

**PRO BAHN Hessen** 

# Fahrgastzeitung

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

Nr. 73

März – April 2009



<b>Koalition: Schiene erst an 3. Stelle</b>	<b>S. 4</b>
<b>Schwerpunktthema Fahrpreise</b>	<b>S. 9</b>
<b>Planungsstand Neubaustrecke</b>	<b>S. 15</b>

**Titelbild:** Ein- und aussteigende Fahrgäste in einen Triebwagen der Kurhessenbahn im Bahnhof Korbach in Richtung Kassel. Fahrzeuge dieses Typs setzt die Tochtergesellschaft der DB seit 14. Dezember 2008 auch auf der Strecke Wabern – Bad Wildungen ein. (Foto: Günter Jazbec/DB AG)

**Rückseite:** Und es muss doch Frühling werden! Passend zur Jahreszeit kommen zwei Straßenbahnen im Rhein-Neckar-Raum daher, die in Heidelberg (oben HSB-Wagen 204) sowie auf der Überlandstrecke Mannheim – Weinheim – Heidelberg (unten OEG-Wagen 115 mit Werbung für ein Freizeitbad) besonders bunt ihre Runden drehen. (Fotos: RNV/HSB)

## 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., Rhein-Neckar und der PRO-BAHN-Mitglieder in Nord-, Mittel- und Osthessen.

Die Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen erscheint sechsmal im Jahr zu folgenden Terminen: Januar, März, Mai, Juli, 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 7,50 € und beinhaltet die Zusendung von sechs Ausgaben der Fahrgastzeitung. Bitte bestellen Sie mit Angabe Ihrer Adresse beim Landesverband (Postfach 11 14 16, 60049 Frankfurt a. M.) unter Beifügung von 7,50 € in bar oder in Briefmarken. **Die FGZ kann auch online unter [www.pro-bahn.de/mittelhessen](http://www.pro-bahn.de/mittelhessen) bestellt werden.**

**Leserbriefe** sind gerne gesehen, sollen sich jedoch auf Artikel in der FGZ beziehen. Die Redaktion druckt keine „offenen“ oder anonymen Briefe ab, ebenso wenig Beschwerden, die an Verkehrsbetriebe gerichtet sind und der FGZ in Kopie zugehen.

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

**Redaktion:** Martin U. Schmidt (*mus*), Holger Kötting (*hk*), Wolfgang Brauer (*wb*), Helmut Lind (*ld*), Thomas Bayer (*tb*), Nils Kahl (*nk*), Hermann Hoffmann (*hh*). Alle anderen Artikel sind namentlich gekennzeichnet. V. i. S. d. P.: *mus*, für die einzelnen RV: *hk*, *wb*, *ld*, *tb*, *nk*, *hh*.

**Redaktionsanschrift:** Martin U. Schmidt, Küferstraße 30, 65931 Frankfurt am Main,  
Tel/Fax: (0 69) 37 56 24 88. E-mail: [m.schmidt@chemie.uni-frankfurt.de](mailto:m.schmidt@chemie.uni-frankfurt.de)

**Endredaktion und Layout dieser Ausgabe:** *wb*

**Druck und Versand:** *hk*

Regionalredaktionen:

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

**Mittelhessen:** Nils Kahl, Nieder Weisel, Butzbacher Straße 31, 35510 Butzbach, Tel. (0 60 33) 92 44 11, E-mail: [nils@nilskahl.de](mailto:nils@nilskahl.de)

**Osthessen:** Thomas Bayer, Roter Weg 5, 36163 Poppenhausen, Tel./Fax: (0 66 58) 91 86 03. E-mail: [thomas.bayer-poppenhausen@t-online.de](mailto:thomas.bayer-poppenhausen@t-online.de)

**Großraum Frankfurt:** Helmut Lind, Holzweg 17, 61440 Oberursel, Tel. (0 61 71) 46 28, E-mail: [info@frankfurt.pro-bahn.de](mailto:info@frankfurt.pro-bahn.de)

**Starkenburg:** Holger Kötting, Am Karlshof 12, 64287 Darmstadt, E-Mail: [holger.koetting@gmx.de](mailto: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](mailto:wolfgangbrauer@t-online.de)

**Redaktionsschluss für diese Ausgabe:** 1.2.2009 (Heft März – April 2009)

**Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:** 1.4.2009 (Heft Mai – Juni 2009)

Die Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen ist auch online über [www.pro-bahn.de/hessen](http://www.pro-bahn.de/hessen) erhältlich.

# Inhalt dieser Ausgabe

## Hessen

Neue Regierungskoalition: Schiene erst an dritter Stelle .....	4
--	---

## Nordhessen

Kurhessenbahn fährt ohne Fahrscheinautomaten bis Bad Wildungen .....	5
Neue Buslinie im Schwalm-Eder-Kreis .....	6
„Straßenbahn-Professor“ Rainer Meyfarth im Ruhestand .....	7

## Mittelhessen

Jahreshauptversammlung von PRO BAHN Hessen in Butzbach .....	8
--	---

## Osthessen

Alle Jahre wieder: Preiserhöhungen .....	9
Der Kommentar: Thomas Bayer zu den RMV-Fahrpreiserhöhungen .....	10
Verbundtarife im Vergleich .....	11

## Großraum Frankfurt am Main

Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim nimmt Fahrt auf .....	15
Jubiläumsfeier 125 Straßenbahn Frankfurt – Offenbach .....	20
Nachtrag: Fahrplanwechsel im Hochtaunuskreis .....	20

## Starkenburg

Fahrdienstleiter ade auf der Odenwaldbahn .....	25
---	----

## Rhein-Neckar

Kein City-Ticket für Weinheim und Wiesloch-Walldorf .....	27
Verkehrsverbund Rhein-Neckar legte zu .....	28

## Das Allerletzte

Kontakthof Bus: „Plauderbutton“ in RMV-Fahrzeugen.....	29
PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten .....	30
PRO BAHN – Termine .....	31

Hessen

## Schiene erst an dritter Stelle

### Neue hessische Regierungskoalition gibt Flughafen und Straße Vorrang

Im Koalitionspapier von CDU und FDP rangiert, wie zu erwarten war, der Flughafen an oberster Stelle. Auf Platz 2 folgt der Straßenbau, für den aus Landesmitteln eine Milliarde Euro zur Verfügung gestellt werden sollen. Die Notwendigkeit zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur wird allerdings anerkannt und nimmt breiten Raum in dem Papier ein. Erwähnt werden:

- zügige Realisierung der Neubaulinie Frankfurt – Mannheim,
- Ausbau der Strecke Dortmund – Kassel – Erfurt,
- Ausbaustrecke Hanau – Fulda,
- Main-Weser-Bahn mit eigenem S-Bahn-Gleis bis Friedberg,
- Steigerung der Kapazität des Frankfurter Hauptbahnhofs,
- Bau der nordmainischen S-Bahn,
- Realisierung der Regionaltangente West in und um Frankfurt,
- Ertüchtigung der Frankfurter S-Bahn-Stammstrecke (Tunnel),
- Verschwenkung der S 8/9 über Gateway Gardens,
- Verbesserung der RE-Verbindungen zwischen den Ballungsräumen der Region unter Einbeziehung der Wallauer Spange,
- Machbarkeitsstudie für die Strecke Frankenberg – Korbach.

Die Koalition wird weiterhin konsequent daran festhalten, öffentliche Verkehrsleistungen auszuschreiben und verstärkt darauf hinwirken, dass auch kleinere und mittlere Busunternehmen zum

Zuge kommen können. Umweltfreundliche Verkehre und die bessere Verknüpfung von Verkehren werden unterstützt.



Die Aktivitäten der hessischen Verkehrsverbände und der Nahverkehrsgesellschaften sollen in einem Gesamtsystem optimiert und sinnvoller vernetzt werden. Zur Finanzierung der Verträge mit den Verbänden werden die Regionalisierungsmittel in voller Höhe, ergänzt um entsprechende Landesmittel, bereitgestellt.

Die vorstehenden Absichtserklärungen sind derzeit aber nur das Papier wert, auf dem sie stehen. Uns Bürgern bleibt die Hoffnung, dass davon möglichst viele Punkte in den nächsten fünf Jahren in Angriff genommen werden, wenn auch der weitere Ausbau der Flughäfen die Nation spaltet. Der Schienenverkehr und der ÖPNV genießen in der Koalitionsvereinbarung erfreulicherweise einen beachtlichen Stellenwert. Der Landesverband PRO BAHN Hessen begrüßt die vorstehend aufgeführten Projekte und unterstützt die Landesregierung auf breiter Basis bei der Realisierung dieser Vorhaben. *(Wilfried Staub)*

Nordhessen

## Blech-Schaffner abgebaut

Kurhessenbahn fährt jetzt ohne Automaten bis Bad Wildungen

Seit dem 14. Dezember 2008 fährt die Kurhessenbahn auch durch das untere Edertal im Zwei-Stunden-Takt mit Niederflurfahrzeugen der Baureihe 646. Zur Überraschung der Fahrgäste wurden gleichzeitig in den Bahnhöfen Wega, Mandern, Ungedanken und Zennern die Fahrkartenautomaten abgebaut.

Nachdem sich einige Ortsvorsteher bei einer Tageszeitung beschwert hatten, wies Ende Dezember der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) darauf hin, dass im Zuge der Umstellung auf eine neue Automatengeneration für Fahrkarten von DB und NVV alle Standorte entlang der Linie Bad Wildungen – Fritzlar – Wabern überprüft worden seien. Ergebnis: zu geringe Umsätze an besagten vier Standorten. Nur etwa 600 bis 1000 Euro Umsatz pro Jahr wurde an den dortigen Automaten registriert. Der Verkehrsverbund entschloss sich deshalb, die Automaten ersatzlos zu streichen.



*Kurhessenbahn / Baureihe 646  
(Foto: Günter Jazbec / DB AG)*



*Abgebaut: Die meisten Fahrkartenautomaten zwischen Wabern und Bad Wildungen rentieren sich nicht, sagt die Kurhessenbahn. (Foto: Ralf Kranert)*

Die Bahnlinie zwischen Bad Wildungen und Wabern wird täglich von rund 400 Fahrgästen genutzt. Die meisten von ihnen sind nach Auskunft des NVV Inhaber von Monatskarten oder Kurgäste, die sich in der Regel schon an anderen Stellen Fahrkarten besorgt hätten.

Wer eine Einzelfahrkarte benötigt, wird gebeten, sich diese an den nächsten

Automaten oder Verkaufsstellen in Fritzlar, Bad Wildungen oder Wabern zu besorgen. In Notfällen – so NVV-Sprecherin Sabine Herms – könnten Karten aber auch bei den Zugführern erworben werden. Wegas Ortsvorsteher Franz Berghoff kann nicht verstehen, dass viel Geld in den Bahnübergang Wega investiert und gleichzeitig aus Kostengründen der Fahrkartenautomat abgebaut wird. Der Bahnhof würde von Reisenden aus Wega, Wellen und Anraff rege genutzt. Tagsüber wären die Parkplätze im Bahngelände voll. Da Karten aber künftig auch im Zug gelöst werden können, mag der Schritt vertretbar sein.

Wahrscheinlich denken NVV und Kurhessenbahn in die richtige Richtung:

Nordhessen

## Mit der Linie 400 auf die Tangente

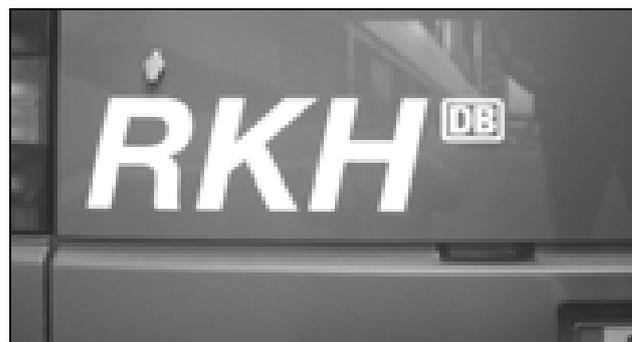
Neue Buslinie im Schwalm-Eder-Kreis mit guten Bahnverknüpfungen

Oft wird in nordhessischen Städten der NVV kritisiert: Verbindungen nach Kassel seien zwar gut, aber die Städte untereinander seien schlecht verbunden. Andererseits wollen Landräte und Bürgermeister keine Linienbusse finanzieren, die schwach besetzt sind.

Seit dem 14. Dezember 2008 fährt im nördlichen Schwalm-Eder-Kreis die neue Buslinie 400. Sie verbindet Fritzlar und Hessisch Lichtenau über Felsberg, Melsungen und Spangenberg und bietet gute Anschlüsse zur Bahn und zur Regio-Tram. So besteht in Felsberg – Gensungen Anschluss an die RT9 in Richtung Wabern – Treysa, in Melsungen an RT5 bzw. R5 in Richtung Kassel bzw. Bebra – Fulda. Hessisch Lichtenau ist mit der Straßenbahn nach Kassel und

Statt Fahrgäste aus dem Zug zu schicken oder mit 40 € zu belasten, weil sie vergessen hatten, ihre Fahrkarte zu kaufen oder zu entwerten, ist Verkauf bzw. Entwertung im Zug sinnvoller. Obwohl auf der 17 km langen Edertal-Verbindung Fahrkarten nur „in Notfällen“ verkauft werden, sollten Verkehrsverbände darüber nachdenken, auf längeren Strecken ständige Zugbegleiter einzusetzen mit der Möglichkeit zum Fahrkartenverkauf, so z.B. zwischen Fulda und Gießen. Ältere Fahrgäste benötigen Hilfe beim Ein- und Aussteigen und Beratung während der Fahrt, jüngeren Fahrgästen tut bei Vandalismusgefahr eine ständige Aufsicht gut. (hh)

dem Linienbus 200 Richtung Waldkappel-Eschwege verknüpft.



*Die Regionalverkehr Kurhessen (RKH) fährt auch die neue NVV-Buslinie 400 (Foto: Charles Tang)*

Die Busse der Linie 400 verkehren Montag bis Freitag zwischen 6 Uhr und 20 Uhr im Stundentakt auf der Strecke

Melsungen – Spangenberg. Im Raum Fritzlar – Melsungen bzw. Spangenberg – Hessisch Lichtenau wird ein Zwei-Stunden-Takt angeboten, der im Berufsverkehr verdichtet ist. Am Wochenende sind zwischen Melsungen und Spangenberg Fahrten alle zwei Stunden möglich, weitgehend als Anruf-Sammel-Taxi mit Voranmeldung.

PRO BAHN wünscht, dass die neue Busverbindung gut genutzt wird. Burg Felsberg und Schloss Spangenberg sind auch für Wandergruppen sicher eine Reise wert. In der Schweiz fahren in abgelegenen Gegenden auch am Wochenende Busse im Taktverkehr. Aber in Nordhessen müssen Bevölkerung und Politik noch viel lernen, bis so etwas greift. (hh)

### Nordhessen

## „Professor Straßenbahn“ im Ruhestand

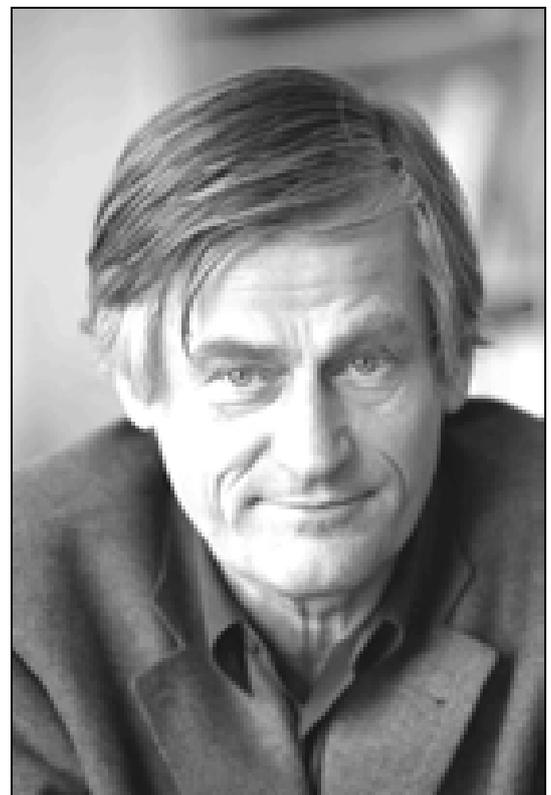
Rainer Meyfahrt verließ die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft

Als Ende 1989 Wolfram Bremeier, damals Chef der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) den Hochschullehrer für Kommunale Entwicklungsplanung Professor Rainer Meyfahrt um Personalvorschläge für den neuen Leiter der KVG-Unternehmensplanung bat, antwortete dieser: „Ich könnte es ja selber machen. Bremeier nahm den Professor beim Wort. Für drei Jahre ließ sich Rainer Meyfahrt von der Uni beurlauben und war Anfang 1990 Chefplaner des Nahverkehrsunternehmens. Obwohl er an der Hochschule weiterhin Studierende ausbildet, ist seit 1993 die KVG sein Arbeitsplatz. Zum Vorstand des Unternehmens gehört er seit 2004. Ende Januar 2009 ging der 65-jährige in den Ruhestand.

am Aufbau des Nordhessischen Verkehrs-Verbundes (NVV) und der Regio Tram beteiligt. Nach zehnjähriger Planungszeit konnte mit dem neuen Hauptbahnhofstunnel 2007 das Grundnetz der RegioTram in Betrieb gehen.

### **Neue Schienenstrecken**

Seine Leitidee war stets Ausbau und Verbesserung des Nahverkehrs für die Fahrgäste. Tatkräftig arbeitete er für neue Traminien: Nach Baunatal (fertig gestellt 1995), nach Helleböhn (1998) und ins Lossetal (2006). Er war maßgeblich



Prof. Rainer Meyfarth (Foto: KVG)

Meyfahrt plädiert immer für ausreichend Planungszeit. Es dauere eben seine Zeit, bis alle wirklich verstanden hätten, was von Fachleuten vorgeschlagen werde. Ein gutes Beispiel sei die Straßenbahnverlängerung nach Vellmar. Vier Jahre Diskussion hätten sich gelohnt: Jetzt könne mit breiter Zustimmung gebaut werden.

### **Wettbewerb im Nahverkehr mit Lohndumping?**

Kritisch sieht er den politisch verordneten Wettbewerb im Nahverkehr, der eine teure Ausschreibungs-Bürokratie nach sich ziehe. Zwar werde das mit mehr Effizienz und weniger Kosten begründet. Tatsächlich sei aber der Löwenanteil auf die Lohnkostensenkung beim Fahrpersonal zurückzuführen. Neue Fahrer würden heute 40 Prozent weniger verdienen. „Das ist die trübste Erfahrung in meinen 20 KVG-Jahren.“

### **Fahrgäste werden immer älter**

Dass die weitere Verbesserung des Nahverkehrs auf der Tagesordnung bleibt, hält er für ausgemacht. Höhere Energiekosten, schwierigere Umweltbedingungen, dazu immer ältere Fahrgäste: „Der öffentliche Nahverkehr wird immer wichtiger.“ Und gerade weil die Fahrgäste älter werden, müssten alle Haltestellen behindertengerecht ausgebaut werden. Es bleibt noch mehr zu tun: Tram nach Waldau und Lohfelden sowie in den Industriepark. Auch müsse das Nadelöhr für Busse und Bahnen zwischen Altmarkt und Stern beseitigt werden.

Für die IGÖV in Kassel (Interessengemeinschaft öffentlicher Nahverkehr), zu der auch PRO BAHN gehört, hatte Rainer Meyfahrt stets ein offenes Ohr. Über viele seiner Anregungen und Ideen wurde in der Fahrgastzeitung berichtet. (hh)

## Mittelhessen

### **Jahreshauptversammlung von PRO BAHN Hessen e.V. in Butzbach**

Am Samstag, den 14. April 2009 findet in Butzbach die Jahreshauptversammlung von PRO BAHN Hessen statt. Das Programm, das um 13 Uhr im Bahnhof Butzbach DB beginnt, sieht von dort eine Fahrt mit einem GtW-Triebwagen der Hessischen Landesbahn (siehe Foto rechts) durch das Industriegebiet und das Werk der Weichenbaugesellschaft BWG zur Werkstatt der Butzbach-Licher Eisenbahn vor, dort dann Führung, Vortrag und Jahreshauptversammlung. Ende der Veranstaltung ist zwischen 17.30 und 18.00 Uhr. Für die Teilnahme am Programm der diesjährigen Jahreshauptversammlung ist eine rechtzeitige Anmeldung erforderlich. Anmeldeformular in der Mitte dieser Fahrgastzeitung. (nk/wb) (Foto: MdE)





*Ständig steigende Preise treffen die Bewohner des ländlichen Raumes in Hessen besonders hart, besonders dann, wenn sie mit einer Reduzierung des Zugangebotes einhergehen – so beispielsweise an der Rhönbahn. Das Foto zeigt einen Triebwagen VT 628 im Endbahnhof Gersfeld.*

*(Fotos: Wolfgang Brauer)*

## Osthessen

# Alle Jahre wieder: Fahrpreiserhöhungen

Gleichzeitig werden Leistungen „auf dem flachen Land“ gestrichen

Der ländliche Raum, insbesondere Osthessen, sei von den Fahrpreiserhöhungen des Rhein-Main Verkehrsverbundes besonders betroffen, kritisierte Thomas Bayer von PRO BAHN in Osthessen und fordert vom Rhein-Main Verkehrsverbund eine Rücknahme der Preiserhöhungen. So lag der Preis für einen Einzelfahrschein für Erwachsene in der Preisstufe 4 im Jahr 2006 bei 3,35 € dann erhöhte der RMV auf 3,55 € im Dezember 2007 auf 3,60 € und nun kostet er seit der letzten Preiserhöhung im Dezember 2008 3,70 € – also in drei Jahren ca. 10 Prozent mehr. Dieser Preis gilt beispielsweise für eine Einzelfahrt von Fulda (RMV-Tarifgebiet 20) nach Gersfeld in der Rhön (RMV-Tarifgebiet 18). Aber auch alle anderen Preisstufen und Fahrscheingattungen haben in den letzten Jahren ähnliche Steigerungen erlebt. Gleichzeitig wurden auf der Rhönbahn Leistungen

ersatzlos gestrichen. Ähnliches gilt auch für alle anderen Fahrpreisstufen und Fahrscheingattungen. Andererseits wurden gerade auf der Rhönbahn Fulda – Gersfeld in den letzten Jahren Züge gestrichen. Die ÖPNV-Nutzer in Osthessen erhielten deshalb weniger Leistungen für mehr Geld, so Bayer.

Für Helmut Lind, Regionalvorsitzender von PRO BAHN Großraum Frankfurt, ließe sich das Problem zumindest für die Region Osthessen auch ohne Fahrpreissenkung durch den Zuschnitt der Waben lösen: „Man lege die Grenze der Waben 20/21 genau auf Fulda und mache dann 18 und 20 zu einer Wabe – dann dürfte Ruhe einkehren, denn wenn schon kaum was fährt, darf man die Leute auch nicht durch so blöde Grenzen ausplündern,“ so Helmut Lind. (tb/wb)

**Zum Thema „Fahrpreise“ nachfolgend ein Kommentar und weitere Artikel.**

Osthessen**Der Kommentar****Thomas Bayer zu den RMV-Preisen**

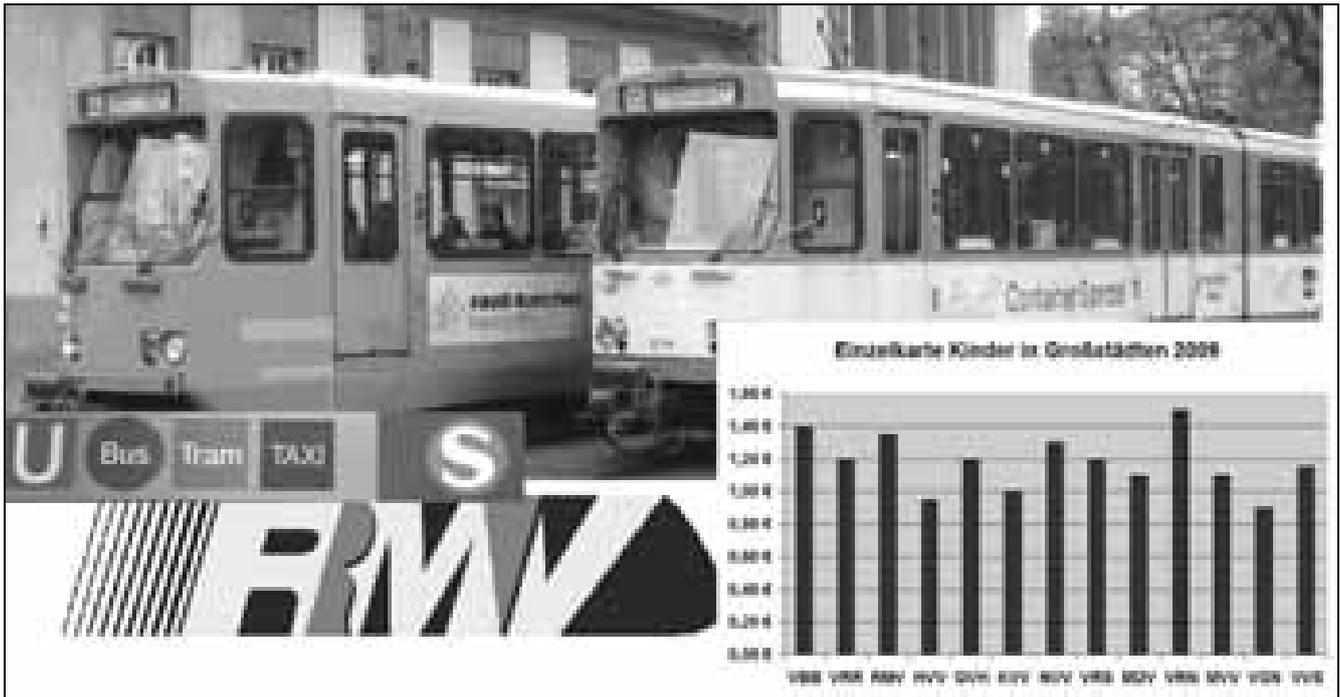
*Das Fahrpreisniveau im RMV ist zu hoch. Durch die nicht nachvollziehbare Preisanhebung des Rhein-Main Verkehrsverbundes im Dezember 2008 ist der Bestand des Öffentlichen Nahverkehrs in Hessen und insbesondere im ländlichen Raum auf lange Sicht ernstlich in Gefahr. Ein Beispiel: Bereits im Frühjahr 2004 und im Dezember 2006 wurden Bahnleistungen auf der Rhön- und Vogelsbergbahn ersatzlos gestrichen. Und die Bahnnutzer zahlen seither immer höhere Preise. Zudem stieg die Umlage, die die Städte und Gemeinden zusätzlich für jeden Bürger an den RMV zahlen müssen, drastisch von 2,05 € auf 3,75 €. Der Fahrgast zahlt also dreimal: Weniger Leistung – höhere Fahrpreise – höhere Umlage. Dabei haben Landkreise und Städte als Mitglieder im RMV Einfluss auf die Preisgestaltung. Warum haben sie einer solchen Erhöhung überhaupt zugestimmt?*

*Diese Fahrpreiserhöhungen treffen insbesondere Pendler mit Zeitkarten. Schlimm sind diese Erhöhungen aber auch für die Schüler und Auszubildenden mit Wochen- und Monatskarten. Oftmals lag die Fahrpreis-Steigerung des Rhein-Main Verkehrsverbundes über der Inflationsrate. Das ist das falsche Signal zum falschen Zeitpunkt In Zeiten hoher Inflation (2008 waren es 2,6 Prozent – so hoch wie seit 14 Jahren nicht mehr) und einer beginnenden Wirtschaftskrise mit all ihren negativen Folgen verbieten sich solche Preiserhöhungen ganz von selbst.*



*Thomas Bayer*

*Durch enorme Preissteigerungen bei Benzin, Heizöl, Gas, Strom und Lebensmitteln wurden die Menschen im letzten Jahr sowieso schon überdurchschnittlich stark belastet. Die RMV-Fahrpreiserhöhung trifft besonders stark Familien mit Kindern, Normal- und Geringverdiener, Rentner, Hartz-IV-Empfänger, Schüler, Azubis, Studenten und Alleinerziehende. Für sie wird der Nahverkehr langsam zum Luxusartikel! Der Nahverkehr in Hessen wird so wissentlich kaputt gemacht. Irgendwann wird sich der Verbund vom Steuerzahler fragen lassen müssen, warum die Einnahmen im Nahverkehr sinken. Für den ÖPNV in Hessen und insbesondere in Osthessen bedeutet diese Preisentwicklung eine riesige Gefahr. Der RMV muss diese Preiserhöhungen sofort zurücknehmen und auf weitere verzichten. Die neue hessische Landesregierung muss mehr Geld in den Nahverkehr investieren! (tb/wb)*



Großraum Frankfurt am Main

## Verbundtarife im Vergleich

Rhein-Main Verkehrsverbund: Leistungen gut – Tarife oft zu hoch

Die Sektion Frankfurt am Main des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) verglich die Verbundpreise bei Fahrten in 13 ausgewählten Großstädten Deutschlands. Zwar kann man, das steht außer Frage, Äpfel nicht mit Birnen vergleichen, denn in den Preisvergleich müssen auch die Leistungen, wie die Größe der befahrbaren Wabe, die Angebotsdichte, die Betriebsdauer, das Nachtbusangebot, die Umsteigequalität, die Sauberkeit, die Fahrgastinformation und die Pünktlichkeit mit einfließen. Und da schneidet das Angebot von traffiQ als Besteller der innerstädtischen Verkehre in Frankfurt und der Betrieb durch die VGF, bzw. die anderen Betreiber, nach Meinung von PRO BAHN im Verhältnis zu vergleichbaren Städten überdurchschnittlich gut ab. Ein

nicht unbeträchtlicher Teil des Angebotes der Mainmetropole entfällt allerdings auf die S-Bahn Rhein-Main, insbesondere in den Relationen City – westliche Stadtteile oder Innenstadt – Flughafen, und hier gibt es leider schmerzliche Punktabzüge, was die Pünktlichkeit, die Sauberkeit der Vorortbahnhöfe und die Information der Fahrgäste bei den häufigen Verspätungen und Betriebsstörungen betrifft.

Die Festsetzung der Höhe der Fahrpreise liegt allerdings in der Verantwortung des RMV, wobei dessen Aufsichtsratsvorsitzende Petra Roth als Oberbürgermeisterin der Stadt Frankfurt am Main ihren Teil dazu beiträgt, dass sich die jährlichen Preissteigerungen für Beförderungen innerhalb des Stadtgebietes im unteren Segment bewegen, was aller-

dings auch legitim ist, da die Einnahmen für Fahrten in und nach Frankfurt die Haupteinnahmequelle des Verkehrsverbundes darstellen, mit denen die Verkehrsleistungen außerhalb des Speckgürtels solidarisch subventioniert werden.



Als unangemessen hoch bezeichnet der VCD den Preis für einen Kinderfahrerausweis in Höhe von 1,40 € in Frankfurt (650.000 Einwohner), zumal seit diesem Jahr kein Unterschied mehr zwischen Haupt- und Nebenverkehrszeit gemacht wird. Dieser Meinung schließt sich PRO BAHN vorbehaltlos an, insbesondere wenn man berücksichtigt, dass sich diese Altersgruppe meist im eng begrenztem Umfeld zwischen Schule und Wohnung zum Besuch von Freunden bewegt und nur ausnahmsweise größere Strecken zum Beispiel zu Sportstätten zurücklegt. Frankfurt zieht damit im Preis gleich mit der zigfach größeren Wabe A/B von Berlin und wird nur von Mannheim/Lud-

wigshafen übertroffen. Mit 90 Cent hat Nürnberg (über 500.000 Einwohner) den preiswertesten Fahrschein. Bei der anstehenden Tarifkonferenz sollte der Frankfurter Kinderfahrerausweis auf 1,- € bis maximal 1,10 € gesenkt werden. Damit drückt man einmal die Schwarzfahrerquote, die bei unmündigen Kindern aus den bekannten Gründen überdurchschnittlich hoch ist, man schafft zum anderen verstärkt Anreize, Kinder an den ÖPNV zu „gewöhnen“ und schließlich könnte so manche Fahrt von „Taxi Mama“ entfallen. Spitzenreiter bei der 9-Uhr-Monatskarte in Deutschland ist mit 58,30 € der RMV. Damit liegt die „Umweltkarte“ noch weit über dem Preis für Berlin (50,- €) und spürbar über dem für Leipzig (ebenfalls über 500.000 Einwohner) mit 37,50 €. Auch hier sind sich VCD und PRO BAHN einig, dass bei nächster Gelegenheit eine Preissenkung anstehen sollte, zumal bei der Preisgestaltung ganz offensichtlich zu Tage tritt, dass den Tarifexperten in Hofheim dieses Angebot von Anfang an nicht sonderlich geschmeckt hat. Auch gehört der RMV so langsam aber sicher zu den letzten Verbänden, die sich vehement gegen die Einführung einer Seniorenkarte stemmen. Die anderen beiden hessischen Verkehrsverbände NVV und VRN haben sie längst – und sogar mit Verbundwirkung – im Angebot, und berichten von einem überraschend starken Interesse von Neukunden. Auch hier besteht also dringender Nachholbedarf.

Nachdem die Vollversion des hochgelobten E-Ticketings wohl endgültig in der Schublade verschwunden ist und die damit versprochene Reform des Tarifsystems nicht in der immer wieder versprochenen Form verwirklicht werden kann, muss sich der RMV nunmehr ernst-

haft Gedanken machen, wie das Problem der Ungerechtigkeiten beim tarifgrenzenüberschreitenden Kurzstreckenverkehr auf pragmatische Weise gelöst werden kann. Es darf nicht länger angehen, dass für eine 90-minütige Fahrt durch ganz Frankfurt (nur) 2,20 € anfallen, während man für eine Distanz von weniger als einem Kilometer und eine Fahrzeit von knapp fünf Minuten aus der Tarifwabe 50 heraus in eine benachbarte Tarifzone 3,70 € bezahlen muss. Seit zehn Jahren brüten die Tarifexperten schon über einer Lösung. Nun, da die meisten Fahrscheinmodule in den Bussen aufgerüstet sind und die Speicherkapazität der Automaten erweitert ist, sollte endlich im Interesse einer Tarifgerechtigkeit ein akzeptabler Vorschlag auf den Tisch kommen. Fahrgewohnheiten orientieren sich nun mal nicht immer an Kreisgrenzen. Und was in der EU im Ländergrenzen überschreitenden Nachbarschaftsverkehr schon lange Usus ist,

sollte doch auch im provinziellen RMV möglich sein: auf preiswerte und einfache Weise ohne Auto von A nach B zu fahren.

Eine entscheidende Information verschweigt die Aufstellung des VCD, nämlich die nach dem Deckungsgrad, also dem Indikator zwischen Fahrgeldeinnahmen (einschl. Ausgleichszahlungen) und staatlichem Zuschussbedarf und somit der Effektivität des Verbundes.

Und hier rangiert der RMV mit seinem Deckungsgrad um die 60 Prozent unter den Spitzenreitern in Deutschland. Berlin bringt es gerade einmal auf etwas über 30 Prozent, wobei insbesondere Hessen maßgeblich über den Länderfinanzausgleich den Hauptstädtern unter die Arme greifen muss. Doch das nur so ganz am Rande vermerkt.

Der Tarifvergleich des VCD findet sich unter: [www.vcd-frankfurt.de](http://www.vcd-frankfurt.de)  
(Wilfried Staub)(Fotos: DB AG)

## Rhein-Neckar

# Preise im Verkehrsverbund Rhein-Neckar

## VRN Vorreiter bei zielgruppenorientierten Zeitkarten

Die vom VCD Frankfurt erstellte Übersicht über die Tarife von dreizehn verschiedenen Verkehrsverbänden in Deutschland ist interessant, aber leider teilweise nicht ganz richtig. Dies ist nur bedingt den Autoren anzulasten, da die Tarifangebote manchmal – trotz gleichen Namens – kaum vergleichbar sind. So hinkt der Vergleich des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) mit anderen Verbänden vielfach.



Beispielsweise ist die normale Monatskarte für Erwachsene in der Großwabe Mannheim/ Ludwigshafen nicht mit den Monatskarten anderer Verkehrsverbände vergleichbar, da sie übertragbar

ist und abends und am Wochenende eine Mitnahme-Möglichkeit von bis zu vier Personen bietet. Vergleichbar wäre hier am ehesten das Rhein-Neckar-Ticket, welches deutlich günstiger ist (67 € statt 82,50 € im Monat) und für das Gesamtnetz gilt.



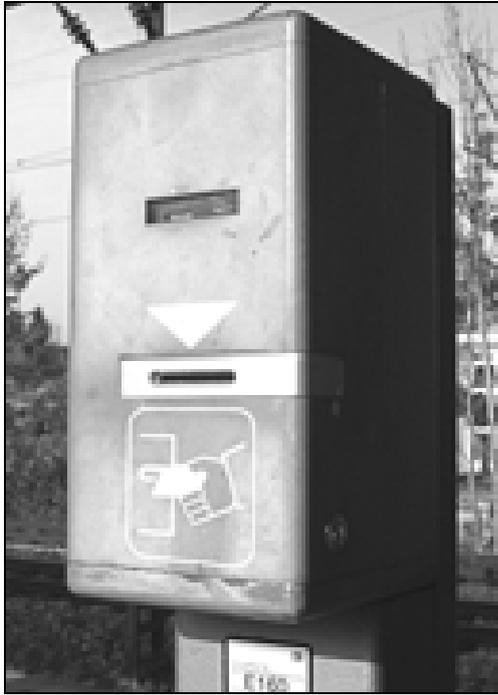
Ähnliches gilt für Senioren. Hier ist die „Karte ab 60“ mit 30,50 € im Monat sogar das günstigste Angebot aller aufgeführten Verkehrsverbünde und gilt im Gesamtnetz. In der VCD-Übersicht steht die „normale“ Senioren-Monatskarte mit einem Preis von 68 €. Da diese nicht übertragbar ist und keine Mitnahme-Möglichkeit bietet, ist der einzige Vorteil dieser Monatskarte, dass sie im Gegensatz zu der jährlich zu erwerbenden „Karte ab 60“ monatlich gekauft werden kann. Uns ist nicht bekannt, ob es überhaupt Käufer der „normalen“ Senioren-Monatskarte im VRN gibt.

Überhaupt sollte an dieser Stelle einmal die Gelegenheit genutzt werden, das Tarifangebot des VRN und damit die

Leistung des früheren VRN-Geschäftsführers Wolfgang Wagner zu würdigen. Der VRN war deutschlandweit einer der Vorreiter für zielgruppen-orientierte Zeitkarten, also Halbjahres- und Jahres-Karten für Senioren, Berufstätige, Schüler und Studenten. Hier bietet und bot er zum Teil ausgesprochen günstige Tarife an, um diese Zielgruppen dauerhaft an den ÖPNV zu binden. Dieses Flatrate-Konzept wurde in den letzten Jahren bekanntlich zum Beispiel auch in den Bereichen Internet-Zugang, Festnetz-Telefon und Handy-Nutzung erfolgreich kopiert. Eine zweite „Spezialität“ des VRN sind die Gruppen-Angebote für bis zu fünf Personen über einen Zeitraum von ein oder drei Tagen und drei unterschiedliche räumliche Geltungsbereiche (Ticket 24 plus, 3-Tage-Ticket). Damit konnten insbesondere viele Familien bzgl. ihrer Wochenend-Ausflüge für den ÖPNV gewonnen werden.

Ein paar Schattenseiten hat das VRN-Tarifsystem auch. So sind die Kinderfahrkarten unverhältnismäßig teuer und es gibt auch keinen BahnCard-Rabatt für diese Fahrgastgruppe mehr. Für Schülerinnen und Schüler, die nicht mit dem ÖPNV in die Schule fahren, ist die Hemmschwelle zur ÖPNV-Nutzung damit zu hoch. Außerdem beginnt das Tarifsystem eigentlich mit Stufe 1 und damit mit einem Fahrscheinpreis von 1,80 € für Erwachsene und 1,30 € für Kinder. Die Stufe 0 gilt nur in ausgewählten Kommunen; dies deshalb, da diese Kommunen die Differenz zur nächsten Stufe 1 aus eigener Tasche drauflegen müssen. Außer der Stufe 0 gibt es noch verschiedenste City- und Stadtbus-Tarife, unter anderem in Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg, Speyer, Schwetzingen und Grünstadt. Dies macht die Ta-

rifstruktur intransparent und verdeutlicht, dass eigentlich eine durchgängige einheitliche Tarifstufe 0 erforderlich wäre.



*Angleichung tut not: Entwerfer sind im VRN Standard für Sammelfahrscheine, im RMV sucht man sie vergebens.  
(Foto: Richard Huber)*

Insgesamt ragen Tarif-System und Tarif-Politik des VRN jedoch bundesweit deutlich positiv heraus. So ist z.B. auch die „Expansionspolitik“ des VRN her-

vorzuheben mit der mehrfachen Vergrößerung des Tarifgebiets, beispielsweise durch die Integration von Nachbarverbänden. In den neunziger Jahren des letzten Jahrhunderts, den Gründerjahren von Verkehrsverbänden im deutschen Südwesten, war Wolfgang Wagner zeitweise Gründungs-Geschäftsführer in drei weiteren Verkehrsverbänden gleichzeitig.

Dadurch, dass er in allen die Wabenstruktur des VRN einführte, war später der tarifliche Übergang oder gar die komplette Integration wie im Falle des Westpfalz-Verkehrsverbundes (WVV) relativ einfach.

Eines ist Wolfgang Wagner jedoch nur ansatzweise gelungen. In einer Pressemitteilung des VRN vom 5. Juli 2002 hieß es: „Vor allem aber liegt Wagner eine Vertiefung der Zusammenarbeit mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund am Herzen. Als Hesse, der in der Kurpfalz heimisch geworden ist, sieht sich Wagner der Kooperation der Ballungsräume Rhein-Neckar und Rhein-Main in besonderer Weise verpflichtet.“ Hier gibt es für seinen Nachfolger, den Pfälzer Werner Schreiner, noch genug zu tun.

*(Michael Löwe)*

Großraum Frankfurt am Main

## Neubaustrecke nimmt Fahrt auf

Projektleiter Paul Gerhardt informierte über den aktuellen Planungsstand

Wenn es nach der DB gegangen wäre, dann wären im vergangenen Jahr bereits die ersten Züge auf der neuen Neubaustrecke (NBS) Rhein-Main/Rhein-Neckar verkehrt, so Paul Gerhardt, der Projekt-

leiter der Deutschen Bahn für das Vorhaben. Er informierte im Rahmen einer Vortragsreihe des Jungen Forums in der Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft am 19. Februar 2009 in Frankfurt.

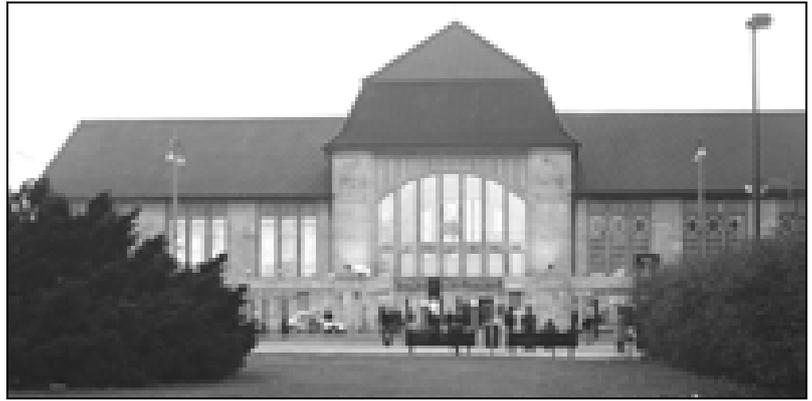
Die ersten Planungen reichen zurück bis in das Jahr 1992. Und tatsächlich wurde vor etwa 15 Jahren die Trasse in Höhe des Walldorfer Waldes bereits einmal vermessen, markiert und Vorbereitungen zur Verlegung der dortigen Gasleitung getroffen. Aber erstens kommt es anders und zweitens leben wir in Deutschland und nicht in Frankreich, wo Vorhaben dieser Dimensionen andere Prioritäten genießen und wirtschaftliche Aspekte (niedrige Baukosten, weniger Auflagen) einen ganz anderen Stellenwert genießen. Nun liegt es PRO BAHN und sicherlich auch der Deutschen Bahn fern, generelle Schuldzuweisungen auszusprechen und sich einfach über die Belange des Naturschutzes und der berechtigten Einwände der Bevölkerung hinwegzusetzen, aber durch das inzwischen eingeführte generelle Klagerecht, sind Projekte dieser Größenordnung eigentlich zum Scheitern verurteilt oder vom Kostenaufwand her nicht mehr tragbar, würde da nicht ein internationaler und regionaler Zwang zur Umsetzung bestehen.

Die beiden heutigen Strecken zwischen Frankfurt – Mannheim mit vier Gleisen (Riedbahn, Main-Neckar-Bahn) haben schon lange ihre Kapazitätsgrenzen überschritten. Im Korridor der sogenannten Blauen Banane (Rotterdam – Ruhrgebiet – Süddeutschland – Schweiz – Italien) wird mit Fertigstellung der Alpentunnel mit einem deutlichen Anstieg des Güterverkehrs gerechnet. Bei der DB liegen Bestellungen des RMV und des VRN für mehr und schnellere Regionalzüge, sowie auf Teilstrecken von S-Bahnen vor, die derzeit nicht oder nicht im sauberen Takt verwirklicht werden können. Auch RE-Züge (Rüsselsheim –) Flughafen – Darmstadt (– Weinheim) wären dann realisierbar. Nur über eine weitere Verkürzung der Reisezeit der Fernzüge (z.B. Frankfurt Flughafen – Stuttgart auf 50 Minuten) wird man mittelfristig den innerdeutschen Flugverkehr reduzieren können. In nachfragestarken Zeiten besteht seit Jahren erheblicher Bedarf für zusätzliche ICE-Züge zwischen Frankfurt und Mannheim.



*Spätestens in zehn Jahren soll es schnellen ICE-Verkehr zwischen Frankfurt und Mannheim geben (Foto: Sebastian Terfloth)*

Eigentlich hat der DB-Projekt-leiter Gerhard, der erste Erfahrungen bei der Erweiterung des S-Bahn-Netzes Rhein-Main sammelte, dann an dem Vorhaben der NBS Fulda – Würzburg mitgearbeitet hat und schließlich für verschiedene Kunstbauten der NBS Köln – Frankfurt verantwortlich zeichnete, mit Optimismus die Sache angegangen.



*Darmstadt Hbf wird eingebunden (Foto: DB AG)*

Schließlich stellt die Strecke aus topographischer Sicht, abgesehen von dem hohen Grundwasserspiegel, doch überhaupt keine Herausforderungen dar und führt meist durch nur dünn besiedeltes Gebiet. Zu den ursprünglich einmal zwei Versionen (ohne Halt in Darmstadt) sind im Laufe der Jahrzehnte (auch auf Druck von PRO BAHN) fünf weitere, oft mit zusätzlichen Untervarianten dazugekommen.

Die jetzt von der Bahn favorisierte Konsens-Trasse wird 85 km lang sein. Dazu kommen noch einmal 11 km eingleisige Anbindung an Darmstadt Hbf. Es müssen 100 Straßen- und 30 Eisenbahnbrücken neu errichtet werden. 19 Streckenkilometer verlaufen in Trögen und sieben Kilometer in Tunnel. Die Bauarbeiten werden in vier Losen ausgeschrieben.

Der Antrag zur Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt von Zeppelinheim bis zur Grenze des Landkreises Darmstadt/Dieburg wurde am 23. Dezember 2008 beim Eisenbahnbundesamt eingereicht. Mitte März werden die Pläne dem Regierungspräsidium Darmstadt zur Genehmigung vorgelegt. Anschließend sind mehrere Informationsveranstaltungen in der betroffenen Region vorgesehen. Zeitgleich beginnen die

Vorbereitungen zur Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen zur Erfüllung der Auflagen des Naturschutzes. Gerhard rechnet mit dem Baubeginn im Bahnhof Zeppelinheim, in dem die Gleise der Riedbahn und die der NBS zum Zwecke der kreuzungsfreien Anbindung zunächst verschwenkt werden, noch in diesem Jahr.

Für den weiteren Verlauf besteht im Detail, insbesondere im Raum Pfungstadt, Einhausen und Mannheim noch Abstimmungsbedarf. Fest steht aber, dass die Strecke parallel zur A 67 bzw. im nördlichen Teil zur A 5, verlaufen wird und die DB im Zuge der Verkehrswegebündelung gleichzeitig den sechsspurigen Ausbau der Autobahn zwischen Darmstadt und Lorsch mit planen wird!

Darmstadt Hbf wird über eine eingleisige Stichstrecke angebunden, die im Norden größtenteils auf vorhandenem Bahnkörper verläuft, im Süden aber noch strittig ist. In diesem Bereich gibt es alleine wieder fünf Trassierungsvorschläge, von denen derjenige der Bahn als der vernünftigste anzusehen ist. Das Technologiezentrum Darmstadt und die Region werden bedarfsgerecht mit einem ICE pro Richtung und Stunde angebunden. Das ist beschlossene Sache. Zudem dürften wie bisher noch einige EC-Züge

einen Halt in Darmstadt (und an der Bergstraße) einlegen. Die Diskussion darüber, ob Darmstadt mit einem zusätzlichen Halt direkt an der Autobahn, wie von der DB aus Kostengründen vorgeschlagen, und Anbindung der Innenstadt und des Hauptbahnhofs, nach dem Beispiel Bonn/Siegburg mit der Straßenbahn, nicht mehr gedient gewesen wäre, soll in diesem Stadium nicht erneut eröffnet werden.

Was Darmstadt selbst betrifft, wurden alle anderen Varianten verworfen, weil die Straßenbrücken im Bereich des Darmstädter Einschnitts für Tempo 300 zu niedrig sind und der Hauptbahnhof selbst keinen Schnellverkehr zulässt, ohne dass Teile der gerade fertiggestellten Bauwerke wieder abgerissen werden müssten. Eine generelle Führung über Darmstadt Hbf hätte zudem einen Fahrzeitverlust von elf Minuten bedeutet. Ferner würde eine Weiterführung entlang der A 5 ebenfalls den Abriss der vor drei Jahren gerade erst erneuerten Straßenbrücken bedeuten, denn deren Höhe beträgt nur 4,70 m, während die Bahn mehr lichte Höhe benötigt. So etwas, so Paul Gerhardt, dürfte dem Steuerzahler schwer zu vermitteln sein. Im Bereich

des Darmstädter Autobahn-Dreiecks muten die Pläne schon fast abenteuerlich an. Die Autobahn wird dort auf 16 (!) Spuren verbreitert und mittendurch werden – unterirdisch – die Bahngleise verlegt.

Im weiteren Verlauf entlang der A67 werden mehrere FFH-Gebiete tangiert, die in einer Richtlinie als Schutzzonen von **Fauna, Flora und Habitaten** ausgewiesen sind. Hier gilt es, und das steht für die Bahn außer Frage, die Eingriffe in die Natur so gering wie irgend möglich zu halten. Forderungen, die Strecke in solchen Gebieten, zum Beispiel im absolut ebenen Gelände bei Einhausen/Lorsch, in einen elf Kilometer langen Tunnel zu verlegen, müssen allerdings als absurd bezeichnet werden. Tunnel mit Güterverkehr müssen nach neuen Vorgaben in zwei getrennten Röhren errichtet werden, die alle 500 m miteinander verbunden sind. Ferner müssen Rettungstollen gebaut und zwei Rettungsplätze von mindestens je 1.500 m<sup>2</sup> errichtet werden. Die Tunnel würden an dieser Stelle unter dem Grundwasserspiegel liegen, was enorme Betriebskosten verursachen und voraussichtlich auch den Fluss des Grundwassers beeinträchtigen würde.

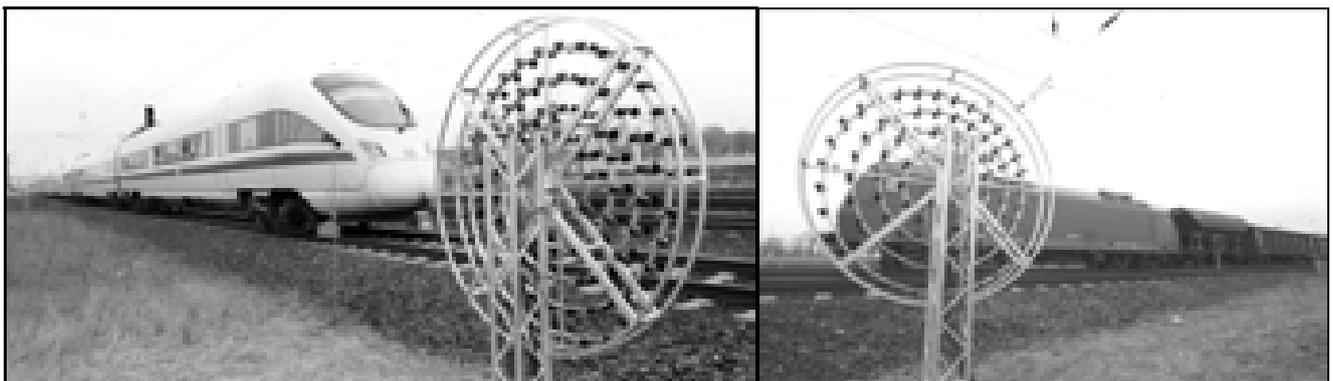


*Werden nach der Fertigstellung der Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar spätestens in zehn Jahren noch alle ICE über Mannheim Hbf fahren? Oder müssen Fahrgäste dann zu einem neuen ICE-Halt „auf der grünen Wiese“ zwischen Mannheim und Heidelberg von den Innenstädten erst mit der Straßenbahn fahren? (Foto Deutsche Bahn AG)*

Schließlich benötigen solche Tunnel entsprechend lange Rampen. Somit stellt eine solche Bauweise alles in allem einen weit höheren Eingriff in die Natur als eine ebenerdige Bauweise mit Schallschutzwällen dar; von den Mehrkosten in Höhe von 120 Millionen Euro ganz zu schweigen. Größter Streitpunkt stellt derzeit noch die Linienführung im „Bermuda Dreieck“ Mannheim dar. Es war immer vorgesehen, den wichtigen Korrespondenzhalt Mannheim so oft wie nur irgend möglich und mindestens in der Frequenz von heute anzusteuern. Mehr Verkehr dürfte der Bahnhof auch kaum verkraften ohne eine Verspätungslawine auszulösen. Dass dabei auch einzelne superschnelle Züge (Sprinter) den Halt auslassen können, diesem Umstand sollte die Planung zumindest Rechnung tragen, zumal die Einfädelung in den Pfingstbergtunnel seinerzeit schon so geplant wurde, dass eine kreuzungsfreie Einfädelung möglich ist. Außerdem stellt sich die Frage, warum die geplanten 40 bis 50 Güterzüge nachts durch die Innenstadt von Mannheim donnern sollen? Wenn sich der oberste Bahnchef anlässlich von Podiumsdiskussionen zu Äußerungen „wir können doch nicht an jeder Milchkanne halten“ hinreißen lässt, dann braucht man sich im nachhinein nicht wundern, wenn so mancher Lokalpo-

litiker nun den „Zwergenaufstand“ probt. Im Interesse des Gesamtprojektes, sollte es jedoch möglich sein, dass Bahn und Stadt ausschließlich Argumente sprechen lassen und somit auch für den Endpunkt der Neubaustrecke schnellstmöglich eine Lösung gefunden wird, die für alle Seiten tragbar ist. Am Rande bemerkt: Hat man jemals irgendjemand in Frankfurt am Main jammern hören, dass nur noch jeder zweite zwischen Köln und Mannheim verkehrende ICE den Hauptbahnhof ansteuern wird?

Der Lärmschutz (siehe DB-Fotos zum Thema Lärmmessung unten) an der NBS genießt höchste Priorität. Immerhin sollen hier einmal 240 Züge pro Tag im 12-Minutentakt mit Tempo 300 durchrauschen. Dabei favorisiert die Bahn aufgeschüttete Erdwälle mit abgestufter Bepflanzung, die sich an der NBS nach Köln als bester Schallabsorber bewährt haben. Auch dem Artenschutz wird, wo immer es geht, Rechnung getragen. Dabei wird man sicherlich nicht immer auf jede einzelne Mopsfledermaus oder das Balzverhalten des Kleinen Wachtelkönigs Rücksicht nehmen können. Die Projektleitung der DB sieht es als realistisch an, dass die gesamte Strecke im Dezember 2017 in Betrieb gehen kann. Als spätester Termin wird 2019 genannt. *(Wilfried Staub)*



Großraum Frankfurt am Main

## Jubiläumsfeier 125 Jahre Straßenbahn

Von der „Knochemiel“ zum modernen Nahverkehrsmittel



*Womit auch Optimisten nicht gerechnet hatten: Der Saal im Bürgerhaus „Depot“ in Frankfurt-Oberrad war brechend voll. Eingeladen hatte der Arbeitskreis „125 Jahre elektrische Straßenbahn“ zur Feierstunde am Jahrestag der ersten Fahrt am 18. Februar 1884. Organisator Holger Scheel von PRO BAHN erklärte bei den Feierlichkeiten, dass die Straßenbahn sehr viele Freunde habe. Dies bewies auch der Applaus, den Frankfurts Verkehrsdezernent Lutz Sikorski auf seine Aussage erhielt, an der Linie 16 werde nicht gerüttelt, weder am einen noch am anderen Ende. Das Foto zeigt (v.l.n.r.): Volker Hartmann (Bürgerverein), Festredner Frank Wittendorfer (Siemens), Stadtrat Lutz Sikorski, Volker Lampmann (Geschäftsführer Offenbacher Verkehrs-Betriebe), Schaffner Klaus Bodens und Holger Scheel (PRO BAHN). (ld/wb/Foto: Wentzell)*

Großraum Frankfurt am Main

## Schlimmer hätte es nicht kommen können ...

Nachtrag zum Wechsel beim Busverkehr im Hochtaunuskreis

Das völlig neue Linienkonzept des Busverkehrs im Hochtaunuskreis hatte einen miserablen Start (die Fahrgastzeitung berichtete bereits in der vorigen Ausgabe darüber). Daran hatte sich auch

Anfang 2009 noch nicht viel geändert. Über Wochen war die Umstellung der Buslinien in der lokalen Presse das Thema Nummer 1. Es wird von ausgefallenen Schulbussen (an neun Tagen kam

der Bus nur einmal), Schülern, die den Fahrern den Weg zeigen mussten, untragbaren Verspätungen, verpassten Anschlüssen, Kindern, die über geschlossene Schranken laufen mussten, um Anschlüsse zu erreichen und Wartezeiten von mehr als einer Stunde berichtet. Die Frankfurter Rundschau titelte sogar einen Artikel mit „Das ist alles ein großer Scheiß“.

Inzwischen hat sich die Situation allerdings deutlich beruhigt. Unverzeihlich ist es, und das bleibt festzuhalten, dass

- mit der Aufstellung der neuen Haltestellenschilder vielerorts erst am Montag nach dem Fahrplanwechsel begonnen wurde,

- die letzten Fahrpläne erst Anfang Januar ausgetauscht waren (und heute noch, obwohl zweimal von PRO BAHN reklamiert, alte Fahrpläne mit längst aufgelassenen Linien aushängen),

- manche Fahrzeiten einzelner Linien offensichtlich ohne Kenntnisse der Örtlichkeiten am Reißbrett entstanden sind,

- einige Fahrplanaushänge so klein gedruckt sind, dass sie von sehgeschwachen Personen nicht entziffert werden können,

- selbst Anfang Januar noch Busse ohne Zielbeschilderung (nicht einmal ersatzweise mit einem Pappschild) gesichtet wurden,

- Subunternehmer keine Fahrscheine verkaufen konnten, weil die veraltete Software der Bahnbusgesellschaft Regionalverkehr Kurhessen (RKH) nicht mit der der Subunternehmer harmonierte,

- die Überklebung der alten Liniennummern an den Haltestellenmasten selbst Anfang Februar noch nicht abgeschlossen war,

- die für teures Geld hergestellten Informationsbroschüren nur die wenigsten Haushalte erreichten,

- die eingerichtete Hotline, da selten erreichbar, ihrer Namensgebung spottete und zudem mit unkundigem Personal besetzt war,

- zwei Mitarbeiter mit langjähriger Erfahrung die Geschäftsleitung der Verkehrsverband Hochtaunuskreis (VHT) vor dem Fahrplanwechsel verlassen haben, ohne dass die Stellen rechtzeitig mit Fachpersonal nachbesetzt wurden.

### **Nachbesserungen vor der Hessenwahl**

Als glücklicher Umstand erwies sich dagegen die im Januar anstehende Hessenwahl. Diese bewirkte das einzigartige Wunder, dass innerhalb von nur 14 Tagen die Pläne von 14 (!) von insgesamt 17 Linien völlig überarbeitet wurden und die Änderungen bereits zum Schulbeginn am 12. Januar 2009, und weitere kleinere Korrekturen ein zweites Mal zum 26. Januar 2009, in Kraft traten. Die zuletzt geänderten Tabellen sind auf der Homepage des VHT rot unterlegt; diese auffällige Markierung der Änderungen von Mitte Januar wurde teilweise bereits (leider) wieder entfernt.

Bei aller berechtigten Kritik ist für diese Nacharbeitung auch einmal ein dickes Lob angebracht. Die Firma IGDB – Verkehrsplanung und Beratung und die beteiligten beiden Busunternehmen, die Verkehrsgesellschaft Mittelhessen (VM) und der Regionalverkehr Kurhessen (RKH), haben sich über die Feiertage ohne Mitwirken der vakanten Führungsspitze des VHT zusammengesetzt und zumindest ein nunmehr halbwegs funktionierendes Konzept zur Behebung der über 300 registrierten Beschwerden und

Anregungen sowie der Ausmerzungen der handwerklichen Fehler auf den Tisch gelegt und – kurzfristig in die Tat umgesetzt. Danach sind denn auch die Beschwerden nahezu verstummt, was darauf schließen lässt, dass der Busverkehr im Hochtaunus nunmehr wieder einigermaßen zufriedenstellend verläuft.



*Bad Homburg Krankenhaus: Neue Liniennummer, aber unzutreffendes Ziel Falkenstein*

### **Landrat als Buskontrolleur**

Ausschreibung, Linienänderungen und Einsparungen im öffentlichen Nahverkehr sind Schlagworte, die man im Landratsamt in Bad Homburg gar nicht mehr so gerne hören mag. Dabei hätte alles wesentlich reibungsloser verlaufen können, hätte man das Projekt nur etwas professioneller angepackt. PRO BAHN liegt es fern, irgendwelche Schuldzuweisungen auszusprechen, zumal der Zeitraum zwischen Ausschreibung und Umsetzung mit nur neun Monaten äußerst

knapp bemessen war und das Vorhaben insgesamt fast revolutionäre Dimensionen hat. Im Interesse der Fahrgäste (Kunden) ist aber das Ausmaß der zu Tage getretenen Mängel in keiner Weise tolerierbar. Landrat Ulrich Krebs und weitere Mitarbeiter seiner Behörde traten der Not gehorchend pressewirksam als so genannte Qualitätsmanager auf und konnten Ende Januar dann endlich verkünden, dass die mündlichen Abmahnungen an die beiden Betreiber, in erster Linie die RKH, langsam aber sicher fruchten. Nun ist fast wieder Ruhe eingekehrt im Hochtaunuskreis, aber die Pannen haben dem Image des ÖPNV und dem Vertrauen der Bevölkerung in eine vorausschauend agierende Kreisverwaltung mehr als nur geschadet. Letztendlich ist auch das Ansehen des Aufsichtsrates deutlich angekratzt.

Als Schlussfolgerung bleibt festzuhalten:

1. Das Management des VHT hat die durch das hessische ÖPNV-Gesetz aufgezungenen Ausschreibungen von Busleistungen viel zu lange untätig vor sich her geschoben und dann zum letzten Zeitpunkt panikartig angegangen,

2. die Ausschreibungsbedingungen sind als halbherzig zu bezeichnen, denn sie enthalten nach Aussage des Landrates nur eine halbseidene Bonus-Malus-Ver einbarung, aber keine Regelungen über schmerzhaft Sanktionen bei Nicht- oder Teilerfüllung von Leistungen,

3. die Vorbereitungen durch die Planungsgesellschaft entsprechen nicht dem üblichen Standard, sonst hätten Pannen nicht in dem gezeigten Umfang auftreten können,

4. bei der Erstellung der Fahrpläne wurden gravierende handwerkliche Fehler gemacht,

5. die Öffentlichkeitsarbeit bei der Umsetzung von Linien- und Angebotsänderungen mit solch gravierenden Folgen muss als äußerst mangelhaft bezeichnet werden.

### **Kreistag diskutiert zwei Stunden über Fehler und Schuldige**

Am 16. Februar 2009 musste sich sogar der Kreistag mit den Problemen des neuen Busverkehrs befassen. Alleine neun Anfragen und zwei Anträge hatten das Thema ÖPNV zum Inhalt. Landrat Ulrich Krebs glänzte in der Sitzung durch ein ausgezeichnetes Fachwissen und durch fundierte Detailkenntnisse der Betriebsabläufe der beiden Betreibergesellschaften. Er hatte den Busverkehr im Kreis kurzer Hand zur Chefsache erklärt, nachdem ab Ende Dezember vergangenen Jahres dann auch noch der Geschäftsführer des Verkehrsverbandes Hochtaunus krankheitsbedingt nicht mehr zur Verfügung stand. Man muss Krebs neidlos anerkennen, dass er sich in kurzer Zeit in die gesamte, nicht leicht zu durchschauende Materie eingearbeitet hat und dank rhetorischer Gewandtheit medien-

wirksam zu retten versuchte, was noch zu retten war. So ist es ihm gelungen, den Karren in ganz kurzer Zeit aus dem Dreck zu ziehen.

Allerdings blieb der Landrat dem Plenum trotz Nachfrage die Antwort auf die alles entscheidende Frage schuldig, warum sich der Aufsichtsrat des VHT für die preiswerteste der von der IGDB vorgeschlagenen Fahrplanvarianten entschieden hat. Dass es solche Planspiele verbunden mit einer vagen Kostenkalkulation gegeben hat, bestätigte Alex Müller, Geschäftsführer der IGDB, der Frankfurter Rundschau in einem Interview vom 30. Januar 2009.

### **AST reicht nicht aus**

Inzwischen werden die AnrufSammel-Taxis so gut angenommen, dass ein Subunternehmer bereits die Flügel streckte und Teile seiner Dienstleistungen an ein zweites Unternehmen abgeben musste. Für die Fahrgäste bedeutet dies, dass sie sich im gesamten Hochtaunuskreis nunmehr vier verschiedene AST-Nummern für die Vorbestellungen merken müssen.



*Busbahnhof vor dem S-Bahn-Bahnhof Bad Homburg vor der Höhe*

Mittelfristig sollte der VHT das Konzept anderer Verkehrsbetriebe übernehmen und AST-Fahrten (besser: Rufbus-Fahrten) über die Hotline einer Servicegesellschaft zu organisieren, die auch, um naheliegenden Betrugsfällen vorzubeugen, die Abrechnung übernimmt. Außerdem sollte man zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni überlegen, ob an Sonn- und Feiertagen wieder bestimmte AST-Leistungen durch Busse ersetzt werden sollten. Außerdem müsste der Abschnitt von Oberreifenberg über die Siegfriedstraße zur Hohemark wieder für den Ausflugsverkehr reaktiviert werden, dessen fehlende Bedienung gerade in diesen Tagen besonders Wintersportler schmerzlich vermissen.



*Linie 51 – oft überfüllt! Früher gab es Verstärkerbussse*

Etwas verwundert hat es, dass der übergeordnete RMV in seinen Fahrgastinformationen und Newslettern bisher mit keiner Silbe auf die Fahrplanänderungen im Hochtaunuskreis eingegangen ist. Auf der anderen Seite kann sich die Verbundspitze aber damit rechtfertigen, dass sie nur das veröffentlicht, was ihr die Gesellschafter an Textbeiträgen liefern. Und in dieser Beziehung herrscht derzeit in Bad Homburg Funkstille.

Positiv: die Fahrplanänderungen wurden zügig in die RMV-Datenbank eingearbeitet. Negativ: Bisher wurde kein Ergänzungsheft für die unbrauchbaren Teile des Fahrplanbuches 2 des RMV aufgelegt und – als Zeichen der Entschuldigung – kostenlos verteilt.

### **Regional- und Stadtbusse legen reibungslosen Start vor**

Im Hochtaunuskreis gab es im Rahmen der Ausschreibungen noch vier weitere Betreiberwechsel. Die HLB fährt seit Dezember auf den vom RMV ausgeschriebenen Linien 251, 252 und 261. Bei der Linie 252 hakt es etwas im morgendlichen Berufsverkehr. Hier wäre eine geringfügige Fahrzeitenkorrektur sinnvoll, damit die wichtigsten Anschlüsse auch mit Sicherheit erreicht werden. Der Betrieb auf den Linien 251 und 261 läuft dagegen so reibungslos nach Plan, dass sich Fahrgäste beschwert haben sollen, weil die Busse immer minutengenau abfahren (und sie diese dadurch verpassen). Einen absolut glänzenden Start legte die Verkehrsgesellschaft Mittelhessen (VM) beim Stadtbusverkehr in Bad Homburg und Oberursel hin. Das war selbst der Oberbürgermeisterin Ursula Jungherr eine lobende Erklärung vor der Presse wert und damit hat sie in keiner Weise übertrieben.

### **Verkehrsfachmann gefragt**

Für den neuen Geschäftsführer des VHT, dessen Stelle gerade erst Mitte Februar ausgeschrieben wurde und für den zum 1. März viel zu spät bestellten Fahrmeister bleibt also noch viel zu tun, bis der Verkehr wieder so reibungslos

läuft, wie man es von den bisherigen Betreibern HLB/FKE gewohnt war. Vielleicht war das ja auch der größte Trugschluss, dem der VHT bei der Umsetzung der Ausschreibung erlag, nämlich, dass Qualität in Verbindung mit einer fairen Vergütung eine Sache der Ehre, in der heutigen Zeit, und bei aus den aus der Not heraus geborenen Dumpingpreisen, auf keinen Fall mehr eine Selbstverständlichkeit ist.

Dringlich ist die Inangriffnahme folgender Maßnahmen:

- Umfangreiche Fahrgastbefragungen zur Qualitätssicherung,
- Ermittlung von realistischen Fahrzeiten,
- Überarbeitung aller Fahrpläne, besonders im Hinblick auf Anschlüsse,
- Einrichtung einer Zentralen Leitstelle, die auch AST-Fahrten organisieren könnte, und die Kontakt zum Stellwerk der HLB in Usingen hat,
- Einrichtung eines firmenübergreifenden Bündelfunks mit gegenseitiger Verständigung über Verspätungen oder Umsteigewünsche von Fahrgästen.

*(Text und Fotos: Wilfried Staub)*

## Starkenburg

# Fahrdienstleiter ade auf der Odenwaldbahn

## IG Güterhalle Höchst verabschiedet letzte Weichensteller

Das graue Telefon klingelt. Fahrdienstleiter Erik Barleben meldet den nahenden Zug nach Mümling-Grumbach weiter. Als die Regionalbahn 84641 um 21.48 Uhr einläuft, ist es das letzte Mal, dass das Stellwerk manuell bedient wird. Der Lokführer hupt zum Abschied. Barleben legt die Hebel für Weichen und Signal um. „Jetzt ist Feierabend“, sagt Frank-Michael Franke aus dem thüringischen Kahla. Er hat knapp eineinhalb Jahre im Stellwerk in Höchst gearbeitet. „Immer gerne“, wie er sagt.

Mit Blumen und Sekt verabschiedete die IG Güterhalle Höchst am 2. Oktober 2008 Fahrdienstleiter Barleben und die Stellwerksmitarbeiter. Hans Hofferberth von der IG bedankte sich bei Barleben stellvertretend für alle Fahrdienstleiter für ihre Arbeit an den Bahnhöfen entlang der seit 126 Jahren bestehenden Odenwaldbahn-Strecke.



Sie hätten in der Vergangenheit immer Sicherheit gewährleistet, sagte Hofferberth. Die „Gartenhocker“, die sich auf ihrem Gelände neben dem Bahnhof Höchst treffen, waren mit Häppchen gekommen, um ihre Nachbarn zu verabschieden.

Bevor Barleben das Licht ausmachte und die Tür abschloss, stand man beisammen und plauderte ein wenig über vergangene Bahn-Zeiten. Zuvor hatten Walter Germann und Heinz Nees, ebenfalls von der IG Güterhalle Höchst, Fahrdienstleiterin Sandy Müller am Bahnhof in Mümling-Grumbach verabschiedet. „Leider geht die Zeit der manuell betriebenen Stellwerke zuende“, sagte Nees, „und Sie verlieren hier zugunsten einer neuen Technik Ihren Arbeitsplatz.“ Und weiter: „Wir wünschen unserer Odenwaldbahn im elektronischen Zeitalter die gleiche Zuverlässigkeit und Sicherheit, die Sie und Ihre Kollegen im zurückliegenden Zeitraum erbracht haben.“

Seit 16. Oktober 2008 werden alle Züge vom elektronischen Stellwerk in

Wiebelsbach per Mausclick gesteuert. Alle manuell betriebenen Stellwerke entlang der Strecke werden nicht mehr gebraucht. (Hans Hofferberth)

### Die IG Güterhalle Höchst

Die Gruppe setzt sich für die Erhaltung der historischen Güterhalle an der Odenwaldbahn ein. Die Mehrheitsfraktion im Höchster Gemeinderat aus CDU und KAH (Wählervereinigung Kommunalpolitischer Arbeitskreis Höchst) möchte die alte, unter Denkmalschutz stehende Halle abreißen, um an ihrer Stelle Parkplätze und einen Busbahnhof zu bauen. Die Interessengemeinschaft hat ein Konzept vorgelegt, wie die alte Höchster Güterhalle erhalten werden und trotzdem ein Busbahnhof gebaut werden kann. Nach Einschätzung von Hans Hofferberth von der IG Güterhalle stehen die Chancen derzeit 50 zu 50, dass der Abriss doch noch verhindert werden kann. (wb)



Die Bilder zeigen Fahrdienstleiter Erik Barleben sowie rechts Hans Hofferberth von der IG Güterhalle/PRO BAHN bei der Übergabe eines Blumengeschenks. (Fotos: Silke Rummel)



*Keine kostenlose Weiterfahrt: Bahnhof Weinheim Stadtseite (Foto: Rudolf Stricker)*

## Rhein-Neckar

# Kein City-Ticket

## Antrag von Wiesloch-Walldorf und Weinheim abgelehnt

In der Metropolregion Rhein-Neckar wird es vorläufig keine weiteren Städte geben, in denen das City-Ticket der Deutschen Bahn gilt. Der zuständige Ausschuss „Verbundtarife und Kooperationen“ des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) lehnte in seiner letzten Sitzung am 4. Februar 2009 die Anträge von Weinheim sowie Wiesloch und Walldorf um Aufnahme in den Reigen der Städte, in denen auch DB-Fahrkarten im Nahverkehr gelten, ab.

Das City-Ticket ermöglicht es, bei mit BahnCard-Rabatt erworbenen Bahnfahrkarten und einer einfachen Fahrstrecke von über 100 km, am Zielort den Öffentlichen Nahverkehr am Anreisetag – und bei einer Rückfahrkarte auch am Abreisetag – kostenlos zu nutzen. Im Rhein-Neckar-Delta gilt das City-Ticket-

Angebot in Heidelberg, Mannheim, Ludwigshafen, Speyer, Neustadt und Worms.

Bedingung für die Einführung des City-Ticket-Angebots in einer Stadt war bisher eine Einwohnerzahl von mindestens 50.000 sowie eine bestimmte Mindestzahl von jährlich verkauften Fernverkehrs-Fahrkarten am örtlichen Hauptbahnhof. Aufgrund von Hinweisen, dass diese Kriterien aufgeweicht würden, bewarben sich die Städte Wiesloch und Walldorf (mit dem Bahnhof Wiesloch-Walldorf) und die Stadt Weinheim um die Aufnahme in das City-Ticket-Programm. Doch die bisherigen Kriterien gelten auch weiterhin und werden bzgl. der Einwohnerzahl weder von Wiesloch und Walldorf zusammen (gut 40.000 Einwohner) noch von Weinheim (rund 43.000 Einwohner) erfüllt.

*(Michael Löwe)*

Rhein-Neckar

## Verkehrsverbund legt leicht zu

VRN hatte 2008 mehr Fahrgäste und leichte Zunahme der Einnahmen

Die Zahl der Fahrgäste im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) stieg im vergangenen Jahr um 1,1 Prozent auf 314,2 Millionen. Die Einnahmen aus Fahrausweisverkäufen erhöhten sich um 13,5 Millionen Euro gegenüber dem Vorjahr auf insgesamt 242 Millionen Euro. Dies entspricht einer prozentualen Steigerung von 5,9 Prozent.

Betrachtet man die positive Entwicklung in 2008 im Detail, ist zunächst festzustellen, dass im Zeitkartenbereich wieder eine sehr hohe Kundenbindungsquote von 91,3 Prozent erreicht wurde. Am deutlichsten positiv haben sich die Zeitkarten für Jedermann entwickelt, speziell das verbundweit gültigen Rhein-Neckar-Ticket sowie nach dem ebenfalls verbundweit gültigen Job-Ticket.

Die in diesem Bereich erzielten zweistelligen Zuwachsraten, sowohl bei den Fahrgastzahlen als auch bei den Fahrgeldeinnahmen, werden durch rückläufige Verkaufszahlenwerte bei den Wochen- und Monatskarten sowie der Jahreskarte Jedermann (-3,5 Prozent = 14.516 Kunden) etwas gedämpft, was aber an der insgesamt positiven Entwicklung im Zeitkartensegment nichts ändert. Insgesamt rund 340.000 Personen hatten zum Jahresende ein VRN Jahres- und Halbjahreskarten-Abonnement. Damit wurden mehr als 80 Prozent der insgesamt im VRN geleisteten Fahrten durchgeführt.

Während die Zeitkarten weiter zunehmen, sind im Gegenzug die Gelegenheitsfahrgäste leicht rückläufig. Im Be-

reich der Einzelfahrscheine und Mehrfahrtenkarten beträgt der Rückgang der Fahrgastzahlen insgesamt 0,8 Prozent.



Die Tageskartenangebote haben sich mit einer Zunahme bei den Fahrgastzahlen (7 Prozent) und bei den Erträgen (12 Prozent) ebenfalls sehr positiv entwickelt. Die Fahrgastzahlen im Ausbildungsverkehr sind annähernd gleich geblieben. Aufgrund der rückläufigen Studierendenzahlen sind die Fahrgastzahlen beim Semester-Ticket um 2,86 Prozent gesunken. Im letzten Jahr wurden insgesamt 73.277 Semester-Tickets (jeweils sechs Monate gültig) verkauft, damit 1.777 weniger als im Vorjahr. Dieser Trend setzt sich beim Verkauf der Anschluss-Semester-Tickets in gleichem Maße fort.

Für das Jahr 2009 erwartet der VRN einen moderaten Anstieg der Fahrgastzahlen und der Einnahmen, wobei sich die zurzeit schwierige wirtschaftliche Situation sicherlich auf das Ergebnis auswirken wird. In diesem Zusammenhang sollte der Ausschluss des Öffentlichen Personennahverkehrs im Entwurf des Konjunkturprogrammes II des Bundes zurückgenommen werden, um zusätzliche Investitionen in den ÖPNV zu ermöglichen, fordert der Verkehrsverbund Rhein-Neckar. (VRN/wb)

Das Allerletzte

## Plauder-Button in Bussen im RMV

Kontaktbörse zuerst im Hofheimer Stadtverkehr

Kein April-Scherz ist nachfolgende Pressemitteilung des Rhein-Main Verkehrsverbundes (RMV), die wir im vollen Wortlaut abdrucken:

*„Plauder-Button“ macht das Busfahren angenehmer: RMV startet Aktion in Hofheim*

*Wer kennt das nicht: Manchmal würde man gern im Bus oder in der Bahn mit seinem Gegenüber ein paar Worte wechseln, traut sich aber nicht, ihn oder sie anzusprechen. Und dem Gegenüber geht es vielleicht genauso. Der RMV schafft hier jetzt Abhilfe. Gemeinsam mit der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft (MTV) und dem Seniorenbeirat der Stadt Hofheim hat er den „Plauder-Button“ entwickelt, der ab sofort in Hofheim im Taunus bei den Busfahrern und in der Mobilitätszentrale zu haben ist.*



*Plauder-Anstecker in Fahrkartenform*

*„Die Idee hinter dieser Aktion ist es, Anonymität abzubauen, nicht nur Verkehr im RMV zu verbinden, sondern auch und vor allem die Menschen“, so Knut Ringat, Geschäftsführer des RMV bei der*

*Vorstellung des Projektes in Hofheim. „Wer den Plauder-Button trägt, signalisiert damit, dass er ansprechbar und offen ist. Damit wird das Bus- und Bahnfahren für viele Menschen gleich ein Stück menschlicher und angenehmer.“ Er freute sich, dass das Projekt starke Unterstützung durch die Stadt Hofheim und die MTV – vertreten durch Bürgermeisterin Gisela Stang und Geschäftsführer Ralf Scholz – erfährt und bedankte sich zudem beim Seniorenbeirat der Stadt Hofheim für sein Engagement.*

*Der Plauder-Button ist ein Anstecker in Form einer Fahrkarte. Er zeigt den anderen Fahrgästen, dass man Lust auf ein Gespräch hat. Beim Einsteigen kann man sich – je nach Lust und Laune - einen Button aus einem Behältnis vorn beim Fahrer nehmen. Oder man besorgt sich den Button in der Mobilitätszentrale in Hofheim am Bahnhof. Und wenn man sich beim Busfahren gern unterhalten möchte, steckt man ihn einfach an.*

*Um die Aktion bekannt zu machen, werden in den nächsten Tagen Promotion-Teams in der Hofheimer Innenstadt unterwegs sein, über den Plauder-Button informieren und Flyer verteilen. Zusätzlich werben Plakate in den Bussen, im Bahnhof und in der Mobilitätszentrale.*

*„Der RMV sollte sich lieber um Wichtigeres kümmern,“ kommentierte Thomas Bayer, der stellvertretende Landesvorsitzende von PRO BAHN Hessen, diese Aktion. (RMV/wb)*

# PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten

## PRO BAHN e. V. Hauptstadtbüro

Friedrichstr. 95 (PB 98)

10117 Berlin

Tel.: (030) 2096 2585

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

## Ansprechpartner für Radio und Fernsehen

Dr. Martin Schmidt

Tel./Fax (0 69) 37 56 24 88

tagesüber Tel. (0 69) 7 98 - 2 91 71

E-mail: m.schmidt@chemie.uni-frankfurt.de

## PRO BAHN in Mittelhessen

Nils Kahl

Nieder Weisel, Butzbacher Straße 31

35510 Butzbach

Tel. (0 60 33) 92 44 11

E-mail: nils@nilskahl.de

## PRO BAHN in Nordhessen

Hermann Hoffmann

Am Juliusstein 18

34130 Kassel

Tel. (0 5 61) 6 71 79

e-mail: hhoffma@freenet.de

## PRO BAHN in Osthessen

Thomas Bayer

Roter Weg 5

36163 Poppenhausen

Tel./Fax: (0 66 58) 91 86 03

E-mail: thomas.bayer-poppenhausen@t-online.de

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

Regionalvorsitzender Helmut Lind

Holzweg 17

61440 Oberursel

Tel. (0 61 71) 46 28

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) 5 85 62 63

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

www.pro-bahn.de/rhein-neckar

## Bankverbindung (Spendenkonto):

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:

- Fr 27.3. Bundesverbandstag von PRO BAHN in Darmstadt: Fr 18 Uhr, Verleihung der bis Fahrgastpreise, Ramada-Hotel; Sa 9.30 Uhr Arbeitsgruppen, nachmittags
- So 29.3. Plenum, Telekom Hotel. (Vor Anmeldung für interessierte PRO BAHN Mitglieder zu allen Veranstaltungen erforderlich bei Sigrid Pohlmann, Tel. 04121-63983, E-Mail sigrid.pohlmann@yahoo.de)
- So 1.4. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft Mai-Juni. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (s. S. 2).
- Sa 18.4. Landesversammlung von PRO BAHN Hessen in Butzbach

### PRO BAHN in Nordhessen:

- Mi 25.3. 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmstraße 2, Kassel
- Mi 29.4. (jeden letzten Mittwoch im Monat)

### Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.:

- Mo 2.3. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 2 (fünf Fußminuten vom Hbf Südseite)
- Mo 6.4. 18.30 Uhr: Monatstreff im Bürgerhaus Gutleut, Raum 2
- Mo 4.5. 18.30 Uhr: Monatstreff im Bürgerhaus Gutleut, Raum 2

### Regionalverband Starkenburg e. V.:

- Mi 25.3. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie (Dornheimer Weg 27, Darmstadt, 15 min Fußweg ab Hauptbahnhof oder mit Linie F bis Hst. Rodensteiner Weg) (18.30-19.00 Uhr: informeller Teil, 19.00-21.00 Uhr: Tagesordnung)
- Mi 22.4. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie

### Regionalverband Rhein-Neckar:

- Do 19.3. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar im Umweltzentrum Mannheim, Käfertaler Straße 162.
- Do 23.4. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar im Braustüberl, Bergheimer Str. 91 in Heidelberg (ca. 10 Fußminuten vom Hauptbahnhof). **Termin wegen Ostern um eine Woche verschoben!**
- Do 14.5. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar im Umweltzentrum Mannheim, Käfertaler Straße 162. **Termin wegen Christi Himmelfahrt um eine Woche vorverlegt!**

### Sonstige Termine

- Do, 12.3. 20.00 Uhr: Arbeitstreffen der IG PRO SCHIENE Weschnitztal-Überwaldbahn
- Do, 9.4. im Gasthaus „Zur Kreuzgasse“ in Ober-Waldmichelbach

