

PRO BAHN Hessen 

Fahrgastzeitung

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

Nr. 74

Mai – Juni 2009



PRO BAHN Bundesverbandstag	S. 4
Ausschreibungen im Busverkehr	S. 20
40 Jahre Hauptbahnhof Ludwigshafen	S. 30

Titelbild: Triebwagen der Hessischen Landesbahn (HLB) am Bahnübergang in Rosbach vor der Höhe auf der Strecke Friedberg (Hessen) – Friedrichsdorf. (Foto: Deutsche Bahn AG/Vedder)

Rückseite: Die Hessische Landesbahn fährt auch über die Landesgrenzen: Oben ein Dieseltriebwagen der Vectus Verkehrsgesellschaft mbH (Beteiligung der HLB 74,9 Prozent) im Bahnhof Montabaur (Rheinland-Pfalz) zur Fahrt auf der Unterwesterwaldbahn Limburg – Siershahn. Unten ein VT 301 der Hessischen Landesbahn für die Kahlgrundbahn nach Schöllkrippen (Bayern), aufgenommen in Hanau.

(Fotos: Deutsche Bahn AG und LVT)

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 Genehmigung der Redaktion und 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 Euro und beinhaltet die Zusendung von sechs Ausgaben der „Fahrgastzeitung“. Bitte bestellen Sie mit Angabe Ihrer Adresse beim Landesverband Hessen (Postfach 11 14 16, 60049 Frankfurt am Main) unter Beifügung von 7,50 Euro in bar oder in Briefmarken.

Die FGZ kann auch online unter www.pro-bahn.de/mittelhessen bestellt werden.

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

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

Mittelhessen: Nils Kahl, Nieder Weisel, Butzbacher Straße 31, 35510 Butzbach, Tel. (0 60 33) 92 44 11, E-Mail: 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

Großraum Frankfurt: Helmut Lind, Holzweg 17, 61440 Oberursel, Tel. (0 61 71) 46 28, E-Mail: info@frankfurt.pro-bahn.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: 1.4.2009 (Heft Mai – Juni 2009)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.6.2009 (Heft Juli – August 2009)

Inhalt dieser Ausgabe

<u>PRO BAHN Bundesverbandstag</u>	
Deutsche Bahn AG – wohin?	4
PRO BAHN – wie weiter?	5
Verleihung der Fahrgastpreise	6
<u>PRO BAHN Hessen</u>	
Zu Besuch bei der Hessischen Landesbahn in Butzbach	9
<u>Nordhessen</u>	
Zukunft der Mitte-Deutschland-Verbindung	11
<u>Osthessen</u>	
Durchstich beim neuen Schlichterner Tunnel	12
Mit Zug, Bus und Fahrrad in die Rhön	12
<u>Mittelhessen</u>	
Deutsche Bahn AG erneuerte Ohmtalbahn	13
Bahnhofsumbauten in der Mitte Hessens	14
<u>Großraum Frankfurt am Main</u>	
Zukunft des Stadtverkehrs in Frankfurt	17
Ausschreibungen Busverkehr: Führt der hessische Weg in die Sackgasse? ..	20
Busfahrer gesucht	23
Zu früh gejubelt beim Busverkehr in Bad Homburg	24
Pfingsten: Mit Volldampf in den Taunus	25
<u>Starkenburger</u>	
ICE und Darmstadt – Alles auf Null?	26
PRO BAHN-Arbeitskreis zur Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim	27
<u>Rhein-Neckar</u>	
Neue Straßenbahnstrecke in Heidelberg nimmt Hürde	29
40 Jahre Hauptbahnhof Ludwigshafen: Eine gigantische Fehlplanung	30
<u>Das Allerletzte</u>	
Neu: 3. Klasse in bayerischen Zügen	33
<u>PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten</u>	34
<u>PRO BAHN – Termine</u>	35

PRO BAHN Bundesverbandstag**Deutsche Bahn AG – wohin?**

Der Fernverkehr hat seit der Bahnreform an Bedeutung verloren

Bundenvorsitzender Karl-Peter Naumann persönlich stimmte in seiner Begrüßung die Teilnehmer mit einer Anekdote über einen heute unbekanntem dänischen Politiker darauf ein, dass es keine „Patentrezepte“ gebe. Der besagte Däne wollte einfach alle Steuern abschaffen – von ihm redet heute keiner mehr. Danach wurde die Entwicklung des Nah- und Fernverkehrsangebotes vor und nach der Bahnreform vorgestellt.



Aufmerksame Zuhörer bei den Vorträgen beim Bundesverbandstag in Darmstadt. (Foto: Edmund Lauterbach)

Schon aus der Tatsache, dass die meisten Strecken während der Bundesbahnzeit in den sechziger und siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts stillgelegt wurden und der Nahverkehr nach der Regionalisierung – von der Betriebsleistung her und häufig auch, was die Qualität angeht, – signifikant gewonnen hat, während umgekehrt der Fernverkehr seit der Umwandlung von Reichs- und Bundesbahn in eine AG an Bedeutung und Qualität verloren hat (sinkende Verkehrsleistung, Aufgabe von Direktverbindungen, der Umsatz hat sich gerade wieder auf den Stand von 2003 erholt – trotz kräftiger Preiserhöhungen – und ist damit inflationsbereinigt faktisch gesunken), verbieten sich einfache Antworten. Die Teilnehmer verzichteten darauf, einer Extremposition das Wort zu reden, es wurden eher Beobachtungen zu einem Bild zusammengesetzt, das zum

Beispiel die Frage aufwarf, ob die DB AG tatsächlich als Unternehmer auftritt und wie ein Unternehmer handelt, oder ob ihr Handeln nicht weiterhin stark davon geprägt ist, dass sie am Tropf des Staates hängt, strukturelle Vorteile genießt und es sich leisten kann, um der Einhaltung von Zuständigkeitsregeln willen Leistung zu verweigern. Sehr bald war man sich einig, dass die DB AG oder Teile des Konzerns keinesfalls privatisiert werden sollten, so lange nicht die Bedingungen geklärt sind, unter denen die dann privaten Betriebsteile und ihre Wettbewerber am Markt bestehen werden. Die von der Bundesregierung vorgesehene Art und Weise hätte den Wettbewerb zum Nutzen der Fahrgäste zumindest erschwert und die Erfüllung grundgesetzlich verbrieft Versorgung keinesfalls gesichert. Vor allem muss das System der Trassen- und Stationspreise,

wenn es dem politischen Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu holen dienen soll, gründlich verändert werden. Ein Schritt wäre, diese Belastung für alle Verkehrsunternehmen zu senken. Aber noch besser wäre es, die Trassen- und Stationspreise pauschal zu erheben und nicht auf die einzelne Fahrt oder den einzelnen Halt zu beziehen, denn dies führt dazu, dass Fahrten am Abend und Halte im Dorf gestrichen werden, obwohl sie in

ihrer Summe dafür sorgen, dass die Leute überhaupt mit dem Zug fahren. Letztlich ist es jedoch – wie immer – eine Machtfrage, und die einzige Chance, die wir als Fahrgastvertreter haben, ist, aus unserem Sachverstand eine Stimmung zu machen, der sich die Parteien und ihre VertreterInnen nicht entziehen können. Der fortschreitende Klimawandel und die sich zuspitzende wirtschaftliche Not könnten uns dabei helfen. *(Nils Kahl)*

PRO BAHN Bundesverbandstag

PRO BAHN – wie weiter?

Hat der Bundesverband eine Zukunft? – Eine kritische Bestandsaufnahme

Diskussion auf dem Bundesverbandstag über die künftige Arbeit von PRO BAHN auf Bundesebene: Ein durchaus provozierend gemeinter Impulsvortrag des PRO BAHN-Europa-Referenten Josef Schneider stellte das aktuelle Verhältnis zwischen Bundesverband und Untergliederungen in einem äußerst kritischen Licht dar. Festzustellen sei häufig eine Entfremdung der Ebenen untereinander. Die von ihm als pragmatisch bezeichnete „Politik des Machbaren“ wird von vielen Aktiven nur mit großen Vorbehalten gesehen. Josef Schneider vermisst hier häufig eine kompromissbereite Grundeinstellung, im politischen Raum lässt sich eine Fundamentalposition „Pro Bahn“ nicht vermitteln. Im Gegenteil führt diese meist dazu, dass PRO BAHN jeden Einfluss verliert.

Die Verzahnung der unterschiedlichen Gruppierungen bei PRO BAHN funktioniert – wenn überhaupt – oft nur sehr oberflächlich. Bei Sitzungen des Bundesausschusses ist oft eine mangelhafte Vor-

bereitung der Teilnehmer spürbar. Vertreter der Landesverbände haben lassen immer wieder erkennen, dass sie die anstehenden Themen in ihrem jeweiligen Landesverband kaum kommuniziert haben. Grundsätzlich ist seit letztem Jahr eine beginnende Verbesserung spürbar; – so fanden mehrere bundesweite Arbeitsgruppen zu Themen wie Busfernverkehr, Tarif, Marketing oder DB-Zukunft statt. Eine kontinuierliche Mitarbeit aus den Reihen der Landesverbände ist aber noch immer nicht ausreichend sichergestellt.



Karl-Peter Naumann in Darmstadt

Die beiden Vorstandsmitglieder Klaus Schröter und Hartmut Buyken stehen ab 2010 nicht wieder für eine neue Amtsperiode im Bundesvorstand zur Verfügung. Spätestens zu diesem Zeitpunkt müssen die Landesverbände sich im Klaren sein, wie die bundesweite Arbeit künftig gesichert werden kann. Ebenso muss für die künftige Sicherstellung der Zeitschrift *DerFAHRGAST* die redaktionelle Arbeit dauerhaft mit neuen Kräf-

ten aufgefüllt werden. Eine regional orientierte Zeitschrift wie diese ist sicher eine gute Ergänzung. Sie kann aber die fundierte Bearbeitung aktueller Themen mit bundespolitischem Blick nicht ersetzen. Für beides, Vorstand und Redaktion, sind die Landes- und Regionalverbände gefordert. Machbare Vorschläge und die zuverlässige personelle Umsetzung sind gefragt. *(Josef Schneider)*

PRO BAHN Bundesverbandstag

Besondere Leistungen prämiert

PRO BAHN-Fahrgastpreise diesmal an besondere hessische Projekte

Die Regio-Tram in Kassel, die Kurhessenbahn, die Stadt Eschwege, der Wintersport-Express von Frankfurt ins Montafon sowie die DADINA aus Darmstadt wurden anlässlich des Bundesverbandstages von PRO BAHN am 27. März 2009 in Darmstadt ausgezeichnet. Für die Kasseler Regio-Tram nahm der Geschäftsführer des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV), Wolfgang Dip-

pel, den Preis entgegen. Die Regio-Tram hat nach dem Vorbild von Karlsruhe und Saarbrücken die Grenzen von innerstädtischer Straßenbahn und Nahverkehrszügen der Eisenbahn im Raum Kassel überwunden. Die Kunden können nun von Wolfhagen, Warburg, Hessisch Lichtenau, Melsungen und Schwalmstadt-Treysa direkt in die Kasseler Innenstadt fahren – ohne umzusteigen.



In seiner Dankesrede ging Dippel auf die Erfahrungen mit der 5-Minuten-Garantie des NVVs ein, die per Kunden-Charta eine Fahrpreiserstattung im Falle von Unpünktlichkeit vorsieht. Sie stärke gleichermaßen Fahrgastrechte und -zufriedenheit; die Kampagne hätte für viele Neukunden Signalfunktion gehabt.

Preisverleihung an DADINA (Foto: DADINA)

Er verglich die NVV-Regelung mit dem entsprechenden Gesetzesentwurf der Bundesregierung und wies darauf hin, dass die in den letzten Jahren eingeplanten Erstattungsgelder von 200.000 Euro mit rund 80.000 Euro nicht annähernd ausgeschöpft werden mussten.

Joachim Kuhn, Leiter des regionalen DB-Tochterunternehmens Kurhessenbahn (KHB), nahm die Auszeichnung stellvertretend für sein Unternehmen in Empfang. Die KHB engagiert sich in Erhalt und Ausbau der regionalen Bahnstrecken in Nordhessen (von Marburg nach Erndtebrück und Frankenberg, von Kassel nach Korbach-Süd, Brilon Wald und Bad Wildungen).

In einer Präsentation stellte Kuhn dar, wie die KHB – ein Unternehmen mit jährlich zwei Millionen Zugkilometern und 2,4 Millionen Fahrgästen – Schritt für Schritt die Streckenmodernisierung vorantreibt.

Dabei kann die KHB als Tochterunternehmen der DB flexibler agieren sowie eigenverantwortlich und kostensparender investieren. Als Beispiele nannte er

- sein schwachlastadäquates und rund ein Drittel preiswerteres Signalsystem, das auf herkömmlicher PC-Technik beruht und Bahnübergangs- und Signaltechnik zusammenführt. Die Leitstelle ist unlängst in der Kasseler KHB-Büroliegenschaft eröffnet worden;

- die innovative und substanzerhaltende Viaduktanierung;

- Lumino-Zuganzeiger, die nicht dem DB-Standard entsprechen, aber neben den Fahrplanangaben auch Verspätungen anzeigen;

- bedarfsweise verkehrende Holztransporte von eigens eingerichteten Verladestationen.

An Stelle des erkrankten Eschweger Bürgermeisters nahm die städtische Leiterin für Planen und Bauen, Gabriele Nießen, die Auszeichnung für den Neubau des Stadtbahnhofes entgegen.

Eschwege war vor dem 2. Weltkrieg ein wichtiger Bahnknoten zwischen Kassel, Treysa, Leinefelde und Eisenach. Durch die deutsche Teilung und die Rückzugsstrategie der Bundesbahn verlor Eschwege diese Stellung und wurde bis auf den stadtfernen Bahnhof Eschwege West an der Hauptstrecke Bebra – Göttingen vom Schienenverkehr abgehängt. Der neue Bahnhof in der Stadt wird der Bevölkerung ab Dezember 2009 wieder einen guten Zugang zur Bahn ermöglichen.



Verleihungsurkunde

Der nächste Preis ging an Wolfgang Weinhold und Rudolf Vyzina von DB-Fernverkehr, und zwar für die Einrichtung des samstäglichen (Winter-)Intercity 1218/1219 von Frankfurt ins Montafon, womit Wintersportlern eine umsteigefreie Verbindung geschaffen wurde. Beide zeigten sich gleichermaßen überrascht und erfreut über die Auszeichnung und deuteten an, dass sie an weiteren Ideen zu Urlauberzügen arbeiten.

Schließlich wurde die Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA) für die Planung des Nahverkehrs in und um Darmstadt ausgezeichnet, und zwar speziell für die Modernisierung der

Odenwaldbahn, den Ausbau der Darmstädter Straßenbahn und die beabsichtigte Reaktivierung der Bahnstrecke Darmstadt – Pfungstadt.

Die Preisurkunden wurden dem zuständigen Landrat Alfred Jakuobek, DADINA-Geschäftsführer Matthias Altenhein sowie Stadtrat Klaus Feuchtinger überreicht (siehe Foto Seite 6). Landrat Jakuobek äußerte seine Freude über den Preis und stellte dar, dass sich in der DADINA die ÖPNV-Planung bis heute abseits aller Parteiquerelen gestaltet und gelobte, die Bahnstrecke nach Pfungstadt baldmöglichst dem Betrieb zu übergeben. *(Volker Gelmroth)*

Bundesverbandstag in Darmstadt – und wie ihn der Ersatzdelegierte Helmut Lind empfand

Vorausschicken muss ich, dass ich in früheren Jahren Hauptdelegierter war und an mehreren Bundesverbandstagen (z.B. in München und Neuss) teilgenommen habe. In diesem Jahr traf mich die Delegation sehr kurzfristig, und ich war dadurch nur in der Lage, an der eigentlichen Verbandssitzung am Samstagnachmittag teilzunehmen.

Wie auch bei anderen Vereinen und Parteien üblich, gab es Grußworte, von denen mir das unseres Schweizer Kollegen am meisten zusagte. Etwas verwundert war ich dann über die „demokratische“ Vorgehensweise, mit der der Moderator die Versammlung in eine vorgefasste Richtung steuern wollte: Erst wurde über einen Dringlichkeitsantrag abgestimmt, dem man nicht ansah, dass er satzungsändernd war; dann wurde dieser als der am weitestgehende Satzungsänderungsantrag bestimmt und daran in einer reaktionär-autoritären Weise festgehalten. So kann man etwas kaputt moderieren; durch Verweisung an den Vorstand wurde das dann verhindert.

Die weitere Aussprache war danach etwas mühsam, aber man merkte fast allen Diskussionsrednern (auch wenn hin und wieder einzelne etwas hysterisch dominieren wollten) an, dass sie an einer weiteren Eskalation nicht interessiert waren.

Das Wichtigste solcher Tagungen ist, dass man über den Tellerrand der eigenen Region hinausschaut und die Sorgen der Kollegen in anderen Gegenden mitbekommt. Auch kann man als Hesse neidvoll zusehen, wie andere Bundesländer mit dem ÖPNV umgehen.

Der Zeitrahmen der Tagung wurde gesprengt – und so konnte ich das Ende nicht mehr miterleben. Der Zug nach Hause wartete nicht. *(ld)*

PRO BAHN Hessen

Zu Besuch bei der Hessischen Landesbahn

Jahreshauptversammlung des Landesverbandes in Butzbach

Der mittelhessische Regionalverband hatte in diesem Jahr zur Jahreshauptversammlung von PRO BAHN Hessen nach Butzbach eingeladen. Am Samstag, dem 18. April (und damit noch in den hessischen Osterferien) begann bei kaltem Wetter die Veranstaltung mit dem von der Hessischen Landesbahn, die in Butzbach einen Betriebshof und Werkstatt für Triebwagen unterhält, organisierten Vorprogramm. Trotz der widrigen Umstände fanden sich mehr als fünfzehn Personen im Butzbacher Bahnhof ein, darunter drei Gäste.

Sie bereisten gemeinsam mit Betriebsleiter Carsten Hessler und Lehrlokführer Riess das Streckennetz der HLB am Standort Butzbach. Wir sahen den Gleisanschluss der Butzbacher Weichenbau, den Abstellplatz der Eisenbahnfreunde, den wahrscheinlich einzigen Straßenkreisel mit Bahnübergang, Signale, die die Stellung der Weichen anzeigen und vieles mehr und wurden sogar von der „Butzbacher Zeitung“ fotografiert.

Nach einem Blick in die Werkstätten für die hier stationierten GTW2/6 und in diejenigen für die Busse, die unter anderem in Bad Vilbel, der nördlichen Wetterau und als Stadtbus in Bad Nauheim fahren, schloss sich noch ein inter-



*Ausstieg der Teilnehmer an der Fahrt über das Streckennetz der HLB im Betriebshof in Butzbach.
(Fotos: Wolfgang Brauer)*

essanter Vortrag des Betriebsleiters an (der uns Grüße des scheidenden Geschäftsführers der HLB, Peter Berking, ausrichtete) über Geschichte und Geschäftsfeld dieser NE-Bahn, deren Rechtsvorgänger Butzbach-Licher Eisenbahn (BLE), Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn (FKE) und Kassel-Naumburger Bahn (KNB) vor mehr als hundert Jahren für andere Aufgaben gegründet wurden.

Das Geschäft, mit eigenem Personal und modernen Triebwagen im öffentlichen Auftrag auf fremden Strecken zu fahren, gab es damals noch nicht. Dazu und bei der darauffolgenden Besichtigung der Betriebsleitstelle beantwortete Carsten Hessler die Fragen der Teilneh-

mer. So war der dann folgende thematische Schwerpunkt „regionale Organisation öffentlichen Verkehrs“ bestens vorbereitet, bei dem Nils Kahl die unterschiedlichen Voraussetzungen im Jahre 1980 und heute einander gegenüber- und verschiedene Modelle der Betriebsbeauftragung und Durchführung am Beispiel der Wetterauer Strecken vorstellte.



Hallen der HLB in Butzbach

Er berichtete in diesem Zusammenhang auch aus der Arbeitsgruppe „Bahn wohin“ vom diesjährigen Bundesverbandstages in Darmstadt (siehe Artikel auf Seite 4 in dieser Fahrgastzeitung).

Die nächste Jahreshauptversammlung von PRO BAHN Hessen e.V. findet am 17. April 2010 in Frankfurt statt.

Die Diskussion zum Thema ist sehr schwierig, wenn man sich auf Modelle festlegt, die alle ihre Vor- und Nachteile haben und deren Wirkung auch immer von anderen Faktoren abhängt. Als klare Forderung des Landesverbands Hessen konnten festgehalten werden: die Struktur und Organisation des öffentlichen Verkehrs soll dafür sorgen, „dass etwas fährt“, und dies ist eine Aufgabe des Staates, wie er sie auch bei Autobahnen und der Flugsicherung wahrnimmt.

Bei anderen Forderungen wurde ein Dilemma deutlich: Zwar wäre es schön, davon zu reden, dass Bahnfahren Spaß macht, aber wenn die Realität des Pendlers von erlittener Willkür und schlechtem Störungsmanagement geprägt wird, dann würde sich ein Fahrgastverband, der die Bahn lobt, der Lächerlichkeit preisgeben. Außerdem sind wir weder die Pressestelle eines Verkehrsunternehmens noch verfügen wir über die Mittel, mit denen wir den öffentlichen Verkehr selber gestalten könnten.

Hermann Hoffmann, Landesvorsitzender von PRO BAHN-Hessen, bedankte sich herzlich bei Betriebsleiter Carsten Hessler für die Gastfreundschaft und das ausführliche Besichtigungsprogramm. Mit einem planmäßigen Leerzug der Hessischen Landesbahn fuhren die Teilnehmer nach getaner Arbeit und einem sehr interessanten Nachmittag direkt vom Betriebshof der HLB in Butzbach nach Friedberg und von dort wieder nach Hause. (nk)



Besichtigung der Leitzentrale der HLB in Butzbach (Foto: Helmut Lind)

Nordhessen

Zukunft der Mitte-Deutschland-Verbindung

Fernzüge oder RegionalExpress-Verkehr?

Seit Jahrzehnten rollen Fernzüge zwischen Westfalen und Thüringen/Sachsen über Kassel. Mit Errichtung der Zonen-grenze 1945 fuhren Interzonenzüge – auch nachts – bis zur Grenzöffnung 1990. Nach Öffnung bisher geschlossener innerdeutscher Grenzübergänge, z.B. Eichenberg – Arenshausen, nahm der Ost-West-Verkehr zu. Mit der Bahnreform 1994 trat das Finanzierungsproblem bestimmter Züge durch die Länder in den Vordergrund. Die Verbindung Ruhrgebiet – Leipzig über Hannover bringt mehr Fahrgäste als die Fahrt über Kassel. Hinzu kommt der Zeitgewinn auf der Nordstrecke. Auch die ICE-Trasse Köln – Frankfurt zieht in den letzten Jahren Fahrgäste von der Kasseler Strecke ab.

Während viele Nordhessen erwarten, dass die Politik den Zwei-Stunden-Takt im Fernverkehr Ruhrgebiet – Kassel – Erfurt weiterhin unterstützt, denken die Westfalen in erster Linie an eine schnelle Verbindung zu den ICE-Zügen in Kassel-Wilhelmshöhe Richtung Bayern. Da die Trasse zwischen Kassel und Altenbeken-Paderborn kurvenreich ist, kann ein ICE-Zug kaum schneller fahren als ein RegionalExpress.

Fernverkehr von Kassel nach Halle?

Vor zehn Jahren verkehrten noch Interregiozüge auf der Verbindung Kassel – Nordhausen – Halle(Saale). Inzwischen ist Nordhausen vom Fernverkehr abge-

koppelt. Ein gut angenommener Regionalexpress fährt hier im Zwei-Stunden-Takt. Fahrgäste honorieren die preiswerten Ländertickets und das DB-Wochenendticket. Auch der RE zwischen Kassel und Hagen (Westfalen) wird gut angenommen.

Und Kassel – Hamm – Dortmund?

Die Verbindung Dortmund – Hamm ist gegenwärtig durch den Fernverkehr in Richtung Bielefeld – Hannover und parallele RegionalExpress-Züge so stark beansprucht, dass häufig Reisende wegen Verspätungen ihre Anschlüsse versäumen. Daher gibt es in Nordrhein-Westfalen Überlegungen zu einem RegionalExpress Münster – Hamm – Paderborn – Kassel im Taktverkehr mit einer möglichen Verlängerung über Bebra nach Erfurt. So könnten kleinere Städte wie Hofgeismar oder Melsungen zusätzliche umsteigefreie Verbindungen in fernere Regionen erreichen bei günstigen Fahrpreisen. Nachteil: Zwischen Kassel und dem Raum Dortmund/Düsseldorf müsste in Hagen oder Hamm umgestiegen werden und die Reisezeit verlängert sich. Nun müssen wir die Ergebnisse der Gespräche zwischen den Länder-Verkehrsministern und der DB-Konzernleitung abwarten. Übrigens ist Melsungen die Heimat des hessischen Verkehrsministers Dieter Posch (FDP).

(hh)

Osthessen**Durchstich beim neuen Schlüchterner Tunnel**

Im November soll die Röhre bereits befahren werden können

Mit viel Prominenz wurde am 3. März 2009 der Durchstich des 3.995 Meter langen neuen Schlüchterner Tunnels gefeiert, an dem seit 2007 gebaut wird. Der alte, 1914 fertiggestellte Tunnel an fast gleicher Stelle ist in die Jahre gekommen und muss dringend saniert werden. Da dies auf der stark befahrenen Nord-Süd-Strecke jedoch bei laufendem Betrieb nicht möglich ist, musste eine zweite Röhre gegraben werden, die noch in diesem Jahr in Betrieb gehen soll. Danach wird der alte Schlüchterner Tunnel umfangreich saniert. Nach Abschluss dieser Arbeiten soll in jeder der beiden Röhren je ein Gleis für den Bahnverkehr zur Verfügung stehen. (wb)



*Portal des neuen Schlüchterner Tunnels
(Foto: Reinhard Dietrich)*

Mit Zug, Bus und Fahrrad in die Rhön

Wie jedes Jahr beginnt auch 2009 am 1. Mai in der Rhön wieder die Zug-Bus-Fahrrad-Saison. Ab dem Tag der Arbeit verkehren auf der Rhönbahnstrecke Fulda – Gersfeld und zurück bis einschließlich 25. Oktober 2009 an Sonn- und Feiertagen drei zusätzliche Zugpaare. Wegen der großen Nachfrage, speziell durch Radfahrer, werden die Regelzüge an Sonn- und Feiertagen sogar in Doppeltraktion gefahren.

Direkt ab Bahnhof Gersfeld können Ausflügler und speziell Fahrradfahrer dann mit dem Hochrhönbus, der einen speziellen Radanhänger mitführt, nach Bischofsheim, zum Kreuzberg, nach Fladungen oder Bad Neustadt weiter fahren. Der Hochrhönbus, der von der Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF) eingesetzt wird, verkehrt bis zum 3. Oktober 2009 an Sonn- und Feiertagen sowie an Samstagen.

Wer von Gersfeld zu Hessens höchstem Berg, der Wasserkuppe, fahren möchte, kann dies bis zum 4. Oktober an allen Sonn- und Feiertagen mit dem Rhön-Rad-Bus. Die Fahrzeit vom Bahnhof Gersfeld bis zur Wasserkuppe beträgt knapp 18 Minuten. Auch dieser Bus führt einen Fahrradanhänger mit. Nähere Informationen über Angebote, Fahrpläne und Anschlüsse in Gersfeld: www.hochrhoenbus.de, www.ing-fulda.de sowie www.bahn.de (tb/wb)



Einsatz einer Stopfmaschine unterhalb der Amöneburg (Foto: Leif-Erik Zschke)

Mittelhessen

Deutsche Bahn AG erneuerte Ohmtalbahn

Intensiver Güterverkehr zum Transport von Schotter nach Kirchhain

Für den Personenverkehr ist sie schon seit fast 30 Jahren stillgelegt, für den Güterverkehr hat sie aber weiterhin erhebliche Bedeutung: die Ohmtalbahn von Kirchhain im Landkreis Marburg-Biedenkopf nach Nieder-Ofleiden im Vogelsbergkreis. Deshalb sanierte die Deutsche Bahn jetzt die Bahnstrecke grundlegend.

In einem ersten Bauabschnitt wurden zunächst zwei alte Ohmbrücken bei Amöneburg ausgetauscht, Gleise und Oberbau erneuert und danach wurden sieben Weichen im Bereich der Basalt-Verladestelle beim Hauptkunden der Strecke, der Mitteldeutschen Hartstein-

Industrie, in Nieder-Ofleiden ausgewechselt. Von dort wird vor allem Basalt-schotter aus Steinbrüchen unter anderem zu Baustellen der Deutschen Bahn, abgefahren. Daneben werden aber auch noch Holz und Gießereikoks über die Strecke transportiert, pro Jahr etwa 200.000 Tonnen. Das erspart den Kommunen im Ohmtal mehr als zehntausend Lkw-Fahrten durch die Orte.

Landrat Robert Fischbach (Kreis Marburg-Biedenkopf/CDU) begrüßte die Sanierung: „Die Investitionen in die regionale Eisenbahninfrastruktur sind insbesondere in wirtschaftlich schwierigen Zeiten besonders zu begrüßen. Diese

Maßnahmen sichern den technischen Bestand der Ohmtalbahn für die nächsten zwei Jahrzehnte.

Die Ohmtalbahn wurde am 1. April 1900 als Kirchhainer Kreisbahn zunächst bis Nieder-Ofleiden in Betrieb genommen. Genau ein Jahr später erfolgte der Lückenschluss bis Burg- und Nieder-Gemünden an der Strecke Gießen – Fulda.



*Erneuerung einer Brücke über die Ohm.
(Foto Deutsche Bahn AG)*

Bis zur Stilllegung für den Personenverkehr im Mai 1980 hatte die Strecke nur regionale Bedeutung, es gab lediglich

einzelne durchgehende Züge von Kirchhain und Marburg nach Fulda.

Ursprünglich war die Ohmtalbahn rund 20 Kilometer lang. Das etwa acht Kilometer lange Stück von Ober-Ofleiden bis Burg- und Nieder-Gemünden ist inzwischen aber abgebaut, sodass die verbliebene, noch im Güterverkehr befahrene Reststrecke nur noch etwa zwölf Kilometer lang ist. Über eine Reaktivierung für den Personenverkehr wird zwar immer wieder nachgedacht, konkrete Pläne gibt es jedoch bisher nicht. So war der Personenverkehr in den vergangenen Jahren auf gelegentliche Sonderfahrten mit Fahrzeugen der Kurhessenbahn, der Hessischen Landesbahn sowie mit historischen Fahrzeugen der Eisenbahnfreunde Treysa beschränkt.

Für den Güterverkehr allerdings ist Wachstum zu erwarten. So will die Mitteldeutsche Hartstein-Industrie weiterhin Schotter über die Schiene abfahren. Die Eisengießerei Winter in Stadtallendorf plant in Nieder-Ofleiden ein Zweigwerk. Da bereits das Hauptwerk über die Schiene mit Quarzsand und Gießereikoks versorgt wird und Fertigprodukte mit der Bahn von dort abgefahren werden, wird wohl auch das neue Zweigwerk von Winter an der Ohmtalbahn mit der Bahn versorgt werden. (wb)

Mittelhessen

Bahnhofsumbauten in der Mitte Hessens

Marburg verschoben, Stadtallendorf und Bad Nauheim gehen vor

Des einen Freud, des anderen Leid: Die für dieses Frühjahr geplante Sanierung des Marburger Hauptbahnhofs verzögert sich weiter. Frühestens im Herbst

2009 kann mit dem Umbau des 100 Jahre alten Gebäudes begonnen werden. Die Hauptarbeiten werden erst im nächsten Jahr in Angriff genommen.



An das denkmalgeschützte Gebäude des Marburger Hauptbahnhofs soll rechts ein Aufzug aus Glas und Stahl angebaut werden. (Zeichnung: GeWoBau/Stadt Marburg)

Dazu gehören die Baumaßnahmen an den Bahnsteigen, mit denen frühestens im Frühjahr 2010 begonnen werden kann, teilte die Deutsche Bahn mit. Der Grund: Andere Bahnhöfe an der Main-Weser-Bahn Kassel – Marburg – Frankfurt müssten zuerst saniert und umgebaut werden. So die Stationen in Stadtallendorf, wo 2010 der Hessentag stattfindet, sowie in Bad Nauheim, ebenfalls 2010 Landesgartenschauort. Außerdem wird derzeit im Bahnhof Gießen eine neue Bahnsteigunterführung gebaut. Das beeinträchtigt ebenfalls den Zugverkehr auf der Main-Weser-Bahn.

Der Marburger Hauptbahnhof hätte eigentlich schon Mitte der 90er Jahre umgebaut werden sollen. Der Vertrag mit dem Pächter des ehemaligen Bahnhofsréaustaurants wurde 1995 mit der Begründung nicht verlängert, dass der Umbau bald beginnen würde. Doch viele Jahre tat sich nichts, die Verhandlungen zwischen der Deutschen Bahn und der Stadt Marburg über den Umbau des Bahnhofs und insbesondere die Finanzierung gestalteten sich schwierig. Schließlich einigten sich die Vertragspartner darauf, dass die Bahn das Untergeschoss des Stationsgebäudes umbaut, während die bei-

den oberen Stockwerke von der Stadt Marburg übernommen werden.

Die städtische Wohnungsbaugesellschaft GeWoBau, die mit der Umsetzung des Vorhabens von der Stadt Marburg beauftragt wurde, wollte im Bahnhof ursprünglich Studentenwohnungen einrichten. Als die Gesellschaft aber noch einmal mit spitzem Bleistift nachrechnete, wurde ihr klar, dass sich das Vorhaben nicht rechnen würde. Man hätte für Studenten zu hohe Mietpreise einfordern müssen, um das Projekt ohne Verluste umzusetzen. Das neue Konzept sieht deshalb jetzt vor, dass in den Obergeschossen des unter Denkmalschutz stehenden Marburger Hauptbahnhofs Gewerberäume und Arztpraxen entstehen sollen. Voraussichtlich im Herbst 2009 soll mit den Bauarbeiten im Inneren des Marburger Hauptbahnhofs begonnen werden. Der Umbau des Hausbahnsteigs soll ab Frühjahr 2010 folgen, die Erhöhung der beiden Außenbahnsteige ab Mai 2010.

Marburgs Oberbürgermeister Egon Vaupel (SPD) zeigte Verständnis, dass die DB-Tochtergesellschaft Station und Service zunächst die Umbauten der Bahnhöfe Stadtallendorf und Bad Nau-

heim vorzieht. Auch die Industriestadt Stadtallendorf etwa 20 Kilometer östlich von Marburg plant schon seit vielen Jahren die Übernahme und den Umbau des Bahnhofs sowie der Flächen im Bahnhofsumfeld. Weil nun Stadtallendorf im vergangenen Sommer kurzfristig für Alsfeld als Hessentagsstadt für 2010 einsprang, bekamen die Verhandlungen plötzlich eine neue Dynamik. Stadt und Bahn einigten sich innerhalb von kurzer Frist weitgehend. Im Mai soll der Vertrag zwischen Gemeinde und Bahn AG unterzeichnet werden. Die Zeit drängt, denn mit den Baumaßnahmen muss noch im Mai oder Juni begonnen werden, damit der Bahnhof pünktlich wie geplant eine Woche vor dem 50. Hessentag vom 28. Mai bis 6. Juni 2010 für die Fahrgäste wieder eröffnet werden kann.

Ebenfalls Vorrang für Bahn und Land hat der Umbau des Bahnhofs in der Kurstadt Bad Nauheim, wo vom 24. April bis 3. Oktober 2010 die Landesgartenschau Hessen stattfinden wird. Bahn und Stadt stellen für den behindertengerechten Umbau der Station 5,3 Mio. Euro bereit. Hinzu kommen die Mittel, die ein privater Investor in den Innenausbau der Geschäftsräume in dem Jugendstil-Gebäude investieren will.



*Bahnhof der Kurstadt Bad Nauheim
(Foto: Eva Kröcher)*

Für den Umbau des Zugangstunnels zu den Bahnsteigen will die Stadt rund eine Million Euro ausgeben, wovon das Land Hessen mehr als 700.000 Euro übernehmen will. Der Belag des drei Meter breiten, 2,30 Meter hohen und rund 50 Meter langen Durchgangs wird erneuert. Die Planungen sehen ebenfalls vor, den Hausbahnsteig auf eine Höhe von 76 Zentimeter anzuheben und diesen ebenso wie den bereits höher gelegten Bahnsteig zwischen Gleis 2 und 3 mit einem Aufzug zugänglich zu machen.
(wb)



Bahnhof der Hessentagsstadt 2010: Stadtallendorf. (Foto: Pascal Reeber)

Großraum Frankfurt am Main

Zukunft des Stadtverkehrs in Frankfurt

Vortrag beim Jungen Forum der Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft

Frankfurt ist eine Millionenstadt auf Zeit. Jeden Werktag überschreitet die Zahl der Einwohner (688.000) und der Einpendler (über 400.000) zusammen für mehrere Stunden die magische Grenze. Der ÖPNV ist deshalb in „Mainhattan“ gefordert. Allein die städtischen Verkehrsmittel U-Bahn, Straßenbahn und Bus nutzen pro Werktag über eine halbe Million Menschen.

Da die Stadt weiter neue Wohngebiete ausweist (Rebstock, Riedberg, Westhafen, Ostpark, Europa-Viertel), steigt die Einwohnerzahl seit einigen Jahren wieder. Außerdem will die Dienstleistungsmetropole im Herzen Deutschlands weiter wachsen, deshalb muss auch der ÖPNV in der größten Stadt Hessens weiter ausgebaut werden.

Wie das geschehen soll, dazu lud das Junge Forum der Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft am 2. April 2009 Roland Schmidt, Fachbereichsleiter Angebotsplanung bei traffiQ, zu einem Vortrag ein. Er bemerkte, dass Frankfurt sich den Direktiven des Hessischen ÖPNV-Gesetzes folgend in einer sehr frühen Phase dazu entschlossen hat, die Trennung von Besteller und Betreiber lokaler Verkehre (vormals Stadtwerke, heute traffiQ bzw. VGF/ICB u.a.) konsequent in die Tat umzusetzen. Als dritte Ebene kommt noch die Stadt als Aufgabenträger und Ersteller des Lokalen Nahverkehrsplans hinzu, die zudem eine gewisse Richtlinienkompetenz ausübt. Als juristische Grundlage für die Handlungs-

fähigkeit der Beteiligten wurde ein Aufgabenübertragungs- und Beleihungsvertrag (AÜBV) zwischen den Partnern geschlossen, der die Pflichten und Rechte regelt. Die strikte Aufgabenteilung, die wesentlich über das hinausgeht, was in anderen Städten (z.B. München) oder anderen Bundesländern (z.B. Nordrhein-Westfalen) üblich ist, wird in Fachkreisen bereits neidvoll als das „Frankfurter Modell“ bezeichnet.



Frankfurt erneuert seine Stadtbahnflotte. Hier der mehrfach prämierte neue U-Bahn-Wagen. (Foto: M. Latke)

Durch die Ausschreibung von sechs Busbündeln konnte der Aufwand, also der Zuschussbedarf der Öffentlichen Hand, rein rechnerisch von 46 Prozent auf unter 37 Prozent gedrückt werden – und das bei einer gleichzeitigen Ange-

botsausweitung mit einhergehender Taktverdichtung. Ziel der Ausschreibungen von traffiQ ist es, die Kundenzufriedenheit zu steigern, Neukunden zu gewinnen, den Umweltschutz zu fördern und die Qualität insgesamt, auch über eine zeitnahe Fahrgastinformation, zu steigern. Bei den Ausschreibungen soll auch der Mittelstand in angemessener Form zum Zuge, respektive Bus kommen können und für das Fahrpersonal wurde mindestens eine Bezahlung nach dem Tarifvertrag des Landesverbandes Hessischer Omnibusunternehmer (LHO) festgeschrieben. „Das Frankfurter Modell lohnt sich,“ so die Kernaussage des Referenten, „auch, weil aus reinen Zuschussbetrieben mit Quersubventionierung nun Steuerzahler geworden sind.“

Bei der U- und Straßenbahn geht Frankfurt nach langer parteipolitischer Diskussion etwas überraschend, aber im Einklang mit der EU-Richtlinie 1370/2007, den Weg der Inhouse-Vergabe (Paris hat es längst vorgemacht!). Die derzeitigen Konzessionen für die Schiene

laufen allesamt am 31. Januar 2011 aus. traffiQ als Regieunternehmen wird auf Beschluss der Stadtverordnetenversammlung die notwendigen Verträge also direkt mit der VGF auszuhandeln, so dass ein nahtloser Übergang und ein Betrieb in gleich guter Qualität erwartet werden kann.

In seinem Vortrag streifte Schmidt auch noch kurz die anstehenden Projekte und Planungen zur Ausweitung des Schienen- und Busnetzes, wobei jedes dieser Vorhaben, wollte man auf alle Aspekte, Einsprüche und Alternativen eingehen, für sich ein abendfüllendes Programm abgeben würde.

Beim Bus wird es nachfragebedingt bereits zum kleinen Fahrplanwechsel im Sommer 2009 zu weiteren Verbesserungen kommen. Sofern der RMV sich an der Finanzierung beteiligt, gibt es ab Sommer während der S-Bahn-losen Zeit eine Nachtanbindung von der City und den großen Hotels zum Flughafen. Die Nachtbusse werden ab Fahrplanwechsel im Dezember täglich verkehren.



Lutz Sikorski, Karlheinz Bührmann und Michael Budig (v.l.n.r.) beim ersten Spatenstich zur neuen Linie 18 in Frankfurt am 23. März 2009. (Foto: Holger Kötting)

Die neue Linie 18 zum Frankfurter Bogen soll schon 2011 ihren Betrieb aufnehmen, durch den nicht unstrittigen Bau eines nur einen Kilometer langen neuen Gleisabschnitts in der Stresemannallee wird die Fahrzeit vom Hauptbahnhof nach Neu-Isenburg (Linie 17) um attraktive zehn Minuten kürzer, schließlich steht in Bälde die Entscheidung über die Verlängerung der Linien 11 und 21 nach Höchst an.

Hier favorisiert traffiQ die Variante einer Trassenführung ab Zuckschwerdtstraße auf Bahndammniveau mit direkter Führung in den Bahnhof unter Nutzung der jetzigen Gleise 1 und 2, die auch als die einzig machbare und sinnvolle Lösung von PRO BAHN angesehen wird. Jetzt liegt es beim Ortsbeirat 6, endlich eine abschließende Stellungnahme abzugeben, wobei der Sachverstand von PRO BAHN quer durch die Parteienlandschaft gefragt ist.

PRO BAHN zollt dem neuen Aufsichtsratsvorsitzenden von traffiQ, Stadtrat Lutz Sikorski, uneingeschränkte Anerkennung für sein dynamisches Vorgehen, viele seit Jahren in den Schubladen der Verkehrsplaner schlummernden Vorhaben mit entsprechendem Nachdruck angestoßen zu haben, was man durchaus schon als kleines Wunder bezeichnen kann, wenn man die kleinkarierte Denkweise so manches politisch Verantwortlichen in den städtischen Gremien kennt. Als positives Beispiel sei die unbürokratische Entscheidung zur Verlängerung der U4 über Bornheim hinaus angeführt, auch wenn es derzeit immer noch an allen Ecken und Kanten knirscht, was den fahrplanmäßigen Betrieb betrifft. (Wilfried Staub)

Was die Stadtbahn (dies ist die von Verkehrsplanern verwendete Bezeichnung für die U-Bahnlinien in Frankfurt) betrifft, so wurde mit den Bauarbeiten der Strecken der Linien 8 und 9 zum Riedberg bereits begonnen. Betriebsbeginn soll – mit vielen Fragezeichen versehen – 2010 sein. Längst überfällig ist

der Bau der Verlängerung der U2 von Gonzenheim zum Bahnhof Bad Homburg. Allerdings blockiert eine Bürgerinitiative den Baubeginn des dortigen Projekts mit einem hohen Kosten-Nutzen-Quotienten von 1,71. Die Verlängerung der U4 bis Atzelberg beziehungsweise sogar weiter bis Bergen nimmt konkrete Formen an, ebenso wie der Bau der Stichstrecke der U5 in das Europaviertel bzw. auf der anderen Seite bis zur S-Bahn-Station Frankfurter Berg.



Über den Planungsstand der Regionaltangente West (RTW) (die Büroräume der Planungsgesellschaft befinden sich übrigens im gleichen Gebäude Tür an Tür von traffiQ) wusste Schmidt zu berichten, dass nunmehr auch Überlegungen angestellt werden, den Betrieb mit dem ET 423 durchzuführen. Das macht nach Meinung von PRO BAHN durchaus Sinn, zumal für den Fall, dass eine Führung über die Leunabrücke technisch nicht machbar sein sollte (auch das hatte PRO BAHN vorausgesagt). Damit wären dann auch die bei einem Mischbetrieb auftretenden Probleme der Anforderungen an unterschiedliche Bahnsteighöhen vom Tisch. Zudem bietet die Industrie derzeit kein allen Anforderungen entsprechendes Mehrsystemfahrzeug für eine Einstiegshöhe von 84 cm an. Erste Machbarkeitsstudien für den Bau der RTW werden nun für Ende dieses Jahres erwartet. (Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt am Main

Führt der hessische Weg in die Sackgasse?

Kritische Anmerkungen zum Wettbewerb im Busverkehr

45 Prozent der in Deutschland aus-
geschriebenen Busverkehre entfallen auf
Hessen, gefolgt von Bayern mit etwa 23
Prozent. Diese Zahlen belegen, dass Hes-
sen auf diesem Sektor eine absolute Vor-
reiterrolle spielt. Die anderen Bundes-
länder halten sich derzeit noch vornehm
zurück, weil sie mangels Erfahrung auf
diesem Gebiet das Gesamtrisiko immer
noch als unkalkulierbar erachten. Auf
seiner ordentlichen Mitgliederversamm-
lung am 4. April 2009 stellte der Lan-
desverband Hessischer Omnibusunter-
nehmer (LHO) nun ein Gutachten zur
Wettbewerbssituation im ÖPNV in Hes-
sen vor. Das Papier war vom Omnibus-
unternehmerverband, dem Rhein-Main
Verkehrsverbund (RMV) sowie dem
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und
Landesentwicklung in Wiesbaden gem-
einsam in Auftrag gegeben und von der
BSL Management Consultants GmbH
(Berlin/Hamburg) erstellt worden.



Stadtbus in Gießen (Foto: Harald Nehr)

Die Untersuchung der BSL stützt sich
auf den Zeitraum von 2003 bis 2007 – ab
2002 gibt es die Möglichkeit, aber nicht
zwingend ein Muss, öffentliche Verkehre
in Deutschland europaweit auszuschrei-
ben. Insgesamt wurden in Hessen bisher
297 Bus-Linienbündel vergeben. Die
durchschnittliche Größe eines Bündels
umfasst 15 Fahrzeuge, was bedeutet, dass
sich klassische mittelständische Unter-
nehmen nicht an der Vergabe in dem er-
hofften Umfang beteiligen können, weil
diese Größenordnung den finanzierbaren
Investitionsrahmen für die meist gefor-
derten neuen schadstoffarmen Niederflur-
fahrzeuge mit Klimaanlage bei weitem
überschreiten würde. Für die Zukunft
kommt noch erschwerend hinzu, dass die
Banken in der derzeitigen Wirtschafts-
krise Kredite nur noch bis maximal 50
Prozent der Anschaffungskosten gewäh-
ren – so fern sie dazu überhaupt bereit
und in der Lage sind. Der in Langen-
selbold gemachte Vorschlag, dass sich
mehrere Unternehmer zu einer Bieter-
gemeinschaft zusammenschließen soll-
ten, ist zwar gut gemeint, bleibt aber aus
pragmatischen Gründen, von einzelnen
Ausnahmen abgesehen, reines Wunsch-
denken.

Und tatsächlich mussten die Aus-
schreibungsbedingungen des RMV be-
reits mehrfach nachgebessert werden,
ohne dass es allerdings gelungen ist, alle
negativen Auswucherungen, wie Lohn-
dumping und gravierende Verstöße ge-
gen Arbeitszeitregelungen auszumerzen.

So hat man allerdings gelernt, bei zukünftigen Vergaben wieder eine Subunternehmerquote einzuführen bzw. diese deutlich zu erhöhen. Ob dies allerdings für die mittständischen Unternehmer ausreichend lukrativ sein wird, hängt von unzähligen Faktoren ab, sodass zumindest ein gewisses Maß an Skepsis angebracht sein dürfte, dass der Mittelstand über diese Tür wieder zum Zuge kommt. Was kann derjenige, der zu Dumpingpreisen fährt, einem Subunternehmer für Konditionen anbieten? Der einzige Lichtstreif am Horizont dürfte für die Mittelständler im ländlichen Raum die Umstellung von Linienverkehren auf Rufbusse aufgrund der demografischen Entwicklung darstellen, weil kleinere Unternehmensstrukturen wesentlich flexibler auf kurzfristige Nachfrageänderungen reagieren können, als Großkonzerne.

Zu Beginn der Ausschreibungen trat der von politischer Seite erwartete und sehnlich erhoffte dramatische Preisrutsch ein. Es gab Unternehmen, die da ernsthaft der Meinung waren, für 1,72 Euro pro Kilometer Linienverkehr fahren zu können. Wohin solche Kampfpreise, oder wie man es auf dem Kongress mildernd formulierte „strategischen Preise“, führen können, das belegt das Beispiel der Firma Wehnert ETI (Griesheim) auf anschauliche Weise, deren Zusammenbuch vom Referenten in aller Breite beleuchtet wurde. Zu welchen Konditionen die FIRST GROUP Anfang 2009 in die aufgelösten Verträge eingestiegen ist, das bleibt dabei allerdings wohl für immer das Geheimnis des RMV. Die Bieter haben zwischenzeitlich gelernt, dass auch die Leerfahrten, die bis zu 30 Prozent der täglich zurückgelegten Wege ausmachen können, in die Gesamtkalkulation einfließen müssen.



*Flughafenbuslinie in Frankfurt
(Foto: Wilfried Staub)*

Auch die durch unerfahrene und streckenunkundige Fahrer verursachten dramatisch gestiegenen Unfall- und Reparaturkosten sind ein nicht zu vernachlässigender Kalkulationsfaktor. Anfangs nicht berücksichtigt wurde auch der Tatbestand, dass die Fahrer sich tariflich zustehende, aber nicht gewährte Leistungen vermehrt über den „Gelben Schein“ (eben eine Krankmeldung) zurückholen. So liegt der Krankenstand bei manchem Unternehmen bei bis zu 28 Prozent!

Mittlerweile nähern sich die Vergabepreise mit 2,87 Euro dem Niveau der Kosten für Handvergaben, sodass man sich mit Recht fragen muss, ob die hessische Vergabemodell unter Einbeziehung aller Kostenfaktoren den allein wirklich selig machenden Weg darstellt. Aus gewöhnlich gut unterrichteten Kreisen war in diesem Zusammenhang in Langenselbold zu hören, dass der Global Player Abellio den Busverkehr seiner beiden verlustträchtigen Töchter in Hessen noch im Laufe dieser Fahrplanperiode an die überregionalen und lokalen Besteller zurückgeben könnte. Damit würden schlagartig mehrere Millionen Nutzwagenkilometer wieder auf den Markt kommen, die die schon jetzt angespannte Lage weiter anheizen würden. Versprach sich der Rhein-Main

Verkehrsverbund 2005 alleine für seine Linien für das Jahr 2010 noch einen „Effizienzgewinn“ von 23,5 Millionen Euro, so dürfte sich diese Prognose bereits heute deutlich relativieren. Was man unter dem fragwürdigen Begriff Effizienzgewinn zu verstehen hat, weiß man nun auch genauer: eine Umschichtung der Kosten von einem auf andere Kostenträger.

Als Beweis dafür, dass an den Gerüchten für eine zweite Insolvenz eines Busunternehmens in Hessen innerhalb nur eines Jahres durchaus etwas Wahres dran sein könnte, wird die Beobachtung herangezogen, dass die Verlierer des Jahres 2009, DB Stadtverkehr RKH (Regionalverkehr Kurhessen) und Veolia (Alpina Rhein-Main) ihre neueren Fahrzeuge derzeit eingemottet abgestellt haben und für den Fall der Fälle als einzige Bieter die entstehende Lücke zu Konditionen, die sie dann frei diktieren werden, schließen können. Damit würden die von so manchem Landrat oder Stadtkämmerer bereits verplanten Einsparun-

gen im öffentlichen Personenstraßenverkehr mehr als aufgezehrt.

Eine Anmerkung zum Schluss: Glaubt eigentlich irgendjemand nach den Erfahrungen von Stuttgart noch ernsthaft daran, dass sich für das S-Bahnnetz Rhein-Main ein zweiter Bieter neben der DB-Regio und für das Taunusnetz ein anderer Interessent als die HLB finden wird? Eine Malusvereinbarung kann man auch ohne Ausschreibung treffen. Für eine Forderung nach Zugbegleitern in lokbespannten Zügen und Triebwagen in Doppeltraktion und mehr, sowie dem Einsatz umweltfreundlicher und klimatisierter Gefäße bedarf es sicherlich auch keiner europaweiten Ausschreibung.

Man hat den Markt in Hessen unnötigerweise aufgemischt, denn einen absoluten Zwang, zumindest nicht in dem selbst gesetzten engen Zeitrahmen, sieht das EG-Recht nicht vor, und man wird im ungünstigen Fall einen Scherbenhaufen zurücklassen, von den damit verbundenen Mehrkosten einmal ganz abgesehen. *(Wilfried Staub)*



Linkes Bild: Busfahrer sind oft die Verlierer von Ausschreibungen. Dies musste sich Hermann Graf von Schulenburg, Vorsitzender der Geschäftsführung DB Stadtverkehr (re.), sicher schon oft anhören. Rechtes Bild: Bus der Verkehrsgesellschaft Untermain (einem der Verlierer der Ausschreibungspraxis) 2004 am Bahnhof Rödermark-Ober Roden. (Fotos: DB AG/Hartmut Reiche und Max Lautenschläger)

Busfahrer gesucht

Ein expandierendes Busunternehmen sucht auf Grund der hohen Personalfuktuation für seine neuen Standorte in Hessen ständig neues Fahrpersonal. Nachfolgend ein Auszug aus dem Anforderungsprofil für Busfahrer.

Was man von Ihnen erwartet:

- ✓ absolute Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft den Fahrgästen und Vorgesetzten gegenüber (sehen Sie sich als Servicepersonal mit Fahrerlaubnis)
- ✓ hervorragende Kenntnisse der komplexen Tarifbestimmungen des RMV
- ✓ gute Ortskenntnisse und Kenntnisse der Lage der Haltestellen (hierbei sind Ihnen allerdings auch gerne die Fahrgäste behilflich)
- ✓ Bereitschaft für bis zu drei geteilte Dienste pro Schicht ohne besondere Zusatzvergütung
- ✓ Bereitschaft zur Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Einhaltung des eng gestrickten Fahrplans
- ✓ unbezahlte Anwesenheit am Einsatzort mindestens 15 Minuten vor Abfahrt aus dem Betriebshof
- ✓ Reinigung und Tanken der Busse auch während unbezahlter Pausen
- ✓ absolute Verschwiegenheit über verkehrstechnisch bedenkliche Fahrzeuge
- ✓ gelegentliches Austauschen der Fahrpläne der Haltestellen in der Freizeit, vorrangig sonntags
- ✓ Reinigung der Dienstkleidung auf eigene Kosten
- ✓ keine Aktivitäten zur Bildung unerwünschter örtlicher Personalvertretungen
- ✓ Anerkennung von nicht nachvollziehbaren Gehaltsabrechnungen
- ✓ Bereitschaft zur Akzeptanz von nicht termingerechten Lohnzahlungen.

Was man Ihnen bietet:

- ✓ Stundenlohn €10,09 brutto, ohne weitere Zulagen wie Nacht- oder Feiertagszuschläge; bei Krankheit (mit ärztlicher Bescheinigung) Lohn für 5,37 Stunden pro Tag
- ✓ flexibler Einsatz ohne langfristige Dienstplangesaltung
- ✓ Abschluss der Arbeitsverträge mit einem nicht organisierten Subunternehmer
- ✓ Urlaubsanspruch maximal 29 Tage, jedoch nur an Schultagen in Hessen (außerhalb dieser Zeit nur bei guter Führung als unbezahlter Urlaub möglich)
- ✓ Aufenthalt mit Anwesenheitszwang in schlicht möblierten Aufenthaltsräumen während unbezahlter Pausen
- ✓ keine Toiletten an vielen Endhaltestellen
- ✓ keine Gewährung von Reisekosten bei Einsatz an anderen Dienstorten, auch nicht bei deutlich größerer Entfernung vom Wohnort
- ✓ keine freiwilligen Sozialleistungen, kein Urlaubs-/Weihnachtsgeld
- ✓ dafür aber: Gewährung von unbezahlter Freizeit bei fehlender Auftragslage
- ✓ ergo: deutlich weniger Geld auf die Hand als bei Bezug von Arbeitslosengeld 2.

Wichtiger Hinweis: Diese Satire zielt nicht auf ein bestimmtes Busunternehmen ab. Vielmehr sollen mit vorstehender „Stellenanzeige“ die Folgen aufgezeigt werden, die sich durch die hessische Vergabepaxis ergeben können, wenn nicht bestimmte Kriterien in den Ausschreibungsunterlagen präzise genug formuliert sind bzw. derzeit nach EU-Recht nicht einmal verlangt werden dürfen. (Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt am Main

Zu früh gejubelt...

Busverkehr in Bad Homburg

PRO BAHN und auch die Oberbürgermeisterin der Stadt Bad Homburg, Ursula Jungherr, waren zum Start des neuen Stadtbusverkehrs am 1. Januar 2009 voll des Lobes ob der Pünktlichkeit und Sauberkeit der durchweg fabrikneuen Fahrzeuge und der Freundlichkeit des Personals der Verkehrsgesellschaft Mittelhessen (VM).



RKH-Sprinter – ausreichend für den Stadtverkehr Königstein und Linie 85 (Foto: Wilfried Staub)

Doch diese Euphorie endete abrupt knapp vier Wochen später, als die Fahrer ihre erste Lohnabrechnung in den Händen hielten und feststellen mussten, dass sie bis zu einem Drittel weniger auf dem Konto hatten als zuvor bei der Alpina, und das bei durchweg deutlich schlechteren Arbeitsbedingungen. Dazu muss man wissen, dass sich die Mannschaft der VM zu etwa 90 Prozent aus dem Fahrerstamm der Alpina (Bad Homburg) rekrutiert. Wäre dies nicht der Fall gewesen, hätten auch in Bad Homburg und Ober-

ursel mit großer Wahrscheinlichkeit gleich chaotische Verhältnisse geherrscht, wie in der VM-Niederlassung in Usingen und im Hintertaunus insgesamt. Die örtliche Presse berichtete hierüber ausführlich und titelte ihre Artikel wie „Wenn Fahrgäste zu Lotsen werden“, „Weiter Ärger über Busse“, „Zu viele Pannen“ bis hin zu „Das ist alles ein großer Scheiß“.

In Bad Homburg aber ging die Umstellung auf den neuen Betreiber völlig glatt über die Bühne und so ist es bis heute. 86 Fahrer und Fahrerinnen befördern relativ reibungslos mit 41 Bussen auf 21 Linien etwa 20.000 Fahrgäste täglich. Hinter den Kulissen aber rumort es ganz gewaltig. Die Fahrer, die sich verständlicherweise (oder sollte man fatalerweise sagen?) fast alle untereinander kennen, wollten für den 16. März 2009 zu einem „Wilden Streik“ aufrufen und waren sich sicher, dass mehr als 50 Prozent der Belegschaft dem Aufruf Folge leisten würde. Ihre Minimalforderungen lauteten (Auszug):

- Rückkehr zu den alten Einsatzplänen (der Alpina). Anmerkung: schließlich wird nach wie vor nach dem unveränderten alten Stadtbusfahrplan gefahren!

- gerechtere Bezahlung. Anmerkung: von 200 geleisteten Stunden pro Monat würden nur 170 Stunden bezahlt,

- Gewährung eines Fahrkostenzuschusses bei zwei- oder dreigeteilten Diensten (wie im Öffentlichen Dienst und moralisch gesehen eigentlich selbstverständlich),

– Wiederöffnung der Toiletten an bestimmten Endhaltestellen.

Auf Anraten der Dienstleistungsgewerkschaft verdi haben die Homburger Fahrer den Streik aber erst einmal abgeblasen, da die VM mit juristischen Maßnahmen gedroht hatte und rechtlich gesehen in der Lage gewesen wäre, Regressforderungen an die Streikenden zu stellen. Nach Ablauf der vorgeschriebenen Sechsmonatsfrist wird man aber in jedem Fall in der VM-Niederlassung Bad Homburg einen Betriebsrat gründen. Man darf gespannt sein, ob es diesem dann ge-

lingen wird, wenigstens wieder halbwegs sozialverträgliche Arbeitsbedingungen zu erreichen. Schließlich fordern die Busfahrer nicht mehr oder weniger, als lediglich ihren Familien mit ihrer verantwortungsvollen Tätigkeit einen angemessenen Lebensstandard zu ermöglichen. Gespannt darf man ferner sein, welchen Stellenwert dieses Thema im Wahlkampf und für den Ausgang der am 26. April 2009 stattfindenden Oberbürgermeisterwahl in der Taunusstadt haben wird. (*Wilfried Staub*)

Pfingsten: Mit Volldampf in den Taunus



An den beiden Pfingstfeiertagen (31. Mai und 1. Juni 2009) heißt es wieder einmal – übrigens zum 29. Mal schon – „Mit Volldampf in den Taunus“. Am Bahnhof Königstein wird auch der PRO BAHN-Regionalverband Frankfurt seinen Infostand aufstellen, während die Historische Eisenbahn Frankfurt die Dampfzüge zwischen Frankfurt-Höchst und Königstein pendeln lässt. Für das leibliche Wohl ist gesorgt, für Bahnenthusiasten wird es wieder weitere Infostände geben.

Je nach Fahrstrecke kosten die Fahrkarten (RMV-Tickets gelten nicht!) zwischen 6 und 12 Euro, Kinder bekommen eine Ermäßigung, außerdem sind Familienkarten (zwei Erwachsene, zwei Kinder) erhältlich. Die genauen Fahrpreise, Strecken und den Fahrplan findet man im Internet unter:

http://www.frankfurt-historischeisenbahn.de/Koenigstein_FPL2009_1.pdf. (*ld*)

Starkenburg**ICE und Darmstadt - Alles auf Null?****Anschluss an die Neubaustrecke: Eine unendliche Geschichte**

Im Februar 2008 hatte sich die Stadt Darmstadt in einem Stadtverordnetenbeschluss nicht auf eine konkrete Trassenführung für den Anschluss an die geplante Neubaustrecke im Stadtgebiet festgelegt, im Oktober aber die Parallelführung zur Eschollbrücker Straße als möglich angesehen. Eine dortige Bürgerinitiative wollte dies nicht, bzw. nur mit einer unterirdischen Führung. Diese wäre aber teurer, die Mehrkosten müsste alleine die Stadt tragen, was nicht finanzierbar scheint.



Die renovierte Hauptbahnhofshalle in Darmstadt (Foto: Wolfgang Brauer)

Die von der Deutschen Bahn ermittelten Kosten der Südanbindung betragen schätzungsweise 67,2 Mio. Euro für die geplante oberirdische Trassenführung, 102,9 Mio. Euro für eine Troglösung und 111,9 Mio. Euro für eine Tunnellösung. Da die Mehrkosten einer Trog- oder Tunnel-Lösung von der Stadt Darmstadt zu

tragen wären, sprach sich Oberbürgermeister Walter Hoffmann im März im Alleingang plötzlich gegen die Konsenstrasse mit zumindest eingleisiger Streckenführung aus und für die Variante, die eine Streckenführung an Darmstadt vorbei mit einem neuen Fernbahnhof auf der „grünen Wiese“ im Bereich der Siedlung Tann vorsieht.

Laut DB-Projektleiter Paul Gerhard müsste ein Bahnhof in Tann vier Gleise haben, je Richtung ein Durchfahrtsgleis, das mit Tempo 300 befahren werden kann, und je eines mit Bahnsteig zum Halten. In der Siedlung Tann gibt es ebenfalls eine Bürgerinitiative, die die Trasse auf die Westseite der Autobahn haben möchte und um die Wohnqualität fürchtet. Susanne Jung von der Industrie- und Handelskammer liegt insbesondere die Anbindung Darmstadts an den Flughafen am Herzen.

Hiermit ist die Diskussion um die Varianten und die Finanzierung wieder eröffnet worden. Auch im Hinblick auf die nun angebrochene „Nach-Mehdorn-Ära“ besteht jetzt vielleicht eine größere Chance, dass hier jetzt „gedarmstädtert“ wird: Mer redde noch emol driwwer, und redde noch emol und irgendwann kommt etwas heraus, womit alle zufrieden sind. Oder aber es wird zerredet und der ICE fährt an Darmstadt vorbei – dann bräuchte es aber schnellen Regionalverkehr nach Frankfurt Hauptbahnhof, zum Flughafen sowie nach Mannheim und Heidelberg.

(Christian Knölker)



Fährt der ICE an Darmstadt-Hauptbahnhof vorbei? (Foto: Wolfgang Brauer)

Starkenburger/Rhein-Neckar

Führung in Südhessen ungeklärt

PRO BAHN-Arbeitskreis nimmt Neubaustrecke ins Visier

Auch PRO BAHN beteiligt sich an der Diskussion um die Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar. Mitglieder aus mehreren hessischen und baden-württembergischen Regionalverbänden trafen sich Anfang April erstmals, um eine gemeinsame Position zu dem wichtigsten Bahn-Neubauprojekt im Südwesten der Republik zu erarbeiten. Alle Teilnehmer des Treffens sprachen sich für eine Beibehaltung der Konsenstrasse in Darmstadt mit zumindest eingleisiger Führung aus. Diese Konsenstrasse sieht vor, die Neubaustrecke an Darmstadt vorbei zu führen und den Hauptbahnhof der Stadt über eine eingleisige Schleife

an die Strecke anzubinden. Diese Schleife soll zwischen der Riedbahn und dem Naturschutzgebiet Täubcheshöhle Richtung Hauptbahnhof abzweigen und in Höhe der Kelly Barracks (bei Pfungstadt) südlich des Darmstädter Kreuzes wieder eingefädelt werden. Die südliche Ein- und Ausfädelung soll mit bis zu 200 km/h befahren werden, die nördliche mit bis zu 160 km/h. Die von den Kritikern der Einbindung Darmstadts angeführte Lärmbelästigung durch einen ICE pro Stunde und Richtung sei im Vergleich zu den Kosten einer Tunnellösung hinzunehmen, gegebenenfalls könnten die geplanten Lärmschutz-Maßnahmen ausge-

weitert werden. Einigkeit herrschte bei den PRO BAHNlern auch bezüglich des geplanten Tunnels zwischen Lampertheim und Lorsch. Hier müsse eine optimale oberirdische Trasse gesucht werden. Aus Sicht der Teilnehmer der Arbeitsgruppe steht der unter anderem von Landrat Matthias Wilkes (Kreis Bergstraße/CDU) geforderte 11,9 Kilometer lange Tunnel wegen seiner Kosten in keiner vernünftigen Relation zum erzielbaren Nutzen. So habe beispielsweise beim geplanten, bzw. angedachten sechs-

spurigen Ausbau der Autobahnen A67 und A5 das Thema Auto-Lärm noch nie eine Rolle gespielt – sehr wohl aber bei der Bahn. Insbesondere hätte im Zusammenhang mit den geplanten Autobahn-Ausbauten noch niemand einen zwölf Kilometer langen Autobahn-Tunnel gefordert. Die Arbeitsgruppe will noch mehrere Folgetreffen abhalten und bis zur Bundestagswahl eine umfassende PRO BAHN-Stellungnahme zur geplanten Neubaustrecke ausarbeiten. (*Michael Löwe/wb*)

Leserbrief

Die Fahrgastzeitung macht sicher viel Arbeit, die auch allen Respekt und Dankbarkeit verdient. Die verwendete Papiersorte jedoch schreckt mich von den wichtigen Inhalten eher ab, als Lust zum Lesen zu machen. Es muss ja nicht „graues“ Papier sein, doch in Zeiten, da der Absatzmarkt für Altpapier zusammenbricht, kann ich nicht nachvollziehen, warum ein Verband, dem ich ausschließlich aus ökologischer Motivation heraus beigetreten bin, nicht wenigstens „green silk“ oder andere 100%igen Recyclingpapier-Sorten verwendet. (vgl. „greenpeace-Magazin“ im Bahnhofskiosk)



Der letzte Absatz mag vielleicht den gleichen Kommentar hervorrufen wie die Image-Kampagne mit den „Plauder-Buttons“ es tat. Hierzu kann ich Thomas Bayer rein sachlich nur Recht geben: Es gibt viel Wichtigeres zu tun. Doch auch, wenn der RMV dabei sicher nicht soziale Aspekte im Auge hat, sondern eine Imageaufwertung des Unternehmens: Das Ergebnis zählt für mich und einer meiner Hauptargumentations-Schwerpunkte für den ÖPNV ist eben der kommunikative Vorteil gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, wo jeder in seiner Panzerkabine sitzt.



Soweit die Gedanken zur Ausgabe Nr. 73 – in der Hoffnung, dass sie so positiv ankommen, wie sie gemeint sind. (Stefan Herzog)

< Plauderbutton (Foto: RMV)

Rhein-Neckar

Uni-Straßenbahnstrecke nimmt Hürde

Eine Unendliche Geschichte: Auto-Ideologen gegen Heidelberger Tram

Die geplante Straßenbahn-Neubau-strecke in den Heidelberger Uni-Campus „Neuenheimer Feld“ hat eine weitere Hürde genommen. Am 21. April entschied sich der Gemeinderat mit großer Mehrheit für die Tram zur Anbindung des Uni-Geländes.

Der Abstimmung war erneut eine heftige Diskussion vorangegangen, nachdem die eigentlich für März anstehende Entscheidung überraschend nochmals vertagt worden war. Die Auto-Ideologen im Heidelberger Gemeindeparlament hatten immer wieder fadenscheinige Gründe zur Ablehnung des Projektes gefunden. Zum Beispiel die angeblich hohen Kosten von rund 35 Millionen Euro, gleichzeitig aber den Bau eines zehnmals teureren Neckarufertunnels an anderer Stelle aus den gleichen Gründen aber niemals infrage gestellt.

Ein Argument, dass auch von der Uni-Spitze zuletzt immer wieder vorgetragen wurde, war, dass die Trambahn den Uni-Campus „zerschneiden“ würde.

Doch nun gehen den Straßenbahngegnern in Heidelberg offenbar die Argumente aus, nachdem ein Züricher Ingenieurbüro in einem Gutachten positive Beispiele aus Deutschland und Frankreich vorstellte, bei denen die Einbettung einer Straßenbahn in einen Uni-Campus hervorragend gelang.

In Augsburg beispielsweise durchquert die Tram das Uni-Gelände, eine Haltestelle bildet einen zentralen Platz. Die dortige Haltestelle bildet ein belebendes Element mit hoher Aufenthaltsqualität – so die Gutachter. Auch in Bremen stellten die Züricher Verkehrsexperten keine Trennwirkung fest, wohl aber, dass die Herausnahme des Autoverkehrs aus dem Uni-Gelände zur Verbesserung der Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität geführt habe. In Le Mans, Valenciennes, Lyon, Orleans und Grenoble in Frankreich fanden die Gutachter ebenfalls positive Beispiele für Tram-Linien in Uni-Geländen. (wb)



Noch fährt die Straßenbahn am Uni-Campus vorbei (Foto: Wolfgang Brauer)



Das markanteste Zeichen des Ludwigshafener Hauptbahnhofs ist eine riesige Straßenbrücke. Für den Zugverkehr ist die Station fast bedeutungslos. (Fotos: Wolfgang Brauer)

Rhein-Neckar

Gigantische Fehlplanung

Der Hauptbahnhof Ludwigshafen wird 40 Jahre alt

Einst galt er als die „modernste“ Bahnstation Europas, der neue Ludwigshafener Hauptbahnhof, der am 29. Mai 1969 eingeweiht wurde. Doch an kaum einem anderen Gebäude in der pfälzischen Chemiestadt zeigt sich falscher Fortschrittsglaube und fehlgeleitete Verkehrsplanung so stark wie an diesem Bau. Er ist für die Bedürfnisse der Bahnfahrgäste, und die sollen den Bahnhof ja schließlich benutzen, völlig ungeeignet. Die Wege sind viel zu lang, deshalb fahren dort immer weniger Fahrgäste ab. Das Gebäude ist verdreckt und zerfällt bereits an vielen Stellen, es gibt heute nicht einmal mehr eine besetzte Fahrkartenausgabe. Der Gesamtzustand der

Anlage wirkt heruntergekommen, vor allem die Bahnsteige erscheinen baufällig und könnten für Reisende ein Sicherheitsrisiko darstellen. Seit dem Jahr 2006 sind die öffentlichen Toiletten geschlossen.

Der Hauptbahnhof Ludwigshafen sieht nicht einmal aus wie ein Bahnhof. Rein optisch ist es eine gewaltige Hochbrücke für den Autoverkehr, unter die Gleise, Bahnsteige und ein einfaches Gebäude gequetscht wurden. Während manch anderer Bahnhofsbau des ausgehenden 20. Jahrhunderts durchaus noch seinen optischen Reiz hat, wurde mit dem Bahnhofsgebäude in Ludwigshafen der absolute architektonische Tiefpunkt er-

reicht: Der Bahnhof ist nicht nur abgrundtief hässlich, er ist nicht einmal mehr funktional, was ansonsten meist als Entschuldigung für mangelhafte Optik herhalten muss. Dabei hätte es ganz anders kommen können.

Der Neubau des Ludwigshafener Hauptbahnhofs war nötig geworden, weil die alte Zentralstation – im Zuge der pfälzischen Ludwigsbahn Mitte des 19. Jahrhunderts errichtet – als Kopfbahnhof ausgeführt war. Sie war verkehrsgünstig mitten in der Stadt, dort, wo heute das Rathaus-Centers steht. Züge auf die andere Rheinseite nach Mannheim mussten allerdings erst in einem langen Bogen um den Stadtkern herumgeleitet werden, um auf die Rheinbrücke zu gelangen. Schon vor dem Ersten Weltkrieg galt deshalb der Ludwigshafener Kopfbahnhof als umständlich und 1915 legte die Pfalzbahndirektion einen ersten Entwurf für einen Durchgangsbahnhof in Ludwigshafen vor.

Bedingt durch die beiden Weltkriege stockten diese Planungen jedoch, – erst in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts wurde dieses Vorhaben wieder aufgegriffen. Doch da war bereits die Zeit der gigantomanischen Straßenbauprojekte gekommen. Und da Ludwigshafen wegen der prosperierenden Gewerbesteuererinnahmen durch die BASF in der Wirtschaftswunderzeit sehr viel Geld hatte, wurde geklotzt und nicht gekleckert und es wurden nach amerikanischem Vorbild vierspurige Hochstraßen über den Häusern und damit den Köpfen der Einwohner geplant und gebaut.

Die Bahn konnte sich den Straßenbauplänen nur noch unterordnen und ihr eigenes Vorhaben, nämlich eine Anbindung des alten Hauptbahnhofs über eine Brücke oder einen Tunnel an die Bahn-

strecke Mannheim – Frankfurt, nicht mehr verwirklichen. Die Deutsche Bundesbahn änderte deshalb ihre Pläne und entwickelte einen Keilbahnhof in Form eines Dreiecks am Rande der Innenstadt.



Von der Rheinbrücke aus Mannheim kommend teilen sich die Gleise: Die Strecke nach Mainz wird auf einer Rampe über das einstöckige Bahnhofsgebäude nach oben in die Ebene +1 geführt. Dort liegen die Bahnsteiggleise 1 und 2 sowie zusätzlich zwei Durchgangsgleise. Darunter durchgeführt auf der Ebene 0 werden die Gleise in Richtung Speyer bzw. Kaiserslautern. Die dritte Seite des Dreiecks bilden Gleise aus Westen, die in Richtung Mainz führen (auf ihnen verkehren die RE-Züge Karlsruhe – Mainz) sowie eine Tunnelstrecke zum BASF-Werksgelände, gewissermaßen auf der Ebene -1. Auf dieser Ebene liegt ebenfalls eine unterirdische Straßenbahnhaltestelle, über die auch die erste in Deutschland stillgelegte U-Bahn-Strecke (Dezember 2008) führte. Ebenfalls eine gigantische Fehlplanung. Alles überragt auf Ebene +2 die Hochstraße.

Die Keilkonstruktion des Ludwigshafener Hauptbahnhofs hat den Nachteil, dass die Wege sehr lang sind. Beim Um-

steigen müssen in ungünstigen Fällen mehrere hundert Meter zurückgelegt werden, vor allem wenn Fahrgäste mit der Straßenbahn an- oder abfahren, denn die unterirdische Station wurde sinnigerweise mehr als 100 Meter vor den Bahnhofseingang gelegt. Ebenso ein Busbahnhof, der gerne als Kulisse für Tatort-Fernsehkrimis genutzt wird – besonders, wenn es besonders gruselig zugehen soll.

Auch sonst hat der Ludwigshafener Hauptbahnhof viele Mängel. Wegen der Keilkonstruktion sind alle Bahnsteige in Kurven angelegt. Deshalb reichen die Bahnsteigdächer nicht bis an die Bahnsteigkanten, sondern enden mehrere Meter davor, sodass die Fahrgäste bei Regenwetter zwangsläufig nass werden. Die Anbindung, selbst mit dem Auto, ist schlecht. Wer zu Fuß in nur wenige Meter entfernte Straßen will, muss oft einen Fußmarsch über einen Kilometer Länge auf sich nehmen, weil den Fußgängern ständig unüberwindbare Hindernisse in Form von mehrspurigen Straßen oder Gleisanlagen im Weg sind.

124 Millionen D-Mark (64 Mio. Euro) kostete der Bau des neuen Hauptbahnhofs in den 60er Jahren, nur 90 Millionen DM (46 Mio. Euro) waren ursprünglich

vorgesehen. Statt der geplanten fünf betrug die Bauzeit schließlich sieben Jahre. 1969 hielten noch 76 D-Züge im Ludwigshafener Hauptbahnhof, doch schon kurz nach seiner Einweihung verlor die Station ihre Bedeutung für den Fernverkehr. Heute stoppen nur noch fünf IC-Züge in Tagesrandlage. Auch für den Nahverkehr wurde sie immer bedeutungsloser: Sie liegt weitab von größeren Wohnsiedlungen und der Innenstadt.

Endgültig abgefahren war der Zug für den Ludwigshafener Hauptbahnhof mit der Einweihung der neuen S-Bahn-Station „Ludwigshafen Mitte“ direkt am ÖPNV-Knotenpunkt „Berliner Platz“ im Dezember 2003. Damit wurde nach mehr als einem halben Jahrhundert die Fehlplanung der 50er und 60er Jahre korrigiert. Die Bahn AG selbst reagierte prompt und schloss die Fahrkartenausgabe im Hauptbahnhof und verlegte sie in die Station Mitte, die von den Nahverkehrsfahrgästen gut angenommen wurde. Der „neue“ Ludwigshafener Hauptbahnhof dagegen gleicht heute oft einem Geisterbahnhof – allerdings einem sehr teuren: Pro Monat verschlingt der Unterhalt der Station 30.000 Euro fand die Tageszeitung „Mannheimer Morgen“ heraus. (wb)



Viel Beton wurde im Ludwigshafener Hauptbahnhof verbaut – der ist jetzt spröde.

Das Allerletzte

Neu: 3. Klasse in bayerischen Zügen

Ab 2011 flächendeckend in Oberfranken / Probleme bei Tarifgestaltung

Der Freistaat Bayern übernimmt eine Vorreiterrolle bei dem Ziel, die 1956 abgeschaffte 3. Wagenklasse bei der Bahn wieder einzuführen. Der Pilotversuch beim „Dieselnetz Nürnberg“ verläuft inzwischen nach Anlaufschwierigkeiten erfolgreich. Der Fahrgastverband PRO BAHN hat erfahren, dass in Kürze die neuen LINT-Triebwagen auch offiziell als 3. Wagenklasse bezeichnet werden sollen. Bisher fahren sie noch irritierend mit einer großen „2“ neben den Türen.



Innen eng im LINT (Foto: MdE)

Durch weniger Komfort und engere Sitzreihenabstände konnte in den Nürnberger Dieseltriebwagen der Baureihe 648 die Zahl der Sitzplätze schon um etwa 10 Prozent auf 136 gesteigert werden. Die 3. Klasse-Kriterien sind aber noch nicht erfüllt, da die Sitze noch die gewohnte Breite von 50 cm aufweisen.

Das Endziel wird erst ab 2011 beim „Dieselnetz Oberfranken“ erreicht: Die 39 fabrikneuen Regioshuttles der Baureihe 650, die für die Strecken zwischen Lichtenfels, Weiden und Ebermannstadt

bestellt werden, bekommen fünf statt nur vier Sitze pro Reihe mit der Zielbreite von 44 cm. Zusammen mit dem engen Abstand der Rückenlehnen passen in diese Triebwagen dann 101 Sitze statt der bisher gewohnten 71 Sitze in der 2. Klasse.

So wie die Fahrgäste in der 1. Wagenklasse heute schon die 1,5-fache Fläche der 2. Klasse genießen, wird dann künftig auch der „Komfort-Abstand“ zwischen 2. und 3. Klasse sein.

Probleme sieht der Freistaat Bayern noch bei der tariflichen Umsetzung: Da es die 3. Klasse frühestens in 10 bis 15 Jahren wieder flächendeckend geben wird, kann man noch keine landesweiten 3. Klasse-Fahrscheine anbieten. Es wird daher (analog zum 1. Klasse-Zuschlag) über 3. Klasse-Abschläge nachgedacht: Diese sollen gegen Vorzeigen blauer Flecken oder beschädigter Gepäck- und Kleidungsstücke an speziellen Bahn-LowService-Schaltern ausgezahlt werden. (*Pressemitteilung von PRO BAHN am 1. April 2009*)



LINT-Triebwagen (Foto: Deutsche Bahn)

PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten

PRO BAHN e. V. Hauptstadtbüro

Friedrichstr. 95 (PB 98)

10117 Berlin

Tel.: (030) 2818 1742

Fax: (030) 2096 2586

www.pro-bahn.de

Für Adressänderungen:

E-Mail: mitgliederservice@pro-bahn.de

PRO BAHN Landesverband Hessen e. V.

Landesvorsitzender Hermann Hoffmann

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

tagüber Tel. (0 69) 7 98 - 2 91 71

E-Mail: m.schmidt@chemie.uni-frankfurt.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 Mittelhessen

Nils Kahl

Nieder Weisel, Butzbacher Straße 31

35510 Butzbach

Tel. (0 60 33) 92 44 11

E-Mail: nils@nilskahl.de

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 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

PRO BAHN - Termine

Allgemeine Termine:

Mo 1.6. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft Juli-August.
Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (siehe S.2).

PRO BAHN in Nordhessen:

Mi 27.5. 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmstraße 2, Kassel

Mi 24.6. (jeden letzten Mittwoch im Monat)

Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.:

Mo 4.5. 18.30 Uhr: Monatstreff des Regionalverbandes Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 2 (fünf Fußminuten vom Hauptbahnhof/Südseite). Referat von K. Nieft: „Bahnpreise – und wie sie zustande kommen“.

Mo 8.6. 18.30 Uhr: Monatstreff in der **Brasserie am Rathausplatz (Stadthalle), Rathausplatz 2, Kolleg 1 in Oberursel** (Bushaltestelle Rathaus der Linien 252, 261 und 41 oder Fußweg vom Bahnhof, sieben Minuten). Referat von Wilfried Staub: „Die Erstellung eines Fahrplans am Beispiel der Linie 261 und eines Schnellbusses Bad Homburg – Flughafen“. **Geänderter Tag und Ort!**

Mo 6.7. 18.30 Uhr: Regionalmitgliederversammlung mit Neuwahl des Vorstandes im Bürgerhaus Gutleut, Raum 2.

Für den Ferienmonat August ist kein fester Termin vorgesehen. Es ist aber beabsichtigt, eine Begehung verkehrstechnisch interessanter Gebiete vorzunehmen. Nähere Informationen auf der Homepage des Regionalverbandes oder telefonisch.

Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi 27.5. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg, Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie (Dornheimer Weg 27, Darmstadt, 15 Minuten 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 24.6. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des Regionalverbandes Starkenburg in der Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie.

Regionalverband Rhein-Neckar:

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!

Do 18.6. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar im Braustüberl, Bergheimer Str. 91 in Heidelberg.

Sonstige Termine

Do, 14.5. 20.00 Uhr: Arbeitstreffen der IG PRO SCHIENE Weschnitztal-Überwaldbahn im Gasthaus „Zur Kreuzgasse“ in Ober-Waldmichelbach.

