

Fahrgastzeitung

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

Nr. 111

März 2016



Zukunft des ÖPNV in Marburg	S. 6
10 Jahre VIAS auf der Odenwaldbahn	S. 20
Stadtbahn Nord wird bald eröffnet	S. 28

Titelbild: *VIAS-Triebwagen auf der Odenwaldbahn am Haltepunkt Hesseneck Schölllenbach zwischen Eberbach und dem Krähbergstunnel. (Foto: Hartmann Linge)*

Rückseite oben: *Triebwagen der Baureihe ET 442 auf der Niddabrücke bei Assenheim auf der Strecke Friedberg – Hanau. (Foto: Wolfgang Klee)*

Rückseite unten: *Das Frühjahr lädt wieder ein zu einer Sonderfahrt durch Frankfurt mit dem „Ebbel-Ex“, dem „Ebbelwei-Express“ mit dem man bei Apfelwein, Apfelsaft und Brezeln an Wochenenden sowie Feiertagen eine Stadtrundfahrt durch die größte Stadt Hessens machen kann. (Foto: Philipp Gross)*

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 zehn 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) 66 0 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. März 2016 (Heft März 2016)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 15. Mai 2016 (Heft Juni 2016)

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

- Hessens größte Tunnelbaustelle 4
Wer kennt die Bushaltestelle „Fraunhofer-Institut“? 4

Osthessen

- Der „Rückbau“ des Bahnhofs Lauterbach geht weiter 5

Mittelhessen

- Wie können die Marburger Verkehrsprobleme gelöst werden? 6

Großraum Frankfurt

- Sind Doppelstockbusse DIE Lösung für Frankfurt? 11
Beispiele aus dem RMV-Tarifdschungen 12
Elebnisse von Pendlern zwischen Frankfurt und Mainz 15
Wer pünktlich kommt, den bestraft der Bus 16
PRO BAHN zeigt Flagge bei Bahnhofsfesten 18
Zweite S-Bahn-Tunnelsperrung in Frankfurt 19

Starkenburg

- VIAS fährt seit zehn Jahren auf der Odenwaldbahn 20
Lichtwiesenstraßenbahn: Zu kurz gedacht 25

Rhein-Neckar

- Stadtbahn Nord in Mannheim wird eröffnet 28
Dem Geisterbahnhof Mannheim-Käfertal neues Leben einhauchen 32

PRO BAHN intern

- Neuer Bundesvorstand gewählt 33

PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten 34

PRO BAHN – Termine 35

Nordhessen

Das derzeit größte Bahntunnel-Bauprojekt in Hessen ist der 937 Meter lange Zierenberger Tunnel an der Strecke Kassel – Wolfhagen – Korbach. Er wird direkt neben der alten Tunnelröhre aus dem Jahr 1896 gebohrt. Eine Sanierung des alten Tunnels hätte für Pendler jahrelange Ersatzbusfahrten nach Kassel bedeutet. Ende 2018 soll das Bauwerk in Betrieb genommen werden. Der alte Tunnel wird dann mit Schutt verfüllt. Nur die unter Denkmalschutz stehenden Tunnelportale bleiben erhalten. (Foto: Kurhessenbahn)

Wer kennt die Bushaltestelle „Fraunhofer-Institut“?



Jahrzehntelang gab es nördlich des Kasseler Hauptbahnhofs einen Güterbahnhof. Mit Verlagerung des Güterver-

kehrs auf die Straße wurden immer mehr Gleise abgebaut. Kleinere Firmen und Künstler zogen in die verlassenen Ge-

bäude ein. Mit einer „Documenta“ kam das Gütergelände wieder in das Bewusstsein der Bevölkerung, weil dort Ausstellungen stattfanden. Seit dem Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2015 wird das ehemalige Güterbahnhofsgelände von Bussen angefahren, die den Hauptbahnhof als Endpunkt ansteuern. Die Endhaltestelle erhielt den Namen „Fraunhofer-Institut“. Da das neue Fraunhofer-Institut für Windenergie und Energiesystemtech-

nik (IWES) aber erst 2019 fertiggestellt sein wird, sieht man vorläufig an der Endhaltestelle kaum Fahrgäste. Laut Heidi Hamdad, Pressesprecherin der Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) ist ein Grund für die jetzige Inbetriebnahme „dass wir als öffentliches Verkehrsunternehmen vollständig präsent sein wollen, wenn das Fraunhofer-Institut seinen Betrieb aufnimmt.“ (hh)

Osthessen



Der kundenunfreundliche „Rückbau“ des Bahnhofs Lauterbach an der Vogelsbergbahn geht weiter: DB Immobilien hat einen Teil des Geländes mit der ehemaligen Güterhalle an eine Anhänger-Firma verkauft. Diese hat das Areal mit großen Steinen abgesperrt, sodass Busse und Autos nicht mehr durchfahren können. Für Linienbusse besteht jetzt nur noch die Möglichkeit, in einem engen Bereich zwischen dem Bahnhofsgebäude und der Halle zu wenden. Das wird allerdings schwierig, wenn parkende Pkw falsch abgestellt werden und die Busse behindern.

Sollte die Immobiliengesellschaft der DB auch noch den vorderen Teil des Bahngeländes verkaufen, wird es gar keine Anfahrmöglichkeit für Busse mehr geben, ebenso wenig Parkplätze für Pendler. Stark eingeschränkt wurden inzwischen auch die Öffnungszeiten der Wartehalle im Lauterbacher Bahnhof. Sie ist jetzt Montag bis Freitag nur noch von 7.40 Uhr bis – je nach Wochentag – 12, 16 oder 17 Uhr geöffnet; samstags, sonn- und feiertags ist der Bahnhof ganz geschlossen.

PRO BAHN Osthessen hatte sich für den Erhalt der Freiflächen rund um den Bahnhof als Parkfläche für Fahrgäste und Pendler der Vogelbergbahn, die mit dem Auto anreisen, eingesetzt und den Ankauf des Bahnhofsgebäudes durch die Kreisstadt Lauterbach gefordert. Dazu war die finanziell klamme Kommune aber nicht in der Lage. (Foto: fil)



Das Marburger Uniklinikum (im Bild) wurde seit den 80er Jahren auf die Lahnberge im Osten der Stadt verlagert. Ein vernünftiges ÖPNV-Konzept gibt es bis heute nicht.

Mittelhessen

Die Quadratur des Kreises

Wie können die Verkehrsprobleme in Marburg gelöst werden?

„Marburg“ und „Verkehrsprobleme“ werden oft in einem Atemzug genannt. In der mittelalterlichen Bergstadt und dem engen Tal der Lahn, das an der schmalsten Stelle in der Stadt nur 900 Meter breit ist, ist kein Platz für vierspurige Auto-Boulevards. Ein großer Fehler wurde zudem in den 60er Jahren gemacht, als der Plan gefasst wurde, die naturwissenschaftlichen Fachbereiche der Philipps-Universität und die Uni-Kliniken auf die 200 Meter hohen Lahnberge im Osten der Stadt zu verlagern. Dieser Standort mitten im Wald liegt zwar Luftlinie nur rund zwei Kilometer vom Stadtzentrum entfernt, eine direkte Zufahrt ist aber wegen steil ansteigender Berghänge nicht möglich. Und darin liegt eines der Hauptprobleme des Marburger Verkehrs. Heute pendeln jeden Werktag rund 10.000 Menschen, Studierende, Dozenten, Kli-

nikpersonal, Patienten und Besucher auf die Lahnberge. Die Stadtwerke Marburg geben inzwischen unumwunden zu, dass sie mit dem Busverkehr zum neuen Uni-Campus an ihre Grenzen stoßen. Dabei gibt es rund 120 Busfahrten werktags auf die Lahnberge. Im Vorfeld zur Kommunalwahl am 6. März gab es deshalb wieder zahlreiche Vorschläge, wie die Verkehrsprobleme in Marburg gelöst werden könnten.

Der kurioseste Vorschlag kam von der zweiköpfigen FDP-Fraktion, die ansonsten nur wenig zum ÖPNV zu sagen hat. Sie schlug den Einsatz von sogenannten „Doppeldeckerbussen“ vor. Das Argument für die zweistöckigen Fahrzeuge: Sie benötigten weniger Platz in den Busbuchten. Die Gegenargumente lieferten die Marburger Stadtwerke prompt: Doppelstockbusse böten weniger Platz als die

herkömmlichen Gelenkbusse. Abgesehen davon ist der Fahrgastwechsel mit engen Treppen ins obere Stockwerk komplizierter und zeitaufwendiger als bei herkömmlichen Fahrzeugen. Das hätte längere Fahrzeiten zur Folge, weil diese Busse länger an den Haltestellen stehen müssten. In Frankfurt wurde ein „Doppeldeckerbus“ in den vergangenen Monaten getestet (siehe nachstehenden Artikel).

In die aufflammende Diskussion über den Busverkehr in der Stadt wurde auch die Wiedereinführung eines Oberleitungsbusses ins Spiel gebracht. Ein Obus fuhr in Marburg bereits von 1951 bis 1968, bevor er dem ausufernden Straßenbau, dessen Folgen jetzt gelöst werden sollen, zum Opfer fiel. Die Befürworter eines Trolleybusses führen ins Feld, dass mit dieser Fahrdraht-Lösung längere, dreiteilige Busse mit Doppelgelenk möglich wären, die bis zu 200 Fahrgästen Platz bieten. Die Kapazität der großen Gelenkbusse ist die höchste unterhalb der Straßenbahn. Außerdem sind leistungsstarke Elektromotore Dieselmotoren überlegen. Auf Steigungsstrecken ermöglichen sie eine höhere Beschleunigung. Der Nachteil: Die Obusse würden im Individualverkehr „mitschwimmen“ und wären genauso wie die



Marburger Stadtbus (Fotos: wb)

jetzigen Busse wegen der zahlreichen Auto-Staus sehr verspätungsanfällig. Abhilfe könnten eigene Busspuren schaffen, aber wenn im engen Verkehrsraum dafür Platz gemacht wird, könnte dort natürlich auch für eine Straßenbahn fahren.



Das gab es bereits in Marburg: Straßenbahn (1911 – 1951) und Obus (1951 – 1968).

Hilft eine Straßenbahn?

Pläne für eine (Wiedereinführung) einer Straßenbahn in Marburg gab es in den vergangenen Jahren mehrere. Der Verkehrsexperte Winfried Wolf schlug in seinem Buch „Die autofreie Stadt – Der Autowahn am Beispiel der Stadt Marburg an der Lahn“ bereits 1993 eine Regio-Tram für die Stadt und ihr Umland vor, die von Stadtallendorf bis zum Marburger Hauptbahnhof die DB-Gleise benutzen sollte und ab da auf neuen Schienen bis zum Neubau-Stadtteil Richtsberg verkehren sollte. Ergänzende Linien in die großen Stadtteile Wehrda, Marbach und Cappel waren in Wolfs Konzept ebenfalls vorgesehen. Ähnliche Pläne, die sogar in der Stadtverordnetenversammlung diskutiert wurden, legten Anfang der 90er Jahre auch die Mitgliedern einer Marburger Wählervereinigung vor,.

An solche Vorschläge knüpft der jüngste Plan des langjährigen Gießener Verkehrskoordinators Reinhard Bayer an. Er schlägt unter dem Namen „Klinik-Express Gießen – Marburg“ eine Regio-Tram vor, die die Klinikstandorte der beiden 30 Kilometer voneinander entfernten Universitätsstädte verbinden soll. Die Stadtbahn soll nach Bayers Plänen am Gießener Uniklinikum beginnen und über die Frankfurter Straße zum Hauptbahnhof führen, dort bis zum Marburger Hauptbahnhof die DB-Gleise benutzen und ab dort weiter auf eigenen Gleisen weitestgehend durch den Wald die Lahnberge erklimmen. Die Fahrzeit zwischen den beiden Kliniken soll nur etwa 45 Minuten betragen.

Der Nachteil dieses Konzeptes: Es ist einseitig nur auf die Verbindung der beiden Kliniken fixiert. Auch wenn die Medizinkomplexe beider Unistädte be-

reits vor zehn Jahren in einer gemeinsamen GmbH vereinigt wurden, rechtfertigt der Austausch an Personal und Patienten eine eigene Bahnlinie nicht. Ein Großteil der Fahrgäste von und zu den beiden Kliniken kommt aus den Innenstädten und dem Umland, dazu macht Bayer aber nur unzureichende Angaben. an der Lahn“ bereits 1993 eine RegioTram für die Stadt und ihr Umland vor, die von Stadtallendorf bis zum Marburger Hauptbahnhof die DB-Gleise benutzen sollte und ab da auf neuen Gleisen



(Fotomontage: Oscar Schroeder)

Seilbahn

Seit fast zehn Jahren ist in Marburg auch die Anbindung des neuen Uni-Campus Lahnberge über eine Seilbahn im Gespräch. Forciert wird diese Idee von der Partei „Bündnis90/Die Grünen“ und ihrem Bürgermeister Franz Kahle. Das Konzept sieht eine Talstation am Rande der Innenstadt unweit der „Türme“ der Philosophischen Fakultät vor. Von dort

aus soll die Seilbahn zu einem Aussichtsturm auf dem Berg und dann weiter zum Uniklinikum und den Institutsgebäuden geführt werden. Fahrtzeit: nur etwa sechs Minuten. Das auf den ersten Blick bestechende Konzept hat freilich auch Nachteile: Auch bei diesem Punkt-zu-Punkt-Verkehr müssten die Fahrgäste natürlich erst einmal zur Talstation fahren. Entweder mit Bussen oder mit dem Pkw. Ein riesiger Parkplatz würde das Areal rund um das Seilbahngebäude verunstalten. Da die Unigebäude auf den Lahnbergen außerdem über eine Länge von rund zwei Kilometern verteilt sind, müssten die mit der Seilbahn ankommenden Fahrgäste auch wieder mit Bussen verteilt werden. Es sei denn, die Seilbahn wird auf den Lahnbergen über eine lange Strecke in geringer Höhe bis in den letzten Winkel des Uni-Campus geführt.

Einen Dämpfer bekamen die Seilbahn-Befürworter auch durch den neuen Marburger Nahverkehrsplan. Die Gutachter untersuchten auch, welche zusätzlichen Busverkehre auf dem Berg und im Tal nötig wären, wenn eine Seilbahn gebaut würde. Danach wären auch weiterhin Busse von der Innenstadt auf die Lahnberge nötig, denn eine Seilbahn bietet nur einen Punkt-zu-Punkt-Verkehr, erschließt aber nicht die Fläche. Von den meisten Punkten im Stadtgebiet wäre der Weg mit Bussen zur Talstation, Seilbahnfahrt und Verteilfahrt auf den Lahnbergen länger als jetzt der direkte Busverkehr. Nur für zwei der insgesamt sechs untersuchten Relationen gibt es einen leichten Fahrzeitgewinn von vier Minuten mit der Seilbahn, für alle anderen Verbindungen erhöht sich aber die Fahrzeit, zum Teil um bis zu 37 Minuten für die Strecke vom Wohngebiet Richtsberg zum Botanischen Garten. Und dabei

sind mögliche Wartezeiten beim Umsteigen noch nicht einmal eingerechnet.



Gegen den Seilbahnbau formierte sich in Marburg ein breites Widerstandsbündnis.

Außer den Grünen, die bei der Kommunalwahl viele Stimmen verloren haben, steht derzeit keine der im Marburger Stadtparlament vertretenen Parteien und Wählervereinigungen mehr zu den Plänen. Sogar der Koalitionspartner SPD lehnte eine Seilbahn schließlich kategorisch ab. Dazu kommt der Protest von Anwohnern entlang der geplanten Seilbahntrasse sowie von besorgten Bürgern, die eine Verschandelung des Stadtbildes befürchten.

Quo vadis?

Eine Seilbahn zur Lösung der Marburger Verkehrsprobleme scheint derzeit in weite Ferne gerückt. Die SPD und die Marburger Linke haben einen Prüfauftrag für eine Straßenbahn in ihr Wahlprogramm geschrieben. Der Marburger Stadtwerke-Chef Norbert Schüren kann sich eine Straßenbahn allenfalls von einer Sammelstelle am Stadtrand auf den letzten Kilometern durch den Wald parallel zu einer vierspurigen Autostraße vorstellen. Aber da treten nur wenige Verkehrsprobleme auf. Die meisten Par-

teien und Wählervereinigungen in Marburg befürworten Schnellbusse und Expresslinien. Aber diese stehen in der Innenstadt genauso wie die herkömmlichen Busse bisher auch im Autostau, sofern sie keine eigene Spur haben.

Um die Marburger Verkehrsprobleme zu lösen und speziell den Unicampus Lahnberge besser mit der Innenstadt zu verbinden, wäre wohl eine Straßenbahn die beste Lösung. Diese könnte als Regiotram von Gießen, Biedenkopf, Frankenberg oder Stadtallendorf bis zu den beiden Marburger Bahnhöfen fahren und dort auf eine neu zu bauenden Gleisen durch die Innenstadt fahren. Der Verkehrsraum freilich ist an einigen Stellen sehr eng und es wird deshalb einen harten Kampf mit den Autobefürwortern geben. An den beiden Bahnhöfen könnten auch Straßenbahnstrecken zum Unicampus Lahnberge abzweigen. Auf dem südlichen Ast ist genug Platz vorhanden, auf dem nördlichen Ast wird es eng. Eine

Lösung könnte eine Führung sein, wie sie Reinhard Bayer für seinen „Klinik-Express“ vorschlägt. Dafür sind aber erhebliche Eingriffe in den Wald nötig, die nur sehr schwer durchzusetzen sind. Ein Tunnel, beispielsweise vom Hauptbahnhof bis auf die Lahnbergehöhen, könnte eine Lösung sein, analog zum Stuttgarter S-Bahn-Tunnel, der ebenfalls fast 200 Höhenmeter überbrückt. Aber die Kosten für einen solchen gigantischen Tunnel wären immens. Und solange die Stadtpolitik in Marburg nur klein-klein denkt und dem Auto weiter unbedacht und ungerechtfertigt immer wieder Vorrang einräumt und kein fundamentales Umdenken zugunsten des ÖPNV einsetzt, werden die Autostaus in der engen Innenstadt immer länger und die bessere Anbindung der Lahnberge Stückwerk bleiben. Solange bleiben nicht nur neue, innovative Bus- und Bahnkonzepte, sondern auch die Lösung der Marburger Verkehrsprobleme Utopie. (wb)



< *Dreiteilige Gelenk-Obusse, wie hier zum Beispiel in St. Gallen, werden in zahlreichen Städten der Schweiz mit Obusbetrieb bereits seit vielen Jahren erfolgreich eingesetzt.*

Schon viel weiter mit einem RegioTram-Konzept sind die schwäbische Unistadt Tübingen, das benachbarte Reutlingen sowie die umgebenden Landkreise. Diese Region ist mit dem mittelhessischen Kerngebiet Marburg – Wetzlar – Gießen vergleichbar. Das Projekt sieht neun S-Bahn-Linien auf bestehenden bzw. reaktivierten Bahnstrecken vor. Geplant sind auch zwei Strecken durch die Reutlinger und Tübinger Innenstädte sowie zum Unigelände. Eine Machbarkeitsstudie wurde bereits abgeschlossen, der Bund und Land Baden-Württemberg befürworten das Projekt. (wb)

Großraum Frankfurt

Busse mit Treppchen

Sind Doppelstockbusse DIE Lösung für die Mainmetropole?

Der ÖPNV in Frankfurt ist ein Erfolgsmodell. Der jährliche Fahrgastzuwachs von 2,6 Prozent hebt sich deutlich vom Bundesdurchschnitt mit nur 0,3 bis 0,5 Prozent ab. Nicht nur auf der Schiene, vor allem auch auf einigen Buslinien gibt es inzwischen in den Hauptverkehrszeiten Kapazitätsprobleme. So auch auf der 16 Kilometer langen West-Ost-Linie 34, die vom Stadtteil Bornheim über die Friedberger Warte, den Dornbusch und den Bahnhof Rödelheim ins Gallus-Viertel fährt.

Gelenkbusse können wegen der engen Straßenverhältnisse und der zu kurz gebauten Haltestellenbuchten auf dieser Linie nicht eingesetzt werden. Deshalb setzte die Frankfurter Verkehrsgesellschaft traffiQ dort im Dezember 2015 eine Woche lang probeweise einen Berliner Doppelstockbus (siehe traffiQ-Foto) ein. Anfang Februar 2016 folgte ein weiterer Test auf der Nord-Süd-Linie 30 von Bad Vilbel bis nach Sachsenhausen.

Inzwischen wurden auch die Ergebnisse der 400 befragten Fahrgäste auf der Linie 34 veröffentlicht. 87 Prozent der Fahrgäste im Bus unten und 95 Prozent derer im Obergeschoss fanden den Einsatz eher gut, insgesamt elf Personen sprachen sich kategorisch gegen einen Einsatz von Doppelstockbussen aus. Bei der Analyse der Befragungen darf man jedoch nicht außer Acht lassen, dass hier der Reiz des Neuen das Langzeitergebnis doch erheblich verfälschen könnte. Doppeldeckerbusse sind aus dem Stadtbild



Berliner Doppelstockbus (Foto: traffiQ)

von Berlin, Hamburg, London oder Wien mit einem hohen Anteil an Touristen als Nutzern der oberen Etage nicht mehr wegzudenken. Warum also sollten sie nicht auch in Frankfurt die Lösung bestimmter Kapazitätsprobleme darstellen? Allerdings scheint man sowohl in Berlin als auch in London mit der zweigeschossigen Lösung nicht unbedingt uneingeschränkt zufrieden zu sein. In beiden Städten experimentiert man nach zwischenzeitlichen „Monsterbussen“ mit 13,70 Meter Länge, drei Achsen, drei Türen und zwei Aufgängen inzwischen wieder mit kürzeren und insbesondere auch leichteren Fahrzeugen mit nur zwei Achsen und nur einem geraden Aufgang.

Doppeldeckerbusse sind eigentlich ein Relikt aus der Zeit des Betriebes mit flexiblem Fahrscheinverkauf. Hier stellen sie gegenüber den bis dahin üblichen Anhängerbussen das Nonplusultra für

den Einsatz von Schaffnern mit fester Verkaufsstelle im hinteren Teil des Busses dar. Doppeldecker wurden in allen genannten Städten auch nach Umstellung auf den Fahrscheinverkauf durch den Fahrer zunächst einmal beibehalten.

Bevor man für Frankfurt in dieser Richtung eine endgültige Entscheidung trifft, sollte man alle Aspekte, insbesondere auch im Hinblick auf die Mitnahme von Kinderwagen und Rollstühlen, auf zukünftige Antriebsaggregate und den erforderlichen Werkstattumbau, vorurteilsfrei gegeneinander abwägen. Im Zuge der Frankfurter Doppeldeckereinsätze ist auch die Diskussion in Wiesbaden über den Einsatz von Bussen mit höherer Kapazität wieder aufgeflammt. Allerdings hat sich Wiesbaden (ESWE) schon vor 15 Jahren, nicht zuletzt wegen einiger zu niedriger Brücken, definitiv gegen zweigeschossige Fahrzeuge ausgesprochen.

Großraum Frankfurt



Doppelstock-Gelenkbus von Neoplan aus dem Jahr 1976. (Foto: Neoplan)

Wie man große Mengen an Fahrgästen schnell, bequem und zuverlässig befördern kann, machen uns andere Länder in Südamerika und Asien vor. Nämlich durch den Einsatz von Doppelstock-Gelenkbussen (Foto), die je nach zulässiger Gesamtlänge zwischen 200 und 300 Personen befördern können. Dazu müssen allerdings auch die öffentlichen Straßen entsprechend ausgebaut sein oder es müssen entsprechende Busspuren eingerichtet sein. (Wilfried Staub)

Beispiele aus dem RMV-Tarifdschungel

PRO BAHN setzt sich für die Fahrgäste ein

Nahezu wöchentlich erreichen PRO BAHN Anfragen von Fahrgästen, die entweder den Tarifdschungel des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) nicht durchblicken, sich über nicht nachvollziehbare Preisberechnungen auslassen oder sich durch Verkaufsstellen oder Prüfpersonal nicht korrekt beraten fühlen. Wenn sich Fahrgäste nachweislich unangemessen behandelt fühlen, setzen wir uns mit allen zur Verfügung stehenden Möglichkeiten für sie ein. Hier exemplarisch drei Beispiele:

Fall 1

Ein Schüler (16) wohnhaft in Nidda,



geht in Hungen zur Schule und ist im Besitz einer CleverCard (CC) der Preisstufe (PS) 4 zum Jahrespreis von 884 Euro. Er muss zwischendurch für zwei Wochen in Gießen ein Praktikum absol-

vieren. Für solche Fälle hat er Anspruch auf eine vergünstigte Wochenkarte vom Wohnort Nidda über Hungen zum vorübergehenden Ausbildungsort Gießen zum Preis von 40,50 Euro (PS 5). Hierzu muss er eine Kundenkarte beantragen und seinen Ausbildungsgang per Formular von der Ausbildungsstätte bestätigen lassen. Die Schüler-Wochenkarte wird – um Missbrauch vorzubeugen – nach RMV-Vorschriften verständlicherweise jedoch nur zwischen Wohn- und Ausbildungsort ausgestellt. Der Fahrkartenschalter der Deutschen Bahn in Nidda verweigert folglich nun die Ausstellung einer „Kundenkarte für Schüler“, die lediglich die Anschlussstrecke zur CleverCard von Hungen nach Gießen abdeckt und die pro Woche in der Preisstufe 4 30,30 Euro gekostet hätte. Den Abschnitt Nidda – Hungen müsste der Schüler quasi doppelt bezahlen oder er müsste pro Tag für zwei Anschlussfahrtscheine für Erwachsene (!) je 4,35 Euro, also insgesamt 87,00 Euro für 20 Fahrten in zwei Wochen hinlegen. Der Tipp, den Bestellschein wahrheitsgemäß auszufüllen und unter den Antrag als „gewünschte Verbindung“ Gießen – Hungen einzutragen und den Antrag an einer Vorverkaufsstelle des „normalen“ Schulortes Hungen abzugeben, hat tatsächlich gefruchtet. Der Antrag wurde durch die dortige Vertriebsstelle des RMV standstillend genehmigt. Der Schüler, bzw. seine Eltern, haben somit satte 20,40 Euro gespart.

Fall 2

Ein passionierter Autofahrer aus Friedrichsdorf hatte einen Unfall mit Totalschaden und ist nun auf den aus seiner Sicht ungeliebten RMV angewiesen. Er besorgt sich bei der dortigen Agentur

(Kiosk) am Bahnhof eine Wochenkarte. Tags darauf erhält er die Nachricht, dass ihm überraschend doch ein Leihwagen zusteht. Abends geht er zur örtlichen Vertriebsstelle mit der Absicht, das Ticket zurückzugeben. Dies wird jedoch abgelehnt, weil dies bei Agenturen nur vor dem ersten Gültigkeitstag möglich sei und für spätere Erstattungen nur (Zitat) „der RMV zuständig sei“. Am Morgen des nunmehr dritten Gültigkeitstages der Wochenkarte fährt der Fahrgast, diesmal mit dem Auto, zum Bahnhof Bad Homburg und erhält von ursprünglich gezahlten 38,80 Euro gerade noch 4,70 Euro zurück. Dies war dem Fahrgast für eineinhalb Nutzungstage deutlich zu wenig, worauf er, wie er selbst zugab, etwas laut wurde und sich von einem nur indirekt beteiligten Schalterbeamten den Verweis gefallen lassen musste, dass er in Zukunft lieber mit dem Auto fahren solle als hier unpassende Sprüche los zu lassen. Der Betroffene wandte sich erbost an PRO BAHN. Wir konnten ihm in Sachen Erstattung allerdings keine erfreulichere Antwort geben.



Nach § 9 Abs. 10 der Gemeinsamen Beförderungsbedingungen des RMV und seiner Partner erfolgt eine Rücknahme einer Wochenkarte nämlich nach Abzug von 25 Prozent (bei Monatskarten fünf Prozent) des Kaufpreises pro zurückliegendem bzw. angefangenem Geltungstag,

zuzüglich einer einmaligen Bearbeitungsgebühr von 5,00 Euro. Dieses Erstattungsmodell macht durchaus Sinn, denn es schließt aus, dass im Falle einer höherer Rücknahmequote Fahrgäste auf „gut Glück“ eine Zeitkarte kaufen und mit den dann häufigeren Rückerstattungen den Vertriebsstellen Kostenaufwände (Zeitaufwand: ca. 20 Minuten) verursachen, die letztlich von der Gemeinschaft der Fahrgäste getragen werden müssten. Der Fahrgast kann dann übrigens sehen, wie er anschließend nach Hause kommt, denn die zur Erstattung vorgelegte Zeitkarte wird – juristisch unanfechtbar – einbehalten.

Zu dem vorgeschilderten Erstattungsverfahren liegen übrigens nur ganz vereinzelt Beschwerden vor. Allerdings ist es PRO BAHN in diesem speziellen Fall nicht gelungen, den Beschwerdeführer von der Sinnhaftigkeit des Rechenmodells des RMV zu überzeugen und ihn als dauerhaften Kunden zu gewinnen.

Beim eTicket RheinMain läuft die Erstattung im Grunde wie bei einer Papierfahrkarte ab. Die Chipkarte kann allerdings – und das ist derzeit noch extrem kundenunfreundlich – nur bei einem der wenigen Vertragspartner (zum Beispiel Deutsche Bahn) vorgelegt werden. Dort wird die Karte auf ein Lesegerät gelegt, die Fahrtberechtigung wird – und das ist neu – von dem gewünschten in der Zukunft liegenden Kalendertag (!) an ungültig gestellt und das Restgeld in bar ausgezahlt.

Fall 3

Ein Student der TU Darmstadt, wohnhaft in Filsen am Rhein, ist im Besitz eines RMV-Semestertickets und einer Schüler-Jahreskarte mit Netzwirkung des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (vrn). In einer Regional-Bahn der Rheingau-

Linie wird er kontrolliert und es wird ihm ein „Erhöhtes Beförderungsentgelt“ in Höhe von 60 Euro auferlegt, weil er keinen gültigen Fahrschein für den Streckenabschnitt zwischen den beiden Verbund-Grenzbahnhöfen Lorchhausen und Kaub vorweisen kann.



*Fahrzeug der RheingauLinie
(Foto: Wilfried Staub)*

Er wendet sich Hilfe suchend an PRO BAHN, weil er sich zu Unrecht „bestraft“ fühlt, zumal er die Strecke seit weit über einem Jahr zweimal täglich ohne jede Beanstandung zurücklegt. Das Studium einer sehr ausführlichen und gut gemachten Information des AStA der TU Darmstadt zur Handhabung der Semestertickets (www.asta.tu-darmstadt.de) gibt dem VIAS-Kontrollleur auf den ersten Blick recht, denn hier sind die Grenzbahnhöfe des RMV unstrittig namentlich aufgeführt, das heißt auf der KBS 466 endet die Gültigkeit des Semestertickets mit dem hessischen Grenzbahnhof Lorchhausen. Allerdings ist die Lage des Grenzbahnhofs in der Grafik des RMV, anders als zum Beispiel im Fall Rotenburg (Fulda), um 1,5 Kilometer nach Nordwesten auf die Landesgrenze gerückt.

Nach sehr intensiven und äußerst konstruktiven Gesprächen mit RMV, vrn und dem Kundendialog der VIAS-Ver-

kehrsgesellschaft, wurde die bisher PRO BAHN bekannte Auslegung der Tarifbestimmungen wieder in Kraft gesetzt:

Zeitkarten des RMV oder solche Fahrscheine, die das Tarifgebiet 6300 bzw. die Wabe 6335 vollständig abdecken, haben uneingeschränkt bis zur Landesgrenze Gültigkeit. Sinngemäß gilt dies auch für den Bereich des vrm. Ist der Fahrgast allerdings im Besitz einer Zeitkarte, die bis zur Landesgrenze Gültigkeit hat, und eines Einzelfahrscheins, so

muss dieser **Anschluss-Einzelfahrschein** den Streckenabschnitt vom Grenzbahnhof des einen Verbundes bis zum Grenzbahnhof des anderen Verbundes mit abdecken. Vom RMV aus kommend kann man in den Zügen von VIAS übrigens Anschlussfahrscheine ohne jedes Aufheben für das Gebiet des vrm erwerben. Die Zugbegleiter von VIAS wurden bereits entsprechend unterrichtet. Das Erhöhte Beförderungsgeld wurde in diesem Fall anstandslos annulliert. (*Wilfried Staub*)

Großraum Frankfurt

Wie der RMV mehrere Stunden Freizeit raubt

Erlebnisse von Pendlern zwischen Frankfurt und Mainz

Für das vergangene Jahr wies der Rhein-Main Verkehrsverbund (RMV) eine Pünktlichkeit zum Beispiel bei der S-Bahn zwischen 88 und 92 Prozent aus. Ein Pendler zwischen Frankfurt und Mainz, der der Redaktion namentlich bekannt ist, hat jedoch ganz andere Erfahrungen gemacht. Er hat seine ganz persönliche Verspätungsstatistik aufgestellt und kam zu dem Ergebnis, dass 92 Prozent seiner Fahrten unpünktlich waren also genau das umgekehrte Verhältnis. Hier sein Bericht:

Seit November pendele ich an vier Tagen in der Woche von Frankfurt (Weißer Stein) nach Mainz zum ZDF. Die Fahrplanauskunft nennt mir dafür als günstigste Verbindung (im 30-Minuten-Takt):

- U-Bahn bis Frankfurt Hauptwache



Mainz Hauptbahnhof (Foto: Philipp Gross)

- S8 Frankfurt Hauptwache – Mainz Hauptbahnhof
- Mit dem Bus von Mainz Hauptbahnhof bis ZDF, Mainz.

Laut Fahrplan kann man die Strecke in etwa 80 Minuten schaffen. Aber grau ist alle Theorie. Die S-Bahn hat im Berufsverkehr oft Verspätung und häufig deutlich mehr als ein paar Minuten. Der

Bus zwischen Mainz Hbf und ZDF fährt nur alle 20 Minuten, ergänzt durch ein bis zwei Verbindungen/Stunde durch Überlandbusse.

Wenn ich also aufgrund einer S-Bahn-Verspätung den im Fahrplan vorgesehenen Anschluss-Bus verpasse, vergrößert sich die Gesamtverspätung durch die Wartezeit auf den Bus schnell deutlich. Leider dient der Fahrplan den Bussen zwischen ZDF und Mainz Hbf. auch eher als Richtschnur, sodass ich durch eine Busverspätung auf dem Nachhauseweg auch schon auf 30 Minuten Verspätung gekommen bin, weil die S-Bahn dann ausnahmsweise pünktlich und mir damit knapp vor der Nase wegfuhr.

Ich habe einmal Buch geführt und die Verspätungen in den ersten drei Novemberwochen dokumentiert. An 13 Tagen hatte ich zusammengekommen 160 Minuten Verspätung. Lediglich an einem Tag hatte ich absolut keine Verspätung, an den anderen Tagen lag die Verspätung zwischen fünf und 50 Minuten.

Die Verspätungssituation auf der Strecke Frankfurt – Mainz ist nicht neu. Ich habe schon vor sieben Jahren, als ich schon einmal auf der Strecke pendeln musste, ähnlich schlechte Erfahrungen gemacht. Kollegen, die auch auf der Strecke fahren, stellen Bus und Bahn ein ähnlich schlechtes Zeugnis aus.

Nun frage ich mich schon, warum der RMV sich anscheinend nicht im Geringsten für die Probleme dieser Strecke interessiert. Wenn man schon in sieben Jahren weder die Verspätungen in den Griff bekommt noch einen vernünftigen Takt Mainz Hbf – ZDF organisieren kann, warum gibt es nicht wenigstens die Möglichkeit, bei S-Bahn-Verspätungen kostenlos auf den Fernverkehr auszuweichen? Oder warum ist der RMV nicht einmal zu minimalen Verbesserungen bei der Information der Fahrgäste bereit? Warum werden Störungen nicht großflächig bekannt gegeben? So bleibt mir bei einem Preis von 176 Euro für meine Monatskarte nur das enttäuschende Fazit: Schlechtes muss nicht billig sein.

Wer pünktlich kommt, den bestraft der Bus

Ein anderer Fahrgast, der sich ebenfalls an uns gewandt hat, hat ebenfalls immer wieder die gleichen Erfahrungen mit unpünktlichen Bussen in Frankfurt: Seit Dezember 2013 erlebe ich in beinahe schon erschreckender Regelmäßigkeit, dass Abfahrten der Buslinie 32 in Frankfurt (insbesondere auf der Relation Westbahnhof – Alleenring – Ostbahnhof) bis zu drei Minuten verfrüht erfolgen. Das heißt, ich bin pünktlich zur Abfahrt oder kurz davor an der betreffenden Haltestelle und mir fährt der von Alpina, einer Tochter der Transdev GmbH (ehemals Veolia Verkehr), betriebene Bus vor der

Nase weg – äußerst ärgerlich. Zwar besteht in einem solchen Fall dank der 10-Minuten-Garantie des RMV bei einer Verspätung von mehr als 10 Minuten am Fahrtziel die Möglichkeit, sich den Fahrpreis (anteilig) erstatten zu lassen, doch wichtige Anschlüsse an Unterwegs-Haltestellen werden ggf. unwiederbringlich versäumt.



Bereits im Juli 2014 habe ich erstmals dem zuständigen Verkehrsunternehmen

Alpina vorgeschlagen, dem Fahrpersonal mittels „EVENDpcs“, einem elektronischen System, welches einfach und komfortabel alle relevanten Informationen schnell erfasst, die verbleibende Zeit bis zur Abfahrt an den jeweiligen Haltestellen als Orientierungshilfe anzuzeigen, damit sich derlei Ärgernisse möglichst nicht wiederholen. Die Hanauer Straßenbahn GmbH nutzt dieses System.



Als Antwort erhielt ich lediglich den Hinweis, dass für Kritik und Hinweise zum ÖPNV traffiQ, die als Tochtergesellschaft der Stadt Frankfurt den örtlichen Nahverkehr organisiert, zuständig sei. Es liegt somit die Vermutung nahe, dass Alpina als Betreiber der Buslinie 32 die Kritik nicht ansatzweise interessiert und dass man die Fahrer nicht nachdrücklich und unmissverständlich auf das korrekte Einhalten der Abfahrtszeiten hingewiesen hat. Ein Teil des Fahrpersonals scheint vor allem bestrebt zu sein, die Endhaltestelle möglichst früh zu erreichen denn dort ist der Beginn einer Erholungspause vorgesehen.

traffiQ ist zwar Auftraggeber von Alpina, jedoch nicht befugt, den Fahrern dort betriebliche Weisungen zu erteilen. Schon vor über zwei Jahren teilte mir das Unternehmen mit, dass verfrühte Abfahrten keinesfalls akzeptabel seien. Außerdem seien alle Fahrzeuge mit Bordcomputern und einer Funktechnik zur Verbindung mit dem rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL) ausgestattet. Bei dieser Technik wird den Fahrerinnen und

Fahrern aber nicht die verbleibende Zeit bis zur Abfahrt an den jeweiligen Haltestellen als Orientierungshilfe angezeigt. Ein manueller Abgleich zwischen Soll- und Ist-Zeit, den längst nicht alle Fahrerinnen und Fahrer vornehmen, ist somit unumgänglich.

Fazit

Bei den geschilderten Beispielen handelt es sich jeweils nur um eine Momentaufnahme, nur zu bestimmten Zeitlagen einer bestimmten Relation – so mag man einwenden. Wenn sich solche Vorfälle aber immer wieder im Berufsverkehr wiederholen, haben sie für die Betroffenen große Auswirkungen. Pendlern nutzen pünktliche Züge oder Busse am Sonntagmorgen um fünf Uhr herzlich wenig, in der Statistik des RMV laufen diese Verbindungen aber gleichberechtigt ein und erzeugen so die Diskrepanz zwischen der „gefühlten“ oder besser „erlebten“ Pünktlichkeit bei der Masse der Fahrgäste zu den veröffentlichten und offiziellen statistischen Werten.

Ob man sich der Frustration und des Unmuts der betroffenen Fahrgäste beim RMV immer so bewusst ist? Wir stellen uns auch die Frage, warum die Betreiber der Buslinien in Frankfurt nicht auf eine bewährte Technik zurückgreifen, um Pünktlichkeit und Anschlüsse zu sichern. Solche Vorgaben könnten bereits in den Ausschreibungen gemacht werden.

Und wenn es dann Probleme gibt und Fahrgäste darauf hinweisen, machen sie oft die Erfahrungen, dass ein Beschwerdemanagement im Verbund einfach weitergereicht werden und auf geschilderte Probleme nur mit vorgefertigten Textbausteinen geantwortet und eben oft NICHT auf den konkreten Fall eingegangen wird.

Uns Fahrgästen darf es aber egal sein, wer am Ende in diesem Konglomerat konkret verantwortlich ist – das Problem ist bitte schön zu lösen, von wem auch immer! Am Besten ist es, dem Verbund und den Betreibern diese Probleme immer wieder zu melden, die Fahrgastrechte – wie die 10-Minuten-Garantie – auch in Anspruch zu nehmen und die Vorfälle aktenkundig zu machen damit sie in die Statistiken einfließen. Wenn Sie zusätzlich nach 21 Uhr alternativ zur Fahrpreiserstattung die angebotenen Taxikosten (bis 15 Euro) einreichen, sollte auch auf der finanziellen Seite der Druck zur Abhilfe steigen.

Wie die eingehenden Beschwerden, viele Gespräche mit Betroffenen und auch eigene Erfahrungen bestätigen, handelt es sich bei den geschilderten Beispielen eben NICHT um Ausnahmen, sondern sehr wohl um häufiger und regelmäßig festzustellende Phänomene.

Diese zeigen, wie viel Verbesserungspotential vorhanden ist und wir sollten



10-Minuten-Garantie
Mit Bus oder Bahn mehr als
10 Minuten verspätet?
Wir geben Ihnen Ihr Geld zurück!

RMV
 Rhein-Main-Verkehrsverbund

Verantwortlichen einen Hinweis auf die Prioritäten bei weiteren Investitionen geben.

Wir Fahrgäste erwarten für unseren Fahrpreis zuerst und zumindest die absoluten „Basics“: verlässliche, pünktliche, saubere und ausreichend dimensionierte Busse und Züge, bzw. Verbindungen, rasche und korrekte Information bei Störungen. Und wenn wir als zahlender Kunde mit unseren berechtigten Anliegen ernst genommen würden, wären wir auch schon weiter! Modische Nettigkeiten, wie das diskutierte WLAN in der Bahn, egal ob im ICE oder der S-Bahn, bleiben da vorerst absolut zweitrangig!

(Thomas Schwemmer)

PRO BAHN zeigt Flagge bei Bahnhofsfesten

Der Regionalverband Frankfurt von PRO BAHN ist auch in diesem Jahr wieder mit einem Infostand beim Bahnhofsfest in Königstein im Taunus am Pfingstmontag, dem 16. Mai 2016 von 10 Uhr bis 17 Uhr vertreten. Ein zweites Mal zeigt PRO



BAHN Präsenz am Bahnhof Eppstein (Foto) am 9. Juli 2016 ab 10 Uhr aus Anlass der Einweihung der komplett umgestalteten Bahnhofsanlage. Zu beiden Veranstaltungen verkehren Dampfsonderzüge. Näheres unter: www.Historische-Eisenbahn-Frankfurt.de.

Großraum Frankfurt

Tunnelsperrung die Zweite

Werden die Fahrgäste der S-Bahn jetzt besser informiert als 2015?

Vom 27. März bis 11. April 2016 wird der Frankfurter S-Bahn-Tunnel erneut komplett zwischen „Hauptbahnhof tief“ und „Südbahnhof“, bzw. „Mühlberg“, gesperrt. Die Stationen „Taunusanlage“, „Hauptwache“, „Konstablerwache“, „Ostendstraße“ und „Lokalbahnhof“ werden in dieser Zeit durch die S-Bahn nicht bedient.

In dieser zweiten Phase werden die bereits verlegten Kabel mit den neuen Signalen und den Überwachungseinrichtungen verbunden.

Der RMV hat unmittelbar im Anschluss an die erste Tunnelsperrung während der Sommerferien des vergangenen Jahres die Fahrgastvertreter gebeten, eine ungeschminkte Manöverkritik abzuliefern. PRO BAHN hat hiervon regen Gebrauch gemacht und insbesondere fehlende oder missverständliche Umgebungspläne an den vorübergehenden Endstationen bzw. den total gesperrten Stationen genannt. Auch wurde darauf hingewiesen, dass das eingesetzte Pers-



sonal nicht immer die erforderlichen Ortskenntnisse aufwies und somit gelegentlich wenig sinnvolle Hilfestellung geben konnte. Die vorgetragenen Anregungen wurden im Detail notiert und sollen jetzt zu Ostern Berücksichtigung finden. Eine Idee von PRO BAHN, nämlich zur Entlastung der überfrequentierten Strecke zwischen „Galluswarte“ und „Hauptbahnhof“ im Berufsverkehr in der Lastrichtung Gelenkbusse ohne Unterwegshalt einzusetzen, wurde zunächst als äußerst prüfenswert und fahrgastfreundlich begrüßt, letztendlich aber mit der nicht nachvollziehbaren Begründung der zu geringen Kapazität von Gelenkbussen nicht realisiert.

Alle Leser der FGZ sind hiermit aufgefordert, ihre Erfahrungen mit den Ersatzmaßnahmen während der Zeit der Tunnelsperrung der Frankfurter Redaktion der FGZ detailliert zu schildern. (Wilfried Staub)



< Bild von der S-Bahn-Tunnelbau-
stelle im Sommer 2015. (Foto: RMV)



VIAS-Triebwagen in Darmstadt (Foto: hka)

Starkenburg

VIAS seit zehn Jahren auf der Odenwaldbahn

Jubiläumsfeier in Erbach

„13.000 Fahrgäste werktäglich, und damit rund 40 Prozent mehr als vor zehn Jahren, nutzen heute die Odenwaldbahn. Die Betreiberin VIAS erreicht regelmäßig Spitzenwerte in unseren Fahrgastbefragungen. Umso mehr freue ich mich, dass VIAS für weitere zwölf Jahre den Verkehrsvertrag als Betreiberin der Odenwaldbahn gewonnen hat,“ so Knut Ringat bei einer Veranstaltung Ende Dezember 2015 im Erbacher Bahnhof. Der Sprecher der Geschäftsführung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) brachte es auf den Punkt: Die zehnjährige Geschichte der „neuen Odenwaldbahn“ und des Betreibers VIAS ist die Geschichte eines großen Erfolgs, der nun seine Fortsetzung finden soll und wird. Die zahlreich anwesenden Vertreter aus Politik, Verwaltung, Deutscher Bahn Netz und Verkehrsbetrieb, darunter auch

Landrat a.D. Horst Schnur aus dem Odenwaldkreis, nahmen dies mit Genugtuung und Freude zur Kenntnis, denn um die Odenwaldbahn stand es bekanntlich nicht immer so gut.

Die stark gestiegenen Nutzerzahlen rechtfertigen auch die erheblichen Investitionen. Da sie maßgeblich für den Erfolg waren und sind, seien sie hier noch einmal in Erinnerung gerufen:

- 64 Millionen Euro flossen seitens der DB Netz AG in die Sanierung und Anpassung der Gleisanlagen, womit eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 90 auf 120 km/h und damit eine deutliche Verbesserung des Fahrplans ermöglicht wurde. Mit diesem Geld wurden ferner die Stationen barrierefrei ausgebaut, Tunnel saniert und ein zentrales Stellwerk im Bahnhof Groß-Umstadt Wiebelsbach errichtet.

Vor zehn Jahren: Anfangsschwierigkeiten

In der Zeit nach der Betriebsaufnahme der „neuen Odenwaldbahn“ ab 11. Dezember 2005 gab es zahlreiche Fahrgastbeschwerden über zu laute Motoren, nicht funktionierende Klimaanlage, defekte Toiletten und unrichtige Zugzielanzeigen. Die beschriebenen Mängel wurden alle im Jahre 2006 abgestellt. In Bezug auf den Fahrplan gab es Unmut von Fahrgästen, die aus Richtung Groß-Umstadt Mitte mit den Zwischenhalten Klein-Umstadt und Langstadt nach Babenhausen fuhren, um dort in die Züge Richtung Darmstadt umzusteigen. Diese Anschlüsse wurden ab 11. Dezember 2005 massiv verschlechtert. Jedoch wurde hier zum nächsten Fahrplanwechsel im Sommer 2006 aufgrund der Intervention von PRO BAHN Starkenburg e.V. nachgebessert. Im Hinblick auf eine erhebliche Überbesetzung der Züge, vor allem im Abschnitt zwischen Darmstadt Nord und Frankfurt am Main Hbf, gab es erhebliche Kritik der Fahrgäste und deren Verbände ab 2006. Hier wurden jedoch bereits im Frühjahr 2006 vier Triebwagen der Baureihe „Itino“ nachbestellt, die jedoch leider wegen Problemen im Zulassungsverfahren erst im Mai 2010 auf der Odenwaldbahn eingesetzt werden konnten.

- Mehr als acht Millionen Euro davon wurden für eine der wichtigsten Verbesserungen ausgegeben, nämlich den Bau der Verbindungskurve von Darmstadt Nord nach Darmstadt-Arheilgen, die den direkten Übergang von Zügen der Odenwaldbahn auf die Main-Neckar-Bahn und die Führung schneller Züge aus dem Odenwald nach Frankfurt unter Umgehung des Darmstädter Hauptbahnhofs erlaubt.

- Die „Fahrzeugmanagement Frankfurt Rhein Main (FAHMA)“, eine Tochter des RMV, beschaffte bis 2005 zunächst 22 und bis 2010 nochmals vier neue, spurtstarke Triebwagen des Typs „Itino“ der Firma Bombardier Transportation. Diese werden der VIAS als Betreiberin des Zugverkehrs zur Verfügung gestellt.

- Schließlich investierte der heimische Busunternehmer Karl-Reinhard Wissmüller nach Gründung der Odenwaldbahn-Infrastruktur GmbH in eine Betriebswerkstatt für die Fahrzeuge in Michelstadt Werkstatt und Gleisanlagen

wurden 2015 nochmals erweitert, damit zusätzliche qualifizierte Unterhaltungsarbeiten in Michelstadt durchgeführt werden können.

- Dem positiven Beispiel der Neugestaltung des Erbacher Bahnhofs hat sich inzwischen dank privater Initiative auch die Gemeinde Höchst angeschlossen. Damit sind auch die Verknüpfungspunkte zwischen Bahn, Bus und Individualver-



*Die heute als Empfangsgebäude genutzte ehemalige Güterhalle in Erbach.
(Foto: Reinhard Dietrich)*



Zug der Odenwaldbahn im Frankfurter Hauptbahnhof. (Foto: hka)

kehr ausgebaut oder auf gutem Wege dorthin.

Seit zehn Jahren wird also im Odenwald schneller und häufiger gefahren, ist die Großstadt Frankfurt über gleich zwei Wege, nämlich über die Kurve in Darmstadt Nord und über Hanau, direkt mit dem Odenwald verbunden. Die Triebwagen erlauben aufgrund ihrer hohen Beschleunigung und ihrer Endgeschwindigkeit von 140 km/h zusammen mit dem Streckenausbau einen grundlegend verbesserten Fahrplan.

Dies ist jedoch nicht alles. Der VIAS ist es bis heute gelungen, hoch motiviertes und freundliches Personal zu gewinnen, welches – im Gegensatz zu anderen Betreibern im Rhein-Main-Gebiet – auch nicht durch plötzliche Ausfälle, hohe Krankenstände und damit verbundene Zugstreichungen auffällt, sondern ganz offensichtlich gern für die Odenwaldbahn arbeitet. Dies und die im Laufe der Zeit verbesserten Ansagen, Auskünfte und sonstigen Informationen tragen maßgeblich zur Zufriedenheit der Fahrgäste bei. Natürlich wird auch in der Werkstatt

gute Arbeit geleistet, denn technische Probleme an den „Itinos“ sind selten.

Teil der Erfolgsgeschichte ist jedoch auch hoch motiviertes Personal der DB Netz AG, ohne das ja kein Zug rollen könnte. Schließlich rollt es – von einer kleinen Ausnahme zum Ende des Jahres 2015 abgesehen – im und am Odenwald auch dann gut, wenn es einmal nicht auf der Schiene vorangeht: Der „Schienenersatzverkehr“ mit Omnibussen wird dann ausreichend und umfassend sowie mit guten Informationen für die betroffenen Kunden durchgeführt.



Karte der Odenwaldbahn



VIAS-Triebwagen in Doppeltraktion nahe des Bahnhofs Darmstadt Nord. (Foto: hka)

Im Odenwald sind hierdurch zahlreiche neue Arbeitsplätze entstanden, die, das sei hier nicht verschwiegen, zum Teil natürlich auch den Wegfall von Arbeitsplätzen beim vorherigen Betreiber DB kompensiert haben, inzwischen aber dank der zunehmenden Arbeit über diesen Umfang hinaus gewachsen sind. Auch dies ist für den Odenwald eine positive Nachricht.

Erfolgsgeschichte braucht Fortsetzung

Ein Baustein für die Fortsetzung ist durch die erneute Beauftragung der VIAS gelegt. Es muss jedoch in Zukunft noch mehr geschehen, und PRO BAHN Starkenburg e.V. wird in bewährter Weise zusammen mit der Interessengemeinschaft Odenwald e.V. (IGO) und dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) sachlich und mit Augenmaß auf weitere Schritte dringen:

- Das Thema „Überbesetzung“ ist zwar infolge der Nachbeschaffung von vier Fahrzeugen nicht mehr so akut wie früher. Aber wollen wir weitere Fahrgäste für die Odenwaldbahn gewinnen, droht dies an mangelnder Kapazität der Triebwagen zu scheitern. Gut zu wissen, das RMV-Chef Knut Ringat sich zu weiteren Beschaffungen bereit erklärt hat, doch dürfte dies nicht ganz leicht fallen. Schon die vier nachgekauften

Triebwagen weisen zum Teil andere technische Daten als die alten Wagen auf. Inzwischen wird der „Itino“ nicht mehr produziert, ein neues Fahrzeug müsste aber technisch kompatibel zum heutigen Fuhrpark sein, um Mehrfachführungen, „Flügelungen“ in Groß-Umstadt Wiebelsbach und einen freizügigen Einsatz zu erleichtern. Man sollte sich schon jetzt näher mit dieser Thematik befassen.



- Eine weitere Beschleunigung und Verdichtung des Verkehrs ist mit Dieselbetrieb nicht mehr möglich. Nicht nur, aber vor allem auch aus diesem Grund stand und steht die Frage einer möglichen Elektrifizierung der Odenwaldbahn weiter auf der Agenda von PRO BAHN und des VCD sowie der Interessengemeinschaft Odenwald. Man schaue sich diesbezüglich einmal in den Räumen Karlsruhe, Heilbronn, Saarbrücken oder Kassel um, um zu sehen, was prinzipiell möglich ist. Spätestens dann, wenn die „Itinos“ das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben, wird sich die Frage massiv aufdrängen. Entschieden werden muss jedoch deutlich vorher.



Markantes Bauwerk der Odenwaldbahn: Das Himbächel-Viadukt (Foto: Thomas Pusch)

- Die Anschlusssituation in Eberbach ist in Richtung Odenwald - Heilbronn - Stuttgart nicht zufriedenstellend. Die früher durchgehenden Leistungen nach Stuttgart sind 2004 verschwunden und werden natürlich in dieser Form auch nicht wiederkehren. Freilich hat sich die Relation seither nochmals verlangsamt, und es sind zu Eberbach – vom Wochenende abgesehen – weitere Umstiege in Mosbach-Neckarelz und Neckarsulm hinzugekommen. Damit sind keine neuen Kunden zu gewinnen. Gerade für den Südabschnitt der Odenwaldbahn wäre dies jedoch wichtig. Hier sind Hessen und Baden-Württemberg gefordert.

- Mit der Führung vieler Züge nach Frankfurt ist die Anfälligkeit der Odenwaldbahn für Verspätungen leider gewachsen. Natürlich ist die direkte Anfahrt der Main-Metropole äußerst wichtig, der Hauptbahnhof jedoch, eine der wichtigsten Drehscheiben in Deutschland, ist mit seinen Zulaufstrecken schlichtweg überlastet. Dem kann man mit Arbeiten an der Odenwaldbahn nicht abhelfen. Das Problem muss aber dauerhaft gelöst werden.

- Schließlich haben Umsteiger in der Relation Darmstadt - Groß-Umstadt in Babenhausen allzu oft das Nachsehen und können nur noch den Schlusslichtern hinterher blicken. Die Störanfälligkeit der West-Ost-Strecke Darmstadt – Aschaffenburg ist in Verbindung mit knappen Übergängen in Babenhausen eines der größten Ärgernisse und ein Grund, warum weitere Pendler sich schwer begeistern lassen, auf die Bahn umzusteigen. Inwieweit der künftige Betreiber der West-Ost-Achse, die Hessische Landesbahn (HLB), hier mehr und Besseres bieten kann, wird man sehen. Hinzunehmen ist dieser ärgerliche Dauerzustand nicht.

● Und vergessen wir nicht: Ein richtiges Freizeit-Ticket gibt es im RMV im Gegensatz zu seinem südlichen Nachbarn Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) leider immer noch nicht. Dies fordern PRO BAHN, VCD und die Interessengemeinschaft Odenwald seit Jahren. Um weitere Kunden für das Wochenende und für den Südabschnitt zu gewinnen, wünschen wir uns hier endlich Bewegung in dieser Sache.

- Und vergessen wir nicht: Ein richtiges Freizeit-Ticket gibt es im RMV im Gegensatz zu seinem südlichen Nachbarn Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) leider immer noch nicht. Dies fordern PRO BAHN, VCD und die Interessengemeinschaft Odenwald seit Jahren. Um weitere Kunden für das Wochenende und für den Südabschnitt zu gewinnen, wünschen wir uns hier endlich Bewegung in dieser Sache.

Verglichen mit dem Diskussionsstand vor zehn Jahren ist dies jedoch „Jammern auf hohem Niveau“. Damals stand, daran sei erinnert, die Einstellung des Schienenverkehrs auf der gesamten Strecke oder zumindest auf Teilabschnitten zur Debatte. Heute blicken wir nach vorn. Dafür sei allen, die sich für die Odenwaldbahn eingesetzt haben oder die Tag für Tag für die Zufriedenheit der Kunden arbeiten, herzlich gedankt.

(Kurt-Michael Heß)

Starkenburg

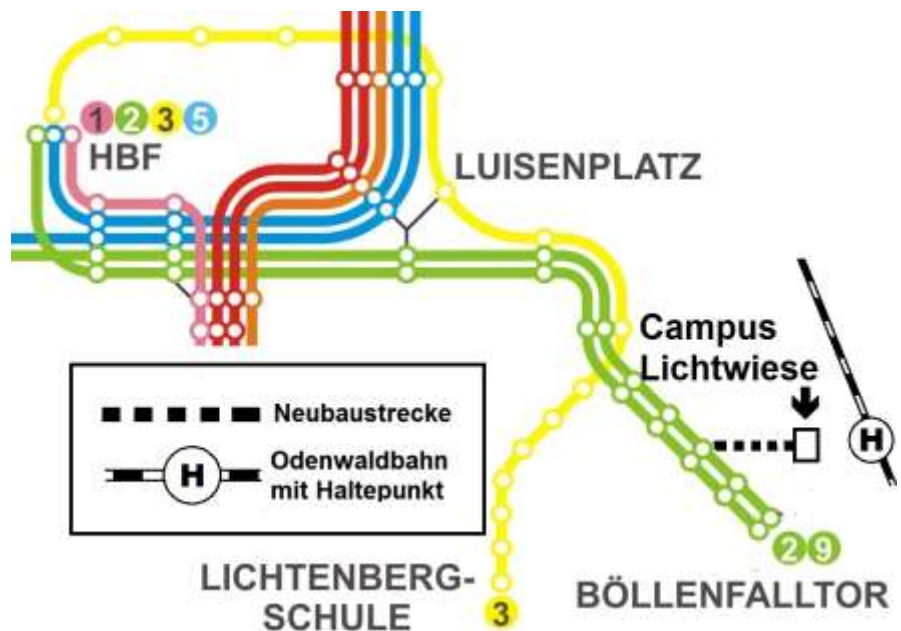
Lichtwiesenstraßenbahn: Zu kurz gedacht

Verknüpfung mit der Odenwaldbahn wird nicht gebaut

Voraussichtlich Ende 2017 soll Baubeginn sein, bereits ein Jahr später soll die rund einen Kilometer lange Straßenbahn-Neubaustrecke zum Campus Lichtwiese der Technischen Universität Darmstadt in Betrieb gehen. Das Areal am südöstlichen Rand der Stadt ist einer der zentralen Hochschulstandorte der TU. Rund 2.000 Hochschulbedienstete und 8.000 Studierende haben dort ihren Arbeits- bzw. Studienort. Doch am Projekt Lichtwiesenbahn zeigt sich wieder, dass in Darmstadt die systemübergreifende Verkehrsplanung keine Bedeutung hat, da jeder Verkehrsträger getrennt betrachtet wird und aufgrund der fehlenden Integration Synergien nicht entstehen können.

Derzeit wird der Campus Lichtwiese wie folgt bedient:

- Es gibt eine Busverbindung zwischen der Innenstadt und dem Campus mit einer Fahrzeit von etwas mehr als zehn Minuten und mehr als zehn Verbindungen pro Stunde während der Spitzenzeiten. Diese Linie steuert direkt den Campus an.
- In der Peripherie des Campus (ca. 500 m Fußweg; östlich) hält die Odenwaldbahn im Stundentakt (Haltestelle Lichtwiese).
- Ca. einen Kilometer westlich befindet sich die Straßenbahnhaltestelle der Linie 9 (Haltestelle Hochschulstadion).



- Ca. 1,5 Kilometer südwestlich entfernt liegt die Haltestelle Bollenfalltor, die von den Regionalbussen aus dem angrenzenden Odenwald benutzt wird. Diese Haltestelle ist auch das Ziel der Buslinie R, welche vom Hauptbahnhof das Bollenfalltor über die südliche Peripherie erreicht.

Neben der mangelnden Anbindung der Haltestellen Lichtwiese und Bollenfalltor besteht das größte Problem in den Kapazitätsengpässen auf der Buslinie, der einzigen ÖPNV-Verbindung, welche direkt den Campus anfährt. Trotz Gelenkbussen und hoher Taktrate sind die hohen Beförderungszahlen nicht mehr zu bewältigen. Eine Straßenbahn könnte Abhilfe bringen. Dazu wurde bereits im Nahverkehrsplan 2011-2016 eine verbesserte Erschließung des Campus-Geländes festgeschrieben.



Der Haltepunkt Darmstadt-Lichtwiese an der Odenwaldbahn liegt nur rund 500 Meter von der geplanten Endschleife der neuen Straßenbahnstrecke entfernt und wäre ein idealer Verknüpfungspunkt. (Fotos: Holger Kalkhof)

2013 wurde dann durch das Zentrum für integrierte Verkehrssysteme im Auftrag der DADINA eine Machbarkeitsstudie erstellt, in der auch eine volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt wurde. Das Gutachten kam zu dem Schluss, dass die Anbindung der Lichtwiese per Straßenbahn förderungswürdig sei, da sie einen volkswirtschaftlichen Nutzen liefere: Der Nutzen-Kosten-Faktor (NKU-Faktor) liege bei 1,62 (damit ein Projekt förderungswürdig ist, muss ein NKU-Faktor von mindestens 1 resultieren). Die Planungen sehen einen Abzweig an der bestehenden Straßenbahnstrecke Griesheim-Luisenplatz-Böllenthal auf Höhe der Station Hochschulstadion vor, wobei die stark befahrene Niederramstädter Straße zu kreuzen wäre. Sie verläuft dann auf einem Grünstreifen, welcher zwischen Niederramstädter Straße und dem Campus der TU Lichtwiese liegt. Bevor die Strecke den Campus erreicht, entsteht eine neue Haltestelle auf Höhe der Kletterhalle. Dann verläuft die Strecke zwischen der Nordseite der Mensa und dem Institut für Massivbau entlang, um in einer Wendeschleife vor dem Medienzentrum der TU zu enden.

Lichtwiesenanschluss nicht untersucht

Für die neue Straßenbahn ist im Bereich Mensa/Institut für Massivbau wenig Platz vorhanden, deshalb kann die Strecke in diesem Bereich bis zur Wendeschleife nur eingleisig trassiert werden. Nach diesen Planungen verläuft die neue Straßenbahnlinie nicht bis zum Bahnhof Lichtwiese der Odenwaldbahn, obwohl nur 500 Meter Luftlinie zwischen der Wendeschleife und der Bahnstrecke liegen. Im Planungsgutachten wurde eine Anbindung an die Odenwaldbahn gar nicht erst näher untersucht. Das wird damit begründet, dass die Fahrt in die Innenstadt mit einer Straßenbahn zu zeitaufwendig gegenüber dem Status quo mit Umstieg in den HEAG Bus am Ostbahnhof sei. Folglich wurde das Fahrgastpotenzial als zu niedrig angesehen. Außerdem würde die Wendeschleife an der Haltestelle der Odenwaldbahn ein Landschaftsschutzgebiet zerschneiden. Leider wird dabei übersehen, dass mit einer optimalen Anbindung der Odenwaldbahn durchaus attraktive Fahrzeiten möglich sind: Für den Fahrgast muss der Umstieg möglichst kurz und am Besten Bahnsteiggleich sein. Eine Verlegung der

Wendeschleife direkt an die Odenwaldbahn dürfte möglich sein und damit eine hohe Akzeptanz gewährleisten. Man geht ohnehin von einer höheren Fahrgastakzeptanz für die wesentlich komfortablere Straßenbahn gegenüber dem Bus aus. Auch in punkto Auslastung spricht die Kombi-Haltestelle Lichtwiese/Odenwaldbahn für sich. Morgens würden die Straßenbahnen die Bediensteten und Studenten von der Innenstadt zu ihrem Campus bringen, um dann auf der Rückfahrt die Umsteiger der Odenwaldbahn in die Innenstadt zu befördern. Abends würden dann die Transportströme in der entgegengesetzten Richtung bedient. Weitere Fahrgastströme, wie die Schüler aus dem vorderen Odenwald, die derzeit mit stauanfälligen Bussen ihre Schule an der Lichtwiese erreichen, könnten dann auf die Straßenbahn/Odenwaldbahn verlagert werden.

Dass durch den Neubau der Wendeschleife ein Landschaftsschutzgebiet beeinträchtigt würde, ist nicht von der Hand zu weisen. Allerdings finden solche Vorgänge in Darmstadt, das von Landschaftsschutzgebieten umgeben ist, regelmäßig statt.



An dieser Stelle soll die neue Strecke zum TU-Campus Lichtwiese von der bestehenden Trasse abzweigen.

bauung ist der öffentliche Nutzen, der bei der Straßenbahnwendeschleife sehr hoch sein wird. Wichtig ist auf jeden Fall, die Option einer Weiterführung der Lichtwiesenbahn zum Haltepunkt der Odenwaldbahn offenzuhalten. Auch wenn jetzt die Wendeschleife vor dem Medienzentrum kommt, muss eine spätere Verlegung zum Lichtwiesenbahnhof möglich sein. Dementsprechend ist eine Bebauung, wie sie der Rahmenplan der TU Darmstadt mit mehreren Gebäuden auf diesem Areal vorsieht, zu verhindern. Wichtig ist weiterhin eine hohe Taktichte auf der neuen Strecke mit einer ganzjährigen Anbindung – und nicht nur wie bisher geplant – während der Vorlesungszeit von Montag bis Freitag. (hka)

*Unten: Bahnhof Michelstadt
(Foto: Reiner Müller)*





Derzeit wird noch an fast allen Stellen der neuen Mannheimer Stadtbahn Nord gewerkelt: Die Oberleitung muss noch aufgehängt und die Haltestellenmöblierung aufgebaut werden. (Fotos: wb)

Rhein-Neckar

Stadtbahn Nord wird eröffnet

Letzte große Lücke im Mannheimer Straßenbahnnetz wird geschlossen

„Zäher Wille“, „Frischer Mut“, „Guter Fortschritt“, „Große Ausdauer“, „Starke Hoffnung“, und „Frohe Zuversicht“ – dies sind nur einige der außergewöhnlichen Straßennamen im Mannheimer Arbeiter-Stadtteil Waldhof. Bislang war dieser Bereich ein „weißer Fleck“ auf der Stadtbahn-Karte der nordbadischen Großstadt, obwohl hier schon seit 50 Jahren Trassen für Straßenbahngleise freigehalten wurden. Doch am 11. Juli 2016 soll es endlich so weit sein: Dann wird die 6,4 Kilometer lange neue „Stadtbahn Nord“ eingeweiht.

Große Ausdauer

Rückblick: Schon vor 25 Jahren sollte die Straßenbahn durch den Waldhof mit Endpunkt im Stadtteil Gartenstadt gebaut werden. Doch plötzlich wurde zur Erschließung des Mannheimer Nordens ein völlig neues Verkehrsmittel in die Diskussion gebracht, der sogenannte „Spur-

bus“, ein Dieselbus mit Spurrollen (Foto unten), der auf Betonschienen fährt. Promoter dieses Projekts war damals der Autokonzern Daimler-Benz, der in Mannheim ein Omnibus-Werk betreibt.

Die Stadtpolitik beugte sich zunächst dem Druck eines der größten Arbeitgeber in der Stadt und plante die Anbindung der Gartenstadt mit dem „Spurbus“ realisiert wurde die Betonstrecke für Busse dann aber doch nicht. Stattdessen wurde 1992 nur eine 800 Meter lange Versuchstrasse auf einer bestehenden Straßenbahn- und Busstrecke.

Das merkwürdige Verkehrsmittel entpuppte sich aber schließlich als Flop, es verschwand 2005 selbst diese Versuchsstrecke sang und klanglos.

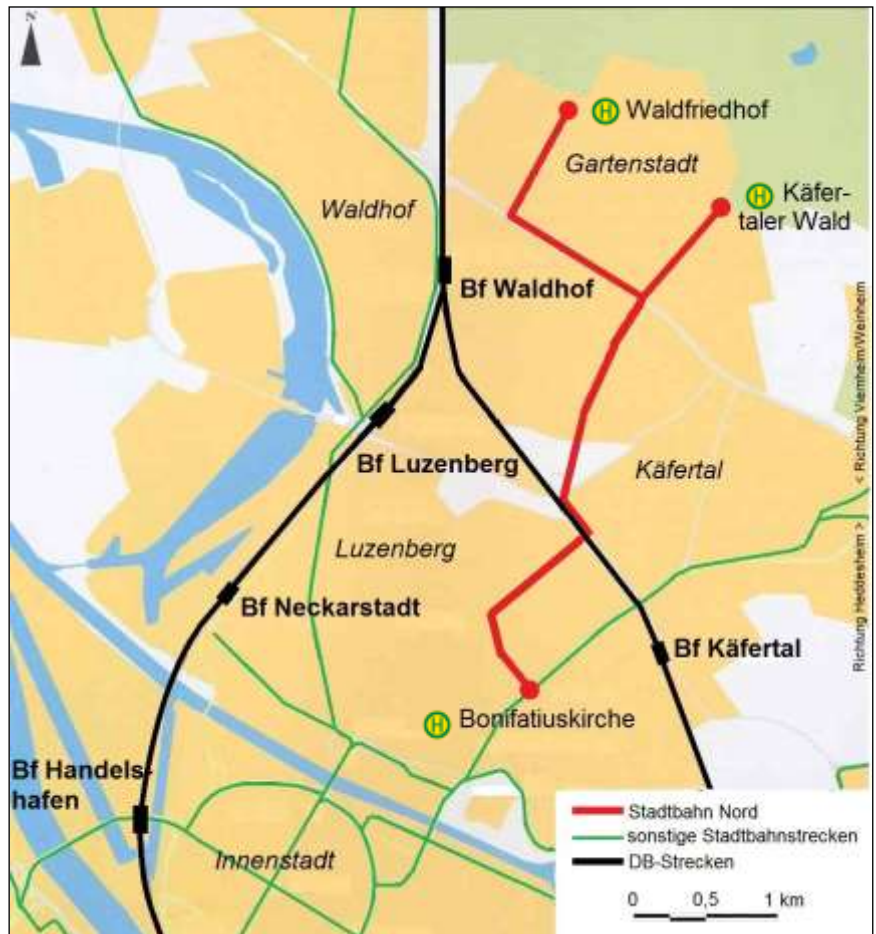


(Foto: M. Hawlos)

Für die Straßenbahn in die Mannheimer Gartenstadt bedeutete die Spurbus-Diskussion aber eine weitere Verzögerung um fast zwei Jahrzehnte. Nach einer langen Planungspause legten schließlich die örtlichen Verkehrsbetriebe und die Stadtverwaltung eine Untersuchung zu verschiedenen Trassenvarianten für die neue Straßenbahnstrecke vor. Der Mannheimer Gemeinderat stimmte 2009 mehrheitlich für die neue Schienenstrecke.

Zäher Wille

Doch diese Entscheidung stieß bei vielen Anwohnern der geplanten Trassen zunächst auf wenig Gegenliebe: Eine breite Protestbewegung formierte sich. Davon wurden die Stadtspitze und die Rhein-Neckar Verkehr GmbH (RNV), die die Mannheimer Stadtbahn betreibt, zunächst kalt erwischt. „Sie hätten uns Bürger fragen sollen, bevor der Kram hier angekurbelt wurde“, war noch einer der harmlosesten Zwischenrufe bei einer Bürgerversammlung zur neuen „Stadtbahn Nord“, wie das Projekt inzwischen genannt wurde. „Der Mob tobt!“ – so beschrieben Augenzeugen damals das lautstarke Auftreten anderer Gegner, die bei Informationsveranstaltungen selbst kleine Kinder vorschickten, die lautstark „Wir wollen keine Straßenbahn“ skandierten. (Dabei sind diese Kinder jetzt die ersten, die von der neuen Stadtbahn profitieren, mit der sie jetzt sicher in die Schule oder zum Sport fahren können.) Zeitungen schrieben schon vom „Mannheimer Straßenbahn-



krieg“. Zeitweilig verglichen sich die Gegner in ihrem Kampf gegen die „Stadtbahn Nord“ mit den Galliern Asterix und Obelix, die als verschworene Gemeinschaft nicht gegen die Römer, sondern die übermächtige Stadtverwaltung und die RNV kämpften.

Guter Fortschritt

Aber es bildete sich auch die Initiative „Ja zur Straba-Nord“, die für den Bau der neuen Schienenstrecke warb und die Vorteile in den Vordergrund stellte. So rechnete der Betriebsrat eines Mannheimer Schienenverkehrsunternehmens vor, dass der Bau der neuen Trasse alleine in seinem Unternehmen die Arbeitsplätze von 20 Ingenieuren ein Jahr lang sichern würde.



Leihräder warten schon an den neuen Haltestellen der Stadtbahn Nord.

Frischer Mut

Die Stadtspitze und die RNV starteten schließlich einen „friedlichen Gegenangriff“ und gründeten das „Stadtbahn Forum“. In einem für Mannheim bislang einmaligen Bürger-Beteiligungsprozess arbeiteten darin Repräsentanten der Anwohner sowie Vertreter aus Vereinen, der Wirtschaft, aus dem Handel, von Schulen und Kirchen an Verbesserungen an der Strecke. Über 7.000 Arbeitsstunden von ortskundigen Mannheimer Bürgern flossen in die neuen Planungen ein.

Starke Hoffnung

Heraus kam ein verbesserter Plan für die 6,2 Kilometer lange Stadtbahnstrecke mit ihren 14 Haltestellen. Sie ermöglicht 32.000 Menschen (mehr als ein Zehntel der Mannheimer Bevölkerung) erstmals einen direkten Zugang zum Stadtbahnnetz. Für sie wird nicht nur die Fahrt in

die Innenstadt schneller. Auch die Erholung suchenden Mannheimer können mit der „Stadtbahn Nord“ direkt bis an den Rand des Naherholungsgebietes im Käfertaler Wald fahren. Eine Freilichtbühne und ein Freibad bekommen einen direkten Stadtbahnanschluss; ebenso werden das Ausbildungszentrum der Bauindustrie, eine Jugendverkehrsschule, das Mercedes-Werk und ein Briefverteilzentrum der Post direkt oder indirekt durch die neue Strecke angeschlossen. Sechs Schulen mit über 2.000 Schülern und 750 Bewohner einer Studentensiedlung liegen im Einzugsbereich der Stadtbahn Nord. Die Rhein-Neckar Verkehr GmbH rechnet mit täglich 3.300 Fahrgästen zusätzlich gegenüber den heute verkehrenden Bussen und geht davon aus, dass täglich bis zu 12.300 Fahrgäste mit der neuen Linie fahren werden. (wb)



Ein Tunnel unter der Bahnstrecke „Östliche Riedbahn“ ist der kostspieligste Bauteil der Stadtbahn Nord.

Neues Betriebskonzept durch die Stadtbahn Nord

Die Inbetriebnahme der „Stadtbahn Nord“ zum „kleinen Fahrplanwechsel“ Mitte Juni wird Auswirkungen auf das

gesamte Mannheimer Straßenbahnnetz haben. Bedient wird der neue Streckenast durch die Linie 4, die bisher vom

pfälzischen Bad Dürkheim bis ins badische Heddesheim führte. Ab der neuen Haltestelle „Bonifatiuskirche“ zweigt die „4“ in Zukunft in Richtung Gartenstadt ab und fährt nicht mehr nach Heddesheim. Der bisherige 10-Minuten-Takt soll beibehalten werden.



Stadtbahn an der neuen Haltestelle „Bonifatiuskirche“

Da sich die neue Strecke aber verzweigt und zwei Endpunkte (Waldfriedhof und Käfertal Wald) hat, werden die Haltestellen auf den Ästen nur alle 20 Minuten bedient. „Für einen attraktiven Stadtbahntakt ist dies aber zu wenig“, kritisiert PRO BAHN Rhein-Neckar. „Gerade die Haushalte an den Außenästen haben oft mehrere Pkw zur Verfügung“, erläutert der Regionalvorsitzende Andreas Schöber. „Bei einem solch ‚ausgedünnten‘ Takt werden wohl etliche Anwohner der Strecke nicht auf die Bahn umsteigen, weil es für sie nicht attraktiv ist.“. Abends ab 21 Uhr sowie an Sonntagen werden die Bahnen als „Dreiecksfahrt“ beide Endhaltestellen nacheinander bedienen, was die Fahrtzeit zusätzlich verlängert.

Da die Linie 4 zukünftig nicht mehr nach Käfertal – Heddesheim fährt, muss für diese Strecke eine Ersatzlinie geschaffen werden. Die Bedienung erfolgt

in Zukunft durch die neue Linie 5A. Die Stadtbahnzüge aus Schriesheim – Heidelberg – Mannheim fahren dann ab Käfertal alternierend weiter nach Weinheim (Linie 5) oder als Linie 5A nach Wallstadt – Heddesheim. Während der Hauptverkehrszeiten wird zusätzlich eine neue Linie 15 eingesetzt. Durch sie wird im Abschnitt Käfertal – Wallstadt ein 10-Minuten-Takt erreicht. Diese neue, zusätzliche Linie 15 fährt von Wallstadt über Käfertal – Klinikum – Alte Feuerwache – Paradeplatz – Schloss zum Mannheimer Hauptbahnhof, wo sie wendet und zurückfährt.

Der Fahrzeugbedarf soll sich durch die Inbetriebnahme der „Stadtbahn Nord“ kaum erhöhen. Einerseits sollen morgens Expresszüge von Viernheim nach Mannheim entfallen, andererseits sollen auf der stark frequentierten Rundlinie 5 von Mannheim über Weinheim und Heidelberg zurück nach Mannheim in den Hauptverkehrszeiten Züge nur noch in Einfach- statt in Doppeltraktion fahren. PRO BAHN befürchtet, dass es dadurch zu Kapazitätsengpässen kommen wird. Entlang der Strecke Mannheim – Käfertal – Weinheim wurden beispielsweise in ehemaligen US-Kasernen inzwischen Flüchtlingsunterkünfte für 7.000 Menschen eingerichtet, die die Bahnen sehr stark nutzen. (wb/tz)



Oberleitungsarbeiten



Vom Verfall bedroht ist der Bahnhof Mannheim-Käfertal. Für den Ortsgüterverkehr ist er noch bedeutsam, beim Personenverkehr erfüllt er derzeit keine Funktion. (Fotos: wb)

Rhein-Neckar

Dem Geisterbahnhof neues Leben einhauchen

Vorschläge für eine Verlegung des Haltepunktes Mannheim-Käfertal

Mannheim-Käfertal ist ein Bahnhof der Deutschen Bahn, den es eigentlich gar nicht gibt – zumindest im Personenverkehr. Montags bis freitags hält nur ein Alibizug dort, der vom Mannheimer Hauptbahnhof kommend um 16.17 Uhr weiter nach Biblis fährt. Außerdem wird der „Geisterbahnhof“ oft mit dem zwei Kilometer entfernten Haltepunkt „Mannheim-Käfertal Bahnhof“ verwechselt, der an der meterspurigen Stadtbahnstrecke Weinheim – Mannheim liegt. Seine Bedeutung im Personenverkehr verlor Mannheim-Käfertal 1985, als im Vorgriff auf die Schnellfahrtstrecke Mannheim – Stuttgart die sogenannte „Westliche Riedbahn“ eröffnet wurde, durch die IC- und später ICE-Züge ohne Kopfmachen im Mannheimer Hauptbahnhof von Frankfurt nach Stuttgart bzw. Basel durchfahren können. Seitdem wurden auch immer mehr Nahverkehrszüge auf die „Westliche Riedbahn“ umgelenkt, die

die alte „Östliche Riedbahn“ für den Schienennahverkehr bedeutungslos werden ließ. Deshalb wurde 1989 auch ein Gleis der Strecke, auf der einst Schnellzüge von Kopenhagen bis Mailand fuhr, stillgelegt.

Mit der 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar soll die „Östliche Riedbahn“ voraussichtlich ab 2019 aber wieder aufgewertet und pro Stunde einmal in jede Richtung von einer S-Bahn der Linie Biblis – Mannheim befahren werden. Dazu ist der Neubau eines Haltepunktes im Mannheimer Stadtteil Neuostheim direkt über einer Stadtbahnstrecke als Verknüpfungspunkt geplant. Außerdem soll der DB-Bahnhof Käfertal reaktiviert und im S-Bahn-Standard ausgebaut werden.

Das Umweltforum Mannheim, ein Zusammenschluss von 14 Umwelt- und Verkehrsverbänden, und PRO BAHN Rhein-Neckar schlagen stattdessen vor, den alten DB Bahnhof Käfertal für den

Personenverkehr ganz zu schließen und einen neuen Haltepunkt 250 Meter nördlich zu bauen. Dort verläuft die Stadtbahnstrecke von Mannheim durch den Stadtteil Käfertal bis nach Heddesheim bzw. Weinheim. Dies ist ein hervorragender Verknüpfungspunkt für den ÖPNV. S-Bahn-Fahrgäste aus dem hessischen Ried könnten die Mannheimer Innenstadt so schneller erreichen als über den Mannheimer Hauptbahnhof. Außerdem befinden sich in unmittelbarer Nähe Industriebetriebe, das deutsche Hauptquartier des Elektrokonzerns ABB und eine Fortbildungseinrichtung für Waldorfschullehrer. Platz für weitere Gewerbeansiedlungen und Bürohäuser ist vorhanden.

Ausreichend Platz ist an der Verknüpfungsstelle auch für die nötigen Bahnsteige. Bisher liegen dort drei Gleise, zwei Durchgangsgleise sowie ein Abzweiggleis zur Mannheimer Hafenbahn, die teilweise aber sehr weit auseinander liegen. Links und rechts der Bahnanlagen ist außerdem zusätzlicher

Platz vorhanden, da die Stadt Mannheim dort links und rechts der „Östlichen Riedbahn“ in den 70er Jahren zwei vier-spurige Schnellstraßen plante, die aber nicht gebaut wurden. Ausreichend Raum wäre neben zwei Bahnsteiggleisen für die S-Bahn auch noch für zwei weitere Schienenstränge, die beispielsweise für die geplante Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim genutzt werden könnten – speziell für Güterzüge, die von dort aus direkt in den Mannheimer Rangierbahnhof fahren könnten, ohne den Hauptbahnhof zu tangieren. (wb)



In Sichtweite des alten Bahnhofs Käfertal: Die Brücke, über die zwei Stadtbahnlinie fahren und die ein idealer Verknüpfungspunkt mit der S-Bahn wären.

PRO BAHN intern



< Der neue PRO BAHN Bundesvorstand, der am 13. März gewählt wurde (v.l.n.r.): Marcel Drews (Schatzmeister), Lukas Iffländer, Detlef Neuß (neuer Bundesvorsitzender), Stefan Barkleit und Jörg Bruchertseifer. (Foto: W. Karg)

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. (069) 244372266, Fax: (069) 24749537
 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 für die 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, 15.5. Redaktionsschluss der „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“, Heft Nr. 112, Juni 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, 9.5. 18.00 Uhr: Regionaltreffen PRO BAHN Nordhessen, Restaurant Depesche, Wilhelmshöher Allee 254, Kassel (gegenüber Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe)

PRO BAHN Regionalverband Osthessen:

Di, 7.6. 19 Uhr: Treffen in der Gaststätte „Zum Felsenkeller“, Leipziger Straße 12 in Fulda. Die Termine für die Treffen des Regionalverbandes Osthessen haben sich geändert. Sie finden nun am ersten **Dienstag** im Juni, September und Dezember statt, eventuell ändert sich auch das Tageslokal.

PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen:

Mi, 20.4. 18.30 Uhr: Treffen im Restaurant Thessaloniki, Zeppelinstraße 1 in **Marburg**. (direkt am Südbahnhof)

Mi, 18.5. 18.30 Uhr: Treffen in der Pizzeria Adria, Frankfurter Straße 30 in **Gießen**.

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

Regionaltreffen an jedem 1. Montag im Monat

Mo, 4.4. 18.30 Uhr im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 3 (fünf Minuten vom Hauptbahnhof/Südseite)

Mo, 2.5. 18.30 Uhr im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 3

Mo, 16.5. PRO BAHN beim Bahnhofsfest in Königstein

Mo, 6.6. 18.30 Uhr im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 3

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.:

Sa, 16.4. 15.00-18.00 Uhr Jahreshauptversammlung im Restaurant Casa Algarve

Regionaltreffen an jedem 4. Mittwoch im Monat:

Mi, 27.4. 18.00 Uhr im Restaurant Casa Algarve („Grün-Weiß“), Dornheimer Weg 27

Mi, 25.5. in Darmstadt. (18.00 Abendessen, ab 18.30 Tagesordnung)

Mi, 22.6.

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar:

Monatstreffen jeweils am 3. Donnerstag im Monat in Heidelberg oder Mannheim

Do, 21.4. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbandes Rhein-Neckar im Restaurant red – die grüne Küche, Poststraße 42 in **Heidelberg**

Do, 19.5. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbandes Rhein-Neckar im **Umwelt-Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

Do, 16.6. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbandes Rhein-Neckar im Restaurant red – die grüne Küche, Poststraße 42 in **Heidelberg**

