

Der Umsteiger



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



**Im Blickpunkt:
Wiesbaden / Mainz
Bus-Chaos im Taunus
eTarife im Vergleich**

Inhalt

	Seite		Seite
Inhalt / Impressum	2	Starkenbourg	
In eigener Sache	3	Der Nordost der Odenwaldbahn wird gestärkt	23
Blickpunkt		Entlastung durch die Bachgaubahn?	24
ÖPNV in Wiesbaden: eine unendliche Geschichte	4	Rhein-Neckar	
Citybahn Wiesbaden: Was ist geplant?	5	Noch mehr Verzögerung bei der S-Bahn	26
Die Aartalbahn: Joker oder Bremse?	6	S-Bahn soll zur BASF fahren	27
Foto-Impressionen von der Aartalbahn	7	Strecke Zweibrücken - Homburg kommt wieder	27
Wann fährt die Nassauische Touristik-Bahn wieder?	8	Rheinland-Pfalz/Saarland	
Erste Erfahrungen mit der Mainzelbahn	9	Wieder Fernverkehr an der Mosel?	28
Politik		Langes Warten auf die Hunsrückbahn	28
Beteiligungsverfahren Hanau - Fulda - Würzburg	10	Meckerecke	
Hessen		Keine Gleisziffern mehr auf Bahnsteiganzeigen?	29
ÖPNV auf dem Land	12	Wer zuviel zahlt fährt schwarz	29
Nordhessen		Service	
Werden wieder Schienen zum Herkules gelegt?	13	Der neue VRN-eTarif	30
Osthessen		Tarif-Erfolg für Konrad Nieft	31
Unüberwindbare ÖPNV-Grenzen nach Thüringen?	14	Ausfahrt	
Mittelhessen		Mit Bahn und Rad an den Edersee	33
Chaos nach Stellwerkausfall in Friedberg	16	PRO BAHN intern	
Neuer Bahnsteig in Stadtallendorf	17	Bundesverbandstag in Wiesbaden	15
Kein Fahrkartenschalter mehr in Limburg Süd	18	Neuer Landesvorstand Rheinland-Pfalz/Saarland	34
Großraum Frankfurt		Das Allerletzte	34
Bus-Chaos im Taunus	19	Termine / Adressen	35
Reflexionen zum Busfahrerstreik	21		

Titelfotos: Mainz baut seine Straßenbahn aus, während die Nachbarstadt Wiesbaden im Auto-Chaos erstickt, in dem auch die zahlreichen Busse im Stau stehen. Doch in der hessischen Landeshauptstadt wird jetzt umgedacht. Das Foto oben zeigt die neue „Mainzelbahn“ vor der „Opel-Arena“ in Mainz, das Bild unten einen Bus vor dem Wiesbadener Hauptbahnhof. (Fotos: wb)

Impressum

„Der Umsteiger“ (bisher „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“) wird herausgegeben von den Regionalverbänden Nordhessen, Osthessen, Mittelhessen, Großraum Frankfurt, Starkenbourg und Rhein-Neckar des Fahrgastverbandes PRO BAHN sowie von den PRO BAHN Landesverbänden Hessen und Rheinland-Pfalz/Saarland (Adressen siehe Seite 35).

Die Zeitschrift erscheint alle drei Monate jeweils im März, Juni, September und Dezember.

Redaktionsanschrift: „Der Umsteiger“, Brückenkopfstraße 6, 69120 Heidelberg, Tel. 06221 - 470134, Fax 06221 - 411034, E-Mail: redaktion@der-umsteiger.de

Redaktion: Wolfgang Brauer (wb), v.i.S.d.P., Reinhard Ahrens (ra), Holger Kalkhof (hka), Thomas Schwemmer (ts).

Regionalredaktionen:

Nordhessen, Osthessen, Mittelhessen: Reinhard Ahrens, Schützenstraße 19, 35096 Weimar (Lahn), Tel. 06421 - 794046

E-Mail: reinhardahrens@web.de

Großraum Frankfurt: Thomas Schwemmer, Krifteler Straße 107, 60326 Frankfurt am Main, Tel. 069 - 36701750,

Fax 069 - 710459442, E-Mail: frankfurt@pro-bahn-hessen.de

Starkenbourg (Südhausen): Holger Kalkhof, Am Bessunger Fort 30, 64367 Mühlthal, E-Mail: holger.kalkhof@t-online.de

Rhein-Neckar: Wolfgang Brauer, Brückenkopfstraße 6, 69120 Heidelberg, Tel. 06221 - 470134, Fax 06221 - 411034,

E-Mail: wolfgangbrauer@t-online.de

Rheinland-Pfalz/Saarland: N.N.

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

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



Aus

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

wird

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

Entwurf des Titels: Axel Dorlas

Liebe Leserinnen und Leser,

in Händen halten Sie die erste Ausgabe der neuen PRO BAHN Mitgliederzeitschrift „Der Umsteiger“. Der Name ist für uns Programm. Wir möchten als Fahrgastverband für den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel, auf Bus und Bahn, werben und Sie, liebe Mitglieder, über aktuelle Ereignisse aus dem ÖPNV und dem Schienennah- und fernverkehr informieren, Tipps für die Fahrt mit Bus und Bahn geben und schildern, welche Ausflugsziele bequem mit den „Öffentlichen“ erreicht werden können. Dabei halten wir auch mit unserer Meinung „nicht hinter dem Berg“, sondern legen die „Finger in die Wunden“, wenn wir es für nötig halten, die Bahnen, Verkehrsverbände und Verkehrsträger, aber auch die Politik, zu kritisieren. Und dies alles bezogen auf die Regionen in der Mitte und im Südwesten Deutschlands, in der unsere Mitglieder leben.

Diese erste Ausgabe von „Der Umsteiger“ hat nicht die „Nummer 1“ bekommen, sondern ist mit „Nr. 115“ gekennzeichnet. Damit wollen wir zum

Ausdruck bringen, dass die neue Zeitschrift die Tradition der „FGZ“, der „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“ fortsetzt. Außerdem wird der Begriff „Fahrgastzeitung“ auch im Untertitel weitergeführt. Anlass für den „Relaunch“ der Zeitschrift, wie es neudeutsch heißt, ist auch ihr 20-jähriges Jubiläum. Im Februar 1997 erschien unsere erste Mitgliederzeitschrift, damals noch unter dem Titel „Süd Hessenschiene“



1. Süd Hessenschiene Februar 1997

Ein weiterer Anlass für den Neustart unter dem Namen „Der Umsteiger“ ist auch der Bundesverbandstag von PRO BAHN, der vom 24. bis 26. März 2017 in Wiesbaden stattfindet. Aus diesem Anlass ist das erste Schwerpunktthema auch dem ÖPNV und Schienenverkehr in

und um die hessische Landeshauptstadt gewidmet.

Daneben gibt es noch weitere Neuerungen: Mit dieser Ausgabe erhalten auch alle PRO-BAHN-Mitglieder in Rheinland-Pfalz und im Saarland erstmals die Mitgliederzeitschrift „Der Umsteiger“. Außerdem wollen wir uns in Zukunft auch weiteren Leserkreisen öffnen, denn das Thema Öffentlicher Nah- und Fernverkehr geht alle an. Wir wollen, dass in Zukunft noch mehr Menschen auf alternative und umweltfreundliche Verkehrsmittel umsteigen – im Kopf und auch real.

Verstärken wollen wir auch den Kontakt und die Kommunikation mit Ihnen, liebe Leserinnen und Leser des „Umsteigers“. Lassen Sie uns wissen, was Sie von unserem neuen Konzept halten, was Sie gut und was Sie schlecht finden und was Sie noch vermissen.

Darauf freut sich die Redaktion von

„Der Umsteiger“

Zwanzig Jahre sind eine lange Zeit für ein Medium, das ausschließlich in ehrenamtlicher Arbeit erstellt wird. Ende 1996/Anfang 1997 trafen sich einige Mitglieder der PRO-BAHN-Regionalverbände Frankfurt, Starkenburg und Rheingau, um gemeinsam ein Informationsblatt herauszugeben. Nachdem die Finanzierungsfragen geklärt waren, war auch schnell ein Name gefunden. Analog zur „Mittelhessenschiene“ des damaligen dortigen Regionalverbandes wurde die Zeitung „Süd Hessenschiene“ genannt und sollte den gesamten süd Hessischen Bereich abdecken.

Vier Jahre später kam der baden-württembergische Regionalverband Rhein-Neckar hinzu. Um auch die Belange der steigenden Mitgliederzahlen in Mittel- und Nordhessen zu berücksichtigen, wurde die Mitgliederzeitschrift 2001 auf ganz Hessen ausgedehnt. Da der Name „Süd Hessenschiene“ das Verbreitungsgebiet nicht mehr treffend beschrieb, wurde beschlossen, den Namen „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“ zu verwenden. „Der Umsteiger“ soll diese Tradition fortsetzen. (wb)

Diese PRO-BAHN-Untergliederungen sind die Herausgeber von „Der Umsteiger“. Die Mitglieder in diesen Gebieten erhalten die Zeitschrift kostenlos. >



ÖPNV in Wiesbaden: Eine unendliche Geschichte

Die Landeshauptstadt will jetzt ein neues Straßenbahn-Kapitel aufschlagen

Die ÖPNV-Verhältnisse sind kompliziert in Wiesbaden. Der einst mondäne Badeort wurde 1946 Hauptstadt von Hessen und ist mit 280.000 Einwohnern die zweitgrößte Kommune des Bundeslandes. Anders als Städte vergleichbarer Größe in Deutschland hat die Stadt zwischen Rhein und Taunus aber schon lange keine Straßenbahn mehr. Bereits 1929 rühmte sich Wiesbaden – als eine der ersten deutschen Städte – für die Abschaffung der städtischen Straßenbahn und die Umstellung auf Busbetrieb.



Alles schon mal da gewesen: Wiesbadener Straßenbahn um 1900. Stillgelegt wurden die meisten Linien schon 1929, weil die Stadt die Konzessionen von einem privaten Betreiber nicht abkaufen wollte. (Foto: Archiv)

Da es Anfang des 20. Jahrhunderts aber mehrere Straßenbahnbetreiber gab, unter anderem gemeinsame Linien mit der linksrheinischen Nachbarstadt Mainz, verschwanden die letzten Straßenbahnen erst 1955 aus der Kurstadt. Seitdem wird der innerstädtische ÖPNV weitgehend durch Busse abgewickelt – abgesehen vom S-Bahn-Verkehr. Doch das städtische Busnetz ist schon längst an seine Grenzen gestoßen. In den Hauptverkehrszeiten stehen die Fahrzeuge im Auto-Stau – trotz zwölf Kilometer eigener Busspuren in Wiesbaden.

Über die Wiedereinführung einer modernen Stadtbahn wird deshalb schon seit Jahrzehnten diskutiert. Zweimal jedoch scheiterten die Versuche. Nun scheinen die Signale auf grün zu stehen für die „Citybahn Wiesbaden“. Mitte Februar entschieden sich sieben der acht Fraktionen in der Stadtverordnetenversammlung dafür, eine Machbarkeitsstudie für eine neue innerstädtische Schienenverbindung in Auftrag zu geben. Diese könnte an das Meterspurnetz der Straßenbahn der benachbarten rheinland-pfäl-

zischen Landeshauptstadt Mainz angeschlossen werden.

In Richtung Taunus soll die Strecke bis in die Kurstadt Bad Schwalbach im Rheingau-Taunus-Kreis weitergeführt werden. Hier liegen bereits Normalspurschienen der ehemaligen Bundesbahnstrecke „Aartalbahn“ Diez – Landesgrenze – Wiesbaden, die 1983 für den Personenverkehr stillgelegt wurde. Der Teil (Limburg -) Diez - Hahnstätten soll ab 2018 wieder mit Dieseltriebzügen im Rahmen des Rheinland-Pfalz-Taktes befahren werden. Der Abschnitt Bad Schwalbach – Wiesbaden (-Dotzheim) der unter Denkmalschutz steht, wird seit Jahren als Museumszugstrecke von der Nassauischen Touristikbahn (NTB) befahren. Zur Landesgartenschau im kommenden Jahr in Bad Schwalbach sind regelmäßige Sonderfahrten geplant.

Die unterschiedlichen Spurbreiten und Systeme sind allerdings ein großes Problem der möglichen neuen Schienenverbindungen in und um Wiesbaden. Bei früheren geplanten Projekten war die Elektrifizierung der Aartalbahn bis Bad Schwalbach vorgeschlagen worden, um Stadtbahnen nach dem „Karlsruher Modell“ sowohl auf DB-Gleisen, als auch innerstädtisch mit geringerer (Straßenbahn) Spannung zu fahren.

Doch dieser Vorschlag, der 2013 unter anderem am Veto der FDP im Wiesbadener Stadtparlament scheiterte, wäre nicht mit dem Mainzer Netz kompatibel gewesen – wegen der Spurbreite von nur einem Meter dort. Andererseits gibt es einen riesigen, rheinüberschreitenden ÖPNV-ÖPNV-Verkehr zwischen den beiden Landeshauptstädten in der „6“, der am stärksten frequentierten Buslinie in beiden Kommunen.

Die Verkehrsplaner in und um Wiesbaden müssen also harte Nüsse knacken. Wenn eine Meterspurnstrecke auf der Trasse bis Bad Schwalbach verlegt wird, bedeutet dies das Aus für durchgehende Züge von Diez nach Wiesbaden. Außerdem könnten dann die Dampfzüge der

Nassauischen Touristikbahn nicht mehr fahren. Eine Lösung wäre ein Drei-Schienen-Gleis, damit sowohl reguläre (Diesel) Triebwagen aus Rheinland-Pfalz bis zum Wiesbadener Hauptbahnhof rollen könnten, als auch die CityBahn von Bad Schwalbach über die Wiesbadener Innenstadt bis nach Mainz auf der Aartalbahn aufnehmen könnte. Technisch anspruchsvoll, aber nicht unmöglich. Die Kosten für diese Lösung wären natürlich höher.

Optimistisch rechnen die Planer der Citybahn Wiesbaden damit, dass in den kommenden zwei Jahren geplant wird. Der Bau soll 2020 beginnen und 2022 könnten auf dem ersten Abschnitt bereits Straßenbahnen rollen. Ein sehr ambitionierter Plan, zumal es schon seit Jahrzehnten erbitterte Gegner gegen neue Schienen in der Wiesbadener Innenstadt gibt, die sicher alles daran setzen werden, um den Bau der Citybahn zu verhindern.

Außerdem erfordert eine gemeinsame Strecke mit der Mainzer Verkehrs AG natürlich auch Neubauten in der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt. Dort wurde erst zum Fahrplanwechsel im Dezember nach jahrzehntelanger Planung und über zweijähriger Bauzeit die knapp acht Kilometer lange „Mainzelbahn“ vom Hauptbahnhof über den Uni-Cam-



Nur ein kurzes Intermezzo: Obus Wiesbaden 1948 -1961. (Foto: ESWE-Verkehr)

pus und die Fachhochschule und mehrere Stadtteile zum Lerchenberg eröffnet, wo auch das Zweite Deutsche Fernsehen seinen Sitz hat. Nach dieser Mammutaufgabe hatte der Mainzer Oberbürgermeister Michael Ebeling (SPD) weitere neue Schienenstrecken in der Stadt auf absehbare Zeit ausgeschlossen.

Ein Anschluss der Wiesbadener Citybahn an das Netz der Nachbarstadt, unter anderem, um den Betriebsbahnhof für beide Städte nutzen zu können, erfordert aber auch neue Strecken in der Mainzer Innenstadt. Entweder durch die Fußgängerzone, oder die von vielen Autos befahrenen Magistrale „Große Bleiche“.

Von dort könnte die neue Straßenbahnstrecke direkt auf die rheinüberquerende Konrad-Adenauer-Brücke geführt werden. Diese wurde bei einer Sanierung in den 1990er Jahren bereits für die Aufnahme von Schienen vorbereitet.

In die Diskussion über die Zukunft des ÖPNV in der hessischen Landes-

hauptstadt Wiesbaden ist durch die Entscheidung der Stadtervordnetenversammlung am 12. Februar 2017 wieder große Bewegung gekommen. Doch es gibt noch viele Hürden zu überwinden, bis die Citybahn in Wiesbaden bis nach Bad Schwalbach oder gar rheinüberschreitend bis nach Mainz fährt. (wb)

Citybahn Wiesbaden: Was ist geplant?

Die Wiesbadener Verkehrsgesellschaft ESWE hat die Planung einer meterspurigen Straßenbahnverbindung zwischen Bad Schwalbach und dem Mainzer Hauptbahnhof über Wiesbaden ausgeschrieben. Dies soll der erste Ausbauschritt für ein vollwertiges Straßenbahnnetz in und um Wiesbaden sein. Dabei geht es konkret um eine rund 34 Kilometer lange Strecke. Davon entfallen ca. 17 Kilometer auf das Stadtgebiet von Wiesbaden und etwa 2,4 Kilometer auf das Stadtgebiet von Mainz. Die restlichen 15 Kilometer liegen auf der regelspurigen Aartalbahn nach Bad Schwalbach, die umgespurt und elektrifiziert werden soll. Auf der eingleisigen Strecke sollen Begegnungsabschnitte gebaut werden.

Im Stadtgebiet von Wiesbaden soll es außerdem einen eingleisigen Abschnitt in den Stadtteil Klarenthal geben, der eine maximale Steigung von acht Prozent ausweisen soll. Die Strecke von Mainz bis zur Hochschule Rhein-Main in Wiesbaden soll mit einigen Ausnahmen zweigleisig und überwiegend auf eigenem Gleiskörper verlaufen.

Von Bad Schwalbach ist über den Bahnhof hinaus, der am Stadtrand liegt, keine Erweiterung in Richtung Innenstadt vorgesehen. Die Straßenbahnen sollen teilweise in Doppeltraktion fahren, sodass die Haltestellen überwiegend 60 Meter lang sein müssen.

Die Kosten werden auf ca. 448 Mio. Euro beziffert, wovon ca. 305 Mio. Euro auf den Bau der Infrastruktur und 59 Mio. Euro auf Baunebenkosten entfallen sowie weitere 78 Mio. Euro für die Beschaffung von 26 Triebwagen



Hauptbahnhof Wiesbaden (Foto: wb)



So könnte ein Straßenbahnnetz in Wiesbaden in vielen Jahren einmal aussehen. Untersucht werden soll zunächst jedoch nur eine Strecke von Mainz über Hauptbahnhof bis Hochschule Rhein-Main mit Verlängerungsmöglichkeit bis Klarenthal und Bad Schwalbach. (Karte: © Wolfgang Brauer)

Die Nachfrage wird so eingeschätzt, dass es sehr starke Verkehrsströme zwischen den beiden Landeshauptstädten geben wird, aber auch zwischen den Wiesbadener und den Mainzer Hochschulen. Dritte starke Säule des Fahrgastaufkommens wird der Wiesbadener Binnenverkehr sein. Nur ein vergleichsweise geringer Teil der Nachfrage wird auf der Aartalbahn generiert.

Dementsprechend ist ein Betriebskonzept aus drei Linien angedacht:

- Linie 10: Bad Schwalbach – Hochschule Mainz, wobei nicht alle Haltestellen bedient werden und deshalb die 35 Kilometer lange Strecke in ca. 56 Minuten zurückgelegt werden soll.

- Linie 11: Bad Schwalbach – Hochschule Mainz mit Halt überall, sodass für die gleiche Strecke 64 Minuten benötigt werden.

- Linie 12 Klarenthal – Hasengartenstraße als Verdichtungsangebot für die Linie 11 über sieben Kilometer im Wiesbadener Stadtgebiet mit einer Fahrzeit von 18 Minuten.

Bad Schwalbach soll alle 30 Minuten bedient werden, in Wiesbaden ist in den Außenbereichen ein Zehn-Minuten-Takt und in der City durch die Überschneidung der Linien 11 und 12 ein Fünf-Minuten-Takt vorgesehen. Mainz soll alle zehn Minuten angefahren werden. (wb)

Was geplant ist



So könnte die Wiesbadener Citybahn in der Nachbarstadt Mainz über eine Neubaus Strecke durch die Innenstadt verlaufen. Doch dies ist bislang nur eine Idee. Konkrete Absichtserklärungen oder gar Planungen dazu gibt es in der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt derzeit nicht.
(Karte: ©t Wolfgang Brauer)

Fotos im Uhrzeigersinn von oben rechts

- Tunnel unter Burg Hohenstein
- Hahnstädten, Bahnübergang am Kalkwerk
- Fehlende Brücke südlich von Michelbach (das fehlende Brückenteil liegt in Kettenbach im Bahnhofsgelände herum und rostet vor sich hin)
- Wagen der Nassauer Touristikbahn
- Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim
- Hinweisschild zum Bahnhof
- Bahnhof „Eiserne Hand“ zwischen Wiesbaden und Taunusstein
- Kombinierte Bahn-, Rad-, Fußgängerbrücke bei Bleidenstadt
- Rangierloks in Oberneisen
- Bahnhof von Oberneisen
- Bahnhof Flacht
- Nordausfahrt Bad Schwalbach

(alle Fotos: Thomas Kraft) >

Die Aartalbahn: Joker oder Bremse?

Ein wichtiger Baustein für die Citybahn Wiesbaden könnte die Aartalbahn werden, deren hessischer Teil 1983 und der rheinland-pfälzische Teil 1986 für den Personenverkehr stillgelegt wurden. Während in Hessen seitdem auf der Strecke nur Museumsbahnbetrieb durchgeführt und über neue Nutzungskonzepte nachgedacht wurde, ist Rheinland-Pfalz schon viel weiter. Dort soll der nördliche Teil der Aartalbahn Ende 2018 im Rahmen des „Rheinland-Pfalz-Taktes 2015“ reaktiviert werden. Geplant ist, dass die Züge von Limburg nach Diez fahren, dort „kopfmachen“ und dann über die 8,4 Kilometer lange reaktivierte Strecke bis Hahnstätten fahren. Dazu müssen zunächst in Freien diez, Holzheim, Flacht, Niederneisen,

Oberneisen und Hahnstätten neue barrierefreie Bahnsteige gebaut werden. In Freien diez, Holzheim und Niederneisen entstehen erstmals Haltepunkte an der Strecke. Nach aktuellen Kostenschätzungen belaufen sich die Kosten dafür und für die Instandsetzung der Gleise und der Bahnübergänge auf 19 Millionen Euro. Die Infrastruktur zwischen Diez und Rückertshausen gehört übrigens nicht der DB. Die Trasse wurde 2012 von den Verbandsgemeinden Hahnstätten und Diez gekauft.

Ursprünglich war geplant, die Züge bis Zollhaus kurz vor der hessisch/rheinland-pfälzischen Landesgrenze zu verlängern. Die letzten zwei Streckenkilometer „abzuschneiden“ verringert jedoch nicht nur die Kosten um zwei Millionen Euro,

sondern bringt auch eine Zeitersparnis von zwei Minuten, die einen besseren Anschluss an die Lahntalbahn in Diez ermöglichen. Die Reisezeit von Hahnstätten nach Limburg wird sich von heute 45 Minuten mit dem Bus auf 25 Minuten mit dem Zug reduzieren. Für die Bewohner, die abseits der Bahnlinie wohnen, soll ein neues Buskonzept gute Anbindungen schaffen.

Als Betreiber der Aartalbahn steht schon jetzt DB Regio Südwest fest, mit der ein Vertrag bis 2030 für die Strecke abgeschlossen wurde. Die DB-Triebwagen sollen an sieben Tagen in der Woche im Stundentakt fahren. Mit insgesamt rund 1.000 Fahrgästen pro Tag wird im Durchschnitt gerechnet. (wb)

Diez an der Lahn(talbahn) ist der nördlichste Punkt der Aartalstrecke. Das Bahnhofsgebäude aus dem Jahr 1862 ist – wie so viele an der Strecke – heruntergekommen. Die Bahnsteige sind nicht barrierefrei. Das soll sich 2018 ändern.

Bereits seit vielen Jahren gibt es Befürworter und Gegner der Aartalbahn: „Stadtbahn ja“ und „PRO Aartalbahn“ sind dafür, dagegen die Bürgerinitiativen „Aartalbahn nicht durch Wiesbaden!“ und „Busse statt Aartalbahn“. (www.stadtbahn-ja.de; de-de-facebook.com/proaartalbahn;/www.busse-statt-artalbahn.de)



Impressionen von der Aartalbahn im Februar 2017



Wann fährt die NTB wieder?

Der bekannteste Verein, der sich für den Erhalt der Aartalbahn einsetzt, ist die Nassauische Touristikbahn (NTB). Die historisch-technische Vereinigung wurde im Sommer 1986 gegründet und hat sich zum Ziel gesetzt, mit Dampf- und Diesellokomotiven bepantelte Züge über den unter Denkmalschutz stehenden Teil der Strecke zu fahren. Die Fahrzeuge sind im Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim untergebracht. In dem denkmalgeschützten Empfangsgebäude eröffnete die NTB 2011 die Dauerausstellung „Die Aartalbahn als Fürsten- und Bäderbahn“. Die historischen Fahrten auf der Strecke, die zwischen Ostern und Anfang Oktober an jedem Sonn- und Feiertag angeboten wurden, mussten in den vergangenen Jahren immer wieder eingeschränkt werden oder ganz ausfallen, weil immer wieder Lkw eine Eisenbahnbrücke beschädigten. Seit Ende 2009 ruht der Verkehr wegen der defekten Brücke ganz, der Verein musste seine Dampfzugsonderfahrten auf andere Strecken verlegen. Im vergangenen Jahr erlaubte das Regierungspräsidium in Darmstadt der NTB, die Strecke bis Bad Schwalbach mit Bauzügen zu befahren. So könnte die Strecke als besondere Attraktion bis zur Landesgartenschau in der Kurstadt bis 2018 wieder flott und befahrbar gemacht werden, der Rheinau-Taunus-Kreis wollte das für Geld geben. Doch daraus wird wohl nichts. Geht es nach dem Landrat Kreises, Burhard Albers, will sich der Kreis die Kosten für die Reaktivierung der als Museumsstrecke und den jährlichen Betriebskostenzuschuss sparen.

Der Grund ist die Absicht der Stadt Wiesbaden, auch auf den Gleisen der Aartalbahn eine Aartalbahn eine Citybahn zu bauen. Dieses Projekt haben auch der Kreistag in Bad Schwalbach und die Anliegergemeinden gutgeheißen. Verkehrsplaner beauftragt, dieses Konzept mit der Vereinbarkeit einer Reaktivierung der Aartalbahn für touristische Zwecke zu prüfen. Das Ergebnis liegt nun vor. Danach müssten für die Ertüchtigung der Strecke zunächst zwei Millionen Euro investiert werden und danach jährlich 275.000 Euro in den Betrieb. Aus Sicht des Landrates macht es keinen Sinn, für die Übergangszeit bis zur Citybahn mehrere Millionen Euro in einem Museumsbahnbetrieb zu stecken. Außerdem sei der Zeitpunkt bereits verpasst, um die Aartalbahn rechtzeitig für die Landesgartenschau wieder befahrbar zu machen. Das will der Verein Nassauische Touristikbahn aber nicht gelten lassen. Der Verein stehe Gewehr bei Fuß um die Reparaturen und den Austausch der beschädigten Brücke in Auftrag zu geben und rechnet damit, 2018 zumindest auf Wiesbadener Gemarkung wieder mit Dampfzügen fahren zu können. Langfristig würde der Verein sogar gerne durchgehende Züge von Bad Schwalbach bis Mainz anbieten.

Die einzige Chance, alt und neu auf der Aartalbahn zu vereinen, wäre der Einbau eines Drei-Schienen-Gleises, auf dem sowohl alte Eisenbahnen mit der Spurweite 1.435 Millimeter, als auch neue Wiesbadener-/Mainzer Stadtbahnen mit auf der Straßenbahnbreite von 1.000 Millimeter fahren können. Vielleicht wird auch die Denkmalschutzbehörde noch ein Wörtchen mitreden wollen, denn die Aartalbahn steht ja unter Denkmalschutz. Ein Vorbild könnte die Trossinger Eisenbahn im Schwarzwald sein, die als Inselbetrieb zwischen Trossingen Bahnhof und Trossingen Stadt seit 1898 mit einem besonderen Stromsystem verkehrte. Seit 2003 ist die Strecke in ein dieseldetriebenes Ringzugsystem im Südschwarzwald integriert. Der Fahrdraht blieb trotzdem hängen und wird nur einmal im Monat für Sonderfahrten mit historischen Fahrzeugen gebraucht. (wb) (Foto: A. Krabru)

NTB NASSAUISCHE
TOURISTIK-BAHN E. V.



Streckenreaktivierungen in Hessen – Wie geht es weiter?

Hohes Potenzial für eine Reaktivierung hätte die Aartalbahn. So steht es zumindest in einem internen Papier des Landesbetriebes „Hessenmobil“, das im Auftrag der Landesregierung erstellt wurde. Der Hintergrund: die Untersuchung von möglichen Streckenreaktivierungen ist auch im Koalitionsvertrag der schwarz-grünen Regierungskoalition in Wiesbaden festgeschrieben. Gefunden haben die Schienen-Fachleute von „Hessenmobil“ 96 ehemalige Bahnstrecken im ganzen Bundesland. Für 21 davon wurde eine nähere Bestandsaufnahme gemacht, davon haben 15 Strecken ein Potenzial für die Wiederaufnahme des regulären Personenverkehrs. Für weitere drei Gleistrassen würde sich zumindest Freizeitverkehr lohnen. Ein hohes Potenzial haben:

- Darmstadt - Roßdorf - Groß-Zimmern

- Wiesbaden - Bad Schwalbach - Landesgrenze (- Limburg)
- Wölfersheim-Södel - Hungen
- Lollar - Mainzlar - Londorf
- Stadtbahn Wiesbaden

Ein mittleres Potenzial:

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

Geringes Potenzial:

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

Potenzial für Freizeitverkehr beteht für:

- Kassel - Herkules

- Jossa - Altengronau (- Wildflecken)
- Wega - Hemfurth-Edensee

Öffentlich gemacht wurden die Ergebnisse der Untersuchung bislang nicht. PRO BAHN Hessen möchte nun, dass das Papier nicht in der Schublade verschwindet, sondern die Diskussion über die Wiederinbetriebnahme von Bahnstrecken auch in Hessen in Gang bleibt. Der Fahrgastverband schlägt deshalb vor, dass auch für die Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken Beteiligungs- und Dialogforen eingerichtet werden, so wie für geplante Neubaustrecken. So könnte das Potenzial und Wissen der Verkehrsverbände, wie PRO BAHN und VCD, aber auch vieler Bürgerinitiativen entlang der stillgelegten Schienestränge, genutzt und sinnvoll in die Diskussion eingebracht werden. (red)



Den Mainzelmännchen eine Bahn

Erste Erfahrungen mit der neuen Straßenbahnverbindung in Mainz

Seit dem 11. Dezember fährt die „Mainzelbahn“ in Mainz. Mainzelbahn heißt sie deshalb, weil sie von der Mainzer Innenstadt zum Lerchenberg fährt, wo bekanntlich die Mainzelmännchen wohnen, also das ZDF beheimatet ist. Ich selber pendele aus beruflichen Gründen an mehreren Tagen in der Woche von Frankfurt zum ZDF. Bisher fuhren ab dem Mainzer Hauptbahnhof Busse in Richtung ZDF.



Mainzelbahn (Foto: Kristine Schaal)

Diese fahren in den Stoßzeiten im 20-Minuten-Takt, ergänzt durch wenige Überlandbusse, zu Randzeiten noch seltener und leider oft nicht pünktlich. In Kombination mit der chronisch unzuverlässigen Verbindung Frankfurt – Mainz verlängerte das die Fahrtzeiten (oder eher Wartezeiten) immer wieder deutlich. Daher hatte ich ungeduldig auf die Eröffnung der Mainzelbahn gewartet. Nach den ersten Wochen kann ich nun über meine Erfahrungen berichten.

Mainzelbahn am Campus der Johannes-Gutenberg-Universität. Wo es früher mehrere unübersichtliche Busbuchten gab, ist jetzt eine zentrale Tram- und Bushaltestelle (Foto: wb)



Laut Fahrplan benötigt die Mainzelbahn 20 Minuten vom Hauptbahnhof bis zur Haltestelle Lerchenberg/ZDF, bzw. 19 Minuten bis Verlagsgruppe Rhein-Main (wenn man zum Haupteingang des ZDF will). Der Bus hat das fahrplanmäßig in 13 bis 15 Minuten geschafft. Dafür fährt die Mainzelbahn viel häufiger: In den Stoßzeiten mindestens im 7,5-Minuten-Takt, tagsüber und abends im 10-Minuten-Takt. Das erhöht die Flexibilität deutlich. Früher musste ich, wenn ich den auf meine S-Bahn passenden Bus verpasste, schon mal 15 Minuten auf den nächsten Bus warten. Jetzt kann ich auch umgekehrt mit einem nur geringen Zeitverlust eine Straßenbahn früher nehmen, wenn ich auf Nummer sicher gehen will, dass ich eine bestimmte Bahn ab Mainz Hauptbahnhof erreiche. Der dichte Takt ist auch deshalb sehr angenehm, weil gefühlt so häufig eine Straßenbahn fährt, dass ich mir nicht mehr so viele Fahrplandetails merken muss. Denn obwohl im Besitz eines Smartphones, mit dem ich mir immer und überall die nächste Verbindung suchen kann, ist es immer noch am bequemsten und schnellsten, die Eckdaten der täglichen „Rennstrecken“ im Kopf abgespeichert zu haben.

Die Mainzelbahn hatte in den ersten Wochen mit ein paar Anlaufschwierigkeiten zu kämpfen (was bei einem so großen Projekt nicht verwunderlich ist). So waren in den ersten Tagen noch nicht alle Ampel- (und insbesondere Vorrang-) Schaltungen eingerichtet, so dass die Straßenbahn an einigen Stellen sehr langsam fahren musste und zusätzliche Wartezeiten an Ampeln hatte. Die Fahrtzeit verlängerte sich damit schon mal auf 30 Minuten, auch fuhren die Bahnen sehr unregelmäßig. Das Problem scheint mittlerweile weitgehend behoben zu sein.

Dennoch gibt es weiterhin eine Langsamfahrstelle in Bretzenheim: Anwohner beschwerten sich dort über starke Erschütterungen und Lärm. Während das geprüft wird, fährt die Straßenbahn auf einem Abschnitt nur mit maximal 30 km/h, was zu Verspätungen führen kann. Auf Klagen über Lärmbelastung reagiert die MVG auch anderswo. Eine automatische Schmieranlage in der Wendeschleife am Lerchenberg ist in Arbeit, bis dahin wird von Hand geschmiert. Eine andere Belastungsprobe musste die Mainzelbahn bestehen, als durch den starken Schneefall am 10. Januar eine Straßenbahn vom (Schienen-)Weg abkam und die Strecke über mehrere Stunden blockiert war.

Die Mainzelbahn wird nach meinem Eindruck gut angenommen. Zwischen Hauptbahnhof und Universität, bzw. Hochschule ist sie von Studenten sehr stark frequentiert. Auch auf dem Bretzenheimer Teilstück ist sie immer gut gefüllt. Zum Lerchenberg hin leert sie sich allerdings. Bei den ZDF-Mitarbeitern (den wenigen die öffentlich fahren – die Masse kommt mit dem Auto) ist der Bus anscheinend weiter beliebt. Mit der Eröffnung der Mainzelbahn fährt der Bus 68 das ZDF nicht mehr an, es bleibt der Überlandbus ca. zweimal in der Stunde, der voller als früher ist. Für mich persönlich ist das Fazit also gemischt. Meine Fahrtzeiten sind durch die Mainzelbahn nicht kürzer geworden, dafür aber flexibler und zuverlässiger (weil die Straßenbahn weniger vom Autoverkehr und – Stau behindert wird) und letztlich auch angenehmer. Denn ich fahre einfach lieber Straßenbahn als Bus.

(Kristine Schaal)

Noch im Frühjahr 2017 soll die Mainzer Straßenbahn um einen weiteren Streckenabschnitt verlängert werden, und zwar um rund 600 Meter zum „Zollhafen“, der Endhaltestelle der neuen Linie 59. Für den neuen Ast können teilweise die Betriebsgleise zum Straßenbahnbetriebshof genutzt werden. Die neue Linie 59 wird vom „Zollhafen“ über den Hauptbahnhof über die ebenfalls neue Strecke der „Mainzelbahn“ bis zur Haltestelle Fachhochschule fahren. (wb)

Die Bürger frühzeitig beteiligen

Seit zweieinhalb Jahren tagt das Dialogforum zur Bahnstrecke Hanau/Würzburg - Fulda



Der Suchraum, in dem das Dialogforum eine Trasse finden soll. (Grafik: DB)

Eines der wichtigsten Bahn-Bauprojekte in Deutschland, das derzeit geplant wird, ist der Aus- bzw. Neubau der Strecken Hanau-Fulda und Hanau-Würzburg. Nach den Erfahrungen mit anderen Großprojekten und Verzögerungen durch Einwendungen und Gerichtsverfahren entschied man sich für einen neuen Ansatz und eine möglichst frühe und umfassende Beteiligung der betroffenen Bürger und Interessenvertreter. Auf diese Weise soll der Planungsprozess möglichst transparent und das Ergebnis möglichst konsensfähig werden. Kritikpunkte und Diskrepanzen sollen bereits im Vorfeld aufgenommen und berücksichtigt und nicht erst vor Gericht ausgetragen werden. Insofern investiert die Deutsche Bahn hier im Vorfeld Zeit und Mittel, um nach Abschluss der Planung das Projekt zügiger umsetzen zu können.

Seit Juli 2014 beschäftigten sich die Teilnehmer des Dialogforums Hanau - Würzburg/Fulda in mittlerweile sieben Sitzungen des großen Forums mit allen Teilnehmern bzw. je acht Treffen der Arbeitsgruppen Hanau - Gelnhausen, Raumordnung (Gelnhausen - Fulda) und drei Runden der Arbeitsgruppe Südkorridor

eine, Vertreter von Verbänden der Land- und Forstwirtschaft oder der Fischerei sowie Mandatsträger aus lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik. Bürgerinitiativen, Behörden, Wirtschaftsverbände und Kammern bringen sich ebenfalls ein. So sitzen teilweise 80 und mehr Interessenvertreter aus Hessen und Bayern zusammen. Zusätzlich zu den regelmäßigen Sitzungen des Forums wurden mehrere Informationsveranstaltungen für kommunale Mandatsträger und Bürger durchgeführt.

Transparenz zu den Diskussionen, Planungsständen etc. wird durch die Dokumentation der Gremienarbeit auf einer eigenen Website (www.hanau-wuerzburgfulda.de) hergestellt. Protokolle der Sitzungen, Präsentationen und Karten sind hier für jedermann einsehbar. Rückblickend auf die letzten beiden Jahre kann ich

(Hanau - Aschaffenburg - Würzburg) mit den Projektdetails.

Die Arbeitsgruppen wurden frühzeitig eingerichtet, um Teilaspekte des Projektes vertieft behandeln zu können. Dabei tagt das Forum mit den Arbeitsgruppen an wechselnden Orten entlang der Strecken, z.B. in Aschaffenburg, Neuhoft, Gelnhausen oder Niedermittellau. Bei der Anreise mit der Bahn kann so jeder Teilnehmer unmittelbar Eindrücke zum Status Quo gewinnen.

Veranstalter des Forums ist die Deutsche Bahn, meist vertreten durch den Projektleiter Uwe Domke und weiteren Mitarbeitern und Gutachtern zu einzelnen Sachthemen. Teilnehmer sind Verkehrs-, Fahrgast-, Naturschutz- & Umweltverbände und Ver-

eine gute Entwicklung des Forums feststellen, die Diskussionen verliefen auch bei kontroversen Ansichten stets konstruktiv und sachlich. Die Bahn nimmt im Rahmen der Möglichkeiten Anregungen aus dem Forum auf, prüft diese und spiegelt die Ergebnisse wieder an die Akteure zurück.

Die Teilnehmer haben auf Basis des im Verfahren entstandenen gegenseitigen Vertrauens auf Taktiererei weitestgehend verzichtet. Hilfreich war dabei sicher auch die Festlegung eines gemeinsamen Selbstverständnisses für das Forum und die Definition eines Kriterienkataloges zur Bewertung der Ergebnisse. Mittlerweile konkretisieren sich die Planungen, liegt das Konzept für den Ausbau des Abschnitts Hanau - Gelnhausen weitgehend fest. Die Anzahl an Linienvarianten im Suchraum nördlich von Gelnhausen für den Neubau der Schnellfahrstrecke nach Fulda wurde auf sieben wesentliche (aber noch teilbare und abweichend kombinierbare) Linienführungen konkretisiert. Für den Südkorridor läuft die Diskussion auf Hochtouren. Je konkreter die Pläne werden, umso größer wird aber auch die Betroffenheit für einzelne Kommunen und Bürger. In der letzten Sitzung des Forums wurde die Debatte daher auch emotionaler als bisher geführt.

Bis zur Jahresmitte 2017 werden für die verbliebenen Varianten, zusätzlich zur bereits erfolgten Raumwiderstandsanalyse, detailliertere Untersuchungen zum Thema Lärmbelastung und Lärmschutz erwartet, sodass erst zum Jahresende eine Vorzugstrasse ausgewählt werden kann. Im Laufe des vergangenen Jahres wurden, neben anderen Themen, gemeinsame Fragen und Anmerkungen zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) erarbeitet, Details wie eine variantenneutrale



Bild vom ersten Beteiligungsforum, das für den Dialog über die Y-Trasse in Norddeutschland eingerichtet wurde. (Foto: Amadeus Waldner)

Gestaltung des Ostkopfes des Bahnhofs Gelnhausen, Möglichkeiten für die barrierefreien Umbauten der betroffenen Bahnhöfe und Lärmschutzmaßnahmen erörtert.



*Neue Schienen zwischen Hanau und Fulda.
(Foto: Dialogforum)*

Die Verbände PRO BAHN, Pro Bahn & Bus, VCD und BUND aus Bayern und Hessen arbeiten in Forum abgestimmt und eng zusammen. Die Forumsveranstaltungen werden gemeinsam vor- und nachbereitet, Positionen und Ideen zusammen entwickelt und im Forum und bei weiteren Gelegenheiten präsentiert und vertreten. Die Zahlen und Daten der Bahn oder der zuliefernden Gutachter werden geprüft und hinterfragt. So zum Beispiel bei den Zugzahlen, die den Gutachten zugrunde liegend, bei gewünschten Angebotsverbesserungen oder wie der Ausbau die geplante Nordmainische S-Bahn im Bahnhof Hanau beeinflussen könnte.

Basis dafür ist die seit 17 Jahren laufende ehrenamtliche, überverbandliche und landesübergreifende Arbeit der „Arbeitsgemeinschaft Spessart“ dieser Verbände. Dabei ist viel Arbeit im Detail, bis hin zu konkreten Vorschläge zur Änderung einer Weichenstraße etc. nötig. Schließlich sollen alle unsere Vorschläge fundiert und umsetzbar sein. Wir konnten uns unter anderem erfolgreich einbringen bei Vorschlägen für eine höhere Geschwindigkeit von 230 km/h auf der Strecke Hanau – Gelnhausen und bei der Anordnung von Nahverkehrsgleisen. Ein weiterer Erfolg unserer Arbeit im Dialogforum ist der Erhalt des Lokschuppens der Museumseisenbahn Hanau.

Der Aufwand lohnt sich bisher also, für die Bahn ebenso wie die Interessenvertreter und Bürger. Dieses Dialogforum der Deutschen Bahn zeigt meiner Meinung nach einen guten und sinnvollen Weg auf, wie Bürger bei Schienengroßprojekten beteiligt werden können. Eine Linienführung von neuen Bahnstrecken ohne Konflikte wird es als Ergebnis kaum geben, aber mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Variante mit maximalem Nutzen bei minimalen Beeinträchtigungen für Mensch und Natur.

Hoffentlich entwickelt sich das Beteiligungsforum Rhein/Main - Rhein/Neckar für die Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim ähnlich gut. *(Thomas Schwemmer)*

Die Kinzigtalbahn Hanau - Fulda ist eine der bedeutenden Bahnstrecken in Deutschland. Seit 1868 von Fulda durchgehend bis Frankfurt befahrbar war sie bis zum 2. Weltkrieg Teilstück der Magistrale Frankfurt Leipzig - Berlin. Als mit der Teilung Deutschlands alte Verkehrsbeziehungen unterbrochen wurden, übernahm die Kinzigtalbahn große Teile des Verkehrs von Frankfurt Richtung Hannover und weiter nach Hamburg. Schon 1961 war die Strecke durchgehend elektrifiziert und bereits 1973 wurde mit dem ersten Bundesverkehrswegeplan (BVWP) festgestellt, dass der Ausbau nötig ist. Verschiedene Ausbauvarianten wurden geplant. Die Wiedervereinigung machte dann aber eine erneute Überarbeitung der Planungen notwendig – nun sollten durchgehend vier Gleise zur Verfügung stehen. Es folgten eine Reihe von Ausbauten auf abschnittsweise drei Gleise und Linienverbesserungen, um die Geschwindigkeit zu erhöhen. Seit dem Jahre 2002 wird der abschließende Ausbau der Gesamtstrecke gemäß den beiden heute noch gültigen Grobvarianten angestrebt: Ein viergleisiger Ausbau von Hanau nach Gelnhausen und dann Neubau der sogenannten „Mottgersspange“ zur Anbindung an die Schnellfahrstrecke Würzburg - Hannover oder vier Gleise von Hanau nach Fulda (davon ab Gelnhausen zwei Schnellfahr Gleise) und eine Ertüchtigung der Main-Spessart-Bahn Hanau - Würzburg über Aschaffenburg. Im Prinzip wurde dieses Ziel auch mit dem jüngsten BVWP erneut festgeschrieben.



Bahnhof Langenselbold. Immer wieder müssen hier Nahverkehrszüge warten, damit schnelle ICE-Triebwagen überholen können. Der Nahverkehr würde hier schneller und flüssiger werden, wenn es hier vier Gleise gibt: zwei für den Nah- und Fernverkehr. (Foto: wb)

Auch in Südhessen jetzt Bürgerbeteiligung

Fahrt aufgenommen hat auch das Beteiligungsforum Rhein-Main/Rhein-Neckar, das die Trassenfindung für die bereits seit mehr als 20 Jahren geplante Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim begleiten soll. Nach der konstituierenden Sitzung am 30. September 2016 in der Aula der Technischen Universität in Darmstadt traf sich das Gemium nochmals im Dezember. Dabei wurden auch fünf Arbeitsgruppen gegründet. Es sind: AG 1 Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim, AG 2 Verkehrskonzeption, AG 3 Lärmentwicklung Bestandsstrecken, AG 4 Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung und AG 5 Pfungstadt - Lorsch. Einige dieser Arbeitsgruppen haben sich bereits zusammengefunden, bei anderen Stand die erste Sitzung bei Redaktionsschluss noch aus. Bei der nächsten, 3. Sitzung des gesamten Beteiligungsforums Rhein-Main/Rhein-Neckar am 21. November 2017 sollen Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen präsentiert und diskutiert werden. *(wb)*

ÖPNV auf dem Land

Beispiel Bürgerbus der Gemeinde Weimar

Seit nunmehr sechseinhalb Jahren gibt es in der Gemeinde Weimar (Lahn) vor den Toren der Universitätsstadt Marburg einen Bürgerbus. Das Projekt wird von der Gemeinde mit Haushaltsmitteln

in Höhe von jährlich 7.000 Euro unterstützt. Die Mitfahrt ist kostenlos. Es wird aber gern gesehen, wenn die Fahrgäste sich durch eine kleine Spende erkenntlich zeigen. Gefahren wird montags, dienstags und donnerstags auf einer festen Route. Angebunden sind zehn der zwölf Weimarer Ortsteile.

Es werden insgesamt vier Fahrten pro Tag angeboten. Die erste Tour beginnt um 8:25 Uhr am Rathaus in Niederweimar, die letzte um 11.15 Uhr. Bei jeder Tour werden andere Ortsteile angefahren. Vierzehn ehrenamtlich tätige Fahrerinnen und Fahrer haben einen Arbeitskreis gebildet. Sie wechseln sich ab, sodass jeder in etwa zwei Fahrten im Monat übernimmt. Seit Beginn des Angebotes sind die Fahrgastzahlen stetig gestiegen. Im Jahr 2016 wurden 3.600 Fahrgäste gezählt. Seit Beginn des Jahres gibt es neue „Signale“ für den Bürgerbus in der 7.000-Einwohner-Gemeinde. Zwei an Weimar angrenzende Marburger

Stadtteile sollen an das Bürgerbussystem angeschlossen werden. Die Marburger Stadtwerke wollen das Projekt unterstützen.



*In Weimar unterwegs: Der „Bürgerbus“.
Foto: Reinhard Ahrens*

Der Regionale Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf (RNV) wird das Projekt ebenfalls unterstützen. Im Laufe des Jahres wird außerdem ein neuer Bus vom Typ Ford-Transit mit neun Sitzen angeschafft. Im Kreis Marburg-Biedenkopf gibt es bislang vier Bürgerbusangebote: In Amöneburg, in Biedenkopf, in Lahntal und das älteste in Weimar.

(Reinhard Ahrens)

Kommentar von Reinhard Ahrens

In den letzten Jahren hat sich im Bemühen um verbesserte Buslinienangebote im Kreis Marburg-Biedenkopf vieles getan. Das ist anerkennenswert. Es gibt aber noch Einiges zu tun, denn zahlreiche kleinere Ortsteile werden nur unzulänglich oder gar nicht bedient. Auch hier wohnen Menschen, die mobil sein wollen. Es gibt im ländlichen Raum mehr Menschen als man denkt, die nicht über ein eigenes Auto verfügen. Auch diese Menschen haben das Bedürfnis, ihren Arzt, eine Apotheke oder einen Lebensmittelmarkt aufzusuchen.

Nach und nach erkennen die Politiker, dass es hier eine Lücke im Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs gibt. Bürgerbussysteme sind ein geeignetes Instrument, diese Lücke zu schließen. Das Problem dabei ist, dass für die zusätzlichen Kosten der eigentlich als Aufgabenträger zuständige Rhein-Main-Verkehrsverbund nicht aufkommt. Aus dieser „Not“-Situation heraus ist die Idee entstanden, mit Hilfe von über Werbung gesponserten Kleinbussen und ehrenamtlich tätigen Fahrerinnen und Fahrern die Kosten so gering wie möglich zu halten. Diese Idee hat sich langsam herumgesprochen. Im Kreis Marburg-Biedenkopf gibt es bislang vier Bürgerbusangebote: In Amöneburg, in Biedenkopf, in Lahntal und das älteste in Weimar.

Der Rückgang der Bevölkerung im ländlichen Raum stellt den Öffentlichen Personennahverkehr vor besondere Herausforderungen. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) haben deshalb ein gemeinsames Fachzentrum „ÖPNV im ländlichen Raum“ eingerichtet, um dieser Herausforderung mit neuen Angeboten zu begegnen.

Das neue Zentrum ist im Frankfurter „House of Logistics and Mobility“ (einem Forschungs- und Bildungszentrum für Verkehrsforschung) angesiedelt und wird seine Arbeit im Juni 2017 aufnehmen. Es soll unter anderem technologische Entwicklungen wie Digitalisierung und Autonomes Fahren sowie Erfahrungen mit alternativen Mobilitätsformen auswerten und im ländlichen Raum nutzbar machen. Zur Arbeit des Zentrums gehört auch die konkrete Beratung der Kommunen und lokalen Nahverkehrsorganisationen bei der konkreten Umsetzung vor Ort. Das Zentrum soll seinen Betrieb im Juni 2017 aufnehmen, das Land fördert seine Arbeit mit jährlich 200.000 Euro.

Die beiden hessischen Verkehrsverbände haben bereits umfangreiche Erfahrungen mit neuen Mobilitätsangeboten für den ländlichen Raum. „Der Nordhessische Verkehrsverbund hat in den letzten Jahren bereits umfangreiche Erfahrungen im ländlichen Raum gesammelt“, sagte NVV-Geschäftsführer Wolfgang Rausch. „Mit dem Fachzentrum wollen wir die Entwicklung von alternativen Konzepten im ländlichen Raum voranbringen. Neben den bewährten Elementen wie Anruf-Sammeltaxis oder Rufbussen sollen dabei auch neue Ideen ausprobiert werden. Dabei soll beispielsweise auch die Kombination mit E-Bikes mitgedacht werden.“

Knut Ringat, der Geschäftsführer des Rhein-Main-Verkehrsbundes ergänzte: „Gemeinsam mit den lokalen Nahverkehrsorganisationen hat der RMV in den vergangenen Jahren erfolgreich das Mobilitätsangebot im ländlichen Raum gestaltet. Durch spezielle Tarifangebote für Schüler und Senioren, Anruf-Sammeltaxis und Park+ Ride wurden so auch im ländlichen Raum jedes Jahr Fahrgastzuwächse erzielt.“ Wir freuen uns, dass wir unsere Erfahrungen und Forschungsergebnisse in ein hessenweites Kompetenzzentrum einbringen und gemeinsam neue, attraktive Angebote entwickeln können. (wb)



Die Herkulesbahn gestern – und morgen? Links die alte Herkulesbahn (Foto Archiv), rechts eine Zeichnung des „Fördervereins Neue Herkulesbahn“, wie eine Straßenbahnbindung des Kasseler Wahrzeichens aussehen könnte.

Werden Schienen zum Wahrzeichen gelegt?

Nur für den Ausflugsverkehr gedacht – Papier von „Hessenmobil“ sorgt für Umdenken

Die Stadt Kassel prüft eine Wiedereinführung der „Herkulesbahn“. Die meterspurige Kleinbahn verband von 1902 bis 1966 den Stadtteil Wehlheiden über Wilhelmshöhe mit dem Kasseler Wahrzeichen Herkules. Die Stadt, die die Strecke in ihren Verkehrsentwicklungsplan aufgenommen hat, stehe bereits dazu in Gesprächen mit dem Land Hessen.

Bereits 2002 hatte sich der „Förderverein Neue Herkulesbahn“ gegründet, der sich seitdem aktiv für die Wiederbelebung der alten Trasse einsetzt – doch bislang ohne Erfolg. Grund dafür war eine Untersuchung der Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) aus dem Jahr 2009t. Darin steht, dass eine neue Herkulesbahn, z.B. als Verlängerung einer Straßenbahnstrecke von der Endstation Druseltal, einen zu hohen Zuschussbedarf erfordere.

Doch nun kommt ein internes Papier des Landesbetriebes Hessenmobil zu dem

Schluss, dass eine Wiederbelebung der Herkulesbahn ein hohes Potenzial für den Freizeitverkehr und den Tourismus bieten könnte. Hessenweit, so die Untersuchung, hätte eine Reaktivierung der Strecke die größten Chancen für Freizeitverkehr. So könnten durch den Schienenanschluss des Unesco-Weltkulturerbes „Bergpark Wilhelmshöhe“ die eklatanten Auto-Park-Probleme gelöst. Nach einer Studie der Uni Kassel reisen 60 Prozent der Besucher mit dem eigenen Fahrzeug an und sorgen regelmäßig für ein Verkehrschaos.

Die Investitionskosten würden zwar immer noch rund 13 Millionen Euro für die 3,2 Kilometer lange Strecke betragen, wie 2009 errechnet. Die Berechnungsgrundlagen haben sich aber seitdem verändert: „Unsere Studie stammt aus der Zeit vor der Verleihung des Weltkulturerbes. Heute könnte das Ergebnis anders ausfallen“, sagte KVG-Sprecherin Heidi Hamdad. Damals hatte die KVG jährlich

mit 175.000 Fahrgästen gerechnet, die das Angebot nutzen würden.

Eine neue Herkulesbahn habe aber nur als Ausflugsbahn eine Berechtigung, so Hessenmobil in seinem Papier. Für den täglichen Pendlerverkehr spiele sie keine Rolle. Deshalb sei eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bzw. dessen Nachfolger ab 2019 unwahrscheinlich, da die Strecke die üblichen Kosten-Nutzen-Kriterien wohl nicht erfülle, so Peter Klemt, der Vorsitzende des „Fördervereins Neue Herkulesbahn“. Eventuell sei eine Ausflugsbahn aber mit Mitteln der EU zu finanzieren. Mitfinanziert werden könnte die Reaktivierung auch durch die „Museumslandschaft Hessen-Kassel“, die ebenfalls von einer besseren Anbindung des Weltkulturerbes profitiere. (wb)

Nicht genug Unterschriften

Wenig Gegenliebe findet die Aktion „Tramfreie Königsstraße“ in Kassel. Anfang des Jahres fehlten immer noch 900 von 4.500 nötigen Unterschriften, um ein Bürgerbegehren ins Rollen zu bringen. Im September 2015 hatte die Rathausfraktion „Demokratie erneuern/Freie Wähler“ die Unterschriftenaktion unter dem Motto „Zukunft Königsstraße“ gestartet. Dabei geht es um die Frage, ob die Regiotrams und Straßenbahnen – täglich sind es um die 1000 – aus der Königsstraße, der Haupteinkaufsstraße in Kassel, weichen sollen. Offenbar wollen die meisten Kasseler die Straßenbahn in der Fußgängerzone behalten, um schnell und bequem zum Einkaufen zu fahren. (red)

Ein mittleres Potenzial bei einer Reaktivierung bescheinigt „Hessenmobil“ in seinem Papier auch dem 3,4 Kilometer langen Teilstück der einstigen Kassel-Naumburger Eisenbahn zwischen Baunatal-Großenridde und dem Schauenburger Ortsteil Hoof. Wegen der Nähe zur Großstadt Kassel, wegen des VW-Werkes und der Stadt Baunatal selbst sei „eine hohe Nachfrage zu erwarten“. Die Strecke könnte elektrifiziert und mit einer Regiotram befahren werden (red)

Unüberwindbare ÖPNV-Grenzen?

PRO BAHN schlägt Schnellbusse zwischen Osthessen und Thüringen vor

Auch im 27. Jahr nach der deutschen Wiedervereinigung existiert die „Zonen-grenze“ immer noch – zumindest im Öffentlichen Personennahverkehr. Anders als bei den Straßen für Autos, die relativ rasch nach dem 3. Oktober 1990 wieder zwischen Hessen und Thüringen geöffnet und inzwischen längst modernst ausgebaut wurden, wurde nur eine Bahnstrecke wieder in Betrieb genommen und eine ehemalige „Interzonen-Verbindung“ ausgebaut. Für ehemals über 15 Bahnstrecken, die bis Kriegsende zwischen den beiden Bundesländern existierten, gab es keine Wiedervereinigung. Sowohl auf der West- als auch auf der Ost-Seite der Grenze sind die Schienen längst abgebaut. Als Ersatz gibt es bis heute aber kaum Busverbindungen zwischen hessischen und thüringischen Gemeinden.

Besonders eklatant zeigen sich die Auswirkungen in der Osthessen-Metropole Fulda. Ehemals Zonenrandgebiet mit den höchsten Arbeitslosenquoten in Hessen, expandierten in den vergangenen 25 Jahren die Industrie, das mittelständische Gewerbe, die Dienstleistungsbranche und der Einzelhandel in und um Fulda – parallel zum Niedergang der Wirtschaft in den Grenzgebieten der ehemaligen DDR. Von heute auf morgen standen Arbeitskräfte aus Südthüringen, insbesondere dem heutigen Landkreis Schmalkalden-Meiningen und dem Wartburgkreis zur Verfügung. Von diesem Aufstieg profitiert die Region Osthessen, speziell die Stadt und der Landkreis Fulda bis heute. Die Arbeitslosigkeit liegt aktuell nur etwa bei fünf Prozent, das ist unter Landesdurchschnitt.

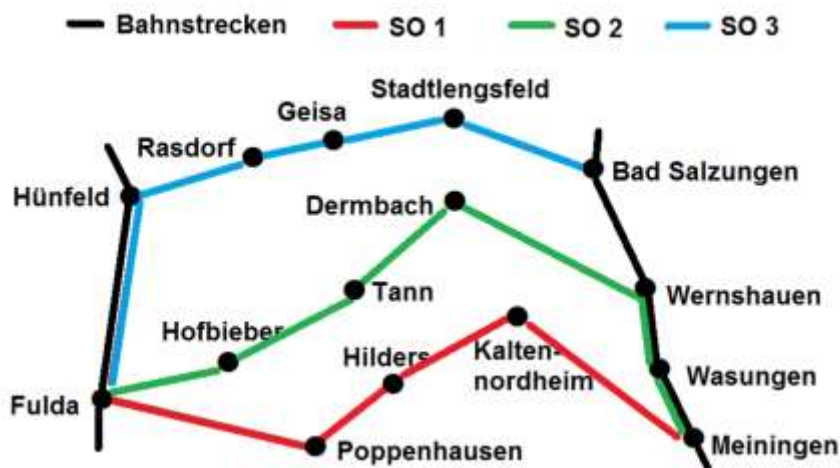


Der Bahnhof im thüringischen Meiningen könnte Ausgangspunkt für zwei Regionalbuslinien zwischen Thüringen und Osthessen sein. (Fotos: Thomas Kraft)

Doch die Verkehrsverbindungen sind auf die Pendler- und Einkaufsströme von Ost nach West nicht eingestellt. Nicht nur, dass es zwischen Meiningen (22.000

Einwohner), bzw. Bad Salzungen (16.000 Einwohner), und Fulda keine direkte Zugverbindung gibt. Es gibt zwischen Meiningen und Fulda noch nicht mal eine Bundesstraße. Die einmal angedachte B 87n ist aus Umweltschutzgründen verworfen worden. Die A 7 in Hessen und die A 71 in Thüringen laufen in andere Himmelsrichtungen. Kolonnen von Autos mit den Kennzeichen SM und WAK, auch SLZ und MGN (für Landkreis Schmalkalden-Meiningen, Wartburgkreis, Bad Salzungen und Mühlhausen), quälen sich täglich über die hohe Rhön bzw. die Kuppenrhön und ihren schlechten Straßen. Gleichzeitig macht es auch Sinn, die Straßen in diesem wunderschönen Teil Deutschlands weiter auszubauen.

km unterwegs sein und so eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km/h erreichen. PRO BAHN schlägt hierfür drei Schnellbuslinien zwischen Südthüringen und Osthessen vor. Diese sind:
 SO 1: Meiningen - Oberkatzenbach - Kaltenordheim - Reichenhausen - Hilders - (B 458) - Poppenhausen - Dipperz - Fulda
 SO 2: Meiningen - Wasungen - Wernshausen - Dermbach - Tann - Hofbieber - Fulda
 SO 3: Bad Salzungen - Stadtlengsfeld - Geisa - Rasdorf - Hünfeld - Fulda
 Die Bezeichnung „SO“ ist gewählt als Arbeitstitel und die Abkürzung steht für Südthüringen-Osthessen. In den Bussen sollen auch DB-Fernverkehrsfahrkarten



Eine Lösung der Verkehrsprobleme könnte ein Schnellbus-System sein, denn der klassische Linienbus mit ein bis drei Haltestellen pro Ortschaft wäre in der dünn besiedelten Region bei langen Strecken nicht konkurrenzfähig und würde weit hinter den Auslastungszahlen anderer Buslinien in Deutschland zurückliegen. Die Fahrtzeit eines normalen Busses zwischen Meiningen und Fulda dürfte bei zweieinhalb bis drei Stunden liegen. Dies ist für Arbeitnehmer unvertretbar, denn eine dermaßen lange Fahrtzeit zum Arbeitsplatz ist inakzeptabel.

Mit dem Schnellbus soll ein Zwischenprodukt zwischen Fernbus und Lokalbus entwickelt werden, welches nahe an die Durchschnittsgeschwindigkeit des PKW auf Landstraßen heranreicht. So sollte ein Schnellbus mit maximal zehn Stationen zwischen dem Anfangs- und Endpunkt auf einer Strecke von 60 bis 70

gelten, damit Fahrgäste aus Südthüringen bequem im Fernverkehrsbahnhof Fulda in IC- und ICE-Züge umsteigen können. Außerdem müssen zur Ausgestaltung der rund zehn Haltestellen entlang jeder Buslinie Fahrkartenautomaten, eine dynamische Fahrgastinformation und – ganz wichtig – Parkplätze gehören. Ziel ist es ja, dass insbesondere die Pendler nach Fulda den Schnellbus nutzen. Das bedeutet, dass aus dem Umland rund um die neuen Schnellbusstationen, den vielen kleinen Ortschaften mit oftmals weniger als 150 Einwohnern, die ersten Kilometer mit dem PKW zurückgelegt werden müssen und erst dann in den Schnellbus umgestiegen wird.

Die Busse müssen natürlich über den Standard eines Stadtbusses hinausreichen, insbesondere im Winter mittelgebirgsfähig sein. Ausreichende Gepäckablagen müssen vorhanden sein, WLAN

darf nicht fehlen, denn die Fahrgäste sollen das Gefühl haben, quasi in einem Regionalzug zu sitzen.

Anders als auf der Strecke bedarf es in Fulda und den Vororten Künzell und Petersberg mehr Haltestellen, um die Distanz zum Arbeitsplatz nicht zum unattraktiven Fußmarsch werden zu lassen. Eine Vernetzung mit dem Stadtbusnetz Fulda muss das Ziel sein. RMV-Verbundfahrkarten bzw. Übergangskarten müssen in den Schnellbussen ebenfalls gelten.

Die Schnellbusse sollen montags bis freitags von 5 bis 19 Uhr alle 60 Minuten mit zusätzlichen Verdichtungsfahrten in den Hauptverkehrszeiten verkehren. Am Abend sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ist ein Zwei-Stunden-Takt anzustreben.

Gerade an Wochenenden könnten die SO-Schnellbusse für Fahrgäste in die „Gegenrichtung“ also von West nach Ost interessant sein, um beispielsweise die Wasserkuppe, mit 950 Metern die höch-

ste Erhebung in Hessen, anzubinden.

Der Schnellbus ist ein Konzept, um Mittelgebirgsregionen ohne Schienenanschluss zu erschließen. Es bedarf endlich neuer Konzepte, um das Leben auf dem Land auch weiterhin attraktiv zu halten. Dies gilt sowohl für Pendler als auch für Ruheständler und für Menschen, die mobilitätseingeschränkt sind. Alte Menschen können durchaus noch wenige Kilometer rund um ihren Wohnort mit dem Pkw zurücklegen, bei weiten Strecken wird es für sie jedoch kritisch. Wenn ein Schnellbus-Park-and-Ride-Platz in der Rhön in Hessen und Thüringen zur Verfügung steht, bekommen auch ältere Menschen auf dem Land wieder mehr Mobilität. Der Fahrgastverband PRO BAHN wird dieses Konzept im Detail weiter ausarbeiten bzw. den Versuch starten, SO-Schnellbusse mit Partnern zusammen weiterzuentwickeln.

(Thomas Kraft/wb)



Bundesverbandstag von PRO BAHN vom 24. bis 26. März 2017

Mit Wiesbaden ist nach Darmstadt (1985), Lauterbach (1994), Frankfurt (1997), Kassel (2000) und Darmstadt (2009) erneut eine hessische Stadt Gastgeber für den Bundesverbandstag von PRO BAHN. Das höchste Beschlussgremium des Fahrgastverbandes tagt jedes Jahr (meist im März) in einem anderen Bundesland. Dort kommen die Delegierten aus den 14 Landesverbänden zusammen, um über verkehrspolitische Fragen zu debattieren und verbandspolitische Beschlüsse zu fassen.

Seit 2005 Jahren werden im Rahmen des Bundesverbandstages auch die Fahrgastpreise von PRO BAHN verliehen. Die Auszeichnungen werden an Personen, Organisationen oder Betriebe vergeben, die sich für die Belange der Fahrgäste besonders eingesetzt haben.

In diesem Jahr ist geplant, Fahrgastpreise an den Landrat des Kreises Waldeck-Frankenberg Reinhard Kubat (SPD) für sein Engagement für die Reaktivierung der Bahnstrecke Frankenberg - Korbach zu vergeben. Weitere Preisträger sollen die „Retter“ der Taunusbahn sein, die sich Ende der 90er Jahre erfolgreich für die Wiederinbetriebnahme des Abschnitts Grävenwiesbach – Brandobendorf eingesetzt haben. Als weiterer Preisträger ist Benjamin Schmidt, der Bahnstationsmanager von Darmstadt, im Gespräch.

Im Rahmen der eigentlichen Jahreshauptversammlung des PRO BAHN Bundesverbandes, die für Samstagmittag (25. März 2017) geplant ist, will der Landesverband Hessen mehrere Anträge stellen. Gleich zwei Anträge befassen sich mit dem zukünftigen Schienenverkehr in und um Wiesbaden (zusammen mit dem Landesverband Rheinland-Pfalz/Saarland). Darin wird einerseits gefordert, dass sich PRO BAHN für die von der Wiesbadener Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Planungen für eine Citybahn ausspricht.

In einem anderen Antrag werden die Delegierten aufgefordert, sich für die Reaktivierung der Aartalbahn für den Personenverkehr zwischen Diez und Hahnstätten (- Zollhaus) für den Personenvverkehr auszusprechen, ebenso für die Reaktivierung für den Tourismus- und Ausflugsverkehr Wiesbaden – Bad Schwalbach und für die Möglichkeit, mit Fahrraddraisinen zwischen Bad Schwalbach und Aarbergen-Kettenbach zu fahren. In dem Antrag der Landesverbände Hessen und Rheinland-Pfalz/Saarland wird auch gefordert, dass für den Abschnitt zwischen Wiesbaden und Bad Schwalbach ein Drei-Schienen-Gleis vorzusehen sei, um auch beim Bau der Citybahn einen durchgängigen Verkehr von Diez bis Wiesbaden zu ermöglichen.

Weitere Anträge befassen sich mit der Einführung des Deutschlandtaktes, dem Verbot des Rückbaus von Bahntrassen in Deutschland, einer neuen Verbindungskurve von der Schnellfahrstrecke Fulda – Kassel in Richtung Eisenach bei Bad Hersfeld und dem Ausbau der Strecken Hanau - Fulda und Hanau - Würzburg. (red)



Die Nerobergbahn erwartet die Delegierten des Bundesverbandstages. (Foto: Jürgen Götzke)

Chaos nach Stellwerkausfall in Friedberg

PRO BAHN fordert für solche Fälle schnelle Einsatzreserve

Der 5. Februar 2017 war eigentlich ein ganz normaler Winter-Sonntag. Wegen des anstehenden Bundesliga-Derby Eintracht Frankfurt gegen Darmstadt 98 in der Frankfurter Commerzbankarena waren aber bereits am frühen Nachmittag mehrere Tausend zusätzliche Fahrgäste auf der Main-Weser-Bahn Kassel - Gießen - Frankfurt unterwegs. Von Marburg aus startete sogar ein Sonderzug. Doch gerade, als sich zahlreiche Eintracht-Fans im Gießen (Haupt-)Bahnhof auf den Weg machen wollten, kam die Durchsage, dass wegen einer Stellwerkstörung bis auf Weiteres kein Zug mehr nach Frankfurt fahre.



Pannbahnhof Friedberg. (Foto: Thomas Kraft)

Große Ratlosigkeit herrschte auf den Bahnsteigen. Dann kam in Gießen über Lautsprecher die Ansage, man solle alternativ doch die Lahntalbahn bis Limburg nehmen und von dort den Regional-Express über Niedernhausen nach Frankfurt. Doch dieser Umweg wäre für das Spiel, das um 17 Uhr beginnen sollte, zu spät gewesen. Viele Fußballfans stiegen deshalb aufs eigene Auto um.

Schnell machte sich auch das Gerücht breit, das Stellwerk in Friedberg brenne. An einen normalen Zugbetrieb war so schnell nicht zu denken. Deshalb kam es, wie es kommen musste: Viele Pendler strandeten am Montagmorgen in Gießen und Butzbach ratlos auf den Bahnsteigen. Erst im Tagesverlauf hatte man genügend Busse beieinander, um zwischen Butzbach und Nieder-Wöllstadt einen Schienenersatzverkehr einzurichten.

Der Grund: Kein Busunternehmer in der Region verfügte über so viele zusätzliche Fahrzeuge und vor allem Fahrer, um einen halbwegs geordneten Schienenersatzverkehr zu ermöglichen. Die einzige Möglichkeit Fall wäre, den normalen Linienverkehr bei Lokalbussen zu kürzen.

Erst nach vier Tagen normalisierte sich der Betrieb auf der Main-Weser-Bahn wieder. Bis dahin wurde der Fernverkehr umgeleitet, Regionalexpresszüge aus Kassel und Siegen wendeten bereits in Gießen, S-Bahnen fuhren nur bis Nieder-Wöllstadt und Regionalbahnen lediglich bis Butzbach. Zwischen diesen beiden Bahnhöfen wurde ein notdürftiger Busverkehr

eingerrichtet. Lediglich ein Zug pro Stunde und Richtung konnte während der Reparaturarbeiten am elektronischen Stellwerk in Friedberg den Bahnhof passieren.

Von den Tausenden Fahrgästen aus Mittelhessen, die vom Stellwerkausfall betroffen waren, beklagten viele die

schlechte Informationspolitik der Bahn. So waren die Angaben auf den Informati-



Das elektronische Stellwerk in Friedberg. (Foto: Reinhard Ahrens)

onstafeln auf den Bahnsteigen und im Internet oft falsch oder wurden zu spät aktualisiert. Ansagen im Zug über ausfallende Halte kamen zu spät. Bemängelt wurden auch die geringen Kapazitäten in den Ersatzbussen.

„PRO BAHN fordert deshalb, dass der Gesetzgeber die Rechtsgrundlagen dafür schafft, um bei unvorhergesehenen Streckensperrungen bei der Bahn besser vorbereitet und gerüstet zu sein“, so der Landesvorsitzende des Fahrgastverbandes, Thoma Kraft. „Im Detail heißt dies, dass mehr Personal vorgehalten werden muss, welches in überschaubaren Zeiträumen selbst kleine Stationen anfahren kann, um vor Ort zu helfen, z.B. Fahrgästen Auskünfte zu geben, die Weiterfahrt mit Ersatzbussen oder Taxen, ggf. sogar Übernachtungsmöglichkeiten zu organisieren. Des Weiteren bedarf es im Buskontingent mehrerer Depots mit ‚stillen Reserven‘, sodass diese direkt zur Verfügung stehen und nicht Linienbusse im Einsatz sind“, so Kraft. „Es ist klar, dass das Geld kostet. Hierzu muss aber der Wille seitens der Verantwortungsträger in Politik und Verkehrswirtschaft vorhanden sein. Die aktuellen Einsatzpläne sind völlig inakzeptabel.“(wb/tk)

Im Landkreis Marburg-Biedenkopf gibt es den ersten „Mobilitätsberater“. Markus Hemberger, der frühere Ortsvorsteher von Kirchvers (ein Ortsteil der Gemeinde Lohra), wird ehrenamtlich die Nutzer von Bahn, Bus und Anruf-Sammeltaxis zu Tarifen und Fahrplänen beraten. Die Mobilitätsberater sollen die Schnittstelle zwischen den Kunden, den Busunternehmen und der Geschäftsführung des Regionalen Nahverkehrsverbandes (RNV) im Landkreis Marburg-Biedenkopf sein. Dabei soll der Einsatz mit Beratung und Information vor Ort im Mittelpunkt stehen. Insgesamt plant der RNV vier oder fünf Mobilitätsberater anzustellen. Eine Person soll als Jugendmobilitätspartner tätig sein. Diese soll ergänzend die Schnittstelle zu Schülern, Schülervertretern und zum Kinder- und Jugendparlament sein. „Mit dem Einsatz dieser ehrenamtlichen Mobilitätsberater/Mobilitätslotsen wollen wir den Kundenservice deutlich verbessern und den Menschen, denen Bus und Bahn fremd geworden sind, den ÖPNV wieder näher bringen“, so Marian Zachow, der erste Kreisbeigeordnete des Landkreises Marburg-Biedenkopf. Der Nahverkehr fällt in sein Ressort. „Gerade der älteren Generation soll so die Orientierung bei der ÖPNV-Nutzung erleichtert und Einkaufsfahrten, Arztbesuche und Ähnliches vereinfacht werden“, verweist Zachow auf die Intention dieser neuen Initiative. Insofern sei sie auch Teil des Auftrages des Kreistages für einen seniorenrechtlichen Öffentlichen Personen-Nahverkehr im Landkreis. (wb)



Einfache Lösungen für den „Mittelhessenexpress“

Wo endet der Nahverkehrszug in Zukunft: Treysa, Stadtallendorf oder Kirchhain?

Den Bau eines neuen Bahnsteigs in Stadtallendorf schlägt der Fahrgastverband PRO BAHN Mittelhessen vor, damit in die Züge des „Mittelhessenexpress“ in der Industriestadt im Landkreis Marburg-Biedenkopf barrierefrei ein- und ausgestiegen werden kann.

Ursprünglich fuhren die Mittelhessen-Express-Züge seit 2006 von Frankfurt bis Treysa durch. Doch seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 enden die meisten Triebwagen bereits in Stadtallendorf. Und wenn bis 2020 der Bahnhof Kirchhain umgebaut ist, sollen die „Hamsterbacken“ genannten Triebwagen der Baureihe 425 bereits dort enden. Für die Fahrgäste in Stadtallendorf bedeutet dies eine Verschlechterung.

Begründet wird die Zurücknahme des „Mittelhessenexpress“ bis Kirchhain auch damit, dass die Züge in Stadtallendorf derzeit auf Gleis 3 enden. Der dazugehörige Bahnsteig wurde aber 2009/2010 zum Hessentag in der zweitgrößten Stadt des Landkreises Marburg-Biedenkopf nicht barrierefrei umgebaut.

PRO BAHN Mittelhessen schlägt deshalb vor, in Stadtallendorf einen neuen Hausbahnsteig direkt am Bahnhofsgebäude zu bauen, an dem in Zukunft die Züge des Mittelhessenexpress weiter enden können. Im Vergleich zu anderen Bahnbauten wären die Investitionen dafür relativ gering. Der Platz für das neue Gleis am Bahnhofsgebäude ist vorhanden. Es müsste nur eine Weiche circa 40 Meter in Richtung Marburg verlegt werden und die Unterführung zu den Bahnsteigen um 1,60 Meter verlängert werden.

Ein 210 Meter langer neuer Bahnsteig könnte dann problemlos über Zugänge direkt am Bahnhofsgebäude barrierefrei erreicht werden.

Seit dem 12. Dezember 2016 halten täglich neu auch bis zu 12 IC-Züge in Stadtallendorf. Über den Mittelhessenexpress hätten so auch die Einwohner von Kirchhain, Anzefahr, Bürgeln und Cölbe eine bessere Fernverkehrsanbindung erhalten. Diese von PRO BAHN vorgeschlagene Lösung könnte sogar den kommunalen Haushalt der Nachbarstadt

Kirchhain entlasten. Dort wird derzeit der Umbau des Bahnhofs diskutiert. Die DB möchte, dass die Kommune auch die Anhebung des Bahnsteiges für Gleis 5 auf 55 Zentimeter mitfinanziert. Dort soll in Zukunft der Mittelhessen-Express enden. Wenn der PRO-BAHN-Vorschlag in Stadtallendorf umgesetzt würde, würde dies – zumindest vorerst – den städtischen Haushalt von Kirchhain weniger belasten. (tk/wb)



Am Gleis ganz links in Stadtallendorf könnte relativ einfach ein zusätzlicher „Hausbahnsteig“ für den Mittelhessenexpress gebaut werden. (Foto: Thomas Kraft)

Bahnhofsumbau an der Lahn-Kinzig-Bahn

Umgebaut wird derzeit der Bahnhof in Hungen an der Strecke Gießen - Gelnhausen. Bereits im Spätsommer 2016 rollten die ersten Bagger an, um den Mittelbahnsteig für die Durchgangsgleise 2 und 4 der Lahn-Kinzig-Bahn neu zu bauen. Der Bahnsteig wird auf 140 Meter Länge eingekürzt, gleichzeitig aber auf 55 Zentimeter Höhe angehoben. Die bisherige Unterführung, die nur bis zum Mittelbahnsteig führte, wird außerdem durchstochen, um einen Teil von Hungen mit einer Schule direkt an den Bahnhof anzubinden. Zukunftsweisend ist auch der Ausbau des Hausbahnsteiges am Gleis 1. Dieser diente bis 2003 für die Züge der Horloffalbahn von Friedberg, bei der auf dem Abschnitt Wölfersheim-Södel bis Hungen der Personenverkehr eingestellt wurde.



Bahnhofsbaustelle Hungen (Foto: Thomas Kraft)

Anliegerkommunen und die beiden Landkreise Gießen und Wetterau setzen sich seit Jahren für die Reaktivierung der kompletten Horloffalbahn ein, die einmal Teilstrecke der Bahnlinie Friedberg - Hungen - Mücke war. „PRO BAHN begrüßt diese zukunftsweisende Investition

außerordentlich, deutet sie doch, ebenso wie der Ausbau des Stellwerks in Beienheim (Wetteraukreis) auf eine große Chance zur Reaktivierung hin“, so PRO BAHN Landesvorsitzender Thomas Kraft. „Die Vision, dass einmal von Hungen aus Züge bis nach Frankfurt Hauptbahnhof fahren, ist gar nicht so unrealistisch. Bedauerlich ist aber, dass die früher genutzten Bahnliegenschaften für die Gleise nach Mücke so verändert werden, dass eine spätere Nutzung nur schwerlich möglich sein wird.“ Auf der Bahnstrecke Hungen - Laubach befindet sich inzwischen ein Radweg dessen weitere Ausdehnung auf die zurückgebaute Bahntrasse im Gespräch ist.

(tk/wb)

„Zwei Croissants und einen Fahrschein bitte“. Diese Bitte hören die Verkäuferinnen der Bäckerei Welk am Bahnhof Limburg Süd (großes Bild) jetzt öfter. Nachdem der Fahrkartenschalter in diesem Fernbahnhof an der Schnellfahrstrecke Frankfurt - Köln zum 31. Dezember 2016 geschlossen wurde, haben eine Woche später Bäckerei-Fachverkäuferinnen den Ticket-Verkauf übernommen. Von morgens 4 bis mittags um 13 Uhr ist die Bäckerei in einem Container (kleines Bild) neben dem Bahnhof geöffnet. Rechts neben dem Verkaufstresen der Bäckerei steht ein kleiner Schreibtisch mit einem PC und einem Drucker – das ist die DB-Agentur. Die von der Bahn geschulten vier Bäckerei-Mitarbeiterinnen können hier Fahrplanauskünfte erteilen, Bahntickets verkaufen, Platzreservierungen vornehmen und auch Gruppenreisen buchen. Pendler profitieren zudem davon, hier ihr Parkticket für das Parkhaus erwerben zu können.



Ob allerdings die geschulten Bäckerei-Fachfrauen sich auch im Tarif-Dschungel der Bahn in allen Details auskennen, das bezweifelt Thomas Kraft, der Regionalvorsitzende von PRO BAHN Mittelhessen. Er sieht in der Schließung des Fahrkartenschalters einen weiteren „Abstieg“ des Fernbahnhofes und befürchtet, dass dadurch die Fahrgastzahlen weiter zurückgehen werden. „Letztlich ist Limburg Süd nur ein Pendlerbahnhof für die Menschen aus der Region, die auf dem Flughafen oder bei den Frankfurter Banken arbeiten“, so Kraft. Die Entscheidung, den Fernbahnhof an dem jetzigen Standort in Limburg zu bauen, war falsch. Er hätte an anderer Stelle mit einer direkten Verbindung zur Lahntalbahn errichtet werden müssen.“ Nun gelte es, das Umfeld, so wie im benachbarten Montabaur in Rheinland-Pfalz, attraktiver zu gestalten, damit nicht nur Pendler, sondern auch mehr „normale“ Fahrgäste, das ICE-Angebot in Limburg Süd nutzen. Sonst würde das Angebot sicher in einigen Jahren auf wenige Fahrten morgens nach Frankfurt und abends wieder zurück zusammengestrichen werden. (tk/wb)(Foto: Thomas Kraft)



Zu einem Chaos auf den Frankfurter S-Bahn-Linien 1 und 2 kam es, nachdem in der Nacht vom 16. auf den 17. Februar 2017 ein ICE im Bahnhof Griesheim auf einen Prellbock aufgefahren war und sich rund 20 Meter in den zu dieser Zeit menschenleeren Bahnsteig gefräst hatte. Der Triebzug sollte eigentlich in das rund ein Kilometer entfernte Betriebswerk fahren, um dort gewartet zu werden. Auf dem Nebengleis des S-Bahnhofs sollte er eigentlich nur wenden. Der entstandene Schaden beträgt nach ersten Schätzungen rund eine Million Euro. Der aus dem Jahr 2005 stammende ICE sei aber noch zu reparieren. Rund 6.000 Fahrgäste des benachbarten S-Bahnhofes Nied und 3.000 in Griesheim, die werktäglich die beiden Stationen nutzen, mussten sich bis nach der Bergung des ICE andere Fahrmöglichkeiten suchen, weil die S-Bahnen ausfielen bzw. umgeleitet wurden. (Fotos: R. Ahrens)

RMV feiert das zehnmillionste HandyTicket

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund hat schon 2007 ein Handyticket eingeführt und zählt somit zu den Pionieren des bargeldlosen Fahrscheins in Deutschland. Anfang Februar 2017 konnte nun das zehnmillionste HandyTicket im RMV verkauft werden. Immerhin 100.000 Personen haben im zweiten Halbjahr 2016 im RMV - nicht zuletzt auch dank RMVsmart - mindestens einmal ein HandyTicket gekauft. Der Anteil von Fahrten mit Einzel- oder Tageskarten geht allerdings stetig zurück und liegt nach einer Veröffentlichung von Traffiq derzeit bei knapp unter 16 Prozent wobei der Umsatz der elektronischen Tickets, bezogen auf alle Einzel- und Tageskarten derzeit schon ca. drei Prozent beträgt. Bezogen auf die Gesamtfahrgastzahlen liegt der Anteil inzwischen also bei 1,4 Prozent (unter der Annahme von im Durchschnitt vier Fahrten auf einen gelösten Fahrschein). Alles, was man braucht, ist ein Smartphone mit Android- oder iOS-Betriebssystem und die RMV-App. (Wilfried Staub)

Bus-Chaos im Taunus

Großer Imageverlust für den RMV

Busfahrer, die ihre Strecke nicht kannten, Menschentrauben an Haltestellen, weil stundenlang keine Busse fuhren, massenhaft Ausfälle von Fahrten, weil nicht genug Busfahrer eingestellt wurden. Dazu gab es fehlende Zielanzeigen an den Bussen und Fahrscheindrucker die nicht funktionierten. Das war Alltag nach dem Fahrplanwechsel im Dezember im Vordertaunus- und Hochtaunuskreis. Der Grund: die neuen Betreiber der Buslinien, transdev und die Deutsche-Bahn-Tochter Busverkehr Hessen (BVH) waren mit der Übernahme, bzw. neu konzipierten Linien total überfordert. PRO BAHN Hessen sprach vom „katastrophalsten Betreiberwechsel in Deutschland. Und RMV-Geschäftsführer Knut Ringat drohte den beiden Unternehmen mit erheblichen Vertragsstrafen und sogar mit Kündigung der Verträge.



...oder auch nicht! (MTV-Werbung)

Dabei waren die Zeitungen in der Region noch Anfang Dezember voll mit Vorschusslorbeeren: Da wurden die 51 neuen Busse der DB-Tochter BVH gezeigt und die neuen Linienwege gelobt. Im Hochtaunus- und Main-Taunus-Kreis wurden einige wichtige Buslinien neu strukturiert. Dies war unter anderem auch deshalb erforderlich, weil der RMV wenig lukrative Regionalbuslinien an MTV (Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft) und den VHT (Verkehrsverband Hochtaunus) zur Optimierung mit dem bestehenden lokalen Busnetz (Vorwand) abgegeben hatte.

Anfangsprobleme gibt es immer

Ziel war auch, erforderliche Korrekturen an der Linienführung und den Fahr-

zeiten vorzunehmen, um Schwachstellen auszumachen, Umläufe zur Kostenersparnis zu optimieren, um den ÖPNV attraktiver zu machen.

Doch in den ersten Wochen nach dem Fahrplanwechsel wurde durch das Bus-Chaos im Taunus genau das Gegenteil erreicht.

Sicherlich ist bei Betreiber- und Fahrplanwechseln und neuen ÖPNV-Konzepten nicht ganz auszuschließen, dass der Verkehr an den ersten Tagen nicht ganz rund läuft, obwohl erfahrene Manager solche Schwachstellen eigentlich im Vorfeld erkennen sollten.

Zumal es im Taunus auch schon vor dem Fahrplanwechsel Proteste gab: So lässt die Linie 263 den Kelkheimer Stadtteil Hornau rechts liegen und jede zweite Fahrt wird nicht mehr nach Königstein, sondern – neu – nach Eppstein Bahnhof geführt. Als der neue Fahrplan Anfang Dezember bekannt wurde, hagelte es von allen Seiten Proteste. Hatte man doch schlichtweg den aufkommensstarken Schülerverkehr innerhalb Kelkheims, nach Königstein und nach Hofheim nicht berücksichtigt. Noch vor Inkrafttreten des Fahrplans wurden Veränderungen beschlossen: An Schultagen werden elf Fahrten wieder über das Schulzentrum Hornau geführt. Eine weitere Fahrplan-korrektur soll noch im Februar erfolgen.

Oberursel reagierte frühzeitig

Rechtzeitig aufgepasst hatten dagegen die Stadtväter von Oberursel. Als im Sommer bekannt wurde, dass die Traditionslinie 252 Oberursel - Rödelheim – um Parallelverkehr zu vermeiden – auf die Strecke zwischen Weißkirchen Ost und Eschborn Südbahnhof verkürzt werden sollte, haben diese frühzeitig ihr Veto eingelegt und konnten erreichen, dass zumindest sechs Fahrtenpaare werktäglich weiterhin bis Oberursel Bahnhof verkehren, damit ältere Menschen wie bisher ihre Arztbesuche und Einkäufe tätigen können.



Bus ohne Zielanzeige am Bahnhof Bad Soden. (Foto: W. Staub)

In Oberursel muss man sich seit Fahrplanwechsel an ein neues 3-Linien-Stadtbus-System gewöhnen: Bedingt durch die Änderung der Verkehrsführung wird der Übergang von Fahrgästen aus Oberstedten am Bahnhof Oberursel auf die S-Bahn zu einem Turnschuh-Anschluss. Wohl kein Vergnügen für ältere Menschen.

Für den Hochtaunuskreis wurde aufbauend auf dem bewährten Liniennetz ein neues Buskonzept mit dem vorrangigen Ziel konzipiert, die Verknüpfung mit der Taunusbahn optimaler zu vertakten. Die Busse verkehren mindestens im Zweistundentakt, auf vielen Linien auch dichter. Die Leistungen wurden insgesamt um 18 Prozent erweitert. Verbessert wurde auch das Netz der Anrufsammeltaxis, wobei endlich alle Fahrten im Kreisgebiet unter einer einheitlichen Telefonnummer geordert werden können.

Die wohl wichtigste Änderung im Vordertaunus ist die Einführung der Schnellbusse im RMV. Die Linie X17 stellt die lang ersehnte Verbindung von Hofheim über Hattersheim zum Flughafen Frankfurt her. Der X26 verbindet Wiesbaden und Bad Homburg mit einzelnen Unterwegshalten in Wallau, Hofheim, Königstein und Oberursel.

Das Bus-Chaos im Einzelnen

Der erste Betriebstag im neuen Fahrplanjahr 2017, ein Sonntag, lief recht störungsfrei an, sodass man hoffen konnte, dass es keine größeren Überraschungen geben würde. In diesem Punkt wurden die Optimisten aber Lügen gestraft. Am Montag begann das Chaos. Etwa jede dritte Fahrt auf allen von dem BVH betriebenen Linien im Vordertaunus fiel in

den ersten drei Wochen komplett aus. Oft verkehrte über zwei Stunden kein einziger Bus. Trauben von Fahrgästen, zum Teil mit Kinderwagen oder Rollatoren, warteten bei winterlichen Temperaturen an den Unterwegshaltestellen oft vergeblich auf die nächste Fahrtmöglichkeit. Zu allem Überfluss trat in der Nacht auf den 12. Dezember 2016 noch ein generelles Softwareproblem bei allen Fahrzeugen des BVH auf, das zur Folge hatte, dass die Zielanzeiger der Busse dunkel blieben und als weitere Folge auch keine Fahrscheine verkauft werden konnten. Darüber freuten sich nur die Käufer von Einzelfahrkarten, die kostenlos mitfahren durften. Nebenbei: Im Internet wurden die ausfallenden Fahrten als planmäßig verkehrend angezeigt und nicht wie bei der S-Bahn mit „Fahrt fällt aus“.

Unzählige Beschwerden

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und die lokale Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft (MTV) legten beim Betreiber unverzüglich Protest ein, der später in eine erste Abmahnung umgewandelt wurde. Daraufhin erklärte sich der Busverkehr Hessen (BVH) bereit, betroffenen Fahrgästen im Falle von ausgefallenen Fahrten die entstandenen Taxikosten auf Beleg zu erstatten. Entsprechende noch im Dezember eingereichte und PRO BAHN bekannte Anträge waren bis Redaktionsschluss allerdings noch nicht beschieden. Als öffentliches Eingeständnis des Missmanagements des BVH veröffentlichte der RMV auf seiner Homepage täglich die für den Folgetag ausfallenden Busverbindungen – bis weit über hundert.

Leider war auf diese „amtliche“ Bekanntmachung auch kein Verlass. Mit Beginn der Weihnachtsferien hatte sich die Lage dann aber weitestgehend stabilisiert. Von einem störungsfreien Betrieb konnte aber auch im Februar immer noch keine Rede sein. Der RMV hat dem BVH mit Vertragsauflösung gedroht. Ein zahnlöser Tiger, wenn man weiß, dass kein anderer Unternehmer auch nur mittelfristig eine Leistung mit über 100 Bussen und geschätzten 180 Fahrern übernehmen kann.

Fahrgäste zeigten Busfahrern den Weg

Die RMV-Fahrgäste sind es schon gewohnt, bei einem Betreiberwechsel einzelnen neuen Fahrern den Weg zeigen zu müssen. Insofern kann man, was diesen Tatbestand betrifft, inzwischen von

Vorbild Schweiz

Die Probleme, die bei einem Wechsel auftreten können, sind bekannt. Aus diesem Grund ist es nicht ganz nachvollziehbar, warum die EG-Kommission diesen Stichtag in den Winter und dann noch auf die hektischen Tage vor Weihnachten gelegt hat.

Genauso wenig nachvollziehbar ist, warum der RMV, aber auch fast alle lokalen Nahverkehrsgesellschaften im Verbundgebiet, geplante Fahrplanänderungen zur Chefsache erklären und der strengsten Geheimhaltung unterziehen. Erst mit dem ersten Verkaufstag der vor Wochen schon gedruckten Fahrplanbücher werden Presse und Öffentlichkeit im Detail über die neuen Konzepte informiert.

Dabei geht es auch anders: Die Nahverkehrs-Servicegesellschaften Thüringens (NVS) und Sachsen-Anhalts (NASA) stellen jeweils Anfang Februar nach dem Vorbild der Schweiz die Entwürfe für ihre Fahrpläne des kommenden Jahres vor. Sie halten es nach demokratischem Grundverständnis für wichtig, ihre Kunden frühzeitig über den Planungsstand zu informieren und die Öffentlichkeit in einem frühen Stadium zu beteiligen. Die Betroffenen haben dann bis Ende Februar Gelegenheit, sich mit Anregungen und eigenen Vorschlägen zum nächsten Fahrplankonzept einzubringen. Wünsche können ganz einfach per Onlineformular vorgebracht werden. Übrigens, auch der NVV veröffentlicht seine Schienenfahrpläne mindestens ein halbes Jahr vor Inkrafttreten auf seiner Homepage. Doch beim RMV gibt es Geheimniskrämerei bis kurz vor dem Fahrplanwechsel.

Was der RMV dabei geflissentlich verschweigt ist, dass Redaktionsschluss für Änderungen auf der Schiene der 31. März ist. Auf den kurz danach verabschiedeten Schienenfahrplänen bauen dann die Fahrzeiten der Regional- und Lokalbusse auf. In diesem Stadium besteht durchaus noch die Möglichkeit, im Minutenbereich korrigierend einzugreifen. (Wilfried Staub)

einem Normalzustand ausgehen. Den Vogel schoss allerdings ein BVH-Fahrer ab, der sich vor den Fahrgästen nicht beehren ließ und mehrere Runden durch Sulzbach und Schwalbach drehte, bevor er die verduzteten Fahrgäste im Eichwald am Kreiskrankenhaus Bad Soden ihrem Schicksal überließ, weil inzwischen seine Schicht zu Ende war.

Wesentlich vertragskonformer operierte Transdev im Main-Taunus-Kreis. Aber auch hier kam es vereinzelt zu Ausfällen, meist von Schülerfahrten und – aufgrund mangelnder Streckenkenntnisse – zu erheblichen Verspätungen. Viele Schüler kamen erst zur 2. Stunde an. Gravierendster Mangel bei Transdev sind bei einzelnen Fahrern die mangelhaften Deutschkenntnisse. Das hat den RMV inzwischen sogar dazu bewogen, den Unternehmen Deutschkurse anzubieten. Auch verkehren auf der Linie zeitweise sogenannte Midibusse, die im Berufsverkehr oft eine zu geringe Kapazität haben und generell nicht geeignet sind für die Mitnahme von Fahrrädern (ein Muss bei der Topografie von Bad Soden – zumindest für Jugendliche) und nur bedingt von Kinderwagen und Rollstühlen. Relativ problemlos verlief dagegen der Start von Transdev in Bad Homburg und den „angeschlossenen“ beiden Städten Friederichsdorf und Oberursel.

Streik bringt das Fass zum Überlaufen

Als bekannt wurde, dass verdi ab dem 9. Januar 2017 zu einem unbefristeten Streik der Busfahrer zur Durchsetzung höherer Löhne, besserer Arbeitsbedingungen und einer angemessenen Altersvorsorge aufruft, hat sich der Geschäftsführer der MTV vergeblich dafür eingesetzt, dass der gebeutelte Main-Taunus-Kreis davon ausgenommen werden sollte – doch vergeblich. Während Transdev in Bad Homburg bestreikt wurde, traf dies für die Transdev im Main-Taunus-Kreis nicht zu. Beim Busverkehr Hessen sah es so aus, dass zumindest auf den überregionalen Linien einige Busse mehr oder weniger planlos unterwegs waren.

Verlass war übrigens auf die Schnellbusse X26, die vom Omnibusverkehr Rhein-Nahe (ORN) aus Mainz gefahren werden, die als nicht-hessisches Unternehmen eben nicht bestreikt wurden. Die Fahrer dieses Unternehmens stoppten sogar an Zwischenhaltestellen, die von den Schnellbussen eigentlich nicht bedient werden, um wartende Fahrgäste aufzunehmen. (Wilfried Staub/Helmut Lind/wb)



Das Ende der Ausschreibungen?

Reflexion zum Streik der hessischen Busfahrer von Wilfried Staub

Wut war die vorherrschende Stimmung bei vielen betroffenen Fahrgästen, die im Januar ganze zwei Wochen lang wegen des landesweiten Busfahrerstreiks auf die gewohnte Bus-Verbindung verzichten mussten. Pünktlich zum Feriende und mitten im Winter traf der Streik nun mit Pendlern und Schülern die empfindlichsten Stammkunden des ÖPNV in Hessen besonders hart. Anfang Februar war dann die zwischenzeitliche Schlichtung erfolgreich. Mit einer Laufzeit bis Ende März 2019 gewinnen neben den Busfahrern auch die Fahrgäste, haben Sie jetzt doch die Aussicht auf eine sichere und zuverlässige Beförderung durch besser motivierte Busfahrer.

Für einen stabilen und attraktiven öffentlichen Verkehr braucht es neben den entsprechenden Fahrplänen und Fahrzeugen auch Menschen, die dem verantwortungs- und anspruchsvollen sowie fordernden Beruf des Lokführers oder Busfahrers nachgehen.

Das hessische Tarifniveau war bisher eines der niedrigsten im Bundesvergleich. Ungünstige unbezahlte Pausenregelungen, fehlende betriebliche Altersvorsorge und die Arbeitszeiten mit geteilten Diensten machten den Beruf in Hessen zusätzlich unattraktiv. Nun werden mit dem aktuellen Schlichtungsergebnis die Löhne in Stufen von 12,00 auf 13,50 Euro erhöht, Einsteiger und Auszubildende besser entlohnt, auch um die Abwanderung der Fahrer in andere Gebiete zu stoppen. Die Rückzugsposition einiger Politiker, es gäbe doch ein Tariftreue- und Vergabegesetz in Hessen und ansonsten gelte

die Tarifautonomie greift in wesentlichen Punkten zu kurz!

Tariftreue hilft den Betroffenen bei unzureichendem Tarifniveau und mäßigen Tarifbedingungen alleine nicht weiter. Sie sorgt im Ausschreibungswettbewerb nur für eine konsequente Angleichung und Zementierung der Bedingungen auf dem niedrigsten zulässigen Niveau. Busunternehmen werden dabei quasi gezwungen, ihre Mitarbeiter nur noch mit dem im Tarif festgeschriebenen Minimum zu entlohnen, wenn sie konkurrenzfähige Angebote bei den Ausschreibungen abgeben wollen. Der Rückzug kommunaler Unternehmen oder die Übernahme von Verkehren durch DB-Tochtergesellschaften mit niedrigerem Lohnniveau gab es in den letzten Jahren genug.

Andere Möglichkeiten von Ausschreibung zu Ausschreibung günstigere Angebote abzugeben sind weitestgehend erschöpft. Detaillierte Vorgaben zu den Bussen und die bereits erfolgte weitgehende Ausschöpfung von Rationalisierungsmaßnahmen in der Administration lassen hier kaum noch Spielräume. Auch der Treibstoff ist für alle Wettbewerber gleich teuer. Da bleibt nur der Faktor Mensch vulgo Lohn. In der bisherigen Form ist die Ausschreibungspraxis damit nicht mehr sinnvoll.

Hier könnte vom RMV-Geschäftsführer Knut Ringat wieder in die Diskussion gebrachte Idee einen Lösungsansatz darstellen: Er schlägt vor, einen speziellen Index für Hessen für die Lohnkostenanteile in den Verkehrsverträgen einzuführen. Bislang werden diese An-

teile nach einem bundesweiten Index berechnet. Mit dieser Lösung kämen die Verkehrsunternehmen nicht sofort in die Bredouille die gestiegenen Lohnkosten per Tarifierhöhung an die Fahrgäste weitergeben oder alternativ Leistungen einschränken zu müssen.

Sinnvoller als ein reiner Wettbewerb über Preise wäre eine Variante, die zusätzlich die Qualität der erbrachten Leistungen und Steigerungen der Fahrgastzahlen stärker berücksichtigt. Dann wären Ausschreibungen eben nicht am Ende, sondern ein probates Mittel den ÖPNV stetig weiter zu entwickeln! Ansonsten bleibt die notwendige und in den Sonntagsreden der Politik immer wieder beschworene ökonomisch und ökologisch sinnvolle Verkehrswende mit einem höheren Anteil der öffentlichen Verkehre reines Wunschdenken. Durch Streiks oder schlechte Qualität werden keine Fahrgäste hinzugewonnen, sondern Reputation und Vertrauen leichtfertig verspielt.

Bleibe noch das Thema der Entschädigung der Fahrgäste für die entgangenen Leistungen zu erwähnen. Hier gibt es seitens der Verkehrsunternehmen keine einheitliche Linie. In Nordhessen zeigt man sich kulanter als im Süden, von einzelnen Kulanzregelungen abgesehen. Auch hier müsste die Politik in Wiesbaden und den Gebietskörperschaften auf entsprechend aktualisierte AGB's und Beförderungsbedingungen drängen. Denn am Ende zahlen wir Fahrgäste einen großen Teil der (Personal)Kosten über unsere Fahrkarten.

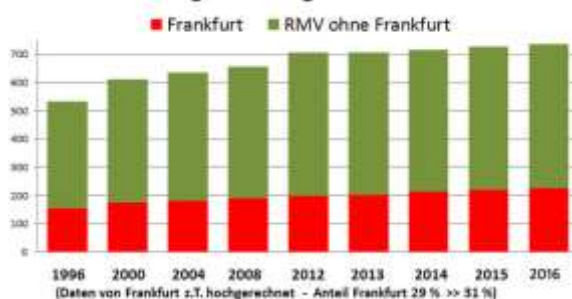


Foto: verdi Hessen

RMV: Erneut Anstieg der Fahrgastzahlen

Trotz Sperrung des Frankfurter S-Bahn-Tunnels und zahlreicher Baumaßnahmen im Schienennetz der DB verzeichnet der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) im Jahr 2016 mit 735 Millionen Fahrgästen einen neuen Rekord. Die Steigerung gegenüber dem Vorjahr liegt zwar nur bei bescheidenen ein Prozent, fällt mit acht Millionen Fahrgästen jedoch deutlich höher aus als intern erwartet. Insgesamt betrug der Zuwachs an Fahrgästen in den 20 Jahren des Bestehens des RMV rund 40 Prozent, liegt also mit durchschnittlich zwei Prozent deutlich über dem Durchschnitt der Bundesrepublik Deutschland. Interessant ist, dass konstant 30 Prozent der Fahrgäste auf das Gebiet der Stadt Frankfurt am Main entfallen, und zwar sowohl auf die innerstädtischen Bus-, Straßen- und U-Bahn-Verkehre, als auch auf die Fahrgäste, die im Stadtgebiet mit der S-Bahn unterwegs sind (siehe Grafik). Laut RMV verzeichnet auch der Verkehr außerhalb der Ballungsgebiete wieder messbare Zuwächse. (red)

Entwicklung der Fahrgastzahlen im RMV



Frankfurt geht nicht mehr schlafen

Rund um die Uhr sollen die S-Bahnen in der Metropolregion Rhein-Main ab 8. August 2018 fahren. Dann sind die jahrelangen Bauarbeiten im Frankfurter S-Bahn-Tunnel abgeschlossen, Voraussetzung für den 24-Stunden-Betrieb. Diese Angebotsausweitung kommt nicht nur Nachtschwärmern, sondern insbesondere im Schichtdienst Beschäftigten zugute. In einer Art Vorlaufbetrieb werden als Ergänzung zur jetzt schon durchgängig verkehrenden S8 (Hanau - Wiesbaden) ab Ende 2017 weitere S-Bahnen nicht durch den Tunnel fahren und nachts bis zum „Hauptbahnhof hoch“ geführt.



Mehr Angebote für Nachtschwärmer. (Foto: ThomasKraft)

PRO BAHN begrüßt die Angebotsausweitung, drängt aber auf der anderen Seite darauf, baldmöglichst Konzepte zu erarbeiten, wie im Berufsverkehr morgens dem vorhersehbaren Verkehrskollaps auf den Frankfurter Tunnelstrecken und auf einigen Überlandlinien begegnet werden kann. Auf keinen Fall darf das erweiterte Angebot als Grund für eine übermäßige Erhöhung der Fahrpreise herhalten. Im Frankfurter Römer arbeitet man derzeit ebenfalls daran, als Ergänzung zum Nachtverkehr der S- und Regionalbahn ein spezielles lokales Nacht-Netz für die U- und die Straßenbahnen zu entwickeln, das dann zeitgleich mit der Ausweitung des RMV-Angebots im Dezember 2018 schrittweise an den Start gehen wird.

Angedacht ist, dass die U-Bahn Linien 2, 4, 5 und 7 zwischen Mitternacht und 5 Uhr durchgängig im Halbstundentakt pendeln, parallel dazu die Straßenbahnlinien 11, 12 und 16. Die Frankfurter Nahverkehrsgesellschaft TraffiQ geht davon aus, dass dieses Konzept weder neue Strecken noch zusätzliche Fahrzeuge erfordern wird. Man kalkuliert, dass die prognostizierten jährlichen Fahrgastzuwächse den nächtlichen Mehraufwand finanzieren werden. (red)

Der Feldberg liegt jetzt woanders

Ganz klammheimlich hat der RMV auf Betreiben des VHT (Verkehrsverband Hochtaunus) die bisherigen Grenzhaltestellen am Großen Feldberg im Taunus verändert. Bisher kostete eine einfache Fahrt von Frankfurt zum Hausberg der Großstadt 4,65 Euro, Tages-(Gruppen)Karten für die Hin- und Rückfahrt von fünf Erwachsenen waren für 15,80 Euro zu haben. Zugegeben, das waren mehr als Schnäppchenpreise. Seit 1. Januar 2017 müssen Fahrgäste aus Frankfurt nun 8,35, bzw. für die Gruppentageskarte 28,30 Euro berappen – und das ohne jede Vorwarnung. Das entspricht im Falle der Tageskarte einer Steigerung von 80 bzw. 170 Prozent.



Feldbergspitze (Foto: Wilfried Staub)

Aber auch die Einwohner von Reifenberg (eineinhalb Kilometer vom Großen Feldberg entfernt), die täglich nach Frankfurt pendeln, trifft diese Grenzkorrektur besonders hart. Kostete die Jahreskarte bisher 1.320 Euro, so müssen sie jetzt 1.796 Euro hinlegen. Zumindest einige haben angekündigt, wieder auf das Auto umsteigen zu wollen. (red)



Odenwaldbahn zwischen Wiebelsbach und Höchst. (Foto: wb)

Der Nordost wird gestärkt

Mehr Züge zwischen Frankfurt, Darmstadt, Hanau und Erbach

Noch mehr Züge auf der Odenwaldbahn! Nachdem es bereits zum „kleinen Fahrplanwechsel“ im Juni 2016 deutliche Verbesserungen gab, wurde die Zahl der Verbindungen im Dezember 2016 nochmals erhöht. Langjährige Forderungen von PRO BAHN wurden damit erfüllt:

- Ein neues Zugpaar verkehrt Montag bis Freitagabend von Groß-Umstadt Wiebelsbach (ab 18.22 Uhr) nach Darmstadt Hbf hin und zurück (Ankunft in Wiebelsbach wieder um 19.37 Uhr), dort Anschluss nach Erbach. Hierdurch besteht jetzt zwischen 14.30 und 19.30 Uhr eine halbstündliche Verbindung Darmstadt - Odenwald (Erbach bzw. Eberbach).



Umsteigeknoten in Babenhausen. (Foto: Holger Kalkhof)

- Eine deutliche Aufwertung erhält der Nordost zwischen Groß-Umstadt Wiebelsbach und Hanau Hbf: An Sonn- und Feiertagen wird der Verkehr ab 12.00 Uhr bis Betriebsschluss zu einem Stundentakt in beiden Richtungen verdichtet. Umsteiger in Babenhausen profitieren hier von den Synergieeffekten durch die gleichzeitige Taktverdichtung auf der RB-Linie Wiesbaden - Darmstadt - Aschaffenburg im Abschnitt zwischen Darmstadt und Aschaffenburg. Außerdem gibt es einen zusätzlichen Zug um 7.40 Uhr ab Groß-Umstadt Wiebelsbach nach Hanau mit guten Anschlüssen.

- Auf der RE-Linie zwischen Erbach und Frankfurt Hbf über Groß-Umstadt

Wiebelsbach - Babenhausen - Hanau Hbf und zurück gibt es an Wochenenden einige Verbesserungen. Einen neuen Frühzug gibt es samstags ab Groß-Umstadt Wiebelsbach (ab 6.20 Uhr) nach Frankfurt Hbf. Die Laufwege einiger Züge werden verlängert. So beginnt am Samstagmorgen ein Zug bereits in Erbach (ab 7.54 Uhr) statt in Groß-Umstadt Wiebelsbach. In der Gegenrichtung wird ein RE Frankfurt - Hanau - Groß-Umstadt - Wiebelsbach an Samstagen und Feiertagen bis nach Erbach (an 20.04 Uhr) verlängert.

Interessant ist, dass gerade der nordöstliche Streckenabschnitt von Groß-Umstadt Wiebelsbach nach Hanau eine weitere Aufwertung erfährt. Jetzt ist der Stundentakt als Grundversorgung auch am Wochenende gewährleistet und zusätzliche Leistungen im Zwei-Stundentakt werden bis Frankfurt gefahren. Während vor der Modernisierung der Odenwaldbahn durchgehende Züge vom Odenwaldkreis ins Rhein-Main-Gebiet nur über Hanau geführt wurden, können Züge nach Frankfurt nun über die Nordumfahrung den Darmstädter Hauptbahnhof „links liegen lassen“ und direkt in die Rhein-Main-Metropole gelangen. Die Fahrzeit von Groß-Umstadt Wiebelsbach nach Frankfurt Hbf beträgt mit dem VIAS-Zug der Linie RB81 56 Minuten, einige Züge schaffen es auch in 50 Minuten. Über Hanau benötigt der RE genau 60 Minuten, wobei die Fahrzeit mit 30 Minuten zwischen Hanau und Frankfurt noch erhebliche Fahrzeitreserven hat. Zum Vergleich: der RE von Fulda fährt mit den gleichen Halten die Strecke in 23

Minuten. Die Fahrzeitverlängerungen liegen an Überholungen durch RB-Züge Frankfurt - Wächtersbach in Frankfurt Süd und der Gleisbelegung in Frankfurt Hbf begründet. Welche Linie der Odenwaldbahn für den



(Karte: © Wolfgang Brauer)

Starkenburg

Direktzüge über Darmstadt Nord. Dabei fällt auf, dass die beiden Darmstädter Haltepunkte sehr stark frequentiert sind.

Die Linien auf der Odenwaldbahn

RE80: Erbach - Wiebelsbach - Darmstadt
RB81: Eberbach - Erbach - Wiebelsbach - Darmstadt

RB82: Eberbach - Erbach - Wiebelsbach - (Darmstadt Nord) - Frankfurt

RE85: Erbach - Wiebelsbach - Hanau - Frankfurt

RE86: Wiebelsbach - Hanau

Mit den VIAS-Zügen der Odenwaldbahn wird außerdem die RE66 Darmstadt - Pfungstadt befahren.

Im Zuge der Modernisierung in den Jahren 2005 bis 2008 hat der nördliche Streckenabschnitt Groß-Umstadt Wiebelsbach nach Hanau umfangreiche Verbesserungen erfahren. So ist eine moderne Stellwerkstechnik installiert worden, auf der eingleisigen Strecke kreuzen sich die Züge in Babenhausen und Hainburg-Hainstadt. Es sind aber auch noch Kreuzungen in Seligenstadt und Groß-Umstadt Mitte möglich. Die Bahnsteige und Haltepunkte sind erneuert worden, auf einigen Abschnitten wird mit 120 km/h Höchstgeschwindigkeit gefahren; theoretisch wären sogar abschnittsweise bis

zu 150km/h möglich. Die Infrastruktur ist bei der gegenwärtigen Fahrplangestaltung ausreichend. Allerdings wird es bei einer ggf. anstehenden Fahrplanerweiterung (z.B. Halbstundentakt) notwendig sein, die Infrastruktur zu erweitern (z.B. durch zweigleisige Abschnitte). Dieses gilt im übrigen auch für den Abschnitt Darmstadt - Groß-Umstadt Wiebelsbach - Erbach - Eberbach der Odenwaldbahn.

In Babenhausen kreuzt die Strecke die Bahn von Aschaffenburg nach Darmstadt Wiesbaden.



Bahnhof Babenhausen (Foto: Th. Kraft)

Im Stundentakt kommen hier die Züge aus allen vier Richtungen gleichzeitig an. Die Umsteigemöglichkeiten werden von den Reisenden gut benutzt, insbesondere die Relation von Darmstadt-Dieburg nach Hanau ist sehr gefragt. So sind die Züge ab Babenhausen deutlich stärker besetzt. Leider sind diese Umsteigemöglichkeiten teilweise recht fragil. Eine Umsteigezeit von drei Minuten

reicht nicht immer aus. Lt. Fahrplan wird auch darauf hingewiesen, dass „Die Umsteigezeit in Babenhausen zum sicheren Erreichen eines Anschlusses beträgt mindestens vier Minuten. Züge mit kürzeren Übergangszeiten können nicht sicher erreicht werden.“ In Babenhausen kommt erschwerend hinzu, dass die Umsteiger den Bahnsteig wechseln müssen. Zwar hat der renovierte Bahnhof mit Fahrstuhl eine deutliche Aufwertung erfahren, aber die Umsteigezeit ist manchmal zu knapp bemessen, um rechtzeitig am anderen Bahnsteig zu sein. Wenn der Anschlusszug weggefahren ist, dann kann man im schlechtesten Fall 60 Minuten auf den nächsten Zug warten. Die knappe Umsteigezeit in Babenhausen lässt sich zurzeit nicht ändern. Allerdings sollte die Kommunikation zwischen DB-Regio und VIAS wegen der Anschlusssicherheit verbessert werden, darauf haben einige Aktive von PRO BAHN Starkenburg hingewirkt. Doch eine durchgreifende Verbesserung ist leider nicht festzustellen. Eine Chance dafür ergibt sich erst, wenn die Hessische Landesbahn (HLB) den Betrieb auf der RB-Linie 75 im Dezember 2018 übernimmt. Auf jeden Fall wird PRO BAHN Starkenburg seine Bemühungen fortsetzen, damit die Anschlüsse in Babenhausen verbessert werden.

(Holger Kalkhof/Kurt-Michael Heß)

Streckenreaktivierung könnte Entlastung bringen

Bachgaubahn verband einst Hessen mit Bayern

Die nordbayerische Gemeinde Großostheim (direkt an der hessischen Landesgrenze) will Teile der Bachgaubahn von, bzw. nach Aschaffenburg reaktivieren. Der Bus, der den über 15.000 Einwohner zählende Ort mit Aschaffenburg verbindet, ist keine Alternative, da er auf den überfüllten Straßen häufig im Stau stecken bleibt. Auf der Verbindungsstraße werden 15.000 Autos pro Tag gezählt. An dem angrenzenden Industriegebiet von Aschaffenburg, hier gibt es mehrere tausend Arbeitsplätze, geht zu Spitzenzeiten nichts mehr auf der Straße.

Unschlagbar erscheint da die Fahrzeit der Bahn von 15 Minuten zum Hauptbahnhof, die früher die Züge der Bachgaubahn benötigten, die einst von Aschaffenburg nach Höchst im Odenwald führte (siehe Karte auf der vorigen Seite). Die Gemeinde hat sich deshalb an die Bayerische Eisenbahngesellschaft



Bahnhof Pflaumheim-Wenigumstadt an der Bachgaubahn in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts (Foto: W. Jehn)

(BEG) gewandt, um die Kriterien abzufragen, die für eine Wiederinbetriebnahme erfüllt sein müssen.

In Bayern organisiert die BEG, eine hundertprozentige Tochter des Freistaates

Bayern, im Auftrag des Staatsministeriums für Verkehr unter anderem den Personennahverkehr auf der Schiene. Eine ihrer zentralen Aufgaben ist die Bestellung der Züge bei den Schienenver-

kehrunternehmen. Mittlerweile liegt die Antwort aus München vor. Da die Streckenreaktivierung in Bayern an einheitliche Kriterien geknüpft ist, war die Antwort keine größere Überraschung:

- Mindestens 1.000 Fahrgäste müssen pro Tag (werktags) zu erwarten sein
- Ein Schienenverkehrsunternehmen muss die Strecke und die Stationen dauerhaft betreiben
- Die Infrastruktur muss in einen Zustand gebracht werden, dass sie einen attraktiven Zugbetrieb ermöglicht, ohne dass das Land Bayern Zuschüsse zahlt.
- Das Umland muss mit einem schlüssigen Buskonzept an die reaktivierte Strecke angeschlossen werden, Parallelverkehr ist zu vermeiden.

In dem Schreiben macht die BEG deutlich, dass sie zwar prinzipiell bereit ist, Züge für diese Strecke zu bestellen, aber an den Instandsetzungskosten beteiligt sie sich nicht, obwohl sie eine moderne Infrastruktur erwartet. So kann das investierende Unternehmen die Investitionen kaum über die Streckenbenutzungsgebühr abbezahlen. Ohne staatliche Zuschüsse in die Infrastruktur wird es kaum gehen – auch wenn eine langfristige Bestellung z.B. über 20 Jahre erfolgt.



Zugewachsen: ehemaliger Haltepunkt Aschaffenburg-Nilkheim (Foto: png)

Die Bachgaubahn wurde 1912 fertiggestellt. Im Jahre 1963 verkehrten auf der Strecke sechs Zugpaare zwischen 5 Uhr morgens und 20 Uhr abends. Für die

32,4 km lange Strecke benötigten die Schienenbusse minimal 51 Minuten. 1974 wurde der Personenverkehr eingestellt. Mittlerweile ist die Strecke einschließlich ihrer damaligen Bahnhöfe größtenteils abgerissen und innerorts sind einige Streckenabschnitte als Grundstücke verkauft. Einige Bauwerke wie die Höchster Stadtbrücke oder die Lohrmannsbrücke in der Wenigumstädter Gemarkung sind erhalten geblieben, auch die Bahnhöfe Nilkheim und Sandbach sind noch vorhanden. In Betrieb ist noch der Streckenabschnitt von der Ausfädelung von der Maintalbahn nach Miltenberg mit der großen Mainbrücke bei Nilkheim. Dort zweigt die Linie zur Aschaffener Hafenbahn ab. Die Gleise enden im westlichen Ende des Industriegebietes. Für die ansässigen Industrieunternehmen werden dort noch Waggon bereitgestellt. Diese Gleise sind heute im Besitz der Bayernhafen GmbH & Co KG.

Da diese Gesellschaft bereits den Streckenabschnitt instandhält, käme sie als möglicher Investor für den Streckenausbau in Frage und eventuell auch als Betreiber der Personenzüge. Bezüglich der Optimierung der Busanschlüsse macht sich die Gemeinde Großostheim weniger Sorgen. Dazu soll ein Konzept für einen Bachgau-Ringbus erarbeitet werden, der in Großostheim, seinen Ortsteilen und Schaaheim verkehrt und am geplanten Bahnhof Großostheim Nord Anschluss an den Zug gewährleisten soll.

Mehrere Gutachten zur Streckenreaktivierung sind erstellt worden. So kommen die Stadtwerke Aschaffenburg, kommt man auf etwa 1.600 Fahrgäste pro Tag für beide Richtungen. Interessanterweise geht man nicht davon aus, dass alle 2.400 Fahrgäste, die werktags den Bus benutzen, auf die Schiene umsteigen – auch dann nicht, wenn man 500 Schüler abzieht, die täglich an das nicht angeschlossene Schulzentrum Leider pendeln.

Immerhin ca. 300 Neukunden sieht man, während man viele Altkunden verprellen würde, weil diese nicht mehr vom Stadtkern sondern vom Stadtrand umsteigefrei ins benachbarte Aschaffenburg fahren könnten: Innerorts ist die Strecke längst verbaut, so dass nur noch ein Bahnhof Großostheim Nord infrage käme.



Viadukt der Bachgaubahn bei Wenigumstadt (Foto: png)

Kosten von neun bis zwölf Millionen Euro werden prognostiziert, auf die sich der 3,5 km langen Streckenneubau, inklusive der Haltestellen Großostheim Nord, Gewerbegebiet Nilkheim-West, und Nilkheim sowie der Bau von Bahnübergängen summieren würde. Insgesamt ist zu hinterfragen, ob das Gutachten das Fahrgastpotenzial nicht unterschätzt. So wird auch die Aschaffener Hochschule direkt erreicht – an der immerhin 3.500 Studenten immatrikuliert sind. Wichtig wäre eine zentralere Lage in Großostheim. Vielleicht gibt es doch die Möglichkeit, den Bahnhof etwas näher in das Stadtzentrum zu legen. Auch hat das Gewerbegebiet mit 6.000 Arbeitskräften erhebliches Potenzial. Außerdem stellt sich die Frage, ob der Schienenverkehr aufgrund seiner Annehmlichkeiten nicht mehr Zuspruch – gerade bei Autofahrern finden würde – während der Bus nicht als echte Alternative gesehen wird, zumal dieser wie das Auto auf der Großostheimer Straße nach Aschaffenburg auch im Stau steht.

(hka)

Noch in diesem Jahr soll der Bau der „Lichtwiesenbahn“ in Darmstadt beginnen. Die 1,3 Kilometer lange Neubaustrecke soll den gleichnamigen Campus der Technischen Universität im Osten der Stadt mit dem bestehenden Straßenbahnnetz verbinden. Die Bahn ist dringend nötig. Nach den Prognosezahlen für 2020 müssten dann stündlich 16 Busse zur Lichtwiese fahren. Das sind sechs mehr als heute. Diese Zahl sei für den zentralen Umsteigepunkt nicht mehr zu verkraften, so HEAG mobilo. Derzeit befindet sich das Projekt in der Planfeststellung. (Bild: HEAG mobilo) >



S-Bahn kommt mit Verspätung

Ausbau der Infrastruktur kommt nur schleppend voran

Die nächste Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar verzögert sich weiter: Bisher war die Umstellung weiterer Strecken auf S-Bahn-Betrieb für Ende 2019 vorgesehen. Nach den neuesten Plänen wird dies frühestens im Dezember 2020 der Fall sein. Von der Verschiebung betroffen sind insgesamt fünf Strecken: Die Riedbahn von Mannheim über Lampertheim bis Groß-Rohrheim, die Strecke von Mannheim über Schwetzingen nach Karlsruhe, die Route über die Main-Neckar-Bahn von Heidelberg/Mannheim über Weinheim nach Darmstadt. Die zweite Stufe sieht außerdem den Ausbau der Bahnhöfe und Haltepunkte auf den Strecken Heidelberg - Bruchsal - Karlsruhe und Heidelberg - Meckesheim - Aglasterhausen/Eppingen. Auf diesen beiden Strecken fahren bereits seit 2003 bzw. 2008 S-Bahnen.

Diese Nachricht verkündete das Verkehrsministerium in Stuttgart kurz vor Weihnachten. Darin hieß es auch: „Verbunden war die Verschiebung mit der Erwartung, dass sich der Wettbewerb um den Betrieb intensiviert“. Es ist daher anzunehmen, dass sich bisher nur DB Regio beworben hat und dass die angebotenen Konditionen von DB Regio zumindest für das Stuttgarter Ministerium nicht akzeptabel sind.



Auf alle Fälle ist es jetzt wieder möglich, dass sich Interessenten bis Frühjahr 2017 für den Betrieb zu bewerben. Die Vergabe soll dann im Sommer 2017 erfolgen. Einen sehr schalen Beigeschmack hinterließ diese Ankündigung: Erstens erfuhren die Anlieger-Kommunen von der Verschiebung offensichtlich aus der Presse. Zweitens begründete das Ministerium die Verschiebung nicht mit der endlos verlängerten Ausschreibung, sondern mit der Befürchtung, dass die Hersteller die benötigten Fahrzeuge nicht rechtzeitig würden bauen/liefern können. Wenn man die Vergabe lange genug hinausschiebt, kann natürlich irgendwann kein Hersteller mehr zum ursprünglich angedachten Termin liefern!



S-Bahn Rhein-Neckar im Bahnhof Ludwigshafen Mitte (Foto: DB)

Immerhin konnte auf den Strecken der Stufe 1 (Inbetriebnahme ab Dezember 2003) im Dezember 2016 der Betrieb wie geplant mit modernisierten Triebwagen vom Typ ET 425 fortgesetzt werden. Die Zahl der Fahrzeuge ist inzwischen von 40 auf 77 gestiegen. DB Regio hatte die entsprechende Ausschreibung im Mai 2014 gewonnen und teilweise schon im Laufe des letzten Jahres die modernisierten ET 425 zum Einsatz gebracht.

Auch auf der Strecke Mannheim-Ludwigshafen-Worms-Mainz sollen ab Dezember 2017 vier Jahre lang (bis zum Start der aktuell laufenden Ausschreibung für die Stufe 2) 14 weitere modernisierte ET 425 zum Einsatz kommen.

Der Ausbau der Infrastruktur für die S-Bahn Rhein-Neckar geht nur in winzigen Schritten voran. In Weinheim ruhen – seit Ende Juni 2016 – die Bauarbeiten an den Bahnsteigen. Die Deutsche Bahn hatte versäumt, prophylaktisch Sperrpausen für die Wochen nach dem geplanten Fertigstellungstermin im Juni 2016 zu beantragen. Die Arbeiten wurden zwar zu 80 bis 90 Prozent fertig, aber eben nicht ganz. Insbesondere der Einbau der Aufzüge konnte nicht mehr erfolgen. Deshalb musste die Haupt-Unterführung seit Juni 2016 gesperrt werden. Für die allermeisten Fahrgäste bedeutet dies einen Umweg von 200 bis 300 Meter. Besonders tragisch dabei ist, dass auf Anweisung des damaligen Bahn-Chefs Gru-

be im 2. Halbjahr 2016 keine neuen Sperrpausen eingerichtet werden durften. Grube kämpfte seinerzeit um die Verlängerung seines Vertrages, wofür eine höhere Pünktlichkeit im Fernverkehr mit das entscheidende Kriterium war. Bekanntlich hat er inzwischen „hingeworfen“, so dass die Verhinderung der Sperrpausen, um die Baustelle Weinheim halbwegs termingerecht abzuschließen, völlig unnötig war.

Abgeschlossen wurden dagegen die Bauarbeiten auf der linksrheinischen Strecke Mainz-Worms-Ludwigshafen. Dort soll die S-Bahn planmäßig 2021 den Betrieb aufnehmen, aber da die Haltepunkte alle bereits umgebaut wurden, können dort bereits ab Dezember 2017 barrierefreie Züge fahren.

Auf der Strecke Mannheim-Graben/Neudorf-Karlsruhe sowie der Main-Neckar- und der Ried-Bahn gibt es jedoch bei mehreren Haltepunkten neue Verzögerungen, so dass sich die baulichen Fertigstellungen bis ins Jahr 2020 und der tatsächliche (kaufmännische) Abschluss der Projekte bis 2022 hinziehen sollen. Hier sprach DB Netz schon vor zwei Jahren bzgl. der zeitlichen Taktung von „Abläufen außerhalb des Regelprozesses“, so dass die jetzt bekannt gewordenen Verschiebungen nicht überraschen.

Auch die Bahnsteig-Verlängerung der Bahnhöfe und Haltepunkte im Abschnitt Heidelberg - Bruchsal auf 210 m

Länge für S-Bahn-Dreifach-Traktion (drei gekoppelte Triebwagen) verschiebt sich erneut. War vor gut einem Jahr noch die Fertigstellung bis Ende 2018 angekündigt, so ist derzeit von „voraussichtlich bis Ende 2019“ die Rede.

Spannend dürfte von daher die Kostenübernahme werden. Alle genannten Maßnahmen sollen großenteils eigentlich mit Mitteln aus dem sogenannten Bundes-GVFG finanziert werden. Da diese Finanzierung jedoch Ende 2019 ausläuft, müssen bis dahin alle geförderten Bau-Maßnahmen endabgerechnet sein. Schon jetzt ist das Ende der letzten Abrechnungen aber erst für 2022 geplant. Fast alle

Verzögerungen und Verschiebungen betreffen Baden(-Württemberg). Daher ist teilweise das Land Baden-Württemberg in die Bresche gesprungen und garantiert die Übernahme von Mehrkosten, wenn Maßnahmen nicht mehr im geplanten Umfang mit Bundesmitteln kofinanziert werden können. Eigentlich ist im September 2015 zwischen Bund und Ländern eine Fortführung des erwähnten GVFG-Bundesprogrammes vereinbart worden. Hierfür ist jedoch eine Grundgesetzänderung erforderlich. Für diese wurde nach langer Verzögerung im Januar 2017 ein Gesetzentwurf der Bundesregierung eingereicht. Dieser wird jedoch möglicher-

weise in seiner jetzigen Form im Bundesrat scheitern. Ob dann vor der Bundestagswahl im Vermittlungsausschuss noch eine Lösung gefunden werden kann, ist fraglich.

Auf alle Fälle stellt – was Verzögerungen und Verschiebungen angeht – die 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar schon jetzt den neuen Berliner Flughafen oder die Elbphilharmonie in Hamburg weit in den Schatten. Der erste kommunizierte Termin war der Dezember 2007. Nach einer zweistelligen Anzahl von Verschiebungen könnte es jetzt zwischen 2020 und 2022 tatsächlich soweit sein.

(Michael Löwe)

Nächster Halt: BASF



Einfahrt zum BASF-Werksgelände am Südtor. (Foto: gip)

Das Werk des Chemiekonzerns BASF in Ludwigshafen, das größte zusammenhängende Industriegelände der Welt, auf dem 35.000 Menschen arbeiten, soll an das Netz der S-Bahn Rhein-Neckar abgeschlossen werden. Dazu unterzeichneten Vertreter des rheinland-pfälzischen Verkehrsministeriums und des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar im Dezember einen Vertrag für das 36-Millionen-Projekt.

Die Bauarbeiten sollen bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 abgeschlossen sein. Vorgesehen ist, die etwa zwei Kilometer lange Strecke zwischen dem Ludwigshafener Hauptbahnhof und dem BASF-Werksgelände, die auf 600 Meter unterirdisch verläuft, auszubauen und zu elektrifizieren. Der Tunnel wurde 1974 in offener Bauweise errichtet und unterquert mehrere Straßen, Straßenbahnstrecken und Gebäude, darunter das Rathaus-Center. Auf dem Werksgelände sollen außerdem vier Kilometer Gleis und drei Haltepunkte auf S-Bahn-Standard gebracht werden.

Bisher fahren täglich etwa 1.400 „Aniliner“, wie die Mitarbeiter der BASF sich selbst nennen, mit Dieseltriebwagen zum und vom Werksgelände. Ihre Zahl soll mit dem S-Bahn-Anschluss erheblich gesteigert werden. (wb)

Zweibrücken - Homburg kommt wieder

Die 1989 für den Personenverkehr stillgelegte, elf Kilometer lange Bahnstrecke Homburg (Saar) – Zweibrücken soll für die S-Bahn Rhein-Neckar reaktiviert werden. Das Land Rheinland-Pfalz hat jetzt zugesagt, dafür 34 Millionen Euro zu geben. Die ersten S-Bahnen sollen 2021 rollen.

Rheinland-Pfalz will laut Verkehrsminister Volker Wising (FDP) neben dem eigenen Anteil auch die Hälfte der Baukosten des Saarlandes bezahlen. Zudem werde das Land in den Anfangsjahren auch die Betriebskosten auf dem saarländischen Abschnitt übernehmen. Er ist deutlich länger als der rheinland-pfälzische Teil. Das Saarland hat aber viel weniger Interesse an der Wiederinbetriebnahme, da an dem saarländischen Streckenteil nur kleine Dörfer liegen. Nutznießer des S-Bahn-Ausbaus ist das südwestpfälzische Zweibrücken. Das Mittelzentrum mit 35.000 Einwohnern, das die kleinste kreisfreie Stadt Deutschlands ist, bekommt damit ab 2021 eine direkte Anbindung an die Oberzentren Kaiserslautern, Ludwigshafen und Mannheim.

Zusätzliche S-Bahn-Fahrzeuge sind für die Verlängerung der Linie S1 vom badischen Osterburken nicht nötig, da die Triebwagen derzeit in Homburg eine Wendezeit von 50 Minuten haben. Diese Zeit reicht bequem aus, um die S-Bahn bis Zweibrücken zu verlängern. (wb)



Stillgelegt: Der Haltepunkt Homburg-Beeden. (Foto: L. Antus)



Doppelstockzug der luxemburgischen Staatsbahn. (Foto: M. Tosap)

Wieder Fernverkehr an der Mosel?

Luxemburg möchte eine schnelle Verbindung

Das Luxemburger Infrastrukturministerium hat eine neue Fernzugverbindung von Luxemburg über Trier nach Düsseldorf angekündigt. Der Zug soll ab Dezember 2017 fahren. In einer Pressemitteilung heißt es, der Luxemburger Verkehrsminister habe Gespräche mit Rheinland-Pfalz, der Deutschen Bahn und Verkehrsverbänden aufgenommen. Auf der neuen Fernzugverbindung sollen demnach Züge der Luxemburger Bahngesellschaft fahren. Gehalten werden soll auf deutscher Seite in Trier, Koblenz und Köln. Angedacht ist ein Zugpaar pro Tag.

Die Deutsche Bahn ist offenbar grundsätzlich bereit, diese Verbindung zu realisieren – geklärt ist, wie die Züge aus Luxemburg in den hochbelasteten Knoten Köln einfahren können. Im Frühjahr wollen sich die betroffenen Bahnen sowie

Landespolitiker aus Rheinland-Pfalz erneut treffen, um über den Plan zu beraten.

Das Land Rheinland-Pfalz, der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord und die luxemburgische Seite bemühen sich seit 2014 um die Wiedereinführung einer umsteigefreien Verbindung zwischen Luxemburg über Trier nach Düsseldorf.

Die neue Verbindung könnte mit CFL-Triebzügen vom Stadler-Typ Kiss betrieben werden, wie sie bereits heute zwischen Luxemburg und Koblenz im Nahverkehr unterwegs sind.

Ende 2014 waren die beiden letzten Fernzugverbindungen, zwei Intercityzüge an die Nordsee, auf der Moselstrecke gestrichen worden. Die Bahn begründete dies damit, dass sich der Betrieb auf der Moselstrecke nicht lohne. (wb)

Mit der Draisine durch den Westerwald

Bereits im vierten Jahr gibt es ab 1. Mai wieder Draisinenfahrten auf der Westerwaldquerbahn, die einst von Herborn nach Montabaur führte. Weitere Fahrten sind für 13., 14., 25., 27. und 28. Mai sowie am 4., 5., 15., 17. und 18. Juni 2017 geplant. Gefahren wird auf dem rund sechs Kilometer langen Streckenabschnitt zwischen Fehl-Ritzhausen und Rennerod. Abfahrtszeit ist jeweils um 10, 12.30 und 15 Uhr. Besetzt werden müssen die Fahrzeuge mit mindestens vier Erwachsenen, maximal sind sechs Erwachsene und zwei Kinder möglich. Die Kosten pro Fahrt belaufen sich pro Draisine auf 80 Euro. Eine vorherige Buchung ist zwingend erforderlich bei

Touristinfo „Hoher Westerwald“ in Rennerod, Tel. 02664-9939093, E-Mail: draisinen@westerwald-querbahn.de

Betrieben werden die Draisinen von der Interessengemeinschaft Westerwald-Querbahn e.V. (IWQ), die sich dafür einsetzt, dass die Strecke Westerburg - Rennerod als Infrastruktur erhalten bleibt. Der Verein will den Güterverkehr und den ÖPNV auf dieser Strecke wiederbeleben und eine Touristikbahn neu installieren. (red)

Langes Warten auf die Hunsrückbahn

Die seit langem geplante Hunsrück-Bahn zum Flughafen Hahn kann nach Angaben des rheinland-pfälzischen Verkehrsministeriums erst im nächsten Jahrzehnt starten. Zunächst werden zwei Planfeststellungsbeschlüsse erwartet – einer im Frühling 2017 und der andere frühestens Ende dieses Jahres. Hinzu kämen weitere Verhandlungen – etwa mit der DB Netz AG – sowie die angekündigten Klagen mehrerer Anwohner. Dann werde die reine Bauzeit noch gut drei weitere Jahre betragen, teilte eine Ministeriumssprecherin mit.

Ende 2016 gab es in Simmern eine Anhörung zum Planfeststellungsverfahren, bei der 780 Einwände abgearbeitet werden mussten. Größere Gruppen von Ausbaugegnern ließen sich von bekannten Fachanwälten vertreten. Die Bevölkerung im Hunsrück hat offenbar wenig Interesse an einer Reaktivierung der Hunsrückquerbahn von Langenlonsheim bis zum Flughafen. Sie fordern Nachtfahrverbote, keinen Güterverkehr und nur einen Zug pro Stunde und Richtung.

Da die Passagierzahlen auf dem ehemaligen Militärflugplatz viele Jahre rückläufig waren ist die Reaktivierung umstritten. Die Kosten für die Wiederinbetriebnahme der rund 60 Kilometer langen Strecke werden auf 120 Millionen Euro geschätzt. (red)



In desolatem Zustand: Strecke bei Simmern. (Foto: Marcus Braun)

Vom Verschwinden der Gleisziffern in Bahnsteiganzeigen

In einer Reihe von Bahnhöfen fehlt seit neuestem auf den Bildschirmen die Angaben des Gleises, auf das sich die Zugzielangaben beziehen. Als ein ganz besonders negativer Ausreißer in dieser Hinsicht ist hier der Bahnhof Hamburg-Altona zu nennen.

Wenn man mit einem ICE in Altona ankommt und aus der zweiten Klasse, sagen wir aus Waggon 5, aussteigt, hat man keine Chance sich zu orientieren. Man sucht schließlich seinen Anschlusszug nach Westerland, Flensburg oder Kiel.

Ist mein Zug tatsächlich auf dem Gleis eingefahren, auf dem er laut Plan einfahren sollte? Fährt mein Zug etwa auf dem Nachbargleis ab? Welches Gleis ist das Nachbargleis? Aufklärung über die örtlichen Gegebenheiten gibt es erst, wenn man am Ende des Bahnsteigs den Querbahnsteig erreicht hat.

Und Hamburg-Altona ist kein Einzelfall. Wie die DB-Abteilung „Station & Service“ operiert, konnte im letzten Jahr im Marburger Bahnhof beobachtet werden. Im Sommer verschwanden plötzlich die Gleisziffern von den insgesamt vier Bildschirmen der Multifunktionsanzei-

gen an den Gleisen 4 und 5 – das sind die Fernverkehrs-Gleise – ohne dass gleichwertiger Ersatz geschaffen worden wäre. Das Feld im Display blieb ungenutzt! Die nur halb so großen Bildschirme an den Gleisen 2 und 8 hingegen



zeigten wie eh und je die Gleisziffern an. Wie eine Intervention von PRO BAHN Hessen bei der DB-AG ergeben hat, ist der Grund für diese Maßnahme eine Softwareanpassung um auch Folgezüge anzeigen zu können. Das ist erfreulich und lobenswert, weil fahrgast-freundlich. Die Multifunktionsanzeigen in den großen Hauptbahnhöfen von Hamburg, Frankfurt und München zeigen hingegen wie selbstverständlich beides an: Die Gleisziffern und die Folgezüge.

Alarmierend für alle Fahrgastverbände müsste jedoch die Auskunft der DB sein, dass vorgesehen ist, bundesweit

die Gleisangaben in den Multifunktionsdisplays zu eliminieren und stattdessen eine stationäre Gleisbeschilderung zu installieren. Bis das so weit ist werden als Übergangslösung die Gleisziffern auf den Bildschirmen wieder angezeigt werden. So geschehen in Marburg und allen anderen betroffenen Bahnhöfen Hessens. Wir müssen also davon ausgehen, dass die Gleisziffern bundesweit in den Multifunktionsdisplay auf allen größeren Bahnhöfen demnächst abgeschaltet werden, sobald die stationäre Beschilderung überall installiert worden ist.

Zu erwarten ist ein an vielen Bahnsteigen unübersichtlicher Schilderwald, obwohl sich die verhältnismäßig neuen Displays durchaus bewährt haben. Auch im Ausland werden die Gleise auf den Bildschirmen angezeigt. Aus Sicht der Fahrgäste ist die geplante und zudem teure Rolle rückwärts in der Informationstechnologie nicht hinzunehmen. Der sinnlose Wechsel der Orientierungsgewohnheiten darf den Bahnkunden einfach nicht zugemutet werden.

(Reinhard Ahrens)

Wer zuviel zahlt, fährt schwarz

Der Inhaber einer RMV-Zeitkarte der Preisstufe 04, gültig für Fahrten zwischen Bad Soden am Taunus und Frankfurt am Main, ist generell nicht gut auf die S-Bahn Rhein-Main zu sprechen, und zwar wegen des Preises von 1.338 Euro pro Jahr für eine Strecke von elf Kilometern, der ständigen Verspätungen, gelegentlichen Zugausfällen zwischen Niederhöhnstadt und Bad Soden und oft viel zu kurzer Züge im Berufsverkehr. Was diesem RMV-Nutzer aber am 25. November 2016 widerfahren ist, übersteigt alles bisher Dagewesene.

An diesem Tag musste der Beschwerdeführer zu einem Seminar nach Bad Nauheim. Am Frankfurter Westbahnhof besorgte er sich - wegen des knappen Übergangs in aller Eile – eine Anschlusskarte der Preisstufe 05 mit Ziel 2500 – via Bad Vilbel/Bad Homburg. In Unkenntnis der Preisstufe seiner Jahres-Chipkarte gab er sicherheitshalber am

Automaten als Preisstufe seiner Zeitkarte die viel zu niedrige „02“ an. Er zahlte € 6,65 € und betrat den Regionalzug.



Kaum eingestiegen, wurde sein Fahrausweis kontrolliert. Der Zugbegleiter gab unmissverständlich zu erkennen, dass der Anschluss-Fahrausweis ungültig sei und deshalb ein erhöhtes Beförderungsentgelt von 60 Euro fällig werde. Nach kurzer Diskussion war der Zugbegleiter jedoch bereit, auf das erhöhte Beförderungsgeld zu verzichten, wenn der Fahrgast bereit wäre, bei ihm, übrigens entgegen allen

Vorschriften des RMV, die die einen Verkauf von Fahrscheinen im Zug verbieten, einen weiteren Fahrschein zu lösen. Der Zugbegleiter stellte daraufhin eine korrekte Anschlussfahrkarte für Erwachsene der Preisstufe 05 als Ergänzung zur Zeitkarte der Preisstufe 04 im Wert von nur noch 4,35 Euro aus.

Zur Verinnerlichung: Beide Anschluss-Fahrausweise lauten von Frankfurt am Main West (der Tarifzone 5000) nach 2500 (Bad Nauheim). Der Fahrschein mit dem um 2,30 Euro zu viel gezahlten Preis ist nach Meinung des Zugbegleiters ungültig. Das Fahren auf diesem Fahrschein kommt nach Meinung der DB einer Schwarzfahrt gleich. Da stellt sich doch die Frage, ob ein Kind, das versehentlich einen Erwachsenen-Fahrschein gelöst hat, auch ohne gültigen Fahrausweis unterwegs ist und im Falle einer Fahrscheinkontrolle den Zug dann sofort verlassen muss? *(Wilfried Staub)*



Werbung des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar für den neuen eTarif. (Fotomontagen: VRN)

Metermaß statt Wabenzählen: Auch der Verkehrsbund Rhein-Neckar (VRN) hat jetzt neue entfernungsabhängige Tarife eingeführt, so wie der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) schon vor gut einem Jahr. Nachdem die „Fahrgastzeitung“ in ihrer vorigen Ausgabe den RMVsmart-Tarif kritisch beleuchtete, befassen wir uns in dieser ersten Ausgabe unter dem neuen Namen „Der Umsteiger“ mit dem „eTarif“ des VRN.

Der eTarif wird auf Basis der Luftlinie zwischen Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle berechnet – also der kürzesten Entfernung. Er setzt sich aus 1,20 Euro Grundpreis pro Fahrt und 20 Cent je angefangenem Kilometer Luftlinie zusammen (für BahnCard-Inhaber: 90 Cent, bzw. 15 Cent).

Gezahlt wird nur für die Luftlinie, nicht für den verkehrsnotwendigen Fahrweg. Der eTarif ist gedeckelt auf maximal zwölf Euro pro Tag und 90 Euro pro Monat.

Nach einer einmaligen Registrierung muss man nur bei jeder Fahrt beim Ein- und Ausstieg sich an-, bzw. abmelden. Beim Umsteigen ist keine Meldung erforderlich. Der Fahrpreis wird dann automatisch errechnet und auf dem Smartphone angezeigt. Wenn es mehrere preisliche Alternativen gibt (z.B. Einzelfahrschein oder Tageskarte im VRN), wird die jeweils günstigste ermittelt. Der eTarif darf ab 18 Jahren genutzt werden.

Kaum durchschaubar: die verschiedenen elektronischen Möglichkeiten, Fahrkarten im VRN zu erwerben:

Es gibt seit einigen Jahren drei elektronische Möglichkeiten, Fahrscheine zu erwerben: 1. eTarif, 2. Handy-Ticket, 3. Online-Ticket. Diese runden die klassischen Bezugsmöglichkeiten (Automat, Verkaufsstelle, Busfahrer, Postversand bei Zeitkarten) ab. Seit Juni 2013 gab es im VRN die Möglichkeit, mit einer entsprechenden Smartphone-App am bundesweiten Touch&Travel-System der DB AG teilzunehmen.

bar ist (DB/VRN-Ticket-App und rnv/VRN-Ticket-App), die man sich auf sein Smartphone herunterladen muss. Nach einer einmaligen Registrierung muss hier jedoch explizit durch Angabe der Start- und Zielhaltestelle ein Fahrschein gekauft werden, der dann elektronisch auf das Smartphone heruntergeladen wird. Dieser ist bereits entwertet und kann nur am selben Tag innerhalb der entfernungsabhängigen Gültigkeits-Fristen verwendet werden.

Das VRN-Handy-ticket darf ab 16 Jahren genutzt werden. Alle genannten Apps für eTarif und Handy-Ticket gibt es im übrigen als Android- und als iOS-Version. Schließlich gibt es noch das Online-Ticket. Dieses kann aus der Online-Fahrplanauskunft heraus angefordert werden und muss nach dem Download ausgedruckt werden.

Es ist nicht entwertet und kann daher wie ein normales Ticket aus dem Fahrschein-Automaten eingesetzt werden. Für das Online-Ticket gibt es keine Altersbeschränkung. (Michael Löwe)

Es ist nicht entwertet und kann daher wie ein normales Ticket aus dem Fahrschein-Automaten eingesetzt werden. Für das Online-Ticket gibt es keine Altersbeschränkung. (Michael Löwe)

Keine Luftnummer: der neue VRN-eTarif

Verbund errechnet Fahrpreise
nach der Luftlinie zwischen Haltestellen

Die DB stellte dieses System jedoch zum 30. November 2016 ein. Daraufhin gab der VRN zunächst eine Eigenentwicklung in Auftrag, die seit Jahresanfang als sog. „eTarif-App“ verfügbar ist. Ab März 2017 soll eine „ticket2go“-App die (technische) Nachfolge des Touch&Travel-Systems antreten und zunächst Verbundfahrkarten in neun baden-württembergischen Verkehrsverbänden sowie dem übergreifenden Nah- und Regional-Zug-Verkehr (DB und andere Unternehmen) anbieten.

Außerdem gibt es das VRN-Handyticket, das über zwei verschiedene Apps nutz-



Gegenüberstellung VRN-eTarif und RMVsmart

Auch der Rhein-Main Verkehrsverbund experimentiert derzeit mit einem neuen Tarifmodell, dem RMVsmart-Tarif. Daher ist es reizvoll, die beiden neuen Tarifmodelle einmal miteinander zu vergleichen.

Es fällt auf, dass es erhebliche Unterschiede zwischen dem VRN-eTarif und dem RMVsmart-Tarif gibt. Während der VRN-Tarif fast immer günstiger als der klassische Wabentarif ist, ist eine Zielsetzung des RMV-Tarifs, einen höheren Kosten-Deckungsgrad durch Fahrgeld-Einnahmen als bisher zu erreichen, so dass der smart-Tarif schon jetzt im Probebetrieb teilweise teurer ist als der klassische RMV-Flächenzonen-Tarif. Außerdem gibt es im Gegensatz zum VRN-Tarif keine zeitraumbezogene Deckelung (VRN: maximal zwölf Euro pro Tag, 90 Euro pro Monat). Der Tarifaufbau beim RMVsmart ist unübersichtlicher: während beim eTarif sich der Preis aus einer fixen Grundgebühr (derzeit 1,20 Euro) plus 0,20 Euro je Luftlinien-Kilometer zwischen Start und Ziel zusammensetzt, ist der RMVsmart deutlich komplexer aufgebaut. Es gibt zwar auch einen Grundpreis (aktuell 1,69 Euro), aber dazu kommen je nach benutztem Verkehrsmittel-Typ und Ortsgröße sowie in Abhängigkeit von Kern- oder Regional-Netz fixe oder variable Zusatzkosten (siehe Grafik). Benutzt man Regionalzüge, S- oder U-Bahnen, ist es ein Entfernungstarif, der sich auf die zurückgelegten Kilometer bezieht (kein Luftlinientarif!) – benutzt man Bus oder Straßenbahn, entstehen nur (ortsgrößen-abhängige) Fixkosten. Für Fahrten von und zu Bahnhöfen in Frankfurt Zentrum gilt auch für S- und U-Bahn ein Festpreis. Leider ist der RMVsmart-Tarif so komplex wie er klingt!

Für beide Tarife werden jede Menge Daten benötigt. Grob gesagt handelt es sich um

- Konventionelle Adressdaten (Name, Postleitzahl, nur VRN: Straße und Ort)
- Elektronische Adressdaten (E-Mail-Adresse, nur VRN: Mobilfunknummer)
- Verkaufsdaten (Start, Ziel, Preis, Datum, Uhrzeit)
- Zahlungsdaten (Kreditkartennummer oder Bankverbindung)
- Ortungsdaten/GPS-Daten (optional)

Explizit ermittelt werden die kumulierten Umsätze je Tag (nur VRN) und Monat, um die Deckelung, bzw. Rabattierung anwenden zu können. Fazit: Der Vergleich

fällt klar zugunsten des VRN aus. Sein eTarif ist günstiger (im Vergleich zum jeweiligen bisherigen Tarif), deutlich einfacher und gilt schon jetzt in neun Verkehrsverbänden (künftig sind noch mehr angestrebt). Man kann dem RMV nur raten, sich dem VRN-Tarifmodell anzuschließen. Dann gäbe es noch ein größeres Netz von Verkehrsverbänden mit einheitlicher (Smartphone-)Tarif-Ermittlung. (Michael Löwe)



	VRN-eTarif	RMVsmart
Zielsetzung / Motivation	Gerechtere Tarifstruktur Erschließung neuer Kunden	Bisheriger Flächenzonen-Tarif teilweise „unübersichtlich, komplex und ungerecht“ „Finanzierung des Leistungsangebots im RMV“
Tarif-Grundstruktur	Luftlinien-Tarif	Entfernungs-Tarif (gefährdete Strecke), bzw. Fixkosten-Tarif
Tarifaufbau	Grundpreis plus Kosten je km	Grundpreis plus fahrzeugtyp- und ortsgrößen-abhängig fixe und/oder variable (entfernungsabhängige) Kosten
Preisniveau	Niedriger als klassischer Tarif	Vergleichbar zu klassischem Tarif (teilweise höher)
Preisdeckelung	12 € je Tag, 90 € je Monat	10 % Rabatt ab 20 € Monatsumsatz
Gültigkeitsbereich	VRN und aktuell 9 weitere Verbände	Auch dauerhaft nur für RMV geplant
Verfügbarkeit der Apps	Für Android und iOS	Für Android und iOS
Benötigte Daten	Name, Postanschrift, E-Mail-Adresse, Mobilfunknummer, Ausweistyp, Zahlungsart, Zahlungsdaten (z.B. Kreditkartennummer) Verkaufsdaten (Startort, Zielort, Datum, Uhrzeit, Preis) Ggfs. GPS-Daten	Name, Postleitzahl, E-Mail-Adresse, Zahlungsart, Zahlungsdaten Verkaufsdaten Ggfs. GPS-Daten

Vergleich der beiden Tarife des VRN und des RMV



So funktioniert RMVsmart: Zum Grundtarif kommen je nach Verkehrsmittel unterschiedliche Kilometerzuschläge.

Kommentar zu den elektronischen Tarifen von Michael Löwe

Die Bewertung von PRO BAHN zum neuen elektronischen Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar fällt jetzt etwas differenzierter aus als noch vor zwei Jahren. Während wir damals überhaupt keinen Sinn im eTarif erkennen konnten, blitzt jetzt wenigstens am Horizont so etwas wie ein Silberstreif auf.

Viele Probleme existieren weiterhin. Es gibt zwar jetzt eTarif-Fahrkarten mit BahnCard-Ermäßigung (BC-Tickets), aber nach wie vor keine Kinder-Fahrkarten. Da eTarif-Fahrkarten erst ab 18 Jahren zulässig sind (dies dürfte aus rechtlichen Gründen an der Bezahlfunktion liegen), bleiben auch die drei Jahrgänge der 15-17-Jährigen ausgeschlossen (der Kindertarif gilt nur bis einschließlich 14 Jahren). Dazu gibt es keine Gruppen- oder Tages-Tickets. Dies wird kompensiert durch den günstigeren Preis und die Deckelung. Da alle Unter-18-jährigen ausgeschlossen sind, kann der eTarif auch nicht den klassischen Waben-Tarif ablösen. Dies ist auch deshalb dauerhaft nicht möglich, da nie alle Fahrgäste ein Smartphone haben werden. Hier muss man auch beachten, dass ein (kleiner) Teil der Bevölkerung aus Überzeugung wegen der extremen Transparenz aller möglichen Aktivitäten

bewusst auf ein Smartphone verzichtet. Dies ist ähnlich wie mit dem Bargeld beim Bezahlen. Auch wenn es noch so viele Karten und elektronischen Bezahlmöglichkeiten gibt, wird man das Bargeld nicht abschaffen (können).

Wo liegen also Vorteile des eTarifs für den Fahrgast? Hier wird erstmals ein verbundübergreifender einheitlicher Tarif angeboten. Am Anfang machen neun Verkehrsverbünde mit, darunter der KVV (Karlsruher Verkehrsverbund), der VPE (Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis) und der VVS (Verkehrsverbund Stuttgart). Insbesondere zwischen VRN und KVV ist das Thema der Fahrkarten und Tarife bei Fahrten vom einen in den anderen Verkehrsverbund seit Jahren ein Ärgernis für viele Fahrgäste. Wenn noch der RMV zu einer Mitarbeit gewonnen werden könnte, käme man einem verbundübergreifenden Tarif – zumindest aus VRN-Sicht – ein ganzes Stück näher. Baden-Württemberg hat so viele Verkehrsverbünde wie kein anderes Bundesland, nämlich 22. Da bisher alle Versuche gescheitert sind, mehrere Verkehrsverbünde zu einem Zusammenschluss zu bewegen, ist der eTarif ein Ansatzpunkt für einen einheitlichen verbund-übergreifenden Tarif. Aber gibt es da nicht auch die Idee

des „Baden-Württemberg-Tarifs“, an dem seit Jahren im Stuttgarter Verkehrsministerium gearbeitet wird, um dieses Problem zu lösen?

Unser Fazit: Nach wie vor bleibt die Frage, ob sich der ganze Aufwand für deutlich weniger als zehn Prozent der Fahrgäste (Einzelfahrten-Tickets-Nutzer) für den VRN und die Fahrgäste lohnt. Wenn ich bei verbund-übergreifenden Fahrten überlegen muss, ob der eTarif, das Baden-Württemberg-Ticket oder ggfs. künftig die Nutzung des Baden-Württemberg-Tarifs die günstigste Lösung ist, macht das den Ticket-Erwerb endgültig zu einer hochkomplexen Angelegenheit – insbesondere wenn ich zu mehreren, und da vielleicht mit Kindern unterwegs bin, für die es keinen eTarif gibt.

Wenn man den Gordischen Knoten „Tarif-Vielfalt der Verkehrsverbünde“ durchschlagen will, könnte man allerdings den Luftlinientarif auch am Automaten einführen. Dann gäbe es auch keinen Grund einer Altersbeschränkung mehr. Einfach Start- und Ziel-Ort eingeben und einen (luftlinien-)entfernungsabhängigen Tarif angezeigt bekommen – verbundübergreifend und altersabhängig (Kind oder Erwachsener). Ob der eTarif der erste Schritt hierhin ist? Schön wäre es!

Undurchsichtige Tarife im Fernverkehr – die Bahn reagiert / Erfolg für Konrad Nieft

Seit über zehn Jahren befasst sich Konrad Nieft, aktives Mitglied im PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt, mit den Fernverkehrsfahrpreisen der Deutschen Bahn. Jeden Tag sitzt der rüstige Rentner vor dem PC und vergleicht beispielsweise den ständigen Wechsel bei den Sparpreisen und versucht herauszufinden, welche Systematik dahinter steckt. Bereits früher hat er zahlreiche Ungereimtheiten in den Normalpreisen (heute Flexpreise) herausgefunden. In der „Fahrgastzeitung“ haben wir immer wieder über Konrad Nieft und seine erstaunlichen Entdeckungen berichtet. Auch Tageszeitungen und Fernsehsender wurden schon auf ihn aufmerksam. Tarifexperten der Bahn hörten Konrad Nieft freundlich zu, bestritten aber teilweise die Fehler, die er aufgedeckte. Nun hat die Deutsche Bahn einige Ungereimtheiten im Tarifsysteem teilweise behoben. Ein Erfolg für Konrad Nieft und seine unermüdliche Fleißarbeit.



Im Einzelnen wurden berichtet:

1. Die Fahrpreise für den Nahverkehrsanteil, also den Vor- und Nachlauf einer Reise mit dem Fernzug sind nun tatsächlich durchgängig degressiv, d.h. der Preis pro Kilometer sinkt mit steigender Entfernung. Bisher wurden Vor- und Nachlauf separat berechnet, was zu höheren Fahrpreisen führte.
2. Die Bahn nutzt nicht mehr zwei verschiedene Preislisten für den Vor- und Nachlauf im IC und im ICE. Damit ist der Nahverkehrsanteil bei einer Reise auf gleicher Strecke mit dem ICE nicht mehr teurer als bei Nutzung des IC.
3. Die neue Preisliste ist feiner gestaffelt, die Preissprünge nicht mehr so groß.
4. Von Konrad Nieft kritisierte, nicht nachvollziehbare Preissprünge auf bestimmten Relationen wurden durch die DB bereinigt. So ist der Flexpreis von Frankfurt Hbf. nach Heilbronn Hbf. über Würzburg Hbf. jetzt auf 58 Euro von vorher 79 Euro gesenkt worden. Auch die Preise der Reisewege von Uelzen und Celle nach Heilbronn Hbf. wurden angepasst.

Ein schönes Beispiel dafür, dass die manchmal langwierige und mühselige Arbeit von PRO BAHN Aktiven zu guter Letzt doch immer wieder Früchte trägt. (red)

Mit der Burgwaldbahn zum Ederseebahn-Radweg

Die am 11. September 2015 wieder in Betrieb genommene „untere Edertalbahn“ von Frankenberg nach Korbach empfiehlt sich für eine wunderschöne kombinierte Bahn-Rad-Rundreise durch Nordhessen. Los geht's in Marburg am Gleis 2 mit der Kurhessenbahn – Linie R 42 um 10.29 Uhr in Richtung Bestwig. Fahrradmitnahme ist „begrenzt möglich“, wie es so schön auf dem Portal der DB heißt. In den Sommermonaten setzt die Kurhessenbahn an einzelnen Wochenenden den sogar eine speziell umgerüstete 628er Triebwagengarnitur mit einem deutlich gekennzeichneten Fahrradwagen ein.



Nach knapp anderthalbstündiger, wunderschöner Fahrt entlang der Wetschaft, durch den Burgwald und das Edertal wird um 11.53 Uhr das Ziel, die Bahnstation Korbach Süd, erreicht. Nach 800 m Fahrt – nun mit dem Fahrrad – auf der Wildunger Landstraße in Korbach in südliche Richtung kommt man zum Startpunkt, dem Parkplatz am Beginn des Ederseebahn-Radweges. Hier beginnt auf der ehemaligen Trasse der Bahnlinie Korbach - Bad Wildungen der 26 km lange, asphaltierte Ederseebahn-Radweg. Bis 1991 verkehrte hier sogar ein D-Zug-Paar Bad Wildungen - Amsterdam!



Über den Korbacher Stadtteil Meineringshausen, vorbei an Höringhausen und Sachsenhausen – beides Stadtteile von Waldeck – kommt man nach ca. 17 Kilometern oder 60 Minuten Fahrt zum Bahnhof Netze. Im alten Bahnhof Netze befindet sich die Gaststätte „Netzer Bahnhof – Das Pfannkuchenhaus“. Eine Einkerkehr lohnt sich allein schon wegen des reichhaltigen Pfan-



nekuchen-Angebotes. Anschließend geht es weiter in flotter Fahrt, bis zum Ende des Bahnradweges hinter der zur Gemeinde Edertal gehörenden Ortschaft Buhlen. Hier geht es der Beschilderung folgend über meist befestigte und gut befahrbare Wirtschaftswege über Edertal-Affoldern zum Ederadweg. Von Buhlen zur nächstgelegenen Bahnstation im Bad Wildunger Ortsteil Wega sind es noch gut elf Kilometer zu radeln. Wer mag, kann in Wega beim „Koppenretscher Wirt“ mit seinem schönen Biergarten noch einmal Rast machen. Am nahe gelegenen Bahnhof kann wieder die Kurhessenbahn genommen

Hessen-Ticket ist der Ausflug eine kostengünstige Angelegenheit, vor allem für Familien oder kleine Gruppen. Marburg, der Ausgangspunkt unserer Bahn-Rad-Tour, ist von Frankfurt aus stündlich mit einem Regionalexpress zu erreichen.

Im Verlauf der Strecke werden der Meineringerhäuser Tunnel und der Sachsenhäuser Tunnel durchfahren. Der „Selbacher Viadukt“ mit 28 Meter Höhe und knapp 200 Meter Länge ist sicherlich das spektakulärste Bauwerk auf der Strecke. Für die Instandsetzung der Bauwerke wurden 14 Millionen Euro aufgewendet.

Neben dem Freizeitwert hat der Ederseebahn-Radweg noch eine weitere vorteilhafte Funktion für die Region: Sollte eines fernen Tages der Eisenbahnverkehr wieder Erwarten auf dieser Strecke wiederbelebt werden, steht die Trasse noch zur Verfügung, weil sie durch den Radweg dauerhaft gesichert worden ist. Eine kostengünstige Reaktivierung der Strecke wäre problemlos möglich. (Reinhard Ahrens)

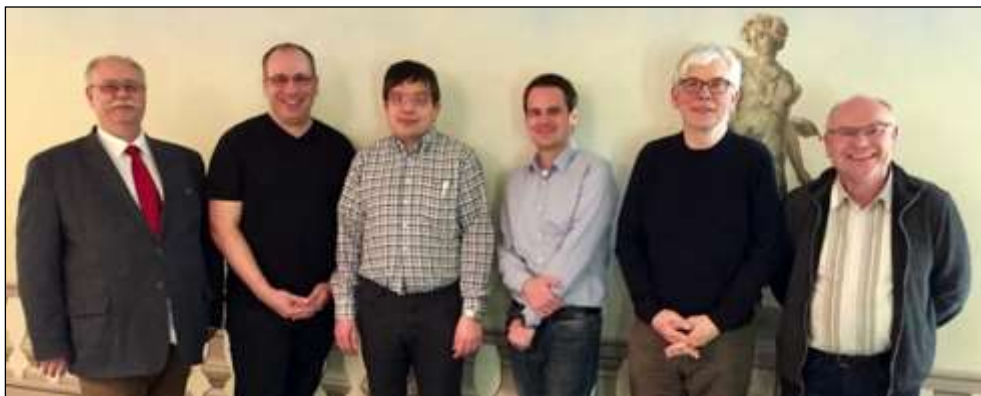
Neuer Vorstand in Mainz gewählt

Landesverband beschließt Zusammenarbeit mit Hessen

Der PRO BAHN Landesverband Rheinland-Pfalz/Saarland hat einen neuen Vorstand: Am 12. Februar 2017 wählten die Mitglieder auf der Landesversammlung in Mainz Sebastian Knopf (Worms) zum alten und neuen Vorsitzenden. Sein Stellvertreter nun Martin Mendel. Als Schatzmeister wurde Olaf Hof im Amt bestätigt. Armin Brast und Bernd Kruse vervollständigen als Beisitzer den Vorstand.

Die Versammlung beschloss ebenfalls eine stärkere Kooperation mit dem benachbarten Landesverband Hessen bei der Administration, der Mitgliederinformation und der Sacharbeit, um eine effektive Interessenvertretung der Fahrgäste trotz knapper Ressourcen unter Beibehaltung der nötigen Strukturen sicher zu stellen. Der Landesverband Rheinland-Pfalz/Saarland wird sich an der Herausgabe der viermal jährlich erscheinenden Mitgliederzeitung „Der Umsteiger“ (bisher „Fahrgastzeitung“) beteiligen.

Für die sachbezogene Zusammenarbeit gibt es eine ganze Reihe von Anknüpfungspunkten: der hessische Rhein-Main-Verkehrsverbund erstreckt sich bis in die rheinland-pfälzische Landeshaupt-

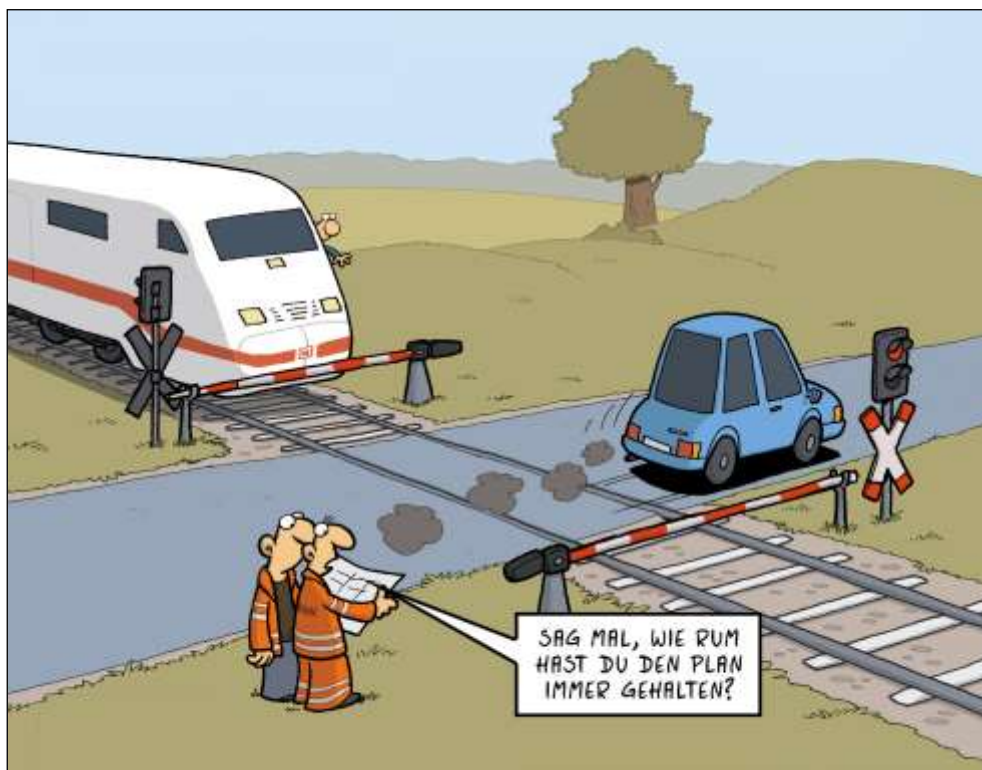


Der PRO BAHN Bundesvorsitzende Detlef Neuß, mit Vorstand von PRO BAHN Rheinland-Pfalz/Saarland Sebastian Knopf, Olaf Hof, Martin Mendel, Bernd Kruse & Armin Brast (v. l. n. r.) (Foto: Thomas Schwemmer)

stadt Mainz und mit den Übergangstari-fen zu Rhen-Nahe-Verkehrsverbund auch darüber hinaus. Für das geplante Wiesbadener Stadtbahnprojekt drängt sich die Wiederaufnahme der historischen Kooperation mit Mainz geradezu auf. Regionalbahnen aus Koblenz/Bingen oder Saarbrücken bringen ihre Fahrgäste bis in die hessische Metropole Frankfurt. Der öffentliche Verkehr zum Flughafen „Frankfurt/Hahn“ im Hunsrück ist sicherlich auch ein gemeinsames Thema. Die Keimzelle der Zusammenarbeit soll ein gemeinsamer regelmäßiger Stammtisch von

PRO BAHNern für Mainz/Wiesbaden bilden. Daraus werden sich sicherlich weitere gemeinsame Aktivitäten und eine intensivere Zusammenarbeit der beiden Landesverbände ergeben.

Schon seit über 20 Jahren arbeitet der baden-württembergische Regionalverband mit den PRO BAHN Mitgliedern in der Pfalz. Diese werden jeweils auch zu den Aktivitäten des Regionalverbandes eingeladen und bekommen die regionale Mitgliederzeitungsschrift kostenlos zugeschickt. (ts/wb)



Das Allerletzte

Die kuriosesten Lautsprecherdurchsagen im Zug:

- „Durch eine äußerst seltene Verkettung glücklicher Umstände werden wir unser Ziel unerwartet plan-gemäß erreichen.“
- „Weil 50 Leute an einer Tür ein-steigen, verzögert sich die Abfahrt. Wir bitten diese Dummheit zu entschuldigen.“
- „Für alle neu zugestiegenen Fahrgäste ohne Platzreservierung: willkommen auf unserer Stehparty.“
- „Liebe Fahrgäste, heute steht das S in S-Bahn für schleichen!“

< Die Zeichnung von Fernandez stammt aus dem „Pendlerkalender 2018“ des Carlsen-Verlages, der am 22. Mai 2017 erscheint.

PRO BAHN Landesverband Hessen

Sa 10.6. Jahreshauptversammlung, Casa Algarve („Grün-Weiß“),
Dornheimer Weg 27 in **Darmstadt**

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen

Mo 15.2.. 18.00 Uhr: Regionaltreffen, Gaststätte Zur Marbachs-
höhe, Amalie-Wündisch-Straße 3, **Kassel** (drei Statio-
nen mit der Linie 4 ab Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe).
Alle drei Monate am 2. Montag im Monat. (Ausnahme
Mai 2017)

PRO BAHN Regionalverband Osthessen

Do 8.6. 19 Uhr: Regionaltreffen im Restaurant „Mainzer
Rad“ Phulkari, Kurfürstenstraße 2, **Fulda**. Treffen in der
Regel alle drei Monate am 2. Donnerstag im Monat.

PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen

Mi 17.5. 18.30 Uhr: Regionaltreffen in der Pizzeria Adria,
Frankfurter Straße 30, **Gießen**, in der Regel jeden 3.
Mittwoch in jedem „ungeraden“ Monat.

Mi 14.6. Fahrgaststammtisch Marburger Land, Restaurant
Thesaloniki, Zeppelinstraße 1, **Marburg**, alle vier
Monate am 3. Mittwoch in einem „geraden“ Monat.

PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.

Mo 3.4. 18.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbandes
Großraum Frankfurt, im Saalbau Gutleut,
Frankfurt, Rottweiler Straße 32, Raum 3
(zehn Minuten vom Hauptbahnhof/Südseite)

Mo 8.5.
Mo 12.6.
Mi 19.4. 18.00 Uhr: Fahrgaststammtisch Nassau/Westhessen, im
Restaurant Da Mario, Adolfsallee 7, **Wiesbaden** (sieben
Minuten vom Hauptbahnhof entfernt), zusammen mit
dem Landesverband Rheinland-Pfalz/Saarland

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.

Sa 8. 4. 15 Uhr: Jahreshauptversammlung, Casa Algarve („Grün-
Weiß“), Dornheimer Weg 27, Darmstadt
Mi 26.4. 18.00 Uhr Arbeitstreffen im Restaurant Casa
Mi 24.5. Algarve („Grün-Weiß“), Dornheimer Weg
Mi 28.6. 27, **Darmstadt**, jeweils am 4. Mittwoch im Monat.

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar

Do 20.4. 19.30 Uhr: Monatstreffen im Restaurant red,
Poststraße 42, **Heidelberg**
Do 18.5. 19.30 Uhr: Monatstreffen im Umweltzentrum,
Käfertaler Str. 162, **Mannheim**
Do 22.6. 19.30 Uhr: Monatstreffen im Restaurant red,
Poststraße 42, **Heidelberg**

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) 9631899, Fax 5669880

**PRO BAHN Regionalverband
Großraum Frankfurt e. V.**

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

**PRO BAHN Regionalverband
Starkenburg e. V.**

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

**PRO BAHN Regionalverband
Rhein-Neckar**

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

**Landesverband Rheinland-Pfalz/
Saarland e.V.**

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

Bankverbindung Spendenkonten (Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!):

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

IBAN: DE67 5009 0500 1105 9502 33 BIC: GENODEF1S12 (Sparda-Bank Hessen)

Spendenkonto für die Untergliederungen von PRO BAHN:

● Landesverband Hessen e. V.: IBAN DE22 5009 0500 2105 9502 33 / BIC GENODEF1S12 (Sparda-Bank Hessen)

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

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

● Landesverband Rheinland-Pfalz/Saarland e.V.: DE51 5405 0220 0003 8063 61 / BIC: MALADE51K1K (Kreissparkasse Kaiserslautern)

● Regionalverband Frankfurt e. V.: IBAN: DE65 5009 0500 0001 1130 91 / BIC: GENODEF1S12 (Sparda-Bank Hessen)

● Regionalverband Starkenburg e. V.: IBAN: DE83 5089 0000 0000 5713 00 / BIC: GENODEF1VBD (Volksbank Darmstadt-Stüdhessen)

● Regionalverbände Nordhessen, Osthessen, Mittelhessen: IBAN: DE59 5199 0000 0050 6562 17 / BIC: GENODE51LB1

(Volksbank Lauterbach-Schlitz)

 **SchienenJobs.de**



Bahn frei für Ihre Karriere!

Die Online-Stellenbörse rund um die Schiene

www.schienejobs.de

info@schienejobs.de

www.facebook.com/schienejobs.de



Ein Projekt von



Unterstützt durch

