

Fahrgastzeitung

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

Nr. 98

Mai – August 2013



MOBILFALT – Auto contra ÖPNV	S. 5
„Wutbürger“ gegen Main-Weser-Bahn	S. 11
Kein Platz für Fernbusse	S. 18
„Fahrgastzeitung“ braucht Spenden!	S. 25

Titelbild: *S-Bahn der Linie S5 zwischen Frankfurt-Rödelheim und Weiskirchen vor der Frankfurter Skyline. (Foto: Wilfried Staub)*

Rückseite oben: *Der neue (links) und der alte Eppsteiner Tunnel. (Foto: Wilfried Staub).*

Rückseite unten: *VIAS-Triebwagen im frühlinghaften Odenwald zwischen Groß-Umstadt Wiebelsbach und Höchst Hetschbach auf der Fahrt nach Erbach. (Foto: Wolfgang Brauer).*

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 derzeit 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 acht Euro 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 acht Euro 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 anonymen Briefe ab, eben so wenig 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*.

Endredaktion dieser Ausgabe: *wb*

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@gmx.de

Mittelhessen/Osthessen: 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: 1.5.2013 (Heft Mai – August 2013)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.8.2013 (Heft September – Oktober 2013)

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

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

Kann der Haltepunkt Oberrieden wiederbelebt werden?	4
MOBILFALT – neues umstrittenes ÖPNV-Angebot	5
Gegner der Streckenreaktivierung geben keine Ruhe	7

Osthessen

Bahnhofsgebäude in Lauterbach soll verkauft werden	8
Rolltreppe nach eineinhalb Jahren endlich repariert	8

Mittelhessen

Die „Hamsterbacken“ fahren	9
Neues „Aktionsbündnis Main-Weser-Bahn“	10

Großraum Frankfurt

„Wutbürger“ sprengen Info-Veranstaltung zum Streckenausbau	11
Straßenkreuzung auf Bahnübergang soll beseitigt werden	13
Umbau Knoten Sportfeld	14
Logistische Meisterleistung: Neuer Eppsteiner Tunnel in Betrieb	15
S5 bald bis Usingen?	16
Kein Platz für Fernbusse	18
Neubauegebiete nur entlang bestehender Schienenstrecken einrichten	19

Rhein-Neckar

Bundesverkehrswegeplan: neue Schienen für Rhein-Neckar?	20
Sind Streckensperrungen im Neckartal wirklich nötig?	21

Deutschland

Erhöhtes Beförderungsentgelt	22
------------------------------------	----

PRO BAHN intern

Jahreshauptversammlung des Landesverbandes Hessen	25
---	----

<u>PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten</u>	26
--	----

<u>PRO BAHN – Termine</u>	27
---------------------------------	----

Die „Fahrgastzeitung“ braucht Spenden, Sponsoren, Fördermitglieder, Anzeigenkunden ...

Nur mit zusätzlichen finanziellen Mitteln können wir die bisherige Qualität aufrechterhalten und weiter in gewohnter Weise und Häufigkeit erscheinen. (Seite 25)



Oberrieden ist heute in Eisenbahner-Kreisen nur noch wegen des Viadukts über die Werra (Bild) bekannt. Bis 1978 hatte die kleine Gemeinde noch einen Haltepunkt an der Strecke Bebra – Göttingen. Wird er wieder in Betrieb genommen? (Foto: Klaus Fügener)

Nordhessen

Kann Oberrieden wiederbelebt werden?

Bürger wünschen den Haltepunkt zwischen Bebra und Eichenberg

Eine Bürgerinitiative in Oberrieden, dem größten Stadtteil von Bad Sooden-Allendorf im Werra-Meißner-Kreis, fordert seit mehreren Monaten die Wiederinbetriebnahme ihres Haltepunktes an der Bahnstrecke Bebra – Göttingen. Das würde die Lebensqualität der unmotorisierten Dorfbewohner erheblich verbessern. Die Jugend könnte Sportangebote in Göttingen oder den Werratalsee in Eschwege besser nutzen. Studenten, aber auch für Senioren würden Oberrieden als ihren Wohnort wählen, wenn eine häufige und schnelle Verbindung nach Göttingen oder Eschwege angeboten würde. Schulwege könnten zeitlich verkürzt werden. Jetzt benötigen die Kinder 45 Minuten für eine Busfahrt von Oberrieden nach Eschwege. Die meisten Busse sind überfüllt. Eine Zugfahrt würde etwa 15 Minuten dauern.

Auch der ländliche Kurstandort Bad Sooden-Allendorf könnten gefördert wer-

den. So rechnet zum Beispiel der Schulbauernhof Hutzelberg in Oberrieden mit 150 Ein- und Ausstiegen pro Woche, wenn der Haltepunkt wiedereröffnet würde. Ebenso könnten der Werratatalradweg und der Bootstourismus auf dem Fluss von weiteren Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten an der Bahnlinie profitieren.

Die über 150 Jahre alte Schienenstrecke Eichenberg – Bebra war bis 1991 die wichtigste Fern-Verbindung zwischen Hamburg und München. Seit Eröffnung der ICE-Neubaustrecke verkehren im mittleren Werratatal vorwiegend Güterzüge und CANTUS-Triebwagen im Ein- bis Zweistundentakt. Bis in die 1980er Jahre gab es zwischen Eichenberg und Bebra trotz des starken Fernverkehrs mehrere jetzt nicht mehr genutzte Haltepunkte wie Albungen, Werleshausen, Berneburg und eben Oberrieden. (hh)

Nordhessen

MOBILFALT – neues umstrittenes Angebot

Verknüpfung von privaten Autofahrern mit dem ÖPNV

Ein in Deutschland bislang einmaliges Projekt zur Förderung der Mobilität im ländlichen Raum des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) stellte der hessische Verkehrsminister Florian Rensch (FDP) am 19. April 2013 in Sontra (Werra-Meißner-Kreis) vor: MOBILFALT, die Abkürzung für Mobilität und Vielfalt.



Verkehrsminister Florian Rensch (links im Bild) beim Start des Projekts „MOBILFALT“. (Foto: NVV)

Den MOBILFALT-Erfindern geht es vor allem darum, den Bewohnern von abgelegenen Dörfern bessere, häufigere und bezahlbare Verbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen und der nächsten Stadt mit einem Bahnhof anzubieten.

Das Konzept ist einfach: Wer ein Auto hat, kann beim Nahverkehr aktiv mitmachen. Über das NVV-MOBILFALT-System werden private Fahrten mit Bus und Bahn vernetzt. Private Fahrer bieten ihre Fahrten anderen an und erhalten dafür als Kostenerstattung 30 Cent pro Kilometer. Der Mitfahrer

zahlt ebenfalls einen festen Obolus pro Fahrt: einen Euro innerorts, zwei Euro bis zu einem Bahnhof im Nachbarort. Voraussetzung ist, dass man sich über www.mobifalt.de oder im zuständigen Rathaus vorher registrieren lässt. Für Mitfahrer reicht hierfür der Personalausweis, für Fahrer sind außerdem Führerschein und Kfz-Schein erforderlich. Die öffentliche Förderung von MOBILFALT läuft zunächst bis Ende 2014. Bisher sind folgende Gemeinden an dem Projekt beteiligt: Niedenstein im Schwalm-Eder-Kreis, Nentershausen im Kreis Hersfeld-Rotenburg, und im Werra-Meißner-Kreis die Gemeinden Sontra, Herleshausen und Witzenhausen.

Durch die Nutzung des Individualverkehrs soll der derzeit ausgedünnte Fahrplan – etwa der Buslinie 403 von Gudensberg über Niedenstein nach Baunatal – zu einem Fahrplan im Stundentakt ergänzt werden. Sollte es für einen Termin keinen Bus und keine Privatfahrt geben, springt das örtliche Taxiunternehmen ein und übernimmt die Fahrt – zu den gleichen Bedingungen. Auch ein Abo wird angeboten. Bisher war es zum Beispiel nach 18.35 Uhr nicht möglich, mit dem Bus von der Straßenbahnhaltestelle in Baunatal-Großenritte nach Niedenstein oder in einen der Ortsteile zu kommen. Samstag und Sonntag gab es nur Anruf-Sammeltaxi. Nachdem eine Mitarbeiterin der Niedensteiner Stadtverwaltung mit zwei NVV-Mitarbeitern tagelang in Niedensteiner Ortsteilen informiert hatte, konnte auch am Wochenende ein 60-Mi-

nuten-Takt angeboten werden. Wichtig ist, dass sich möglichst viele Teilnehmer registrieren lassen, bis zum 19. April waren im Raum Eschwege bereits 60 Interessierte.



Es bleibt abzuwarten, ob Autofahrer sich tatsächlich einem Fahrplan unterwerfen und Fahrten eine Stunde zuvor

anmelden. Werden sie, um ein paar Euro zu verdienen, auf die „große Freiheit“ des eigenen Autos verzichten? Und sind private Fahrer überhaupt zuverlässig und pünktlich genug wie der ÖPNV?

Der Zwang zur frühzeitigen Buchung mag manche Fahrer und Fahrgäste daran hindern, MOBILFALT zu gebrauchen. Wer ernsthaft interessiert ist, kann unter www.moblfalt.de nähere Angaben erhalten. Die Mobilitätszentrale in Eschwege ist telefonisch unter 0800 80 90 688 erreichbar. (hh)

Kommentar

von Wolfgang Brauer

Von „nützlicher Ergänzung des ÖPNV“ über „durch die Sache kauft man sich treue Autofahrer“, „Gute Idee, macht aber Bauchschmerzen“, „Missbrauch des Nahverkehrs-etats“ bis hin zu „Subventionierung einiger Autofahrer aus dem Topf des Nahverkehrs“ reichten die ersten Einschätzungen von MOBILFALT. Kritiker des neuen Angebots des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) befürchten auch, dass durch solche Modelle den teilnehmenden Landkreisen Tür und Tor geöffnet wird, sich aus dem ÖPNV als Daseinsvorsorge zu stehlen – indem diese Gebietskörperschaften eben in Zukunft auf die Umwandlung der öffentlichen Leistungen in eine privatisierte Ehrenamtlichkeit mit Aufwandsentschädigung setzen. Auch Gefahren für die örtlichen Taxi- und Mietwagenunternehmer werden gesehen, die dadurch neue Konkurrenz bekommen.

Nun: Zumindest das örtliche Taxigewerbe ist bei MOBILFALT mit eingebunden – denn gibt es keinen privaten Pkw-Fahrer, der zur fahrplanmäßigen Fahrt anbietet, wird eine Fahrt durch ein Taxi ersetzt. Insofern sind diese ÖPNV-Partner schon mal mit im Boot. Außerdem verdichten die privaten Pkw-Fahrten schon bestehende Takte. Und sofern die Privat-Autos nur innerörtliche Fahrten und Touren zum nächsten Bahnhof anbieten, ist das Angebot auf eine Ergänzung statt auf ein Ersetzen angelegt.

Der ÖPNV in der Fläche und vor allem in strukturschwachen Gebieten, wie zum Beispiel in Nordhessen, steht am Scheideweg. Einerseits gibt es immer weniger potenzielle Nutzer, weil Jugendliche im Schülerverkehr fehlen und immer mehr Senioren (noch) den eigenen Pkw benutzen. Doch andererseits verlässt gerade die mittlere Generation diese Gegenden, weil die Infrastruktur – und gerade auch der ÖPNV – zu wünschen übrig lässt. Ein Teufelskreis. Neue Konzepte sind da gefragt. MOBILFALT kann ein Baustein sein, den ÖPNV zu verbessern – wenn aus dem Nischenangebot nicht ein Dauerangebot für ganze Landkreise wird. Wir sollten MOBILFALT weiter kritisch beobachten.

Nordhessen

Bahngegner geben keine Ruhe

Erneut Diskussion zur Streckenreaktivierung im Korbacher Kreistag

Die Kritiker der Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach-Süd – Frankenberg treten weiter nach. Die CDU hatte im Kreistag in Korbach in einer Großen Anfrage Auskunft zur Wiederinbetriebnahme eingefordert. Dabei wurden vor allem Fragen zum Naturschutz gestellt – offenbar um über diese Schiene die neuen Züge zu stoppen. Dabei ist das Thema Naturschutz sonst von einer Partei mit einer anderen Farbe besetzt.



Viel Freischnitt ist nötig, so wie hier bei Dorffitter. (Foto: Eginhard Wichmann)

So wollten die Fragesteller wissen, wie es mit dem Naturschutz beim Baum- und Strauchbewuchs entlang der stillgelegten Strecke aussehe. Es handle sich weiterhin um ein gewidmetes Bahngelände, antwortete der Kreisausschuss in Korbach. Deshalb sei keine erneute Planfeststellung – und damit eine naturschutzrechtliche Bewertung – nötig. Trotzdem stimmen sich derzeit der Betreiber Kurhessenbahn und das Eisenbahn-Bun-

desamt mit den Unteren und Oberen Naturschutzbehörden diesbezüglich ab.

Die Fragesteller von der CDU sind auch besondere Freunde der Fledermäuse. Sie fragten: „Sind die Bahntunnel und Bahnbrücken nach Fledermauspopulationen untersucht worden?“

Sie sind! Im Rahmen einer turnusmäßigen Hauptuntersuchung wurde in beiden Tunneln auf der Strecke besonders auf Fledermäuse geachtet. Jeder Quadratmeter des Tunnelgewölbes bis zum Tunnelfirst sei auf Risse, Nass- und Hohlstellen untersucht worden. Es seien dabei keine Fledermäuse entdeckt worden.

Auch starker überregionaler Güterverkehr sei nicht zu erwarten, da die Strecke nur geringe Geschwindigkeiten zulasse und nicht elektrifiziert sei, wurden die Fragesteller beruhigt. Für ihre Frageaktion erntete die CDU auch Kritik. Ein SPD-Abgeordneter wandte ein, die CDU-Fraktion solle doch akzeptieren, dass der Kreistag mehrheitlich für die Reaktivierung der Bahnstrecke gestimmt habe. Er sagte: „Nachtreten ist undemokratisch.“ Trotzdem wurde bei der Debatte im Korbacher Kreishaus deutlich: Das Projekt hat viele Befürworter, aber nach wie vor auch viele Kritiker. Es wird mit Sicherheit noch viele Diskussionen über die Reaktivierung der Strecke Korbach-Süd – Frankenberg geben. Sie werden vielleicht erst verstummen, wenn die Bahnstrecke in fünf oder zehn Jahren ihren Nutzen für die Region bewiesen hat. (hh/wb)

Osthessen

Bahnhofsverkauf in Lauterbach

Stadt soll das Gebäude übernehmen – mehrere Kaufinteressenten

Der denkmalgeschützte Bahnhof in Lauterbach (Foto) soll verkauft werden. Als dies ruchbar wurde, schrieb Werner Filzinger, PRO BAHN-Regionalvorsitzender Osthessen und SPD-Stadtverordneter, einen Prüfantrag an das Lauterbacher Stadtparlament. Ziel ist, dass die Stadt den Bahnhof kauft und das Reisezentrum der DB erhalten bleibt. Dafür und für den Umbau und die Sanierung des Gebäudes könnte die Kommune bis zu 75 Prozent Fördermittel bekommen.

Noch wichtiger als der Erhalt des Bahnhofsgebäudes ist allerdings die Außenfläche von 745 Quadratmetern, die dringend als Park&Ride-Platz benötigt wird, weil die Zahl der Fahrgäste auf der Vogelsbergbahn seit dem Ausbau enorm zugenommen hat. Inzwischen ging dem Magistrat der Stadt Lauterbach auch ein Preisangebot der DB zu. Allerdings liegen auch bereits Angebote anderer Kaufinteressenten vor. *(Werner Filzinger/wb)*



Bahnhof Lauterbach von der Stadtseite aus. (Foto: Exact)

Endlich: Rolltreppe im Bahnhof Fulda wieder funktionsfähig

Die DB AG hat in Fulda ein wahres „Meisterstück inszeniert“. Geradema einhalb Jahre hat es gedauert, bis eine defekte Rolltreppe im Bahnhofsgebäude ersetzt wurde. Karnevalisten fragten schon spöttisch, was denn nun eher fertig würde: die Rolltreppe oder der neue Berliner Flughafen? Laut dem Online-Portal „Osthessen-News“ musste sogar der über 80 Jahre alte, ehemalige Gewerkschafter und „Bahnpapst“ von Fulda, Hubert Heil mit seinen guten Kontakten zu Bahnchef Rüdiger Grube intervenieren, damit die Rolltreppe endlich ersetzt wurde. *(Werner Filzinger)*



Triebwagen vom Typ Talent 2. (Foto: Klaus Müller)

Mittelhessen

Die „Hamsterbacken“ fahren

Viele Pendler sind enttäuscht vom „Talent 2“

Mit fast eineinhalb Jahren Verspätung fahren nun auch die neuen Triebwagen vom Typ „Talent2“ als „Mittelhessen-Express“ zwischen Frankfurt, Hanau, Treysa und Dillenburg. Eigentlich sollten die neuen Züge schon zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 eingesetzt werden. Doch das Eisenbahn-Bundesamt versagte wegen zahlreicher Mängel zunächst die Zulassung.

Wegen ihrer geschwungenen Form und der nach außen ausladenden Frontpartie werden die im Bahn-Jargon „ET 442“ genannten Triebwagen auch als „Hamsterbacken“ bezeichnet. Die drei- bzw. vierteiligen Fahrzeuge haben rund 13 Prozent mehr Sitzplätze als die bisherigen Triebwagen vom Typ „ET 425“. Das wird auch durch weniger Türen erreicht. Bei der ersten Probefahrt der „Fahrgastzeitung“ mit dem neuen „Mittelhessen-Express“ fielen vor allem die

leisen Motorengeräusche im Vergleich zum Vorgängermodell sowie die spürbare Spurtstärke und gute Beschleunigung auf. Sie hilft vielleicht, so manche Verspätung aufzuholen. Und davon gab es – so berichteten zahlreiche Pendler – in den ersten Betriebswochen der „Hamsterbacken“ reichlich. Sogar von mehreren Totalausfällen wurde der „Fahrgastzeitung“ berichtet. Der RMV und DB Regio entschuldigten dies mit Anfangsschwierigkeiten, die es vor allem beim Kuppeln und Entkuppeln in Gießen gegeben hätte.

Auch an der Innenausstattung üben viele Pendler Kritik. So schränken die großen Abfallbehälter und Tischchen die Beinfreiheit ein. Bemängelt wird auch, dass es sehr viele Stufen und erhöhte Bereiche gibt. Diese sind besonders für Gehbehinderte ein Problem. Die Stufen können sogar zur Stolperfalle werden,

wenn der Zug plötzlich bremsen muss. Kritische Stimmen gab es auch wegen der langen Zeitspanne, bis die Türen öffnen. Der Grund: Erst muss eine überbreite Trittstufe ausgefahren werden. Diese ist wegen der geschwungenen, runden Außenform des ET 442 aber auch dringend nötig, denn gerade bei Bahnsteigen in Kurven ist der Abstand zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante extrem groß. Ohne die Trittstufen besteht die große Gefahr, dass unaufmerksame Fahrgäste bei einem Fehltritt ins Gleisbett zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante stürzen. Eine wichtige Randnotiz:

Zwar ist es löblich, dass in Zeiten von Smartphone, Laptop, iPhone und iPad der Zug mit zahlreichen 240-Volt-Steckdosen ausgerüstet ist. Diese sind jedoch sehr ungünstig unterhalb der Gepäckablage angebracht. Wer also sein mobiles Kommunikationsgerät im ET 442 einstecken will, dem baumelt dann das Kabel vor dem Gesicht herum.

Alles in allem sind die „Hamsterbacken“ zwar teilweise ein Fortschritt, aber die viel zahlenden Pendler aus Mittelhessen hätten vom Rhein-Main-Verkehrsverbund und DB Regio eigentlich mehr für ihr Geld erwarten können. (wb)

Mittelhessen

Main-Weser-Bahn wieder in Takt bringen

PRO BAHN initiiert neues Aktionsbündnis

Der Fahrgastverband PRO BAHN ruft zum „Aktionsbündnis Main-Weser-Bahn“ (AMWB) auf, um die Probleme auf der wichtigsten Nord-Süd-Schiienenverbindung Hessens gemeinsam zu lösen. Zur Mitarbeit eingeladen sind Interessensverbände, Kommunen und Landkreise ebenso wie politische Organisationen, Vereine und Privatpersonen. „Für den Ausbau der Main-Weser-Bahn besteht dringender Handlungsbedarf“, sagte der Landesvorsitzende von PRO BAHN Hessen, Thomas Kraft. Dringend nötig sei nicht nur der viergleisige Ausbau zwischen Frankfurt-West und Friedberg, sondern auch ein verbessertes Angebot für den Personenverkehr auf der Gesamtstrecke. Mittelhessen-Express, Regional-Express-Züge und der Intercity müssten besser aufeinander abgestimmt werden.



Schwer gebaut wird derzeit im Hauptbahnhof von Marburg, der größten Stadt an der Main-Weser-Bahn zwischen Kassel und Frankfurt. 2014 soll die Umgestaltung fertig sein. (Foto: wb)

Es gibt Bestrebungen, die Unterwegshalte der Züge der Hessischen Landesbahn (HLB) ersatzlos zu streichen. Verbleiben würden für die Gemeinden zwi-

schen den beiden mittelhessischen Universitätsstädten nur noch die Verbindungen des Mittelhessen-Express', „eine inakzeptable Verschlechterung beispielsweise für die früheren Bahnknotenpunkte Lollar und Niederwalgern“, so Kraft.

Seit der Einführung des neuen Main-Lahn-Sieg-Express Frankfurt – Siegen gibt es außerdem große Anschlussprobleme in Siegen. Ohne eine Umgestaltung des Fahrplans der Main-Weser-Bahn ist hier keine Besserung zu erreichen.

Geprägt wird die Main-Weser-Bahn auch vom umfangreichen Güterverkehr und der IC-Linie 26. Durch ihre Verlegung um 30 Minuten ist 2009 der gesamte Fahrplan der Regionalzüge aus dem Takt geraten. „Für all diese Verkehre und die Fahrgäste wollen wir die optimalste Lösung erreichen“, beschreibt der PRO BAHN Landesvorsitzende das ehrgeizige Ziel des neuen Aktionsbündnisses. (tk/wb)

Großraum Frankfurt

Alles Bahnane für „Wutbürger“

Info-Veranstaltung zum Ausbau der Main-Weser-Bahn

Viel Gebrüll bei einer Informationsveranstaltung zum S-Bahn-Ausbau Frankfurt – Bad Vilbel. Zu der hatte am 19. März 2013 die Bahn ins Bürgerhaus Nidda in Frankfurt-Bonames eingeladen. Schon nach den ersten Worten von Klaus Vonhusen, DB-Bevollmächtigter für Hessen, kam es zu tumultartigen Szenen einzelner, meist militant auftretender Gegner des Projektes, die nicht einsehen wollten, dass die Veranstaltung ausschließlich der Information und nicht der erneuten Grundsatzdiskussion dienen sollte und konnte. Moderator Andreas Freundt von der IHK Frankfurt versuchte vergeblich, eine gewisse Struktur in den zum Teil tumultartigen Ablauf der Veranstaltung zu bringen und musste sich einen Zwischenruf aus dem Publikum von hinten rechts („Wer hat denn den ... als Vorsitzenden bestellt?“) gefallen lassen. Noch krasser wurde ein Diskussionsredner beschimpft, der Argumente für den Ausbau vortragen wollte und nach

einem Zwischenruf („Halt's Maul, Du A...loch von PRO BAHN“ – obwohl kein Mitglied unseres Fahrgastverbandes) resigniert aufgab. Diese Schilderungen sind charakterisierend für die aufgeheizte Stimmung an diesem Abend.



Bisher endet die eigene S-Bahn-Trasse bei Kilometer 4,6 im Frankfurter Stadtteil Bockenheim. (Foto: L. Willms)



Der Bahnhof Bad Vilbel von der Gleis-seite. In den vergangenen Monaten wurde hier eine neue Unterführung gebaut und das Gleisfeld be-reinigt.

(Foto: Echtner)

Beim Start 1978 konnten aus Kosten-gründen nicht auf allen Strecken der S-Bahn Rhein-Main gleich eigene Gleis-körper für die Schnellbahn gebaut wer-den. Fest stand aber vom ersten Tag an, dass auch die S6 auf der Strecke bis Friedberg so schnell wie möglich ge-trennt vom Fern-, Regional- und Güter-verkehr auf eigenen Gleisen verkehren muss. Nur so ist nämlich ein konsekuen-ter 15-Minutentakt mit kurzen Fahrzeiten möglich. Die ursprünglichen Planungen sahen sogar einen 10-Minutentakt vor. Vierzig Jahre lang wurde geplant und bereits bewilligte Gelder 1990 für den Ausbau Ost kurzfristig umgeschichtet. Jetzt endlich ist das Projekt, von dem – mit steigender Tendenz – 50.000 Fahr-gäste täglich profitieren sollen, als logi-sche Weiterentwicklung des Gesamtkon-zeptes S-Bahn Rhein-Main auf den Weg gebracht. Baubeginn soll 2014 sein, der-zeit laufen bereits vorbereitende Arbeiten wie Rodungen. Die Fertigstellung wird für 2019 angestrebt.

Planfeststellung abgeschlossen

In das im Juni 2009 abgeschlossene Planfeststellungsverfahren für den ersten Abschnitt bis Bad Vilbel wurden rund 60 Einwände eingearbeitet. Etwa 1.000 Ein-sprüche liegen bereits heute gegen den zweiten Bauabschnitt bis Friedberg vor.

Der Leiter der Abteilung Fahrplan von DB Netze, Gisbert Brauner, versuchte auf der Veranstaltung zu verdeutlichen, dass nach dem Ausbau auch tagsüber kaum mehr Güterzüge als heute über die Strecke geleitet werden können. Zu Zei-ten, in denen die S-Bahn nur im Stunden-takt bzw. gar nicht verkehrt, können dagegen auch heute schon, also ohne den Ausbau, anstelle von derzeit zwei bis zu sechs Güterzüge pro Stunde gefahren werden, dann allerdings ohne den Zwang für die Bahn für Investitionen in einen effektiven Lärmschutz. Außerdem sei die neue Trasse ausschließlich S-Bahnen vorbehalten. Diese Argumente wollten die Zuhörer nicht gelten lassen, weil sie sie entweder nicht verstanden oder diese nicht in ihr Konzept passten.

Der ebenfalls anwesende Sprecher des Aktionsbündnisses *Bahnane (BahnAus-bau Nur Anwohnerkonform Naturver-träglich Erschütterungsfrei)* erweckte mitunter den Anschein, nebenbei ausgie-big Werbung für seine Anwaltskanzlei und deren Erfolge bei den verschieden-ten Einsprüchen gegen den Ausbau zu betreiben.

Die Frage nach den Kosten konnte Konzernbevollmächtigter Klaus Vonhu-sen an diesem Abend nicht beantworten, weil die Ausschreibung noch bevorsteht. Dafür erntet er höhnisches Gespött. Zwar wird der frühere Kostenrahmen von 240

Millionen Euro nicht mehr eingehalten – auch wegen der vielen Änderungen durch Einsprüche und zusätzlicher Umweltauflagen. Dass aber Bahnane das Schreckgespenst von 600 Millionen an diesem Abend an die Wand malt, demonstriert den Umgang dieser sogenannten Bürgerinitiative mit Fakten und Gerüchten mit dem Ziel der Verunsicherung der Bürger.

Etwa die Hälfte der Zuhörer hatte den Saal lange vor Ende der Veranstaltung bereits verlassen. Ein eindeutiges Votum dafür, dass die Ausbaueegner nur eine verschwindend kleine Gruppe der Bürger im Frankfurter Norden repräsentieren.
(Wilfried Staub)

Infos zum Ausbau der Main-Weser-Bahn unter info-S6@deutschebahn.com.



Eine Straßenabbiegung mitten auf einem Bahnübergang im Frankfurter Stadtteil Nied. Schon seit 20 Jahren soll die Gefahrenstelle beseitigt werden. (Foto: Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt am Main

Straßenkreuzung auf dem Bahnübergang

Die Beseitigung des Bahnübergangs Oeserstraße lässt auf sich warten

Einen Tag nach der Info-Veranstaltung zum Ausbau der S-Bahn im Frankfurter Norden (siehe vorstehender Artikel) stellte die Bahn im Bürgerhaus Nied ein zweites Projekt auf Frankfurter Boden vor: Die Beseitigung des Bahnübergangs Oeserstraße, der täglich von über 8.300 Fahrzeugen, ungezählten Fußgängern und Fahrradfahrern, aber auch von bis zu 250 Zügen passiert wird. Auch hier reichen die ersten Planungen zwanzig Jahre und mehr zurück und die Nieder Bürger warten sehnsüchtig auf den ersten Spatenstich, denn unglücklicher-

weise befindet sich die Abbiegung der Birminghamstraße von der Oeserstraße mitten auf den Gleisanlagen. Es grenzt fast an ein Wunder, dass es bei der kuriosen Verkehrsführung hier nicht schon zu einem tragischen Unfall gekommen ist. Anders als in Bonames drängten die etwa 200 Gäste die Planer zum schnellen Handeln und über weite Strecken verlief die Veranstaltung in gesittetem Rahmen.

Die favorisierte Lösung sieht zwei getrennte Unterführungen vor, eine für den Straßenverkehr und die andere ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer.

Ein Anlieger muss einige Quadratmeter seines Grundstücks abgeben und einige Kleingärten werden der neuen Straßenführung zum Opfer fallen. Hier signalisierten die Beteiligten jedoch zumindest schon einmal Kompromissbereitschaft. Aber selbst wenn die Planungen zügig vorangetrieben werden, ist mit einem Baubeginn nicht vor 2016 zu rechnen. Das war die für viele ernüchternde Botschaft an diesem Abend.

Der PRO BAHN Regionalverband Frankfurt hatte vor drei Jahren eine Absenkung der Straßen und eine Anhebung der Bahntrasse vorgeschlagen. Das wäre jedoch erheblich teurer gekommen und hätte eine Totalsperrung der Bahnstrecke für mindestens ein Jahr bedeutet. Die Idee wurde eiligst wieder fallen gelassen. *(Wilfried Staub)*

Großraum Frankfurt am Main

Umbau Knoten Frankfurt-Sportfeld

Strecke Hauptbahnhof – Stadion wird sechsgleisig ausgebaut

Der Bahnhof Frankfurt-Stadion (früher Sportfeld genannt) wird werktäglich von mehr als 600 Zügen durchfahren. Er ist damit einer der wichtigsten Bahnknoten Deutschlands und Kreuzungspunkt der Nord-Süd- und Ost-West-Magistralen. Die geplante Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar zwischen Frankfurt und Mannheim ist ohne eine Kapazitätserweiterung und Entflechtung der Verkehre der unterschiedlichen Zuggattungen zwischen Hauptbahnhof bzw. Südbahnhof und Stadion undenkbar.

Die 2. Stufe des Umbaus des Knotens Sportfeld sieht auf einer Streckenlänge von vier Kilometern vor, speziell für den Fernverkehr zwei zusätzliche Gleise zu verlegen, wodurch der Streckenabschnitt Hauptbahnhof – Stadion durchgehend sechsgleisig befahrbar sein wird. Insgesamt werden acht Eisenbahnbrücken neu errichtet bzw. um zwei Gleise erweitert und eine dritte Niederräder Eisenbahnbrücke über den Main gebaut; die Kosten betragen insgesamt 240 Mio. Euro, als Baubeginn ist das Jahr 2016 angedacht.

Die Planfeststellungsunterlagen liegen bis einschließlich 16. Mai 2013 im Stadtplanungsamt der Stadt Frankfurt am Main öffentlich aus und können auch im Internet auf www.rp-darmstadt.hessen.de unter dem Link „Öffentliche Bekanntmachungen“ online eingesehen bzw. heruntergeladen werden. Auch bei dieser Baumaßnahme gibt es Widerstand, weil unmittelbar betroffene Anwohner persönlich eine erhebliche Lärmbelastung erwarten. *(Wilfried Staub)*



(Foto: Deutsche Bahn)

Großraum Frankfurt am Main

Logistische Meisterleistung

Neuer Eppsteiner Tunnel ging pünktlich am Osterdienstag in Betrieb

Rund 70 Arbeiter und Ingenieure waren von Karfreitag bis Ostermontag damit beschäftigt, die Gleise, Oberleitungen, Signalanlagen, den Bahnübergang, eine vorgefertigte, 1.400 Tonnen schwere Unterführung und die Bahnsteige in Eppstein im Main-Taunus-Kreis zu verschwenken, um den neuen Tunnel direkt am Bahnhof an die Strecke Frankfurt-Höchst – Limburg anzuschließen. Pünktlich um 4.40 Uhr am 2. April befuhr wieder die erste S-Bahn die Strecke, nachdem die gesamte Strecke zwischen Niedernhausen und Hofheim über die Osterfeiertage gesperrt war. Die Arbeiten an der neuen Röhre, die mit 339 Meter rund 140 Meter länger als der alte Tunnel ist, dauerten über zwei Jahre und kosteten rund 30 Millionen Euro.



Neuer und alter Tunnel. (Foto: W. Staub)

Der Eppsteiner Tunnel führt an der engsten Stelle des Lorsbachtals durch einen Felssporn aus extrem hartem Phyllit. Er wurde 1877 von der Hessischen Ludwigsbahn zunächst eingleisig errichtet und 1914 dann zweigleisig ausgebaut. Auch für die Elektrifizierung der Strecke 1971 war das Profil ausreichend. Eine

zwingend erforderliche und 1993 durchgeführte Sanierung erbrachte nicht den erhofften Erfolg, sodass sich die Bahn entschließen musste, einen neuen Tunnel zu bauen.



Vier Wochen vor Inbetriebnahme der neuen Röhre nahmen rund 1.000 Eppsteiner Bürger als Fahrgäste, überwiegend aber als Zuschauer, mit einem Dampfzug der Historischen Eisenbahn Frankfurt Abschied von ihrem alten Tunnel. (Foto: Robert Stolz)

Der aufgelassene Tunnel wird nun mit dem zwischengelagerten Abraum verfüllt, wobei unter dem Dom etwa 50 Zentimeter für die Ansiedlung von Fledermäusen frei bleiben sollen. Das historische, denkmalgeschützte Portal am Bahnhof bleibt erhalten, wird allerdings aus Sicherheitsgründen stilgerecht mit einem Gitter verschlossen. In den nächsten Monaten werden die beiden Außenbahnsteige barrierefrei ausgebaut und der Bahnhofsvorplatz großzügig umgestaltet. Noch vor den Sommerferien 2014 sollen alle Arbeiten abgeschlossen sein.

(Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt am Main

S5 bald bis Usingen?

Elektrifizierung der Taunusbahn – Vor- und Nachteile

Die Taunusbahn (TSB) von Friedrichsdorf nach Brandobendorf soll teilweise elektrifiziert und die S5 bis Usingen verlängert werden. Dieser Vorschlag wurde inzwischen im regionalen und im lokalen Nahverkehrsplan des Rhein-Main Verkehrsverbundes (RMV) bzw. des Hochtaunuskreises aufgenommen. Dazu fand am 23. April 2013 in einem fahrenden Planzug der TSB und anschließend in der Betriebswerkstätte der Hessischen Landesbahn in Usingen eine Sitzung des Verkehrsausschusses des Kreistages statt, zu der die Vorsitzende Doris Staab (Grüne) auch die „Fahrgastzeitung“ eingeladen hatte.



LINT der Taunusbahn (Foto: Mde)

Arne Behrens, Geschäftsführer des Verkehrsverbands Hochtaunus (VHT), erläuterte den Politikern den vom RMV in Auftrag gegebenen Vorentwurf der Planungsgesellschaft Schüßler-Plan erstaunlich ehrlich. Dabei bestätigten sich die von PRO BAHN bereits vorgetragenen Bedenken:

- Beim Einsatz von Vollzügen der S-Bahn-Baureihe ET 423/430 stehen nicht mehr Sitzplätze zur Verfügung als derzeit bei den Diesel-Langzügen: 390 Sitz- und etwas über 700 bei Fahrten über 30 Minuten unzumutbare Stehplätze.
- Eine Verkürzung der Fahrzeit gegenüber heute ist wegen der Eingleisigkeit der Strecke und der Kreuzungspunkte nicht zu erwarten.
- Die S-Bahn hat im Gegensatz zu den LINT-Dieseltriebwagen keine Toilette. Bei Fahrzeiten von Usingen bis in die City Frankfurt von über einer Stunde ein gravierender Nachteil.
- Es wird einen konsequenten 30-Minuten-Takt durchgängig mit Vollzügen geben, in der Schwachverkehrszeit (SVZ) verkehren Kurzzüge im Stundentakt. Das bedeutet: Ein Leichtern/Verstärken der S-Bahngarnituren ist in Friedrichsdorf aus zeitlichen und betrieblichen Gründen nicht möglich, sodass in der Nebenverkehrszeit teure Kapazitäten mitgeschleppt werden müssen, die die Betriebskosten in die Höhe schnellen lassen. Die deutlich höhere Unterdeckung bei den Betriebskosten muss übrigens von allen Gemeinden des Kreises anteilig getragen werden, auch wenn diese nicht unmittelbar vom Ausbau profitieren.
- Die Wendezeit in Usingen beträgt nur neun Minuten, sechs Minuten davon sind Rüstzeiten. Zum Abfedern von Verspätungen verbleiben also gerade einmal drei Minuten, es sei denn, es erfolgt in der Endstation eine überschlagene Triebfahrzeugführerwende (Springer). Bei gravie-

renden Verspätungen wird eine vorzeitige Wende mit einer Wartezeit von 30 Minuten auf den Folgezug in Neu-Anspach erfolgen müssen. Ärger für die Fahrgäste ist also vorprogrammiert.

- Es wird weiterhin vereinzelt Dieselmotoren nach Bad Homburg oder zum Frankfurter Hauptbahnhof als Verstärker geben, schon alleine deshalb, weil diese Fahrzeuge nur im Betriebswerk Königstein gewartet werden können.
- Ein Einsatz von Dieseltriebwagen auf einer Strecke komplett unter Fahrdrabt sollte aus betriebswirtschaftlicher Sicht die absolute Ausnahme darstellen. Die Dieserverstärker stellen also keine Lösung auf Dauer dar.
- Eine Verlegung der Oberleitung über Usingen hinaus schließt Schüßler-Plan aus wirtschaftlichen Gründen folgerichtig aus. Bis Brandoberndorf verkehren weiterhin nur Dieselmotoren.
- Es wird in Zukunft mit bis zu 13.500 Fahrgästen pro Tag gerechnet; derzeit sind es knapp 11.000.

Folgender ehrgeizige Zeitplan ist angedacht: bis Ende 2013 Vorplanung und Kosten-Nutzen-Untersuchung. Dies ist die größte Hürde des Projekts. Wenn sie genommen wird, soll im nächsten Jahr

der Zuschussantrag gestellt und das Genehmigungs- und das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. Mitte 2016 begänne dann der Bau, Inbetriebnahme wäre dann Ende 2017, realistisch ist aber wohl Ende 2019.

Als Kosten werden 15 Millionen Euro netto angenommen. Dazu kommen noch einmal mindestens drei Millionen als Planungsauslagen. Damit wäre dieses Vorhaben eines der preiswertesten, zukunftsweisenden Großprojekte der Region, wenn dem nicht die vielen Fragezeichen und Bedenken entgegenstünden.

(Wilfried Staub)



Betriebszentrale der Taunusbahn in Usingen. (Foto: Wilfried Staub)

Kurzkomentar von Wilfried Staub

Eine abschließende Bemerkung kann sich der Autor nicht verkneifen: PRO BAHN und die Fahrgast-Lobby Hochtaunus haben im vergangenen Jahr vorgeschlagen, die Fahrgäste in drei Fällen in Usingen von einem aus Brandoberndorf kommenden Kurzzug dort in einen Langzug umsteigen zu lassen. Durch diese Maßnahme hätte man bei unveränderter Fahrzeugkapazität das Sitzplatzangebot auf dem nachfragestärkeren Abschnitt Usingen – Bad Homburg im morgendlichen Berufsverkehr um ein Drittel erhöhen können. Außerdem wäre es möglich gewesen, die Fahrtendichte ab Usingen zwischen 8.13 Uhr und 9.53 Uhr um einen Kurs von drei auf tagsüber übliche vier Fahrten pro Stunde zu erhöhen. Der Vorschlag wurde von zuständiger Seite mit der Begründung abgelehnt, dass man den Fahrgästen ein Umsteigen in Usingen am gleichen Bahnsteig nicht zumuten könne. So können sich die Zeiten ändern.



Am Frankfurter Hauptbahnhof stauen sich die Fernbusse. Daneben wäre auf einem Parkplatz Raum für einen Busbahnhof – doch dafür will keiner zahlen. (Foto: Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt am Main

Kein Platz für Fernbusse...

... weil die Bahn-Konkurrenz für die Infrastruktur nichts zahlen muss

Chaos an der Südseite des Frankfurter Hauptbahnhofs, seit sich die Mainmetropole zu einem Drehkreuz des Fernbusverkehrs entwickelt. Seit Jahresbeginn teilen sich hier rund 50 Anbieter von Fernbus-Linien die acht Haltestellenplätze. Mehr geht wirklich nicht und schon jetzt müssen die Fahrgäste oft genug auf der Straße in der zweiten Reihe ein- und aussteigen und ihr Gepäck auf der Fahrspur bzw. auf den Gleisen der Straßenbahn auf riskante Weise verstauen. So mancher Fahrgast hat seinen Bus verpasst, weil es keine Hinweise auf die genaue Abfahrtsstelle gibt.

So kann und darf es nicht weitergehen. Darüber sind sich Stadt und Busbetreiber einig. Eine Lösung ist allerdings nicht in Sicht, da die neuen Unternehmen, zu denen seit April auch ALDI zählt, auf der Anfahrt des Frankfurter Hauptbahnhofs bestehen und einer Verlegung des „Busbahnhofs“ auf das Reb-

stockgelände eine kategorische Absage erteilen. Auf der anderen Seite sind die Busunternehmer aber nicht bereit, sich an den Kosten der Einrichtung von Haltepositionen für Fernbusse zu beteiligen. Südlich des Hauptbahnhofs gibt es eine Freifläche, auf der ursprünglich einmal ein Hochhaus errichtet werden sollte. Diese Pläne haben sich vor Jahren zerschlagen. Der Investor nutzt das Gelände als Interimslösung als gebührenpflichtigen Pkw-Parkplatz, der aber schon lange nicht mehr ausgelastet ist. Frankfurts Verkehrsdezernent Majer hat dem Vorschlag eine kategorische Absage erteilt, durch die Stadt einen Teil des Areals anzumieten und den Busunternehmen kostenlos für deren neue Buslinien zur Verfügung zu stellen. Für diese Entscheidung findet er die uneingeschränkte Unterstützung des Fahrgastverbandes PRO BAHN. Die Fernbusunternehmen nutzen zumindest auf absehbare Zeit

mautfrei die deutschen Autobahnen. Es liegt in deren Verantwortung, wenigstens für einen sicheren und angemessenen Zugang der Reisenden zu sorgen oder aber für jeden Halt eine kostendeckende Gebühr zu entrichten. Dafür fehlt allerdings noch eine gesetzliche Grundlage.

Schließlich müssen alle Eisenbahnverkehrsunternehmen horrenden Trassenpreise und für jeden Halt eines Zuges Stationsgebühren abführen. Warum sollten die Konkurrenten der Bahn hier besser gestellt sein? (*Wilfried Staub*)

Neubaugelbiete nur entlang bestehender Gleise

Frankfurt hat hervorragende Zukunftschancen und wächst weiter. Beim Städteranking des Hamburger Weltwirtschaftsinstituts rangiert die Mainmetropole zum dritten Mal in Folge auf Platz 1 vor München. Die Bevölkerung der Stadt wächst pro Jahr um ein Prozent. Dieser Trend dürfte sich auch bis 2025 fortsetzen. Diese Neubürger brauchen Wohnungen. Frankfurts Oberbürgermeister Peter Feldmann (SPD) hat deshalb ein altes Projekt seiner Vorgänger aus der Schublade hervorgezaubert. Es sieht die Bebauung bester Ackerflächen im Norden der Stadt bei Niede reschbach vor. Dieser Plan stößt nicht nur bei den betroffenen Landwirten, sondern auch bei PRO BAHN und dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) auf Ablehnung, denn dazu müßte unter anderem eine neue Stadtbahnstrecke mit enorm hohen Betriebskostenzuschüssen gebaut werden.

Der PRO BAHN-Regionalverband Großraum Frankfurt fordert deshalb, zunächst einmal innerstädtische Flächen zu verdichten. Sollte dies nicht ausreichen, könnte in erster Linie minderwertiges Ackerland links und rechts bestehender Stadtbahn- oder S-Bahn-Linien im unmittelbaren Umland für Neuansiedlungen ausgewiesen werden. Zum Beispiel östlich der U3 in Höhe von Weiskirchen (siehe Titelbild) oder westlich der Königsteiner Bahn bei Liederbach. Die bestehenden Haltepunkte würden sich dann nicht mehr am Rande, sondern im Zentrum der neuen Urbanisation befinden. Es müßte kein Meter zusätzliche Gleise verlegt werden. Vielmehr könnte die Auslastung der dort verkehrenden Züge ohne größere Investitionen in die Schieneninfrastruktur deutlich gesteigert werden. (*Text und Foto: Wilfried Staub*)



Noch ganz viel Platz neben dem Haltepunkt Liederbach.

Rhein-Neckar

Neue Schienen für Rhein-Neckar?

Was das Land für den neuen Bundesverkehrswegeplan eingereicht hat

In diesen Monaten laufen bereits intensive Vorbereitungen für die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2015. Dieser ist die Grundlage für Finanzierungen des Bundes zum Neu- und Ausbau von Straßen, Schienen und Wasserwegen. Für die Schiene bildet im Wesentlichen das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BschwAG) den rechtlichen Rahmen.

Am 30. April meldete das Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) die Projekte des Landes Baden-Württemberg beim Bundesverkehrsministerium an. Die Vorhaben umfassen einen Finanzbedarf von etwa zehn Milliarden Euro. Davon betreffen neun Milliarden noch nicht umgesetzte oder abgeschlossene Projekte aus dem aktuellen BVWP. Etwa eine Milliarde Euro kosten die neu eingereichten Projekte, bei denen der Schwerpunkt laut Minister Winfried Hermann in der Fläche und im ländlichen Raum liegt.

In den letzten 20 Jahren wurden laut MVI in ganz Deutschland rund 32,6 Mrd. Euro in den Schienenaus- und -neubau investiert, davon 1,6 Mrd. Euro in Baden-Württemberg. Daraus leitet Minister Hermann einen Nachholbedarf in Baden-Württemberg ab. Würde man statt der letzten 20 die letzten 30 Jahre betrachten, sähe die Rechnung aufgrund der Neubaustrecke (NBS) Stuttgart-Mannheim allerdings anders aus ...

Für den Rhein-Neckar-Raum sind insgesamt vier Maßnahmen angemeldet. Sie lauten im Einzelnen:

1. Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar: Zweigleisiger Neubau mit voller Einbindung Mannheim Hbf; bereits im Bundesverkehrswegeplan 2003.

2. Großknotenbereiche Mannheim und Stuttgart: Bereits im BVWP 2003 ohne nähere Angaben.

3. Ausbaustrecke Heidelberg – Karlsruhe: Viergleisiger Ausbau, Geschwindigkeitserhöhung; bereits im BVWP 2003.

4. Knoten Mannheim: Ausbau der S-Bahn Rhein-Neckar, 2. Baustufe; 3. oder 4. Gleis zwischen Mannheim Hbf und Heidelberg Hbf



Wenig Platz für neue Schienen zwischen Heidelberg und Karlsruhe wie hier am Bahnhof Kirchheim/Rohrbach (Foto: wb)

Die 1 und 4 sind ja bekanntlich die „Dauerbrenner“ im Rhein-Neckar-Raum. Maßnahme 2 ist älter als Maßnahme 4 und könnte daher über Maßnahme 4 hinausgehen und zum Beispiel die kreuzungsfreie Ein- und Ausfahrt im west-

lichen Zugang des Mannheimer Hbf beinhalten. Leider ist weder im jetzigen Antrag des Ministeriums noch im BVWP 2003 irgendetwas Konkretes zu diesem Punkt ausgesagt. Ein derart vager Projektantrag dürfte daher angesichts der Unterfinanzierung des BVWP keinerlei Aussicht auf Umsetzung haben.

So bleibt die Maßnahme 3. Diese ist einigermaßen überraschend – aber leider in dieser Form auch relativ inkompetent. Ein viergleisiger Ausbau der Strecke Heidelberg-Karlsruhe ist heute – zumindest durchgängig – nicht mehr möglich, da hierfür keine Trassen freigehalten

wurden und durch verschiedene Baumaßnahmen in unmittelbarer Nähe der Gleise abschnittsweise noch nicht einmal eine Dreigleisigkeit mehr möglich sein dürfte. So wurde nördlich von St. Ilgen-Sandhausen ein ehemaliges Abstellgleis bei einer Brückenerneuerung gekappt und ein Neubaugebiet teilweise bis an den Bahnkörper herangeführt. Hier wäre bequem Platz für zumindest einen dreigleisigen Ausbau gewesen.

Nähere Infos unter: www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/119938/
(Michael Löwe)



S-Bahn Rhein-Neckar auf der Neckartalbahn in Eberbach; hier soll im September und Oktober 2013 gebaut werden. (Foto: Sebastian Kasten)

Rhein-Neckar

Sind Streckensperrungen wirklich nötig?

Kritische Anmerkungen zu den Bauarbeiten auf der Neckartalbahn

Wie schon seit Längerem von der Deutschen Bahn angekündigt finden im Sommer/Herbst 2013 auf der Neckartalbahn (KBS 705) aufgrund von Gleis-

Sanierungen verschiedene Strecken-Vollsperrungen (mit Schienen-Ersatzverkehr durch Busse) statt: Heidelberg-Hauptbahnhof – Heidelberg-Altstadt 25. Juli

bis 26. August, Heidelberg-Altstadt – Neckargemünd 26. August bis 9. September, Neckargemünd – Eberbach 9. September bis 9. Oktober und Eberbach – Mosbach-Neckarelz 10. bis 22. Oktober 2013.

Bis auf den Abschnitt Heidelberg-Hauptbahnhof – Heidelberg-Altstadt, der sich größtenteils im Königstuhltunnel befindet, wäre aus PRO BAHN-Sicht eine jeweils eingleisige Sperrung hier die richtige Vorgehensweise gewesen – wie es früher auch gängige Praxis war. Auf der Neckartalbahn findet nur wenig Güterverkehr frühmorgens und spätabends statt. Fernverkehr gibt es keinen. Der Nah- und Regionalverkehr sieht je Richtung werktags tagsüber wie folgt aus: Heidelberg – Neckargemünd vier S-Bahnen je Stunde, eine RE-Linie, Neckargemünd – Eberbach zwei S-Bahnen je Stunde, eine RE-Linie, Eberbach – Mos-

bach-Neckarelz: eine S-Bahn je Stunde, eine RE-Linie

Wenn man bedenkt, dass zumindest zwischen Eberbach und Heidelberg auch auf der Straße im Neckartal ein Flaschenhals existiert und höchstens eine großräumige Umfahrung über die Autobahn A6 im Süden möglich ist, wird klar, dass insbesondere Pendler von diesen Sperrungen, vor allem im Abschnitt Neckargemünd – Eberbach, massiv betroffen sind. Eine ausreichende Zahl von Weichen und Überleitstellen auf der Neckartalbahn ist hier auf alle Fälle wichtig, da vergleichbare Situationen eben nicht nur alle 20 bis 30 Jahre für Strecken-Sanierungen auftreten, sondern in den letzten zehn bis zwölf Jahren mindestens dreimal vorkamen (Ertüchtigung für S-Bahn-Betrieb, Hangrutsch, Strecken-Sanierung). Keine fahrgastfreundliche Entscheidung der verantwortlichen DB-Regio. (*Michael Löwe*)

Deutschland

Erhöhtes Beförderungsentgelt: von 40 auf 60

Schwarzfahren: zwischen Versehen, Kavaliersdelikt und Straftat

Eine Binsenweisheit vorab: Um ein öffentliches Verkehrsmittel nutzen zu dürfen, benötigt man in den meisten Fällen zunächst eine gültige Fahrkarte. Wird man ohne gültige Karte – also beim „Schwarzfahren“ – erwischt, muss man als „Strafe“ das sogenannte „Erhöhte Beförderungsentgelt – EBE“ bezahlen.

Nach mehr als zehn Jahren soll das EBE nun von 40 auf 60 Euro angehoben werden – hierin sind sich die Verkehrsminister aus Bund und Ländern einig. Begründet wird die Erhöhung mit der nicht mehr gegebenen Abschreckungs-

wirkung und der allgemeinen Steigerung aller anderen Kosten in diesem Zeitraum. Außerdem entgingen den Verkehrsunternehmen durch „Schwarzfahrer“ Millionensummen.



Erhöhtes Beförderungsentgelt

Jeder Bus- oder Bahnnutzer hat sicher eine Meinung dazu – nachfolgend einige, vielleicht nicht immer im Bewusstsein verankerte Punkte zur Sache.

Über welche Größenordnungen reden wir denn bei diesem Problem? Je nach Quelle und regional unterschiedlich werden „Schwarzfahrerquoten“ von ca. ein bis 3,5 Prozent der Fahrten genannt. Bei Schwerpunktkontrollen ergeben sich aber auch schon ganz andere Zahlen. So wurde im Rhein-Ruhr-Verkehrsverbund einen Tag lang an einer U-Bahn-Station jeder Fahrgast kontrolliert und dabei wurden zehn Prozent ohne gültigen Fahrschein erwischt.



Auch aus diesen relativen gering erscheinenden Prozentzahlen ergeben sich aber enorme Summen – zehn Milliarden Fahrten mal drei Prozent ergeben 300 Millionen „Schwarzfahrten“ jährlich. Daraus folgt: Es handelt sich durchaus um ein ernst zu nehmendes Problem!

Für viele Menschen ist das „Schwarzfahren“ ein Kavaliersdelikt – das Unrechtsbewusstsein ist hierbei oft nicht sonderlich ausgeprägt. Geschädigt wird ja eher eine „anonyme“ Firma oder Gesellschaft – aber gar keine bekannte Person. Geschädigt werden aber indirekt, über die entgangenen Fahrgeldeinnahmen, nicht nur die Verkehrsunternehmen, sondern eben auch alle ehrlichen Kunden, vielleicht damit dann doch auch der

Bekannte oder Nachbar?! Und – weitergesponnen – durch die Zuschüsse an diese Unternehmen am Ende alle Steuerzahler.

Die „Beförderungserschleichung“ ist im deutschen Strafrecht eine Variante des Straftatbestandes „Erschleichen von Leistungen“ nach § 265a des Strafgesetzbuches und mit einer Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder Geldstrafe bewehrt. Und es können noch Betrug oder Urkundenfälschung (falsche, nachgemachte Fahrkarte) hinzukommen. Hierbei kann der Strafraum dann auf bis zu fünf Jahre Freiheitsstrafe anwachsen! Das kann für den Betroffenen ein ernstes Problem werden!

Da wir uns im Zivilrecht bewegen, wird das Schwarzfahren meist erst im Wiederholungsfall zur Anzeige gebracht und dann gerichtlich verfolgt. Dabei tun sich aus verschiedenen Gründen auch die Richter schwer, zumal bei Kindern und Jugendlichen, die ja nicht oder nur begrenzt geschäftsfähig sind und damit ggf. keinen gültigen Beförderungsvertrag eingehen und dafür dann auch nicht belangt werden können. (Leider treiben manche Unternehmen hier ohne Rechtsgrundlage trotzdem Gelder ein.)

Der gravierendere Punkt ist aber die Gleichbehandlung ungleicher Tatbestände, aus denen manches Gericht schon eine Grundrechtsverletzung abgeleitet hat, und sich auch die meisten Probleme mit dieser Art der Sanktion ergeben:

Zum „Schwarzfahrer“ wird man ja nicht nur aus Vorsatz, sondern eben auch aus Versehen (falsche Fahrkarte für die Relation gelöst, Dauerkarte vergessen) oder durch widrige Umstände, wie defekte Automaten oder Automaten die das Kleingeld, die Scheine oder die EC-Karte nicht annehmen wollen usw. Hieraus

leiten sich, unabhängig von den rechtlichen Implikationen, auch die wesentlichen Forderungen unseres Verbandes ab.

Im Sinne eines attraktiven ÖPNV darf es eben **nicht** notwendig sein, vor Antritt einer Fahrt zunächst die Beförderungsbedingungen des die Fahrt anbietenden Unternehmens und die geltenden Tarife genau studieren zu müssen, um auch eine richtige Karte erstellen zu können. Möglichst einheitliche, einfache und verständliche Tarife sind eine langjährige Forderung von PRO BAHN. Dies fordern im Übrigen auch die Länderverkehrsmi- nister. Hier wären die Verkehrsunternehmen gut beraten, endlich ihre Hausaufgaben zu machen.


Auch muss es jederzeit und überall möglich sein, eine Fahrkarte zu erstellen. Dazu müssen die Automaten an den Stationen zuverlässig funktionieren und durch den zusätzlichen Verkauf von Fahrkarten im Fahrzeug (Automaten kann man sogar im Bus installieren!)

oder die Möglichkeit, bei der Kontrolle gegen eine kleinere Gebühr eine Karte nachlösen zu können (analog Fernverkehr), ergänzt werden.

Wer seine Karte nur vergessen oder versehentlich falsch gelöst hat oder gar ohne eigenes Verschulden keine Fahrkarte lösen konnte, darf nicht kriminalisiert werden. Im Gegenzug sollten die echten Schwarzfahrer, daher insbesondere Wiederholungstäter entsprechend stärker belangt werden. Dazu sollten die vorhandenen technischen Möglichkeiten, besonders bei den neuen elektronischen Fahrausweisen, aber auch organisatorische Möglichkeiten genutzt werden. Und das Personal muss entsprechend geschult und im Auftreten verbindlich sein.

Generell täten mehr Kontrollen not – diese würden sich auch lohnen und den Verkehrsunternehmen im Sinne der ehrlichen Fahrgäste dringend benötigte Einnahmen sichern. Vielleicht wäre dann die Erhöhung des EBE tatsächlich gar nicht mehr nötig? (*com*) (*Fotos: xpress*)

pro-bahn-hessen *Ihr Fahrgastverband in Hessen*



Es ist es geschafft: Die neue Internetseite des PRO BAHN Landesverbandes Hessen steht im Netz und ist unter „www.pro-bahn-hessen.de“ abrufbar. Zwar gibt es noch einige Kleinigkeiten, die nicht stimmen oder noch ergänzt werden müssen, aber solche „Kinderkrankheiten“ gehören bei einem solchen Projekt dazu. Wir bitten um Nachsicht. Die Homepage des Regionalverbandes Rhein-Neckar von PRO BAHN wird ebenfalls in den nächsten Wochen „relaunched“, wie es neudeutsch heißt. (*tk/wb*)

PRO BAHN intern

Ab nach Kassel!

Landesversammlung von PRO BAHN in der Nordhessen-Metropole

Für den 23. März 2013 hatte PRO BAHN Hessen seine Mitglieder zur ordentlichen Hauptversammlung nach Kassel geladen. Nach einer Exkursion über die neue Stadtbahnstrecke nach Vellmar begrüßte der Landesvorsitzende Thomas Kraft rund ein Dutzend Mitglieder sowie Winfried Karg aus dem PRO BAHN Bundesvorstand. Er stellte fest, dass PRO BAHN für einen relativ kleinen Verband eine recht große Außenwirkung entfaltet. Hier vertraut der Bundesverband insbesondere auf die lokale Expertise in den Landesverbänden und die wichtige Arbeit vor Ort.



Teilnehmer der Jahreshauptversammlung vor dem Kasseler Rathaus. (Foto: Wolfgang Brauer)

Nach dem Tätigkeits- und Kassenbericht wurde der Vereinsvorstand entlastet und Werner Filzinger als Nachrücker für den Regionalverband Osthessen in den Landesvorstand gewählt. 2014 tagt die Landesversammlung in Fulda. (com/wb)

In eigener Sache ...

Wie bereits in unserer vorigen Ausgabe berichtet, hat die gewaltige Gebührenerhöhung der Deutschen Post bei den Büchersendungen ab 1. Januar 2013 erhebliche Auswirkungen auf die „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“. Wir müssen wegen dieser Kostensteigerung die Zahl der Ausgaben in diesem Jahr auf fünf reduzieren. Möglich ist dies auch nur, weil wir für die Jubiläumsausgabe (die 100. Ausgabe der FGZ erscheint im November) auf eine einmalige Förderung des Bundesvorstandes hoffen. Sollte es keine zusätzlichen Geldquellen wie Spenden, neue Fördermitglieder oder Anzeigenkunden für die „Fahrgastzeitung“ geben, müssen wir die Zahl der Ausgaben in 2014 noch weiter auf vier pro Jahr zurückschrauben. Wir bitten deshalb alle Bezieher, Freunde und Gönner der FGZ um Spenden (Kontonummern auf der nächsten Seite/Kennwort: für FGZ), oder uns bei der Suche nach Fördermitgliedern und Anzeigenkunden zu unterstützen. Meldungen bitte an die Redaktion (siehe Seite 2). (wb)

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

Bei Adressenänderungen:

E-Mail: mitgliederservice@pro-bahn.de

PRO BAHN Landesverband Hessen e. V.

Postfach 11 14 16
60049 Frankfurt a.M.
www.pro-bahn-hessen.de

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.

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

Spendenkonten – insbesondere für die „Fahrgastzeitung“:

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, 1.8. Redaktionsschluss der „Fahrgastzeitung“, Heft September-Oktober. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (siehe Seite 2).

PRO BAHN in Nordhessen:

Mi, 29.5. 19.30 Uhr: Jeden letzten Mittwoch im Monat: Treffen im UmweltHaus-Kassel,
Mi, 26.6. Wilhelmsstraße 2, Kassel.
Mi, 24.7.
Mi, 28.8.

PRO BAHN in Osthessen:

Mi, 19.6. 19 Uhr: Zweimonatliches Treffen am 3. Mittwoch in geraden Monaten in der
Mi, 21.8. 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, 15.5. 18.30 Uhr: Zweimonatliches Treffen am 3. Mittwoch in ungeraden Monaten in
Mi, 17.7. der „Pizzeria Adria“, Frankfurter Straße 30 in Gießen. Wegbeschreibung: Vom
Mi, 18.9. 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.

Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.:

Mo, 3.6. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler
Mo, 1.7. Straße 32, Raum 3 (fünf Fußminuten vom Hauptbahnhof/Südseite)
Sa, 3.8. Exkursion von Frankfurt nach Eberbach, Heidelberg, Weinheim und zurück nach Frankfurt. Details unter www.pro-bahn-frankfurt.de/termine.html.
Mo, 2.9 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut.

Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi, 22.5. 18.00 Uhr: Jeden vierten Mittwoch im Monat: Monatstreffen 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 Buslinie F bis zur Haltestelle Moldenhauerweg. **Im Juni kein Monatstreffen wegen der Sommerferien!**

Regionalverband Rhein-Neckar:

Do, 16.5. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.
Do, 20.6. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar **im Restaurant red - die grüne Küche**, Poststraße 42 in Heidelberg.
Do, 18.7. 19.30 Uhr: Monatstreffen des RV Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162. **Im August kein Monatstreffen!**

