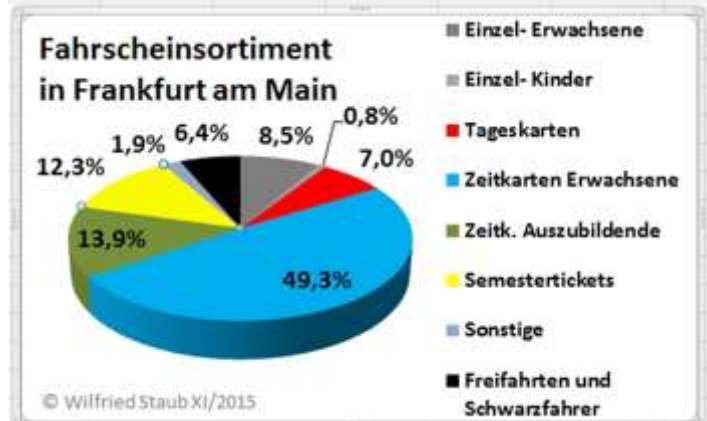
Entschädigungsanspruch

Die zweite Gruppe, die unter den geschilderten Umständen unter den negativen Auswüchsen der Vergabepraxis ganz massiv leidet, sind die Fahrgäste. Die Stadt Bad Homburg hat nach eigener Aussage einen hohen sechsstelligen Betrag an Pönalen einbehalten. Das sind Gelder, die eigentlich Eigentum der Inhaber von Zeitkarten sind, weil diese über Wochen ein stark eingeschränktes Fahrplanangebot hinnehmen mussten.

Fairerweise sollte man zumindest dieser Gruppe in irgendeiner Form eine angemessene Entschädigung für die entstandenen Unannehmlichkeiten zugutekommen lassen. Berlin hat es für die Periode massiver Fahrpläneinschränkungen vorgemacht, wie eine solche Wiedergutmachungsregelung aussehen könnte.

Es stellt sich abschließend noch die Frage, inwieweit die Verkehrsgesellschaft Mittelhessen die hinterlegte Bankbürgschaft (zwischen fünf und 25 Prozent des Gesamtauftragswertes) durch die vorzeitige (jedoch wieder zurückgenommene Kündigung) und durch die Betriebspausen am 21. und 22. November 2015 zumindest teilweise wegen Vertragsverletzung aufs Spiel gesetzt hat?

Noch hat Transdev längst nicht alle benötigten Busfahrer für Bad Homburg und Oberursel zusammen und bei den Neustarts an anderen Orten hat dieser Global Player oft genug keinen reibungslosen Start hingelegt. Bleibt zu hoffen, dass den beiden Taunusstädten mit ihrem ansonsten vorbildlichen Stadtbusnetz zum 1. Januar 2016 weiterer Ärger erspart bleibt. Die Ausschreibungsgegner reiben sich jetzt schon einmal genüsslich die Hände. (Wilfried Staub)



Fast 214 Millionen Menschen nutzten statistisch 2014 die Stadtbahnen, Straßenbahnen und Busse in Frankfurt, sechs Prozent mehr als im Vorjahr.

Großraum Frankfurt

MTV rudert zurück

Busverkehr wird wieder ausgeweitet / AST ist keine Lösung

„Wir bringen Sie ans Ziel“. Mit diesem Slogan wirbt die Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft (MTV). Dies war in den vergangenen zwölf Monaten aber nicht immer der Fall. Vor einem Jahr hat die MTV nämlich auf vielen ihrer Lokalbuslinien den Verkehr an den Betriebstagen Montag bis Freitag abends ab 20 Uhr, samstags bereits ab 14 Uhr und an Sonn- und Feiertagen ganztägig auf Anrufsammeltaxi (AST) umgestellt.

Dieser Schritt war nötig, weil abends un am Wochenende viele der Busse mit immer weniger Fahrgästen besetzt waren. In den übrigen Zeiten dagegen ist die Auslastung der Buslinien im Main-Taunus-Kreis zufriedenstellend bis hervorragend. Wie aber generell in Deutschland zu beobachten ist, sind die Fahrgastzahlen bei solchen Kursen, die schon bisher gut ausgelastet sind, weiter im Steigen begriffen, während in den Tagesrandlagen und an Sonn- und Feiertagen die Nachfrage stetig sinkt. Bei dem Ersatzverkehr durch AST traten aber im abgelaufenen Jahr erhebliche Schwierigkeiten auf. Die MTV und die Stadt Bad Soden wurde von einer Vielzahl von Beschwerden und Erstattungsanträgen wegen ausgefallener Fahrten gerade zu



MTV-Geschäftsführer Roland Schmidt (links) und Bad Sodens Bürgermeister Norbert Altenkamp präsentieren den neuen Jahresfahrplan, der wieder mehr Busfahrten bietet.

überrollt. Auf Initiative von PRO BAHN wurde daraufhin zusammen mit der Stadt Bad Soden und der Geschäftsleitung der MTV ein modifiziertes Bedienkonzept erarbeitet, das den Bedürfnissen insbesondere auch der älteren Mitbürger und junger Familien gerecht wird.

Auf der Linie 803 (Königstein – Altenhain – Bad Soden) wird mit Fahrplanwechsel im Dezember 2015 das Bedienangebot abends

mit Midibussen wieder um drei Stunden verlängert und an Sonn- und Feiertagen verkehrt der Bus wenigstens im Zweistundentakt. Zur Gegenfinanzierung der zusätzlichen Leistungen mussten allerdings tagsüber einzelne schwach ausgelastete Verdichterfahrten entfallen. Die MTV als Besteller befindet sich mit diesem Schritt in guter Gesellschaft. Auch die Stadtwerke Marburg reduzieren ihr AST-Angebot zugunsten von Bussen.

Eine weitere Forderung von PRO BAHN erfüllt die MTV ebenfalls zum Fahrplanwechsel: Der bei einigen örtlichen AST-Fahrten bisher erhobene Zuschlag von 1,70 Euro wird gestrichen. Ab dem letzten Fahrplanwechsel wurde für das AST, ebenfalls auf Anregung von PRO BAHN, anstelle der teuren 0180-

Nummer eine kreisweit gültige Service-nummer eingeführt, die zum Ortstarif erreichbar ist. Ab Frühjahr 2017 soll das beauftragte Taxiunternehmen dann auch endlich in der Lage sein, RMV Fahr-scheine ausstellen zu können. Bei der

Neuausschreibung der Buslinien im MTK ist das Busunternehmen künftig in der Pflicht, auch den AST-Verkehr mit zu regeln.

(Text und Foto: Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt

Der Main-Taunus-Kreis hat dazu gelernt

RMV-CleverCard endlich auch kreisweit / PRO BAHN Initiative

Die CleverCard (CC) für Jugendliche und Schüler, die der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) eingeführt hat, ist eine Erfolgsgeschichte. War das Ticket anfangs nur für die Beförderung zwischen Wohnort und Schule vorgesehen, wurde sein Geltungsbereich nach und nach erweitert. Vorreiter war die Stadt Frankfurt, die mit der Subventionierung des besonderen Schülerangebots einen durchschlagenden Erfolg erzielt und vorgerechnet hat, dass die Umsetzung für die Lokalen Nahverkehrsgesellschaften unter bestimmten Voraussetzungen kostenneutral machbar ist.



Nun wollen auch der Main-Taunus-Kreis und der Hochtaunus-Kreis nachziehen und ihre CleverCards für Schüler kreisweit „gültig schalten“. Ein entsprechender Beschluss der Kreistage in Bad Homburg und Hofheim im Dezember scheint nur noch reine Formsache.

Dies ist auch ein Erfolg von PRO BAHN: Bereits im März 2012 hatte der Regionalverband Großraum Frankfurt einen Antrag an den Vorsitzenden des Aufsichtsrates der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft (MTV) auf Einführung einer kreisweiten CleverCard gerichtet. Die Antwort der MTV mit Schreiben vom 27. April 2012 war ernüchternd. Damals war der Main-Taunus-Kreis mit

6.300 CC Rekordhalter im RMV, was die verkauften Jahreskarten für Schüler und Auszubildende betrifft. Auf diesen Lorbeeren wollte man sich offensichtlich ausruhen. Der Erlös aus den verkauften Karten wurde für den Main-Taunus-Kreis mit 2,3 Millionen Euro angegeben. Man rechnete damals vor, dass bei einer kreisweiten Ausdehnung gegenüber dem RMV Mehrkosten in Höhe von 630.000 Euro (bei Einberechnung der geschätzten Mehreinnahmen von 230.000 Euro) entstehen würden. Den Differenzbetrag von 400.000 Euro sah sich die MTV nicht in der Lage, stemmen zu können. Wie dieser utopische Betrag allerdings zustande kam, kann PRO BAHN nicht im Entferntesten nachvollziehen.

Im Jahr 2014 hatte dann die SPD-

Franktion einen Antrag auf Einführung der kreisweiten CleverCard (CCK) gestellt. Die Antwort ließ fast ein ganzes Jahr auf sich warten. Der Aufsichtsrat der lokalen Nahverkehrsgesellschaft MTV hat nun in seiner letzten Sitzung – vorbehaltlich der Zustimmung der Kreisgremien Mitte Dezember – die Einführung der CCK ab dem Schuljahr 2016/17 beschlossen.



Schüler stürmen ihren Schulbus in Bad Soden.

Einheitlich 350,00 Euro soll die neue CCK kosten. Diesen Preis hat ein sachverständiger Berater entsprechend der Vorlage des Kreisausschusses ermittelt. Die CCK wird damit teurer als die bisherige Preisstufe 1 der CC sein (289,60 Euro), aber deutlich günstiger als die Tickets der Preisstufen 2 und 3 (456,80 und 584,00 Euro). Der Kreis rechnet – oh Wunder – jetzt nur noch mit Mehrkosten pro Jahr von 27.000 Euro bei Mindereinnahmen der MTV von 36.000 Euro, also einer Finanzierungslücke von nur noch 63.000 Euro.

Zum besseren Verständnis: Die CC ist gültig während der Schulzeit für Fahrten auf direktem Wege zwischen Wohn- und Schulort bzw. Ausbildungsstätte. Die CCK gilt dagegen während der Schulzeit für beliebig viele Fahrten im gesamten Kreisgebiet des Wohnorts. In den hessischen Schulferien wird die Gültigkeit beider Karten auf das gesamte Gebiet des RMV erweitert. Schülern oder Auszubildenden, die im Nachbarkreis zur Schule gehen oder dort eine Ausbildung absolvieren, bleibt nach wie vor nur die

Möglichkeit des Erwerbs einer einfachen CC. Der Vorschlag von PRO BAHN, die Gültigkeit bei der CCK auch auf das gesamte Kreisgebiet des Schul- bzw. Ausbildungsortes auszuweiten, wurde bisher vom RMV als dem Dachorgan des Verbundes nicht weiter verfolgt. Die Umsetzung dieser Anregung ist nach Auffassung von PRO BAHN „zum Nulltarif“ möglich. Doch die Mühlen beim RMV mahlen langsam, aber wie man am Beispiel des Main-Taunus-Kreises gesehen hat, jedoch stetig und manchmal auch mit Erfolg. Spannend wird die Antwort auf die Frage sein, ob der Kreistag in Hofheim einem zweiten Vorschlag zustimmt, zukünftig die kompletten 350 Euro zu erstatten. Bislang erhalten Erstattungsberechtigte – und die Definition, wer die Erstattungsanforderungen unter welchen Bedingungen erfüllt, ist eine Wissenschaft für sich –, lediglich die Kosten der günstigsten Fahrkarte zurück.

Auch im benachbarten Hochtaunus-Kreis wird noch im Dezember 2015 über die Einführung einer kreisweiten CleverCard entschieden. Hier war es allerdings die Junge Union, die den Stein ins Rollen brachte.

Nur der Main-Kinzig-Kreis tanzt noch aus der Reihe

Die CCK des HTK ist leider etwas teurer als die Hofheimer Karte und wird 409 Euro kosten. Für das Gebiet der Sonderstatusstadt Bad Homburg vor der Höhe besteht die Wahlmöglichkeit des Erwerbs einer traditionellen CC zum Preis von 296,40 Euro. Damit ist nach heutigem Kenntnisstand einzig und allein der Main-Kinzig-Kreis der weiße Fleck im RMV der noch keine Initiative zur Einführung einer CCK ergriffen hat.

Vielleicht ist das alles aber sogar bald Schnee von gestern. In einer Unterredung hat Minister Tarek Al-Wazir gegenüber PRO BAHN Anfang 2015 angedeutet, dass sein Haus Überlegungen anstellt, ab dem Schuljahr 2017/18 eine hessenweite CleverCard einzuführen, die dann nicht nur in den Schulferien, sondern auch am Wochenende und an Feiertagen zur Benutzung aller Verkehrsmittel im gesamten Land Hessen, also ähnlich wie das Hessenticket im Gebiet aller drei Verbände gültig sein könnte, und wäh-



PRO-BAHN-Delegation beim hessischen Verkehrsminister (v.l.n.r.): Thomas Kraft, Thomas Schwemmer, Tarek Al-Wazir und Wilfried Staub.

rend der Schulzeit für beliebig viele ÖPNV-Fahrten im Kreis des Wohn- und des Schulortes berechtigt.

(Text und Fotos: Wilfried Staub)

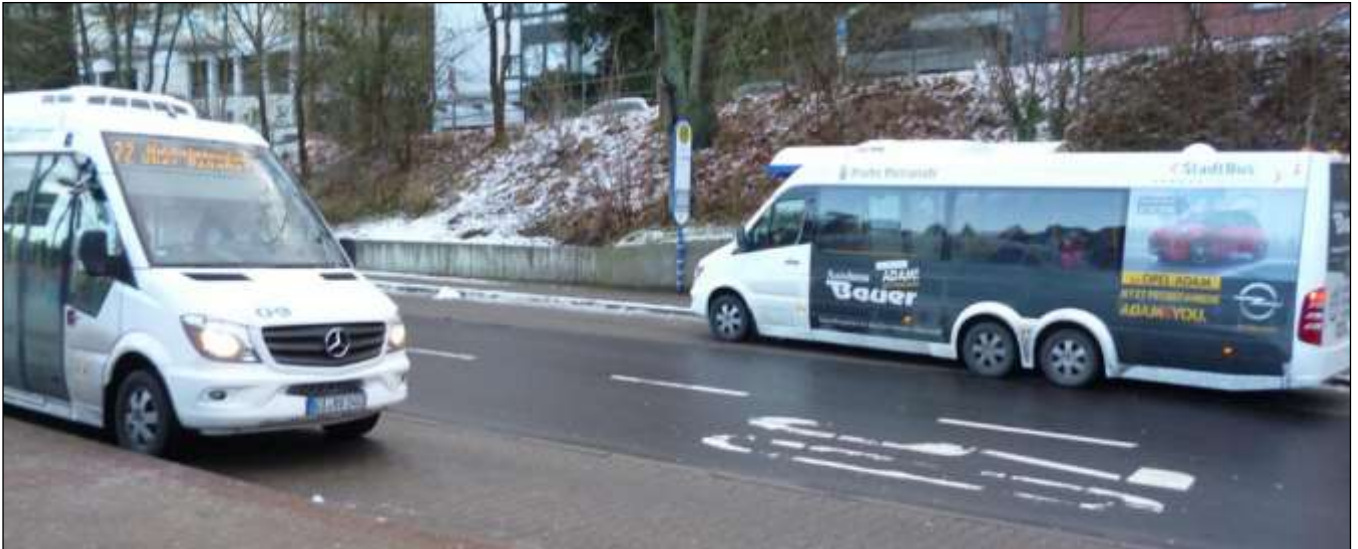
Großraum Frankfurt

Schon wieder Änderungen in Kronberg

Buskonzept wird erneut umgestrickt / Erhebliche Fahrgastrückgänge

Alles auf Anfang – so könnte man die Änderungen beim Stadtbus Kronberg zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 umschreiben. Erst im vergangenen Jahr hat man das Konzept grundlegend umgekrempelt. Das über ein Jahrzehnt bewährte System aus fünf Bussen mit

rund 1.500 Fahrgästen pro Werktag wurde zur Reduzierung des Zuschussbedarfs um rund Euro 200.000 radikal auf drei Busse und kleinere Fahrzeuge abgespeckt. Die neuen Routen sind für Fremde auch nach zwölf Monaten noch stark gewöhnungsbedürftig und der neue Be-



Stadtbusse in Kronberg an der Haltstelle „Bahnhof“. (Foto: Wilfried Staub)

treiber, die DB-Tochter Busverkehr Hessen (BVH) sorgte mit anfangs reichlich Pannen dafür, dass die Fahrgäste mehr als nur verunsichert waren (die FGZ berichtete).

Inzwischen läuft der Betrieb längst normal, allerdings erlaubt es das neue Betriebskonzept nicht, dass die im Halbstunden- oder Stundentakt verkehrenden Busse auf verspätete S-Bahnen warten können. Außerdem erreichen sie abfahrende S-Bahnen nicht. Die Quittung bekamen die Stadtwerke durch einen deutlichen Rückgang bei den in den Bussen verkauften Fahrscheinen zu spüren. Exakte Zahlen liegen allerdings erst im kommenden Januar vor. Zudem wurde die für 2015 fällige Fahrgastzählung auf das kommende Jahr verschoben. In diesem Jahr hätte die Zählung aufgrund der vielen Baumaßnahmen und dadurch bedingter Störungen im Betrieb wenig Sinn gemacht, gab der Erste Stadtrat und Verkehrsdezernent Jürgen Odszuck gegenüber der Presse zu bedenken. Insider gehen davon aus, dass sich die Fahrgastzahlen sogar halbiert haben könnten.

Zukünftig wird die Pause (Pufferzeit) als sogenannter Korrespondenzhalt wieder an den Bahnhof verlegt und das altbewährte Konzept teilweise wieder aufgegriffen. Der Linienverlauf des Busses 72 wird dahingehend geändert, dass er auch stadteinwärts den Dallas, die Ortsmitte von Oberhöchstadt mit seinen Einkaufsmöglichkeiten, erneut ansteuert. Die Fahrgäste müssen sich also schon wieder neue Abfahrtszeiten merken. Erfreulicherweise startet der 71er bedarfsgerecht eine Stunde früher. Allerdings bleibt es bei dem ausgedünnten Takt und auch das AST gehört nach wie vor der Vergangenheit an.

Das sollten dann aber die letzten Änderungen für die nächsten 36 Monate gewesen sein, denn eine alte Binsenweisheit der Verkehrswissenschaftler besagt, dass es bis zu drei Jahre braucht, bis ein geändertes Verkehrskonzept von der Bevölkerung in seiner Gänze auch angenommen wird. Unausgewogene Konzepte und allzu viele Experimente führen nachweislich dazu, dass die Bürger dem ÖPNV den Rücken kehren.

(Wilfried Staub)



Großraum Frankfurt

Das Nachbarschaftsticket RMV-Smart kommt

Vor der Einführung gibt es mehr Fragen als Antworten

Die Fahrpreise des RMV sind im Grunde genommen eigentlich gar nicht so übertrieben hoch, wie man das gelegentlich in der Öffentlichkeit darstellt. Allerdings ist es unbestritten, dass eine fünfminütige Fahrt über Kreisgrenzen hinweg doppelt so teuer kommen kann wie eine einstündige Fahrt durch ganz Frankfurt oder über 30 Kilometer quer durch einen gesamten Landkreis. Über die Absurditäten der Fahrpreisberechnung nach der RMV-Matrix haben wir in der Fahrgastzeitung schon zur Genüge berichtet. So zum Beispiel darüber, dass das Lösen einer Anschlusskarte teurer kommt, als die Fahrt zu unterbrechen und einen neuen Fahrschein zu lösen oder Kuriosa, dass es in bestimmten Fällen preiswerter ist, zwei Teilstrecken zu lösen, als beim Einstieg einen durchgängigen Fahrschein über die Gesamtdistanz. Auf diesem Gebiet besteht also eigentlich

schon seit Gründung des RMV Handlungsbedarf.

Seit über zehn Jahren verspricht der RMV, die Parameter für die Berechnung des Fahrpreises so neu zu definieren, dass sie für die Fahrgäste transparenter, gerechter und nachvollziehbarer werden. Das Schlagwort heißt: Entfernungabhängige Fahrpreisberechnung. Nun wagt der RMV in einem Feldversuch mit dem sogenannten Nachbarschaftsticket, das es in der Versuchsphase von drei Jahren aber nur als Handyticket und nur für bis zu 20.000 Personen gibt, einen ersten Schritt. Die „Testnutzer“ des deutschlandweit ersten Pilotversuches können sich ab Anfang 2016 hierfür bewerben. Dies hat der Aufsichtsrat des RMV in seiner Sitzung am 2. Dezember 2015 beschlossen.

Das intelligente neue Tarifmodell nennt sich bezeichnenderweise „RMV-

smart“ und setzt sich zusammen – ähnlich wie beim Taxitarif – aus einem Grundpreis von 1,65 Euro und einem Kilometerpreis bei größeren Entfernungen bzw. einer Pauschale bei kurzen Distanzen im Ballungsraum. Wer bei seinem Smartphone die Ortungsfunktion nicht unterdrückt, für den genügt in Zukunft ein einziger Befehl auf der RMV-Fahrschein-App und schon kann man ohne Tarifkenntnisse alle Busse und Bahnen, später sogar einmal über Verbundgrenzen hinweg, nutzen.



RMV-Tarif gilt auch in Mainz. Im Bild: Straßenbahn vor dem Mainzer Hauptbahnhof. (Foto: Juwee Blau)

Ganz neu ist die Idee mit verbilligten Fahrten zwischen zwei Städten allerdings nicht. Seit dem Beitritt von Mainz zum RMV gilt das gesamte Fahrscheinangebot des RMV auch als ermäßigtes Angebot im Sondertarifgebiet 65. Dabei kostet zum Beispiel die Tageskarte für beliebig viele Fahrten in beiden Städten 6,50 Euro und ist damit um 30 Cent preiswerter als der vergleichbare Fahrschein für Frankfurt. Für ausgesuchte Kurzstrecken gilt auch in Frankfurt bei Fahrten in das Umland die Preisstufe K1 (Erwachsene 1,75 Euro).

PRO BAHN hat beim RMV gegen den ursprünglichen Plan, dieses preiswerte Ticket im Kreisgrenzen überschreitenden Verkehr nur den Handy-Ticket-Usern zugänglich zu machen, Protest eingelegt. Gegen die jetzige Version, dies als Versuch allen Interessenten auf Antrag zu gewähren, bestehen keine rechtlichen Bedenken. Bleibt zu hoffen dass der Versuch erfolgreich verläuft und das Nachbarschaftsticket in spätestens zwei Jahren auch am Automaten und auch als Zeitkarte zu haben ist.

(Wilfried Staub)

Kommentar

von Wilfried Staub

Nun soll man bekanntlich eine Sache nicht zerreden, bevor sie überhaupt implementiert ist. Ob die neue Smartphone App „RMVsmart“ aber wirklich so „intelligent“ ist, wie dies die Macher in der Presse darzustellen versuchen, wird bereits Stunden nach dem Bekanntwerden in den verschiedenen Foren ziemlich kontrovers diskutiert.

Der RMV erzielt derzeit bei 170.000 registrierten Nutzern gerade einmal ein Prozent seines Umsatzes über das Handy-

Ticket. Die User sind überwiegend jugendliche Gelegenheitsfahrer. Einzelfahrschein haben in Frankfurt nur noch einen Anteil von 8,5 Prozent am Umsatz. Selbst wenn aus allen Bewerbern 20.000 Kandidaten nach statistischen Modellen ausgesucht werden könnten, so stellen diese immer noch keinen repräsentativen Querschnitt aller RMV-Fahrgäste dar. Rückschlüsse für die veränderte Einnahmenaufteilung auf Basis des geplan-

ten dreijährigen Feldversuches lassen sich also nur begrenzt ziehen.

Die Zweifel, ob sich das kürzlich vorgestellte System der Handy App später überhaupt auf alle Vertriebswege und das gesamte Fahrkartensortiment übertragen lässt, sind mehr als berechtigt. Es gibt dabei mehr Fragen als Antworten. Die Eingabe der Starthaltestelle stellt sowohl beim Automaten als auch beim Kauf des Tickets beim Busfahrer kein Problem dar. Wie aber sollen die Zielhaltestelle über einen fünfstelligen Code sekundenschnell ermittelt und wie die zutreffende Strecke (außer über eine vorherige umständliche Fahrplanauskunft) definiert werden, die beide jedoch für die Preisermittlung zwingend erforderlich sind? Was ist, wenn man wegen einer Betriebsstörung oder weil man die vorgesehene Bahn verpasst hat, einen teureren Umweg wählt, um schneller oder überhaupt ans Ziel zu kommen? Wird man dann zum Schwarzfahrer? Wie soll das System bei der Tageskarte mit unterschiedlichen Wegstrecken und Verkehrsmitteln bei der Hin- und Rückfahrt funktionieren? Welche Einschränkungen hat man gegenüber heute bei der Streckenwahl als Zeitkarteninhaber? Von Königstein Stadtmitte nach Frankfurt Hauptwache zum Beispiel kann ich gegenwärtig zwischen sieben Routen mit ganz unterschiedlichen Ver-

kehrsmitteln zum jeweils gleichen Preis wählen.

Frankfurt – Gießen wird mit der App um fünf Euro billiger, innerhalb Frankfurts oder über weite Entfernungen innerhalb eines Landkreises wird es bis zu doppelt so teurer. Die 20.000 Testpersonen haben aber die Möglichkeit, ihre Einzelfahrscheine, und nur um die geht es in der Testperiode, wahlweise nach dem alten oder dem neuen Tarifsystem zu lösen. Sie werden dabei verständlicherweise immer die billigere Variante wählen. Welche Schlüsse kann man dann daraus auf die Einnahmeverchiebungen des neuen Tarifsystems ziehen, was bekanntlich erklärtes Ziel des Pilotversuches sein soll?

Das vor 10 Jahren hoch angepriesene bargeldlose Fahren in Hanau mittels ist sang- und klanglos wieder begraben worden. Nach Auslaufen der Testphase von RMVsmart in drei Jahren sind wir – und diese Prognose wagt der Berichterstatter wie schon damals bei der Hanauer Lösung – in Sachen Tarifungerechtigkeiten keinen Schritt weiter. Sollte RMVsmart wirklich die einzig wahre Lösung sein? Gibt es weltweit wirklich keine erprobten und lösungsbezogeneren Tarifmodelle? Wie lange will der RMV eigentlich seine Fahrgäste noch auf ein gerechteres Tarifsystem verträsten?



Immer häufiger sieht man jetzt den neuen ICE 4 bei Probe-fahren. Ab 2017 soll der neue Hochgeschwindigkeitszug nach und nach in den regulären Bahnbetrieb eingefügt werden. (Foto: DB)

Hessen

Mehr Mitbestimmung für Fahrgastverbände

PRO BAHN bringt sich aktiv ein

Für das Wort „Fahrgastbeirat“ gibt es bislang keine eindeutige Definition. Bei den in Hessen für den ÖPNV zuständigen 21 Landkreisen und zwölf Städten über 50.000 Einwohner gab es hierzu schon hitzige Debatten in den Kreistagen und den Stadtverordnetenversammlungen. Doch letztlich setzte sich in den meisten Gebietskörperschaften die Erkenntnis durch, dass dieses Gremium wichtig ist, da die Fahrgäste selbst am ehesten über ihre Probleme im ÖPNV urteilen können.

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund hat schon in seiner Anfangszeit in den 1990er Jahren einen Fahrgastbeirat eingerichtet. Jede der 27 Lokalen Nahverkehrsorganisationen entsendet einen Vertreter aus ihrem Gebiet, außerdem sind Verbandsvertretern mit dabei, PRO BAHN hat einen ständigen Sitz.

In Mittel- und Osthessen hat es länger gedauert, bis Fahrgastbeiräte eingerichtet wurden. Vorreiter war 2004 der Vogelsbergkreis. Zwei Jahre später folgte der Landkreis Marburg-Biedenkopf (der einen gemeinsamen Beirat zusammen mit der Sonderstatusstadt Marburg hat), 2013 die Landkreise Limburg-Weilburg und der Lahn-Dill-Kreis (zusammen mit der Sonderstatusstadt Wetzlar). Als letztes folgte die Universitätsstadt Gießen und der Landkreis Gießen mit einem gemeinsamen Fahrgastbeirat. Mitte 2015 fand die konstituierende Sitzung statt.

In Gießen sind die Fachverbände von Anfang an mit einem eigenen ständigen

Sitz vertreten, auch PRO BAHN entsendet ein Mitglied. In Marburg, Wetzlar und Limburg muss sich der Fahrgastverband PRO BAHN einen Sitz mit dem Verein „Pro Bahn&Bus“ teilen. Das liegt am fehlenden Informationsaustausch in der Gründungsphase der jeweiligen Gremien.



Ziel muß sein, dass die Fahrgastvertretungen auf den Rang eines Beirats gemäß der Hessischen Gemeindeordnung (HGO) gehoben werden. So hätte ein Fahrgastbeirat die Möglichkeit, sich direkt in die kommunalen Gremien einzubringen. Dann hätten sie auch Rede-recht in Fachausschüssen der Kommunalparlamente und würden auf die Stufe eines Seniorenbeirats, Kinder- und Jugendbeirats, Ausländerbeirats oder Inklusionsbeirats gehoben werden.

Letztlich bedeutet dies, dass Fahrgastbeiräte in jedem Fall an Gebietskörperschaften angebunden sein sollten und nicht an Verkehrsgesellschaften. In der Konsequenz heißt dies auch, dass es auch einen Landes-Fahrgastbeirat im Bundesland Hessen geben sollte und sich die ÖPNV-Fahrgäste so auch direkt in die Landespolitik einbringen könnten.

(Thomas Kraft)



Vertreter von Fahrgastverbänden beim Treffen in Frankfurt. (Foto: traffiQ)

Erstes Treffen deutscher Fahrgastbeiräte

Auf Einladung der Sprecherteams der Fahrgastbeiräte der lokalen Frankfurter Nahverkehrsgesellschaft traffiQ und des Rhein-Main-Verkehrsverbundes trafen sich Mitte September erstmals rund 20 Fahrgastvertreter aus Berlin, Chemnitz, Leipzig, Erfurt, Frankfurt sowie aus den Kreisen Darmstadt-Dieburg, Marburg-Biedenkopf, dem Odenwaldkreis sowie des RMV.

Neben einem umfassenden Gedankenaustausch wurden in zwei Workshops unter anderem auch Fragen der Fahrpreisgestaltung diskutiert, die durch einen aufschlussreichen Vortrag von Prof. Dr.-Ing. Volker Blees von der Hochschule Rhein-Main (Wiesbaden) über alternative Finanzierungsmodelle des Nahverkehrs wissenschaftlich untermauert wurden.

Man hat sich aufgrund der positiven Ergebnisse darauf verständigt, dass im Herbst kommenden Jahres ein Folgetreffen stattfinden soll, zu dem dann auch die Fahrgastbeiräte herzlich willkommen sind, die in diesem Jahr noch keine Reisegenehmigung erhalten haben. Das Treffen kann gerne auch an einem anderen Ort stattfinden. Die Sprecher der beiden Fahrgastbeiräte hoffen, dass sich der Teilnehmerkreis dann deutlich erweitert. Interessenten können sich schon jetzt mit der traffiQ in Verbindung setzen, die vorläufige die Durchführung der Treffen organisieren wird: traffiQ Frankfurt am Main, Geschäftsstelle Fahrgastbeirat, Stiftstraße 9-17, 60313 Frankfurt am Main, Email: fahrgastbeirat@traffiQ.de. (*Wilfried Staub*)

Starkenburg

Nichts Neues von der Neubaustrecke

Nach der Korridorstudie gibt es Konfusion über die Streckenführung



So könnte die Neubaustrecke im nördlichen Abschnitt in den Darmstädter Hauptbahnhof eingefügt werden.

Nach der lang erwarteten Vorstellung der Korridorstudie durch das Bundesverkehrsministerium im März 2015 ist es inzwischen wieder sehr still um eines der Kernprojekte im Korridor Rhein-Main/Rhein-Neckar geworden. Offenbar haben auch andere Institutionen inzwischen erkannt, dass die Studie „gravierende Verstöße gegen die Prinzipien nachvollziehbarer, solider technisch-wissenschaftlicher Arbeit“ aufweist, wie PRO BAHN Hessen am 17. Mai 2015 in einer neunseitigen Stellungnahme dem Berliner Ministerium mitteilte. Auf eine Antwort wartet der Landesverband noch heute!

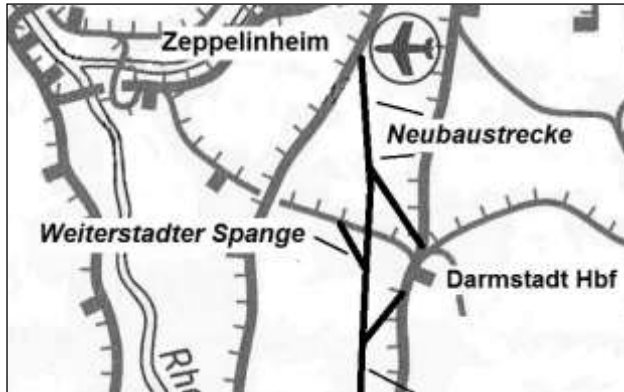
Auch wenn der hessische Verkehrsminister Tarek Al-Wazir nach seinem Gespräch mit dem Darmstädter OB und den betroffenen Landräten im Juni in den Medien eine Einigung auf einen Korridor als „Meilenstein für eines der wichtigsten Bahnprojekte der Republik“ verkündete,

ist die Konfusion in den Köpfen vieler hessischer Kommunalpolitiker inzwischen – wie es zu erwarten war – wieder eingetreten. Die Korridorstudie bietet leider weder Lösungen für die Probleme im Güterverkehr auf der Transversale Rotterdam – Genua noch für die ICE-Hochgeschwindigkeitsfantasien einiger DB-Planer. Dennoch bleibt es unstrittig, dass im Schienen-Nadelöhr Rhein-Main

und Rhein-Neckar eine schnelle Entlastung erforderlich ist.

Deshalb engagiert sich der PRO BAHN Regionalverband Starkenburg im Verbund mit anderen Verkehrs- und Umweltverbänden und einigen politischen Akteuren weiter stark in diesem Planungsprozess. Im Juli wurden bei einer Informationsveranstaltung in Darmstadt zum wiederholten Mal die Vorteile der im Regionalplan Südhessen 2010 als Ziel der Landesplanung beschlossenen „Variante IV“ genannt. Sie sieht die Führung der Neubaustrecke ausschließlich über den Darmstädter Hauptbahnhof vor. Obwohl dieser Regionalplan von der Hessischen Landesregierung selbst genehmigt wurde und die Trasse auch im Flächennutzungsplan der Wissenschaftsstadt Darmstadt als Planungsziel enthalten ist, fühlen sich offenbar weder der Verkehrsminister noch der Oberbürger-

meister daran gebunden – ein eklatanter Rechtsverstoß. Nur mit einer Vollarbindung des Hauptbahnhofs Darmstadt (ohne Umfahrung entlang der A5) ist eine optimale Verkehrserschließung der gesamten Region Südhessen im Eisenbahnverkehr gewährleistet.



Alle Überlegungen zugunsten einer „Weiterstädter Güterverkehrsspange“, wie sie in der Korridorstudie untersucht wurden, werden obsolet. Der Darmstädter Hbf gewährleistet seit 1912 Schienen- und Weichenverbindungen in alle denkbaren Richtungen!

Die Korridorstudie und die daran anschließenden pressewirksamen Überlegungen der betroffenen Landräte und Bürgermeister zu inzwischen vier verschiedenen „Weiterstädter Spangen“ haben erhebliche Irritationen der Bevölkerung hervorgerufen. Dies war Anlass für eine zweite von Bernd Rohrmann organisierte Radtour 2015 in genau diesen Planungsraum: Bei mehreren Stops im

Starkenburg

Bahnhof bleibt weiter verwahrlost

Station auf Darmstädter Stadtgebiet entspricht nicht dem neuesten Stand

Ursprünglich war die Modernisierung des Bahnhofs Darmstadt-Eberstadt für Mitte 2015 geplant. Es sollte insbeson-

Darmstädter Westwald und in der gesamten Gemarkung von Weiterstadt wurde den 40 radelnden Bürgern und Politikern verdeutlicht, welche katastrophale Folgen die derzeitigen DB-Planungen für die Umwelt und die Bewohner verursachen würden. Kaum lösbare Bauverfahren einer Neubaustrecke entlang der A5 und schwere Eingriffe in Waldflächen, für die gerade mühsam durch Aufspiegelungen wieder eine Grundwasserversorgung angestrebt wird, machen den Bau – egal welcher – Güterverkehrsspange eigentlich undenkbar. Die Landtagsabgeordnete Heike Hofmann empfahl zu Recht eine gemeinsame Initiative aller für die Region verantwortlichen Bundestagsabgeordneten im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes, „um das Schlimmste zu verhindern“. Leider zeigen die ersten Kontaktversuche in den letzten Wochen aber auch auf diesem politischen Feld kaum Erfolgsaussichten.

PRO BAHN Starkenburg wird trotzdem zusammen mit dem überregionalen NBS-Bundesarbeitskreises unseres Fahrgastverbandes, dem VCD und der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald weiter an der Umsetzung einer effizienten und möglichst umweltschonenden Trassenvariante arbeiten.

(Bernd Rohrmann)

(Fotomontage: Werner Krone/Karte wb)

dere ein barrierefreier Zugang geschaffen werden, eine Anhebung der Bahnsteighöhe auf 76 Zentimeter und eine

Verlängerung der Bahnsteigunterführung erfolgen. In einem Schreiben des Konzernbevollmächtigten der Bahn für das Land Hessen an PRO BAHN Starkenburg wurde mitgeteilt, dass mit den Baumaßnahmen erst im Jahre 2018 zu rechnen sei. Offensichtlich sind die beim Eisenbahn-Bundesamt im Mai 2014 eingereichten Plan-Unterlagen nicht vollständig gewesen, so dass eine Nachbearbeitung notwendig geworden ist.



Bahnhof Darmstadt-Eberstadt (Foto: Holger Kalkhof)

Mängelliste Darmstadt-Eberstadt

Am Haltepunkt Darmstadt-Eberstadt an der Main-Neckar-Bahn fahren stündlich Regionalzüge in Richtung Frankfurt und Heidelberg ab, außerdem verkehren die Triebwagen der VIAS nach Pfungstadt. Es gibt zwei niedrige Bahnsteige in verwerflichem Zustand, so dass das Ein- und Aussteigen insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen schwierig ist. Ein Aufzug ist nicht vorhanden. Außerdem sind nur wenige Parkplätze für Umsteiger vor Ort vorhanden. Die Nähe zur Autobahn A5 könnte Autofahrer zum Umsteigen bewegen, wenn es mehr Abstellplätze gäbe. Ebenfalls nur begrenzt vorhanden sind Fahrradstellplätze.

Es wird auf neue gesetzliche Regelungen – insbesondere auf den Lärmschutz während der Baumaßnahmen – hingewiesen. Ob zum Beispiel auch weitere Faktoren, wie etwa Personalmangel in den Planungsabteilungen der Deutschen Bahn zur Verschärfung der Situa-

tion beigetragen haben könnte, sei angemerkt.

Um die Bauarbeiten durchführen zu können, muss ein Baustellenfahrplan mit Streckensperrungen erstellt werden. Der Baustellenfahrplan würde aber erst für das Jahr 2018 greifen. Ende 2017 startet aber ein neues Betriebskonzept mit neuen Zügen auf Main-Neckar-Bahn.

Damit dann die Züge auch in Darmstadt-Eberstadt weiterhin halten können, müssen die Bahnsteige modernisiert sein. Daher plant die Bahn, die Modernisierungen aufzuteilen und sich zunächst auf den Bahnsteigausbau zu konzentrieren. Die DB Station & Service AG würde dafür mit der DB Netz AG über vorgezogene Streckensperrungen zum Beispiel für Ende 2016 verhandeln. Die aufwendigere Maßnahme für den barrierefreien Zugang würde dann im Jahre 2018 realisiert werden. Es bleibt zu hoffen, dass die modernisierten Bahnsteige fristgerecht zum Fahrplanwechsel 2017 für die neuen Züge zur Verfügung stehen. (hka)

Starkenburg**Ganzer Einsatz für den ÖPNV**

Nachruf auf Thomas Blum (*30. März 1959 - †8. November 2015)

Thomas Blum, langjähriger Aktiver bei PRO BAHN und Mitarbeiter bei der lokalen Naverkehrsorganisation DADINA, starb Anfang November völlig unerwartet. Er trat Anfang 1989 dem Regionalverband Darmstadt-Umland des Bürgerverbands zur Förderung des Schienenverkehrs e.V. (BFS) als Mitglied bei. Dieser war am 4. Juni 1988 gegründet worden.: Vorsitzender war Gottlob Gienger (Griesheim), stellvertretender Vorsitzender Bruno Schötz (Pfungstadt), Schriftführer Christian Knölker, Kassenswart Reinhard Lohrmann (Darmstadt), Kassensprüfer Alexander Krämer (Griesheim). Bei der ersten Jahreshauptversammlung am 18. März 1989 erklärte Thomas Blum sich sofort bereit, sich um Fahrplanangelegenheiten zu kümmern und das Amt des Kassensprüfers zu übernehmen, das er mit Unterbrechung bis 1993 ausübte. Er ergriff sofort die Initiative, beteiligte sich intensiv an der inhaltlichen Arbeit, entwickelte fundierte Konzepte, stellte wichtige Kontakte mit Politik, Verkehrsunternehmen und Verwaltung her. Bei der Jahreshauptversammlung am 6. März 1990 wurde Thomas Blum als geschäftsführender Vorsitzender gewählt, da Gottlob Gienger von April bis Dezember 1990 in den Vereinigten Staaten arbeiten musste. Christian Knölker und Andreas Weiß unterstützten Thomas Blum in der Vereinsarbeit. Mit wenigen Aktiven und 27 Vereins-Mitgliedern entfachte er ein Feuerwerk zugunten des ÖPNV, zum Beispiel:



- Gespräche mit dem Regionalen Nahverkehrsverband Darmstadt-Dieburg, dem Vorläufer der DADINA
- Gespräch mit der DB-Hauptabteilung Nahverkehr
- Ortstermin am Darmstädter Nordbahnhof mit Vertretern des Stadtplanungsamtes, der DB und der HEAG
- Konzepte „Zukunftsszenario Darmstadt“ und „Verkehrspolitisches Positionspapier Südhessen“
- Farbige Aushangfahrpläne für die Odenwaldbahn (mit Richard Lichtenstein)
- Pressemitteilungen, unter anderem ein ganzseitiger Artikel „Ideales Netz für

zwei Millionen Menschen“ am 24. April 1990 im „Darmstädter Echo“

- sieben Postkartenaktionen, zum Beispiel für den Planungsauftrag für das Schienennetz Hessen-Südost.

Am 18. Mai 1991 schlossen sich der BFS-Regionalverband Darmstadt/Umland und der BFS-Regionalverband Odenwald zum PRO BAHN-Regionalverband Starkenburg e.V. zusammen. Thomas Blum wurde als Referent für Verkehrsnetze gewählt und amtierte bis 1993 als Kassenprüfer. Im August 1993 trat er in den Dienst des Landkreises Darmstadt-Dieburg als einer der ersten Mitarbeiter im ÖPNV-Bereich. Wir werden Thomas Blum immer ein ehrendes Andenken bewahren. *(Gottlob Gienger)*

Der überraschende Tod von Thomas Blum hat die Mitarbeiter der DADINA und auch mich persönlich sehr getroffen. Dies kann man sicher auch für alle anderen Kollegen und Menschen sagen, mit denen Thomas Blum beruflich zu tun hatte.

Seine Berufslaufbahn begann am 1. April 1985 als Ingenieur bei der Bundesanstalt für Flugsicherung. Seine spätere berufliche Tätigkeit im öffentlichen Nahverkehr war damals also noch nicht unbedingt vorgezeichnet. Thomas Blum studierte Nachrichtentechnik an der FH Dieburg, später hat er dann noch ein nebenberufliches Aufbaustudium zum Wirtschaftsingenieur gemacht. Dort ging die Diplomarbeit mit dem Thema „Marketing des ÖPNV im Raum Darmstadt“ schon in die richtige Richtung. Damit war er dann gut vorbereitet für seine Tätigkeit ab August 1993 für den Landkreis Darmstadt-Dieburg im ÖPNV-Bereich. Er war damals dort einer der ersten Mitarbeiter, der sich ausschließlich um

den ÖPNV kümmerte. Nach dem Regionalen Nahverkehrsverband (RNV) Darmstadt-Dieburg war er dann ab Juli 1997 von Anfang an – also über 18 Jahre – bei der DADINA dabei und hat diese mit aufgebaut. Am 25. März 2010 haben wir das 25-jährige Jubiläum von Thomas Blum im öffentlichen Dienst in der DADINA-Verbandsversammlung gefeiert. Er war also ein wirkliches Urgestein der ÖPNV-Planung in der Region. Es ist für uns alle unfassbar, dass Thomas Blum jetzt nicht mehr zur Arbeit kommen wird und seine Projekte nicht mehr weiterführen kann. Thomas Blum hat seine Arbeit präzise, besonnen und zuverlässig gemacht und war mit großem Engagement bei der Sache. Auch wenn er ein eher ruhiger Typ war, konnte er durchaus auch mal bestimmt werden, wenn etwas aus seiner Sicht nicht so gut lief. Sein Spezialgebiet war die Fahrplanplanung, insbesondere im Bereich Weiterstadt/Darmstadt und bei den Regionalbuslinien des RMV. Auch die Sonderverkehre, die zum Heinerfest, zum Schlossgrabenfest, zu Fastnacht und zu Silvester von vielen Fahrgästen gerne genutzt werden, wären ohne seine genaue Planung nicht so erfolgreich gewesen. Er hatte ein fundiertes Fachwissen und eine große Erfahrung, auch wenn er das nicht an die große Glocke gehängt hat. Welche Wertschätzung er auch bei den Kollegen außerhalb der DADINA hat, ist durch die Reaktionen auf seinen Tod nochmal deutlich geworden. Viele von ihnen haben seit langer Zeit mit ihm zusammengearbeitet und ihn als freundlichen und verlässlichen Partner geschätzt, der immer ein offenes Ohr hatte. Er wird uns sehr fehlen.

(Matthias Altenhein, Geschäftsführer DADINA)

Rhein-Neckar

Verschlechterungen zum Fahrplanwechsel

Pendler in der Pfalz, in Weinheim und Heidelberg besonders betroffen

In den letzten Monaten erreichten PRO BAHN Rhein-Neckar mehrere Mails von Fahrgästen, die uns auf Verschlechterungen im Bahnverkehr zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember hinwiesen. Die gravierendsten Verschlechterungen:

- Einstellung der letzten IC zwischen Saarbrücken und Mannheim durch die DB aufgrund der erweiterten RE-Verkehre im Rheinland-Pfalz-Takt seit Dezember 2014
- Die Neuordnung der Verkehre und Verkehrszeiten auf der Gäubahn Stuttgart-Singen (-Zürich) hat auch Auswirkungen auf die Region.
- Ersatz von IC durch ICE (höhere Fahrpreise, kein Halt in Weinheim bis Juli 2016 aufgrund von Bahnsteig-Umbauten)



Seit dem Fahrplanwechsel keine direkte Verbindung mehr von Weinheim und Heidelberg nach Zürich (Foto: wb)

Die Verschlechterungen im Einzelnen:

Wegen der Umstrukturierung der Verkehre auf der Gäubahn entfällt der montags bis freitags verkehrende IC 181 (Frankfurt ab 5.56, Weinheim ab 6.36,

Heidelberg ab 6.55, Stuttgart an 7.36, weiter nach Zürich). Er wird durch den ICE 977 (Frankfurt - Stuttgart) ersetzt, welcher praktisch identische Fahrzeiten hat. Beide Züge (IC 181, ICE 977) halten unter anderem auch in Wiesloch-Walldorf und Bensheim. Nachteile sind die deutlich höheren Fahrpreise (Normalpreis 2. Klasse Heidelberg-Stuttgart 35 statt 27 Euro) sowie die Tatsache, dass der ICE wegen zu geringer Bahnsteighöhe in Weinheim erst ab Juli 2016 (nach der Bahnsteig-Erhöhung) halten kann. Zeitkarten-Inhabern wurde inzwischen zugesagt, dass sie 2016 mit einer heute schon vorhandenen IC-Zeitkarte auch diesen ICE benutzen dürfen.

Für die Gegenrichtung gilt ähnliches. Der IC 182 (Zürich - Frankfurt) Stuttgart ab 20.20, Heidelberg an 21.05, Weinheim an 21.20, Frankfurt an 22.02 Uhr entfällt. An seiner Stelle verkehrt ICE 978 ab Stuttgart (ab 21.55), Heidelberg an 22.46, Frankfurt an 23.43 Uhr. Beide Züge (IC 182, ICE 978) halten u.a. auch in Wiesloch-Walldorf, Bensheim und Darmstadt. Im Übrigen gelten die bereits beim IC 181 erwähnten Nachteile.

Für Weinheimer Pendler nach Stuttgart ergibt sich eine weitere Verschlechterung. Im Abendverkehr gibt es künftig statt etwa stündlicher Verbindungen eine Ankunftsücke zwischen 18.59 und 20.45 Uhr. Diese kommt dadurch zustande, dass der ICE 710 (Stuttgart - Mannheim - Dortmund) künftig um 18.36 statt 18.27 Uhr in Stuttgart abfährt und um 19.19 statt 19.05 Uhr in Mann-

heim ankommt. Dadurch geht der Anschluss in Mannheim Hbf an die Regionalbahn nach Mannheim-Friedrichsfeld, bzw. dann weiter nach Weinheim, Bensheim und Darmstadt um 19.16 Uhr verloren. Dies betrifft auch alle Fahrgäste zu den anderen Stationen entlang der Main-Neckar-Bahn (z.B. Ladenburg, Hemsbach, Heppenheim, Bensheim).

Der montags bis freitags verkehrende IC 2051 (Saarbrücken - Mannheim - Weinheim - Darmstadt - Frankfurt; Weinheim ab 6.35, Frankfurt an 7.12) entfällt ersatzlos. Dies ist die härteste Einschränkung zum Fahrplanwechsel. Die mehreren Hundert Fahrgäste dieses Zuges müssen dann auf den RE 4960 um 6.26 oder den IC 2396 um 7.14 Uhr ausweichen. Beide Züge sind heute schon gut besetzt, so dass die zusätzlichen Fahrgäste weitgehend Stehplätze bekommen dürften.

Was lässt sich daran ändern? Den Fernverkehr betreibt die DB bekannter-

maßen eigenwirtschaftlich. Hier braucht es gute Argumente in dem Sinne, dass ein neuer Zug ganztägig in einen Umlauf eingebunden werden kann. Aber selbst dann zeigt sich die DB oft sperrig. Im (sehr seltenen) Idealfall erfolgt solch eine Änderung zum nächsten Fahrplanwechsel – im aktuellen Fall also frühestens im Dezember 2016.

Etwas besser sieht es bei den von den Ländern bestellten Regional-Zügen aus. Hier könnte die durch den Wegfall des IC 2051 entstehende Lücke zwischen Weinheim und Frankfurt durch einen weiteren RE von Mannheim nach Frankfurt geschlossen werden. Dieser müsste vom RMV und dem Land Baden-Württemberg bestellt werden. Auch dies könnte frühestens ab Sommer 2016 erfolgen. Bis dahin setzt sich PRO BAHN für eine beschleunigte kürzere Fahrzeit des RE 4960 ein, die durch den Wegfall des IC 2051 möglich wird. (*Michael Löwe*)



**PRO BAHN Hessen und
PRO BAHN Rhein-Neckar
wünschen allen Mitgliedern
und Freunden unseres
Fahrgastverbandes ein
gesegnetes Weihnachtsfest
und alles Gute für 2016 –
insbesondere allzeit freie
Fahrt mit Bahnen und
Bussen ohne Verspätungen.**

Foto: DB

PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten

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/Main
 Tel. (06441) 9631899, Fax: (06441) 5669880
 www.pro-bahn-hessen.de
 E-Mail: mail@pro-bahn-hessen.de

Landesvorsitzender: Thomas Kraft
 Stellvertreter: Dr. Gottlob Gienger, Werner
 Filzinger, Kasse: Barbara Filzinger

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen

Postfach 41 02 34; 34064 Kassel
 E-Mail: nordhessen@pro-bahn-hessen.de
 Regionalvorsitzende:
 Hermann Hoffmann (0561) 67179
 Dieter Kleinschmidt (05665) 2114

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) 66099, Fax 671829

PRO BAHN Regionalverband

Großraum Frankfurt e. V.

Postfach 11 14 16
 60049 Frankfurt/Main
 www.pro-bahn-frankfurt.de
 E-Mail: frankfurt@pro-bahn-hessen.de
 Regionalvorsitzender: Thomas Schwemmer
 Tel. (069) 3670 1750, Fax: 710459442

PRO BAHN Regionalverband

Starkenbourg e. V.

Regionalvorsitzender: Dr. Gottlob Gienger
 Berliner Str. 32
 64807 Dieburg
 Tel. (0 6071) 24360, Fax: 81760
 www.pro-bahn.de/starkenbourg
 E-Mail: info@starkenbourg.pro-bahn.de

PRO BAHN Regionalverband

Rhein-Neckar

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

Bankverbindung Spendenkonten (Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!):

Spendenkonto für die Fahrgastzeitung (Inhaber Landesverband Hessen e.V.):

IBAN: DE DE17 5009 0500 1105 9000 14 BIC: GENODEF1S12

Spendenkonten für die Gliederungen von PRO BAHN:

Landesverband Hessen e. V.: IBAN DE18 5009 0500 0005 9000 14 / BIC GENODEF1S12

Landesverband Baden-Württemberg e. V. (für Regionalverband Rhein-Neckar):

IBAN: DE47 6669 0000 0002 0352 61 / BIC: VBPFDE66XXX

Regionalverband Frankfurt e. V. (auch f.d. Regionen Nordhessen, Mittelhessen, Osthessen)

IBAN: DE65 5009 0500 0001 1130 91 / BIC: GENODEF1S12

Regionalverband Starkenbourg e. V.:

IBAN: DE83 5089 0000 0000 5713 00 / BIC: GENODEF1VBD

PRO BAHN – Termine 2016

Allgemeine Termine:

Mo, 15.2. Redaktionsschluss der „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“, Heft Nr. 111, März 2016. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (siehe Seite 2)

Sa, 4.6. Jahreshauptversammlung von PRO BAHN Hessen in Gießen

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen:

Mo, 15.2. 18.00 Uhr: Regionaltreffen PRO BAHN Nordhessen, Restaurant Depesche, Wilhelmshöher Allee 254, Kassel (gegenüber Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe)

Weitere Termine in 2016: Mo 9.5., Mo 8.8., Mo 14.11.

PRO BAHN Regionalverband Osthessen:

Mi, 9.3. 19 Uhr: Treffen in der Gaststätte „Zum Felsenkeller“, Leipziger Straße 12 in

Weitere Termine in 2016: Mi 8.6., Mi 14.9., Mi, 14.12.

PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen:

Mi, 20.1. 18.30 Uhr: Treffen in der Pizzeria Adria, Frankfurter Straße 30 in Gießen.

Weitere Treffen in 2016: 16.3., 18.5., 13.7., 21.9., 16.11.

Zusätzliche Treffen in **Marburg** am 20.4. und am 19.10. (Restaurant Thessaloniki, Zeppelinstraße 1, direkt am Südbahnhof)

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

Regionaltreffen an jedem 1. Montag im Monat

Mo, 4.1. 18.30 Uhr im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 3 (fünf Fußminuten vom Hauptbahnhof/Südseite)

Weitere Treffen in 2016: Mo 1.2., Mo 7.3., Mo 4.4., Mo 2.5., Mo 6.6., Mo 4.7., Mo 1.8., Mo 5.9., Mo 17.10. (Jahreshauptversammlung), Mo 7.11. und Mo 5.12.

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.:

Regionaltreffen an jedem 4. Mittwoch im Monat

Mi, 27.1. 18.00 Uhr im Restaurant Casa Algarve („Grün-Weiß“), Dornheimer Weg 27 in Mi, 25.11. Darmstadt. (18.00-18.30 Uhr: Abendessen, 18.30-20.15 Uhr: Tagesordnung)

Weitere Treffen in 2016: 24.2., 23.3., 27.4., 25.5., 22.6., 27.7., 24.8., 28.9., 26.10., 23.11.

Jahreshauptversammlung am 16.4.2015, 15 Uhr.

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar:

Monatstreffen jeweils am 3. Donnerstag im Monat in Heidelberg (H) oder Mannheim (M)

Do, 21.1. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar im **Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

Do 18.2. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar im **Restaurant red – die grüne Küche**, Poststraße 42 in Heidelberg

Weitere Termine: 17.3. (M), 21.4. (H), 19.5. (M), 16.6. (H), 21.7. (M), 15.9. (H), 20.10. (M), 17.11. (H), 15.12. (M).

