

PRO BAHN Hessen 

Fahrgastzeitung

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

Nr. 97

März – April 2013



Reaktivierung Frankenberg–Korbach	S. 5
Fernbusse	S. 16
Heidelberger Mobilitätsnetz	S. 23

Titelbild: Dieseltriebwagen der Baureihe VT 646 der Kurhessenbahn bei der Einfahrt in den Bahnhof Bad Wildungen. *(Foto: Wolfgang Klee/Deutsche Bahn)*

Rückseite: Ausflugsverkehr - Eine Chance für die Sinnthalbahn? Sonderfahrt mit Schienenbus in Wildflecken. *(Foto: hk)*

Impressum

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

Die Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen erscheint fünfmal im Jahr zu folgenden Terminen: Januar, März, Mai, September und November. **Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe („Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen“) erlaubt.** Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Sie können die Fahrgastzeitung auch erhalten, wenn Sie nicht Mitglied bei PRO BAHN e. V. sind. Das **Jahresabonnement** kostet 8 EUR und beinhaltet die Zusendung von fünf Ausgaben der Fahrgastzeitung. Bitte bestellen Sie mit Angabe Ihrer Adresse beim Landesverband (Postfach 11 14 16, 60049 Frankfurt a. M.) unter Beifügung von 8 EUR in bar oder in Briefmarken. **Die FGZ kann auch online unter www.pro-bahn.de/mittelhessen bestellt werden** (bitte senden Sie gleichzeitig den Unkostenbeitrag an die Adresse des Landesverbands).

Leserbriefe sind gerne gesehen, sollen sich jedoch auf Artikel in der FGZ beziehen. Die Redaktion druckt keine "offenen" oder anonyme Briefe ab, ebensowenig Beschwerden, die an Verkehrsbetriebe gerichtet sind und der FGZ in Kopie zugehen.

Änderungen der Bezugsadresse melden Sie bitte an die Mitgliederverwaltung in Berlin, wenn Sie Vereinsmitglied sind; an Holger Kötting, wenn Sie die Zeitung als Jahresabonnement/Freiverteiler erhalten.

Redaktion: Thomas Kraft (*tk*), Holger Kötting (*hk*), Wolfgang Brauer (*wb*), Hermann Hoffmann (*hh*), Thomas Schwemmer (*com*). Alle anderen Artikel sind namentlich gekennzeichnet. V. i. S. d. P.: *tk*, für die einzelnen RV: *hh*, *tk*, *com*, *hk*, *wb*.

Endzusammenstellung dieser Ausgabe: *hk*

Druck und Versand: *hk*

Redaktionsanschrift: Landesvorsitzender Thomas Kraft, Fliederweg 17, 35633 Lahnau, Tel. (0 64 41) 96 31 89 9, Fax: (0 64 41) 67 18 29. E-mail: info@mittelhessen.pro-bahn.de

Regionalredaktionen:

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

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

Großraum Frankfurt: Thomas Schwemmer, Krifteler Straße 107, 60326 Frankfurt am Main, Tel. (0 69) 36 70 17 50, Fax (0 69) 7 10 45 94 42, E-mail: comtom01@web.de

Starkenburg: Holger Kötting, Am Karlshof 12, 64287 Darmstadt, E-Mail: holger.koetting@gmx.de

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

Redaktionsschluss für diese Ausgabe: 1.2.2013 (Heft März – April 2013)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.4.2013 (Heft Mai – Juni 2013)

Die Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen ist auch online über www.pro-bahn.de/hessen erhältlich.

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

Happy Birthday, Nordhessenkarte 60plus!	4
Neue Gleise, neue Buslinien, neuer Tarif.....	5

Osthessen

Kompliment Deutsche Bahn AG.....	7
Rosenmontag in der Karnevalshochburg Fulda	7

Mittelhessen

Investitionen für Lahntalbahn in den Sand gesetzt	8
Linienverkehr im Altkreis Wetzlar blutet aus	9
PRO BAHN steht weiter hinter Kommunen zwischen Gießen und Marburg	11

Großraum Frankfurt am Main

Tarif-Kuriosa – Fahrpreischao geht weiter.....	12
Bürgerbahn auf die Rhönhöhen.....	13
Fernbusse, ein weiterer Sargnagel der Bahn	16
Erfolgversprechende Visionen oder doch nur Tagträume?.....	18

Starkenburg

Straßenbahn für einen Tag lahmgelegt.....	20
---	----

Rhein-Neckar

Tarif-Lücke teilweise geschlossen	22
Heidelberger Gemeinderat befriedet	23

Deutschland

Welchen Wert legen europäische Länder auf den Schienenverkehr?	24
--	----

Redaktion

Fahrgastzeitung reduziert Ausgabenzahl.....	25
PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten	26
PRO BAHN - Termine	27

Nordhessen**Happy Birthday, Nordhessenkarte 60plus!**

Seit mehr als fünf Jahren annähernd 8000 Jahreskarten verkauft

Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) und die Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) luden zu einem gemeinsamen Pressegespräch am 23. Januar 2013 ins KVG-Gebäude ein.

Die im Sommer 2007 eingeführte Jahreskarte kann von jeder über 60 Jahre alten Person erworben werden. Die Nordhessenkarte 60plus gilt im ganzen NVV-Gebiet rund um die Uhr. Sie kostet momentan 498.- Euro im Jahr. Partner über 60 im gleichen Haushalt zahlen 249.- Euro. Auch Monatsraten können abgebucht werden. Die vom NVV in den letzten Jahren veröffentlichten Freizeitbroschüren betr. Wander- und Fahrrad Ausflüge, Museumsbesuche u.a. werden von Senioren mithilfe des nordhessischen Fahrplanbuches genutzt.

Beachtliche Steigerungszahlen

Das beim Pressegespräch am 23.1.2013 anwesende 60plus-Karten-Nutzer-Paar Gottfried Maßmann und Ursula Meschede (siehe Bild) konnte an einem Tag drei Mahlzeiten im Winter sportort Willingen, sowie in Hann.-Münden und in Bad Hersfeld einnehmen. Beide wohnen in Körle – Regiotramhalt zwischen Kassel und Melsungen. Sie gehören zu den 89% der vom NVV befragten 60plus-Karten-Nutzern, die ihre Karte weiterempfehlen. Nach Angabe der NVV-Marketingleiterin Jutta Kepper verzeichnet die 60plus-Jahreskarte Steigerungsraten von jährlich 8%. „Wir haben mit diesem Ticket für den wachsen-

den Kreis von Senioren ein Angebot geschaffen, das den Zugang zu unserem attraktiven ÖPNV extrem erleichtert. Die fast 8000 Abonnenten bestätigen eindrucksvoll unsere Einschätzung.“ sagt NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel. Nach Angaben von KVG-Vorstand Dr. Thorsten Ebert sind bereits 13% der über 60jährigen Bewohner der Großstadt Kassel Jahreskarteninhaber. Das entlastete den Straßenverkehr erheblich.



Dr. Thorsten Ebert, KVG-Vorstand (weißes Hemd und Schlips), HNA-Redakteur Thomas Simon, Gottfried Maßmann und Ursula Meschede aus Körle. (Foto: hh)

Dem ersten Auftritt der Nordhessenkarte ging intensive Marktforschung voraus. Vorbild waren ähnliche Angebote anderer Verkehrsverbände wie Karlsruhe, Rhein-Neckar und Rhein-Ruhr, die für ihre Produkte bereits positive Resonanz erhalten hatten. In Nordhessen hatten 15 Vertreter aus Seniorenvereinigungen Anregungen gegeben. Daraus entstand ein Erfolgsprodukt, das sich bis

heute wachsender Beliebtheit erfreut. Mit dazu beigetragen haben die besonderen Vorteile gegenüber dem regulären NVV-Tarif.

KVG und NVV haben rechtzeitig den demographischen Wandel erkannt. Die Zielgruppe der über 60jährigen wird weiter wachsen. (hh)

Nordhessen

Neue Gleise, neue Buslinien, neuer Tarif

Reaktivierungsarbeiten Frankenberg–Korbach haben begonnen

Zu einem symbolischen Rückschnitt von Pflanzen kam Mitte Februar Hessens Verkehrsminister Florian Rentsch in die nordhessische Kreisstadt Korbach, um damit den Startschuss für die Reaktivierung der Bahnstrecke von Korbach Süd nach Frankenberg zu geben. Der eigentliche Rückschnitt wird im Oktober erfolgen, damit ab Frühjahr 2014 die Bauarbeiten an der insgesamt 30 Kilometer langen Strecke beginnen können. Pünktlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 sollen dort wieder regelmäßig Züge verkehren. Damit endet dann endgültig eine jahrelange Diskussion über die vollständige Reaktivierung der einstmaligen Durchgangsstrecke, die seit 1987 für den regelmäßigen Personenverkehr stillgelegt war. In den vergangenen Jahren verkehrten in den Sommermonaten lediglich Ausflugszüge auf dem Abschnitt von Frankenberg nach Herzhausen am Edersee. Der restliche, zwölf km lange Teil von Herzhausen bis Korbach Süd wurde zuletzt mit Sonderzügen zum Hesttag in Korbach 1997 befahren und ist inzwischen vollständig zugewachsen.

ken und drei Stützmauern, Instandsetzung von zwei Tunneln, Neubau von drei Bahnübergängen und eines Haltepunktes. 2. Abschnitt Süd; Modernisierung Herzhausen–Frankenberg: Rückbau von sechs Weichen, Neubau von sechs Bahnübergängen und fünf Haltepunkten.

Insgesamt sind für knapp 17 Millionen Euro Baumaßnahmen geplant. 1. Abschnitt Nord; Reaktivierung Korbach Süd–Herzhausen: Zwölf Kilometer Gleisumbau, Erneuerung von zwei Brük-



Lage der Bahnstrecke. (Zeichnung: wb)



Triebwagen der Kurhessenbahn (Baureihe VT 646) unterwegs von Korbach nach Brilon-Wald auf dem Eisenbahnviadukt bei Rhena. (Foto: Stefan Klink/Deutsche Bahn)

Inzwischen wurden auch Details über die zukünftige Bedienung bekannt. Montags bis freitags sollen 18 Personenzüge im Zwei-Stunden-Takt zwischen der Kreisstadt Korbach und Frankenberg rollen, der Erste um 4.45 Uhr. Die Fahrzeit für diese Strecke auf der „Unteren Edertalbahn“ wird 38 Minuten betragen. An Wochenenden sollen acht Züge täglich in jede Richtung fahren.

Die Wiederinbetriebnahme macht auch eine Neuordnung der Bus und AST-Verbindungen im Landkreis Waldeck-Frankenberg nötig. So wird einerseits der Nationalpark Kellerwald-Edersee besser per Bus angeschlossen. In Korbach soll ein Integraler Taktknoten mit kurzen Bahn-Anschlüssen nach Brilon Stadt und Kassel entstehen, ebenso zu Regionalbuslinien, die bis ins nordrhein-westfälische Medebach verlängert werden, sowie mit der bestehenden Buslinie nach Bad Wildungen.

Eine saisonale Busverbindung soll es ausserdem neu von Bad Arolsen über den Diemelsee nach Willingen geben. Die Busse werden einen Fahrradträger mitführen.



Bald mehr Verkehr am Bahnhof Frankenberg. Das Foto zeigt das Bahnhofsgebäude von der Straßenseite aus. (Foto: Stefan Flöper)

Mit der neuen Verbindung wird es auch eine Tarifierung geben. Bisher reicht das Übergangsgebiet zum RMV nur bis Frankenberg, mit Inbetriebnahme der Strecke sollen auch die NVV-Tarifwaben Vöhl und Korbach in den Übergangstarif einbezogen und Fahrten zu ausgewählten Zielen im Landkreis Marburg-Biedenkopf zu einem Tarif ermöglichen.

Im Rahmen der Reaktivierung ist auch geplant, die Strecke von Korbach nach Kassel zu ertüchtigen, um die Fahrzeiten von derzeit über 90 auf 75 Minuten zu verkürzen. Bessere Anschlüsse der Linie in Kassel-Wilhelmshöhe soll es schon zum Fahrplanwechsel im Dezember dieses Jahres geben. (hh/wb)

Osthessen

Kompliment Deutsche Bahn AG

Am Donnerstag, 24. Januar wollte ich von München nach Lauterbach mit der Bahn fahren. Da ich ein Auto nach München überführt habe, konnte ich die genaue Abfahrtszeit nicht im Voraus bestimmen. Es war schließlich der ICE 786 auf den ich mich (Abfahrt 14.16) festgelegt hatte. Um 13.45 war ich am Gleis 19 im Münchner Hbf zur Abfahrt anwesend. Ebenso ein ICE-Ersatzzug IC 786 mit „zusammen gewürfelten“ IC- und teils alten IR-Wagen.

Die Lok war m. E. eine 101. Um ca. 14.10 kam eine Durchsage, dass sich die Abfahrt des Zuges um wenige Minuten verzögere. Um 14.40 begannen Fahrgäste wieder auszusteigen, weil keinerlei Durchsage über den Stand der Dinge erfolgte. Ich war auch geneigt zu gehen. Im selben Moment schlossen sich die Türen und wenige Minuten später, 14.45 setzte sich der Zug in Bewegung. Der Zug nahm sehr rasch hohe Geschwindigkeit

auf und schon beim, ersten Halt in Ingolstadt bemerkte ich den Zeitdruck bedingt durch einen sehr knappen Aufenthalt. In Nürnberg hatten wir immerhin 10 Minuten Aufenthalt und schon etliche Minuten aufgeholt. In Würzburg kam mir zum ersten Mal der Gedanke, Mensch du schaffst in Fulda noch den Anschluss an die VB-Bahn.

Normalerweise fahren die ICEs von München nach Fulda 2.45 Stunden. Ein schneller IC schafft das in 3.20 Minuten. Mein IC hat also genauso schnell wie der ICE die Strecke geschafft, denn ich war um 17.30 Uhr in Fulda und um 17.35 Uhr fuhr die VB-Bahn nach Lauterbach, die ich durch Vormelden noch erreicht habe.

Man bedenke, eine 101 fährt 220 km/h. Die angehängte Wagengarnitur verträgt höchstens 200 km/h... Ein ICE fährt auf den Schnellstrecken Ingolstadt-Nürnberg und Würzburg-Fulda 240-250 km/h! (*Werner Filzinger*)

Osthessen

Rosenmontag in der Karnevalshochburg Fulda

Nach dem es in den letzten Jahren zu großen Engpässen im Zubringerverkehr am Rosenmontag auf der Vogelsbergbahn nach Fulda gab, hat sich der Vogelsberger Fahrgastbeirat mit seinem Vorsitzenden Werner Filzinger für Verstärkerzüge am diesjährigen Rosenmontag eingesetzt. Eine Nachfrage beim ZOV (Zweckverband Oberhessischer

Verkehrsbetriebe in Friedberg ergab, dass die Züge ab 10.44, 11.47 und 12.41 (Abfahrt Gießen) mit bis zu 3 Fahrzeugen (Lint 41) verstärkt werden. Dasselbe gilt für die Rückfahrt 15.34, 16.34, 16.58 und 17.35 ab Fulda. Dies ist mal wieder ein Beweis für die konstruktive Zusammenarbeit mit dem Verkehrsträger ZOV in Friedberg.

Bei der LNG (Lokalen Nahverkehrsgesellschaft) sah das wieder einmal ganz anders aus. Der Geschäftsführer Stüttgen verwies lapidar auf die Zuständigkeit des RMV und dieser teilte auf Nachfrage mit, dass man für die Rhönbahn keine Kapazitäten mehr frei habe.

Bemerkenswert dabei ist, dass PRO BAHN schon vor längerer Zeit einen Fahrgastbeirat für den Landkreis Fulda einrichten wollte, man aber von der LNG mitgeteilt bekam, dass die Fuldaer Kreistagsabgeordneten allesamt kompetent genug seien, um sich um den ÖPNV zu kümmern. *(Werner Filzinger)*

Mittelhessen

Investitionen für Lahntalbahn in den Sand gesetzt

Es ist das Jahrzehnt der Veränderungen auf der Lahntalbahn zwischen Gießen, Wetzlar, Limburg und Koblenz. Zum Fahrplanwechsel 2011 hat der RMV den Regionalbahnverkehr mit allen Unterwegshalten zwischen Gießen und Limburg ausgeschrieben. Da zeitgleich auch die Vogelsbergbahn vergeben wurde, fahren seither von Limburg über Gießen nach Fulda die meisten Regionalzüge durch. Die Leistung wird von der Hessischen Landesbahn (HLB) mit Triebwagen des Typs LINT 41 erbracht.

Im Streckenteil von Rheinland-Pfalz bewegt sich auch etwas. Bislang wird die Leistung von der Firma Vectus erbracht, welche auch die Nebenstrecken im Westerwald und von Limburg nach Wiesbaden bedient. Ab dem Jahr 2015 hat SPNV-Nord des Landes Rheinland-Pfalz das Gesamtlos „Eifel-Westerwald-Sieg-Netz“ neu vergeben. Darin enthalten ist die Lahntalbahn im Bereich Rheinland-Pfalz. Den Zuschlag haben die Deutsche Bahn und die Hessische Landesbahn gemeinsam bekommen.

Dies bedeutet auch Veränderungen bei den Regionalexpress-Verbindungen

zwischen Gießen und Koblenz. Aktuell verkehren Neigetechnikzüge der Baureihe 612 als Regionalexpress auf der Lahntalbahn, wodurch die Fahrtzeit zwischen beiden Städten um 10-12 Minuten gegenüber früher verkürzt werden konnte. Für die Neigetechnik wurde in den 1990er Jahren auf der Lahntalbahn einiges an Geld in die Hand genommen. Ein deutlicher zweistelliger Millionenbetrag wurde in Gleisumbauten und Signaltechnik investiert. Mitte des letzten Jahrzehnts kam es erneut zu einem Modernisierungsschub, ebenfalls um die Strecke für die Neigetechnik zu verbessern.



Regionalexpress in Gießen. (Foto: tk)

Das alles ist nun über Bord geworfen. Mit dem Zuschlag für den Schienennahverkehr ab 2015 hat die Deutsche Bahn entschieden, die Neigetechnikzüge gänzlich von der Lahntalbahn abzuziehen. In gut zweieinhalb Jahren verkehren dann Fahrzeuge vom Typ LINT VT 643 zwischen Limburg und Gießen. Dieser Fahrzeugtyp braucht nun nicht mehr die Technik auf der Strecke, die für viel Geld auf der Lahntalbahn eingebaut wurde.

Nun muss die Frage gestattet sein, warum denn die ganze Investition in den vergangenen zwei Jahrzehnten? Im Zusammenhang mit dem Neubau der ICE-Strecke Köln-Frankfurt wurde in der Regionalversammlung Mittelhessen hervor gehoben, wie wichtig ein Ausbau der Lahntalbahn auf Neigetechnik zur schnellen Anbindung an die ICE-Strecke sein wird. Dies ist nicht in Erfüllung gegangen. Der innerstädtische Bahnhof in

Limburg liegt zu weit ab von dem Fernbahnhof Limburg-Süd, beide sind nur im schlechten Busverkehr miteinander verbunden. Nun entfällt auch der zweite Grund für die Neigetechnik, die schnellere Verbindung selbst. Sowohl die Deutsche Bahn als auch SPNV-Nord von Rheinland-Pfalz stellen inzwischen fest, dass die Neigetechnik für die Lahntalbahn nicht optimal eingesetzt werden kann und mit den geplanten Fahrzeugtypen sich eine Zeitverlängerung von nur sechs Minuten ergibt.

Fazit also, es ist Geld, vorrangig von Bundesmitteln in den Streckenausbau der Lahntalbahn gegangen, welche man für andere Aufwertungen entlang der Strecke hätte besser einsetzen können. Manche Stationen sind in einem traurigen Zustand. Bahnsteige, Wartehallen, Vorplatzflächen wie vor 60-65 Jahren. Hier hätte Geld dringend Not getan. *(tk)*

Mittelhessen

Linienverkehr im Altkreis Wetzlar blutet aus

Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil greift zu unangemessenen Maßnahmen

Die Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil (VLDW), zuständig für den Lahn-Dill-Kreis, außer der Sonderstatusstadt Wetzlar, greift zu harten Maßnahmen. Auch außerhalb des Fahrplanwechsels im Dezember, also z. B. jeweils nach Schulferien, hat die VLDW auf einigen lokalen Linien von und nach Wetzlar Fahrplanstreichungen vorgenommen. Massiv betroffen ist die Linie 415 Wetzlar-Hohenahr, die auch als Anbindung der Gemeinde Biebertal in den Lahn-Dill-Kreis hin-

ein gilt. Hier sind an Samstagen mehr als 50% Kürzungen vorgenommen worden.

Gänzlich von einer direkten Anbindung an die Kreisstadt abgeschnitten sind seit einigen die Orte im südlichen Lahn-Dill-Kreis. Während bislang die Linie 160 von Wetzlar bis Brandoberndorf fuhr und dabei Ortsteile der Gemeinden Schöffengrund und Waldsolms im Norden zu dem Bahnhof Wetzlar bzw. dem neuen Busbahnhof sowie im Süden mit der Taunusbahn eine Direktverbindung herstellte. Parallel dazu fuhr die Linie

170 von Wetzlar ins Solmsbachtal. um die übrigen Kommunen der Gemeinden anzubinden.

Nun fährt die Linie 170 von Wetzlar nur noch in den Kernort Schwalbach der Gemeinde Schöffengrund, unterwegs wird nur noch der Ortsteil Laufdorf angefahren. In Schwalbach befindet sich nun ein Rendezvouspunkt, hier müssen die Menschen umsteigen, die in neun weitere Orte wollen, wobei große Umwegfahrten entstanden sind.



Der neue futuristische Busbahnhof in Wetzlar. Geht die Fahrplankürzung im Umland weiter, wird er bald überdimensioniert wirken. (Foto: tk)

Verärgert zeigt sich der Fahrgastverband PRO BAHN über die mangelnde Thematisierung in der Kommunalpolitik der Landgemeinden und im Kreistag. Eigentlich hätte bei der radikalen Verschlechterung ein Aufschrei durch die Gemeindeparlamente von Waldsolms, Schöffengrund und Hohenahr gehen müssen. Leider sei dies ohne nennenswerte Reaktion geblieben. Dies dürfte zum Leidwesen der Stadt Wetzlar sein, die im Vergleich zum übrigen Lahn-Dill-Kreis einen besseren Busverkehr anbietet. Nur aus dem Umland sind nun mehr Menschen auf das Auto angewiesen, um

in die Stadt zu kommen. Vielleicht gelingt es den Stadtvätern von Wetzlar, ihre besseren Einstellungen in das Land hinaus zu tragen.

Ein Problem ist natürlich die mangelnde Finanzausstattung der Lokalen Nahverkehrsorganisationen in Hessen. Hier muss ein Umdenken in der Landespolitik unseres Bundeslandes her, sieht man in anderen Bundesländern verschiedenster politischer Ausrichtung.



Ein HLB-Zug der Lahntalbahn passiert den Wetzlarer Busbahnhof. (Foto: tk)

Im Lahn-Dill-Kreis ist man mit der Neuordnung der Organisation des Lokalen Öffentlichen Personenverkehrs einen falschen Weg gegangen. Einerseits hat man sich mit dem Landkreis Limburg-Weilburg zu einer Nahverkehrsorganisation (VLDW), obwohl den Lahn-Dill-Kreis (LDK) mit dem Nachbarlandkreis neben der Lahntalbahn nur eine Buslinie und ein reiner Schulbusverkehr verbindet. In der Vorgängerorganisation „Verkehrsverbund Lahn-Dill“ war es basisdemokratische Verbandsversammlung, welche über die Entwicklung des ÖPNV im LDK entschieden hat. Nun ist es eine „zusammengeschrumpfte Gesellschafterversammlung“ mit wesentlich weniger Kompetenz, die Entscheidung liegt an-

sonsten in wenigen Händen. Chef der Gesellschafterversammlung ist LDK-Landrat Wolfgang Schuster, welcher sich bisher wenig interessiert am ÖPNV aber auch insgesamt an der Infrastruktur im südlichen Lahn-Dill-Kreis zeigt.

Der Fahrgastverband PRO BAHN plant nun, mit anderen Interessenverbänden gemeinsam gegen die Fehlentwicklung im Lahn-Dill-Kreis einzutreten. Die Linien 415, 160 und 170 mit den Gemeinden Hohenahr, Schöffengrund und Waldsolms könnten erst der Anfang sein. Die Linien 471 und 125, die die westlich und nordwestlich von Wetzlar gelegenen

Kommunen wie Solms, Leun, Greifenstein, Aßlar und Ehringhausen mit der Kreisstadt verbinden, sind noch Regionalbuslinien, wofür der RMV zuständig ist. Was wird sein, wenn diese nun ggf. lokalisiert werden. Überlässt man dies allein der VLDW, hier zu entscheiden wie es weiter geht, wird auch hier mit Kürzungen zu rechnen sein. Ein Alptraum steht bevor, dass ggf. mehr als die 70% der Orte des Altkreises Wetzlar künftig nicht mehr direkt mit dem Bus an die Kreisstadt des Lahn-Dill-Kreises angebunden sind. Behördenbesuche mit dem Bus werden da quasi unmöglich. (tk)

Mittelhessen

PRO BAHN steht weiter hinter Kommunen zwischen Gießen und Marburg

Der Fahrgastverband PRO BAHN setzt sich weiterhin dafür ein, dass die Züge des Main-Lahn-Sieg-Express der Hessischen Landesbahn nicht „ersatzlos“ gestrichen werden. Dies wurde jüngst vor Ort und gegenüber der Presse nochmals deutlich gemacht.

Es können nicht singulär die Wünsche der Stadt Marburg berücksichtigt werden. Lollar, Fronhausen und Weimar mit ihren Stationen und die anliegenden Kommunen dürften nicht allein gelassen werden.

In diesem Zusammenhang wird nochmals der Vorstoß des Verbandes „Pro Bahn&Bus“ kritisiert, der in den Entscheidungsgremien des Regionalen Nahverkehrsverband den Beschluss durchgedrückt habe, was nun als Empfehlung zur Entscheidung beim zuständigen RMV vorliege.



*Bahnhof Lollar: Bald ohne HLB-Züge?
(Foto: tk)*

So funktioniert keine gemeinsame Initiative „Main-Weser-Bahn im Takt“. Der Fahrgastverband PRO BAHN stellt sich an die Seite der Anliegerkommunen. (tk)

Großraum Frankfurt am Main

Tarif-Kuriosa – Fahrpreischaos geht weiter

Auch nach dem Fahrplanwechsel finden sich weiterhin Ungereimtheiten bei den Fahrpreisen der Bahn

Bereits mehrfach waren an dieser Stelle Berichte zur teilweise interessanten und ungewöhnlichen Preisgestaltung der DB zu lesen.

Mit dem jüngsten Fahrplanwechsel und der allfälligen damit verbundenen Preiserhöhung hat sich daran nichts geändert. Einige von unserem Verband aufgedeckte und teilweise im Fernsehen öffentlich gemachten Fehler wurden bereinigt, viele Inkonsistenzen in der Preisgestaltung bleiben aber bestehen.

Neu sind zu Beispiel veränderte Vor- und Nachlaufpreise, also die Preise für Nutzung von Nahverkehrszügen nach oder vor dem Umstieg in den IC oder ICE. Ein Preissprung erfolgt nun schon ab dem 101. statt dem 111. Reisekilometer (2011 lag die Grenze für den Preissprung noch bei 121 km Fahrtstrecke) und stellt damit eine zusätzliche versteckte Preiserhöhung dar.

Ab dem 101. km ist die Weiterfahrt im Nahverkehr teurer als eine gleichweite Fahrt mit dem IC, wie die Bahn dies rechtfertigen will erschließt sich den Autoren nicht.

Teilweise liegen diese Erhöhungen auch deutlich über dem offiziell veröffentlichten Schnitt von 2,8% - von Frankfurt ins fränkische Altdorf bei Nürnberg zahlt man 5,66% oder 6€ mehr.

Auch geänderte Zugläufe mit Umwegen oder der zwangsweise Umstieg auf eine höhere Zuggattung (vom IC auf den ICE) zum Beispiel erhöhen die Fahrpreise teilweise deutlich überdurch-

schnittlich: die Relation Frankfurt–Bad Neuenahr verteuert sich um satte 10,14% oder 7€ pro einfacher Fahrt.

Ein besonders krasses Beispiel ist die Fahrt nach Andernach (ab Frankfurt 09:42 Uhr), hier wurde der IC durch einen ICE bei gleicher Fahrzeit ersetzt ... was den Preis um 11,68% steigen lässt.

Ein Tarifproblem korrigiert

Angepasst wurde dagegen, der durch PRO BAHN im Fernsehen öffentlich gemachte, falsche Preis der Verbindung Karlsruhe–Zella-Mehlis von 106 auf 82€. Der völlig widersinnige Preissprung in Suhl wurde dabei korrigiert. Damit hat die Bahn ein öffentlich gegebenes Versprechen gehalten.

Viele andere ungereimte Preise sind uns aber erhalten geblieben: die Fahrt von Frankfurt nach Ingolstadt kostet durchgehend im ICE 75€. Diesen Preis verrechnet die Bahn aber auch, wenn man ab Würzburg via Treuchtlingen stattdessen den Regionalzug nutzt.

Der „richtige“ Preis für diese Variante, zusammengesetzt aus den Preisen für zwei Karten FFM–Würzburg und weiter Würzburg–Treuchtlingen–Ingolstadt, beträgt aber nur 68,10 €.

Das Beispiel aus der FGZ 92, eine Reise von Darmstadt in das bayerische Hof mit vier sinnvollen Reisevarianten hier noch einmal nach der Preisrunde.

- über Bamberg: 4:50h, 364 km, davon 90 km ICE, 4 Umstiege, 79 € → 81 €
- über Nürnberg: 4:56h, 404 km, 193 km ICE, 2 Umstiege, 73 € → 74 €
- über Frankf.-Bamb.: 5:17h, 396 km, 138 km ICE, 4 Umst., 74 € → 78 €
- über Frankf.-Nürnb.: 5:23h, 436 km, 241 km ICE, 2 Umst., 74 € → 78 €

Die kürzeste Strecke mit der kürzesten Fahrzeit wird immer noch am teuersten berechnet, obwohl hier die Fahrpreiserhöhung mit zwei Euro und 2,53% relativ gering ist. (Der Anteil am bequemen ICE ist der geringste aller Varianten und es sind vier Umstiege zur Erreichung des Ziels notwendig)

Die deutlich bequemere Variante 2 mit einer nur unwesentlich längeren Fahrzeit und einem deutlich höheren ICE-Anteil ist dagegen trotz der längeren Strecke die günstigste Variante und auch nur einen Euro oder 1,73% teuer geworden. Das könnte an der verborgenen Erhöhung bei den Preisen für den Vor- und Nachlauf liegen, im Beispiel 1 sind 63 km mehr im Regionalverkehr als in der 2. Variante enthalten.

Varianten 3 & 4 werden trotz deutlich unterschiedlicher Streckenlänge zum selben Preis berechnet – wobei Variante 4

einen deutlich höheren ICE-Anteil und die längste aller Fahrtstrecke aufweist. Beide sind unverhältnismäßig stark um 4€ oder 5,41% verteuert worden ... ein System ist hier nicht mehr erkennbar.

Auch der Trick mit der Fahrt über das eigentliche Ziel hinaus funktioniert in vielen Fällen noch immer als Kostensenker (vgl. Beispiele aus FGZ92).

Die Bahn hat also eine weitere Chance zur Bereinigung und Systematisierung ihrer Tarifgestaltung verpasst. Damit ist sie nicht alleine, auch der RMV lässt uns Fahrgäste auf die lange versprochene Tarifreform weiter warten.

Nach wie vor plädieren wir dafür ein Preissystem konsequent durchhalten und die bestehenden Ungereimtheiten zu beseitigen, welche den von der Bahn selbst aufgestellten Tarifregeln nicht entsprechen.

Noch immer versucht eine Arbeitsgruppe des RV Frankfurt die nötigen Unterlagen von der DB zu erlangen, bisher leider weiter ohne Erfolg. Wir bleiben aber hartnäckig und versuchen hier doch noch eine Verbesserung im Sinne der Fahrgäste zu erreichen. (*com/Konrad Nieft*)

Großraum Frankfurt am Main

Bürgerbahn auf die Rhönhöhen

Neue Reaktivierungsinitiative für die Sinntalbahn Jossa-Bad Brückena-Wildflecken

Die seit ziemlich genau elf Jahren ungenutzte Nebenbahn von Jossa über Altengronau ins bayerische Wildflecken soll zunächst als Tourismusbahn wieder-

belebt werden. Die Interessengemeinschaft Sinntalbahn-Kreuzbergbahn, eine gemeinsame Initiative des VCD, des Bund Naturschutz und von PRO BAHN

wirbt bei den Menschen vor Ort und den lokalen Verantwortungsträgern für ein Konzept analog der erfolgreichen bayerischen Ilztalbahn. Mit im Boot ist die Rhein-Sieg-Eisenbahn RSE, welche ihre Erfahrungen in der Betriebsführung einbringen soll.

Zur Strecke

Die 1891 eröffnete und gut 31 km lange Strecke machte die Kurorte der Rhön auch per Bahn erreichbar. Später gab es im Ausflugsverkehr sogar direkte Züge aus Frankfurt, um das Wintersportgebiet bequem erreichbar zu machen. Mit der Umstellung der Wochenendverkehre auf den Bahnbus begann der Niedergang des Personenverkehrs, der im Jahre 1988 dann auch eingestellt wurde. Der Truppenübungsplatz Wildflecken dagegen sorgte zusammen mit der regionalen Wirtschaft für reichlich zusätzlichen Güterverkehr, der bis 2002 die Strecke nutzen konnte. 2005 wurde die Strecke dann komplett stillgelegt.



Gut besuchte Sonderfahrt 2004 zum Ortsjubiläum in Riedenberg. (Foto: hk)

Seit 2001 ist die Strecke durch die Bahn ausgeschrieben, bislang fand sich aber außer der Deutsche Regionaleisen-

bahn DRE kein Eisenbahninfrastrukturunternehmen das Interesse zeigte.

Nach dem auch einige Kommunen entlang der Strecke mehr Interesse an Fahrradwegen zeigten, wurde diese Bemühungen von der DRE nicht weiterverfolgt.

Deshalb startete die Bahn das Entwidmungsverfahren – 2009 wurde der Antrag zum Abbau gestellt.

Dank der neuen Bemühungen zur Reaktivierung durch die Interessengemeinschaft ist die Entwidmung vorerst gestoppt.

Das Konzept zur Wiederinbetriebnahme

Auf mehreren Veranstaltungen in den Anliegergemeinden stellte die IG nun interessierten Bürgern ihr detailliert ausgearbeitetes Konzept zur Reaktivierung vor. Der Autor nahm am an einer Veranstaltung im hessischen Altengronau teil.

Der Saal der örtlichen Feuerwehr war mit interessierten Bürgern komplett gefüllt.

Neben Vertretern des VCD und PRO BAHN Bayern trugen Prof. Dr. Thomas Schempf als Geschäftsführer der Ilztalbahn und Daniel Preis (Geschäftsführer und Betriebsleiter bei der RSE) die Möglichkeit zur Übertragung des erfolgreichen Konzepts der Ilztalbahn auf die Sinntalbahn vor.

Die Voraussetzungen sind wegen des guten Allgemeinzustandes der Strecke gut. Als einzig größere notwendige Baumaßnahmen wären die Beseitigung eines Dammrutsches und der Wiedereinbau einer Weiche in Jossa notwendig. Die Sicherungstechnik und sonstige Ausstattung sind noch gut in Schuss, so dass mit vergleichsweise moderaten Kosten, wel-

che ggf. auch noch durch die EU förderfähig sind, die Betriebsfähigkeit wieder hergestellt werden kann.

Investitionen im mittleren sechsstelligen Bereich (davon ca. 1/3 Fremdleistung und 2/3 Eigenleistung) und ca. 4000 Arbeitsstunden sind laut Daniel Preis bis zur Wiederinbetriebnahme notwendig.



Bahnhof Bad Brückenau Stadt - Freischneideaktion der AG zeigt guten Zustand der Infrastruktur unter dem Bewuchs. (Foto: PRO BAHN Unterfranken/Corner)

Damit müssen nur 12 – 15% der ursprünglich durch die DB kalkulierten Kosten aufgebracht werden.

Die Betriebskosten von ca. 100.000€ pro Jahr sollen durch ca. 90-100 Fahrten pro Jahr getragen werden, wie bei der Ilztalbahn könnten auch hier reguläre, aber am Wochenende abgestellte Triebwagen (z. B. der Westfrankenbahn) genutzt werden. Damit stiege die Rentabilität dieser Fahrzeuge und damit auch des regulären Verkehrs und die Sinntalbahn könnte zu moderaten Preisen auf aktuelle, bequeme und leistungsstarke Fahrzeuge zurückgreifen um einen attraktiven Ausflugsverkehr nach Fahrplan anzubieten.

Sonderzüge könnten zusätzlich auf der Strecke pendeln und so weitere Fahrgäste locken. Eine ganze Reihe von historischen Bahnen wurde angesprochen und viele haben ihre Bereitschaft signalisiert, diese attraktive Strecke bei Gelegenheit zu nutzen.

Der Ausflugsverkehr soll in Jossa auch gute Übergänge zur Westfrankenbahn bieten. Gerade auch für Radtouristen des Viersterneradweges im Sinntal böte die Strecke ein gute Ergänzung der bestehen An- und Abreisemöglichkeiten.

Zusätzlicher Nutzen könnte durch die Wiederaufnahme des Güterverkehrs, hier besonders der Holzverladung generiert werden.

Fernziel wäre die Bestellung von regulären Saisonverkehren durch die Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr in Bayern BEG und den Main-Kinzig-Kreis.

Die Bürger haben es sprichwörtlich in der Hand

Für die Eigenleistungen beim Wiederaufbau und später zum Betrieb als Bürgerbahn versucht die Interessengemeinschaft vor Ort interessiert Bürger zu begeistern.

Wenn die anliegenden Gemeinden die reaktivierte Bahn in ihrer Tourismuskonzepte integrierten würde dies die Attraktivität der Region deutlich voranbringen und damit auch entsprechend positive Effekte für die lokale Wirtschaft generieren.

Entlang der Ilztalbahn sind durch den wieder laufenden Bahnbetrieb an allen Unterwegsstationen laut Hr. Schempff deutliche Umsatzsteigerungen im Fremdenverkehr zu verzeichnen.

In der aufmerksamen Zuhörerschaft fanden die Ausführungen viel Zustimmung. Die vorgetragene Konzeption konnte Chancen und Potential überzeugend aufzeigen. Aus dem Publikum wurden aber auch vereinzelt Sorgen wegen der zusätzlichen Lärmbelastung und eventueller Gefahren entlang der Strecke und besonders an den Bahnübergängen laut.

So bleibt nur zu hoffen, dass sich genügend Bürgerinnen und Bürger für die

Bahn interessieren lassen und auch tatkräftig bei den notwendigen Arbeit anpacken um dem Projekt zum Erfolg zu verhelfen und so ein Stück Infrastruktur auf Dauer für die Menschen der Region zu sichern.

Weiter Information finden sich zur Sinntalbahn im Internet unter <http://www.ig-sinntalbahn-kreuzbergbahn.de> zur Ilztalbahn unter <http://www.ilztalbahn.eu> (*com*)

Großraum Frankfurt am Main

Fernbusse, ein weiterer Sargnagel der Bahn

Als „Verbesserung des Wettbewerbs“, als „Konkurrenz der Bahn“, die diese zwingt ihre Preise zu senken, als „preiswerte Alternative“ zur Bahn wird die Liberalisierung des Fernbusverkehrs landauf landab gesehen. Doch was ist hier Wunsch und was Realität?

Zunächst: Die Bahn ist prinzipiell die ökologischste und menschlichste aller motorisierten Fortbewegungen. Sie hat die wenigsten Toten und verbraucht am wenigsten Energie. Sie verbindet geringsten Reibungsaufwand auf der Schiene mit größtmöglichem Komfort.

Leider sieht die Realität oft anders aus. Nehmen wir den Fernverkehr in Deutschland. Zu wenige Züge, zu eng bestuhlt, zu unpünktlich, zu schlechter Service, zu teuer. Seit Jahren werden unzählige Großstädte vom Netz abgehängt, wurde der preiswerte und rentable Interregio zerstört, dagegen defizitäre Bolzstrecken und Milliardengräber produziert (z. B. Stuttgart 21, Nürnberg-Erfurt), der Integrale Taktverkehr das A und O eines guten und konkurrenzfähigen Bahnver-

kehrs aber zerstört oder einfach nicht angestrebt.

Trotz Milliardeninvestitionen stagniert der Fernverkehr seit Jahren, sind die Preise in den letzten 10 Jahren um 35% gestiegen, weit mehr als die Inflationsrate oder weit mehr als die Kfz-Betriebskosten.

Das Management der Bahn wurde und wird sachkundig seit Jahren von Auto- (Dürr, Grube) oder Flugmanagern (Mehdorn) geleitet. Mit überhöhten Trassenpreisen wird quersubventioniert und mit Staatsgeldern werden ausländische Verkehrskonzerne aufgekauft, gleichzeitig Unsummen in defizitäre globale bahnfremde Projekte gepumpt. Bahnhöfe werden massenhaft zerstört und für ein Butterbrot verkauft. Die Politik bzw. der Eigentümer, die Bundesrepublik Deutschland lässt sich – vertreten durch schwache oder unfähige Verkehrsminister – gleichzeitig am Nasenring führen, statt den Konzern an seine grundgesetzlichen Pflichten zu erinnern.

Um diesen trostlosen Zustand noch zu toppen, kommt nun die Liberalisierung des Fernbusverkehrs als weiterer Sargnagel hinzu und die Bahn hämmert kräftig mit. In trauriger Zweisamkeit sehen weder die Regierungsparteien, noch die Opposition die neue Gefahr, die hier auf den Schienenverkehr zukommt.

„Dann muss eben die Bahn billiger werden, wenn der Fernbus so preiswert ist.“ heißt es im Stammtischjargon.

Keine Autobahnmaut für Busse

Schön wär's, nur sind dem Grenzen gesetzt. Denn für Züge sind (oft zu hohe) Trassenpreise und Stationsgebühren zu entrichten. Der Fernbus zahlt praktisch gar nichts. Sogar von der harmlosen, viel zu niedrigen und viel zu lokal begrenzten Lkw-Maut ist er befreit. Nun aber, warum wurde die Lkw-Maut eingeführt? Weil ein LKW Straßen und Brücken bis zu 60.000 Mal (bei einem 40-Tonner) mehr belastet als ein Pkw. Das ist bei einem Bus nicht viel besser. Nehmen wir an er hat drei Achsen und wiegt mit Passagieren 21 Tonnen, dann kommen wir (aufgrund des Vierpotenzgesetzes) auf eine bis zu 20.000 fache höhere Belastung der Straße und das ohne einen Cent dafür bezahlen zu müssen. Auch der Ausstoß an Ruß und Treibhausgasen ist weitaus höher, als bei der Bahn, die ihr elektrisches Fernverkehrsnetz mühelos mit regenerativen Energien betreiben könnte und es z. T. schon tut.

Dann kommen wir zum Lohndumping. Busfahrer sind schlechter bezahlt als Lokführer. Den klassischen Schaffner gibt es im Bus nicht. Die WCs sind im wahrsten Sinne des Wortes sch.. und die Passagiere haben noch weniger Beinfreiheit als in den schon zu eng bestuhlten

Bahnwagen. Speisewagen oder Bistros gibt es nicht und lesen oder ein Notebook (ohne Steckdose) betreiben ist im Bus immer mit der Gefahr der Übelkeit verbunden. Überhaupt: Die Kultur des Reisens, wer denkt noch daran. Eine Bahn mit ausreichend Raum und Bewegungsfreiheit, mit gastronomischer Versorgung, mit Platz zum Arbeiten, in der man sich auch mal die Beine vertreten kann und dabei weitaus schneller vorangebracht wird, als mit dem Bus, wäre diesem allemal vorzuziehen.

Und würde man alle Kosten beachten, die so ein Bus verursacht, wäre er auch nicht billiger als die Bahn. Was nicht heißen soll, dass die Bahn derzeit nicht zu teuer ist. Stichwort Trassenpreise.

Fahrgastrechte?

Auch bei den Fahrgastrechten sieht es im Bus mau aus. Bis 250 km gar nichts. Und auch darüber hinaus ist man weitgehend rechtlos. Es gibt keine Auskunftspflicht. Verspätungen kann man sich selber ausrechnen und den Fahrplan muss man mühevoll im Internet suchen. Und verpasst man den (letzten) Anschluss, gibt's weder ein Taxi noch eine Übernachtung. Billig eben das Ganze, im wahrsten Sinne des Wortes.

Es gibt Berechnungen, die für den Busfernverkehr einen Anteil von 15-30% prognostizieren. Das würde automatisch zu einer Verschlechterung des Schienenverkehrs führen, da die Bahn hier das Argument der Rentabilität vorbringen wird, wie sie es seit Jahrzehnten tut. Und es soll keiner glauben die Fernbusse würden Regionen bedienen, die die Bahn nicht oder schlecht bedient. Man wird sich die Rosinen aus dem Teig rauspicken, also die Strecken mit hohem Fahr-

gastaufkommen und da der Bahn die Fahrgäste abfluchen. Das führt zu einer weiteren Ausdünnung des Bahnfernverkehrs, wie sie schon seit Jahren betrieben wurde und wobei man seit 1999 110 Großstädte abhängte (siehe Berschin-Untersuchung vom März 2012).

Die Bahn wiederum ist derzeit der größte Fernbusbetreiber, wird sich also zukünftig selbst Konkurrenz machen, vermutlich auch noch staatlich quersubventioniert. Und es werden andere Konzerne einsteigen, wie die Post und der größte Autolobbyist der ADAC. Dabei wird der Löwenanteil des Verkehrs von

der Bahn abgezogen (60 %) und natürlich nicht vom Auto (höchstens 20%). Gleichzeitig wächst der staatlich und kommunal subventionierte Flugverkehr als weitere Konkurrenz immer mehr und das ohne einen Cent Kerosinsteuer zu bezahlen, während die Bahn (im Gegensatz zu den Taxis) 19 % Mehrwertsteuer zu berappen hat. Und selbst in Bereichen in denen die Bahn Fortschritte gemacht hat, im barrierefreien Zugang, wird der Bus ein Rückschritt sein, denn bis 2019 gibt es keinerlei Verpflichtung Busse grundsätzlich barrierefrei zu machen. *(Klaus Gietinger)*

Großraum Frankfurt am Main

Erfolgversprechende Visionen oder doch nur Tagträume?

In der regionalen Presse des Rhein-Main Gebietes häufen sich in den letzten Wochen Berichte über die Verlängerungen von U-Bahn Linien über das Stadtgebiet Frankfurts hinaus bis weit in das Umland oder die Elektrifizierung von Nebenstrecken zur Beschleunigung der Fahrzeiten der Regionalbahnen. Visionen sind jederzeit willkommen und erwünscht. Ohne Visionen gebe es so manche Erfindung nicht, ohne Fantasien über Entwicklungspotenziale ist keine sich positiv verändernde Zukunft denkbar und ohne in die Zukunft gerichtete Gedankenspiele würde die Gesellschaft im lethargischen Stillstand verharren.

Bei dem, was so manche Politiker unterschiedlichen Couleurs in letzter Zeit von sich gegeben haben und was die Presse bereitwillig ausgeschlachtet, stellt sich allerdings die Frage, ob diese

Volksvertreter wissen, von was oder über was sie überhaupt reden. Sind das nur Tagträume oder befinden wir uns – als nicht akzeptable Entschuldigung – bereits im akuten Stadium des Wahlkampfes des Superwahljahres 2013 mit leeren Versprechungen?



Ein PtB-Zug auf der Linie U5. (Foto: Stephan Kyrieleis)

Da ist einmal die Rede von der Elektrifizierung der Taunusbahn bis Usingen oder sogar darüber hinaus bis Grävenwiesbach, ohne dass auch nur eine einzige wissenschaftlich fundierte Untersuchung über den Nutzen und noch wichtiger, die Machbarkeit des Projektes vorliegt. Eine Elektrifizierung von Bahnstrecken ist in jedem Fall - schon aus Umweltgründen, zur Reduzierung der Geräuschrevision und zur Verkürzung der Fahrzeiten - uneingeschränkt zu befürworten. Wirtschaftlich wird eine solche Investitionen in der Regel allerdings erst ab durchschnittlich sechs Fahrten pro Stunde.

Eine Fahrzeitverkürzung, das haben die Verantwortlichen bereits kleinlaut zugeben müssen, wird sich ohne eine aufwändige Streckenbegradigung und den Bau von zweigleisigen Abschnitten für Unterwegsbegegnungen auf der Taunusbahn nicht einstellen. Eigentümer der Strecke ist der Hochtaunuskreis. Dieser müsste folgerichtig auch die Finanzierung des Baus des Fahrdrathes übernehmen und später den Bahnstrom von DB Netze für teures Geld beziehen, um ihn dann wieder an den Betreiber der S-Bahn (derzeit DB Regio) für noch teureres Geld verkaufen. Für die Instandhaltung der Oberleitung und die zeitnahe Beseitigung von jederzeit möglichen Störungen müsste der Betreiber der Bahnstrecke (derzeit die HLB) eine eigene Rotte mit entsprechenden Spezialfahrzeugen vorhalten (oder diese Servicearbeiten gegen Einzelauftrag von der DB AG durchführen lassen).

Dass sich die Betriebskosten und somit der Zuschuss der Gesellschafter des VHT (Kreis und Gemeinden) voraussichtlich in etwa verdoppeln und dass der 15-Minutentakt der Hauptverkehrszeit

auf 30 Minuten und der Halbstundentakt in der Nebenverkehrszeit auf 60 Minuten aus Gründen eines wirtschaftlichen Betriebes ausgeweitet werden müsste, darüber wird öffentlich kein Wort verloren.

U-Bahn-Verlängerung ins Umland?

Eine über längere Zeit diskutierte Verlängerung der Frankfurter U6 nach Steinbach oder Stierstadt haben die verantwortlichen Gremien beider Gemeinden nach Kenntnis der auf sie zukommenden Betriebskostenzuschüsse eine klare Absage erteilt. Neuerdings werden so abenteuerliche Pläne ins Spiel gebracht, die U5 vom Europaviertel nach Höchst und von dort weiter nach Königstein bzw. Bad Soden und in der anderen Richtung zum Frankfurter Berg und von dort weiter über Bad Vilbel nach Glauburg-Stockheim zu verlängern.

Solche Pläne scheiden nach Meinung von Verkehrsexperten von vorne herein schon deshalb aus, weil bei einem Mischverkehr auf DB Strecken mit den 40 cm schmaleren U-Bahn Fahrzeugen der VGF ein Spalt von etwa 30 cm zwischen Fahrzeugtür und Bahnsteigkante auftreten würde, der mit einer herkömmlichen Spaltüberbrückung nicht ausgeglichen werden kann. Bei einem Betrieb mit Mehrsystemfahrzeugen müsste die entsprechende Flotte der VGF ausgetauscht oder aufwändig umgerüstet werden. Zudem wäre die Fahrgastkapazität der maximal 100 m langen Stadtbahnzüge mit günstigstenfalls 200 Sitzplätzen weder auf der Königstein Bahn und erst recht nicht auf der Strecke des Stockheimer Lieschens auch nur annähernd ausreichend, da es hier bereits heute, selbst beim Einsatz von Dosto-Zügen, im Be-

rufsverkehr zu unhaltbaren Engpässen kommt.

Zudem würde sich die Fahrzeit von der Wetterau oder auch von Königstein in die Innenstadt Frankfurts bei dem größeren Umweg und der maximalen Höchstgeschwindigkeit von 80 kmh deutlich verlängern, was die Fahrgäste mit einer Abkehr vom ÖPNV quittieren würden. Der mangelhafte Fahrkomfort und die zu geringe Sitzplatzkapazität der Stadtbahnfahrzeuge sind, abgesehen von der erforderlichen Elektrifizierung, weitere ernsthafte Knackpunkte, die gegen solche Überlegungen sprechen.

Mehr Erfolg wird dagegen aus der Sicht des Fahrgastverbandes PRO BAHN den Plänen Eschborn zugemessen, die U6 über vorhandene Gleise über die Zentralwerkstatt der VGF hinaus und eine vorhandene Brücke zum Helfmann-Park und Eschborner Friedhof bis nach Steinbach zu führen. Die Stadt Eschborn wäre nach eigenen Aussagen bereit, die schätzungsweise 2 Millionen Betriebskosten jährlich zu tragen, Hauptsache, der Gewerbestandort im Vordertaunus ist damit schon aus Prestige Gründen direkt an das Frankfurter U-Bahn-Netz angebunden.

In der vor uns liegenden Zeit bis zum Superwahlsonntag im September werden

wir uns noch auf viele weitere Tagträumereien unserer auf Wählerstimmenfang ausgerichteten Volksvertreter einstellen müssen. Diesen sei an dieser Stelle dringend geraten, sich auf sinnvolle und genehmigte bzw. in der Entscheidungsphase befindliche Schienenprojekte zu konzentrieren, als da wären: Realisierung der RTW, Beschleunigung des vierspurigen Ausbaus der Main Weser Bahn auf ihrer gesamten Länge von Frankfurt bis Gießen, Bau der nordmainischen S-Bahn nach Hanau (oder zumindest bis Maintal), Errichtung der dritten Niederräder Eisenbahnbrücke, Wiederinbetriebnahme der aus nicht nachvollziehbaren Gründen demontierten Blocksignale im Tunnel der A-Strecke zur Wiederherstellung der Pünktlichkeit der U-Bahn Linien 1-3.

Außerdem sollten Sie sich dafür stark machen, dass der RMV bei Neuausschreibungen mehr Sitzplätze pro Fahrt fordert als aktuell angeboten und der Verbund-Tarif noch in diesem Jahr endlich insgesamt gerechter und noch wichtiger, familienfreundlicher gestaltet wird. Dabei sollte es die Politik nicht bei effekthaschenden Forderungen belassen, sondern diesen nach der Wahl auch wirklich einmal Taten folgen zu lassen. *(Wilfried Staub)*

Starkenburg

Straßenbahn für einen Tag lahmgelegt

Am Nachmittag des 20.1.2013 wurde die Rhein-Main-Region von einem Blitzeisregen getroffen. Binnen kürzester Zeit waren die Fahrleitungen in Darmstadt mit einer zentimeterdicken Eisschicht überzogen, die nicht mehr von den Stromabnehmern weggekratzt wer-

den konnte. Der Straßenbahnverkehr kam in der Folge vollständig zum Erliegen. Ebenso betroffen waren die Straßenbahnen in Frankfurt und in der Rhein-Neckar-Region.

Durch die ungünstige Wettersituation konnten die Bahnstrecken nur nach und

nach wieder mit erheblichem Aufwand in Betrieb gesetzt werden. Nach etwa einem Tag ohne Betrieb konnte die Linie 2 wieder verkehren, die anderen Strecken wurden nacheinander am Folgetag wieder befahren.



Eine dicke Eisschicht hat den Straßenbahnbetrieb in vielen Städten der Rhein-Main-Neckar-Region lahmgelegt, hier ein gestrandeter Zug in der Darmstädter Innenstadt. (Foto: hk)

Frankfurt traf es dabei noch härter als Darmstadt. Standen in Darmstadt nicht ganz 20 Bahnen im Streckennetz verteilt, waren es in Frankfurt fast 50. Dort gestaltete sich die Wiederinbetriebnahme auch deutlich schwieriger, so daß das Netz dort erst mit deutlicher Verzögerung wieder in Betrieb ging.

Da kein Verkehrsbetrieb auf den Totalausfall eines Systems vorbereitet ist, konnte ein Ersatzverkehr mit Bussen nur in geringem Maße angeboten werden. Gerade an Werktagen stehen nicht beliebig viele Busse zur Verfügung. Trotzdem muß hinterfragt werden, ob der Verkehrsbetrieb alle Möglichkeiten ausgelotet hat. So standen die Straßenbahnfahrgäste praktisch im Regen, soweit keine (umständlichen) Alternativbuslinien genutzt werden konnten.

Außerdem zeigte sich wieder einmal, daß auf die elektronischen Medien nicht oder nur in geringem Maß Verlaß war. So war in der RMV-Fahrplanauskunft keine einzige Straßenbahn als Ausfall gekennzeichnet und konnte munter "gebucht" werden. Ebenso hinkte der Ticker der Heag Mobilo hoffnungslos der Lage hinterher und glänzte oftmals durch Fehlinformationen. Hier sollte sich der Verkehrsbetrieb dringend die Verkehrsbetriebe in Kassel zum Vorbild nehmen, wo quasi im Fünf-Minuten-Takt die aktuelle Verkehrslage publiziert wurde.

Unabhängig davon, daß solche Wetterereignisse, die den gesamten Betrieb lahmlegen, nur alle paar Jahrzehnte auftauchen, hat sich jedoch in der Vergangenheit immer wieder gezeigt, daß die Reserven auch bei Teilausfällen einer Linie z. B. nach einem Verkehrsunfall nicht ausreichen, einen adäquaten Ersatzverkehr einzurichten. Die Kritik hierbei richtet sich weniger an die Verkehrsbetriebe selbst, sondern an die Aufgabenträger, in diesem Fall die Stadt Darmstadt und die Dadina. Durch die bisherige Ausschreibungspraxis kalkulieren Unternehmen verständlicherweise nur minimale Reserven ein, um bei einer Ausschreibung nicht einem Konkurrenten zu unterliegen. Es wird hier Aufgabe der Dadina sein, bei künftigen Ausschreibungen bzw. Direktvergaben entsprechende Reserven einzufordern und in den Verkehrsverträgen festzuschreiben – aber selbstverständlich diese auch zu bezahlen. Zudem sollte überlegt werden, inwieweit in die Verkehrsverträge Notfallklauseln aufgenommen werden sollten, wonach Betriebsleistungen kurzfristig bei Störfällen auf andere Linien umdirigiert werden können.

Ausschreibungen hart an der Kalkulationsgrenze

Die bisherige Vorgehensweise bei Ausschreibungen – der billigste gewinnt – stößt eindeutig an die Grenzen. Ähnliches zeigt sich (in diesem Fall aber durch den RMV ausgeschrieben) beim Linienbündel, das durch die Fa. Werner (dahinter steht die Abellio-Gruppe) in den Ostkreis gefahren wird. De facto wurde die Ausschreibung mit einem nicht reali-

stischen Angebot gewonnen. Die Folgen zeigen sich seitdem immer stärker. Vermehrte Fahrtausfälle wegen hohem Krankenstand bei ohnehin dünner Personaldecke, oftmals nur minimalst geschultes Personal, dadurch auch viele Fahrzeuge mit Unfallschäden, die auf nicht sachgemäßen Umgang mit dem Material schließen lassen. Das alte Sprichwort "Wer billig kauft, kauft zweimal" zeigt hier eindrucklich seine Berechtigung. (hk)

Rhein-Neckar

Tarif-Lücke teilweise geschlossen

Neue Übergangsfahrkarte zum Karlsruher Verkehrsverbund

Ab 1. April 2013 gibt es für Jahreskarteninhaber des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) mit Wohnsitz in Heidelberg oder dem südlichen Rhein-Neckar-Kreis die Möglichkeit, Jahreskarten des Karlsruher Verkehrsverbundes (KVV) zum halben Preis zu kaufen. Möglich wird das Angebot „AboPlus VRN/KVV“, weil der Rhein-Neckar-Kreis und die Stadt Heidelberg die 50 Prozent des Preises der KVV-Jahreskarte übernehmen. Voraussetzung ist deshalb, dass die Pendler ihren ersten Wohnsitz in der Stadt Heidelberg und den teilnehmenden Gemeinden im südlichen Kreisgebiet haben. Bereits vor über einem Jahr hatte der Karlsruher Verkehrsverbund eine ähnliche Regelung für KVV-Jahreskarteninhaber eingeführt, die ins VRN-Gebiet einpendeln.

Die Inhaber von VRN-Jahreskarten bekommen direkt beim Kauf der KVV-Fahrkarte den Zuschuss mit dem Kaufpreis verrechnet ausbezahlt, beide Ti-

ckets sind in einem Fahrausweis zusammengefasst. Die Job-Tickets und Semestertickets der beiden Verbände können nicht miteinander verknüpft werden.



Freie Fahrt bis zum Karlsruher Hauptbahnhof: Mit dem neuen Ticket können Heidelberger und Bewohner des südlichen Rhein-Neckar-Kreises jetzt bis zum Karlsruher Hauptbahnhof durchfahren. (Foto: Fabry/Deutsche Bahn)

Durch die vielen, flächenmäßig kleinen Verkehrsverbände in Baden-Würt-

temberg gibt es immer wieder Übergangsprobleme bei den Fahrkarten und Tarifen.



Mit der S-Bahn von Heidelberg bis nach Karlsruhe mit einem Kombi-Ticket der beiden Verkehrsverbände. Ab 1.4.2013 soll es möglich sein. Im Bild ein Stadtbahn-Zweissystemwagen im Karlsruher Hauptbahnhof. (Foto: Christian Immer)

Gerade im hochverdichteten Oberrhein-Gebiet zwischen Mannheim, Heidelberg, Wiesloch, Waldorf, Bruchsal und Karlsruhe gibt es zahlreiche Arbeits- und Ausbildungsfahrten über die Verbundgrenzen hinweg, S-Bahn-Linien verbinden Heidelberg und Mannheim mit Karlsruhe. Doch wer keine DB-Zeitkarten benutzt, musste bisher zwei Wochen-, Monats- oder Jahreskarten kaufen.

Die Subvention der Fahrkarten für einen ausgewählten Kreis durch die Gemeinden kann freilich keine Dauerlösung sein. Mit der Inbetriebnahme weiterer S-Bahnen von Mannheim nach Karlsruhe, Darmstadt und Mainz werden sich die Tarif-Probleme weiter verschärfen. Die beteiligten Verbände und die Deutsche Bahn sollten sich deshalb bald über einheitliche und fahrgastfreundliche Übergangstarife Gedanken machen, denn die Region zwischen Karlsruhe und Frankfurt wächst immer mehr zusammen. (wb)

Rhein-Neckar

Heidelberger Gemeinderat befriedet

Meterspurprojekte in der Metropolregion ein Stück weiter

Die umfangreichen Pläne zum Ausbau des Heidelberger Straßenbahnnetzes, die seit mehreren Jahren heftig und kontrovers diskutiert werden, sind einen Schritt weiter. Der Stadtentwicklungsausschuss des Gemeinderates hat die Rahmenplanung für das 160 Millionen Euro schwere „Mobilitätsnetz“ beinahe einstimmig beschlossen. Es sieht unter anderem den Neubau einer Strecke in die Spargel- und Festspielstadt Schwetzingen vor, die Verlegung von Gleisen durch das Neubaugebiet „Bahnstadt“ auf dem Ge-

lände des ehemaligen Heidelberger Güterbahnhofs, den Anschluss des Universitätscampus „Neuenheimer Feld“ mit der Tram sowie eine Reihe von Einzelmaßnahmen wie die Verlegung von Haltestellen im innerstädtischen Bereich.

Insbesondere der konservative Block im Heidelberger Stadtparlament hatte sich jahrelang gegen den Ausbau der Straßenbahn ausgesprochen. Der Sinneswandel kam jetzt wohl zustande, weil allen Mitgliedern im Gemeinderat der Neckarstadt klar ist, dass der Straßen-

bahnausbau in den vergangenen Jahrzehnten sträflich vernachlässigt wurde und andere baden-württembergische Gemeinden und Regionen wie Freiburg und insbesondere Karlsruhe, aber auch die Nachbarstadt Mannheim, in der Vergangenheit erheblich von Bundes- und Landeszuschüssen nach dem Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz (GVFG) profitiert haben.

Der Kompromiss kam aber auch zustande, weil der strittigste Teil des Heidelberger „Mobilitätsnetzes“, die Wiedereinbetriebnahme einer Straßenbahn in die enge Heidelberger Altstadt, zunächst verlagert wurde. Hier gab es bislang erhebliche Meinungsverschiedenheiten über die Streckenführung. Bisher wurde nur eine Variante entlang des Schloßberges näher untersucht, die aber auch nach mehreren Korrekturen weiterhin stark kritisiert wird. Spätestens nach der Sommerpause soll ein Alternativvorschlag für neue Straßenbahngleise entlang des Neckars durch die Altstadt vorliegen.

Hauptziel des geplanten Straßenbahnausbaus ist, bis 2025 30 Prozent mehr Fahrgäste zu gewinnen, um die Erlössituation des ÖPNV zu verbessern. 18 Prozent sollen allein durch den Ausbau des

Schiennetzes gewonnen werden, der Rest durch ein Beschleunigungsprogramm für die bereits bestehenden Straßenbahn- und Buslinien plus ein verbessertes Marketing. Kurzzeitig relativ viel verspricht sich die verantwortliche Rhein-Neckar Verkehrs GmbH (RNV) von besser aufeinander abgestimmten Fahrzeiten bei Linien mit gleichem Weg: Wenn zwei Bus- oder Bahnlinien mit Zehn-Minuten-Takt exakt im Fünf-Minuten-Abstand verkehren, würde dies fünf Prozent mehr Passagiere bedeuten.

Die Auslastungsprobleme des Öffentlichen-Nahverkehrs in Heidelberg, die in den kommenden Jahren gelöst werden sollen, sind freilich hausgemacht. Durch massiven Schienenabbau in Heidelberg in den 60er und 70er Jahren waren die Fahrgastzahlen drastisch geschrumpft. Zwar werden heute mit knapp 40 Millionen jährlich wieder ein Drittel mehr Passagiere als vor 40 Jahren befördert. Allerdings gingen die Zahlen von 1999 bis 2010 wieder um 14 Prozent zurück. Das lag vor allem an den schlechteren Taktzeiten und dem Abbau der Vorrangschaltungen für den ÖPNV, meint das Heidelberger Umwelt-Prognose-Institut. (wb)

Deutschland

Welchen Wert legen europäische Länder auf den Schienenverkehr?

In der Zeitschrift „Stern“ Nr. 51 vom 13. Dezember 2012 Seite 32 werden Pro-Kopf-Investitionen europäischer Länder für den Schienenverkehr miteinander verglichen. Deutschland ist hier trotz hoher

Ausgaben für die ICE-Neubaustrecken Schlusslicht.

Pro-Kopf-Investition in Euro:

- Schweiz 308 Euro
- Österreich 230 Euro

- Großbritannien 125 Euro
- Spanien 114 Euro
- Italien 99 Euro
- Frankreich 90 Euro
- Deutschland 53 Euro

In Deutschland würden Investitionen in bestehende Schienenstrecken nur einen Bruchteil von dem kosten, was neue Autobahntunnels verschlingen.

Nichtsdestotrotz sind die Zahlen nur bedingt aussagekräftig über die Qualität des real gefahrenen Schienenverkehrs. Obwohl Spanien mehr als doppelt soviel investiert als Deutschland (wobei hier ohnehin zu hinterfragen ist, wieviel da-

von von der EU kommt), bleibt die RENFE weitgehend (west)europas erfolgreichster Bahnbetreiber. Auf einen Stundentakt, wie in Deutschland üblich, braucht man hier nicht zu hoffen, auf vielen Strecken fahren nur ein oder zwei Züge am Tag und z. T. noch mit Reservierungspflicht, so daß spontane Bahnfahrten de facto unmöglich sind.

Echte Vergleiche dürfen also nur zu Ländern gezogen werden, deren Bahnbetrieb weitgehend auch als solcher bezeichnet werden kann, wie z. B. Großbritannien oder dem Marktführer Schweiz. (*hh/hk*)

Redaktion

Fahrgastzeitung reduziert Ausgabenzahl

Neue Posttarife erzeugen hohe Zusatzkosten

Wie bereits berichtet, hat die Post seit Jahresbeginn ihre Preise für Büchersendungen drastisch erhöht. Der Versand einer Ausgabe schlägt nun mit einem Euro statt bisher 60 Cent zu Buche.

Leider haben sich auch Versuche, auf andere Postdienstleister auszuweichen, als nicht sinnvoll erwiesen. Fast wie zu erwarten war, haben diese ebenfalls ihre Preise angehoben oder das Produkt Büchersendung ganz eingestellt.

Seitens des Landesverbands Hessen wurde daher nun beschlossen, den Umfang zunächst auf fünf Ausgaben pro Jahr zu reduzieren. Es bleibt bei der zweimonatlichen Erscheinungsweise, lediglich die Sommerausgabe Juli/August, tradi-

tionell die Zeit mit ohnehin wenig Neuigkeit entfällt.

U. U. wird die Landesversammlung 2013 in Kassel auch eine Reduzierung auf vier Ausgaben beschließen, was wir von der Redaktion kritisch sehen, da aus unserer Sicht dann keine aktuelle und regelmäßige Berichterstattung erfolgen kann.

Einzig die Arbeitsbelastung würde sich für die Endredaktion ein wenig reduzieren. Wir suchen seit Jahren, aber bislang leider ergebnislos, dringend Verstärkung für die Endredaktion, damit sich die Last für die Erstellung der Zeitung etwas breiter verteilt. Sollten Sie Interesse an der Mitarbeit haben, sprechen Sie uns an. (*hk*)

PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten

PRO BAHN e. V. Hauptstadtbüro

Friedrichstr. 95 (PB 98)

10117 Berlin

Tel. (030) 3982 0581 (Mitgliedsanfragen)

Tel. (030) 3982 0582 (Kundenprobleme)

Fax (030) 2096 2586

www.pro-bahn.de

Für Adressänderungen:

E-mail: mitgliederservice@pro-bahn.de

PRO BAHN Landesverband Hessen e. V.

Postfach 11 14 16

60049 Frankfurt a.M.

www.pro-bahn.de/hessen

Landesvorsitzender: Thomas Kraft

Stellvertreter: Wilfried Staub, Klaus Gietinger

Kassenwart: Holger Kötting

PRO BAHN in Nordhessen

Hermann Hoffmann

Am Juliusstein 18

34130 Kassel

Tel. (0 5 61) 6 71 79

E-mail: info@nordhessen.pro-bahn.de

PRO BAHN in Osthessen

Werner Filzinger

Baumgartenweg 12

36341 Lauterbach

Tel. (06641) 29 11

E-mail: info@osthessen.pro-bahn.de

PRO BAHN in Mittelhessen

Thomas Kraft

Fliederweg 17

35633 Lahnau

Tel. (0 64 41) 9 63 18 99, Fax 67 18 29

E-Mail: info@mittelhessen.pro-bahn.de

PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.

Regionalvorsitzender Thomas Schwemmer

Krifteler Straße 107

60326 Frankfurt am Main

Tel. (0 69) 36 70 17 50, Fax 7 10 45 94 42

E-mail: info@frankfurt.pro-bahn.de

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.

Geschäftsführender Regionalvorsitzender

Dr. Gottlob Gienger

Berliner Str. 32

64807 Dieburg

Tel. (0 60 71) 2 43 60, Fax 8 17 60

E-Mail: info@starkenburg.pro-bahn.de

www.pro-bahn.de/starkenburg

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar

Regionalvorsitzender Andreas Schöber

Holbeinstraße 14

68163 Mannheim

Tel. (06 21) 41 19 48 oder (01 74) 6 50 82 30

E-Mail: pb-rhein-neckar@arcor.de

www.pro-bahn.de/rhein-neckar

Bankverbindung (Spendenkonten):

Landesverband Hessen e. V.: Konto 695831-605 bei der Postbank Ffm (BLZ 500 100 60); Kontoinhaber Holger Kötting

Landesverband Baden-Württemberg e. V.: Konto 2035261 bei der Volksbank Pforzheim (BLZ 666 900 00)

Regionalverband Großraum Frankfurt e. V.: Konto 1113091 bei der Sparda-Bank Frankfurt (BLZ 500 905 00)

Regionalverband Starkenburg e. V.: Konto 571300 bei der Volksbank Darmstadt (BLZ 508 900 00)

Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!

PRO BAHN - Termine

Allgemeine Termine:

Mo, 1.4. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft Mai-Juni. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (s. S. 2).

PRO BAHN in Nordhessen:

Mi, 27.3. 19.30 Uhr: Jeden letzten Mittwoch im Monat: Treffen im Umwelthaus Wilhelmsstraße 2, Kassel.

Mi, 24.4. 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmsstraße 2, Kassel.

Mi, 29.5. 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmsstraße 2, Kassel.

PRO BAHN in Osthessen:

Mi, 20.4. 19 Uhr: Zweimonatliches Treffen am 3. Mittwoch in geraden Monaten **in der Gaststätte zum Felsenkeller**, Leipziger Straße 12 in Fulda. Wegbeschreibung: Vom Bahnhofsvorplatz nach Norden entlang der Kurfürstenstraße bis zur Kreuzung Leipziger Straße. Dort nach links etwa 100 Meter zur Gaststätte.

PRO BAHN in Mittelhessen:

Mi, 20.3. 18.30 Uhr: Zweimonatliches Treffen am 3. Mittwoch in ungeraden Monaten **in der Pizzeria Adria**, Frankfurter Straße 30 in Gießen. Wegbeschreibung: Vom Bahnhofsvorplatz über die historische Treppe über den Oberhessischen Bahnhof unmittelbar links durch den Alten Wetzlarer Weg bis zur Einmündung Frankfurter Straße, dort befindet sich rechts die Pizzeria.

Mi, 15.5. 18.30 Uhr: Treffen **in der Pizzeria Adria**.

Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.:

Mo, 8.4. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt **im Bürgerhaus Gutleut**, Rottweiler Straße 32, Raum 3 (5 Fußminuten vom Hbf Südseite)

Mo, 6.5. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt **im Bürgerhaus Gutleut**

Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi, 27.3. 18.00 Uhr: Jeden vierten Mittwoch im Monat: Monatstreff des RV Starkenburg **im Restaurant Casa Algarve ("Grün-Weiß")**, Dornheimer Weg 27 in Darmstadt. Wegbeschreibung: Ab Hbf Westausgang zehn Minuten Fußweg durch den Zweifalltorweg nach Norden, dann Dornheimer Weg links bis kurz vor die Fußgängerampel – oder mit Busline F bis zur Haltestelle Moldenhauerweg. (18-18.30 Uhr: informeller Teil, 18.30-20.30 Uhr: Tagesordnung)

Mi, 24.4. 18.00 Uhr: Jeden vierten Mittwoch im Monat: Monatstreffen des RV.

Mi, 22.5. 18.00 Uhr: Jeden vierten Mittwoch im Monat: Monatstreffen des RV.

Regionalverband Rhein-Neckar:

Termine bitte direkt beim Regionalverband erfragen.

