

Fahrgastzeitung

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

Nr. 113 / 3-2016

September 2016



Streckenreaktivierungen in Hessen	S. 4
Fünf Jahre „neue Vogelsbergbahn“	S. 14
Vorschläge für Bahnhofsumbauten	S. 23
Große Panne in Weinheim	S. 28

Titelbild: *Straßenbahn der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) auf der Theodor-Heuss-Neckarbrücke in Heidelberg vor dem Wahrzeichen der Stadt, dem Schloss. (Foto: wb)*

Rückseite oben: *Riesenbaustelle in Kassel: Die Gleisanlagen an der Kreuzung Rathaus/Fünffensterstraße wurden im Sommer komplett erneuert. (Foto: KVG)*

Rückseite unten: *Zum Fahrplanwechsel im Dezember ist es fünf Jahre her, dass das neue Betriebskonzept auf der Vogelsbergbahn eingeführt wurde. Eine Nachbesserung tut not! (siehe auch S. 14). Das Bild zeigt einen Bahnübergang in Alsfeld.*

(Foto: Thomas Kraft)

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 2016 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: DE67 5009 0500 1105 9502 33 BIC: GENODEF1S12/Sparda-Bank).

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 Adressänderungen 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) 6 60 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, Am Bessunger Forst 30, 64347 Mühlthal, 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: 15. August 2016 (Heft September 2016)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 15. November 2016 (Heft Dezember 2016)

Inhalt dieser Ausgabe

Hessen

Will die Landesregierung überhaupt Streckenreaktivierungen?	4
Kritik am Bahnhofsausbauprogramm	7
Einwendungen zum Bundesverkehrswegeplan kaum berücksichtigt	8

Nordhessen

Kasseler Innenstadt war in den Sommerferien für Trams gesperrt	9
Kasseler Liniennetzreform weiter in der Kritik	9
PRO BAHN-Erfolg: Wieder direkter Bus nach Guxhagen	10

Mittelhessen

Erbarme', die Hesse' komme'! – Fahrgast-Kritik an der HLB	12
PRO BAHN lehnt IC-Linie Münster - Frankfurt in der geplanten Form ab..	13

Osthessen

Die Zukunft der Vogelsbergbahn	14
--------------------------------------	----

Großraum Frankfurt

Aartalbahn wird in Rheinland-Pfalz reaktiviert	16
Konrad Nieft – der Herr der Fahrpreise	17
Welche neuen Schienenprojekte sind in der Region geplant?	19
S-Bahn-Tunnelstationen renoviert	22
PRO BAHN-Vorschläge zu Bahnhofsumbauten	23

Starkenburger

Verbesserungen auf der Odenwaldbahn	24
Mehr Züge zwischen Darmstadt und Aschaffenburg	26
Stadtbus: Keine „Achterbahnfahrt“ mehr durch Heppenheim	27

Rhein-Neckar

Große Panne: Baustopp im Bahnhof Weinheim	28
Bahnstrecke Mannheim - Heidelberg wird 2018 komplett gesperrt	29

Fernverkehr

Daseinsvorsorge auch beim Intercity	30
Kahlschlag im Fernverkehr	32

Das Allerletzte

Auch Schaffner können verständnisvoll sein	33
--	----

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

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

Hessen

Will die Landesregierung Reaktivierungen?

Strecken für eine Wiederinbetriebnahme in Hessen wurden untersucht

Im Koalitionsvertrag der schwarz-grünen Landesregierung in Hessen steht es ganz unten als letzter Punkt unter dem Stichwort „Schienenverkehr“: „Bei vorliegendem Bedarf unter Nutzen-Kosten-Aspekten sollen Initiativen zur Reaktivierung von Bahnstrecken unterstützt werden“. Immerhin: Die beiden ungleichen Koalitionspartner schließen die Wiedereröffnung von Bahnstrecken nicht grundsätzlich aus. Auf eine baldige Reaktivierung vieler hessischer Strecken lässt die Passage im Koalitionsvertrag aber auch nicht hoffen.

Die Hessische Landesregierung hat bei ihrer straßenbaulastigen Behörde (!) „Hessen Mobil“ nun eine Prüfung in Auftrag gegeben, welche ehemaligen Eisenbahnstrecken für eine Wiederinbetriebnahme überhaupt in Frage kommen.

Von den ehemals rund 90 Bahnstrecken in Hessen, auf denen vor allem in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts der Personenverkehr eingestellt wurde, die Gleis, bereits komplett abgebaut wurden oder der Bahnkörper ganz aus dem Landschaftsbild verschwunden ist, wurden bei der Überprüfung noch 21 Bahnstrecken gefunden, bei denen eine mögliche Reaktivierung näher untersucht werden sollte. Diese wurden in drei Kategorien unterteilt:

1. Hohes Potenzial:

- Darmstadt - Roßdorf - Groß-Zimmern
- Wiesbaden - Bad Schwalbach - Lan-

desgrenze (- Limburg)

- Wölfersheim-Södel - Hungen
- Lollar - Mainzlar - Londorf
- Stadtbahn Wiesbaden

2. Mittleres Potenzial

- Hanau - Erlensee
- Brandoberndorf - Albshausen
- Dillenburg - Ewersbach
- Neu Isenburg Bahnhof - Neu Isenburg Zentrum
- Baunatal - Schauenburg

3. Geringes Potenzial

- Griesheim - Wolfskehlen
- Grävenwiesbach - Weilburg
- Mörlenbach - Waldmichelbach
- Großzimmern - Dieburg
- Wächtersbach - Bad Orb

Außerdem wurde untersucht, welche Strecken ein Potenzial für den Freizeitverkehr haben:

1. Großes Potenzial

- Kassel - Herkules

2. Mittleres Potenzial

- Jossa - Altengronau (- Wildflecken)

3. Geringes Potenzial

- Wega - Hemfurt-Edersee

Folgende interessante Strecken wurden außerdem genannt, bei denen erhebliche Schwierigkeiten für eine Reaktivierung bestehen:

- Hungen - Laubach
- Malsfeld - Homberg (Efze)
- Herborn - Niederwalgern



Bei dieser ersten Bestandsaufnahme sieht PRO BAHN Hessen erheblichen Nachbesserungsbedarf. Einige Beispiele:

Herborn - Niederwalgern

Es verwundert, dass diese Strecke noch in der Aufstellung enthalten ist. Obwohl Gutachten in den 90er Jahren für einen Erhalt, bzw. eine Reaktivierung der 54 Kilometer langen Schienenstrecke einen volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Faktor von über 3 (ab 1 ist ein verkehrlicher Nutzen vorhanden) ergaben, haben Anliegergemeinden, die betroffenen Kreise und die Landesregierung in den vergangenen zwanzig Jahren alles daran gesetzt, dass die Schienen abgebaut wurden und die Strecke aus dem Gedächtnis der Bevölkerung verschwindet. Feuerwehrhäuser und Supermärkte wurden bereits auf die Trasse gebaut. Im westlichen Abschnitt wurde die Umgehungsstraße zwischen Burg und Herbornseelbach auf den ehemaligen Bahnkörper gelegt. Wie hier die Bahnstrecke wiederhergestellt werden soll, ist völlig unklar. Oder zeigt dieses Beispiel, dass es die Landesregierung mit der Streckenreaktivierung gar nicht ernst meint?

Treysa - Homberg (Efze) - Malsfeld

Der Abschnitt Treysa - Homberg (Efze) war bis 2002 als Museums- und Güterverkehrsstrecke in Betrieb und die Gleisanlagen sind bis heute noch auf dem kompletten Abschnitt vorhanden. Dennoch ist dieser Streckenabschnitt nicht direkt in die genauere Untersuchung einbezogen worden. Nicht nachvollziehbar, denn im Gegensatz zu anderen Strecken in der Untersuchung ist hier der kom-

plette Bahnkörper samt Gleisen noch vorhanden. Aus Sicht des Fahrgastverbandes PRO BAHN ist dies überhaupt nicht nachvollziehbar, denn hier ist, im Gegensatz zu anderen hier genannten Stre-



Illegaler Abbau der Gleise auf der Aar-Salzböde-Bahn bei Lohra 2006. (Foto:

cken, noch die komplette Substanz vorhanden. Der Abschnitt Homberg - Malsfeld wurde nur in die „Kategorie 3“ eingeordnet, obwohl hier erhebliches Potenzial für eine Regiotram nach Kassel besteht.

Brandoberndorf - Albshausen

Diese Strecke wurde in die „Kategorie 2“ eingeordnet. Allerdings müssten hier zahlreiche Brücken neu gebaut werden. Zudem müsste das ÖPNV-Potenzial im südlichen Lahn-Dill-Kreis völlig neu entwickelt werden, da der Lahn-Dill-Kreis den Linienbusverkehr in den letzten 20 Jahren in weiten Teilen eingestellt, bzw. Liniennetze verstümmelt hat. Außerdem können die Züge einer reaktivierten Solmstalbahn nicht mehr wie früher Wetzlar als Endbahnhof nutzen, da die dafür nötigen Gleise zurückgebaut wurden. Die Frage ist außerdem, inwiefern Pendler aus dem Raum Wetzlar über eine verlängerte Taunusbahn wirklich nach Frankfurt fahren, wenn die Fahrt

über die Main-Weser-Bahn viel schneller ist?



Abgebaute Brücke der Weiltalbahn kurz hinter dem Abzweig von der Lahntalbahn bei Weilburg. (Foto: Thomas Kraft)

Grävenwiesbach - Weilburg

Für wünschenswert hält der Fahrgastverband PRO BAHN dagegen die Verlängerung der Taunusbahn von Grävenwiesbach nach Weilburg. Wer den alltäglichen Stau auf der B 456 (Weilburg - Bad Homburg) kennt, der weiß, dass hier dringender Handlungsbedarf besteht. In der Bewertung von Hessen Mobil steht „Neubau erforderlich“. In der Ortslage von Weilmünster ist die Bahntrasse durch Flächenumgestaltungen längst verschwunden. Hier müsste in großem Stil in das bestehende Ortsbild eingegriffen werden. Andererseits war auch die Reaktivierung der Strecke Frankenberg - Korbach in weiten Teilen ein Neubau.

Nicht ganz nachvollziehen kann der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen, warum die geprüften Verlängerungen der Taunusbahn unterschiedlich bewertet wurden. Die Reaktivierung des Abschnitts Grävenwiesbach - Albshausen (- Wetzlar) wird der Stufe 2 (mittleres Potenzial) zugeordnet, die einer Reakti-

vierung Grävenwiesbach - Weilburg nur der Stufe 3 (geringes Potenzial). Dabei verfügt die Region Weilburg über keinerlei direkte Schienenanbindung in das Rhein-Main-Gebiet, zeigt hier aber ein erhebliches Potenzial. Davon zeugen auch die zahlreichen Pkw, die am Bahnhof in Grävenwiesbach abgestellt werden, zehnmal mehr als am heutigen Endpunkt der Taunusbahn in Brandobersdorf. Deshalb ist, entgegen der Bewertung durch Hessen Mobil, die Verlängerung der Taunusbahn in Richtung Weilburg sinnvoller als in Richtung Wetzlar.

Herkulesbahn

Für die Herkulesbahn wird in dem Entwurf nur der Wiederaufbau für Freizeit und Tourismus empfohlen. Dabei geht es bei dieser Strecke doch darum, das bestehende Straßenbahnnetz Kassels von der derzeitigen Endstation Druseltal (heute Tramlinie 3) bis an die Stadtgrenze zu verlängern. Durch Park& Ride-Anlagen könnte der Individualverkehr aus dem westlichen Landkreis Kassel abgefangen werden. Auch hier denkt Hessen Mobil zu kurz.

Fazit für alle Projekte

Wenn das Bundesland Hessen die Reaktivierung von Schienenstrecken wirklich ernst meint, muss die Landesregierung schnellstens dafür sorgen, dass die noch vorhandene Streckensubstanz schnellstmöglichst gesichert wird, damit die betroffenen Gemeinden nicht immer mehr Trassen überbauen. Daher ein eindringlicher Appell: „Liebe Landespolitiker, nehmt Euch nun endlich der stillgelegten Bahntrassen an und gebt der Eisenbahn in Hessen mehr Wertschätzung“. (Thomas Kraft)

Hessen**Kritik am Bahnhofsausbauprogramm**

Gerade renovierte Stationen sollen erneut umgebaut werden

Für die Jahre 2016 bis 2018 stellt das Bundesverkehrsministerium ein 50-Millionen-Euro-Programm zum barrierefreien Ausbau kleiner Bahnstationen zur Verfügung. Voraussetzung ist, dass die Haltepunkte weniger als 1.000 Ein- und Aussteiger pro Tag aufweisen. 235 kleine Bahnstationen wurden deutschlandweit vorgeschlagen, 108 haben es nun geschafft und sind in das Bundesprogramm aufgenommen worden. In Hessen sind dies: Auringen-Medenbach, Bad Arolsen, Baunatal-Guntershausen, Bensheim-Auerbach, Biebesheim, Biedenkopf, Borken, Bruchköbel, Darmstadt-Süd, Fuldatal-Ihringshausen, Gernsheim, Gießen-Erdkauter Weg, Groß-Rohrheim, Hadamar, Korbach, Korbach-Süd, Lehnheim, Messel, Oestrich-Winkel, Ostheim bei Butzbach, Stockheim (Rhein), Weiterstadt, Wiesbaden-Erbenheim und Wölfersheim-Södel.

Wenn man die Liste genauer unter die Lupe nimmt, stellt man sich die Frage, nach welchen Kriterien denn die Auswahl erfolgte, denn diese 24 kleinen hessischen Stationen weisen einen völlig unterschiedlichen Ausbauzustand auf.

PRO BAHN Hessen hat das Gefühl, dass hier diejenigen Gemeinden ausgewählt wurden, die in Wiesbaden und in Berlin am lautesten getrommelt haben. Eine wirkliche Bestandsanalyse wurde



Auf Niveau „0“: Der Bahnsteig in Sinn an der Dillstrecke. (Foto: Thomas Kraft)

nicht vorgenommen, denn dann wäre die Auswahl anders ausgefallen. Dann wären diejenigen Haltepunkte auf der Liste, die wirklich am schlimmsten aussehen. Es gibt noch Bahnstationen in Hessen mit Bahnsteigen auf Erdbodenniveau und mit unbefestigtem Untergrund wie Schotter, Kies, Erde und Gras. Dort befinden sich noch verfaulte Kanthölzer anstatt Bahnsteigkanten aus Stein oder Beton, so wie schon zu Kaisers Zeiten oder gar der Kleinstaaterei vor 1871. Die Zeit ist hier stehen geblieben und ein Quantensprung ins 21. Jahrhundert hätte hier gut getan.

Nun werden Stationen saniert, welche erst vor wenigen Jahren eine Aufwertung erfahren haben. Zum Beispiel Ostheim



Erst 2012 wurde der Bahnhof Biedenkopf umgebaut. Warum steht er jetzt im Ausbauprogramm des Bundes? (Foto: S. James)

bei Butzbach im Wetteraukreis an der Main-Weser-Bahn und Biedenkopf an der Oberen Lahntalbahn, die erst vor wenigen Jahren saniert wurden, bzw. eine neue Bahnsteigoberfläche erhielten. Ein Extrembeispiel ist Baunatal-Guntershausen.

sen. Mit viel Aufwand wurden bis 2014 die vier Bahnsteige des Keilbahnhofs mit den abzweigenden Strecken nach Bebra/Melsungen und Frankfurt/Gießen erneuert und auf das Niveau der RegioTram Kassel angepasst. Nun rollen nach wenigen Jahren die Bagger wieder an.

Nach Meinung von PRO BAHN Hessen wäre bei vielen anderen Bahnhöfen und Haltepunkten eine Sanierung und ein barrierefreier Ausbau viel dringende nötig. Zum Beispiel die Station in Groß-Linden (knapp 13.000 Einwohner) an der Main-Weser-Bahn, in Sinn an der Dillstrecke, im osthessischen Sterbfritz an der Bahnstrecke Flieden - Gemünden und in Felsberg-Wolfershausen (Schwalm-Eder-Kreis).

Man sieht auch bei dem Ausbau der Haltestellen-Infrastruktur: Es wird vieles heute nur noch am Schreibtisch entschieden, anstatt dieses vor Ort näher zu betrachten. Auf die Idee, mal die Verbände mit ihren Ehrenamtlerinnen und Ehrenamtler vor Ort zu fragen, was denn dort wirklich für Gegebenheiten sind, kam bislang leider niemand. (Thomas Kraft)

Von den sieben Einwänden, die der PRO BAHN Landesverband zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 abgegeben hat und über die wir in der vorigen FGZ berichteten, wurde nur einer berücksichtigt: Statt einer genau festgelegten Trasse für die Verbindungsspanne zwischen der Schnellfahrstrecke Fulda - Kassel und der Alt-Strecke Fulda - Erfurt wird nun nur ein Korridor in dem Gesetzentwurf stehen, über den noch in diesem Jahr der Bundestag abstimmen soll. (Karte: wb)



Nordhessen

Nicht nur in Frankfurt, sondern auch in Kassel war die wichtigste innerstädtische Schienenstrecke in den Sommerferien gesperrt. Durch die Fußgängerzone zwischen den Haltestellen „Am Stern“ und „Rathaus/Fünffensterstraße“ lief nichts mehr. Hier



fahren normalerweise sechs Straßenbahn- und drei RegioTramlinien. Die Gleisanlagen, Ver- und Entsorgungsleitungen und Straßenpflaster mussten erneuert werden. Gleichzeitig wurde auch noch die Wilhelmshöher Allee zwischen der Innenstadt und dem Fernbahnhof auf einer Länge von rund 1,5 km dichtgemacht. Hier wurden nicht nur die Gleisanlagen ausgetauscht, sondern auch das komplette Gleisbett erneuert. Für die Baumaßnahmen wurden die Linien umgeleitet, bzw. Linienäste unterbrochen. Das führte bei den noch fahrenden Trambahnen, insbesondere auf der Linie 1, gerade in den Hauptverkehrszeiten zu überfüllten Fahrzeugen. (wb/Foto:hh)

Liniennetzform in Kassel: Nachbesserung ist kein Fortschritt

Die riesige Kritik an der für 2017 geplanten Liniennetzreform in Kassel hat dazu geführt, dass sich die Verkehrsgesellschaft KVG sowie der Magistrat und die Stadtverordnetenversammlung nochmals mit dem Thema befasst haben. Herausgekommen ist wieder oft nur Stückwerk:

PRO BAHN begrüßt, dass Abendverkehre von Straßenbahnen und Bussen auf einzelnen Abschnitten nun doch nicht durch Anruf-Sammel-Taxis (AST) ersetzt werden. Geblieben ist aber der Linientausch der Linien 3 und 4 im Westen (Druseltal und Mattenberg). Dadurch entsteht eine sehr lange, verspätungsanfällige Linie.

Weite Teile der Stadt Kassel sind bisher nicht an das Straßenbahnnetz angeschlossen. Hier gibt es ein enormes Entwicklungspotenzial. Die Liniennetzreform geht auf Streckenneubauten, die Buslinien ersetzen könnten, aber gar nicht ein.

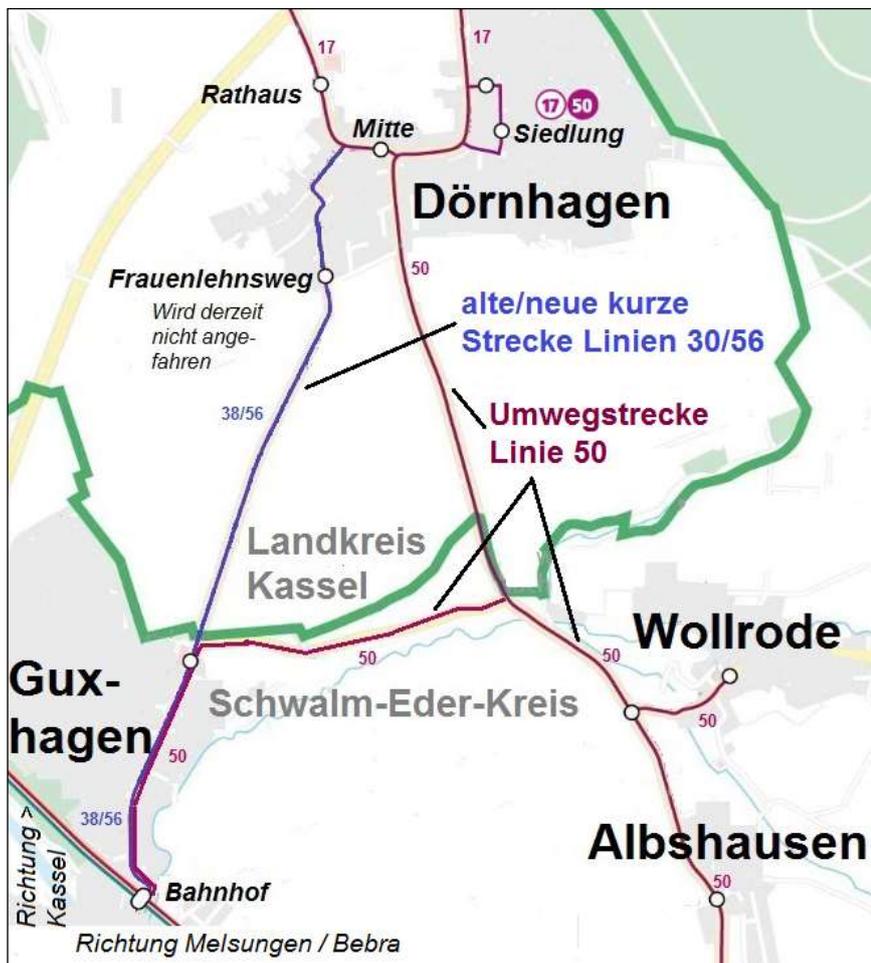
Der Fahrgastverband PRO BAHN Regionalverband Nordhessen fordert deshalb die KVG und die städtischen Gremien nochmals dazu auf, den aktuellen zweiten Entwurf auch zurückzuziehen und diesen erneut zu überarbeiten und zu beraten. Im Gegensatz zu anderen Städten Deutschlands, in denen der städtische Schienenverkehr deutlich ausgebaut und weiterentwickelt wird, bedeuten die bisherigen Pläne für die Liniennetzreform einen großen Rückschritt. (Dieter Kleinschmidt / Thomas Kraft)

Nordhessen

Von Dörnhagen wieder schnell nach Guxhagen

Busverbindung über Kreisgrenzen

Ein großer Erfolg für PRO BAHN Nordhessen und seinen Regionalvorsitzenden Dieter Kleinschmidt: Dem ÖPNV-Fachmann aus Fuldabrück-Dörnhagen (Landkreis Kassel) gelang es nach intensivem Gesprächen mit Vertretern der betroffenen Kommunen, der Landkeise, der Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) und dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV), die Ende 2013 eingestellte Busverbindung von seiner Heimatgemeinde ins benachbarte Guxhagen (Schwalm-Eder-Kreis) zu reaktivieren. Ab Fahrplanwechsel wird eine



Langer Kampf: Dieter Kleinschmidt 2014 vor der Haltestelle Frauenlehnsweg. (Foto: H.-P. Wohlgehagen)

neue Kleinbuslinie die beiden Gemeinden südlich von Kassel wieder direkt miteinander verbinden, so wie vor drei Jahren (siehe Karte links). Zum Fahrplanwechsel 2013 war die alte Linie 38 eingestellt worden, mit der Bürger aus dem südlichen Wohngebiet Dörnhagens im Stundentakt in vier Minuten ins rund drei Kilometer entfernte Guxhagen im Nachbarkreis fahren konnten. Seitdem müssen die Fahrgäste mit der auf Kassel ausgerichteten Linie 17 erst zur Ortsmitte fahren und mit 28 Minuten

Übergang mit der Linie 50 über die Dörfer Albshausen und Wollrode fahren, bis sie endlich in Guxhagen ankommen. Durch die enorm verlängerte Fahrzeit wurde der gewohnte Besuch der Einkaufsmärkte und Ärzte in Guxhagen und Melsungen mit Bus und Bahn praktisch unmöglich. Das soll sich bald wieder ändern.

Ab Dezember werden die Einwohner von Dörnhagen auch wieder den Bahnhof in Guxhagen an der Strecke Kassel – Bebra schnell erreichen können. Bei der ersten Auswertung des Fahrplanentwurfes hat Dieter Kleinschmidt feststellen können, dass die Umläufe und Anschlussbeziehungen auf den ersten Blick sinnvoll und gut durchdacht sind. Die

neue Buslinie 56 bietet gute Übergänge auf die RegioTramlinie nach Kassel und Melsungen, aber auch die Anschlüsse an die Cantus-Regionalzüge nach Bebra und Fulda sind verhältnismäßig gut. Auch der Fernbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe ist für die Dörnhagener auf der Schiene in neun bzw. 14 Minuten bald wieder schnell erreichbar.

Guxhagen und Fuldatäl sind kein Einzelfall. Sehr häufig enden Buslinien einfach an Kreis- oder sogar Ortsgrenzen, obwohl intensive Beziehungen zu Nachbargemeinden bestehen, die aber mit dem ÖPNV nur über Umwege erreichbar und damit unattraktiv sind.

(Dieter Kleinschmidt/wb)



Unscheinbar steht das Häuschen der ehemaligen Blockstelle „Wasserscheide Weser-Rhein“ zwischen Neustadt (Hessen) und Stadtallendorf direkt an der Main-Weser-Bahn, fast genau in der Mitte zwischen Frankfurt und Kassel. Von hier aus wurden zur Dampflokzeit Signale auf freier Strecke gestellt. Rund um die alte Blockstelle kämpfen derzeit zwei Gemeinden um IC-Halte, Wabern (Schwalm-Eder-Kreis) und Stadtallendorf. Die Industriestadt bei Marburg (22.000 Einwohner), bisher kein IC-Systemhalt, argumentiert damit, dass in der Stadt bedeutende Firmen und ein wichtiger Bundeswehrstandort angesiedelt seien. Wabern (7.000 Einwohner) betont, dass der IC-Halt wichtig für den strukturschwachen Schwalm-Eder-Kreis sei. Der NVV will jetzt die Busverbindungen zwischen Wabern und Fritzlar sowie Homberg (Efze) verbessern und Verbundfahrtscheine auch im IC zulassen, um Wabern zu stärken. Die Entscheidung, wie viele Fernverkehrszüge wo halten fällt im Herbst. (wb/hh)

(Foto: Reinhard Ahrens)



Siegen Hauptbahnhof wird derzeit umgebaut. (Foto: Thomas Kraft)

Mittelhessen

Erbarme', die Hesse' komme'!

Fahrgast-Kritik am alltäglichen Versagen der Hessischen Landesbahn

„Billigheimer“ und ein Augenrollen – das war die erste Reaktion, als ich im letzten Sommer den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) auf die Hessische Landesbahn (HLB) ansprach. Dennoch hat man sich in Südwestfalen trotz der schlechten Erfahrungen mit der Hessischen Landesbahn auf der RE-Linie 99 (Siegen - Gießen - Wetzlar) beim Ausschreibungsverfahren für das Drei-Länder-Bahn-Netz am Schnittpunkt von Hessen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen für die HLB als Betreiber entschieden.

Gut für den Verkehrsverbund, denn bei der HLB sind nicht nur die Triebwagen „billig“. Denn war im Raum Siegen bisher der RE 9 (Aachen - Köln - Siegen) der notorische Anführer der Verspätungslisten, wird diese nun auch in Südwestfalen von der Hessischen Landesbahn angeführt. Gerade einmal 72

Prozent der Züge auf der Rothaarbahn (Siegen - Bad Berleburg) haben ihr Ziel seither pünktlich erreicht – Negativrekord. Dabei ist dieser Wert bereits schöngerechnet. Der Rhein-Sieg-Express schafft es hingegen auf eine Pünktlichkeit von 74 Prozent. Das bedeutet, nicht einmal drei von vier Zügen der Hessischen Landesbahn zwischen Bad Berleburg und Betzdorf kamen pünktlich an ihr Ziel. Zum Vergleich: die Abellio-Linien ins Ruhrgebiet schaffen eine Pünktlichkeit von 95 Prozent.

Das ganze erinnert mich als täglicher Bahnfahrer an die Verhältnisse auf der Lahn- und Vogelsbergbahn. Hier leiden wir bereits seit 2011 unter dem alltäglichen Versagen der HLB. An das regelmäßige und störungsbedingte Fehlen einer Toilette in den Zügen und der Vielzahl an gestörten Türen auf dieser Linie hat man sich inzwischen gewöhnt. An die

Verspätungen inzwischen leider auch. Auf die seit Jahren gehäuft vorkommenden massiven Verspätungen bei der HLB angesprochen erhält man für ein und dieselbe Verspätung von der HLB als auch dem RMV schon einmal vier verschiedene Erklärungen. Signalstörung, Personen im Gleis und das Warten auf angebliche Anschlusszüge. Egal, welcher dieser Gründe nun der tatsächliche Grund ist, klar wird auch, dass die HLB selbst wohl nie verantwortlich ist.

Als langjähriger Vogelsbergbahnutzer möchte ich hier nur einmal auf die regelmäßigen Bremsungen auf freier Strecke erinnern, die bei jeder Fahrt schon ein paar Mal vorkommen können. Liegt es tatsächlich nur an den „billigen“ Fahrzeugen oder am unzureichend ausgebildeten Personal?

Die Verhältnisse haben sich in den letzten Jahren gebessert, dennoch wird auch in Mittelhessen der Fahrplan von der HLB wohl noch immer mehr als eine unverbindliche Handlungsempfehlung wahrgenommen anstatt gegenüber dem Fahrgast mit einem zuverlässigen Fahrplan Vertrauen aufzubauen.

Als ich dann vor einigen Wochen über die Verhältnisse bei der 3-Länder-Bahn in Südwestfalen las, dass selbst im Krieg die Bahnen zuverlässiger gefahren seien, als dies unter der HLB der Fall sei, so blieb mir für die Fahrgäste in Südwestfalen nur das Mitleid darüber, dass sie laut Verkehrsvertrag auch noch die nächsten 20 Jahre auf die HLB als dem hier einzig verkehrenden Unternehmen angewiesen sein werden. In Südwestfalen wie auch in Mittelhessen lautet es seither nicht selten „ca. 20 Minuten Verspätung, Grund hierfür ist eine Störung am Zug“. Hier müssen sich die Hessische Landesbahn wie auch das Land Hessen als Eigentümer fragen, ist dies tatsächlich das Bild, das mit dem Namen „Hessisch“ und „Landesbahn“ im eigenen Land und auch in den benachbarten Bundesländern in Verbindung gebracht werden soll? Ist es das wert? *(Christoph Mehler)*

Bild unten: Verspäteter HLB-Zug im Bahnhof Herborn. (Foto: wb)



Der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen lehnt die IC-Linie Münster - Siegen – Wetzlar - Frankfurt, die Ende 2019 eingeführt werden soll, in der geplanten Form ab. Über die Nachteile der neuen Fernverkehrslinie haben wir in der vorigen „Fahrgastzeitung“ ausführlich berichtet. Unter anderem sind dies die lange Fahrzeit, der Wegfall von Nahverkehrszügen, zu wenige Halte in Mittelhessen und die vorgesehene Umfahrung Gießens. „Wenn wirklich nur ein ‚verkrüppelter‘ Intercity mit Reionalexpresswagen und fehlender Gastronomie nach 17 Jahren wieder Fernverkehr durchs Dilltal bringt, dann schlagen wir vor, lieber auf den IC zu verzichten und stattdessen das Nahverkehrsangebot auszubauen und deutlich zu beschleunigen und so für mehr Fahrgäste zu sorgen“, so Thomas Kraft, der Regionalvorsitzende von PRO BAHN Mittelhessen. *(red)*

Osthessen

Die Zukunft der Vogelsbergbahn

Fünf Jahre neues Betriebskonzept zwischen Gießen und Fulda

Zum Fahrplanwechsel im Dezember wird das neue Betriebskonzept auf der Vogelsbergbahn fünf Jahre alt. Es hat Licht und Schatten. PRO BAHN fordert deshalb eine weitere Reform für die Strecke zwischen Gießen und Fulda, denn nach wie vor erreichen unseren Fahrgastverband zahlreiche Beschwerden von Fahrgästen. Eine Auswahl:



HLB-Zug im Bahnhof Grünberg. (Foto: wb)

- Eine Frau wohnt in Gießen und arbeitet in Grünberg. Sie nimmt ihr Fahrrad morgens in die Vogelsbergbahn mit, da es in Grünberg keinen Stadtbusverkehr für sie gibt. Mehrfach wurde ihr in jüngster Zeit die Mitnahme des Rades verweigert. Die Begründung: Die Beförderungsbedingungen des RMV schließen im Berufsverkehr die Fahrradmitnahme aus. Nur spielt das auf der Vogelsbergbahn eine Rolle, gerade wenn ein Fahrgast auch noch gegen die Lastrichtung fährt?

- Der letzte Zug der Vogelsbergbahn verlässt Gießen planmäßig um 22.09 Uhr. Der Regionalexpress aus Frankfurt trifft

laut Fahrplan um 22.02 Uhr ein, hat aber immer wieder Verspätung, weil auf Anschlussreisenden aus dem ICE gewartet werden muss. Bei 15 Minuten Verspätung wartete die Vogelsbergbahn nach Alsfeld nicht mehr. Eine Bahnkundin musste sich deshalb in Gießen mit dem Auto abholen lassen.

- Im Bahnhof Lauterbach-Nord wird über Lautsprecher der Ausfall eines Zuges der Vogelsbergbahn angekündigt. Binnen weniger Minuten organisieren sich die Fahrgäste um, organisieren Fahrgemeinschaften, nehmen das eigene Auto. Später sehen sie, dass der gelbe Triebwagen der HLB an ihnen vorbei fährt. Die Information war falsch.

- Ein Fahrgast will mit dem Fahrrad im Zug von Nieder-Ohmen nach Gießen fahren. Im Zug stellt sich heraus, dass der Triebwagen mit Fahrrädern durch eine Reisegruppe, die sich nicht angemeldet hatte, vollgestopft ist. Der Stammgast wird mit seinem Rad nicht mehr mitgenommen und muss mit dem eigenen Auto nach Gießen fahren.

- Normalerweise kommt die Vogelsbergbahn zur Minute 29 in Fulda an, der Regionalexpress nach Frankfurt fährt erst zur Minute 8 los. Das bedeutet eine Wartezeit von 39 Minuten. Deshalb fahren viele Bahnkunden mit dem Auto aus dem Vogelsberg nach Fulda und steigen erst dort auf die Bahn um. Zweimal in 2016 erreichten PRO BAHN Beschwerden

Die Gemeinde Lindenstruth (1.000 Einwohner), einem Ortsteil von Reiskirchen im Landkreis Gießen, will endlich auch einen Haltepunkt an der Vogelsbergbahn. Schließlich haben die Nachbargemeinden Saasen (1.100 Einwohner) und Göbelnrod (600 Einwohner) seit dem 19. Jahrhundert einen Bahnanschluss. Doch das ist



wegen des Rückbaus von Kreuzungsstellen und des eingeschränkten Fahrplans auf der Vogelsbergbahn derzeit nicht möglich. Das Bild zeigt, wo ein Haltepunkt Lindenstruth gebaut werden könnte. (Foto: Thomas Kraft)

von Fahrgästen, dass selbst diese „großzügige“ Übergangszeit nicht ausgereicht hat, weil die Züge aus Gießen, Alsfeld und Lauterbach Fulda sogar mit 45 Minuten Verspätung erreichten und der Nahverkehrszug nach Frankfurt nicht mehr erreicht wurde.

Unsere Bilanz nach fünf Jahren neuem Betriebskonzept auf der Vogelsbergbahn fällt gemischt aus. Einerseits begrüßt der Fahrgastverband den Ausbau der Vogelsbergbahn. Aber das Betriebskonzept muss noch einmal grundlegend überarbeitet werden. Durch den Umbau wurde die mögliche Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 120 km/h angehoben, die aber bisher auf der 109 Kilometer langen Strecke nicht ausgefahren wird. Weil zahlreiche Begegnungsbahnhöfe wie Burg- und Niedergemünden, Zell-Romrod, Renzendorf, Angersbach und Maberzell auf der eingleisigen Strecke zurückgebaut wurden, sind Verspätungen vorprogrammiert.

PRO BAHN fordert deshalb, dem Ausbau vor fünf Jahren eine weitere Stufe folgen zu lassen:

- Die Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h muss endlich ausgefahren werden.
- Es muss wieder eine RE-Linie zumindest im Zwei-Stunden-Takt auf der Vogelsbergbahn eingerichtet werden, die die Hauptorte schnell mit Gießen und Fulda und dem Rhein-Main-Gebiet verbindet. Mit modernen, beschleunigungsstarken Triebwagen lässt sich die Reisezeit zwischen Fulda und Gießen um ein Drittel verkürzen. Dann wäre es sogar möglich, von Marburg und Gießen über die Vogelsbergbahn schneller nach Nürnberg und München zu kommen als über Frankfurt. Diese Fahrtmöglichkeit gab es bereits in den 90er Jahren einmal.
- Dazu müssen alte Begegnungsstellen reaktiviert werden.
- Um das Fahrgastpotenzial besser zu erschließen, müssen aber auch alte Haltepunkte und neue Stationen in Maberzell, Rimlos/Gewerbegebiet Lauterbach,

Wallenrod, Renzendorf, Brauerschwend, Altenburg/Gewerbegebiet Alsfeld, Lindenstruth, Gewerbegebiet Großen-Buseck/Leppermühle, Rödgen und Gießen-Riegelpfad reaktiviert oder errichtet werden.

- Die Vogelsbergbahn muss besser für den Ausflugsverkehr erschlossen werden.

Diese Forderungen mögen heute noch utopisch klingen. Wenn aber der Bevölkerungsrückgang im Vogelsberg aufgehalten werden soll, ist gerade ein Ausbau der Vogelsbergbahn unerlässlich.

(Werner und Barbara Filzinger/wb)

Großraum Frankfurt

Aartalbahn wird teilweise reaktiviert

Vorreiter ist Rheinland-Pfalz – Kreisstadt ohne Bahnanschluss

Rheinland-Pfalz ist bei der Reaktivierung von Bahnstrecken viel weiter als Hessen. Seit der Bahnreform 1994 wurden hier 16 Strecken mit einer Länge von über 200 Kilometer für den Personenverkehr wieder in Betrieb genommen. Jüngster Kandidat ist der 8,4 Kilometer lange Abschnitt der Aartalbahn zwischen Diez und Hahnstätten, der voraussichtlich im Dezember 2018 wieder an das Bahnnetz angeschlossen wird. Die Züge sollen bis Limburg durchfahren.

PRO BAHN Hessen fordert auch die Reaktivierung des südlichen, hessischen Abschnittes der insgesamt 54 Kilometer langen Aartalbahn von der Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz bis in die Landeshauptstadt Wiesbaden. Dieser Streckenteil ist viel dichter besiedelt, allerdings sind die topografischen Verhältnisse dort auch schwieriger. Es gab Überlegungen, die gesamte Aartalbahn bis zur Landesgartenschau in der Kreisstadt Bad Schwalbach 2018 wieder komplett zu reaktivieren, bzw. Teile der Strecke in eine Wiesbadener Stadtbahn zu integrieren. Doch daraus wurde nichts. Neben PRO BAHN setzen sich auch Vereine und Initiativen wie die Nassauische Touristikbahn, „Pro Aartalbahn“, und „Stadtbahn Wiesbaden Ja“ für die Reaktivierung der Aartalbahn ein. *(wb)*



Der Bahnhof Bad Schwalbach – ein jämmerliches Bild: Ein paar abgestellte und demolierte Bau- und Güterwagen, die Gleise zugewachsen. (Foto: wb)

Herzliche Einladung an alle Mitglieder und Bahn-Interessierte zwischen Wiesbaden und Limburg zum **Fahrgast-Stammtisch** am Donnerstag, **27. Oktober 2016**, 18.30 Uhr im Restaurant Sherry & Port, Adolfsallee 11, 65185 Wiesbaden.

Großraum Frankfurt

Der Herr der Fahrpreise

Konrad Nieft sucht nach Unregelmäßigkeiten im Bahntarif

Drei Stunden jeden Tag sitzt Konrad Nieft in seinem kleinen Arbeitszimmer in Frankfurt-Bockenheim und brütet über dem Tarifwerk der Bahn, fährt am Computer fiktive Reisen ab, lädt Spar- und Flex-Preise herunter und vergleicht sie. Mit diesem außergewöhnlichen Hobby hat der 78-jährige schon Kurioses herausgefunden: Viele Preise der Bahn sind ungenau und für den unbedarften Kunden nicht nachvollziehbar.



Konrad Nieft in seinem Arbeitszimmer mit dem Tarif.

Der gebürtige Sachse und gelernte Elektriker war schon mit 17 Bauleiter. Er war in ganz Deutschland auf Montage, hat von morgens bis abends gearbeitet. Doch von den Orten, wo er war, hat er deshalb kaum etwas mitbekommen. „Da habe ich mir geschworen, wenn ich in Rente gehe, dann kaufe ich mir eine Bahn-Monats- oder Jahreskarte und fahre kreuz und quer durch Deutschland“, so Konrad Nieft im Interview mit der „Fahrgastzeitung“. Und das hat er dann auch gemacht und sich 2002 seine erste „Netz-Card“ (so hieß die BahnCard 100 damals) gekauft, 2003 noch eine und ist zwei Jahre lang durch ganz Deutschland getourt: „Ich bin bis Rügen, bis Norddeich Mole und nach Westerland auf Sylt gefahren. Aber immer nur Tagestouren, weil meine Frau gesagt hat, abends bist Du wieder daheim! Irgendwann wurde ich mal krank, konnte nicht fahren. Da

habe mich gefragt, was würden meine Fahrten eigentlich kosten, wenn ich sie einzeln bezahlen müsste?“

Konrad Nieft setzte sich an den Computer, fragte die Fahrpreise von Frankfurt über Eisenach nach Sonneberg für jeden einzelnen Bahnhof ab und erlebte eine Überraschung: Je nachdem, wo sein Ziel war, schwankten die Fahrpreise ganz erheblich. Zwischen zwei nur wenige Kilometer entfernten Stationen gab es manchmal erhebliche Preisunterschiede von Frankfurt aus, dann wurden Fahrkarten plötzlich wieder billiger, obwohl eine weitere Strecke zurückgelegt wurde.

Das lies dem rüstigen Rentner keine Ruhe: „Ich bin von Beruf Elektriker, habe Anlagen gebaut, die mussten funktionieren. Deshalb wollte ich auch wissen, wie die Preise bei der Bahn funktionieren und habe nach einer Erklärung gesucht.“

Viele Hundert Preis-Tabellen hat Konrad Nieft inzwischen akribisch erstellt und unter anderem herausgefunden, dass die Fahrten von Frankfurt nach Würzburg im Nachlauf teurer sind, je nachdem, ob der Zug vorher über von Köln kommend über die Neubaustrecke oder die Rheintalstrecke gefahren ist – und wenn die Fahrt noch weiter nach Schweinfurt geht, sind das teilweise bis zu 33 Euro mehr. Er hat herausgefunden, dass die Fahrkarte von Hamburg nach Neckarsulm 135 Euro kostet, ins nur wenige Kilometer entfernte Heilbronn aber nur 129.

Ein neues Betätigungsfeld hat Nieft auch durch die Spar-Preise der Bahn bekommen, die er vergleicht. Auch hier hat er viele Ungereimtheiten festgestellt. So ist es nicht so, dass Frühbücher den günstigsten Preis bekommen. Manchmal kann der Preis noch wenige Tage vorher extrem nach unten gehen. Bei einigen Relationen lassen sich zwei Drittes des Fahrpreises sparen, wenn man einfach einen anderen Umsteigebahnhof eingibt.

Der „Focus“ hat über Konrad Nieft berichtet, das Fernsehen (ZDF, WDR und RTL) hat sich schon bei dem Bahn-Tarifexperten informiert und Filme gedreht. Durch Vermittlung des PRO BAHN Ehrenvorsitzenden Karl-Peter Naumann gab es inzwischen auch drei Gespräche mit der Tarifstelle der Deutschen Bahn. Die leitenden Mitarbeiter dort waren zunächst erstaunt, mit welchem Fleiß der 78-jährige das Tarifsysteem durchsucht und viele Ungereimtheiten gefunden hat. Einige wurden inzwischen korrigiert. Aber all zu sehr wollte sich die Deutsche Bahn aber auch nicht in die Karten schauen lassen und verweigerte wichtige Informationen, um die der aktive PRO BAHNER aus Frankfurt gebeten hatte.

Eine unbefriedigende Situation meint auch der PRO BAHN Regionalvorsitzende für den Großraum Frankfurt, Thomas Schwemmer: „Von der Deutschen Bahn sollte man erwarten, dass sie systematische, nachvollziehbare und fehlerfreie Preise von ihren Kunden verlangt. Das ist jedoch nicht der Fall, wie Konrad Nieft herausgefunden hat. Die Fahrgäste werden durch das derzeitige Preissystem von DB-Fernverkehr verunsichert, ja sogar veralbert.“

Die Arbeit und die Bahnpreistabellen von Konrad Nieft sind nicht ganz einfach zu durchschauen und zu verstehen. Auch die Experten im Tarifausschuss des PRO BAHN Bundesverbandes rollen gelegentlich mit den Augen, wenn der clevere Rentner seine neuesten Auswertungen präsentiert und jedes Detail erklärt. Was fehlt, sind noch allgemeine Tipps für die Fahrgäste, wie sie sich im Tarif-Dschungel der DB zurechtfinden und möglichst viel sparen können. Die zu benennen zögert Nieft noch, schließlich untersucht er nur einen Ausschnitt der DB-Tarife, obwohl er sich mit seinem außergewöhnlichen Hobby jeden Tag drei Stunden lang damit befasst. Und er will nur die Informationen rausgeben, bei denen er sich 100-prozentig sicher ist, dass sie auch stimmen.

Wenn Konrad Nieft noch etwas mehr Mut hat, noch mehr Daten auswertet und von der Deutschen Bahn Infos bekommt, könnten von seiner unermüdlichen Tarif-Arbeit sicher noch viele Bahnkunden profitieren. Er muss sich trauen, auch konkrete Tipps zu geben und den Bahnreisenden Ratschläge geben, wie sie möglichst günstig durch mit der Bahn durch Deutschland reisen können. Vielleicht ein Ziel für seinen 80. Geburtstag 2017? *(Text und Foto: wb)*



Die Gleise im Frankfurter Hauptbahnhof sollen nach Nah- und Fernverkehr getrennt werden. (Foto: wb)

Großraum Frankfurt

Welche Schienenprojekte sind geplant?

Veranstaltung der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft

„Großprojekte im Regionalbereich Mitte der DB Netz AG“ – unter diesem Titel hatte die Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft Ende August zu einer gut besuchten Vortragsveranstaltung in Frankfurt eingeladen. Gerhard-Diedrich Bolte (der Leiter der Großprojekte Mitte bei DB Netz) referierte sehr ausführlich und kompetent unter anderem über folgende Großvorhaben der Bahn mit einem Volumen von über 12 Milliarden Euro:

Knoten Frankfurt

Mittelfristig soll der Fernverkehr (Gleise 1a bis 9) vom Regionalverkehr (Gleise 10 bis 24) hinsichtlich der Gleisbelegung und der Ein- und Ausfahrt in den Hauptbahnhof Frankfurt getrennt werden. Voraussetzung hierzu ist:

- der sechsgleisige Ausbau der Strecke vom Hauptbahnhof (400.000 Reisende täglich) zur Station Stadion (bereits in der Realisierungsphase)
- die Errichtung einer dritten Niederländer Brücke (Fertigstellung bis 2026)
- sowie der zweigleisige Ausbau des Homburger Damms, also der Einfahrt in den Hauptbahnhof vom Abzweig Mainzer Landstraße an der Strecke Frankfurt - Wiesbaden, dort mit einem Überwurfbauwerk.

Der Projektgruppe „Knoten Frankfurt“ wurde vor Kurzem auch die Planung der Strecke zwischen Stadion und Zeppelinheim übertragen.

Hanau-Würzburg/Fulda

Höchste Priorität hat derzeit die Erüchtigung des Streckendreiecks Hanau-

Würzburg - Fulda. Die Ersatzmaßnahmen auf der Main-Spessart-Bahn (Hanau – Würzburg) zwischen Laufen und Wiesenthal für den maroden Schwarzkopf-Tunnel und zur Entschärfung der extremen Steigungsstrecke in diesem Bereich liegen voll im Zeitplan und gehen im Sommer nächsten Jahres in Betrieb. Die Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung auf der Kinzigtalbahn (Hanau - Fulda) sind in vollem Umfang angelaufen. Phase 1 betrifft den kompletten viergleisigen Ausbau der Bestandsstrecke zwischen Hanau und Gelnhausen mit gleichzeitiger Installation eines elektronischen Stellwerks, das alleine Beträge in Höhe von 60 Millionen Euro verschlingt.

Aus dem Plenum der Veranstaltung heraus wurde die Forderung erhoben, dass dabei zunächst der „Gordische Knoten“ Hanau Hbf in zukunftsorientierter Weise gelöst werden muss, wobei der Besteller der Verkehre, der RMV, zuvor seine Karten auf den Tisch legen muss, das heißt, bekannt geben muss, welche Verkehre der Verkehrsverbund in Zukunft bestellen will.

Phase 2 betrifft die anschließende Neubaustrecke bis Fulda (die Planung beginnt 2017). Hierbei wird der gesamte Korridor von ursprünglich einmal 28 Varianten, die nach dem KO-System auf nur noch neun reduziert werden konnten, unter Beteiligung der betroffenen Gemeinden und der Bürger untersucht. Die Mottgers-Spange scheint dabei endgültig vom Tisch zu sein.

Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim

Auf dem Korridor zwischen Rhein-Main und Rhein-Neckar besteht unzwei-

felhaft der größte Kapazitätsengpass in Deutschland. Für die Zukunft prognostizierte zusätzliche Verkehre können nur über eine Neubaustrecke zwischen Zeppelinheim und Mannheim Hauptbahnhof bewältigt werden. Die ursprünglichen Planungen wurden im Jahre 2010 aus politischen Gründen gekippt. Die neue Streckenführung von Norden kommend bis in Höhe Lorsch im Kreis Bergstraße liege – so die Aussage des leitenden DB-Netze-Mitarbeiters – in groben Zügen fest. Unumstößlich ist auch, dass der Hauptbahnhof Mannheim als Taktgeber des Deutschland-Taktes unstrittig nur direkt angebunden wird.



Aktueller Streckenausbau zwischen Hanau und Würzburg. (Foto: DB/Uwe Miethe)

Ein Bypass (mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit) für den reinen Güterverkehr macht nur unter Anbindung von Mannheim-Friedrichsfeld Sinn. Wie die Trassenführung im „Suchraum“ Lorsch - Mannheim aussehen wird, werden weitergehende Untersuchungen ergeben müssen. Gleiches gilt für die Art und Weise der Anbindung des Hauptbahnhofs Darmstadt für den Fernverkehr und die Anbindung des von Mainz kommenden

Güterverkehrs auf die Neubaustrecke, betonte der Planer von DB Netz. Hinsichtlich aller möglichen Varianten ist DB Netze hierbei vollkommen ergebnisoffen. Der Politik obliegt die verkehrliche Bewertung unter dem Gesamtspekt der Wirtschaftlichkeit. Eine erste öffentliche Anhörung (Bürgerbeteiligung) ist für den 30. September 2016 in Darmstadt vorgesehen.

Zu diesem Komplex zählt auch der Bau der Wallauer Spange östlich von Wiesbaden, die in erster Linie für den Betrieb des HessenExpress (das neue Regional-Express-Netz in Hessen) erforderlich ist. Hier wurde vom Plenum ein zweigleisiger Ausbau mit Überwurfbauwerk auch zur Stabilisierung der Betriebslage angeregt.

Viergleisiger Ausbau bis Friedberg

Dieser Punkt nahm im Referat die meiste Zeit in Anspruch, zumal zwei Vertreter des Frankfurter „Ortsbeirates 9“ versuchten, sich mit Zwischenfragen zu positionieren und zu profilieren. Sie stießen jedoch mit ihren zum Teil wenig qualifizierten Zwischenbemerkungen (zu Lärmschutz, Bahnübergängen, zur Sinnhaftigkeit der Station Ginnheim, usw.) bei der geballten Kompetenz des Fachwissens der anderen Seminarteilnehmer auf wenig Gegenliebe. Der überwiegende Teil der Anwesenden hält den Ausbau auch mit Blick auf die Entwicklung der Stadt Frankfurt (bis zu 850.000 Einwohner in 2030), die sich vorrangig im Norden abspielt, die Stabilität des Fahrplans der S6 und die Verbesserung des Regionalverkehrs für unumgänglich. Der erste Bauabschnitt bis Bad Vilbel wird noch in diesem Herbst europaweit ausgeschrieben. Die Bauarbeiten sollen im Herbst 2017 beginnen. Bis dahin dürfte

auch das Urteil über ein Erschütterungsgutachten rechtskräftig sein. Mit der Inbetriebnahme rechnet die DB für Winter 2022. Die zweite sich anschließende Ausbaustufe befindet sich noch in der Phase der Planfeststellung. Ihre Realisierung ist für den Zeitraum von 2022 bis 2027 geplant.

Nordmainische S-Bahn

Bei der Umsetzung der Ausbaupläne der in drei Bauabschnitte aufgeteilten Strecke von 19,4 km Länge mit sieben Stationen rechnet die DB nur mit geringen Problemen. Die Bauphase soll sich auf den Zeitraum von 2021 - 2028 erstrecken. Das Projekt lässt sich jedoch nur über eine Co-Finanzierung mit Bundesmitteln realisieren.



Der Bahnhof Hanau-Wilhelmsbad soll S-Bahn-Station werden.

(Foto: Reinhard Dietrich)

Da sich der Ausbau auch positiv auf den Fernverkehr Frankfurt - Hanau auswirkt, hat Berlin zugesagt, entsprechender Mittel bereitzustellen. Der Vortrieb des für die Strecke notwendigen Tunnels erfolgt von der Konstablerwache aus über das bereits fertiggestellte Teilstück unter der Europäischen Zentralbank zum Frankfurter Ostbahnhof, wobei dort eine Verbindung zur U-Bahn und zur Regio-

nalbahn hergestellt wird. Die Pläne sind im Internet abrufbar über die Webseite des Regierungspräsidiums Darmstadt unter Eingabe des Stichwortes „Nordmainische S-Bahn“.

Weitere Projekte

- Die Anbindung Gateway Gardens (für Interessierte gibt es in der Nähe der geplanten Station ein virtuelles Info-Center mit Führungen auf Anmeldung),
- die Anbindung des Terminals 3 des Frankfurter Flughafens (die Flughafengesellschaft FRAPORT hält eine Trasse für den Fall frei, dass das Projekt verwirklicht wird und die ÖPNV-Anbindung politisch gewünscht und finanziert wird).

DB Netz geht bei diesen aktuellen Planungen von einer überarbeiteten Verkehrsprognose aus. Diese sieht für das Jahr 2030 bezogen auf das Jahr 2010 beim Fernverkehr eine Zunahme von 19 Prozent, beim Nahverkehr von vier Prozent und beim Güterverkehr – mit der höchsten Unsicherheit – von 59 Prozent vorhersagen. Beim Güterverkehr wird – auch für die Bahn völlig unerwartet – der

höchste Zuwachs auf der Achse Hamburg-Österreich-Ungarn erwartet. Absolute Engpässe bestehen, was den Bereich Mitte betrifft, auf der Kinzigtalbahn und auf der Achse Frankfurt-Mannheim. Die Ertüchtigung des Netzes im Großraum Frankfurt am Main hat für den DB Konzern höchste Priorität, weil sich eine ausreichende Kapazität in Rhein-Main maßgeblich auf die Pünktlichkeit der Verkehre in ganz Deutschland auswirkt.

Die Einführung des europäischen Zugleitsystem ETCS hat sich für die Deutsche Bahn aus verschiedenen Gründen als ein Millionengrab erwiesen. Wesentliche Qualitäts- und Mengensteigerungen lassen sich damit in Deutschland nicht erreichen. Seine Zweifel hat Gerhard-Diedrich Bolte von DB Netz auch wegen der fehlenden Infrastruktur an der Umsetzung der Idee von 740 Meter langen Güterzügen. Diese sind unter bestimmten Voraussetzungen in der nahen Zukunft lediglich für den Verkehr Hamburg - Dänemark und Niederlande - Ruhrgebiet machbar. (Wilfried Staub)



Die Sperrung des S-Bahn-Tunnel in Frankfurt wurde auch genutzt, um die zum Teil in den 70er Jahren errichteten Tunnelbahnhöfe zu renovieren und auch optisch auf den neuesten Stand zu bringen. Links die Station Ostendstraße, die beiden Bilder rechts sind in der Taunusanlage aufgenommen. (Fotos: Thomas Schwemmer)

Großraum Frankfurt

PRO BAHN-Vorschläge zu Bahnhofsumbauten

Irrwitziger Zugang in Igstadt – 3. Bahnsteiggleis in Usingen

Die Meinung von PRO BAHN ist auch bei Bahnhofsumbauten gefragt. Kürzlich erreichte den Fahrgastverband die Anfrage eines Stadtverordneten aus dem Wiesbadener Stadtteil Igstadt. Er wollte unsere Meinung über die vom Stadtplanungsamt der Landeshauptstadt vorgelegten Vorschläge zum barrierefreien Zugang zu den Zügen der Ländchsbahn Wiesbaden - Niedernhausen wissen.



Der Bahnhof Wiesbaden-Igstadt. (Foto: Wilfried Staub)

Diese sehen vernünftigerweise die ausschließliche Errichtung eines Mittelbahnsteiges vor. Der Bau von zwei Außenbahnsteigen kommt wegen der Topografie des Geländes und der immens hohen Bau- und Unterhaltungskosten für Bahnsteige nicht infrage. Außerdem wurde der bisherige Hausbahnsteig samt Bahnhofsgebäudes verkauft.

Für die Fahrgäste bedeutet die bisherige Planung, dass sie zunächst einmal 200 Meter außerhalb des Bahngeländes parallel zum Bahnsteig gehen müssen, um dann wieder 100 Meter auf dem Peron wieder zurück zur Einstiegsstelle für Kurzzüge zu laufen. Diese Lösung stellt quasi eine Einladung dar, die Gleise in Igstadt als Abkürzung illegal zu überschreiten.

Der Gegenvorschlag von PRO BAHN sieht vor, dass im Bahnhofsbereich „Linksverkehr“ herrscht. Der Zugang könnte dann auf geradem und kürzestem

Wege über einen durch Lichtzeichen und eine Schranke gesicherten Fahrgastüberweg zum Mittelbahnsteig erfolgen. Die Fahrgastunterstände und die Fahrscinautomaten würden sich jeweils im Bereich vor dem Überschreiten der Gleise befinden. Am 20. September 2016 entscheiden die Gemeindegremien über den Vorschlag von PRO BAHN.

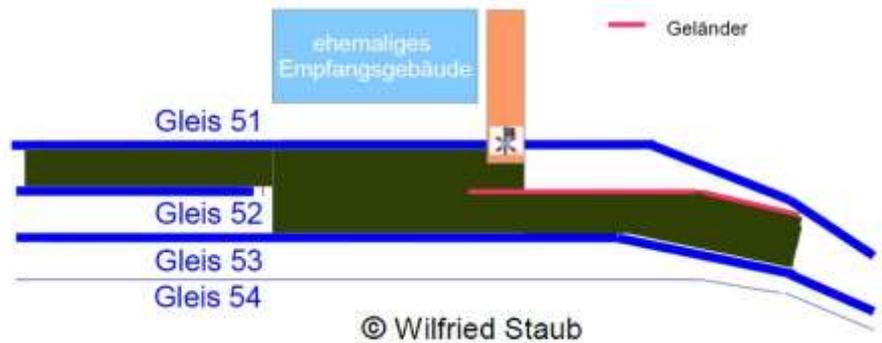
Erweiterung Bahnhof Usingen

Die S 5 soll in nicht allzu ferner Zukunft über Friedrichsdorf hinaus bis nach Usingen verkehren. Nach unbestätigten Informationen soll die Wendezeit dort am Endbahnhof nur neun Minuten betragen – zu kurz bei der langen S-Bahn-Strecke der Linie, die am Frankfurter Südbahnhof startet

PRO BAHN hat in einer frühen Phase der Diskussion über das Projekt darauf hingewiesen, dass bei einer Rüstzeit von

sechs Minuten bei Verspätungen nur eine Pufferzeit von drei Minuten verbleibt: Zu wenig bei der langen Laufzeit. Der für die Planungen verantwortliche Verkehrsverband Hochtaunuskreis (VHT) hat darauf reagiert und schlägt die Errichtung eines dritten Bahnsteiggleises in Usingen vor. Erforderlich wären hierfür eine Fußgängerbrücke von sieben Meter Höhe und zwei Aufzüge sowie ein komplett neuer Bahnsteig 2 unter Wegfall von Teilen der Abstellanlage. Man rechnet mit Baukosten von mindestens zwei Millionen Euro, an deren Finanzierung sich auch die Stadt Usingen beteiligen müsste.

Auch im Falle dieser Planung wirft PRO BAHN einen wirtschaftlicheren und fahrgastfreundlicheren Gegenvorschlag in die Waagschale: Gleis 51 und der derzeitige Fahrgastüberweg bleiben danach



unverändert bestehen. Gleis 52 wird von Grävenwiesbach kommend auf eine Länge von 40 (ggf. auch 80) Meter zurückgebaut. Auf der Rückbaufläche wird auf einer Länge von 140 Meter der bestehende Mittelbahnsteig bis zum Gleis 53 verbreitert (siehe Skizze). Bei dieser Lösung fahren die S-Bahn-Züge abwechselnd in Gleis 51 und 53 ein und aus, und der Anschlusszug nach Brandoberndorf endet, bzw. startet jeweils im Stumpfgleis 52. Der Umstieg von der S-Bahn in die Züge nach Brandoberndorf erfolgt dabei immer auf kurzem Wege auf dem gleichen Bahnsteig. (Wilfried Staub)

Starkenburg

Verbesserungen auf der Odenwaldbahn

Neue Zugverbindungen und neue Triebwagen

Mitten im laufenden Fahrplan gibt es eine neue Erfolgsmeldung von der Odenwaldbahn Darmstadt/Hanau - Groß-Umstadt Wiebelsbach – Erbach - Eberbach:

Seit 16. Juli 2016 gibt es neue Züge im Abschnitt zwischen Groß-Umstadt Wiebelsbach und Hanau Hbf (RMV-Linie 64). So verkehren montags bis freitags neu ab Groß-Umstadt Wiebelsbach Züge um 18.39 Uhr und 20.40 Uhr nach Hanau Hbf. In der Gegenrichtung verkehren auf diesem Abschnitt der RMV-Linie 64 Züge um 19.35 Uhr und 21.35

Uhr nach Groß-Umstadt Wiebelsbach. An Samstagen wird das Angebot dort noch weitgehender verbessert, denn dort gibt es neue Züge um 14.40 Uhr, 16.39 Uhr, 18.40 Uhr und um 20.40 Uhr ab Groß-Umstadt Wiebelsbach nach Hanau Hbf und in der Gegenrichtung um 15.35 Uhr, 17.35 Uhr, 19.35 Uhr und um 21.35 Uhr ab Hanau Hbf nach Groß-Umstadt Wiebelsbach. Die genannten Züge haben in Hanau Hbf Anschlüsse nach und von Frankfurt am Main mit der S-Bahn sowie in Groß-Umstadt Wiebelsbach Anschlüssen-

se an die RMV-Linie 65 von und nach Erbach. Damit in Groß-Umstadt Wiebelsbach die Anschlussverbindungen gewährleistet werden, müssen bei zwei Zügen zwischen Darmstadt und Erbach Fahrzeitanpassungen im Minutenbereich bei den Abfahrtszeiten in Groß-Umstadt Wiebelsbach vorgenommen werden. Zusätzlich haben die genannten Züge zwischen Groß-Umstadt Wiebelsbach und Hanau Hbf und zurück in Babenhausen überwiegend Anschlüsse an die Züge der RMV-Linie 75 Wiesbaden-Darmstadt-Aschaffenburg und in der Gegenrichtung. Allerdings ist die Anschlusssicherheit in Babenhausen weiterhin zu beobachten. Hier war bereits PRO BAHN Starkenburg vermittelnd zwischen den Betreibern DB Regio AG und VIAS Rail GmbH tätig, damit eine möglichst weitgehende Sicherheit der Anschlüsse erreicht wird.

Zusätzlich gibt es eine tägliche Spätverbindung von Frankfurt am Main Hbf nach Groß-Umstadt Wiebelsbach. Diese verlässt um 22.38 Uhr Frankfurt Hbf und hat Zwischenhalte in Frankfurt am Main Süd, Offenbach Hbf und Hanau Hbf (dort ab 23.07 Uhr). Sie hält dann auf allen Stationen bis Groß-Umstadt Wiebelsbach (dort an 23.42 Uhr). Mit etwas Aufenthaltszeit in Groß-Umstadt Wiebelsbach hat man dann auch noch Anschluss mit dem Zug 25181 bis nach Erbach (Odenwald) – dort an 0.47 Uhr.

Bereits im Juni 2016 wurde bekannt, dass ab Dezember 2017 weitere Verbesserungen bei den Kapazitäten der Züge der Odenwaldbahn vorgesehen sind. Dieser Fortschritt wird möglich, weil die VIAS Rail GmbH vier neue Triebwagen des Typs Coradia LINT 54 des Herstellers Alstom anschafft, die ab Dezember 2017 in erster Linie auf dem „Hanauer

er Ast“ der Odenwaldbahn zwischen Groß-Umstadt Wiebelsbach und Hanau Hbf eingesetzt werden.



LINT 54-Fahrzeug (Foto: Hoff)

Ein Zugpaar dieses Zugtyps soll von Groß-Umstadt Wiebelsbach nach Frankfurt und zurück über Hanau Hbf verkehren. Auf dem „Hanauer Ast“ werden dann überwiegend die bislang dort verkehrenden Itinos des Herstellers Bombardier frei, die dann zur Verstärkung der Züge zwischen Erbach und Darmstadt Hbf/Frankfurt Hbf über Darmstadt Nord und in der Gegenrichtung eingesetzt werden. Dabei bleiben die bislang verkehrenden Zusammenschlüsse der Zugverbindungen Erbach - Darmstadt Nord – Frankfurt Hbf - Hanau - Groß-Umstadt Wiebelsbach - Erbach und in der Gegenrichtung mit der „Bahnsteigwende“ in Frankfurt am Main Hbf weitgehend erhalten. Da die Bahnsteiglängen der modernisierten Odenwaldbahn 120 Meter betragen, können maximal drei Zügeinheiten des Fahrzeugtyps Itino gekoppelt werden, sodass damit die Höchstkazität mit 357 Sitzplätze in der 1. und 2. Klasse erreicht ist. Insgesamt bieten RMV und VIAS Rail mit dieser Fahrzeugbeschaffung einen höheren Komfort und ermög-

lichen ein entspannteres Fahren auf der Odenwaldbahn.

PRO BAHN Starkenburg e.V. begrüßt die dargestellten Verbesserungen der Verkehrsbedienung der Odenwaldbahn. Damit werden vom RMV Maßnahmen zur Kapazitätsausweitung vorgenommen,

Starkenburg

Auch am Wochenende Ein-Stunden-Takt

Mehr Züge auf der Main-Rhein-Bahn

Auch dem unermüdlichen Einsatz von PRO BAHN Starkenburg ist zu verdanken, dass seit dem „kleinen“ Fahrplanwechsel im Juni zehn zusätzliche Züge an Sonn- und Feiertagen auf der Strecke Darmstadt - Aschaffenburg fahren. Damit wird ein durchgehender Stundentakt für Darmstadt zwischen 11.32 und 21.32 Uhr (früher verkehren bereits Züge um 7.32 Uhr und 9.32 Uhr) und in Gegenrichtung ab 11.46 bis 21.46 Uhr (früher verkehren bereits Züge um 9.46 Uhr und 7.46 Uhr) eingerichtet. Auch samstags verkehrt ein zusätzliches Zugpaar. Wie üblich werden diese Züge nach Wiesbaden durchgebunden. An den langen Standzeiten der Züge der Linie Aschaffenburg – Darmstadt - Aschaffenburg - Darmstadt - Mainz – Wiesbaden in Darmstadt Hauptbahnhof wird sich damit nichts ändern. Trotzdem ist ein weiterer entscheidender Meilenstein in der Stärkung des ÖPNV auf dieser Strecke erreicht worden. Vor 20 Jahren herrschte von Samstag 14 Uhr bis Montagmorgen noch „Betriebsruhe“.

die ausdrücklich gerade auch von den Fahrgastverbänden angeregt wurden. Die weitere Entwicklung wird weiterhin zu beobachten sein. Wenn die Fahrgastzahlen in Zukunft ansteigen, was zu erwarten ist, so muss erneut vom RMV nachgebessert werden. *(Kurt-Michael Heß)*

PRO BAHN Starkenburg fordert nun noch weitere Verbesserungen wie die Bedienung im Halbstundentakt werktags ganztägig und die Ausdehnung des Betriebes auf die Abendstunden und Beseitigung von Kapazitätsengpässen.



Bahnhof Messel an der Strecke (Foto: Arno Nymus)

Ein sehr langer Blockabstand verhindert eine höhere Zugfolge. Teilweise haben die Bahnhöfe Innenbahnsteige, die die Fahrgäste nur durch Überqueren der Gleise erreichen können. Sollte ein Zug Verspätung haben, kann der Gegenzug nicht passieren, weil sonst die ein- und aussteigenden Fahrgäste gefährdet werden könnten. *(hka)*

Starkenburg

Keine „Achterbahnfahrt“ mehr durch Heppenheim

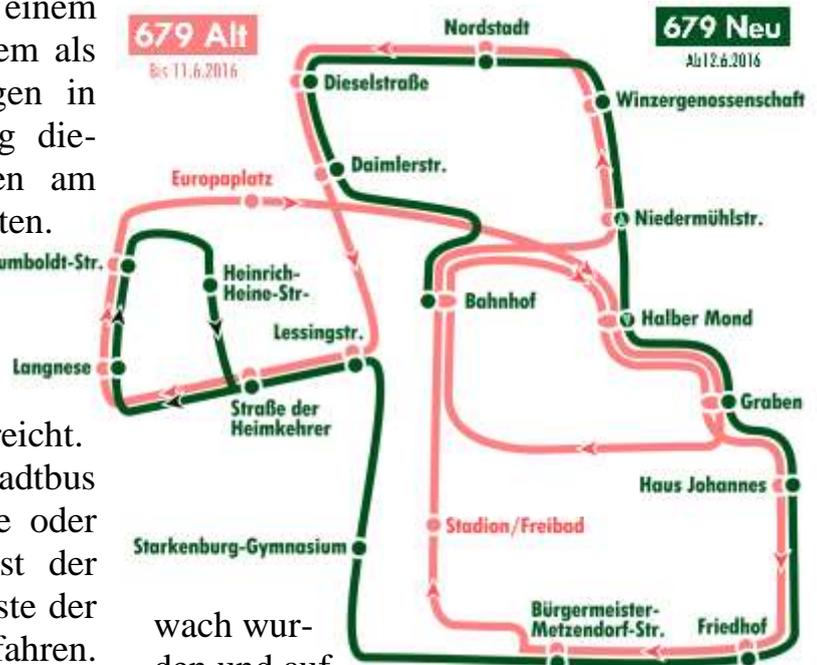
Der Stadtbus in Heppenheim bekommt eine Bewährungsfrist

Der Stadtbus 679 in der südhessischen Kreisstadt Heppenheim hat seit Mitte Juni eine neue Linienführung. Dafür hatte sich auch PRO BAHN eingesetzt, da die alte Streckenführung zu unübersichtlich und der Stundentakt unattraktiv waren. Die bisherige Linie 679 wurde in einer Art „8er-Schleife“ durch die Stadt geführt. Es gab übermäßig viele Leerfahrten und der Betrieb war auch deshalb ein Misserfolg.

Die Stadtbuslinie wird mit einem Kleinbus gefahren und soll vor allem als Zubringer zu den Nahverkehrszügen in Richtung Frankfurt und Heidelberg dienen. Die Übergangszeiten betragen am Bahnhof Heppenheim 4 bis 13 Minuten. Für viele Stationen ist die Fahrzeit zum Bahnhof allerdings zu lang, So fährt der Bus vom Industriegebiet im Westen erst durch die Innenstadt, bevor er den Bahnhof erreicht. Für andere Fahrgäste, die den Stadtbus zum Einkaufen, für Behördengänge oder zum Arztbesuch nutzen wollen, ist der Takt nicht ausreichend, hierfür müsste der Bus mindestens alle 30 Minuten fahren. Außerdem sollte die Buslinie nicht nur den Kernbereich Heppenheims, sondern auch die Stadtteile erschließen, um wirklich attraktiv zu sein.



PRO BAHN hatte 2014 und 2015 zu zwei Veranstaltungen mit bekannten Bus-Experten eingeladen, die über erfolgreiche Bus-Konzepte in anderen, mit Heppenheim vergleichbaren Städten berichteten. Vermutlich waren es diese gut besuchten Veranstaltungen und die Presseberichterstattung darüber dafür verantwortlich, dass die zuständigen Stadt- und Kreispolitiker sowie die Lokale Nahverkehrsgesellschaft



wach wurden und auf Reformen beim Stadtbus Heppenheim drängten. Die Verbesserungen sind nämlich nicht das Ergebnis einer Neuausschreibung. Die Vertragslaufzeit des „Buslinienbündels Bergstraße“, in dem auch die Buslinie 679 enthalten ist, geht noch bis Dezember 2018. Wird der Stadtbus Heppenheim auch mit den Verbesserungen nicht besser angenommen, hat er wohl politisch keine Chance mehr.

(Text, Grafik und Foto: Peter Castellanos)

Rhein-Neckar

Baustopp in Weinheim

Planungsfehler bei DB Netze

Eine große Panne beim Bahnhof Weinheim (Bergstraße): Seit Monaten ist die Station der nordbadischen Stadt eine verlassene Baustelle mit gesperrten Abgängen, Bauzäunen und provisorischen, herunterhängenden Kabelverbindungen. Ein Weiterbau ist vorerst nicht in Sicht. Der Grund: Die Bauarbeiten haben sich verzögert und DB-Netze hat die dafür nötigen Sperrpausen nicht beantragt!



Unvollendet: Bahnhof Weinheim. (Fotos: M. Löwe)

Bereits im Juni 2015 begann der behindertengerechte und S-Bahn-taugliche Ausbau des Bahnhofs der 44.000-Einwohner-Gemeinde, wo auch sehr viele Pendler nach Frankfurt ein- und aussteigen. Unter anderem wurden die Bahnsteige auf 76 Zentimeter über Schienenoberkante erhöht, es sollen drei Aufzüge eingebaut und ein Zugang von Westen her zu den Bahnsteigen geschaffen werden.

Bis ins Frühjahr hinein liefen die Baumaßnahmen auch aufgrund des milden Winters ziemlich im Zeitplan. Gegen Ende traten jedoch noch kleinere Verzögerungen auf, sodass der geplante Endtermin Ende Juni 2016 nicht ganz eingehalten werden konnte. Das wäre alles nicht dramatisch gewesen, wenn auf Projektseite prophylaktische Sperrpausen für Juli bis September 2016 geplant worden wären. Beim Einbau der Aufzüge muss nämlich zeitweise das eine oder andere Bahnhofsgleis gesperrt werden. Dies hatte man jedoch versäumt. Da im August

mit teilweise eingleisigem Betrieb gebaut wird, war klar, dass bis Anfang Oktober keine neuen Sperrpausen möglich waren.

In der offiziellen Begründung der DB für die Verzögerungen des Weiterbaus wurde jedoch auch noch genannt, dass auch in den restlichen Monaten des Jahres 2016 wohl keine Sperrpausen möglich seien aufgrund der „Grube“ schen Pünktlichkeits-Offensive“ im Fernverkehr. DB-Chef Grube hat sich bekanntlich als ein Hauptziel gesetzt, den Fernverkehr 2016 deutlich pünktlicher fahren zu lassen als im Vorjahr. Bis Jahresmitte gab es jedoch kaum Fortschritte, sodass diese Pünktlichkeits-Offensive bei der DB jetzt wohl Priorität 1 hat. Da möglicherweise der variable Gehaltsbestandteil von Bahnchef Grube vom Erreichen bestimmter Prozentsätze bei der Pünktlichkeit abhängt und außerdem zum Jahresende 2016 die Verlängerung seines 2017 auslaufenden Vertrages ansteht, klingt diese offizielle DB-Begründung für nicht mögliche Sperrpausen durchaus

glaubhaft. Baustellen, Sperrpausen und Umleitungen führen naturgemäß zu Verzögerungen. Auf alle Fälle erfolgt der Abschluss der Arbeiten am Bahnhof Weinheim wohl erst 2017. Die zwei noch nicht eingebauten Aufzüge sind wieder abtransportiert – die Haupt-Unterführung bleibt solange gesperrt.

Zufälligerweise wurde im fast namensgleichen Weilheim in Oberbayern im Mai dieses Jahres ebenfalls der behindertengerechte Ausbau mit Aufzügen begonnen. Weilheim hat zwar nur halb so viele Einwohner wie Weinheim, als Knotenpunkt im Regionalverkehr jedoch etwa gleich viele Ein- und Aussteiger. Im Gegensatz zu Weinheim waren in Weilheim beim ersten Spatenstich der DB-Bauftragte für Bayern, der Chef der Landes-Nahverkehrsgesellschaft BEG sowie sogar Verkehrsminister Dobrindt anwesend. Dabei sprach der DB-Bauftragte Josel von einem „ehrzeigigen Zeitplan“ – das kommt uns aus Weinheim sehr bekannt vor. Wünschen wir, dass Weilheim mehr Glück hat, und die DB die dortigen Maßnahmen professioneller plant und pünktlich abschließen kann.

(Michael Löwe)

Der Bahnhof Weinheim: eine einzige Baustelle.



Hauptverbindung 2018 wochenlang dicht

Es dauert zwar noch zwei Jahre, aber schon jetzt plant DB-Netze umfangreiche Bauarbeiten für die Zeit der Sommerferien 2018. Vom 28. Juli bis 3. September soll die Strecke Personenzugstrecke zwischen Mannheim Hauptbahnhof und Mannheim-Friedrichsfeld komplett gesperrt werden. Dieser Abschnitt ist einer der am stärksten belasteten Schienenstränge in der Region. Davon betroffen sind die IC-Linien 30 (Hamburg – Ruhrgebiet - Stuttgart) und 32 (Binz - Berlin - Ruhrgebiet - Tübingen/Österreich), die über die Schnellfahrstrecke umgeleitet werden. Gebrochen werden auch die S-Bahn-Linien S3 und S4, die RE-Linie Mannheim - Heilbronn beginnt erst in Heidelberg. Lediglich die S1 und S2 verkehren noch zwischen Mannheim Hbf und Friedrichsfeld/Heidelberg. Die Triebwagen dieser Linien werden über den Mannheimer Rangierbahnhof umgeleitet. Betroffen sind auch einzelne Verbindungen von Mannheim an die Bergstraße und weiter nach Frankfurt. Sie beginnen und enden in Ladenburg. (wb)

Terminhinweis:

Bürgerveranstaltung zur geplanten Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar am Freitag, **den 30. September 2016 um 16 Uhr** im Audimax-Hörsaal, Karolinenplatz 5 in Darmstadt.



Intercity auf der Main-Weser-Bahn. (Foto: Reinhard Ahrens)

Fernverkehr

Daseinsvorsorge auch beim Intercity

Ein Schienenpersonenfernverkehrsgesetz muss her

Die Vertaktung des Nah- und Fernverkehrs ist erklärter Wille aller Verkehrspolitiker in Deutschland. Der „Deutschlandtakt“ steht im Koalitionsvertrag der Großen Koalition in Berlin. Auch Hessen hat in seiner Koalitionsvereinbarung den „Hessentakt“ verankert. Eine Machbarkeitsstudie zum „Deutschlandtakt“ liegt seit März 2015 vor und kommt zu einem positiven Ergebnis. Auch im aktuellen Bundesverkehrswegeplan wird er als machbar bezeichnet. Trotzdem kommt das Thema nicht voran.

Im Nahverkehr bemühen sich die Aufgabenträger seit Langem, ihre Fahrpläne zu vertakten. Leider ohne durchschlagenden Erfolg. Dabei gelingt es ihnen nicht einmal, auf einzelnen Linien einen sauberen Taktfahrplan mit schlanken Anschlüssen in alle Richtungen und zu leicht merkbaren Zeiten auf die Beine zu stellen. Vom integralen Taktfahrplänen sind wir weit entfernt. Was in der Schweiz und den Niederlanden geht, kann auch bei uns funktionieren.

Dabei gibt es durchaus positive Ansätze: Der öffentliche Personennahver-

kehr hat sich seit der Bahnreform zu einem großen verkehrspolitischen Erfolg gemauert. Wesentlich für diese erfreuliche Entwicklung ist die im Dezember 1993 beschlossene Bahnreform. Art. 87e wurde ins Grundgesetz eingefügt und das Regionalisierungsgesetz beschlossen. Den Aufgabenträgern wurde auferlegt, den Schienenpersonenverkehr nach den Grundsätzen der Gemeinwohlverpflichtung und der Daseinsvorsorge zu organisieren. Den Bundesländern wurde die Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs übertragen. Weil der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) allein aus Fahrgeldeinnahmen nicht zu finanzieren ist, werden den Ländern vom Bund Steuergelder (die sogenannten Regionalisierungsmittel) zur Verfügung gestellt. Das ist politisch so gewollt und sollte deshalb nicht als „Defizit“ bezeichnet werden.

Dem Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) blieb ein ähnlicher Erfolg allerdings versagt. Weil man das bundeseigene Unternehmen DB AG nicht den rauen Gesetzen des freien Verkehrsmark-

tes aussetzen wollte, hat man darauf verzichtet, den SPFV auf vergleichbare Weise zu ordnen. Seit nunmehr 22 Jahren haben wir kein Instrument, das den SPFV ähnlich regelt wie den SPNV. Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass es eines Gesetzes zur Gewährleistung des SPFV nicht bedarf. Sie ist der Ansicht mit dem Bundesschienenwegeausbaugesetz vom November 1993 den Anforderungen des Artikels 87e Abs. 4 GG zu genügen! Diese Auffassung ist irreführend, denn Bau und Unterhalt der Infrastruktur sind gesetzlich geregelt, nicht aber der SPFV-Betrieb. Die Folgen sind bekannt (siehe Kasten). Ein Deutschlandtakt ist unter diesen Umständen kaum erreichbar. Wenn Bund, Ländern und Verbänden gegenüber der DB AG nur die Rolle des Bittstellers bleibt, werden wir einen landesweiten Taktverkehr nicht bekommen können.



Fernbusse in Frankfurt (Foto: T. Kraft)

Konkurrenz Fernbus

Aufgeschreckt durch die verstärkte Konkurrenz durch Billigflüge und die Liberalisierung des Fernbusmarktes – der Umsatzverlust allein durch die Fernbusse wird auf ca. 200 Mio. Euro pro Jahr beziffert – prescht der DB-Vorstand plötzlich mit einer Fernverkehrs-Offensive vor: Bis 2032 (!) sollen 350 zusätzliche Verkehrshalte eingeführt und 25 weitere Städte bedient werden. Alle Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern sollen wenigstens im Zweistundentakt bedient

werden. Wie die dafür notwendigen Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial finanziert werden sollen, bleibt ein Rätsel. Es sieht nach einer Beruhigungsspielle aus. Oder will die DB damit Druck auf die Bundesregierung ausüben? Hier wird mit teils unlauteren Mitteln ein merkwürdiger Abwehrkampf geführt.

Das einzig wirksame Instrument um den „Deutschlandtakt“ einzuführen, wird ein Gesetz auf Basis des Art. 87e GG sein. Nur mit seiner Hilfe werden sich die Probleme im Fernverkehr lösen lassen. Am 16./17. April 2015 hat die Länderverkehrsministerkonferenz in Rostock einen einschlägigen Gesetzentwurf vereinbart. Daraus ist eine Bundesratsinitiative entstanden, der sich bisher lediglich die Länder Rheinland-Pfalz, Bremen, Mecklenburg-Vorpommern, Baden-Württemberg und das Saarland angeschlossen haben. (Zu finden ist der Gesetzentwurf auf der Homepage der Bremischen Bürgerschaft: Drucksache 19/20 v. 20.10.2015.) Von zentraler Bedeutung sind darin die Vorschläge, die im „Schienenpersonenfernverkehrsplan“ enthalten sind. Hier soll im Prinzip der Taktverkehr bundesweit festgeschrieben werden. Wie selbstverständlich ergibt sich aus dem angeordneten Regelwerk die Notwendigkeit, Fernverkehr und Nahverkehr aufeinander „taktvoll“ abzustimmen und miteinander zu verknüpfen. Die ärgerliche Torpedierung gut funktionierender vertakteter Nahverkehre durch Fahrplanveränderungen im IC-Verkehr, oder gar durch neue Angebote, könnte überwunden werden.

Wie im Nahverkehr müssten die Fernverkehrsangebote nach Europarecht ausgeschrieben und bestellt werden. Solche Ausschreibungsverfahren sind der DB und dem Bundesverkehrsministerium jedoch ein Dorn im Auge.

Kahlschlag im Fernverkehr

2006 wurden die bei den Fahrgästen beliebten InterRegios ersatzlos gestrichen. Einige Linien überlebten als Intercitys. Es gab in Deutschland 24 IR-Linien, die im Zwei-Stunden-Takt auch Randlagen bedienten. Ein betriebswirtschaftlich auskömmlicher Betrieb auf diesen Linien war nicht erreichbar. 25 Städte mit über 50 000 Einwohnern und 72 Städte zwischen 20.000 und 50.000 Einwohner – zusammen 97 Städte – wurden vom Fernverkehr abgehängt. Betroffen sind Städte wie Chemnitz, Zwickau und Trier. Die Großstädte Mönchengladbach und Krefeld werden lediglich in Tagesrandlagen einmal täglich mit einem (!) Intercity bedient. Betroffen war auch das IC-System. Einst umsteigefreie Verbindungen nach Berlin und Konstanz (Main-Weser-Bahn) wurden gekappt. Auf einzelnen Linien wurde das Fernverkehrsangebot ganz gestrichen. Beispiel: Koblenz - Trier - Luxemburg. Als Ersatz verkehren jetzt langlaufende Regional-Expresszüge, die von Rheinland-Pfalz subventioniert werden. In diese Angebotsverschlechterungen passt auch der Abschied vom Nacht- und Autoreisezugangebot.

Die Befürchtung ist, dass der Monopolist sein Geschäft in viel größerem Umfang als bisher mit anderen Anbietern teilen muß. Außerdem ist die Bundesregierung der Auffassung, dass es keines Gesetzes bedarf, welches das der Umsetzung eines Deutschlandtaktes im Wege steht und dem Geist des Art. 87e GG widerspricht, scheint bislang niemand zu stören. Hier gibt es einen großen Interessenskonflikt, dessen Überwindung in den Köpfen der Verantwortlichen bei Bund und Bahn großer Anstrengungen bedarf.

In den Ausschreibungserfahren würde

festgelegt werden, welche Qualität der Bund als Aufgabenträger wünscht. Dinge wie Barrierefreiheit, Klimatisierung, Höchstgeschwindigkeit der Fahrzeuge, Neigetechnik ja oder nein, Art der Verpflegung, Fahrradmitnahme, welche Linien befahren werden sollen und ob es einen Halbstunden-, Stunden- oder Zwei-Stunden-Takt geben soll, würden festgelegt und alle paar Jahre überprüft. Nicht ein eigenwirtschaftlich operierendes, privates Verkehrsunternehmen würde bestimmen, wie der Fernverkehr künftig in der Bundesrepublik aufgestellt sein soll,

sondern der Bund in Zusammenarbeit mit den Ländern. Zur Bewerkstelligung dieser Aufgaben müsste auf Bundesebene eine neue Organisationsstruktur aufgebaut werden. Da über Fahrgeldeinnahmen allein die Kosten nicht zu finanzieren wären, müsste der Bund als Aufgabenträger dafür aufkommen. Die Kosten werden von der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) auf 500



ICE fährt in Frankfurt ein. (Foto: wb)

Millionen Euro jährlich geschätzt. Ein Betrag, der den Bundesetat wohl kaum sprengen dürfte.

Wenn die DB AG am Markt bestehen will, muss sie sich anstrengen. Durch den Deutschlandtakt würden signifikant neue Verkehre generiert werden. Die DB selbst wird es in der Hand haben, durch den Gewinn von Ausschreibungen ihre Einnahmesituation zu verbessern. Sie könnte sogar davon profitieren.



Obwohl sie den Deutschlandtakt eigentlich einführen will, sperrt sich die Bundesregierung noch gegen ein neues

Gesetz. Ein unhaltbarer Zustand. Wenn wir mit der politischen Absicht, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern, ernst machen wollen, brauchen wir den Deutschlandtakt und dazu eine gesetzliche Regelung analog zum SPNV. Die Verabschiedung dieses Gesetzentwurfes in der laufenden Legislaturperiode ist bei den derzeitigen Machtverhältnissen allerdings ziemlich unwahrscheinlich. Es bedarf einer offensiven „Deutschlandtakt-Kampagne“ um das Thema in der Öffentlichkeit zu diskutieren und nach vorne zu bringen. Im Rahmen des kommenden Bundestagswahlkampfes böte sich dafür eine gute Gelegenheit. Die sollten wir nutzen, um mit geeigneten Maßnahmen an die Kandidaten aller Parteien heranzutreten und sie umfassend zu informieren. (*Reinhard Ahrens*)

Das Allerletzte

Zwei Damen mittleren Alters aus dem rheinhessischen Gau-Bickelheim (vom „platten Land“), beide ohne Führerschein, wollen sich etwas unabhängiger von ihren Männern machen und wollten nach vielen, vielen Jahren wieder einmal mit der Bahn in die Kreisstadt Alzey zum Bummeln fahren. Das letzte Mal haben sie einen Zug von innen gesehen, als die Fahrkarten noch im Zug vom Schaffner verkauft wurden. Mit dem Fahrkartenautomaten kommen sie zum eigenen Erstaunen recht gut zurecht. Vor dem Druck der Fahrkarte kommt einer der beiden dann in den Sinn, noch die Taste „BahnCard“ zu drücken, denn schließlich fahren sie ja heute nicht mit dem Bus in den Nachbarort, sondern mit der Bahn in die Kreisstadt. Und schließlich spart man dadurch auch noch 60 Cent pro Person. Der Zug kommt pünktlich und genauso prompt erfolgt die Fahrscheinkontrolle. Der Zugbegleiter gibt den Damen zu verstehen, dass sie keinen gültigen Fahrausweis vorweisen können. Es folgt eine äußerst freundliche und sehr ausführliche Belehrung durch den noch jungen Schaffner und die Bitte, für die Heimfahrt und für alle zukünftigen Unternehmungen, doch nicht mehr als „Graufahrer“ aufzutreten. Das haben sie versprochen und freuen sich schon auf viele weitere Fahrten mit der Deutschen Bahn. (*Wilfried Staub*)

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
 Regionalvorsitzender:
 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 (Kontoinhaber Landesverband Hessen e.V.):

IBAN: DE67 5009 0500 1105 9502 33 BIC: GENODEF1S12

Spendenkonten für die Gliederungen von PRO BAHN:

Landesverband Hessen e. V.: IBAN DE22 5009 0500 2105 9502 33 / 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

Allgemeine Termine:

- Mi 5.10. 18.30 Uhr: Diskussionsveranstaltung von Sabine Leidig (Mitglied des Bundestages/Die Linke) mit Beteiligung von Mitgliedern des PRO BAHN-Landesvorstandes, Stadthalle/Konferenzraum, WittasträÙe 5, Bad Hersfeld
- Di 15.11. Redaktionsschluss der „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“, Heft Nr. 114, Dezember 2016. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (siehe Seite 2)

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen:

- Mo 14.11. 18.00 Uhr: Regionaltreffen PRO BAHN Nordhessen, Restaurant Depesche, Wilhelmshöher Allee 254, Kassel (gegenüber Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe)

PRO BAHN Regionalverband Osthessen:

- Di 13.12. 19 Uhr: Treffen des Regionalverbandes Osthessen im Restaurant Phulkari, Kurfürstenstraße 2, 36037 Fulda (vom Bahnhof/Hauptausgang aus recht, dem Bahndamm folgend in die Kurfürstenstraße bis zur Kreuzung Leipziger Straße)

PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen:

- Mi 21.9. 18.30 Uhr: Treffen in der Pizzeria Adria, Frankfurter Straße 30, Gießen.
- Mi 19.10. 18.30 Uhr Fahrgaststammtisch Marburger Land im Restaurant Thessaloniki, Zeppelinstraße 1, Marburg (direkt am Bahnhof Marburg Süd)
- Mi 16.11. 18.30 Uhr: Treffen in der Pizzeria Adria, Frankfurter Straße 30, Gießen

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

- Mo 17.10. 18.30 Uhr: Jahreshauptversammlung Regionalverband Großraum Frankfurt, im Saalbau Gutleut, Frankfurt, Rottweiler Straße 32, Raum 3 (fünf Minuten vom Hauptbahnhof/Südseite)
- Do 27.10. 19.00 Fahrgaststammtisch Nassau/Westhessen, Restaurant Sherry & Port, Adolfsallee 11, Wiesbaden (500 Meter vom Hauptbahnhof entfernt)
- Mo 7.11 18.30 Uhr im Saalbau Gutleut, Frankfurt, Rottweiler Straße 32, Raum 3
- Mo 5.12. 18.30 Uhr im Saalbau Gutleut, Frankfurt, Rottweiler Straße 32, Raum 3

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.:

- Mi 28.9. 18.00 Uhr Arbeitstreffen im Restaurant Casa Algarve („Grün-Weiß“), Dornheimer Weg 27, Darmstadt
- Fr 30.9. Bürgerveranstaltung zur Neubaustrecke, Audimax-Hörsaal, Karolinenplatz 5, Darmstadt
- Mi 26.10. 18.00 Uhr Arbeitstreffen im Restaurant Casa Algarve
- Mi 23.11. 18.00 Uhr Arbeitstreffen im Restaurant Casa Algarve

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar:

- Do 20.10. 19.30 Uhr: Monatstreffen im Restaurant red, Poststraße 42, **Heidelberg**
- Do 17.11. 19.30 Uhr: Monatstreffen im Umweltzentrum, Käfertaler Str. 162, **Mannheim**
- Do 15.12. 19.30 Uhr: Monatstreffen Restaurant red, Poststraße 42, **Heidelberg**

