

PRO BAHN Hessen 

Fahrgastzeitung

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

Nr. 114 / 4-2016

2,50 €

Dezember 2016



Zwei Monate keine Züge nach Korbach S. 4
Viele Probleme beim Stadtbus Gießen S. 10
Große Kritik an neuem RMV-Ticket S. 18

Titelbild: *Herbstliche Impression von der Straßenbahn-Haltestelle vor dem Frankfurter Hauptbahnhof. (Foto: Thomas Kraft)*

Rückseite oben: *Der „Ebbelex“, der „Ebbelwoi-Express“, gehört in der Vorweihnachtszeit fast schon zu einer festen Einrichtung auf den Straßenbahnschienen in der Frankfurter Innenstadt, weil viele Firmen und Vereine den Nostalgiezug für ihre Weihnachtsfeier buchen. (Foto; Reinhard Ahrens).*

Rückseite unten: *Die blau-orangefarbenen Triebwagen von Cantus gehören seit zehn Jahren zum Bild der Eisenbahn in Nordhessen. Der NVV hat jetzt den Vertrag mit dem Eisenbahnunternehmen um weitere 15 Jahre verlängert. (Foto: NVV)*

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) 29 11, Fax (0 66 41) 91 06 72, E-Mail: osthessen@pro-bahn-hessen.de

Mittelhessen: Thomas Kraft, Fliederweg 17, 35633 Lahnau,
Tel. (0 64 41) 96 31 89 9, Fax (0 64 41) 56 69 88 0,
E-Mail: mittelhessen@pro-bahn-hessen.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: frankfurt@pro-bahn-hessen.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. November 2016 (Heft 114/Dezember 2016)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1. Februar 2017 (Heft 115/März 2017)

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

Wegen Umbau des Bahnhofs zwei Monate keine Züge nach Korbach	4
PRO BAHN schlägt Streckenausbau bei Gunterhausen vor	5
Wabern und NVV kämpfen weiter für den IC-Halt	7

Osthessen

Behindertenverband testete die Vogelsbergbahn	7
---	---

Mittelhessen

Konzeptstudie für eine Straßenbahn in Marburg vorgestellt	8
Stadtbus in Gießen: Nur noch unterster Standard	10
Bündnis „4 bis Friedberg“ ging an den Start	13

Großraum Frankfurt

U5 wiedereröffnet: Barrierefrei bald bis ins Europaviertel	14
RMV führt neue Liniennummern ein	16
Scharfe Kritik am neuen „Nachbarschaftsticket“ des RMV	18

Starkenburg

Erstes Bürgerforum zur Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim	22
Exkursion ins Gelände: Wo wird die „Weiterstadter Kurve“ gebaut?	24
PRO BAHN will Gersprenztalbahn retten	25

Rhein-Neckar

Ausbau der Tram-Linie 10 in Ludwigshafen lässt auf sich warten	28
Bordbistro rollt aufs Abstellgleis	30

Deutsche Bahn

Undurchsichtige Tarife im Fernverkehr	31
---	----

Das Allerletzte

So wird in England Verkehrspolitik gemacht	33
--	----

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

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



*So soll der Zentrale Omnibusbahnhof in Korbach in Zukunft aussehen.
(Zeichnung: Bockermann Fritze IngenieurConsult GmbH)*

Nordhessen

Zwei Monate lang keine Züge

Bauarbeiten am Korbacher Bahnhof / Neue Werkstatt der Kurhessenbahn

In der nordhessischen Hansestadt Korbach fahren vom 30. Juni bis 6. September 2017 keine Züge. Der Grund: Bis zum Hesttag 2018 sollen der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) und der Bahnhofsvorplatz umgebaut werden. Während der Sperrpause will die Kurhessenbahn auf den betroffenen Strecken in Richtung Marburg, Brilon Wald und Kassel einen Schienenersatzverkehr einrichten. Ein wichtiger Bestandteil des Projektes ist die Umgestaltung des Fußgängertunnels zwischen dem ZOB und dem Bahnhofsvorplatz, der zugleich Zugang zu den Bahnsteigen ist. Im Tunnel wird es auch zwei neue Aufzüge zwischen den Gleisen 1 und 2 geben.

Differenzen gibt es zwischen der Deutschen Bahn und der Stadt Korbach über den Ausbau des Tunnels. Die Bahn hält die vorgesehenen Ausmaße von sechs Meter Breite und drei Meter Höhe für überdimensioniert. Deshalb will das Schienenunternehmen die beantragte Förderung um einen Betrag von 200.000 bis 250.000 Euro kürzen. Um diese Summe würde sich der städtische Anteil erhöhen.

Die Gesamtkosten des Bahnhofsvorplatzprojektes, dessen Bauarbeiten am 1. Februar 2017 begonnen werden und bis zum März 2018 abgeschlossen sein sollen, belaufen sich auf rund acht Millionen Euro, die von der Stadt, dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) und der Kur-

hessenbahn getragen werden. Außerdem gibt es Zuschüsse von Bund und Land.

Der Bahnhofsvorplatz und der Zentrale Omnibusbahnhof sind nicht die einzigen Bahn-Bauvorhaben in Korbach. Hier wird auch eine neue Werkstatt für die Kurhessenbahn (die nordhessische Regional-Tochter der Deutschen Bahn AG) entstehen. Dort sollen in Zukunft die Triebwagen des mittelständisch strukturierten Ablegers des Staatskonzerns gewartet werden, damit sie dafür nicht mehr ins weit entfernte Limburg überführt wer-

den müssen. Möglich macht dies ein neuer Verkehrsvertrag für das Regionalzugnetz im westlichen Nordhessen, der vor wenigen Monaten unterzeichnet wurde. Danach wird die Kurhessenbahn für weitere 15 Jahre bis 2032 die Transportleistungen auf ihrem Netz erbringen. Möglich macht dies auch die reaktivierte wichtige Strecke zwischen Frankenberg und Korbach. Nach fast 30 Jahren Pause fahren dort seit Herbst 2015 wieder regelmäßig Personenzüge.

(wb/Thomas Kraft)



In Guntershausen trennen sich die Gleise nach Treysa (links) und Melsungen (rechts). (Fotos: Thomas Kraft)

Nordhessen

Einen Flaschenhals beseitigen

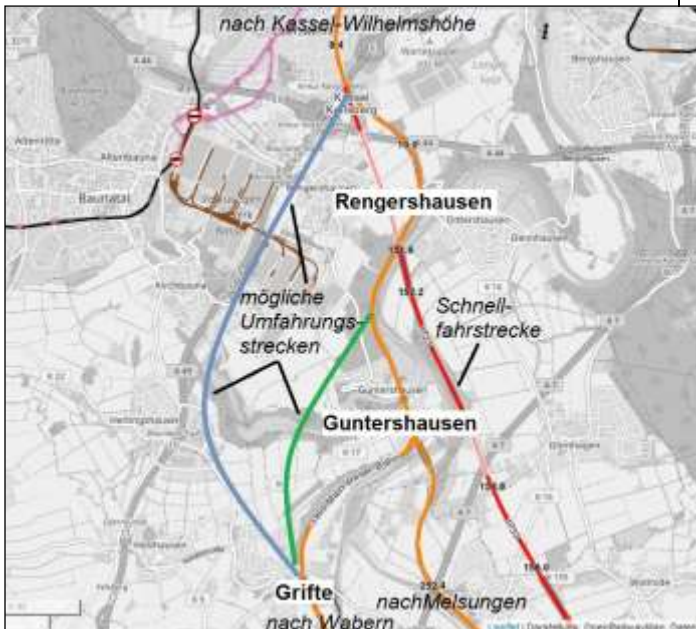
PRO BAHN schlägt Ausbau zwischen Kassel und Guntershausen vor

Im beschaulichen kleinen Stadtteil Guntershausen (ein Teil der Gemeinde Baunatal) laufen von Süden kommend zwei Bahnstrecken zusammen, um den weiteren Weg in Richtung Kassel-Wilhelmshöhe gemeinsam zu nehmen: Die Main-Weser-Bahn von Frankfurt und die

Strecke von Bebra/Melsungen. Auf sechs Kilometer Länge gibt es nur noch zwei Gleise. Darauf fahren täglich zwölf IC-Zugpaare und rund 75 Nahverkehrszugpaare. Hinzu kommt eine nicht unerhebliche Zahl von Güterzügen und die noch stärkere Auslastung in Ausnahmefällen:

Wenn die Schnellfahrstrecke zwischen Fulda und Kassel gesperrt werden muss, dann muss der Fernverkehr auch noch zusätzlich durch diese ohnehin übermäßig frequentierte Engstelle fahren. Dies kommt sehr häufig vor.

PRO BAHN fordert deshalb, entweder die bestehende Strecke auf vier Gleise zwischen Guntershausen und Kassel Oberzwehren auszubauen, was aufgrund der Topografie im Bereich des dortigen Fuldatales nicht ganz einfach realisierbar ist. Eine Alternative wäre auch der Neubau einer weiter westlich führenden Ausweichstrecke für die Züge der Main-Weser-Bahn. Nördlich des Bahnhofs Edermünde-Grifte könnte eine Neubautrasse abzweigen und bei Rengershausen wieder die alte Trasse erreichen. Eine zweite, längere Variante würde zwischen Kirchbauna und Oberzwehren direkt entlang der Autobahn A 49 (Kassel - Neuental) verlaufen (siehe untenstehende Karte).



Die Neubauvarianten würden beide nur die Verkehrsleistung der Main-Weser-Bahn aus und in Richtung Marburg und Gießen aufnehmen. Der Verkehr aus Richtung Bebra und Melsungen würde auf der Altstrecke verbleiben. Dies wäre

auch völlig ausreichend, da ja die wegfallenden Kapazitäten der Main-Weser-Bahn die nötigen Freiräume für Kapazitätssteigerungen böten.



In der Mitte: Das Bahnhofsgebäude

Ob die Alttrasse zwischen Edermünde-Grifte und Baunatal-Guntershausen nach der Fertigstellung eines Neubaus noch benötigt wird: das müssten Untersuchungen der Betriebsabläufe ergeben. PRO BAHN kann sich durchaus vorstellen, dass hier ein Rückbau erfolgt, um die freiwerdenden Flächen als Ausgleich für neue Naturräume zu nutzen, was im Fuldatale durchaus sinnvoll erscheint.

Wichtig wäre ein Ausbau der Strecke Guntershausen - Kassel auch bei einer Reaktivierung der „Kanonenbahn“ Treysa - Homberg (Efze) - Malsfeld (siehe „Fahrgastzeitung“ Ausgabe Juni 2016). Diese Wiederinbetriebnahme macht nur Sinn, wenn die Züge über Malsfeld hinaus bis Kassel verlängert werden. Dazu müssen aber mehr Gleise als heute zur Verfügung stehen. Zusätzliche Schienen werden in Zukunft auch für die „Mitte-Deutschland-Verbindung“ zwischen dem Ruhrgebiet und Chemnitz benötigt. Auch wenn der Ausbau der Strecke Guntershausen - Kassel-Wilhelmshöhe nicht im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten ist, fordert PRO BAHN die verantwortlichen Politiker vor Ort, im Land und im Bund auf, den Ausbau dieses Flaschenhalses zu fordern und zu forcieren. (Thomas Kraft)

Wabern und der Schwalm-Eder-Kreis kämpfen weiter für den Intercity-Anschluss. Bisher war die 7.000-Einwohner-Gemeinde IC-Systemhalt, zum Fahrplanwechsel wurden einige Stopps zugunsten von Stadtallendorf (22.000 Einwohner) abgegeben. Zwei Jahre lang soll nun beobachtet werden, wie sich die Fahrgastzahlen entwickeln; dann wird endgültig entschieden, ob weiterhin ICs in Wabern halten.



Umbau der Bahnsteige in Wabern. (Foto: wb)

Um den Bahnhof Wabern als IC-Halt zu fördern, können jetzt mit Intercity-Fahrkarten auch kostenlos die NVV-Busverbindungen von Wabern nach Fritzlar und Homberg genutzt werden: Ersparnis 3,30 Euro. Waberns Bürgermeister Claus Steinmetz, Vertreter aus Fritzlar und Homberg sowie der Klinikstandorte Bad Wildungen und Bad Zwesten und des NVV gehören zu einer Arbeitsgruppe, die weitere Vorschläge zur Steigerung der Fahrgastzahlen in Wabern ausarbeiten soll. „Es ist für den Verkehrsverbund sehr wichtig, dass der IC-Halt in Wabern bestehen bleibt“, betonte Jutta Kepper vom Marketing des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV). (hh/wb)

Osthessen

VdK testete die Vogelsbergbahn

Nicht jede Kritik nachvollziehbar

Der Ortsverband Lauterbach des Behindertenverbandes VdK testete im Oktober die Vogelsbergbahn zwischen Mücke und Fulda. Fahrgäste mit Krücken, einem Rollator und einem Rollstuhl nahmen an der Aktion teil, über die die Tageszeitung „Lauterbacher Anzeiger“ groß berichtete. Ein Kritikpunkt war die Treppe zum Lauterbacher Bahnhofsgebäude, die vom VdK moniert wurde. Diese wäre aber leicht zu umgehen gewesen, wenn man um das Bahnhofsgebäude links herum gefahren wäre, um von hinten zum Reisezentrum ebenerdig zu gelangen. „All dies der Bahn AG anzulasten ist nur bedingt

richtig. Schließlich ist der Bahnhof schon seit längerer Zeit verkauft und der neue Eigentümer kümmert sich wie so oft um



Nicht barrierefrei: Vordereingang des Bahnhofes in Lauterbach.



Einen barrierefreien Zugang zum Bahnhof Lauterbach gibt es von der Gleisseite. (Fotos: Werner Filzinger)

nichts“, bewertet Werner Filzinger, der Regionalvorsitzende von PRO BAHN Osthessen, die Beschwerde.

Auch bei der Weiterfahrt nach Fulda hatte die Gruppe des Behindertenverbandes VdK kein Glück, weil wieder einmal kein Zugbegleiter anwesend war und sich der Triebfahrzeugführer auch um die Fahrgäste kümmern musste. Er verließ

das Führerhäuschen und legte die Rampe aus. Erst so war es möglich, mit Krücken, Rollator und Rollstuhl in den Triebwagen zu kommen. Diese Aktion verzögerte natürlich den Betriebsablauf und es kam zu Verspätungen. „Eigentlich unverständlich, fordert doch der RMV pro Fahrt die Anwesenheit eines Zugbegleiters“, so Werner Filzinger.

Hans-Jürgen Rohr, der VdK-Kreisvorsitzende im Vogelsbergkreis, kommentierte den Test Bahn so: „Wir wollen mit der Aktion niemanden an den Pranger stellen, niemanden beschuldigen, sondern lediglich auf das Problem aufmerksam machen.“ Bei Planern fehle oft einfach das Bewusstsein dafür, wie wichtig Barrierefreiheit sei und worauf man dabei achten müsse. Die Forderungen des VdK unterstützt auch PRO BAHN.

(wb/Werner Filzinger)

Mittelhessen

Stadtverordnete für Straßenbahn in Marburg

Konzeptstudie für eine Trambahn zum Unicampus Lahnberge vorgelegt

Wird Marburg die 78. Stadt in Deutschland, in der eine Straßenbahn fährt? Die Zeichen stehen nicht schlecht, denn ein breites Bündnis der im Stadtparlament vertretenen Fraktionen befürwortet das Projekt, den Uni-Campus auf den Lahnbergen am Rande der Stadt mit der Innenstadt im Tal zu verbinden. Dazu hatten die Stadtwerke Marburg eine Konzeptstudie beim Planungsbüro „Interessengemeinschaft Dreieich Bahn“ (IGDB) in Auftrag gegeben, das im Herbst vorgelegt wurde. Sie sieht zunächst eine Straßenbahnstrecke vom Bahnhof Marburg Süd an der Main-Weser-Bahn

Frankfurt - Kassel zum vier Kilometer entfernten Uni-Gelände im Wald oberhalb der Stadt vor. Dort sind inzwischen fast alle Uni-Kliniken und die naturwissenschaftlichen Institute der Philipps-Universität angesiedelt. Rund 10.000 Studierende, Uni-Mitarbeiter sowie Ärzte, Patienten und Angehörige fahren jeden Tag den beschwerlichen Weg auf die Höhen der Lahnberge, die meisten mit dem Pkw, zumal die Kapazität der Busse aus der Innenstadt zum Uni-Campus schon längst an ihre Kapazitätsgrenzen gestoßen ist.

Die Strecke vom Marburger Südbahnhof bis zum Uni-Klinikum (Fahrzeit eine Viertelstunde) soll zunächst nur der Anfang sein. Dafür wären bereits Investitionen von rund 33,35 Millionen Euro nötig. Weiter gedacht wäre eine RegioTram sinnvoll, die bis Marburg Süd auf DB-Gleisen fährt, dann ausschert und die Lahnberge erklimmt.



Am Bahnhof Marburg Süd (hier von der Gleisseite) könnte die geplante Trambahn-Strecke zum Uni-Campus beginnen. (Foto: wb)

Diese RegioTram hätte eine Leuchtturmfunktion für ganz Mittelhessen. „Das ist eine Chance für Jahrzehnte“, so Norbert Schüren der Geschäftsführer der Stadtwerke Marburg. Beim Zukauf weiterer Busse würden – wie beim Kauf von Straßenbahnzügen – hohe Millionenbeträge fällig. Die Straßenbahn habe aber „ganz neue, viel mehr Potenzial als alle bislang diskutierten Verkehrsmittel“. Die IGDB kalkuliert für das Jahr 2030 mit 6.200 statt wie bisher 4.000 täglichen Pendlern auf die Lahnberge. Frühestens in vierzehn Jahren könnte die Marburger Uni-Tram realisiert werden, so das südhessische Planungsbüro. „Es mehrere Jahre früher zu realisieren wäre angesichts der umfangreichen Detailplanungen sehr sportlich“, so die IGDB.

Obwohl die Studie und die Straßenbahnpläne von einer breiten parlamentarischen Mehrheit in der Marburger Stadtverordnetenversammlung getragen werden, gab es in der örtlichen Lokalzeitung, der Oberhessischen Presse, massive Kritik an dem Vorhaben, die teilweise sehr oberflächlich war. PRO BAHN Mittelhessen hat deshalb in einer Pressemitteilung noch einmal die Vorzüge einer Tram zur Anbindung des Uni-Campus Lahnberge herausgestellt und dabei auch auf Beispiele aus dem Ausland

verwiesen. So hat die französische Universitätsstadt Vallenciennes (40.000 Einwohner und 13.000 Studenten) seit 2007 eine neue Straßenbahn, die die enge Innenstadt mit dem rund zehn Kilometer entfernten Campus verbindet. Diese Stadt im Nordwesten Frankreichs ist mit Marburg vergleichbar.

In Marburg bleibt die Straßenbahn weiter ein Thema. Verkehrsausschuss und Stadtparlament werden sich in ihren nächsten Sitzungen damit befassen. Aber insbesondere von den konservativen Fraktionen wird eine Verlegung von Schienen durch die Innenstadt kategorisch abgelehnt. Damit aber eine Straßenbahn auch ihre volle Wirkung entfalten kann, muss sie dorthin fahren, wo die Fahrgäste sind und wo die größten, vom Auto verursachten Verkehrsprobleme liegen. Und dies ist nun mal die Marburger Innenstadt, wo immer mehr Studierende und auch Uni-Mitarbeiter wohnen, die möglichst schnell und bequem zum Uni-Campus Lahnberge kommen wollen. Dieses Problem soll jedoch erst in einer weiteren Ausbaustufe angegangen werden. Das Stadtparlament will jetzt eine „Standardisierte Bewertung“ in Auftrag geben, die die Wirtschaftlichkeit des Projektes näher untersuchen soll. (wb)



Bus der Linie 5 in den größten Gießener Stadtteil Wieseck am zentralen Umsteigepunkt „Marktplatz“, der sehr unübersichtlich ist. (Foto: wb)

Mittelhessen

Heute nur noch unterster Standard

Viele Probleme beim Stadtbusverkehr in Gießen

Dreizehn Linien ganztägig, zwei Linien im Freizeit- bzw. Schwachlastverkehr. In den Nächten auf Samstags-, Sonn- und Feiertagen zwei Nachtbuslinien. 53 Omnibusse im Einsatz, davon werden 26 mit Erdgas betrieben. In neun Fahrzeugen wird inzwischen kostenloses WLAN angeboten. Das ist die aktuelle Bilanz der Stadtwerke Gießen, die schon seit Jahrzehnten den Öffentlichen Personennahverkehr in der mittelhessischen Metropole betreiben, die, bezogen auf die Einwohnerzahl, die studentenreichste Stadt in Deutschland ist (auf 83.000 Einwohner kommen 37.000 Studierende).

Damit hat es sich aber auch schon mit den Vorzügen des Gießener Bussystems, die man im Vergleich zu anderen Städten herausstellen kann. Früher war der Stadtbusverkehr ein Vorbild, heute ist er nur noch unterer Standard.

Die Gründe: Seit 2003 wurde der Busbetrieb in die Stadtwerke-Tochtergesellschaft MIT.BUS GmbH (ausgeschrieben Mittelhessen.Bus) ausgelagert. Dies ist ein rein privatrechtliches Unternehmen, welches das Personal nach dem Tarif für private Omnibusunternehmen entlohnt. Vorbei ist die Zeit, als die lukrativen Geschäftsbereiche der Stadtwerken, wie Gas, Wärme und Wasser mit Quersubventionen den städtischen Nahverkehr im gleichen Unternehmen gestützt haben. Das EU-Recht untersagt dieses inzwischen. Aufgrund der viel zu geringen



staatlichen Zuschüsse für den ÖPNV ist der Schritt der Umwandlungen jedoch nachvollziehbar. Wenn man nicht an diversen Stellschrauben gedreht hätte, im Fall Gießen die Auslagerung in MIT.BUS, wären deutliche Angebotskürzungen nötig gewesen. Auch wenn wir uns als Fahrgastverband PRO BAHN gerechten Lohn für gute Arbeit wünschen, so erheben wir in diesem Fall keine Vorwürfe, weil eben Land, Bund und EU die Rahmenbedingungen falsch setzen.

Ein weiterer Grund für die fehlende Weiterentwicklung des Stadtbusverkehrs ist wohl, dass auch in Gießen die Busverkehre nun schon zum zweiten Mal EU-weit ausgeschrieben werden mussten. Bereits vor rund zehn Jahren mussten sich die Stadtwerke Gießen einem Mitbewerber stellen, der das Stadtbusnetz eigenwirtschaftlich betreiben wollte. Die jüngste Vergabe wurde von einem privaten Anbieter vor Gericht angefochten. In 1. Instanz entschied das Verwaltungsgericht in Gießen für MIT.BUS, der Kläger ging jedoch in Berufung. Die Folge: In einem Übergangszeitraum erhalten die Stadtwerke bzw. MIT.BUS immer nur befristete Betriebsgenehmigungen, meistens von sechs Monaten. Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert auch wegen des Beispiels in Gießen: „Hände weg vom städtischen Nahverkehr“. Der Bestandsschutz, der für Netze und Verkehrsunternehmen in Großstädten gilt, muss auf alle Städte mit Oberzentrumsfunktion in Deutschland ausgeweitet werden, die durch eigene Unternehmen den städtischen Nahverkehr betreiben.

Neben diesen rechtlichen Problemen gibt es im Gießener Stadtbusverkehr auch noch zahlreiche Alltagsprobleme:



*Die einzige dynamische Fahrgastinformation (DFI) in Gießen am Bahnhof.
(Foto: Thomas Kraft)*

Problem 1: Fahrgastinformation

In der benachbarten Uni-Stadt Marburg gibt es bereits 60 mit DFI ausgestattete Haltestellen. Gießen kennt diese nur an neu gestalteten Bushaltestellen am Bahnhof (siehe Bild). Dabei hat Gießen für die Einführung von DFI einen vorrangigen Bedarf, denn das Liniennetz ist nicht, wie in anderen Städten, zentral auf einen Punkt, wie zum Beispiel den Bahnhof, ausgerichtet. Es gibt mehrere Umsteigepunkte von herausgehobener Verkehrsbedeutung wie beispielweise Marktplatz, Oswaldsgarten und den Knoten Berliner Platz/Rathaus/Stadttheater/Kongresshalle/Behördenzentrum. An keiner dieser Haltestellen ist bislang eine elektronische Anzeige vorhanden. Überall stehen die klassischen Löffelmasten mit Papieraushang als Fahrplan.

Problemfall Marktplatz

Die zentrale Haltestelle Marktplatz ist extrem unübersichtlich. Hier sind an teuren, klobigen und unpraktischen Warthallen nur die Linien auf deren Fassade aufgeklebt. Für auswärtige Fahrgäste ist die Lage völlig unübersichtlich, da die analoge Fahrgastinformation auf dem gesamten Platz nicht im direkten Blickfang steht. Vom Marktplatz aus kann man zudem über zwei unterschiedliche Strecken zum Bahnhof gelangen, wozu man auf verschiedenen Seiten am Marktplatz in den Bus einsteigen muss.



Jeweils eine DFI-Anlage am Bussteig und eine größere Tafel mitten auf dem Platz in Blickrichtung Einkaufsstraße Seltersweg könnte insbesondere den ortsunkundigen Fahrgästen die Suche nach der richtigen Haltestelle erleichtern. Konkreten Pläne dafür gibt es bisher jedoch nicht.

Eine Haltestelle, vier Namen

Noch komplizierter ist es eine Station weiter, wobei man hier nicht von einer klassischen Haltestelle sprechen kann. An einer mehrspurigen Vollkreuzung befinden sich an drei von vier einmündenden Straßen auf beiden Seiten Bushaltestellen. Dies lässt sich bautechnisch nicht anders lösen. Jedoch kann etwas für die Übersichtlichkeit und die Fahrgastin-

formation getan werden. Bislang tragen die Bussteige drei verschiedene Namen.

PRO BAHN fordert, allen diesen Haltestellen einen einheitlichen Namen zu geben und zwar „Berliner Platz/Rathaus“. Die sechs Bussteige sind mit A, B, C, D, E und F zu bezeichnen und durch umfassende stationäre Information sowie durch große und kleine DFI-Anlagen zu ergänzen.

Johanneskirche/Südanlage

Für die Stadtbusse heißt die Gesamtanlage „Johanneskirche“. Direkt daneben halten die Regionalbusse, deren Halte-

Zentrale Haltestelle Marktplatz in Gießen. Gerade hier fehlen elektronische Anzeigetafeln. (Foto: Thomas Kraft)

stelle „Südanlage“ heißt. Gerade für Internet- und App-Nutzer sollte ein einheitlicher Haltestellenname „Johanneskirche“ verwendet werden..

Problem 2: Keine Perspektiven im Nahverkehrsplan

Ein Ausbau des Stadtbusnetzes ist im Anfang 2015 in Kraft getretenen Lokalen Nahverkehrsplan (LNVP) nicht vorgesehen. Nur minimale Änderungen im Liniennetz sind darin enthalten. Dabei hatte PRO BAHN im Rahmen von öffentlichen Anhörungen mehrere Vorschläge unterbreitet. Diese waren die Trennung der

störanfälligen Linie 1 in zwei Linien und Erschließung eines neuen Wohngebietes. Doch beide Verbesserungsvorschläge wurden nicht berücksichtigt. Der Stadtverkehr in Gießen ist also perspektivlos.

**Problem 3:
chaotische Liniennummern**

In Gießen ist haben reine Ausflugslinien sowie Anruf-Linien-Taxis einstellige Liniennummern, die im Normalfall für stark frequentierte Linien genutzt werden sollten. Stattdessen werden viele zwei- und sogar dreistellige Bezeichnungen im Stadtbusbetrieb verwendet. Ebenso sind die nach Gießen einbrechenden Linien völlig willkürlich nummeriert. PRO BAHN schlägt deshalb eine Umbenennung der in Gießen fahrenden Buslinien vor. Dazu müssten zwar mehrere Lokalbuslinien im Landkreis Gießen umbenannt werden. Ebenso sollten die Nachtbuslinien „Mars“ und „Venus“ in das Schema einbezogen werden.



Unübersichtlich: Haltestelle am neuen Rathaus in Gießen. (Foto: Thomas Kraft)

Problem 4: Infos in den Fahrzeugen

Außerdem fehlt es in Gießen im Verhältnis zu vergleichbaren Städten an zeitgemäßer Ausstattung. Die „antiquierten“ Displays zeigen nur den nächsten Haltestellennamen an. Die Fahrzeuge sollten mit Flachbildschirmen ausgerüstet werden, die neben der nächsten Haltestelle sowohl den weiteren Fahrtverlauf mit Stationen als auch Zusatzinformationen übermitteln. Insgesamt gibt es also noch viele „Baustellen“, um den Gießener Stadtbusverkehr wieder auf Vordermann zu bringen. (Thomas Kraft)

Im Frühjahr traf man sich erstmals in großer Runde und jetzt ist es soweit. Die Initiative „4 bis Friedberg“ ist an den Start gegangen. Unter der Federführung des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe (OVAG) haben sich Nahverkehrsträger, Vereine, Verbände und Initiativen zusammengesetzt, um den seit Jahrzehnten stockenden viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Frankfurt-West und Friedberg voranzubringen. In den vergangenen Jahrzehnten wurden durch sogenannte Bürgerinitiativen, die oftmals nur die Interessen von Einzelpersonen verfolgten, eine negative Grundstimmung gegen den Bau zweier zusätzlicher Gleise erzeugt. Dem soll durch die Initiative „4 bis Friedberg“ etwas entgegengesetzt werden. (red)





Die neue Station Musterschule (stadtauswärts) der U5 in Frankfurt. (Fotos: Kristine Schaal)

Großraum Frankfurt

Barrierefrei bald bis ins Europaviertel

Fahrzeuge der Serie „U5“ fahren auf der U5 – Verlängerung geplant

Die Frankfurter können aufatmen: Endlich fährt die U5 wieder. Mehr als ein halbes Jahr wurde gebaut, um zwei weitere Stationen barrierefrei umzugestalten. Mit der Eröffnung der neuen Stationen fahren nun nicht mehr die über 40 Jahre alten U-Bahn-Wagen des Typs Ptb, sondern neue Wagen vom Typ „U5“.

Die Linie U5 fährt vom Frankfurter Hauptbahnhof über die Konstabler Wache nach Preungesheim, davon zwischen Hauptbahnhof und Konstabler Wache im Tunnel. Bis vor einigen Jahren war ein barrierefreier Einstieg nur in den Tunnel-Stationen möglich. Die U5 war ziemlich unbequem, der Ein- und Ausstieg auf Straßenniveau an etlichen Stationen eher etwas für Sportliche. Wer einen Kinderwagen oder Gepäck dabei hatte oder weniger mobil war, sah sich einer echten Herausforderung gegenüber.

Viele Jahre vergingen mit Diskussionen über die Zukunft der U5 nördlich der

Konstabler Wache. Eine Lösung als Straßenbahn war ebenfalls in Diskussion. Diese hätte jedoch an der Konstabler Wache geendet. Da man befürchtete, den ÖPNV dadurch zu schwächen, entschied sich die Frankfurter Stadtverordnetenversammlung 2010 für die Beibehaltung der U-Bahn mit neuen Hochbahnsteigen.

Bereits 2013 wurden die Stationen im Norden (Marbachweg/Sozialzentrum, Gießener Straße, Theobald-Ziegler-Straße und Sigmund-Freud-Straße) umgebaut, die Station Deutsche Nationalbibliothek und Hauptfriedhof folgten 2014. Die Endstation Preungesheim wurde 2015 neu gestaltet und gleich so gebaut, dass für eine Verlängerung der U5 bis zur S-Bahn-Station Frankfurter Berg nur minimale Baumaßnahmen erforderlich sind. Schon für diese Umbauten mussten die Fahrgäste der Linie U5 eine lange Durststrecke mit häufigem Schienenersatzverkehr durchstehen.

Die Planungsphase für den Umbau der Stationen Musterschule und Glauburgstraße war lang, weil es schwer war, die Hochbahnsteige, die ja viel Platz brauchen, in der dort sehr schmalen Eckenheimer Landstraße unterzubringen.



Die umgebaute Endhaltestelle Preungesheim mit einem neuen Zug vom Typ U5.

Auch gab es im Vorfeld gegen verschiedene Planungsvarianten Einsprüche von Anwohnern, unter anderem weil auch die Verkehrsführung auf einigen Straßen geändert werden musste. Gelöst wurde das nun durch jeweils zwei versetzte Stationen. Sehr patent ist auch die Ausgestaltung der Bahnsteige: Nur ein Teil der Bahnsteige hat die volle Höhe von 80 cm. In den anderen Abschnitten sind sie 60 cm hoch. Damit sind zwar nicht alle Türen stufenlos erreichbar, aber die Bahnsteige im Straßenbild weniger wuchtig im Straßenbild.

Ende März 2016 konnte der Umbau schließlich nach etlichen Verzögerungen beginnen. Unglücklich war dieser Zeitpunkt, weil in die gleiche Zeit zwei mehrwöchige Sperrungen des Frankfurter S-Bahn-Tunnels fielen. Auch für die Anwohner begann eine anstrengende Zeit. Sie mussten den Baulärm ertragen und zudem teilweise erheblich längere Wege in Kauf nehmen, denn die Busse des Schienenersatzverkehrs konnten auf diesem Abschnitt nur über die Friedberger Landstraße geführt werden. Die Geschäfte klagten über Umsatzrückgänge. Zu allem Überfluss verzögerten sich die Baumaßnahmen. Statt Ende August ging U5 erst am 10. Oktober wieder in Betrieb, weil noch letzte Weichen ausge-

ausgetauscht werden mussten. Die Fahrgäste werden den Komfort der neuen U-Bahn-Wagen und den barrierefreien Einstieg sicher zu schätzen wissen. Und die Anwohner sind froh, dass sie die Bauphase hinter sich haben. Aktuell gibt es Beschwerden über lautes Quietschen der Bahnen in einigen Kurven. Da das Nachschleifen der Schienen nicht ausreichte, hat der Betreiber der Linie, die Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) angekündigt, in einer besonders engen Kurve eine Schmieranlage zu installieren und Schallabsorber an den Radachsen anzubringen. Zu bemängeln ist auch, dass noch immer Ampelvorrangschaltungen für die U-Bahn fehlen, so dass diese weiter viel Zeit an den diversen Ampeln auf der Strecke verliert.

Damit ist die Geschichte der U5 noch nicht zuende. Bereits im Bau ist die Verlängerung ab Hauptbahnhof um vier neue Stationen ins Europaviertel auf dem ehemaligen Rangierbahnhof. Im Norden ist der Lückenschluss von der derzeitigen Endstation Prungesheim bis zur S-Bahn-Station Frankfurter Berg zwar geplant, aber mehrfach verschoben worden, aktuell auf Ende 2017. *(Kristine Schaal)*

Großraum Frankfurt / RMV

Die Qual der Zahl

Der RMV führt neue Liniennummern im Schienenverkehr ein

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund führt zum Fahrplanwechsel neue produktbezogene Liniennummern ein. Das heißt, auch wenn Züge auf der gleichen Strecke fahren, bekommen sie eine unterschiedliche Nummerierung, je nachdem, welches Verkehrsunternehmen die Leistung erbringt und um welche Zuggattung es sich handelt. Ein Beispiel: Die Doppelstock-RE auf der Main-Weser-Bahn fahren in Zukunft als RE 30

(wie bisher), der Mittelhessen-Express auf der gleichen Strecke von Frankfurt nach Stadtallendorf/Treysa heißt RB 41, der Zugteil Frankfurt - Dillenburg (bis Gießen vereinigt) bekommt die Nummer RB 40. Die HLB-Züge Frankfurt – Marburg - Kassel werden RE 98 genannt, der Flügelzug nach Siegen in RE 99.

Der Grund für die neuen Liniennummern: In den Nachbarbundesländern zu Hessen haben die Züge bereits solche produktbezogenen Nummerierungen. Der RMV will vermeiden, dass auf Dauer zwei Nummern für den gleichen Zug verwendet werden und die Nummer wechselt, wenn er die Landesgrenze oder die Verbundgrenze überfährt.

Der RMV hatte bei seinem Start im Mai 1995 als erster Nahverkehrsträger eigene streckenbezogene Liniennummern eingeführt, die von denen im Kursbuch der Deutschen Bahn abwichen. Die wichtigsten Strecken im RMV-Gebiet hatten



Nur noch die Doppelstockzüge auf der Main-Weser-Bahn fahren künftig mit der Liniennummer 30.

eine „Hauptnummer“ mit der Ziffer 0 am Ende und es war erkennbar, dass hier im Uhrzeigersinn eine Nummerierung erfolgte. Links und rechts dieser Hauptstrecken schlossen sich die Nummern auf den Nebestrecken an, die dann Folgebezeichnungen hatten wie 31, 32, 33, 34 oder 41, 42, 43. Schon damals gab es von PRO BAHN Kritik an der Vergabe nur einer Liniennummer für mehrere Produkte auf den Hauptstrecken. Andere Verkehrsverbünde zogen nach und verfeinerten ihre eigenen Streckennummierungen so, wie es der RMV jetzt erst umsetzt.

Kritik von PRO BAHN

Der Fahrgastverband PRO BAHN bezeichnet die produktbezogene Nummerierung im RMV als gelungen, soll sie doch künftig anstelle der jeweiligen Zugnummer auch auf den Zugzielanzeigern der DB an allen Stationen angezeigt werden, um so eine bessere Information der

Fahrgäste zu erreichen. Jedoch wird hier wieder ein ganz entscheidender Fehler begangen. Mit dem Nordhessischen Verkehrsverbund NVV wird zwar bei den verbundgrenz-überschreitenden Verkehren eine Anpassung vorgenommen. Jedoch wird es keinen einheitlichen Nummerierungsplan für ganz Hessen geben. Aus Sicht von PRO BAHN ist dies ein Unding. Andere Bundesländern haben sich sogar zusammengetan, um ihre Linien im Schienenpersonennahverkehr einheitlich zu nummerieren, so z.B. die Nordachse mit Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Hamburg und Bremen, zudem Rheinland-Pfalz und das Saarland, sowie Sachsen, Thüringen und Sachsen-Anhalt. Sogar die umfangreichen Verkehre des Landes Nordrhein-Westfalen mit seinen 29 Städten über 100.000 Einwohner haben einen einheitlichen Nummerierungsplan. Der Fahrgastver-

band PRO BAHN fordert weiterhin einheitliche Liniennummern für ganz Hessen und will hierzu ein eigenes Konzept vorstellen.

(Thomas Kraf)



*Die HLB nach Siegen hat die Nummer 99
(Fotos: wb)*

Nächster Bundesverbandstag in Hessen

Der ordentliche Bundesverbandstag (Jahreshauptversammlung) des Fahrgastverbandes PRO BAHN findet vom 25. bis 27. März 2017 in Wiesbaden



statt. Zusammen mit dem Bundesvorstand organisiert der Landesverband Hessen die dreitägige Veranstaltung in der Landeshauptstadt. Traditionell beginnt der Verbandstag mit einem Festabend, bei dem die Fahrgastpreise an Personen und Institutionen vergeben werden, die sich durch ein herausgehobenes Projekt für die Fahrgäste des ÖPNV verdient gemacht haben. Am Samstagvormittag stehen Fachdiskussionen in Arbeitsgruppen auf dem Programm, daran schließt sich am Nachmittag der eigentliche Bundesverbandstag mit der Delegiertenversammlung an. Für den Sonntag ist noch eine Exkursion vorgesehen.

Eingeladen zu der Veranstaltung sind die gewählten Delegierten aus den zwölf Landesverbänden. Mitglieder und Gäste sind herzlich willkommen, müssen sich aber beim PRO BAHN Bundesverband anmelden und die Tagungsgebühr entrichten.

Mit Wiesbaden ist der Landesverband Hessen bereits zum fünften Mal Gastgeber für das oberste Gremium des Fahrgastverbandes. Kurz nach der Gründung von PRO BAHN 1981 gab es einen Bundesverbandstag in Lauterbach im Vogelsbergkreis, in späteren Jahren in Kassel, Frankfurt und Darmstadt. In 2018 wird der Bundesverbandstag in Einbeck (Niedersachsen) abgehalten, 2019 in Chemnitz (Sachsen). *(red)*

Großraum Frankfurt / RMV

Nachbesserung „erbeten“

Scharfe Kritik am neuen „Nachbarschaftsticket“ des Verkehrsverbundes

„Die Geschäftsführung des RMV soll eine Preissenkung für das Nachbarschaftsticket Smart „prüfen“ – dies ist die eindringliche „Bitte“, die der Aufsichtsrat des Rhein-Main-Verkehrsverbundes bei seiner Sitzung im November ausgesprochen hat. Deutliche Kritik an dem neuen Tarifmodell hatte zuvor bereits der Frankfurter Magistrat geübt. Der Verkehrsdezernent der Stadt, Klaus Oesterling (SPD), hatte sogar für das Aus des auf drei

Jahre angelegten Tests mit dem neuen Handy-Ticket geworben, denn es sei zu teuer. „Es darf dabei nicht zu Preissteigerungen kommen, sondern die Tarifsprünge müssen abgemildert werden“, stellte der Frankfurter Oberbürgermeister Peter Feldmann (SPD), der zugleich RMV-Aufsichtsratschef ist, klar.

Fahrgastverband hat geprüft

PRO BAHN hat sich mit dem Konzept des entfernungsabhängigen Tarifs frühzeitig und intensiv auseinander gesetzt. Zunächst haben wir die Auswirkungen für die Fahrgäste an Hand einiger S-Bahn Verbindungen, einer U-Bahn-Linie und einer Verbundbuslinie untersucht. In allen Fällen kann man die Preissprünge von Station zu Station als moderat und – bis auf einige Programmierfehler – nachvollziehbar bezeichnen. Auf der S3 beispielsweise wird eine jeweils zwei bis drei Minuten dauernde Fahrt zwischen zwei Sta-

PROBAND VERKEHRSGEBUND **RMV**

Nachbarschaftlich
fahren, fair bezahlen.
Jetzt testen:
RMVsmart.de

ANMELDEN +
SMARTPHONE
GEWINNEN

Werbung für RNVsmart

Über innovatives Tarifangebot RMVsmart funktioniert nach dem einfachen Prinzip „zahlen, was man fährt“. Werden Sie einer von 20.000 Testern!

RMV Servicecenter 069 24 24 22 24 | www.rmv.de | #RMVsmart

tionen entfernungsabhängig jeweils um etwa 20 bis maximal 50 Cent teurer. Für das kurze Stück von der Galluswarte bis zur nächsten Station Hauptbahnhof Frankfurt springt der Preis dagegen fast um einen Euro nach oben.

Das „Bermudadreieck“ Hauptbahnhof - Alte Oper - Südbahnhof wird nach dem Konzept der Macher zu einem einzigen Tarifpunkt mit der Bezeichnung „Frankfurt-Zentrum“ zusammengefasst. In der City Frankfurts wird aus pragmatischen Gründen also bereits ein erstes Mal von der strikten Entfernungs-Tarifierung abgewichen und wieder das gute alte Wabensystem ausgegraben. Auch die sich nur innerhalb des „Bermudadreiecks“ bewegendenden Fahrgäste zahlen immer nur den gleichen Preis, unabhängig davon, ob sie eine oder mehrere Stationen weit fahren, nämlich einheitlich 2,13 Euro. Das gilt aber nur auf dem Streckennetz der S- oder U-Bahn. Eine Fahrt mit der Straßenbahn

oder dem Bus im Tarifpunkt Frankfurt Zentrum kostet dagegen zwei Cent mehr. Die beliebten Kurzstrecken für 1,80 Euro entfallen ersatzlos.

Wie der neue Tarif funktioniert

RMVsmart arbeitet nach dem einfachen Prinzip: zahlen, was man fährt. So, wie man es vom Taxi kennt. Fahrgäste zahlen nicht mehr die durchfahrenen Tarifzonen, sondern nur noch ihren jeweils zurückgelegten Weg. Das bedeutet: keine großen Preissprünge mehr beim Überqueren der Stadt- und Kreisgrenzen. Die Fahrkarte wird einfach mit dem Smartphone gekauft, eine RMVsmart-App berechnet den Fahrpreis ganz automatisch. Dazu müssen nur Start- und Zielort eingegeben und die gewünschte Verbindung ausgewählt werden. Dann wird der Kauf bestätigt und die Testkunden können sofort losfahren.

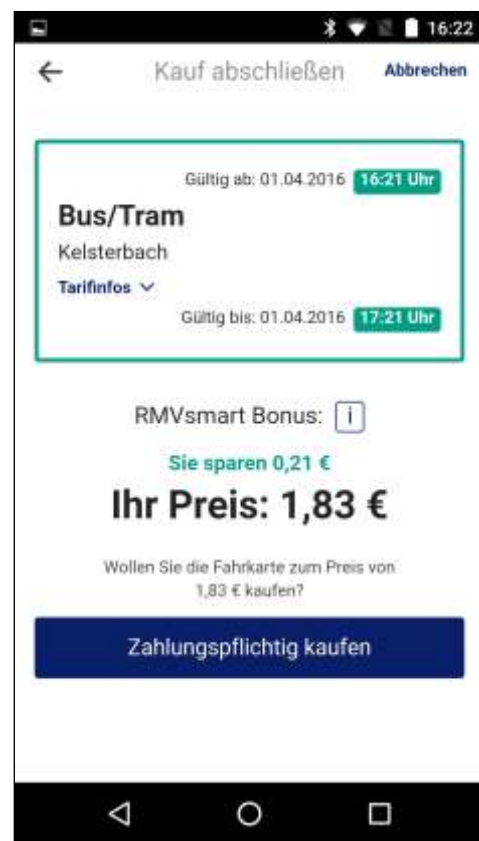
Der RMVsmart funktioniert nach dem Baukastenprinzip. Ihr Fahrpreis setzt sich aus wenigen, übersichtlichen Bausteinen zusammen:

- Ein einheitlicher Grundpreis pro Fahrt, egal wie weit gefahren wird.
- Für Fahrten mit Regionalzügen, S-Bahnen und U-Bahnen gibt es zudem einen Entfernungspreis für die zurückgelegte Strecke.
- Für Fahrten mit Bus oder Tram kommt ein Pauschalpreis hinzu (je nach Größe der durchfahrenen Orte/Städte).

Fahrten zum Flughafen werden teurer

PRO BAHN hat nicht nur komplette Linien untersucht, sondern auch nach dem Zufallsprinzip etwa 400 Einzelverbindungen. Dabei ist aufgefallen, dass insbesondere im ländlichen Raum viele Verbindungen gegenüber heute um bis zu 50 Pro-

zent preiswerter werden, im Stadtgebiet Frankfurt und meist auch im so genannten „Speckgürtel“ steigen die Fahrpreise dagegen deutlich an, in Einzelfällen wird es sogar eklatant teurer. Einige Beispiele: Die Fahrt vom Bahnhof Höchst zur Hauptwache kostet heute, gleich welches Verkehrsmittel man benutzt, 2,80 Euro. Auch auf smart kann man diese Strecke für den gleichen Preis zurücklegen, aber nur, wenn man den Bus bis zur Zuckschwerdtstraße nimmt, dann mit der Straßenbahn zum Willy-Brandt-Platz fährt und dort in die U-Bahn umsteigt. Fahrzeit ca. 48 Minuten. Um genau 50 Prozent teurer wird es mit 4,20 Euro dagegen, wenn man die S-Bahn benutzt. Es gibt übrigens unzählige Beispiele dafür, dass Fahrgäste, die auf den Cent achten müssen, zukünftig genötigt werden, den langsameren Bus zu benutzen, weil parallel fahrende Züge wesentlich teurer kommen.



Handy-Bildschirm bei RMVsmart



Verschiedene Preise nach Höchst, je nachdem, welches Verkehrsmittel der RMV-smart-Nutzer wählt. (Foto: Thomas Kraft)

Neben der Tatsache, dass die preiswerte Option für eine Kurzstrecke zukünftig entfallen wird, verteuern sich fast alle Relationen in Frankfurt um 30 bis zu 100 und in Extremfällen um bis zu 200 Prozent. Beispiel: Nieder-Eschbach - Sindlingen Friedhof 8,25 auf Euro anstelle von derzeit 2,60 Euro. Fast in jedem Fall teurer werden Fahrten zum Flughafen.

Sechs Wege – fünf Preise

Königstein im Taunus ist ebenfalls ein gutes Beispiel dafür, vor welches Dilemma die Fahrgäste bei RMVsmart gestellt werden. Von dort nach Frankfurt gibt es

sechs verschiedene Fahrtmöglichkeiten. Dafür gibt das neue Preissystem fünf verschiedene Preise zwischen 5,34 Euro und 6,96 Euro vor (heute: 4,65 Euro). Erstaunlich dabei, die Variante mit dem fünfminütigen Fußweg zum Bahnhof Königstein macht eine Ersparnis von 60 Cent aus.

Trotz aller Kritik muss man an dieser Stelle auch einmal eine Lanze für die Tarifabteilung des RMV brechen. Der Auftrag, den sie bekommen hat, kommt einer Herkulesaufgabe gleich. Ein durchgängiger entfernungsbezogener Tarif hätte bei 12.400 Bahnhöfen und Haltestellen und geschätzten 125.000 unterschiedlichen Preisrelationen im RMV ein Ding der Unmöglichkeit bedeutet. Zugegeben, die Smart-Lösung kann man als innovativ, revolutionär und zukunftsweisend bezeichnen, ein tatsächlicher Entfernungstarif ist dabei aber nicht heraus gekommen.

PRO BAHN stand dem Modell von Anfang an konstruktiv kritisch gegenüber und gab frühzeitig zu bedenken, dass die sich meldenden Testpersonen (20.000 waren geplant) auf keinen Fall einen repräsentativen Querschnitt der RMV-Fahrgäste darstellen werden. Ebenso fordert PRO BAHN, dass bei der Ermittlung der Akzeptanz von RMVsmart auch die am Versuch nicht teilnehmenden Fahrgastgruppen und sinnvollerweise auch die Gruppe der ÖPNV-Ablehner mit einbezogen werden sollten.

Unser Fahrgastverband hat sich für eine Weiterführung des Versuches mit dem Ziel einer baldigen Tarifreform mit gerechteren Fahrpreisen ausgesprochen. Und das entgegen der Auffassung der überwiegenden Mehrheit der Mitglieder und der bei uns eingegangenen Beschwerden, die sich für einen sofortigen Abbruch des Versuches ausgesprochen haben. An die Fort-

führung des Versuches knüpft PRO BAHN allerdings eine Reihe von verhandelbaren Bedingungen, die in die finale Version einfließen müssen:

- Der endgültige Tarif muss auch zum Verkauf an Fahrscheinautomaten und beim Busfahrer kompatibel sein. Es dürfen keine neuen Zugangshürden zum ÖPNV oder Nachteile für Benutzergruppen ohne Smartphone aufgebaut werden.

- Die bewährten übertragbaren Tages- und Gruppenkarten müssen erhalten bleiben.

- Anschlussfahrten, Fahrten in Übergangsgebiete und ein Upgrade in die 1. Klasse sowie Fahrten in zugelassenen Fernverkehrszügen der DB müssen weiterhin möglich sein.

- Der Kilometerpreis sollte degressiv aufgebaut und für alle Verkehrsmittel gleich oder nur in abgemilderter Form abgestuft sein.

- Der Grundpreis sollte entfallen oder deutlich verringert werden, da er sich konträr zu gewollten preiswerten Kurzstreckenfahrten verhält.

- Bei Fahrten zwischen zwei Haltestellen auf verschiedenen Wegen muss der gleiche Preis gelten.

- Ein einheitlicher Grundpreis pro Fahrt, egal wie weit gefahren wird.

- Alle Probleme mit RMVsmart sollten möglichst bald gelöst werden, sodass spätestens in zwei Jahren die längst überfällige Tarifreform in Kraft treten kann.

(Wilfried Staub)



Werbung des RMV für Smart.

Wer sich näher mit dem Thema beschäftigen möchte und sich für alle weiteren, von PRO BAHN untersuchten Relationen interessiert, kann diese gerne über info@frankfurt.pro-bahn.de anfordern. PRO BAHN bittet außerdem alle Mitglieder, die im Besitz eines Smartphones sind, sich an dem Feldversuch zu beteiligen und ihre Erfahrungen dem Autor mitzuteilen. Bis 31. Dezember 2016 gibt es zudem noch ein Startguthaben in Höhe von zehn Euro.



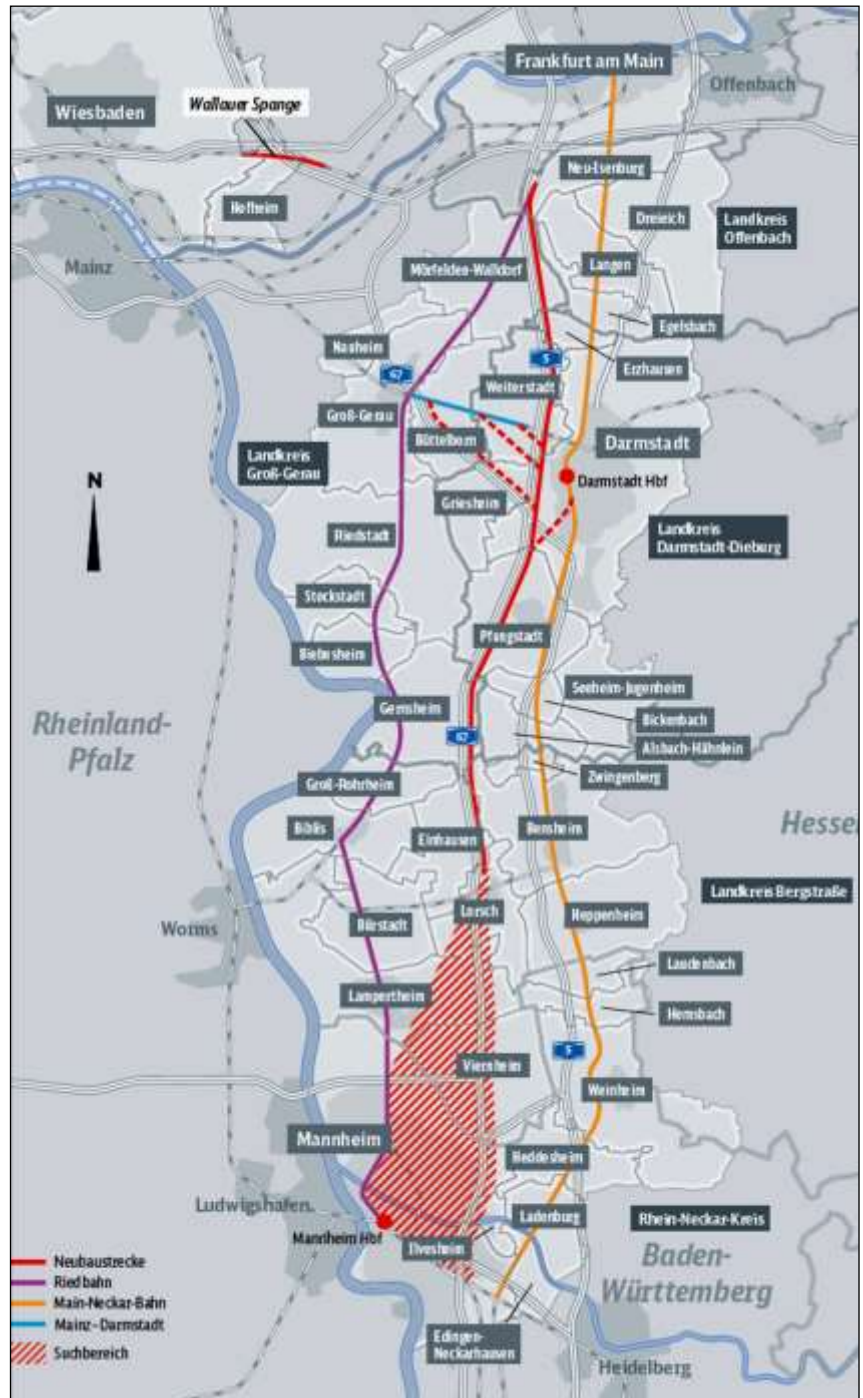
So wird der Tarif für jede Fahrt mit RMVsmart berechnet. (Grafik: RMV)

Starkenburg**Bürgerbeteiligung soll groß geschrieben werden****Erstes Bürgerforum zur Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim**

Die Detailplanungen für die Bahn-Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar kommen in Fahrt. Am 30. September luden Deutsche Bahn sowie das hessische und das baden-württembergische Verkehrsministerium Bürger und Verbände zu einer Informationsveranstaltung ins Audimax der Technischen Hochschule Darmstadt ein. Die Veranstaltung fand große Resonanz, ca. 500 Zuhörer waren gekommen, darunter auch mehrere Aktive von PRO BAHN. Die Gemeinde Lampertheim hatte sogar einen Bus organisiert, um ihren Bürgern die Teilnahme an dem Forum zu ermöglichen.

Mit dieser Veranstaltung wurde quasi der Startschuss für die Trassenplanungen eingeleitet. In einer Präsentation von DB Netze wurde darauf hingewiesen, dass die Strecke fester Bestandteil des gerade vom Deutschen Bundestag verabschiedeten Bundesverkehrswegeplans 2030 ist.

Die Streckenführung ist weitestgehend festgelegt. Sie folgt von Frankfurt kommend der Autobahn A5, um dann in Höhe des Darmstädter Kreuz-



zes der A67 zu folgen. Unklar ist im Bundesverkehrswegeplan derzeit noch die Einfädelung nach Mannheim, die Südanbindung Darmstadts und der Verlauf der Weiterstädter Kurve, mit

welcher der Güterzugverkehr auf die Neubaustrecke umgelenkt werden soll.

Alle drei Veranstalter wiesen in ihren Ansprachen darauf hin, wie wichtig die Bürgerbeteiligung sei. So soll im Rahmen des Beteiligungsforums Rhein-Main/Rhein-Neckar gemeinsam mit allen Teilnehmern eine bevorzugte Trassenführung gefunden und entwickelt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen zunächst ein Trassensuchraum definiert werden, Bewertungskriterien für die Trassen festgelegt und verschiedene Varianten geplant werden. Abschließend werden die Trassenvarianten bewertet. Bei all diesen Schritten soll die Bürgerbeteiligung groß geschrieben werden.

An dem Beteiligungsforum nehmen neben der DB und den Länderverkehrsministerien Bürgerinitiativen, Umwelt- und Naturschutzverbände, Wirtschaftsverbände, Behörden, Abgeordnete, Landkreise und auch Fahrgastverbände teil. Unklar ist derzeit die Stimmengewichtung innerhalb dieses Gremiums und inwieweit die getroffenen Entscheidungen auch bindend für die endgültige Planung der Strecke sind.

Für PRO BAHN Starkenburg betonte der Regionalvorsitzende Gottlob Gienger im ersten Dialoforum, dass es bereits seit zehn Jahren eine finale Raumordnung für die Neubaustrecke gibt. Diese sieht ausschließlich die Vollenbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes vor, „Bypass-Lösungen“, die eine Umfahrung vorsehen, sind danach obsolet. Gienger empfahl zudem eine Abkehr von 300 km/h Höchstgeschwindigkeit für die neue Schienentrasse. Bei 250 km/h seien die benötigten Kurvenradien und damit der Flächenverbrauch deutlich kleiner.



Wer beim Beteiligungsforum mitmacht

Eine Nachfolgeveranstaltung wurde für Anfang Dezember anberaumt, bei der dann noch 100 ausgewählte Vertreter der Interessenverbände und der Anliegergemeinden geladen sind. Für PRO BAHN Hessen ist Bernd Rohrman nominiert, für PRO BAHN Baden-Württemberg Andreas Schöber. Detailfragen werden bei diesem Treffen aber noch nicht behandelt. Das soll dann in den Arbeitsgruppen geschehen, die Anfang 2017 ihre Arbeit aufnehmen werden. In den dann folgenden Sitzungen wird auch PRO BAHN seine Argumente vorbringen. Vielleicht gelangt man dann im Verlauf der Sitzungen wieder dorthin, wo man vor zehn Jahren auch schon war: Bei der exklusiven Vollenbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes ohne „Bypass“. Viel Zeit bleibt für das Bürgerbeteiligungsgremium auf jeden Fall nicht, will man doch bereits 2019 in das Planfeststellungsverfahren für die Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar eintreten. (hka)

Bereits seit 1993 wird an der Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar geplant. Ursprünglich war die Inbetriebnahme der rund 75 Kilometer langen Trasse für 2007 vorgesehen.

Starkenburg

Wo könnte die Neubaustrecke verlaufen?

Kommunalpolitiker, Bürger und PRO BAHNER vor Ort

Praxistest für die geplante Eisenbahn-Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar (NBS), die im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 mit „vordringlicher Bedarf“ eingestuft wurde. Ende August trafen sich zahlreiche BürgerInnen, Gemeindevertreter, ein Regionalplaner und PRO-BAHN-Mitglieder westlich von Darmstadt an der bestehenden Schienenstrecke zwischen Groß- und Klein-Gerau dort, wo in Zukunft Zufahrtstrecken der Neubaustrecke gebaut werden könnten. Zu der Veranstaltung eingeladen hatten der Büttelborner Bürgermeister Andreas Rotzinger und PRO BAHN Starkenburg.

betrieblicher Sicht überhaupt machbar ist und welche Umweltwirkungen mit einem eventuellen Bau verbunden wären. Die „Kurve Weiterstadt“ soll die bestehende Eisenbahnstrecke Mainz - Darmstadt mit der geplanten NBS verbinden und vor allem von Güterzügen genutzt werden.

Die Bürgermeisterin Gabriele Winter aus Griesheim stellte bei der Begehung nachdrücklich fest, dass jede Veränderung im Schienenverkehr eine Verbesserung der Lärmschutzanlagen nach sich ziehen sollte. Eine Steigerung des Lärms ohne Verbesserung des Schallschutzes auf freiwilliger Basis könne keiner Kom-

mune – egal ob es sich um Weiterstadt, Büttelborn oder Griesheim handele – zuge-
mutet werden.

Im jetzigen Entwurf des BVWP, der im Dezember 2016 vom Bundestag beschlossen wurde, ist die Verbindungskurve übrigens nicht mehr als „Kurve Weiterstadt“ tituliert, sondern als „zweigleisige Verbindungsstrecke im Korridor Klein-Gerau/Weiterstadt/Griesheim“.

PRO BAHN stellte die gesamte Planung einer Güterzugtrasse infrage.

Dabei sei es egal, ob sie entlang der A67 oder als Kurve bei Weiterstadt verläuft: Wenn die NBS – wie von PRO BAHN gefordert – entlang der bestehen-



*Exkursionsteilnehmer nahe Büttelborn.
(Foto: Peter Castellanos)*

Bei der Besichtigung der Schienenstrecke ging es um die Beurteilung, ob die von der Deutschen Bahn für den Bundesverkehrswegeplan angemeldete „Kurve Weiterstadt“ aus baulicher und



den Main-Neckar-Bahn über den Hbf Darmstadt zweigleisig gebaut würde, wären alle denkbaren Verbindungen für den Personen- und Güterverkehr im

Nordkopf des Hauptbahnhofs Darmstadt vorhanden.

Der zweite Grund für den Verzicht auf eine reine Güterzugkurve sind die nicht zu vertretenden Kosten: Die Gutachter der Firma Intraplan, die 2015 eine Studie über die Zukunft des Schienenkorridors zwischen Köln und Karlsruhe veröffentlicht hatten, gehen von 250 Millionen Euro für die Verbindungskurve aus und das für ganze elf Güterzüge pro Tag. Damit ist die Strecke allein aus Rentabilitätsgründen nicht bauwürdig.

(Bernd Rohrman/hka)

Starkenburg

Die Gersprenzalbahn retten

Gemeinde Groß-Bieberau und Steinbruchbesitzer wollen Schienen abbauen

Kampf um den Erhalt der Bahnstrecke Groß-Bieberau - Reinheim im nördlichen Odenwald: Im November hat das Stadtparlament in der 5.000-Einwohner-Gemeinde Groß-Bieberau im Landkreis Darmstadt-Dieburg einstimmig beschlossen, einen neuen Pachtvertrag mit dem ortsansässigen Steinbruch-Unternehmen Mitteldeutsche Hartstein Industrie (MHI) abzuschließen. Er soll bis zum Jahr 2047 gelten und sieht unter anderem den Abriss von Gleisanlagen der Gersprenzalbahn vor. Sie sollen teilweise dem Ausbau der Bundesstraße B38 geopfert werden.



Gleise in Groß-Bieberau. (Fotos: Gottlob Gienger)

Dagegen protestiert der PRO BAHN Regionalverband Starkenburg. „Die Absicht, die ortsnahen Gleisanlagen abzubauen, widerspricht völlig den Zielen des am 11. November 2016 vom Bundeskabinett beschlossenen Klimaschutzplans“,

erklärt PRO-BAHN-Regionalvorsitzender Gottlob Gienger. „Nur mit einer deutlichen Verlagerung des Güter- und Personenverkehrs auf die Schiene kann die CO₂-Belastung des Verkehrs reduziert werden.“ Die bestehende Bahnstrecke muss nicht nur vollständig erhalten bleiben, sondern sogar bis zum Steinbruch verlängert werden, fordert PRO BAHN. Eine Umladestation dort könne nicht nur für Schotter, sondern auch für Container genutzt werden. Zudem müsse die Reaktivierung auch für den Personenverkehr geprüft werden. Dafür sei die ortsnahe Lage des Groß-Bieberauer Bahnhofs ideal, um schnelle Schienenverbindungen nach Darmstadt und Frankfurt zu schaffen.

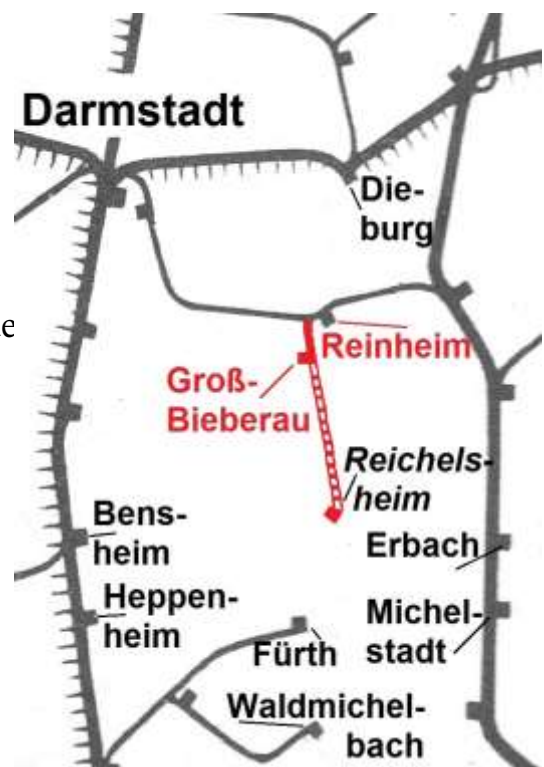
Diese Perspektive eröffnet auch der derzeit gültige Regionalplan, der einen vollständigen Erhalt der Gleisanlagen vorsieht. Abbau und Entwidmung, wie

im Vertrag zwischen der Gemeinde Groß-Bieberau und der Mitteldeutschen Hartsteinindustrie vorgesehen, sind deshalb rechtswidrig.

Voraussetzung für Güter- und Personenverkehr auf der Strecke Reinheim – Groß-Bieberau ist allerdings auch der zweigleisige Ausbau der Odenwaldbahn. Diesen fordert auch die Ampelkoalition im Darmstädter Kreishaus in ihrem Koalitionsvertrag von 2016. „Doch statt Schienen zu sichern und auszubauen, schauen Landrat und Umweltdezernent der Zerstörung von Infrastruktur zu“, so der Regionalvorsitzender des Fahrgastverbandes. „Die Kreisampel verspielt Schienen und baut Straßen.“ PRO BAHN hat inzwischen das hessische Verkehrsministerium eingeschaltet, weil einem Steckenabbau zunächst ein Entwidmungsverfahren vorangehen muss. (red)

Die Gersprenztalbahn

Die 3,3 Kilometer lange Strecke von Reinheim nach Groß-Bieberau ist das verbliebene Reststück der einst 18 Kilometer langen Gersprenztalbahn, die bis nach Reichelsheim im Odenwald führte. Die Strecke wurde 1887 eröffnet, eine Verlängerung über Fürth bis nach Weinheim wurde damals erwogen. Bis Mai 1963 fuhren dort Personenzüge, ein Jahr später endete auch der Güterverkehr auf dem Abschnitt Groß-Bieberau – Reichelsheim. 1965 übernahm die Groß-Bieberauer-Reinheimer-Eisenbahn GmbH den Betrieb auf der Reststrecke im Auftrag des Steinbruchunternehmens, das mit der Bahn Schotter abfuhr. Noch 2010 fuhren Schotterzüge auf der Strecke, seither wird das Steinbruchmaterial nur noch mit Lkw abgefahren. (Karte: wb)



Kommentar *von Holger Klkhof*

Während in anderen Bundesländern Strecken reaktiviert werden und auf Landesebene immerhin eine Untersuchung möglicher zu reaktivierender Strecken erfolgt ist, möchte man in Groß-Bieberau die lästige Bahnstrecke nach Reinheim endlich abreißen, weil man die Flächen für die Ortsumgehung der B38 benötigt. Nach dem gleichen Prinzip wurde in den 60-er Jahren mit dem Teilstück Reichelsheim - Groß-Bieberau verfahren. Damals wurde der Personenverkehr auf der Gesamtstrecke eingestellt und der Güterverkehr südlich von Groß Bieberau. Damit war endlich der Weg frei zur „Gummibahn“, denn auf der damaligen Trasse verläuft heute die Bundesstraße 38. Hätte man damals gewusst und die Weitsicht gehabt, welche wichtige Verbindung 50 Jahre später die moderne Odenwaldbahn heute nach Frankfurt ist, dann hätte man sicherlich anders gehandelt.

bauindustrie. Da die Bahn ihre Gleise mittels Bauzügen unterhält und der Schotter ohnehin in Güterwagen verladen werden muss, ist eine Abwicklung per Schiene vorteilhaft und damit ein Standortfaktor. Auf dieser Basis wurde die langfristige Bedienung der Strecke als gesichert angesehen – zumal die Strecke als Privatbahn dem „Stilllegungswahn“ der Deutschen Bundesbahn entzogen war. Als in der Ära Mehdorn dann viele Verladestationen gestrichen und die Güterverkehrsbedienung der Odenwaldbahn eingestellt wurde, war das Ende des Güterverkehrs nach Groß-Bieberau gekommen.

Jüngst wurde im Auftrag der Hessischen Landesregierung in einem Gutachten auch untersucht, welche Strecken in Hessen für eine Reaktivierung für den Personenverkehr infrage kämen. Leider gehört die Strecke Reinheim - Groß-Bieberau nicht dazu. Das

erstaunt, da die Strecke als Zubringer zur Odenwaldbahn eine wichtige Funktion haben könnte: Pendler nach Darmstadt oder Schüler sowie Studenten aus dem Odenwald benutzen gerne die Züge der VIAS, um den Auto-Stau zu umgehen. Auch ein Blick auf die Fahrpläne der parallel zwischen Reichelsheim und Reinheim fahrenden Bus-

se zeigt eine hohe Taktfrequenz, ein deutlicher Indikator dafür, dass hier Nachfrage und Potenzial für die Gersprenztalbahn besteht.



Bahnhof Groß-Bieberau 2016.

Die Mitteldeutsche Hartstein Industrie produziert in den Steinbrüchen vor Ort Schotter und beliefert damit die Gleis-

Rhein-Neckar

Die Linie 10 rumpelt weiter auf alten Gleisen

Noch immer kein Termin für die Sanierung der Gleise

Die Straßenbahn bleibt in Ludwigshafen weiter ein Stiefkind. Nachdem in den vergangenen Jahren bereits zwei Linien ersatzlos gestrichen und Strecken stillgelegt wurden, verzögert sich nun auch die dringend nötige Sanierung der letzten verbliebenen innerstädtischen Linie 10 (vier weitere Ludwigshafener Trambahn-Linien verkehren städteübergreifend nach Mannheim).

Eigentlich sollte mit dem Ausbau eines 2,8 Kilometer langen Gleisstücks

der Linie 10 Mitte 2017 begonnen werden. Dafür sind Investitionsmittel in Höhe von 29 Millionen Euro nötig. Dieser Termin ist aber mittlerweile unrealistisch. Zum Einen steht der Zuschussbescheid noch aus. Zum Anderen müssen die Arbeiten erst noch ausgeschrieben werden. Wann das Land über die Zuwendungen entscheidet, ist noch völlig offen. Für das Gesamtprojekt ist der Zuschuss nicht unerheblich. Die Stadt rechnet damit, dass das Land mit rund 10,5 Millionen Euro rund ein Drittel der Gesamtkosten übernimmt. Zum Vergleich: Für alle Nahverkehrsprojekte in Rheinland-Pfalz hat das Land in diesem Jahr 17 Millionen Euro Fördermittel zur Verfügung. Den Rest teilen sich die Stadt Ludwigshafen (9,5 Mio.), Ausbaubeiträge (4,8 Mio.) und der Städtische Wirtschaftsbetrieb WBL (4,3 Mio.).



Marode Gleise im Norden Ludwigshafens, wie hier am städtischen Klinikum. (Fotos: wb)

Die Zuschüsse aus Mainz fallen niedriger als ursprünglich geplant aus, weil ein Teil der Strecke nun doch nicht auf einem eigenen Gleiskörper verlegt wird. Die Folge: Dieser Abschnitt ist deshalb nicht mehr förderfähig, dadurch gibt es zwei Millionen Euro weniger Zuschuss.

In einem ersten Bauabschnitt müssen völlig marode Gleise auf der Strecke ausgetauscht werden. Die Rhein-Neckar Verkehr GmbH (RNV) die für den Straßenbahn- und Busverkehr im Städtedreieck Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg zuständig ist, kann den Betrieb dort seit Jahren nur noch durch Notreparaturen aufrechterhalten. Um schneller Baurecht für diesen Abschnitt zu bekommen, setzt die Stadt auf ein beschleunigtes Genehmigungsverfahren, mit dem sie aber keine Erfahrungen hat.



Beschwerliches Einsteigen für die Fahrgäste der Linie 10. Die Tram hält in der Mitte der Straße. Schon längst sollte die Haltestelle umgebaut werden. (Fotos: wb)

Größere Einwendungen erwarten die städtischen Behörden nicht mehr, da viele Forderungen der Anwohner bereits erfüllt wurden. Wie üblich bei Straßenbahnprojekten hatten vor allem auch örtliche Einzelhändler über den Wegfall von

Parkplätzen geklagt.

Bereits vor elf Jahren hatte der Ludwigshafener Stadtrat grundsätzlich grünes Licht für den längst überfälligen Ausbau der Linie 10 gegeben. Seit vier Jahren steht das Konzept dafür. Große Wohnsiedlungen im Umfeld der Tram wurden in den vergangenen Jahren modernisiert. Aber die Straßenbahn rumpelt immer noch auf ausgeschlagenen Gleisen. Außerdem hält sie an einien Haltestellen immer noch mitten auf der Straße. Rollstuhlfahrer und mobilitätseingeschränkte Personen haben dort keine Chance,

ein- oder auszusteigen. Die Sanierung der Strecke und der Bau von acht behindertengerechten Haltestellen ist längst überfällig. (wb)

Obwohl der Straßenbahnverkehr in der Metropolregion Rhein-Neckar seit zehn Jahren von einem einheitlichen Unternehmen, der Rhein-Neckar Verkehr GmbH, gemanagt wird (zuvor waren es fünf verschiedene Firmen), entwickeln sich die Tram-Netze in den Nachbarstädten Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen ganz unterschiedlich. In Mannheim gab es in den vergangenen 20 Jahren den größten Ausbau. Dort wurden fünf Strecken mit einer Gesamtlänge von rund 15 Kilometern neu gebaut, unter anderem in die Gartenstadt. Diese 6,4 Kilometer langen Trasse wurde im Juni 2016 eröffnet und erschließt erstmals für rund 30.000 Mannheimern (10 Prozent der Einwohner) einen Zugang zu einer Straßenbahnstrecke. In Heidelberg wurde eine fünf Kilometer lange Strecke in den größten Stadtteil Kirchheim eröffnet, weitere Streckenerweiterungen sind geplant oder sogar schon im Bau. Ganz anders dagegen in Ludwigshafen. Hier wurden seit Mitte der 90er Jahre zwei Linien aufgegeben und eine komplette, über zwei Kilometer lange Tunnelstrecke ganz geschlossen. Dies war der erste U-Bahn-Tunnel in Deutschland, der ganz dicht gemacht und nicht durch einen Neubau ersetzt wurde. (wb)

Rhein-Neckar

Das Bordbistro rollt aufs Abstellgleis

Zum Fahrplanwechsel: Höhere Preise und weniger Service im Intercity

Eine mehrjährige Durststrecke im doppelten Wortsinn steht den Reisenden auf der Main-Neckar-Bahn ab dem Fahrplan-Wechsel im Dezember bevor. Im wörtlichen Sinne gilt dies durch den Entfall der Bistros auf den IC-Linien 26 (Stralsund - Hamburg - Hannover - Frankfurt - Karlsruhe) und 62 (Frankfurt - Heidelberg - Stuttgart - München - Salzburg).



Intercity-Bistro (früher InterRegio-Bistro) in der ursprünglichen, Ende der 80er Jahren entwickelten Ausstattung. (Foto: Art Vandaley)

Hintergrund ist, dass die heute auf dieser Linie eingesetzten Bistro-Wagen aus Altersgründen ausgemustert werden müssen. Die Wagen hatten zuletzt immer häufiger Störungen wie beispielsweise den Ausfall der Klimaanlage oder der Küchentechnik. Teilweise sind die Wagen in letzter Zeit sogar vollständig ausgefallen. Während auf der Linie 26 nördlich von Frankfurt immerhin noch Getränke und Snacks am Platz angeboten

Modernisiertes Bistro (Foto: T. Kohler) >

werden, soll es auf der Linie 62 zwischen Frankfurt und München keinerlei Speisen oder Getränke mehr im Zug geben.

Diese auch im übertragenen Sinne schon als „Durststrecke“ zu bezeichnende Entwicklung wird außerdem auch noch länger anhalten als eigentlich gedacht. Die ursprüngliche Planung sah den Einsatz der Bombardier-Twindexx-

Doppelstock-Intercities (auch als IC2 bezeichnet) ab Dezember 2017 oder 2018 auf den Linien 26 und 62 vor. Jetzt sollen die ICE4 hier zum Einsatz kommen. Einerseits wird es dadurch wahrscheinlich noch einmal zwei bis drei Jahre länger dauern. Andererseits enthalten die ICE4 dann wieder einen Bistrowagen (siebenteilige Triebzüge) oder ein Bordrestaurant (zwölfteilige Triebzüge). Die IC2 ihrerseits kommen nur mit Getränke- und Snack-Service am Platz zum Einsatz. Es heißt also, etwas länger auf neue Züge zu warten, um dafür dann hoffentlich ein besseres Angebot als heute zu bekommen. Zuvor aber heißt es für mehrere Jahre, bei längeren IC-Fahrten Getränke und Proviant mitzunehmen.

(Michael Löwe)



Deutsche Bahn

Undurchsichtige Tarife im Fernverkehr

Was Konrad Nieft, der „Herr der Fahpreise“ aus Frankfurt, herausgefunden hat

In der vorigen Ausgabe der Fahrgastzeitung stellten wir Konrad Nieft vor, der seit vielen Jahren täglich Fahrpreise der Bahn im Internet vergleicht. Hier einige wichtige Ergebnisse seiner umfangreichen Recherchen:



Konrad Nieft

Früher gab es bei der Deutschen Bundesbahn einen einfachen Tarif: Jeder Kilometer kostete einen festen Pfennig-Betrag. Mit der Einführung des ICE vor 25 Jahren wurde dieses Preissystem „aufgeweicht“. Fortan gab es besondere Tarife für den Super-Schnellzug zwischen bestimmten Fernverkehrs-Bahnhöfen. Dort, wo der ICE die neuen Schnellfahrstrecken befährt und beispielsweise schneller als das Auto war, kostete die Fahrt mehr. Daraus entwickelten sich sogenannte Relationspreise. Nach dieser Logik werden auch heute die Preise der Deutschen Bahn berechnet.

Die Preise für den Normaltarif der Bahn einer Relation (verschiedene mögliche Reisewege zwischen Start und Ziel) setzen sich, unseren Erkenntnissen nach, aus einer Addition des Fernverkehrspreises (A-Preis = ICE / B-Preis = IC/EC) und ggf. eines Nach-/Vorlaufanteiles im Nahverkehr zusammen.

Der Fernverkehrsanteil wird durch Fixpreispunkte, normalerweise Bahnhöfe mit Fernverkehr bestimmt. Allerdings gibt es zahlreiche falsche Berechnungen durch Stationen, die bei der DB als Fern-

verkehrspreispunkt genutzt werden, obwohl sie gar keinen Fernverkehrshalt aufweisen wie zum Beispiel Fürth in Bayern. Trotzdem fließen diese Punkte in die Kalkulation ein!

Dabei kommt es immer wieder zu Fehlern bzw. Inkonsistenzen im Tarifsystem wie zum Beispiel:

- „Willkürliche“ Preissprünge zwischen zwei Halten! Je nach Reiseweg ergeben sich unsystematische Preisdifferenzen. So ist die Fahrt von Hamburg nach Heilbronn sechs Euro billiger als die ins nähergelegene Neckarsulm, die kürzere Reise von Celle aus um drei Euro teurer als ab Uelzen und das bei gleicher Streckenführung! Diese Fehler wirken sich dann auch auf Sparpreise aus – auch hier beträgt der Unterschied Hamburg - Neckarsulm zu Heilbronn eben jene sechs Euro. Auch auf der Relation Frankfurt/Frankfurt-Flughafen via Würzburg nach Heilbronn lassen sich unlogische Preise feststellen. Der Start in Frankfurt Hbf ist für einige Züge satte 22 Euro teurer als der vom Flughafen auf der gleichen Strecke bei kürzerer Entfernung.
- Die Kilometerpreise für den Vor- und Nachlauf nehmen bis zu Entfernungen von ca. 500 km ab, danach steigen sie wieder. Dadurch sind die Preise nicht wie von der DB behauptet rein degressiv! Das heißt, es gilt nicht der Grundsatz; je länger die Fahrstrecke, um so weniger kostet der Kilometer im Durchschnitt.
- Für ICE und IC-Fahrten gibt es die gleichen Vor-/Nachlaufpreise bis zu einer Entfernung von 100 Kilometern.



*22 Euro mehr kosten einzelne Fahrten vom Frankfurter Hauptbahnhof (im Bild) nach Heilbronn über Würzburg als vom weiter entfernten Flughafenbahnhof aus.
(Foto: Reinhard Ahrens)*

Danach ist der Preis in Verbindung mit ICE-Fahrten höher – allerdings ohne jeden Unterschied bei der Qualität des Vor- oder Nachlaufs!

Von diesen Berechnungsmodellen und Kilometervorgaben hängen nicht nur die Flexpreise, sondern auch die Sparpreise ab. Fehler in der Ermittlung oder in den Kilometertabellen sind also relevant. Unsere Forderung als PRO BAHN: Fehler sollten im Sinne des Fahrgastes und einer konsistenten RICHTIGEN Preisfindung korrigiert bzw. abgestellt werden. Laut Bahn ist aber wegen des Aufwandes, wegen fehlender Ressourcen und ggf. auftretender „Dominoeffekte“ bei der Kalkulation weiterer Relationen eine entsprechende Überarbeitung in absehbarer Zeit nicht vorgesehen. Teilweise

ziehen die Tarifexperten der Bahn offensichtliche und nachweisbare Fehler in Abrede und ziehen sich auf den sogenannten (nicht nachvollziehbaren, willkürlichen) „Relationspreis“ als Tarif zurück. Zusätzlich ist das Interesse an Korrekturen zu Ungunsten der Erträge natürlich gering. Tatsächlich muss die Bahn aber fortlaufend am Entfernungszeiger arbeiten. Es werden ja immer wieder Strecken reaktiviert, geändert oder es kommen Neubaustrecken hinzu. Änderungen sind also machbar und werden auch ausgeführt. Und die Fahrgäste haben ein Recht, dass ihre Fahrkarten nach nachvollziehbaren und logischen Preisen berechnet werden.

(Konrad Nieft/Thomas Schwemmer/wb)

In eigener Sache

Im Februar 2017 feiert die „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“ (kurz FGZ) 20. Geburtstag. Im Februar 1997 erschien die erste Ausgabe, damals noch unter dem Namen „Südhessenschiene“. Zu diesem Jubiläum (und weil im März 2017 der Bundesverbandstag von PRO BAHN in Wiesbaden stattfindet) wird es eine Jubiläumsausgabe geben. Auch sonst wird sich einiges bei der FGZ ändern. Lassen Sie sich überraschen!



Das Allerletzte

So wird in England Verkehrspolitik gemacht: Der Labour-Vorsitzende und Abgeordnete im britischen Unterhaus Jeremy Corbyn hat auf einer dreistündigen Zugfahrt von London Kings Cross nach Newcastle in Nordengland angeblich für sich und seine Frau keinen Sitzplatz gefunden, weil der Zug brechend voll gewesen sein soll. Infolgedessen habe er sich notgedrungen im Eingangsbereich des Waggons auf den Boden (siehe Foto aus dem „Guardian“) setzen müssen. Richard Branson, der Boss der Virgin-Firmengruppe, fühlte sich herausgefordert und wies persönlich die Anschuldigungen zurück. Mit Aufnahmen der Überwachungskameras im Zug, die zehn Minuten nach der Abfahrt gemacht wurden, versuchte er die Anschuldigungen zu widerlegen.



Labour-Mann Corbyn wollte wohl Stimmung machen für mehr Züge und billigere Tickets. Außerdem sollen nach seinen Vorstellungen die privaten Eisenbahngesellschaften wieder in öffentliches Eigentum überführt werden. Die Geschichte schaffte es auf die Titelseiten aller englischen Tageszeitungen. Die BBC hat ausführlich an prominenter Stelle berichtet und natürlich alle Filme

gezeigt. Der konservative Daily Telegraph berichtete, eine Umfrage habe ergeben, dass höchstens ein Fünftel der Bevölkerung glaube, dass Corbyn die Wahrheit gesagt habe.

Fakt ist, für die Anliegen Corbyns war das eine gelungene Kampagne, weil sie maximale Medien-Aufmerksamkeit erzeugt hat. Eine Folge der Privatisierung in England sind volle Züge. Man sieht vor allem an Wochenenden Züge, deren Sitzplätze fast alle reserviert sind. Bahnfahren ist in Großbritannien wegen der hohen Ticketpreise ein vergleichsweise teures Vergnügen. Es müssen ja schließlich Gewinne erzielt werden.

Mit seiner Kampagne zielt Corbyn nicht ungeschickt auf den Unmut von Vollzahlern, die in vollen Zügen bisweilen stundenlang stehen müssen. Weil der Labourvorsitzende mit dieser Aktion das Geschäftsmodell einer privaten Eisenbahngesellschaft im Grundsatz angegriffen hat, versuchte der Geschäftsführer der Bahngesellschaft, Corbyn der Verbreitung von Unwahrheiten zu bezichtigen. Da die zahlreichen Probleme im britischen Eisenbahnwesen unübersehbar sind, würden die britischen Eisenbahngesellschaften besser daran tun zu kooperieren und nach Lösungen zum Wohle aller zu suchen. Denn die geschilderten Umstände sind keineswegs nur bei *Virgin* zu beobachten. Auch die DB-Tochterunternehmen *Crosscountry* und *Chiltern Railways* sind nicht frei davon. Man stelle sich nur mal vor, Sigmar Gabriel würde anlässlich einer Reise von Berlin nach Goslar in ähnlicher Weise notgedrungen auf dem Boden eines ICE Platz nehmen müssen.

(Reinhard Ahrens)

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 am 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
 Tel. (0561) 5100 9001, Fax (0561) 2207 8108

PRO BAHN Regionalverband Osthessen

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

PRO BAHN Regionalverband

Mittelhessen

Postfach 10 07 28
 35337 Gießen
 www.pro-bahn-mittelhessen.de
 E-Mail: mittelhessen@pro-bahn-hessen.de
 Regionalvorsitzender: Thomas Kraft
 Tel. (06441) 96 31 89 9, Fax 5669880

PRO BAHN Regionalverband

Großraum Frankfurt e. V.

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

PRO BAHN 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: starkenbourg@pro-bahn-hessen.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 (Sparda-Bank Hessen)

Spendenkonten für die Gliederungen von PRO BAHN:

Landesverband Hessen e. V.:

IBAN DE22 5009 0500 2105 9502 33 / BIC GENODEF1S12 (Sparda-Bank Hessen)

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

IBAN: DE47 6669 0000 0002 0352 61 / BIC: VBPFDE66XXX (Volksbank Pforzheim)

Regionalverband Frankfurt e. V.:

IBAN: DE65 5009 0500 0001 1130 91 / BIC: GENODEF1S12 (Sparda-Bank Hessen)

Regionalverband Starkenbourg e. V.;

IBAN: DE83 5089 0000 0000 5713 00 / BIC: GENODEF1VBD (Volksbank Darmstadt-Südhessen)

Regionalverbände Nordhessen, Osthessen, Mittelhessen:

IBAN: DE59 5199 0000 0050 6562 17 / BIC: GENODE51LB1 (Volksbank Lauterbach-Schlitz)

PRO BAHN – Termine

Allgemeine Termine:

Mi 1.2. Redaktionsschluss der „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“, Heft Nr. 115/März 2017. Beiträge/Fotos bitte an die Regional-Redakteure schicken.

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen:

Mo 13.2.. 18.00 Uhr: Regionaltreffen PRO BAHN Nordhessen, Gasstätte Zur Marbachshöhe, Amalie-Wündisch-Straße 3, **Kassel** (drei Stationen mit der Linie 4 an Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe). Alle drei Monate am 2. Montag im Monat. Weitere Treffen 2017: 15.5.*, 14.8., 13.11.

PRO BAHN Regionalverband Osthessen:

Di 9.3. 19 Uhr: Regionaltreffen Osthessen im Restaurant „Mainzer Rad“ Phulkari, Kurfürstenstraße 2, 36037 **Fulda**. Treffen in der Regel alle drei Monate am 2. Donnerstag im Monat. Weitere Termine im Jahr 2017: 8.6., 14.9., 14.12.

PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen:

Mi 18.1. 18.30 Uhr: Regionaltreffen in der Pizzeria Adria, Frankfurter Straße 30, **Gießen**, in der Regel jeden 3. Mittwoch in edem „ungeraden“ Monat. Weitere Termine: 15.3., 17.5., 12.7.*, 20.9., 15.11. Mi 15.2. Fahrgaststammtich Marburger Land, Restaurant Thesaloniki, Zeppelinstraße 1, 35039 Marburg; alle vier Monate am 3. Mittwoch in einem „geraden“ Monat. Abweichungen sind mit * gekennzeichnet: 14.6.* und 18.10.

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

Mo 2.1. 18.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverband Großraum Frankfurt, im Saalbau Gutleut, **Frankfurt**, Rottweiler Straße 32, Raum 3 (fünf Minuten vom Hauptbahnhof/Südseite), jeweils am ersten Montag im Monat (Abweichungen sind mit * gekennzeichnet). Weitere Termine 2017: 6.2., 6.3., 3.4., 8.5.*, 12.6.*, 3.7., 7.8*., 4.9., 9.10* (Jahreshauptversammlung), 6.11. und 4.12.

Mi 19.4. 18.00 Uhr: Fahrgaststammtisch Nassau/Westhessen, im Restaurant Da Mario, Adolfsallee 7, Wiesbaden (sieben Minuten vom Hauptbahnhof entfernt), alle vier Monate am 3. Mittwoch in „geraden“ Monaten. Weitere Termine 2017: 16.8. und 20.12.

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi 25.1. 18.00 Uhr Arbeitstreffen im Restaurant Casa Algarve („Grün-Weiß“), Dornheimer Weg 27, **Darmstadt**, jeweils am 4. Mittwoch im Monat. Weitere Termine in 2017: 22.2., 22.3., 26.4., 24.5., 28.6., 23.8., 27.9. 25.10., 22.11.

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar:

Do 19.1. 19.30 Uhr: Monatstreffen im Restaurant red, Poststraße 42, **Heidelberg** (HD)

Do 16.2. 19.30 Uhr: Monatstreffen im Umweltzentrum, Käfertaler Str. 162, **Mannheim** (MA)
 Monatstreffen jeweils am 3. Donnerstag des Monats abwechselnd in Heidelberg oder Mannheim. Weitere Treffen im Jahr 2017: 16.3. (HD), 20.4. (MA), 18.5. (HD), 22.6.* (MA), 20.7. (HD), 21.9. (MA), 19.10. (HD), 16.11. (MA) und 21.12. (HD).

* Abweichung vom gewohnten Schema (Tag oder Ort)

