

Fahrgastzeitung

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

Nr. 76

September – Oktober 2009



**Land prüft Lückenschluss erneut
„Geheimwissenschaft Fahrplan“
Verkehrstechnischer Murks**

S. 4

S. 13

S. 23

Titelbild: Fahrerwechsel in „Kassel Hbf tief“. Seit rund zwei Jahren ist die RegioTram-Station unter dem Kasseler Hauptbahnhof in Betrieb. Die Linie RT4, auf der nicht elektrifizierte Strecke nach Wolfhagen unterwegs, wechselt hier von Elektro- auf Diesel-Antrieb.

Rückseite: Neben den vier RegioTram-Linien fahren auch noch acht „normale“ Straßenbahnlinien durch die Kasseler Innenstadt. Sieben davon verkehren über die Hauptachse vom Rathaus (Foto oben) bis zum Stern. Foto unten: RegioTram in Warteposition im Außenbereich des Kasseler Hauptbahnhofs.

(Fotos: Simon Brauer)

Impressum

Die „Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen“ ist eine Informationszeitschrift des PRO BAHN Landesverbandes Hessen e. V. und der Regionalverbände Starkenburg e. V., Großraum Frankfurt am Main e. V., 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: 1.8.2009 (Heft September – Oktober 2009)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.10.2009 (Heft November – Dezember 2009)

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

Strecke Frankenberg – Korbach wird erneut untersucht	4
Hintergrundinformationen zur lange geplanten Reaktivierung	6
Verbundübergreifende Tarife tun Not – ein Reisebericht	7

Mittelhessen

Fahrplanumbruch auf der Main-Weser-Bahn	9
Vollendete Tatsachen: Gleisabbau in Wilsenroth	11
Karl wieder unter Dampf	12

Großraum Frankfurt am Main

Geheimwissenschaft Fahrplanerstellung	13
Brandstiftung im Bad Homburger Bahnhof?	19
Fahrpreiserhöhung beim RMV	20
Main-Taunus-Kreis verlieh Mobilitätspreis	21
Fahrgastsprechttag S-Bahn Rhein-Main	22

Starkenburg

ICE-Haltepunkt Tann ist verkehrstechnischer Murks	23
---	----

Rhein-Neckar

VRN hat viel vor: Rhein-Neckar-Takt 2020	26
Neue Straßenbahnwagen für Heidelberg	29

Personalien

Sparmann ging, Ringat folgt, Schreiner bleibt	30
---	----

Das Allerletzte

Sicherer Bahnübergang – Dank BÜ-Girlande.....	33
---	----

<u>PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten</u>	34
--	----

<u>PRO BAHN – Termine</u>	35
---------------------------------	----

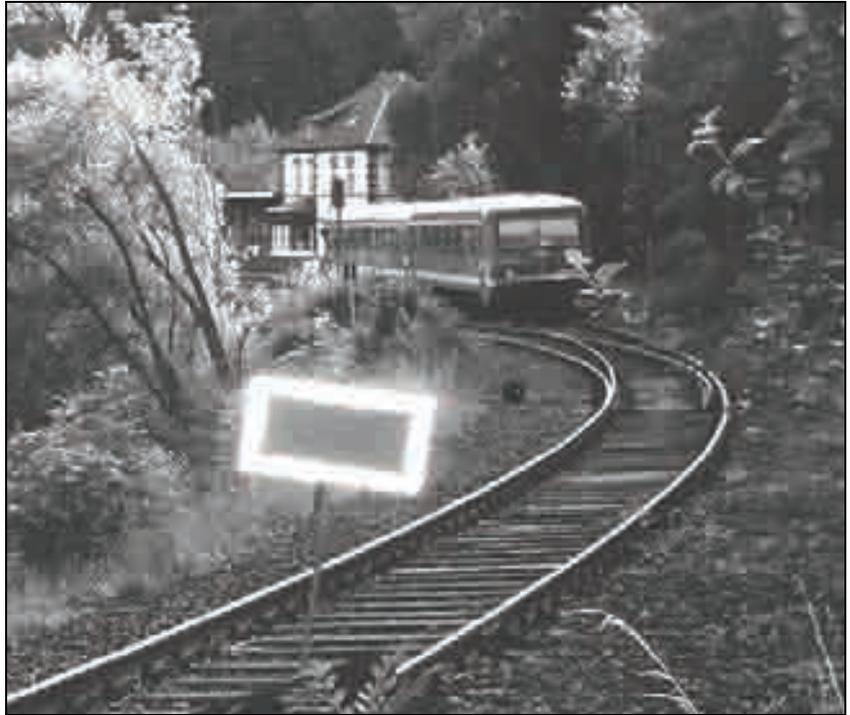
Nordhessen

Land prüft Bahnstrecke erneut

Wird der Lückenschluss Frankenberg – Korbach weiter verschleppt?

„Endlos und heftig diskutierte der Hessische Landtag am 8. Juli 2009 auf Initiative der Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen über die Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg. „Wenn die Fahrzeit dort so lange ist, wie die Redezeit hier, dann wäre das arg lang geworden,“ beendete Landtagspräsident Norbert Kartmann die Debatte mit der Überweisung des Themas in den Wirtschaftsausschuss. Das Ergebnis der Aussprache: Das Land Hessen will erneut die Wirtschaftlichkeit der Bahnstrecke prüfen und mit der Deutschen Bahn, den Landräten und dem NVV verhandeln.

„Wir wollen die Möglichkeiten der Reaktivierung der Teilstrecke von Frankenberg nach Korbach ausloten. Die Modernisierung der Gesamtstrecke Marburg – Frankenberg – Korbach wird Gegenstand der Gespräche mit der neuen Bahnführung werden“, sagte der hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister Dieter Posch (FDP) in der Plenardebatte im Landtag. Ein entsprechender Prüfauftrag sei bereits in der Koalitionsvereinbarung festgeschrieben und werde in den kommenden Monaten bearbeitet. Die Entscheidung, den regelmäßigen Zugbetrieb auf der Strecke nicht aufzunehmen, sei durch den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) getroffen worden, mit ausdrücklichem Ja der SPD-Landräte,



Vorerst keine Weiterfahrt nach Korbach am Bahnhof Herzhausen. (Fotos: Eckard Pecher)

entschuldigte der hessische Verkehrsminister die Verzögerungen.

Anlässlich der Landtagsdebatte kritisierten der Verkehrsclub Deutschland (VCD) und der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) in einer gemeinsamen Pressemitteilung, dass der Beschluss des Landtages von 2008 zur Reaktivierung der Bahnstrecke nicht sofort umgesetzt werde. „Ein Prüfauftrag ist unnötig. Die Fakten sind seit Jahren bekannt, sie sprechen für den Bahnverkehr,“ so der VCD-Landesgeschäftsführer Martin Mützel. Otto Löwer vom BUND Hessen: „Wir brauchen keine Verschleppungstaktik, sondern wollen Taten sehen.“

Die Verbände wiesen darauf hin, dass bereits erhebliche Geldmittel in Untersu-

chungen und Vorarbeiten geflossen seien. Trotz des Rückzugs des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) aus dem bereits geschlossenen Bau- und Betriebsvertrag vor zwei Jahren müssten Land und NVV der Kurhessenbahn 18,6 Millionen Euro Ausgleich zahlen, selbst wenn kein Zug fährt.

Dabei sei der Sinn der Streckenreaktivierung unbestritten. Die damaligen Verkehrsprognosen gehen von über 1.000 Fahrgästen am Tag aus, die auch die Wirtschaftlichkeit der Anschlussstrecken erhöhen würden. Der Nationalpark Kellerwald-Edersee und das Nationalparkzentrum in Herzhausen erhielten einen attraktiven Bahnanschluss. Wintersportler aus dem mittelhessischen Raum könnten bequem das Willinger Gebiet erreichen.

Das Nationalparkzentrum beim Edersee ist am Wochenende im öffentlichen Verkehr derzeit nur mit Anrufsammeltaxi zu erreichen. Auch der zunehmende Radtourismus würde von einer Wiedereröffnung profitieren. Die nur werktags fahrenden Busse nehmen jeweils zwei Fahrräder mit. Am Wochenende muss man bereits ab Frankenberg, Korbach oder Bad Wildungen in die Pedale treten. PRO BAHN begrüßt die Initiative von BUND und VCD.

Außerdem sei bisher der Güterverkehr bei den Untersuchungen zur Reaktivierung kaum beachtet worden. Seit Monaten liefern viele Lastzüge auf der B 252 zwischen Marburg und Korbach Müll aus dem Raum Frankfurt – Gießen in das Müllheizkraftwerk Korbach, für Bewohner vieler Ortschaften an der Strecke eine Zumutung. Hier wäre Verlagerung auf die Schiene sinnvoll. Kostenuntersuchungen hierzu wurden bisher nicht veröffentlicht. Dagegen teilte das Amt

für Straßen- und Verkehrswesen (ASV) in Kassel mit, dass im ersten Halbjahr 2009 über 70 Millionen Euro für den Ausbau von Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in Stadt und Landkreis Kassel sowie im Schwalm-Eder-Kreis vergeben wurden. Im zweiten Halbjahr steigen diese Kosten noch. Wesentlicher Grund für den Anstieg seien die Konjunkturprogramme von Bund und Land.



Bisher Endstation: Frankenberg

„Wie sehen diese Konjunkturprogramme bei Schienenstrecken aus?“ fragt in diesem Zusammenhang Hermann Hoffmann, Landesvorsitzender von PRO BAHN Hessen. Regionen im Süden Deutschlands hätten die Bedeutung des Schienenverkehrs in Ausflugsgebiete und ländliche Regionen bereits viel früher erkannt als die „blinden Hessen“. „Vor 20 Jahren war die Schienenverbindung Eutingen – Freudenstadt im östlichen Schwarzwald von Stilllegung bedroht. Inzwischen ist die Trasse elektrifiziert,“ so Hoffmann. Im Taktverkehr fahren RE-Züge zwischen Stuttgart und Freudenstadt. Die Verbindung Freudenstadt – Rastatt (– Karlsruhe) im reizvollen Murgtal wurde elektrifiziert.

„Dabei verfügt der Raum Freudenstadt über kein Nationalparkzentrum und keinen größeren See am Gleis als Anziehungspunkt. Hier liegen große Chancen für den Raum Kellerwald-Edersee durch eine attraktive Schienenverbindung,“ meint der PRO BAHN-Landesvorsitzende. (hh)

Die Kurhessenbahn soll die Strecke >
Korbach – Frankenberg betreiben.
(Foto: Simon Brauer)



Hintergrund

Eine unendliche Geschichte

Die Bahnstrecke von Frankenberg nach Korbach wurde am 30. Mai 1987 für den regelmäßigen Zugverkehr stillgelegt, aber nie entwidmet. Deshalb gab es immer wieder Sonderfahrten, so 2006 und 2007 im Sommer jeden Sonntag nach Herzhausen in der Nähe des Edersees. Auch in diesem Jahr gab es bereits dreimal Sonderverkehre, und zwar zum Drachenbootrennen auf dem Edersee (23. und 24. Mai), Dampffahrten der Eisenbahnfreunde Treysa (31. Mai) und zur Eder-Bike-Tour (14. Juni).

Der Ausbau der Strecke und die Wiederinbetriebnahme im Regelverkehr liegen jedoch noch in weiter Ferne. Dabei hatten das Land, die Bahntochter Kurhessenbahn, die Landräte der Kreise Waldeck-Frankenberg und Marburg-Biedenkopf sowie die Anliegergemeinden bereits 2005 einen Vertrag über den Ausbau der Strecke zwischen Korbach und Marburg unterschrieben. Nach damaligen Plänen sollte 2011 der Regelbetrieb wieder aufgenommen werden.

2007 jedoch verweigerte der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) seine Zustimmung zur Wiederinbetriebnahme, weil er nach der Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes eine Kostenunterdeckung von zwei Millionen Euro pro Jahr für die Strecke befürchtete. Nachdem dies eigentlich das Aus für die Wiederinbetriebnahme bedeutet hätte, beschloss der Hessische Landtag am 25. September 2008 gegen die Stimmen der CDU erneut die Wiederinbetriebnahme. Im Koalitionsvertrag der neuen Hessischen Landesregierung ist ebenfalls vereinbart, die Reaktivierung der Strecke Frankenberg – Korbach zu prüfen. Dieser Prozess dauert noch an.

Ein Argument für die Bahnverbindung ist der Nationalpark Kellerwald-Edersee, der an der Strecke liegt. Er ist der einzige deutsche Nationalpark, der nicht regelmäßig mit der Bahn angefahren werden kann. (wb)

Nordhessen**Verbundübergreifende Tarife tun Not****Fahrten über Verbundgrenzen schwierig – Reisebericht aus Nordhessen**

Verbundübergreifende Tarifregelungen und Informationen sind im Nahverkehr oft dringend nötig. Vor allem dann, wenn Fahrgäste in Verbänden unterwegs sind, in denen sie nicht zuhause sind. Diese Erfahrung hat Michael Löwe von PRO BAHN gemacht, als er unter anderem in Nordhessen unterwegs war:

An Pfingsten habe ich wieder einmal am eigenen Leib erlebt, wie dringend eine bundesweite, übergreifende Regelung bzgl. Informationen über Zug-Verbindungen und Fahrkartenverkauf erforderlich ist. Ich war mit zwei Freunden mit dem Fahrrad entlang der ehemaligen innerdeutschen Grenze unterwegs. Wir sind am Pfingstsonntag mit IC und RB bis Bad Harzburg gefahren. Gottseidank kann man ja seit knapp einem Jahr die IC-Fahrradkarte online mit der IC-Fahrkarte buchen, so dass uns nicht das Gleiche wie vor einem Jahr passiert ist. Damals hatten wir IC-Fahrkarten zum günstigsten Dauer-Spezial-Tarif online gebucht und vergeblich nach der Online-Buchungsmöglichkeit für die IC-Fahrradkarten gesucht. Erst am Folgetag am Schalter erfuhren wir, dass leider kein Fahrradplatz im betreffenden IC mehr frei war. Den Rückfahrort hatten wir offengelassen. Schließlich ergab sich nach drei Tagen, dass noch Gerstungen und Bad Salzungen infrage kamen – also reinstes „Cantus-Gebiet“. Wir kamen abends im nordhessischen Bad Sooden-Allendorf (rund 8.700 Einwohner, Bahnstrecke Göttingen – Bebra) an. Bad

Sooden-Allendorf ist zumindest ein größeres Unterzentrum, hat Fahrrad-Tourismus und noch einen Rest Kurgäste (insgesamt rund 20 Übernachtungsmöglichkeiten mit weit über 100 Betten).



Bad Sooden-Allendorf (Foto Creando)

Dort gibt es einen DB-Abfahrtsplan am Bahnhof, auf welchem ausschließlich Cantus-Züge stehen (originell). Einen Automaten gibt es nicht (weder DB noch Cantus), Schalterbetrieb schon gar nicht. Aber es gibt immerhin in der Tourismus-Information von Bad Sooden-Allendorf tages- und stundenweise einen DB-Mitarbeiter, der gegen eine Gebühr von zwei Euro je Auskunft informiert (bei Fahrkartenkauf kostenlos). Dieser DB-Mitarbeiter nimmt auch Telefonanrufe entgegen, so dass man sich die Dauer der Wartezeiten vorstellen kann. Zum Glück hatten wir uns die möglichen Verbindungen schon vorher besorgt.



Bahnhof Gerstungen (Foto: Metil Steiner)

Zwei Tage später waren wir in Gerstungen (rund 6.200 Einwohner, Bahnstrecke Erfurt – Bebra). Hier war ganz zappenduster: kein Schalter, ein DB-Automat mit Verbindungen in einen Umkreis von etwa 100 Kilometern, sonst keinerlei Auskunftsmöglichkeiten im Ort. Die schnellste Verbindung war zum Glück reiner Nahverkehr, so dass wir das Schöne-Wochenend-Ticket mit zusätzlichen Fahrradkarten nutzen konnten. Wenn wir einen IC hätten nutzen wollen, hätten wir in Gerstungen weder die Information bekommen, geschweige denn die Fahrradbuchung durchführen können – wären ohne die Auskunft aus Bad Sooden-Allendorf also völlig aufgeschmissen gewesen.

Noch ein Hinweis: Die Besitzerin der Pension, wo wir übernachtet haben, hat sich bitter über die unzureichenden Auskunftsmöglichkeiten in der Kurstadt beklagt (der DB-Mitarbeiter ist z.B. an

mehreren Wochentagen planmäßig nur bis 16 Uhr in der Tourismus-Information), die den Bahn-Tourismus beeinträchtigten. Das ist dort wohl Gesprächsthema in einem Hotel- und Pensions-Besitzer-Unternehmerkreis im Ort.

Dass die DB einen Minimal-Service in Orten noch erbringt, die sie überhaupt nicht mehr anfährt, ist eigentlich im positiven Sinn erstaunlich. Dass Cantus keine Automaten am Bahnhof aufstellt und keinen Schalter besetzt, ist nachvollziehbar. Das stand bestimmt nicht in der Ausschreibung drin und würde nur Kosten, vermutlich ohne ausreichende zusätzliche Fahrkarten-Verkaufseinnahmen, verursachen. Daher müssten Fahrkarten-Verkauf und Information von der Zuständigkeit meiner Meinung nach unbedingt vom Bund, bzw. einer Bundes-Agentur vorgenommen werden (und sei es nur, dass z.B. in allen Orten mit mehr als 5.000 Einwohnern am Bahnhof/Haltepunkt ein Automat analog zum DB-Fernverkehrsautomaten aufgestellt wird). Ein modernisierter Bahnhof wie in Bad Sooden-Allendorf mit behindertengerechtem Zugang (Rampe) aber ohne jegliche Informations- oder Fahrkarten-Kaufmöglichkeit (außer dem genannten gelben DB-Abfahrtsplan), wirkt grotesk. Der immer wieder geforderte und gelobte Fahrkarten-Verkauf am Automat im Zug – den es auch hier bei Cantus gibt – löst das Problem nicht. (Michael Löwe)

*Cantus-Triebwagen >
(Foto: Simon Brauer)*



PRO BAHN Landesvorstand Hessen traf Bundesvorstand

Am 11. Juli 2009 fand ein fruchtbares Gespräch zwischen dem Bundesvorsitzenden Karl Peter Naumann und dem Bundeskassenwart Dr. Klaus Schröter einerseits und den hessischen Vorstandsmitgliedern Gottlob Gienger, Hermann Hoffmann, Nils Kahl, Helmut Lind und Wilfried Staub andererseits in der Lounge des Frankfurter Hauptbahnhofs statt. Nach einem kritischen Rückblick auf den Bundesverbandstag in Darmstadt (März 2009) wurde über den folgenden Bundesverbandstag in Neustadt an der Weinstraße (März 2010) gesprochen. Interessant für die hessischen Regionalvorsitzenden waren unter anderem die Aktivitäten im PRO BAHN-Hauptstadtbüro in Berlin sowie bei Allianz pro Schiene und im Europäischen Fahrgastverband. Geplant sind Wochenendtreffen mit Fachleuten aus verschiedenen Landesverbänden zu wichtigen Themen wie Fernverkehr, ÖPNV-Tarife, Zukunft der Bahn und andere. (hh)



Der IC zwischen Frankfurt und Kassel ändert seinen Fahrplan. Das bringt den Bahnverkehr in Mittel- und Nordhessen gehörig aus dem Takt. (Foto: DB AG/Georg Wagner)

Mittelhessen

Fahrplanumbruch auf der Main-Weser-Bahn

Verlegung der IC-Zeiten wirkt sich auch auf den Nahverkehr aus

Ab 13. Dezember 2009 müssen sich die Fahrgäste in Mittel- und Nordhessen entlang der Main-Weser-Bahn an neue Fahrpläne gewöhnen. Dann wird die IC-

Linie 26 Hamburg – Gießen – Karlsruhe umgestellt, dadurch geraten der Regionalverkehr und die Anschlüsse zum Teil gehörig aus dem Takt.

Der Grund: Die InterCity-Linie 26 ist sehr unterschiedlich ausgelastet. In den Hauptverkehrszeiten ist sie gut besetzt, in den Randlagen und tagsüber sind aber viele Plätze leer. Um die Attraktivität der Linie zu stärken und gleichzeitig die stark frequentierte ICE-Linie von Hamburg nach Frankfurt zu entlasten, werden die InterCitys zwischen Hannover und Göttingen in der neuen Fahrplanperiode beschleunigt. Sie steuern dann nur noch in Tagesrandlagen Alfeld (Leine), Kreisen und Nordheim an, ansonsten düsen die Schnellzüge zwischen Hannover und Göttingen mit Tempo 200 über die Neubaustrecke und bringen so 30 Minuten Fahrzeiterparnis.



Die Fahrzeiten des Mittelhessen-Express verlängern sich. (Foto: DB AG)

Die ICs fahren dann bereits in jeder ungeraden Stunde zur Minute 03 in Kassel-Wilhelmshöhe ab, in Wabern 23, in Treysa 40, in Marburg zu jeder geraden Stunde 05 und Gießen 23 und kommen zur Minute 03 in jeder ungeraden Stunde in Frankfurt (Main) Hbf an. Die Weiterfahrt nach Karlsruhe erfolgt dann zur Mi-

nute 20. Damit wird zwischen Frankfurt über Darmstadt nach Heidelberg im Wechsel mit der IC-Linie 62 (Frankfurt – Heidelberg – München – Österreich) ein exakter Stunden-Takt erreicht.

In der Gegenrichtung gibt es zwischen Frankfurt und Kassel folgende Abfahrtszeiten des InterCitys: Frankfurt gerade Stunde 52, Gießen ungerade 34, Marburg 50, Treysa ungerade 15, Wabern 34 und Kassel-Wilhelmshöhe 55.

Doch was für die Fernverkehrskunden in Frankfurt, Südhessen und im Rhein-Neckar-Delta besser merkbare Fernverkehrsanschlüsse bringt, beschert den Fahrgästen, insbesondere Pendlern, in Mittelhessen schlechtere Verbindungen und Anschlüsse.

So wird es zwischen Kassel und Frankfurt über Marburg/Gießen bei den schnellen Zügen ab 13. Februar einen 30/90-Minuten-Schaukeltakt geben. Bisher verkehrten IC- und RE-Züge im exakten Stundentakt. Dadurch gehen beispielsweise in Marburg die Fernverkehrsanschlüsse von und nach Frankenberg verloren. Die RB-Züge fahren wenige Minuten vor Ankunft der ICs ab und kommen kurz nach deren planmäßiger Abfahrt in Marburg an.

Für die Nahverkehrs-Reisenden mit dem Mittelhessen-Express bedeutet dies, dass die Triebwagen künftig alle zwei Stunden zur geraden Stunde Frankfurt 20 Minuten früher verlassen müssen und in Gießen vom IC überholt werden und dort zehn Minuten Zwangspause einlegen müssen. Der exakte Stundentakt des Mittelhessen-Express ist damit dahin. Zwar bringt die Fahrzeitverlängerung zusätzliche Halte zwischen Bad Nauheim auf allen Stationen, gleichzeitig fallen damit aber auch die RB-Züge zwischen Fried-

berg und Gießen weg, so dass das Zugangebot insgesamt zurückgeht.

Auswirkungen wird die IC-Verschiebung auch in Nordhessen haben. So wird die RegioTram in Zukunft alle zwei Stunden in Wabern vom Fernverkehrszug überholt, was die Fahrzeit nach Kassel ebenfalls verlängert.

Neuerungen wird es auch auf der Strecke Gießen – Siegen – Köln geben, die allerdings nichts mit der IC-Fahrplanänderung auf der Main-Weser-Bahn zu

tun haben: Ab Fahrplanwechsel wird die Langlauf-RE-Linie Gießen – Aachen in Siegen gebrochen. Neu auf der Strecke Frankfurt – Gießen – Siegen wird ab 13. Dezember ein EC-Paar als Verlängerung aus der Linie Klagenfurt – Frankfurt sein.

Weitere Details zu den umfangreichen Fahrplanänderungen auf der Main-Weser-Bahn und den Auswirkungen auf die Anschlüsse in der nächsten Fahrgastzeitung. (wb)



Im Bahnhof Siegen (Foto) halten erstmals seit vielen Jahren wieder Fernverkehrszüge. Ab Fahrplanwechsel wird ein Zugpaar der Linie Frankfurt – Klagenfurt bis in die nordrhein-westfälische Großstadt verlängert. (Foto: DB AG/Günter Jazbek)

Mittelhessen

Vollendete Tatsachen geschaffen: Gleise weg

DB-Netz baute Anlagen für Güterverkehr in Wilsenroth ab

Morgens um sechs rückte am 3. August ein Großaufgebot von Mitarbeitern der DB-Netz und einer Abbruchfirma aus Burbach mit mehreren Sattelzügen am Bahnhof Wilsenroth an der Strecke Limburg – Altenkirchen an und baute Wei-

chen und Gleise zu den Frachtrampen ab. Hintergrund: Die Brohltal Schmalspureisenbahn GmbH aus Rheinland-Pfalz hatte beim Verwaltungsgericht Wiesbaden Klage gegen das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingereicht.



*Bahnhof Wilsenroth im Westerwald
(Foto: Volker Thies)*

Sie wollte die Frachtanlagen in Wilsenroth weiter nutzen und deshalb mit einer Eilentscheidung den vom EBA genehmigten Abbau zunächst abwenden. Das Gericht hatte zwar zu erkennen gegeben, dass es einem Eilantrag nicht zustimmen würde. Ohne eine Entscheidung im Hauptsacheverfahren abzuwarten, hat die DB Netz aber nun begonnen, die vom EBA genehmigten Maßnahmen umzusetzen. Mit Verständnislosigkeit reagierte man im hessischen Verkehrsministerium, das ebenfalls Interesse am Erhalt der Anlagen zu erkennen gegeben hatte. (wb)

Karl wieder unter Dampf

Seit 23. Juli 2009 dampft sie wieder, die Lok Nr. 1 der Eisenbahnfreunde Wetterau (EFW). In einer kleinen Feierstunde wurde die 1904 von Henschel in Cassel (so schrieb sich die nordhessische Großstadt damals offiziell!) gebaute Dampflokomotive T3 – Typ Bismarck vom ehemaligen Besitzer, der Firma Nickel dem Eisenbahnverein der Kurstadt übergeben und im Gedenken an den Freund und Förderer der Lok und des Vereins auf den Namen (Theodor) Karl getauft.



Zunächst war die Maschine bei der Marburger Kreisbahn beheimatet und wurde erst am 11. Februar 1972 außer Dienst gestellt. Die Firma Nickel rettete sie damals vor dem Schweißbrenner und ließ sie als Denkmal in Dreihausen (dem Endpunkt der Marburger Kreisbahn) aufstellen. Zu schade für ein Denkmal erachtet, kam sie kurz danach als Leihgabe nach Bad Nauheim, musste dort aber nach Fristablauf wegen Geldmangel zunächst abgestellt werden. In den letzten zwei Jahren wurde sie schließlich liebevoll und fachmännisch in Krefeld aufgearbeitet und wird im Jahre 2010 während der Landesgartenschau eine ganz besondere Attraktion darstellen.

(Text und Foto: Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt am Main

Geheimwissenschaft Fahrplanerstellung

Wie der komplizierte Fahrplan der Buslinie 261 zustande kommt

In Deutschland fühlen sich 40 Millionen Menschen berufen, dem Fußballbundestrainer dienliche Ratschläge für das erfolgreiche Abschneiden der Nationalmannschaft geben zu müssen. Jeder zweite Nutzer des ÖPNV ist der festen Überzeugung, dass, wenn es nach seinen Vorstellungen ginge, die Fahrpläne der verschiedenen Verkehrsmittel besser aufeinander abgestimmt wären. Jeder dieser Verbesserer ist jedoch meist nur auf seinen eigenen Vorteil bedacht. Fahrpläne, insbesondere Taktfahrpläne, sind aber immer das Ergebnis des Zusammenspiels einer Vielzahl von Faktoren mit dem Ergebnis, dass die Anschlüsse entweder immer, bei Verspätungen nicht oder in vielen Fällen leider nie funktionieren. Und Fahrpläne stellen stets – unter Beachtung vorrangiger Bedürfnisse – einen Kompromiss zwischen dem Wünschenswerten und dem Machbaren dar.

Die Erstellung von Schienenfahrplänen sollte man wohlweislich denen überlassen, die im Besitz der erforderlichen Zugangsdaten sind, die Außenstehenden generell nicht zugänglich sind. Man muss zudem umfassende Kenntnisse von sogenannten Streckenkonflikten haben, Gleisbelegungen in Bahnhöfen kennen, Fahrstraßenbildungen beurteilen können und vieles andere mehr. Aber auch bei der Erstellung eines Busfahrplans, zumindest einer komplexeren Linie, sind eine ganze Reihe von Parametern zu bedenken, von denen sich der Laie kaum eine Vorstellung macht. Da sind in erster

Linie die Vorschriften der Lenkzeitenverordnung, der Arbeitszeitregelung und sonstige betriebliche Vereinbarungen zu nennen, aber auch Fahrgastströme und -gewohnheiten müssen unter Beachtung bestimmter Prioritäten Berücksichtigung finden.



Hohe Priorität: Barrierefreier Zugang der Haltestelle Oberursel Rathaus auch für Gelenkbus.

Sicherlich hätte jeder Fahrgast gerne seinen eigenen Bus, der ihn umsteigefrei und zu seinen Wunschzeiten von A nach B bringt. Dass dies nicht machbar und schon gar nicht finanzierbar wäre, liegt auf der Hand, obwohl einem datengesteuertem, vernetzten Rufbussystem wegen rückläufiger Schülerzahlen und des demographischen Wandels in bestimmten Fällen auf dem „Flachen Land“ die Zukunft gehören dürfte.



Kronberg Süd: Fahrgastzahlen verdreifacht, auch dank Zwangsanschluss durch geschlossene Bahnschranke bei verspäteter S4.

Traditionslinie Königstein (Taunus) – Bad Homburg vor der Höhe

Bei der Linie 261 (früher Verkehrsgemeinschaft Untermain/Rhein-Main-Verkehrsverbund Linie 917 und Bahnbus 5947) handelt es sich um eine Traditionslinie, deren Betriebsaufnahme in die Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg zurückreicht – damals und bis in die 1950er-Jahre sogar mit einzelnen durchgebundenen Kursen nach Wiesbaden. Nach dem Krieg wurde die Strecke aus der Not heraus (Fahrzeugmangel und hohes Fahrgastaufkommen) sogar zeitweise parallel von drei Unternehmen eigenwirtschaftlich betrieben, später gemeinschaftlich unter gegenseitiger Anerkennung der Zeitkarten von Bahnbus und Kraftverkehr Königstein. Letztere war dann noch einige Jahre als Subunternehmer eingeschaltet, bevor die Konzession exklusiv an die Bahnbus Verkehrsgesellschaft Untermain (VU) fiel.

Zeitzeugen berichten, dass man nach dem Krieg monatelang die Strecke zwi-

schen Zollhaus und etwa der heutigen Haltestelle Waldsiedlung zu Fuß zurücklegen musste, weil die Straße so mit Schlaglöchern übersät war, dass ein besetzter Bus aufgefressen wäre. Kaum denkbar in der heutigen Zeit. Was die Taunusbahn im Hochtaunuskreis für die Erschließung der Nord-Süd-Richtung darstellt, bedeutet der 261 für den Verkehr in West-Ost-Richtung.

Nachdem feststand, dass die Linie zum Jahresfahrplan 2009 europaweit ausgeschrieben wird, galt es, den Fahrplan so zu gestalten, dass ein günstiges Angebot erwartet werden konnte. Die Umstellung erfolgte auf moderate Weise in zwei sanften Schritten, auch deshalb, weil durch den RMV als Besteller zunächst noch bestehende Verträge mit der VU/Regionalverkehr Kurhessen einzuhalten waren. In der ersten Stufe wurde ab Jahresfahrplan 2006 der noch auf die Zeiten des FVV zurückzuführende Stolpertakt (10/20/30) auf einen RMV-konformen 15/30/60-Minutentakt umgestellt und die Leistungen im innerstädtischen Verkehr

Königsteins bedarfsgerecht (und völlig protestfrei) nahezu halbiert. Gleichzeitig wurden die Fahrzeitprofile an die tatsächlichen Gegebenheiten angepasst. Durch eine damit einhergehende Umlaufoptimierung konnten – bei einer deutlichen Verbesserung des Angebotes für die Fahrgäste – drei von ursprünglich einmal 13 Fahrzeugen eingespart werden. In der zweiten Phase ab Jahresfahrplan 2009 wurde die Linie in Königstein Stadtmitte (in Übereinstimmung mit den Aufgaben eines Regionalbusses, aber auch wegen der Verspätungsanfälligkeit in diesem Streckenabschnitt) gekappt und die bisherigen Leistungen nach Falkenstein auf den innerörtlichen Stadtbusverkehr übertragen. Gleichzeitig wurde das Angebot zwischen Bad Homburg und Oberursel entsprechend der stetig steigenden Nachfrage auf dieser Relation ausgeweitet (die Gesamtkilometerleistung wurde umgeschichtet).

Bevor überhaupt ein Fahrplan erstellt bzw. modifiziert werden kann, müssen zunächst bestimmte Basisdaten vorliegen. Dies gestaltet sich bei einer bereits bestehenden Linie relativ einfach, bedarf aber dennoch größter Sorgfalt. Bei notwendigen Änderungen in der Streckenführung oder bei den gravierenden Verschiebungen der Abfahrtszeiten würde dagegen ein noch weitaus größerer Aufwand anfallen. Konkret waren hier folgende Parameter zu analysieren:

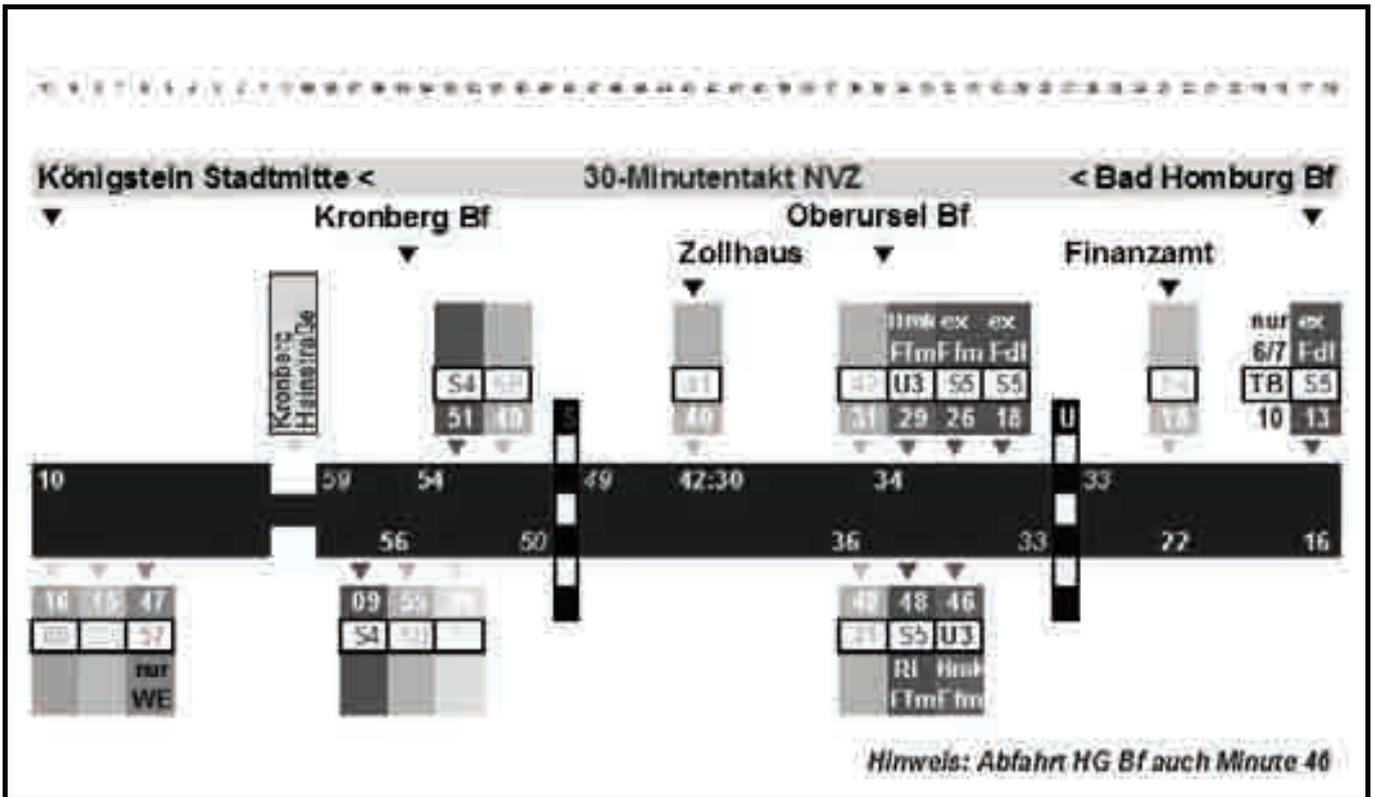
1. Abgleich mit den Vorgaben der lokalen und regionalen Nahverkehrspläne,
2. Streckenführung: bewährt, keine neuen Ansiedlungen zu erwarten; jedoch aus wirtschaftlichen Gründen Kappung des Astes Königstein – Falkenstein,
3. zusätzliche Haltestellen: ja, Oberursel Zeilweg,

4. Fahrzeitprofil: Ermittlung der effektiven Fahrzeiten an den verschiedenen Betriebstagen und zu unterschiedlichen Tageszeiten anhand dreier verschiedener standardisierter Methoden,
5. Festlegung eines Bezugspunktes,
6. Abfrage der Schulzeiten der neun an der Strecke liegenden weiterführenden Schulen,
7. Ermittlung der Ein- und Aussteiger für jede der 31 Haltestellen,
8. Fahrgastbefragung zu Gewohnheiten und zum Erlangen von Kenntnissen der häufigsten Reiseketten,
9. Ermittlung der Schließzeiten der beiden Bahnübergänge in Kronberg Süd und Oberursel Bahnhof,
10. Belegungspläne der Bussteige in Bad Homburg Bahnhof und Kurhaus sowie in Königstein Stadtmitte.



Pünktlichkeitsüberwachung durch Eleba-Module: Abfahrt bei Grün.

Nachdem diese Vorarbeit abgeschlossen war, wurde das Fahrzeitprofil in den Integralen Taktfahrplan (ITF) übertragen und die Abfahrtszeiten so lange verschoben, bis sich für die zwölf (!) Umsteigehaltestellen – je nach Priorität – optimale bis zumutbare Umsteigesituationen ergaben und die Reisekette für die 41 Prozent Umsteiger einigermaßen sicher war.



Anschlussvectogramm Bus 261-R

Bezugspunkt ist und bleibt die Korrespondenz-Haltestelle Kronberg Bahnhof, da sich hier der zahlenmäßig größte Fahrgastwechsel (zwischen der S4 und dem 261er als Zubringer/Abbringer aus/in Richtung Königstein bzw. zu den drei Kronberger Stadtbussen) vollzieht. Zu berücksichtigen war ferner, dass der Bus hier auf verspätet eintreffende Züge fünf bzw. beim Stundentakt nachts sogar bis zu 15 Minuten warten kann. Für die Verdichtungsfahrten, also beim 15-Minutentakt sollten sich ergänzend perfekte Umsteigesituationen in Kronberg Süd (mit Zwangsanschluss bei verspäteter S4 durch die geschlossene Schranke), in Königstein auf die Busse in/aus Richtung Hochtaunus und in Bad Homburg Bahnhof auf die Taunusbahn ergeben.

In Oberursel Bahnhof war die Vorgabe, dass sich während des 15-Minuten-

taktes der U3 und der S5 in etwa „vermittelte Anschlüsse“ mit gesicherten Übergangszeiten in beiden Richtungen zwischen sieben und zwölf Minuten (bei bis zu vier Minuten Fußweg) einstellen sollten. In der Schwachverkehrszeit (SVZ) sollte in der Lastrichtung – als Nebeneffekt des verkürzten Fahrzeitprofils – Korrespondenz zur U3 bestehen. Kritisch blieb allerdings der Übergang in Stierstadt Zollhaus zwischen dem 261 und dem Stadtbus 41 bedingt durch die unglückliche Schaltung der Fußgängerampel, was aber nicht zu ändern ist. Dafür muss der 261 in der Nebenverkehrszeit (NVZ) und im Schülerverkehr auf den verspäteten 41 bis zu zwei Minuten warten können.

Die Haltestellenbelegung gestaltete sich im gesamten Linienverlauf unkritisch und in dem Engpass Hainstraße in

Kronberg findet fahrplanmäßig keine Busbegegnung statt. Nicht lösbar war, dass der 261 von Bad Homburg kommend in Kronberg Süd auf die sich gerade öffnende Schranke aufläuft (sofern Bus und Bahn pünktlich sind). Bei punktgenauer Abfahrt in Bad Homburg Bf ergibt sich kein Konflikt mit der „Armada“ der nachfolgenden Stadtbusse.

Glücksfall Linie 261

Die Gegebenheiten stellten sich bei der Linie 261 unter Beachtung einiger Tricks als dermaßen optimal heraus, wie sie sich ein Fahrplanmacher eigentlich nicht besser wünschen könnte:

1. Die ermittelten realen Fahrzeiten liegen in beiden Fahrtrichtungen deutlich unter einer Stunde. Daher kommt man unter Berücksichtigung einer ausreichenden Pufferzeit bei einem 15-Minutentakt mit nur acht, bzw. im Falle einer „Überschlagenen Wende“ mit neun Bussen (und zusätzlich einem V-Bus im Schülerverkehr) aus. Pausenzeiten können bei beiden Endhaltstellen (mit Toiletten und Verpflegungsmöglichkeit), in der Hauptverkehrszeit vorrangig in Bad Homburg Bahnhof eingeplant werden. Die durchschnittliche Fahrleistung liegt knapp über 70.000 km pro Jahr und Bus. Zwischenleerfahrten fallen nur in geringem Umfang an. Das Ein- und Ausscheren ist zudem auch in Oberursel Bahnhof, also ganz in der Nähe des Busdepots machbar.

2. Es gibt keine ausgesprochene Lastrichtung, d.h., die Busse sind ganztägig in beiden Fahrtrichtungen annähernd gleichmäßig ausgelastet. Die Linie weist somit für einen Regionalbus einen weit über Durchschnitt des RMV liegenden Deckungsgrad auf.

3. Bei durchschnittlich 77 Einsteigern in der Hauptverkehrszeit (Daten von 2005) liegt die maximale gleichzeitige Besetzung bei einem Bus mit 41 Sitzplätzen bei nur 30 Personen!

4. Der Anteil der Barzahler liegt auch bei überdurchschnittlich hohem Fahrgastaufkommen auf konstant niedrigem Niveau.

5. Der ansonsten unglückliche Taktprung der S4 (nachts und sonntags) erweist sich für die Umstellung auf ein verkürztes Fahrzeitprofil in der Schwachverkehrszeit als glücklicher Umstand. Als nicht zu verachtender Nebeneffekt wird dabei sogar noch ein Bus eingespart.

6. Ggf. auftretende Verspätungen durch hohes Fahrgast- oder Verkehrsaufkommen wirken sich erst im letzten Fünftel der Fahrstrecke aus und sind zudem nicht anschlussrelevant.

7. Die Linie weist ein ausgesprochen anspruchsvolles Fahrgastklientel auf, was zwar gewisse Anforderungen an die Umgangsformen der Fahrer stellt, andererseits aber kaum Vandalismusschäden bei den Bussen erwarten lässt.



Bahnhof Bad Homburg – Endpunkt der Buslinie 261.

Ein Fahrplan, das trifft auch auf den der Linie 261 zu, bei dem man aufgrund des überdurchschnittlichen Deckungsgrades aus dem Vollen schöpfen konnte, stellt immer einen Kompromiss dar. An oberster Stelle stehen die Vorgaben der verabschiedeten Nahverkehrspläne. An zweiter Stelle ist die Philosophie des Bestellers (Schlagworte wie: Umwelt, Zufriedenheit der Kunden, Daseinsfürsorge, Grundversorgung, Freizeitwert) zu nennen. Begrenzende Vorgaben, wie Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit, Kilometerlimit, Umsetzbarkeit und die Umlaufgestaltung legen dem Fahrplangestalter allerdings enge Fesseln an.

Fahrplanstart ohne Probleme

Bei der Linie 261 ist den Fahrplanmachern zweifelsohne ein großer Wurf gelungen. Weder bei der großen Umstellung 2006, noch bei der im vergangenen Dezember gab es ernstliche Kritikpunkte, noch sind irgendwelche Beschwerden von Fahrgästen aktenkundig. Anders als bei vielen anderen Linien im Hochtaunuskreis waren auch keinerlei Fahrzeitkorrekturen erforderlich, abgesehen von einer einzigen Ausnahme: ein nicht im Fahrplan aufgeführter V-Bus zur Bewältigung der Schülerströme verkehrt ab 20. Februar zehn Minuten früher als ursprünglich geplant.

Bei einer Regionalbuslinie in der Hauptverkehrszeit einen 15-Minutentakt anzubieten, war ein gewagtes Unterfangen. Die Entwicklung der Fahrgastzahlen, auch als Folge der Einrichtung von Ganztagschulen, und der als Folge einer gleichmäßigeren Auslastung hohe Pünktlichkeitsgrad geben den Planern Recht. Seit Übernahme der Linie durch die Hessische Landesbahn im vergangenen

Dezember konnten deutliche Fahrgastzuwächse im Stadtgebiet Bad Homburgs und auf den Teilstrecken Bad Homburg – Oberursel und Kronberg – Königstein verzeichnet werden. Die Fahrgäste honorieren ganz offensichtlich den gegenüber dem vorherigen Betrieb durch die Bahntochter RKH (Regionalverkehr Kurhessen) deutlich höheren Pünktlichkeitsgrad und die verbesserte Anschlusssicherheit. Viele Fahrgäste sind von möglichen Ausweichrouten zur Standardverbindung zurückgekehrt (immerhin bestehen als Beispiel zwischen Frankfurt City und Königstein vier Fahrtmöglichkeiten). Des weiteren kann gemutmaßt werden, dass etliche in den letzten Jahren „verprellte“ Pendler wieder vom Auto zu Bussen und Bahnen zurückgekehrt sind.



Bus der Linie 261 in Bad Homburg

Aber auch zwischen Kronberg und Oberursel sind dank der hervorragenden Umsteigesituation am dortigen Südbahnhof spürbar steigende Fahrgastzahlen zu beobachten, allerdings nur in der Hauptverkehrszeit. Bei Nutzung von S4 und Bus 261 haben in Eschborn Beschäftigte schnell erkannt, dass sie sich den teureren und zeitaufwändigen Umweg über die Tarifzone 50 ersparen können. Während des „Morgenlochs“ von 9 bis 12 Uhr lässt

die Besetzung der Busse auf diesem Streckenabschnitt, einem allgemein zu beobachtenden Trend der letzten 12 Monate im direkten Umfeld Frankfurts folgend, allerdings trotz nur eines Halbstundentaktes zu wünschen übrig.

Folgende Verbesserungen sind noch möglich:

- Auflage eines Pocketfahrplans (wichtig für Gelegenheitsfahrer wegen Taktsprung und unterschiedlichen Fahrzeitprofilen).
- Mehr (kostenlose) PR für die Linie in lokalen Anzeigebältern
- Schließung von zwei Taktlücken der Gegenrichtung;
- Umgestaltung der Haltestellen Oberursel Rathaus und Bad Homburg Kurhaus

(Richtung Bahnhof) für einen barrierefreien Zugang auch von Gelenkbussen

- Zusätzliche Haltestelle Oberursel Zeilweg (noch vor dem Hestentag 2011)
- Einrichtung von Bündelfunk zur Verständigung bei Umsteigern zwischen 261 und Stadtbussen in Kronberg bzw. Stadtbus 41 in Stierstadt Zollhaus.

Den Fahrplan der Linie 261 findet man online unter:

www.verkehrsverband-hochtaunus.de

(Text und Fotos: Wilfried Staub)

* * * * *

Der Artikel ist die Kurzfassung eines Vortrages, den der Autor am 8. Juni 2009 beim Monatstreff des Regionalverbandes Frankfurt am Main gehalten hat.

Großraum Frankfurt am Main

War es Brandstiftung?

Feuer im denkmalgeschützten Bad Homburger Bahnhof

In der Nacht vom 3. auf den 4. Juli brannte es plötzlich im Empfangsgebäude Bad Homburg. Der hölzerne Verkaufsstand einer Großbäckerei soll – so der Verdacht – von zwei Jugendlichen in Brand gesetzt worden sein. Das Feuer erfasste Innenputz und Leitungen in der Halle und beschädigte auch das Fassadenfenster. Wie viele Tauben ums Leben kamen, wurde nicht berichtet. Die Halle wurde gesperrt, der Zugang zu den Zügen war an diesem Wochenende nur über die Rückseite möglich. Dahin wurde ein Bus-Pendelbetrieb (Fahrzeit 10-15 Minuten) eingerichtet. Am Wochenbeginn wurde dann die Ostseite von Gleis 2 gesperrt und nahe dem ehemaligen Waserturm ein Zugang zu den Bahnsteigen geschaffen. Da die Fahrkarten-Automa-

ten nicht funktionierten, standen auf dem Bahnsteig Leute von DB-Sicherheit, die Tickets verkauften und sogar in den Zügen zum Fahrkartenverkauf mitfuhren.



*Bahnhof Bad Homburg
(Foto: Reinhard Dietrich)*

Im Laufe der folgenden Woche wurde ein Holztunnel (genannt „Raubtiergang“) bis zu den Gleiszugängen gezimmert, so dass die Umwege nicht mehr nötig

waren. Der Bahnbetrieb lief ab da wieder normal, da die Sperrung des Gleises 2 aufgehoben wurde. *(ld)*

Fahrgastsprechttag S-Bahn Rhein-Main

Frankfurt nimmt an der Europäischen Mobilitätswoche vom 16. bis 22. September 2009 wieder mit einem vielfältigen Angebot teil. Das Programm wird von der lokalen Nahverkehrsgesellschaft traffiQ Frankfurt koordiniert und PRO BAHN wird als Partner eine eigene Veranstaltung organisieren. Geplant ist ein Fahrgastsprechttag S-Bahn Rhein-Main am Mittwoch, dem 16. September 2009 um 19.00 Uhr im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32, Clubraum 2. Während der Veranstaltung können Fahrgäste Anregungen und Kritik äußern oder sich den S-Bahnbetrieb erklären lassen. Ziel des Fahrgastsprechtages ist es, einen direkten Meinungs austausch zwischen Fahrgästen und den Betreibern der S-Bahn zu ermöglichen. Für die Fahrgäste werden kompetente Gesprächspartner vom Rhein-Main-Verkehrsverbund, von DB Regio und von der lokalen Nahverkehrsgesellschaft traffiQ Frankfurt vor Ort Rede und Antwort stehen.

Die Moderation übernimmt Holger Scheel vom Fahrgastverband PRO BAHN. Im Jahr 2008 hatte PRO BAHN in Frankfurt erstmals einen Fahrgastsprechttag zum Thema Stadtverkehr zusammen mit traffiQ angeboten. In Berlin veranstalten die Kollegen vom Fahrgastverband IGEB den Fahrgastsprechttag S-Bahn bereits seit einigen Jahren. Weitere Informationen unter www.pro-bahn-frankfurt.de *(ld)*



Neuer Vorstand in Frankfurt

Anfang Juli wählte die Jahresmitgliederversammlung des PRO BAHN-Regionalverbandes Großraum Frankfurt seinen neuen Vorstand: Vorsitzender Helmut Lind (Oberursel), Stellvertreter Wilfried Staub (Bad Soden) und Christian Lüth (Wehrheim). Als Kassenwart wurde Heinrich Maier (Offenbach), der im Dezember für Frank Lipke in dieses Amt nachgerückt war, wiedergewählt. Als Kassenprüfer wurden Jochen Ridder und Thomas Schwemmer gewählt. Wir bedanken uns bei Karl-Heinz Pfützte für die in der letzten Periode geleistete Arbeit und bedauern, dass er aus persönlichen Gründen nicht mehr für eine weitere Amtszeit zur Verfügung stand. *(ld)*

Großraum Frankfurt am Main

MTV-Mobilitätspreis verliehen

Wilfried Staub von Verkehrsgesellschaft und ADAC ausgezeichnet

Die MTV, die Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft, hatte erstmals in Zusammenarbeit mit dem ADAC einen Mobilitätspreis ausgeschrieben. Ziel sollte es sein, auf die Bedeutung nachhaltiger Mobilität für die Lebensqualität aufmerksam zu machen, insbesondere die Bedeutung eines funktionierenden ÖPNV für die Lebensqualität aller Bevölkerungsgruppen herauszustellen, und bemerkenswerte Projekte und Initiativen der Öffentlichkeit näher zu bringen.

MTV-Aufsichtsratsvorsitzender Michael Cyriax versteht den Preis auch als Teil des Verbesserungsmanagements der MTV und dankte den Bürgern und Bürgerinnen für die zahlreich eingegangenen konstruktiven Vorschläge.

Die Flörsheimer Aktion „Meine Füße sind zum Laufen da“ wurde am 21. April 2009 in einer kleinen Feierstunde als besonders kreatives und engagiertes Projekt für die künftigen ÖPNV-Nutzer ausgezeichnet. Das Vorhaben wird von der „mobilen Beratung“ Flörsheim und dem dortigen BUND seit 2004 betrieben und spricht Eltern und Kinder in Kindergärten und in der Grundschule an, auf kurze Strecken im innerörtlichen Verkehr zu verzichten und diese Wege als Art Bewegungs-Parcours zur Steigerung der Fitness und Kondition zu verstehen



Preisverleihung an Wilfried Staub (rechts). (Foto: MTV)

Auch Wilfried Staub, Mitglied des Vorstandes von PRO BAHN Hessen, zählte zu den Nominierten. Mit seinem ÖPNV-Fahrplan für alle Haushalte in Bad Soden am Taunus hat er eine besonders lobenswerte Idee umgesetzt. Das gesamte ÖPNV-Angebot in Bad Soden ist auf zwei DIN-A4-Seiten aufgeführt und wird auf kostengünstige Weise zusammen mit dem Jahreskalender der Stadt und somit unmittelbar zum Fahrplanwechsel an alle Haushalte, alle Seniorenstifte, den DB-Shop im Bahnhof und an das Kreiskrankenhaus verteilt. Belegbar ist, dass das Vorhandensein von kompakten Fahrplaninformationen die Nutzung des ÖPNV messbar erhöht. Die Redaktion dieses Flyers liegt seit Jahren bei Wilfried Staub, der die Aktion auch initiiert hat.

In ihrer Laudatio meint die MTV wörtlich: „Wilfried Staub ist ein profunder Kenner des Öffentlichen Personennahverkehrs. Er informiert auf seiner privaten Homepage zum gültigen ÖPNV-Gesetz, erklärt grundlegende Rahmenbedingungen des ÖPNV, gibt Einblick in die Geschichte des ÖPNV im MTK und diskutiert Verbesserungen. Seit 1990 engagiert sich Wilfried Staub auf politischer Ebene für die Verbesserung der Bus- und Bahnverbindungen. Er ist einer der drei vom Stadtparlament Bad Sodens

gewählten Vertreter in der Gesellschafterversammlung der MTV. Außerdem ist er einer der Sprecher des Fahrgastbeirates des RMV, Mitglied im Fahrgastbeirat der ehemaligen Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn AG (FKE) und in Personalunion der MTV und im Vorstand von PRO BAHN Hessen. Die MTV würdigte die Information an die Haushalte als mittlerweile etablierte Maßnahme zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Weitere Informationen finden sich unter: www.WilfriedStaub.de.“ (ld)

Alle Jahre wieder...

Zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2009 sollen die Fahrpreise des Rhein-Main Verkehrsverbundes (RMV) „traditionell“ zwischen 2,5 und 2,7 Prozent erhöht werden. Wilfried Staub von PRO BAHN Hessen dazu: „Interessant dürfte es aber werden, wie der RMV dem Aufsichtsrat die Preiserhöhung dieses Jahres schmackhaft machen wird. Die Argumente gestiegener Energie- oder höherer Lohnkosten dürften kaum herangezogen werden können. Schließlich liegt der Rohölpreis derzeit genau 50 Prozent unter dem des Vorjahres und die Löhne des fahrenden Personals bewegen sich zumindest bei den neu ausgeschriebenen Linien um bis zu 30 Prozent unter denen der Fahrer und Triebwagenführer mit Altverträgen. Auch dürfte sich so langsam der vom RMV propagierte Effizienzgewinn bei den europaweit ausgeschriebenen Verkehren in der Bilanz in Höhe von etlichen Millionen Euro niederschlagen.“

PRO BAHN fordert deshalb den Aufsichtsrat des RMV auf, der angekündigten Erhöhung der Fahrpreise nicht zuzustimmen und stattdessen die Preise insbesondere für Familien deutlich zu senken. Pressesprecher Martin Schmidt: „Wer mit zwei Erwachsenen und zwei Kindern Bus fährt, ist zuweilen mit dem Taxi billiger unterwegs.“ Wilfried Staub ergänzt: „Die Fahrpreise für Kinder sind im RMV im Vergleich zu anderen Verbänden viel zu hoch. Kinder in Begleitung Erwachsener frei zu befördern, wie es auch bei der DB üblich ist, und entsprechend einer lange erhobenen Forderung von PRO BAHN und VCD den Preis für das Ticket alleine fahrender Kinder deutlich zu senken, sehen wir als das richtige Signal an. Schließlich gilt es, Jugendlichen als zukünftigen Dauerkunden den ÖPNV schmackhaft zu machen.“ Schmidt: „Damit wäre auch dem Umstand Rechnung getragen, dass Mitfahrer im eigenen Auto keine weiteren Kosten verursachen. Unsere Städte ersticken am Verkehr, wenn alle mit dem Auto kommen.“ Die Preispolitik des RMV ist ein wichtiger Faktor, dies zu verhindern – oder zu fördern.“ (nk)



So könnte ein neuer ICE-Bahnhof „Darmstadt-West“ aussehen. Eine gigantische Fehlplanung meint PRO BAHN. (Zeichnungen: DB Station&Service AG)

Starkenburg

Haltepunkt Tann: verkehrstechnischer Murks

PRO-BAHN-Brief an Darmstadts Oberbürgermeister Walter Hoffmann

Nachdem im Frühjahr Darmstadts Oberbürgermeister Walter Hoffmann in einem Alleingang vorgeprescht war, die Anbindung des Hauptbahnhofs an die geplante Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar als nicht durchsetzbar bezeichnete und statt dessen den Bau eines neuen ICE-Haltepunkts „Darmstadt West“ im Stadtteil Tann wieder ins Spiel brachte, ist die Diskussion um die Schnellbahnanbindung in der südhessischen Großstadt wieder voll entbrannt. Die Deutsche Bahn AG war schnell bei der Sache und präsentierte der Stadt neue Pläne für den Bahnhof (siehe Zeichnungen). Der Fahrgastverband PRO

BAHN meldete sich auch wieder zu Wort und kritisierte die neuen Pläne in einem Brief an den Oberbürgermeister scharf.

In der Diskussion um die Anbindung Darmstadts an den ICE weist PRO BAHN erneut darauf hin, dass ein neuer ICE-Halt an der Siedlung Tann als Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsnetz ungeeignet ist. PRO BAHN möchte die Diskussion wieder in rationale Bahnen lenken. Aufgrund täglicher Nutzung des Öffentlichen Verkehrs als System ergeben sich einige grundlegende Fakten:

- Ein ICE-Haltepunkt in Darmstadt verfügt nur dann über das notwendige Verkehrsaufkommen, wenn dieser aus

dem Umland bequem erreichbar ist. Alle verkehrlichen Nachteile des ICE-Halts Siedlung Tann sind in mehreren Studien des renommierten „Zentrums für Integrierte Verkehrssysteme“ ausführlich dokumentiert.

- Die Hauptfunktion des ICE-Halts in Darmstadt ist die Anbindung an das Netz des Hochgeschwindigkeitsverkehrs, nicht die Anbindung an den Flughafen Frankfurt. Einem Zeitgewinn gegenüber einer S-Bahn-Direktverbindung von läppischen dreieinhalb Minuten steht der Nachteil gegenüber, dass der ICE sicher nicht im RMV-Tarif benutzt werden kann.

Eine Hauptanforderung an den Öffentlichen Personenverkehr ist die Verknüpfung aller Verkehrssysteme. Im Hauptbahnhof Darmstadt ist diese durch den Integralen Taktknoten zur Minute 30 und die Verknüpfung zwischen Schiene, Straßenbahn und Busverkehr optimal gegeben. Die Umsteigezeit beträgt 3-5 Minuten. Ein ICE-Halt pro Stunde und Richtung reicht aus, wenn sich diese

Züge in Darmstadt Hbf begegnen und so optimale Anschlüsse in alle Richtungen an den bestehenden Zugfahrplan hergestellt werden. Mit einem ICE-Halt in der Siedlung Tann dagegen beträgt die erforderliche Umsteigezeit vom Regionalverkehr im Hauptbahnhof zum ICE und umgekehrt stattdessen 30 Minuten, wie PRO BAHN durch Addition der Wege- und Wartezeiten nachweist. PRO BAHN empfiehlt einen Feldversuch mit 20 kg Gepäck, einem Kinderwagen oder zwei Kleinkindern an der Hand. Dies gilt nicht nur für das Umland, sondern auch für die Darmstädter Ortsteile. Der Spruch von einer „problemlosen Anbindung“ kann nur von einem Autofahrer kommen.

- Es ist für jeden Zugfahrer offensichtlich, dass nur wenige Reisende solche Zeitverluste und Umwege auf sich nehmen werden. Dies bedeutet, dass die notwendigen Fahrgäste für eine dauerhafte Stabilisierung des ICE-Aufkommens fehlen werden.



- Eine deutliche Mehrbelastung der Region mit Autoverkehr und ein riesiges Parkhaus sind die Folge.

- Die bestehenden IC-Linien könnten vom Hauptbahnhof weggenommen werden, um sie über den ICE-Haltepunkt Tann zu führen.

- Die DB Netz AG wird sich an baulichen Erschließungskosten oder an Betriebskosten für Nahverkehrsmittel nicht beteiligen. Dies ist schon aus rechtlichen Gründen ausgeschlossen.

- Zusätzliche ÖPNV-Verbindungen nach Tann oder zum Frankfurter Flughafen gehen zu Lasten der Stadt Darmstadt und des Kreises und sind wegen der jährlichen Kostenunterdeckung in Millionenhöhe nicht finanzierbar.

- Eine wie auch immer geführte Express-Straßenbahn vom Hauptbahnhof zur Siedlung Tann würde weitere kostspielige Umbauten der überlasteten Kreuzung Berliner Allee/ Rheinstraße erfordern.

- Die Komplettsanierung des Darmstädter Hauptbahnhofs zur ÖV-Drehscheibe wurde vor wenigen Wochen abgeschlossen. Er bietet in Jugendstil-Atmosphäre Aufenthaltsqualität, Reisezentrum, Cafes und Einkaufsmöglichkeiten. Der Tunnelbahnhof in der Siedlung Tann dagegen würde aus vier separaten, unterirdischen, ungemütlichen Betonschächten bestehen. Und Bürohochhäuser über dem ICE-Tunnel an der A5, deren Beschäftigte dann mit dem Pkw über die Autobahn anfahren, können nicht Ziel verkehrspolitischer Planung sein.

- Die ICE-Lärmbelastung bei ebenerdiger Südanbindung des Hauptbahnhofs ist vernachlässigbar im Vergleich zur bestehenden Lärm- und Schadstoffbelastung durch 25.000 Autos und Lkw pro Tag. Deshalb ist die Forderung nach

einer Untertunnelung mit Kosten von ca. 67 Millionen Euro Unfug. Warum fordert eigentlich keiner der lärmgeplagten Anwohner die Untertunnelung der Eschollbrücker Straße, der A5 und der A67, um die Lärmbelastung wirkungsvoll zu reduzieren? PRO BAHN schlägt vor, sich in Arheilgen oder Eberstadt an die Gleise der Main-Neckar-Bahn zu stellen und den Geräuschpegel der ICEs bei 120-160 km/h mit dem Lärmpegel der B3 zu vergleichen. Warum erhebt niemand Protest gegen die geplante Verbreiterung der A5 auf sechs Auto-Fahrbahnen und die Abholzung des Westwaldes?



Ein Plan für „Darmstadt West“: Riesige Bürohochhäuser über dem Bahnhof

PRO BAHN bedauert, dass diese offensichtlichen Tatsachen in der bisherigen Diskussion aus der Windschutzscheiben-Perspektive ignoriert wurden und fordert stattdessen, ausgewiesene Experten des Schienenverkehrs in die Entscheidung einzubinden.

Ein ICE-Halt in der Siedlung Tann ist verkehrstechnisch aberwitziger Murks, eine mehr als 100 Millionen Euro teure Betonruine, vergleichbar dem in den 60er Jahren gegen alle Vernunft gebauten „Hauptbahnhof Ludwigshafen“.

Ein ICE-Halt in der Siedlung Tann entwertet die Modernisierung des Darmstädter Hauptbahnhofs, ein klarer Fall für den Bund der Steuerzahler.

Die Betriebsdefizite für zusätzlich erforderliche ÖPNV-Anbindungen eines ICE-Halts in der Siedlung Tann über 30-70 Jahre liegen mit absoluter Sicherheit über den einmaligen Investitionen für eine vollwertige ICE-Anbindung des Hauptbahnhofs.

PRO BAHN fordert von Oberbürgermeister Hoffmann, die vollwertige ICE-

Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs voranzutreiben. Die Reisenden möchten sich auf eine optimale Anbindung an den Fernverkehr und einen erweiterten Regionalverkehr in Darmstadt Hauptbahnhof verlassen können. Dieser Bahnhof wurde vor 100 Jahren mit einer planerischen Meisterleistung erbaut, die auch in Zukunft Bestand haben wird. Der ausführliche Brief kann unter <http://home.arcor.de/g101.12683/laden/ICE-Hoff.pdf> heruntergeladen werden. (Michael Reuter/Gottlob Gienger)

Rhein-Neckar

VRN hat viel vor: Rhein-Neckar-Takt 2020

Verkehrsverbund legt zum Jubiläum Zukunftsprogramm vor

Im Juni feierte der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) 25-jähriges Bestehen. Zum Geburtstag stellte die Dachgesellschaft des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) die Studie „Rhein-Neckar-Takt 2020“ vor. Dies ist ein mittelfristiges Gesamtkonzept für die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs in der Metropolregion Rhein-Neckar, sowohl im Normalspurnetz, als auch im Schmalspurnetz. Für rund 50 Schienenstrecken wurden Zielvorgaben formuliert.

S-Bahn Rhein-Neckar

So soll die S-Bahn-Linie 3 von Germersheim über Graben-Neudorf nach Bruchsal verlängert werden. Voraussetzung ist die Elektrifizierung der Strecke von Germersheim nach Bruchsal. Ebenso soll bis 2015 die S-Bahn Rhein-Neckar bis Mainz verlängert werden.



Ausbau bis 2015: S-Bahn Rhein-Neckar. Hier ein Triebwagen im Bahnhof Neustadt an der Weinstraße. (Foto: DB AG)



Die Strecke von Neustadt an der Weinstraße über Landau (im Bild der Hauptbahnhof) bis Wörth am Rhein soll langfristig elektrifiziert werden. (Foto: Andi Schaft)

Auf der Main-Neckar-Bahn ist geplant, die S-Bahn stündlich bis Bensheim und Darmstadt weiterzuführen. Zusammen mit einem Stadt-/RegionalExpress soll ein Halbstundentakt erreicht werden.

Der RE soll in Mannheim-Friedrichsfeld geflügelt werden, und nach Mannheim bzw. über Heidelberg nach Wiesloch-Walldorf weitergeführt werden. Eine Verlängerung in Richtung Bruchsal wird geprüft. Ebenfalls wird untersucht, wie die Lücke zwischen Biblis (S-Bahn Rhein-Neckar) und Goddelau (S-Bahn Rhein-Main) geschlossen werden kann.

In das S-Bahn-System der Rhein-Neckar-Region soll auch das BASF-Werksgelände, auf dem rund 30.000 Menschen arbeiten, integriert werden. Dazu muss die Strecke von Ludwigshafen Hauptbahnhof zur BASF elektrifiziert werden.

Über Homburg (Saar) hinaus soll die S-Bahn Rhein-Neckar über eine seit vielen Jahren stillgelegte Strecke bis

Zweibrücken verlängert werden. Ein Neubau bis zum Flughafen Zweibrücken ist ebenfalls im „Rhein-Neckar-Takt 2020“ beschrieben. Außerdem wird überlegt, ob die S-Bahn auch über vorhandene Gütergleise bis zur Ramstein Airbase verlängert werden kann.

Ergänzt werden soll das S-Bahn-Netz Rhein-Neckar durch Sprinter- und RegionalExpress-Züge.

Planungen im Norden und Osten

Die Stadtbahn Heilbronn soll bis Mosbach und Sinsheim bis 2012 verlängert werden.

Die Weschnitztalbahn vom Weinheim nach Fürth wird im Rahmen des Dieselnetzes Südwest (Betriebsaufnahme 2014) neu ausgeschrieben. Es ist vorgesehen, dass in fünf Jahren neue Fahrzeuge auf der Strecke eingesetzt werden können.

Neues in der Pfalz

Im Rahmen der Konzeption Rheinland-Pfalz-Takt 2015 wird zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Oberzentrums Kaiserslautern der RegionalExpress Karlsruhe – Neustadt alle zwei Stunden bis Kaiserslautern verlängert. Er erhält dort Anschluss an den ICE von/nach Paris. Langfristig ist für die Zeit nach 2023 die Elektrifizierung der Strecke Neustadt – Landau – Wörth zu prüfen. In diesem Zusammenhang ist auch eine Ausweitung des Stadtbahnnetzes Karlsruhe bis nach Bad Bergzabern möglich.

Die Strecke von Grünstadt bis Frankenthal soll in Zukunft durchgängig im 30-Minuten-Takt befahren werden, wobei die Züge abwechselnd nach Ramsen/Eiswoog und Monsheim verlängert werden sollen. Nach 2030 könnte die neu zu bauende „Flomersheimer Kurve“ direkte Verbindungen von Grünstadt nach Ludwigshafen/Mannheim ohne „Kopfmachen“ in Frankenthal ermöglichen.

Nach 2010 ist auch eine durchgehende RE-Verbindung von Saarbrücken über Pimasens-Nord nach Karlsruhe geplant. Der von dieser Strecke abzweigende Ast nach Bundenthal, der bisher nur sonntags im Ausflugsverkehr befahren wird, soll dann auch samstags und mittwochs bedient werden. Außerdem gibt es auf dieser Strecke noch große Potenziale im Güterverkehr durch Holztransporte.

Stadtbahnplanungen

Auch für die Meterspurstrecken in der Rhein-Neckar-Region beschreibt das VRN-Konzept zahlreiche Entwicklungsmöglichkeiten. So eine Stadtbahnverlängerung von Mannheim-Feudenheim über

Ilvesheim und Ladenburg nach Schriesheim mit möglicher Verlängerung nach Heidelberg. 52 Millionen Euro würde diese Verbindung kosten.

In der Langfristplanung ist eine Verlängerung der Straßenbahn von Eppelheim über Plankstadt nach Schwetzingen vorgesehen. Diese Verbindung bestand bereits von 1927 bis 1973. Ebenfalls eine „Wiederinbetriebnahme“ wäre die Strecke von Leimen über Nußloch nach Wiesloch, die ebenfalls 1973 eingestellt wurde, und die jetzt wieder in der Langfristplanung des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar auftaucht.



Heidelberger Straßenbahn: Es sind neue Strecken geplant. (Foto: RNV)

Für Mannheim sieht die Zukunftsplanung eine neue Meterspurstrecke in die Gartenstadt im Nordwesten der Stadt sowie zusätzliche Gleise entlang der Windeckstraße im Stadtteil Lindenhof vor. Ebenso eine Verlängerung der bisher im Stadtteil Feudenheim endenden Linie über eine 1,3 Kilometer lange Neubau-strecke in den Stadtteil Wallstadt, die etwa 15 Millionen Euro kosten würde.

In Ludwigshafen ist eine neue Meterspurstrecke über die Stadtteile Mundenheim (7.000 Einwohner) über Mau-dach (17.000 Einwohner) bis in die eigenständige Gemeinde Mutterstadt (13.000 Einwohner), direkt vor den Toren der Chemiestadt, geplant. Im Süden soll die Linie nach Rheingönheim bis

Neuhofen verlängert werden. Im Norden der Stadt wird eine Verlängerung der Linie von Oppau über Edigheim in den Stadtteil Pfingstweide vorgeschlagen.

Auch für die Universitätsstadt Heidelberg gibt es Zukunftspläne im Meter-spurnetz: So soll in den nächsten Jahren die bereits vom Gemeinderat beschlossene Strecke zum Uni-Campus „Neuen-

heimer Feld“ sowie in die Altstadt forciert werden. Auch dorthin gab es bereits bis 1976 Straßenbahnschienen.

Details über das Projekt „Rhein-Neckar-Takt 2020“ auf der Homepage des PRO BAHN Regionalverbandes Rhein-Neckar unter www.probahn.de/rhein-neckar (wb)

Rhein-Neckar

Neue Straßenbahnwagen für Heidelberg

Fahrzeuge können auch ohne Oberleitung fahren

Die Erneuerung des Fahrzeugparks der Rhein-Neckar Verkehrsgesellschaft schreitet voran. Im Juli traf die erste von insgesamt acht neuen Heidelberger Straßenbahnen ein, die von Bombardier Transportation gebaut wurden. Das Besondere an diesen Bahnen: Sie sind mit den im Mannheimer Werk des Konzerns entwickelten MITRAC Energie Savers ausgestattet. Dieses Speichersystem ermöglicht, den Energiebedarf der Fahrzeuge um bis zu 30 Prozent gegenüber konventionellen Straßenbahnen zu senken.

Diese Erfindung wurde im Frühjahr auch vom Land Baden-Württemberg mit dem ersten Platz beim ÖPNV-Innovationspreis gewürdigt. MITRAC reduziert jedoch nicht nur den Stromverbrauch der Fahrzeuge, es ermöglicht zugleich auch das Fahren ohne externe Stromzufuhr über einen bis zu 1,5 Kilometer langen Streckenabschnitt. Diese Innovation war



Anlieferung der ersten Energiesparbahn per Auto-Tief-lader am Heidelberger Betriebshof. (Foto: RNV)

für Heidelberg Voraussetzung, damit die geplante, und vom Stadtparlament bereits beschlossene Neubaustrecke durch den Universitäts-Campus „Im Neuenheimer Feld“ gebaut werden kann. An der Strecke liegen nämlich Universitätsinstitute, Kliniken und das Deutsche Krebsforschungszentrum. Diese Forschungseinrichtungen befürchteten, dass durch

elektromagnetische Felder von herkömmlichen Straßenbahnen empfindliche Messinstrumente gestört werden könnten.

Die neuen Heidelberger Bahnen werden derzeit intensiv getestet, da sich die elektronische Leit- und Steuerungstechnik der Wagen komplett von denen der Vorgängermodelle unterscheidet. Dafür wird rund ein Vierteljahr veranschlagt,

bevor die neuen Fahrzeuge im Liniendienst, zunächst noch auf den alten Strecken, eingesetzt werden können.

Insgesamt hat die RNV 19 dieser neuartigen Energiesparbahnen bestellt. Außer in Heidelberg sollen sie auch auf der Überland-Linie 5, die Mannheim mit Weinheim und Heidelberg verbindet, eingesetzt werden. (wb)

Personalien



Peter Berking

Peter Berking verließ Hessische Landesbahn

Seit Oktober 1990 war Peter Berking Geschäftsführer der Hessischen Landesbahn. Er hat die HLB maßgeblich gestaltet und das Unternehmen frühzeitig durch Gründung dreier Tochterfirmen auf den Wettbewerb im ÖPNV vorbereitet, auch wenn ihm viele Eisenbahnfreunde das Verschwinden von FKE und BLE anfangs übel genommen haben.

Ende Mai 2009 verabschiedete sich Peter Berking auf einer für ihn typisch

bescheidenen Feierstunde mitten im Herzen seines Wirkungsbereiches im Hessenpark. Die Nachfolge übernimmt Veit Salzmann, der bereits seit 2005 Mitglied der Geschäftsführung der HLB ist und wertvolle Erfahrungen bei der Modernisierung der Kassel-Naumburger Eisenbahn und bei der Betriebsaufnahme von Cantus mitbringt.

Volker Sparmann ging

„Mr. RMV“ nannte ihn in die Presse. Und tatsächlich ist der Name Volker Sparmann untrennbar mit der Erfolgsgeschichte des RMV verbunden. Unter seiner Führung wurde der Verbund zu einem der größten und bedeutendsten und mit 54 Prozent Kostendeckungsgrad auch wirtschaftlich erfolgreichsten. Das S-Bahnnetz wurde während seiner Amtszeit kontinuierlich ausgebaut, Nebenstrecken modernisiert und neue Produkte auf den Markt gebracht. Die Fahrgastzahlen stiegen in seiner Amtszeit von 520 auf heute 660 Millionen, also durchschnittlich zwei Millionen täglich. Alleine sein Name löste bei Verhandlungspartnern Respekt und Wertschätzung aus.



Volker Sparmann

PRO BAHN Hessen bedankt sich auf diesem Wege bei allen Ruheständlern für die, wenn auch nicht immer ganz konfliktfreie, jedoch insgesamt fruchtbare Zusammenarbeit, wünscht diesen noch viele Jahre in bester Gesundheit, damit sie noch lange mit Stolz auf ihr Lebenswerk zurückblicken können. Den Nachfolgern wünschen wir einen erfolgreichen Start bei ihrer nicht ganz leichten Aufgabe im Dienste eines reibungslos funktionierenden ÖPNV in Hessen und sichern ihnen auch weiterhin eine konstruktive Zusammenarbeit zum Wohle der Fahrgäste zu.

Wilfried Staub,
stellvertretender Landesvorsitzender
von PRO BAHN Hessen

Knut Ringat Nachfolger

Als Sparmanns Nachfolger ernannte der Aufsichtsrat am 7. Juli 2009 Knut Ringat als Sprecher der Geschäftsführung und Klaus-Peter Güttler als zweiten Geschäftsführer. Ringat war zuvor Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Oberelbe und Güttler erwarb sich als Staatssekretär im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung weit über die Grenzen Hessens einen Namen. Auf ihrer Jahrestagung in Kassel hat die Hauptversammlung der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft ebenfalls als Nachfolger von Volker Sparmann Knut Ringat zu ihrem neuen Präsidenten gewählt.



Knut Ringat

Chefplaner im Ruhestand

In den Ruhestand ging in den letzten Wochen auch der Chefplaner des RMV Gerd Stanek. 17 Jahre lang war er, vom Vorgänger FVV kommend, für die Planung des Schienenverkehrs zuständig. Nicht vergönnt war es ihm allerdings, die entscheidende Weichenstellung für sein Lieblingsprojekt, die Regionaltangente West, auf freie Fahrt umzulegen. Nach 20 Jahren Planungen ist – für ihn besonders schmerzlich – der Startschuss zum Bau immer noch nicht gefallen. Ein Nachfolger wurde noch nicht vorgestellt.

Einen neuen Geschäftsführer gibt es auch beim Verkehrsverband Hochtaunus (VHT). Arne Behrens (45) blickt auf eine langjährige Tätigkeit als Manager in verschiedenen Verkehrsunternehmen, darunter den BVB zurück und bringt die nötige Erfahrung und den starken Willen mit, den Busverkehr im Hochtaunuskreis wieder in geordneten Bahnen zu lenken. Tatkräftig unterstützt wird er dabei von Bernhard Pawlik als neuem Verkehrsmeister.

Schreiner verlängert, Malik folgt nach

VRN-Geschäftsführer Werner Schreiner (62) bleibt bis zum 30. Juni 2012 im Amt. Seine derzeitige Bestellung hätte am 30. Juni 2010 geendet. Dies hat der Verwaltungsrat der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN) bei seiner Jubiläumssitzung auf dem Hambacher Schloss entschieden. Schreiner wird auch nach dem 30. Juni 2012 als Projektleiter für die Umsetzung der zweiten Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar und als Nahverkehrsberater nach Absprache mit der Geschäftsführung des VRN zur Verfügung stehen.

Volkhard Malik (52) wird ab dem 1. Juli 2012 zum Geschäftsführer der VRN GmbH bestellt. Malik ist derzeit als Leiter des Referats Öffentlicher Personennahverkehr im Innenministerium des Landes Baden-Württemberg tätig.

(Wilfried Staub/wb; Fotos: RMV + VRN)



Werner Schreiner



Volkhard Malik

Das Allerletzte

Sicherer Bahnübergang – Dank BÜ-Girlande

Automatischer Bahnübergang seit über zwei Jahren „handbedient“

Irgendwo auf dem Weg zwischen Runkel und Limburg. Es sieht aus wie eine rot-weiße Faschingsdekoration, ist aber die ernstgemeinte Antwort der Deutschen Bahn auf eine defekte Halbschranke: Die BÜ-Girlande, wie es im Bahndeutsch heißt. Sie wird bei jedem herannahenden Zug von zwei Bahnmitarbeitern über die Straße gezogen, damit die Autos anhalten. Selbst dazu gibt es eine Bahn-Vorschrift: „Eine BÜ-Girlande wird mit rechts getragen und dann im Diagonalschritt zügig über die Fahrbahn gezogen.“ Das Kuriose: Während die beiden Posten mit rot-weißer Warnweste das Plastikband als Absperrung über die Straße spannen, geht die automatische Halbschranke trotzdem herunter, wenn sich ein Zug nähert.



Aber eben nicht immer – und das ist die Krux. Das Drama begann vor bald drei Jahren, als ein Blitz in die Schranke mit Blinklicht fuhr. Seitdem funktioniert die Automatik nicht mehr richtig – und keiner findet den Fehler.

Meist schließt die Schranke, manchmal bleibt sie auf. Wie in alten Zeiten müssen deshalb hier „Schrankenwärter“ ran, rund 100 Mal am Tag. Für sie wurde direkt am Übergang ein Container als Warteraum und ein Dixi-Klo aufgestellt. In drei Schichten rund um die Uhr sichern jeweils zwei Mitarbeiter die Strecke.



BÜ-Girlanden (Fotos: Nino Barbieri)

Obwohl die Bahn fieberhaft fahndete, fand sie die Störung nicht. Anwohner munkelten, dass kein Geld für eine Reparatur da sei oder Ersatzteile der alten Anlage fehlten. Doch jetzt naht Abhilfe. Bis Ende des Jahres will DB Netz eine nagelneue Schrankenanlage für rund eine Million Euro errichten. Das Ganze dauerte deshalb so lange, weil für einen Neubau neues Baurecht geschaffen werden musste. Doch bis die neue Schranke steht, verrichten weiter die Sicherungsposten bei Runkel-Ennerich mit der BÜ-Girlande ihren aufopferungsvollen Dienst – bei jedem Wind und Wetter.

(Jobst Conrad)

PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten

PRO BAHN e. V. Hauptstadtbüro

Friedrichstr. 95 (PB 98)

10117 Berlin

Tel.: (030) 2018 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

tagsüber 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: nilskahl.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:

Mo 1.10. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft November-Dezember. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken.

PRO BAHN in Nordhessen:

Mi 30.9. 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmstraße 2, Kassel

Mi 28.10. (jeden letzten Mittwoch im Monat)

Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.:

Mo 7.9. 19.30 Uhr: Monatstreff des Regionalverbandes Frankfurt im Saalbau Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 2 (fünf Fußminuten vom Hauptbahnhof/Südseite).

Mo 16.9. 19.00 Uhr: Fahrgastsprechttag zu Themen der S-Bahn Rhein-Main im Rahmen der Europäischen Woche der Mobilität im Saalbau Gutleut.

Mo 5.10. 19.30 Uhr: Monatstreff im Saalbau Gutleut.

Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi 23.9. 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 28.10. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des Regionalverbandes Starkenburg in der Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie.

Regionalverband Rhein-Neckar:

Do 17.9. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar im Braustüberl, Bergheimer Str. 91 in Heidelberg.

Do 15.10. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar im Umweltzentrum Mannheim, Käfertaler Straße 162.

Sonstige Termine

Do, 9.9. 20.00 Uhr: Arbeitstreffen der IG PRO SCHIENE Weschnitztal-Überwaldbahn

Do 8.10. im Gasthaus „Zur Kreuzgasse“ in Ober-Waldmichelbach.

Gleich dreimal heizen die Frankfurter Eisenbahnfreunde im September ihre fast 75 Jahre alte Schnellzuglokomotive 01 118 an: Am 5. September zu den 15. Dampfloktagen in Meinigen mit Zustieg in Offenbach und Hanau, am 19. September zur großen Weinprobe nach Eisenberg (Pfalz) mit Ausflug zur 3,5 km langen „Stumpfwaldbahn“ (600mm-Feldbahn) und am 20. September zu den 7. Modellbautagen von Märklin nach Göppingen mit Zustieg in Darmstadt und Heidelberg. Am 3. Oktober fährt dann die kleinere Schwester, die Güterzuglok 52 4867, zum 4. Mal „Rund um Frankfurt“ ab Eiserner Steg am Mainufer und am 4. Oktober dampft der Sonderzug im Rahmen des 7. Tages der Verkehrsgeschichte Frankfurt durch den Osthafen.

Details unter: www.Frankfurt-HistorischeEisenbahn.de.

