

# Fahrgastzeitung

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

Nr. 78

Januar – Februar 2010



<b>Fernbus: Konkurrenz für die Schiene?</b>	<b>S. 7</b>
<b>HLB von Limburg bis Gersfeld</b>	<b>S. 8</b>
<b>Sorgenkind S-Bahn-Linie 3</b>	<b>S. 18</b>

**Titelbild:** Nach fast 25 Jahren Pause fahren seit dem Fahrplanwechsel wieder Züge ins Stadtzentrum der nordhessischen Kreisstadt Eschwege im Werra-Meißner-Kreis. Das Bild zeigt den CANTUS-Eröffnungszug im völlig neu gestalteten Stadtbahnhof. (Foto: Helmut Lind)

**Rückseite:** Winterliche Bahn-Impressionen aus dem Sauerland: Eine Regionalbahn nahe des nordhessischen Wintersportdorados Willingen auf der Strecke Korbach – Brilon Wald (oben). Unten: RegionalExpress auf der Fahrt von Kassel-Wilhelmshöhe nach Hagen bei Nuttlar. (Fotos: DB AG)

## 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](http://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 Regionalverbände *hk*, *wb*, *ld*, *tb*, *nk*, *hh*.

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

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

**Druck und Versand:** *hk*

Regionalredaktionen:

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

**Mittelhessen:** Nils Kahl, Nieder Weisel, Butzbacher Straße 29, 35510 Butzbach, Tel. (0 60 33) 92 44 11, E-Mail: [nilskahl.de](mailto:nilskahl.de)

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

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

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

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

**Redaktionsschluss für diese Ausgabe:** 1.12.2009 (Heft Januar – Februar 2010)

**Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:** 1.2.2010 (Heft März – April 2010)

# Inhalt dieser Ausgabe

## Nordhessen

Stadtbahnhof in Eschwege eröffnet .....	4
Neuer Melsunger Busbahnhof am Bahngleis .....	5
Fernbuslinien – Konkurrenz für die Schiene? .....	7

## Mittelhessen

Hessische Landesbahn fährt von Limburg bis Gersfeld .....	8
Vogelsberg-Dörfer veröden ohne ÖPNV .....	10
Fahrplanchaos in der Wetterau .....	12

## Großraum Frankfurt am Main

RMV-Verbundbericht kritisch gelesen .....	13
Geplatzt Wasserrohr legte Stellwerk Niederhöchstadt lahm .....	15
Immer wieder Probleme bei der S-Bahn-Linie 3 .....	18
Bus-Chaos am letzten Schultag vor den Ferien .....	24

## Starkenburg

Bergstraße besser ins Fernverkehrsnetz eingebunden .....	28
--	----

## Rhein-Neckar

Gemeinden bezahlen Planungskosten für S-Bahn-Stammstrecke .....	30
Neue Stadtbahnstrecke in Mannheim .....	31

## Das Allerletzte

Vorbild Japan .....	33
---------------------	----

PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten .....	34
---	----

PRO BAHN – Termine .....	35
--------------------------	----

Nordhessen

# Neuer Stadtbahnhof in Eschwege eröffnet

Nach fast 25 Jahren wieder Schienenverkehr direkt in die Kreisstadt

Am Samstag, dem 12. Dezember 2009 um 12 Uhr, einen Tag vor Fahrplanwechsel, wurde in Eschwege der neue Kopfbahnhof mit der Einfahrt eines festlich geschmückten CANTUS-Triebwagens eröffnet. Seitdem 1985 die „Kanonbahn“, die Berlin mit Metz über Eschwege Stadt verband, stillgelegt wurde, konnte die Kreisstadt nur über den fünf Kilometer entfernten Bahnhof Eschwege West erreicht werden.



*Der Eröffnungszug (Foto: Hermann Hoffmann)*

Mehr als zehn Jahre lang kämpfte der Eschweger Bürgermeister Jürgen Zick zusammen mit dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) für die Wiederinbetriebnahme des Stadtbahnhofs.



*Hessens Verkehrsminister Dieter Posch (rechts im Bild) taufte den Triebwagen. (Foto: HelmutLind)*

Die Bürger können nun mit der Bahn von der Kernstadt umsteigefrei zu den ICE-Halten Göttingen und Fulda oder – mit einem Umstieg in Eichenberg – nach Kassel fahren. Genauso einfach können künftig Bahntouristen den berühmten historischen Stadtkern Eschweges erreichen. Möglich wurde dieses Projekt, weil die Deutsche Bahn die alte Strecke aufgegeben hat und der NVV nach einer Ausschreibung die Hessische Landesbahn mit Errichtung der neuen Eisenbahninfrastruktur beauftragte. Das Gesamtprojekt umfasste den Bau einer neuen Nordkurve, Wiederherstellung und Elektrifizierung der bisherigen Trasse, den neuen Bahnhof in der Innenstadt, Park-and-Ride-Anlagen, Bike-and-Ride-Anlagen und einen neuen Haltepunkt in Niederhone westlich von Eschwege. Der bisherige Bahnhof Eschwege West wird aufgegeben. (hh)



*Bereits im März wurden die Stadt Eschwege und der Nordhessische Verkehrsverbund für die Wiedereröffnung des Stadtbahnhofs ausgezeichnet. Bei der Eröffnungsveranstaltung am 12. Dezember 2009 war auch PRO BAHN mit einem Info-Stand im Festzelt vertreten. Zur Standbesetzung gehörten Hartmut Buyken vom PRO BAHN-Bundesvorstand, Hans-Joachim Beck, Hermann Hoffmann (Landesvorsitzender PRO BAHN Hessen) Siegfried Wagenländer von PRO BAHN aus Franken und Stefan Grasshoff (v.l.n.r.). Außerdem in Eschwege am Stand Helmut Lind, der nicht im Bild ist, weil er die Fotos machte.*

### Nordhessen

## Melsunger Busbahnhof am Bahngleis

RegioTram-Haltepunkt Bartenwetterbrücke soll 2010 fertig werden

Die ehemalige Kreisstadt, bekannt durch den Medizintechnik-Hersteller B. Braun, ist Endstation einer RegioTram-Linie aus Kassel und Halt für die CANTUS-Triebwagen Kassel – Bad Hersfeld – Fulda. Seit Jahrzehnten haben Bahnreisende, die am Bahnhof ankommen und in einen Linienbus umsteigen wollen, einen längeren Fußweg zum Busbahnhof an einer belebten Straße unterhalb des Bahngeländes. Anfang Oktober 2009 teilt Hessens Verkehrsminister Dieter Posch – seine Heimat ist Melsungen – mit, dass Ende 2010 sieben Linienbusse gleich-

zeitig in Bahnsteignähe halten können. Für dieses Vorhaben gibt das Land 1,5 Millionen Euro Fördergeld. „Wenn das Bahnhofsumfeld nicht attraktiv ist, sind die Leute kaum zu überzeugen, mehr Gebrauch von Bussen und Bahnen zu machen“, sagte Posch. Er meinte, die Stadt solle mehr mit ihren Verkehrsan schlüssen werben: „Zu wenige wissen, dass Melsungen auch eine Straßenbahn hat.“

Für gut 2,3 Mio. Euro soll der Bereich um den Bahnhof hergerichtet werden. Im Bereich des heutigen Busbahnhofs ent-

steht ein Umsteigerparkplatz mit 78 Autoabstellplätzen. Für die Busse wird eine Rampe gebaut, auf der sie bis zum Bahnhofplatz in Gleisnähe fahren können. Die Stadt Melsungen hatte im vergangenen Jahr das komplette Bahnhofsgelände samt Gebäude gekauft und will dort Einrichtungen für Jugendliche und Vereine schaffen. Im ehemaligen Güterschuppen hat sich bereits der Starthilfe-Ausbildungsverband mit einer Lehrwerkstatt angesiedelt.



*Bald gibt es eine neue Haltestelle in Melsungen für die RegioTram-Linie RT 5, die aus der Kasseler Innenstadt kommt.  
(Foto: Wolfgang Brauer)*

Für ihre weiteren Planungen wartet die Stadt nun darauf, dass das Bahnstellwerk in Gunterhausen modernisiert wird. Dann würde in Melsungen die Fahrdienstleitung verschwinden, die mo-

mentan ihre Einrichtungen mitten im Bahnhofsgebäude hat. „Bisher können wir nur um die Bahn herum planen“, sagt der Stadtbauamtsleiter.



### **Neuer Regiotram – Haltepunkt**

Nach langen Planungen und finanziellen Kontroversen zwischen der Stadt Melsungen und dem Nordhessischen Verkehrsverbund steht nun auch der Fahrplan für den Bau eines RegioTram-Halts an der Melsunger Bartenwetzbrücke. Der Name der Brücke kommt von den Melsunger Waldarbeitern, die beim Gang über die Steinbrücke in Richtung Stadtwald in früheren Zeiten ihre Axt (Barte) an dem Sandstein geschärft haben.

Im Frühjahr 2010 sollen die Bauarbeiten am Bahndamm oberhalb der Brücke beginnen. Ab Mai oder Juni 2011 könnten dann dort die Fahrgäste zur direkten Anbindung an die Altstadt ein- und aussteigen. Der Bahnsteig in Richtung Kassel wird für die Fußgänger durch einen Tunnel unter dem Gleiskörper erreichbar sein, zum stadtseitigen Gleis wird eine Rampe die Böschung hinauf führen. Insbesondere für Tagesausflügler und Fahrradtouristen kann eine Tour nach Melsungen durch die neue Station attraktiver werden. Die RegioTram wird seit ihrer Eröffnung 2006 derzeit vorwiegend von Berufspendlern und Schülern genutzt. Bevor die erste RegioTram am künftigen Haltepunkt stoppen kann, müssen sich Autofahrer in Melsungen auf Behinderungen einstellen. (hh)

Nordhessen

## Konkurrenz für die Schiene?

Neue private Fernbuslinie von Kassel-Wilhelmshöhe nach Leipzig

Mitte November 2009 wurden beim ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe zwei Kleinbusse der AutobahnExpress Schnelllinienbus mit acht bzw. 19 Plätzen vorgestellt. Der Bus verlässt viermal täglich im Vier-Stunden-Takt den Kasseler Fernbahnhof in Richtung Halle und Leipzig. In Dramfeld – Einmündung der A 38 in die A 7 – wird mit einem Bus aus Göttingen eine Verbindung hergestellt. Die Fahrt dauert gut drei Stunden mit Zwischenhalten in Sangerhausen, Halle, Flughafen Leipzig/Halle und Leipzig Innenstadt (Nähe Hbf).



*Neuer Fernbus von Kassel nach Halle und Leipzig  
(Foto: AutobahnExpress)*

„Wir sind eine tolle Ergänzung für das nicht ganz lückenlose System bei der Bahn,“ sagt Svea-Patricia Kammer, Vertriebs- und Pressereferentin bei AutobahnExpress. „Wenn das Angebot bei den Kunden ankommt, nutzen wir natürlich auch größere Busse.“ Eine Neuheit ist der kostenlose Internetzugang, den die Busreisenden nutzen können. Geschäftsführer Constantin Pitzen ergänzt: „Reisezeit heißt immer auch Verlustzeit.“ Die Möglichkeit, im Internet zu surfen, gleicht diese Verluste ein wenig aus. Der Bus verlässt um 8.14 Uhr, 12.14 Uhr, 16.14 Uhr und 20.14 Uhr Kassel-Wilhelmshöhe und kostet 26,50 Euro bis zur Leipziger Innenstadt, zum Flughafen Leipzig/Halle 21,40 Euro. Zum Ver-

gleich: Mit der Bahn ist man per IC und ICE in zwei Stunden und 45 Minuten am Ziel – zum Preis von 53 Euro. Günstiger fährt der Regionalexpress – mit Umsteigen in Halle – für 37,60 Euro. Die Fahrt dauert hier gut dreieinhalb Stunden.

Seit Jahren betrachten Fahrgastverbände mit Sorgen die Konkurrenz Bus gegen Bahn im Regionalverkehr - siehe Schienenlücke Frankenberg – Korbach. Nun bekommt auch im Fernverkehr die Schiene Konkurrenz. Eine Autobahnbuslinie Kassel – Paderborn Flughafen – Paderborn Hbf – Bielefeld ist schon im Gespräch. Die Paderborner und die Leipziger Buslinie können für die Mitte-Deutschland-Verbindung auf der Schiene unangenehm werden. Vorteile der Bahn:

Man reist bequemer als im Bus und kann BahnCard-Rabatte ausnutzen.

Ende November teilte die Deutsche Bahn mit, dass mit Fahrplanwechsel im Dezember 2009 ein Intercity zwischen Frankfurt und Leipzig über Kassel fahren soll. Wochenendreisenden sollen die touristischen Regionen Eichsfeld und Südharz erschlossen werden. Der neue Intercity soll den Namen „Kyffhäuser“ tragen und immer freitags um 15.17 Uhr im Frankfurter Hauptbahnhof starten, Ab-

fahrt in Kassel-Wilhelmshöhe um 17.04 Uhr. Stopps auf der Strecke sind in Heiligenstadt, Leinefelde, Nordhausen, Sangerhausen, Lutherstadt Eisleben und Halle. In Gegenrichtung verkehrt der Zug am Sonntag. Allerdings ist der neue IC „Kyffhäuser“ kaum schneller als die bewährten RegionalExpress-Verbindungen. PRO BAHN wird beobachten, wie sich Bahn oder Bus im Kyffhäuserbereich durchsetzen werden. Nähere Infos unter [www.autobahnexpress.de](http://www.autobahnexpress.de). (hh)

### Osthessen/Mittelhessen

## Landesbahn fährt von Limburg bis Gersfeld

Ausschreibung der Lahntal-, Vogelsberg- und Rhönbahn abgeschlossen

In gut zwei Jahren, zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011, wird die Hessische Landesbahn (HLB) den Betrieb auf der Lahntalbahn, der Vogelsbergbahn und der Rhönbahn mit neuen Fahrzeugen und teilweise auch neuem Fahrplan übernehmen, weil die Bahngesellschaft in einer europaweiten Ausschreibung das wirtschaftlichste Angebot ablieferte. Zwischen Koblenz und Lim-

burg betreibt die vectus Verkehrsgesellschaft mbH, eine Tochter der HLB, RegionalBahn-Züge schon jetzt. Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt es ausdrücklich, dass nun endlich auch der Rest des eigentlich zusammenhängenden Schienenweges von Koblenz nach Fulda über Gießen (auf dem es früher durchgehende Eilzüge gab) und darüber hinaus dem Wettbewerb unterworfen wurden.



*LINT-Triebwagen sollen auch zwischen Limburg und Gersfeld fahren (Fotos: W. Dachs)*



*Ab Ende 2011 ist für die Vogelsbergbahn ein Stundentakt mit Verdichtungen vorgesehen, die Streckengeschwindigkeit soll auf 120 km/h angehoben werden. Die Beschleunigung der Züge zwischen Gießen und Fulda muss aber möglicherweise durch die Streichung von Haltepunkten erkaufte werden. Das kritisiert PRO BAHN. (Foto: Wolfgang Brauer)*

Der Grund: Das Angebot auf dem hessischen Abschnitt war, anders als in Rheinland-Pfalz, in den zurückliegenden Jahren leider eher schlechter als besser geworden. Langsame, enge und alte Triebwagen mit hohem Einstieg waren und sind im Einsatz, abends und am Wochenende fahren nur noch Busse. Der RMV begründet die Kürzungen mit sinkender Nachfrage. Die liegt aber vor allem daran, dass das Angebot nach der Aufteilung in zwei Linien deutlich verschlechtert wurde. Will man zum Beispiel von Diez nach Runkel, muss man in Limburg umsteigen. Der Zug nach Gießen fährt dort mindestens zehn Minuten später ab, weil er nicht immer am gleichen Bahnsteig steht. Er kommt also auch zehn Minuten später in Gießen an, und dann ist der Zug nach Friedberg gerade weg. Dazu kommt, dass die Anschlüsse an den Fernverkehr in Gießen (also die IC nach Frankfurt und Marburg – Kassel) seit der Abschaffung des Interregio mit RMV-Karten nicht mehr zu benutzen sind. Von Weilburg nach Frankfurt oder Bad Nauheim ist der Zug

seitdem keine Alternative mehr. Dazu kommt, dass viele Orte an der Strecke weit weg vom Bahnhof liegen (Fürfurt) oder noch kein Haltepunkt vorhanden ist, wo Menschen wohnen und arbeiten, z.B. in Wetzlar-Steindorf. Nach den derzeitigen Planungen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes werden in Zukunft viele Orte im Vogelsberg gar nicht mehr angefahren, wo es derzeit noch Haltepunkte gibt, weil die Fahrzeiten aller Züge auf Eilzugtempo beschleunigt werden sollen. Das hat womöglich auch damit zu tun, dass sich der Betreiber der Infrastruktur jeden Halt teuer bezahlen lässt.

Deshalb verbinden die hessischen Fahrgastverbände mit dem nun beschlossenen Betreiberwechsel ab Dezember 2011 neben der Freude auf neuere Züge die bange Hoffnung auf wieder bessere Zeiten. Die Hessische Landesbahn hat bewiesen, dass sie zuverlässig komfortable Züge fahren kann. Aber ob auch abends welche fahren, wo diese halten und ob man mit der Fahrkarte aus Weilburg nach Kassel fahren kann, das entscheiden andere. (nk)

Mittelhessen**Blühende Landschaften statt lebendige Dörfer**

Vielen ist noch nicht bewusst, dass Deutschlands Dörfer veröden

Ein Bericht im „Stern“ illustrierte vor einigen Wochen sehr deutlich, wie in einem Eifeldorf, in dem vor dreißig Jahren noch mehrere hundert Einwohner lebten und arbeiteten, heute nur noch Menschen wohnen, die älter als 45 Jahre sind und ihre Kinder haben wegziehen sehen. Das Nachbardorf ist schon zur Wüstung geworden, sie selbst haben keinen Ortsvorsteher mehr gewählt. Und diese Geschichte spielt nicht im siebzehnten Jahrhundert oder in der sibirischen Steppe, sondern mitten in Westdeutschland. „Hier ist nichts,“ sagten die Jungen, „hier kommt man ja nicht weg.“ Sie weisen damit auf den Zusammenhang hin, der zwischen der Erreichbarkeit und der Lebensperspektive besteht. Und dass Erreichbarkeit eben nicht allein aus gut ausgebauten Straßen besteht (auf denen man eben auch das Dorf für immer verlässt...).

An dieses Szenario fühlt sich erinnert, wer den neuen Fahrplan für den Vogelsbergkreis zu sehen bekommt. Viele Orte in den Gemeinden Feldatal, Mücke und Ulrichstein haben keinen Linienverkehr mehr. Zur Schule fahren Busse, sonst nur ein „Anruf-Linien-Taxi“, das man 60 Minuten vorher telefonisch bestellen muss, und im Sommer gibt es einen Fahrrad-Express. In manchen Dörfern nicht einmal dies. Was bedeutet das für jemanden, der z.B. in Hamburg wohnt, kein Auto hat und seine Freundin dort besuchen will? Was bedeutet das für die Familien, wenn die heranwachsenden Kinder nicht

selbstständig ihre Schulfreunde im Nachbarort besuchen können? Was werden diese Kinder tun, wenn sie Tanzstunden nehmen oder zur Disko fahren wollen? Was werden sie tun, wenn sie endlich ein Auto haben? Wenn es die Arbeit nur in Frankfurt oder Fulda gibt, von der sie leben können? Schon jetzt sind Häuser zwischen Grünberg und Lauterbach sehr billig zu haben. Und es sind stolze, schmucke Dörfer mit Kirchen, Bio-Landwirtschaft und vielem mehr, aber leben wollen dort nicht mehr viele.



*Schweizer Waffe gegen Entvölkerung:  
Das Postauto (Foto: Roman Vogler)*

In der Schweiz wurden der Postbus und der integrale Taktfahrplan auch deshalb eingeführt, weil die Landflucht zu einem ernststen Problem geworden war. Seit aber täglich von morgens bis zum späten Abend stündlich ein Bus die Bergweiler anfährt, wohnen wieder Leute in den Dörfern. Auch wenn der Bus oft leer ist und nur wenige Leute zum Ein-

kaufen oder zum Besuch damit fahren, ist er strukturpolitisch unverzichtbar.

Es muss kein großer Bus sein, ein kleinerer tut es auch. Auch muss nicht jeder Zug am Ort halten, wenn die Gleise vorbeiführen, jeder zweite reicht womöglich. Wichtig ist die Erreichbarkeit, und dazu gehört aus unserer Sicht ein zuverlässiger Fahrplan ohne Lücken mit guten Anschlüssen in jede Richtung, ein verständlicher, fairer und einfacher Tarif und freundliches Personal. Es geht nicht darum, jemandem die „Schuld“ dafür zu geben, dass der Bus oder Zug nicht mehr fährt. Die Gebietskörperschaften stehen unter Druck und müssen mit dem Steuergeld verantwortlich umgehen. Wer mit dieser Entwicklung begonnen hat, wissen wir nicht. Es wird auch keine einfachen Antworten geben darauf, was als erstes zu tun ist und von welchem Geld die Busfahrten bezahlt werden. Nicht die „anderen“, sondern jede(r) einzelne wird

seine Antwort geben müssen. Sicher ist aber, dass die Gesellschaft handeln müssen, wenn sie das Veröden ganzer Regionen und Kulturlandschaften verhindern will.

Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt deshalb die Initiativen der politischen Parteien zur Stärkung des ländlichen Raumes und tritt dafür ein, dass auch Orte wie Stangenrod, Groß Eichen, Wallenrod oder Stumpertenrod mit öffentlichen Verkehrsmitteln zuverlässig und so einfach wie möglich erreichbar sind. Denn jeder Ort, wo Menschen wohnen, ist ein potenzielles Ziel. Der Freund in Hamburg ist kein regelmäßiger Fahrer, so wie es das Schulkind oder die Pendlerin sind, aber Busse und Bahnen sind eben mehr als das Instrument, mit dem man die Schließung der Dorfschule und den Wegfall des Gewerbes vor Ort auszugleichen versucht. (nk)



*Busverkehr nicht nur an Sommer-Sonntagen mit dem Vulkan-Express, sondern an allen Tagen das ganze Jahr über fordert PRO BAHN Mittelhessen. (Foto: Pro Vogelsberg)*



*Bahnhof Butzbach: Wichtige Anschluss-Busverbindungen von dort sind im neuen Fahrplanbuch für den Wetteraukreis nicht abgedruckt (Foto: Wolfgang Brauer)*

### Mittelhessen

## Fahrplanchaos in der Wetterau

Linien fehlen im Fahrplanbuch – Langfristfolge: Fahrgäste bleiben weg

Jede Umstellung ist mit Herausforderungen verbunden, und noch nie ging auf Anhieb alles glatt. Die Fahrzeugumläufe und die Personaleinsätze müssen angepasst, die Fahrgäste informiert werden. War dies in früheren Zeiten, was den Zugbetrieb angeht, ein Problem des Zusammenspiels der verschiedenen Abteilungen der Deutschen Bundesbahn, so sieht sich der Fahrgast heute völlig neuen Konstellationen gegenüber: Der politisch gewollte Wettbewerb bringt frischen Wind in den öffentlichen Verkehr, alle Karten werden neu gemischt.

In der Wetterau waren da längst überwunden geglaubte Phänomene zu beobachten: Zum einen gab es trotz moderner EDV und Onlinemedien auch noch nach dem Fahrplanwechsel Aktualisierungen. Beispielsweise hatte die Ver-

kehrsgesellschaft Oberhessen (VGO) im Fahrplanauszug der Linie 30 für Butzbach und im Internet den morgendlichen Zug von Gießen um 7.27 Uhr nach Friedberg, der alle Haltestellen bedient und für Pendler besonders wichtig ist, weil er in Butzbach und in Friedberg Anschluss nach Frankfurt hat, nicht berücksichtigt. Inzwischen ist er zumindest im Internet eingetragen.

Zum anderen fehlen im Fahrplanbuch ganze Linien. Auch im Internet veröffentlicht die VGO die Fahrpläne der Buslinien nicht, die die Firma Stroh bedient. Im Verkehrsgebiet dieses Unternehmens, also zwischen Friedberg, Büdingen und Nidderau, ist ein von ihm selbst herausgegebener Fahrplan erhältlich, in dem man diese Linien findet. Eine Nachfrage ergab, dass die Firma

Stroh für die Veröffentlichung hätte bezahlen müssen. Weitere Recherchen ergaben, dass die Firma Stroh diese Linien eigenwirtschaftlich betreibt, wobei unklar bleibt, wie man sich „eigenwirtschaftlich“ vorstellen soll, wenn doch der Tarif des RMV gilt und der Einnahmeaufteilung unterliegt. Das erinnert, auch wenn eigentlich grundverschieden, an die Praxis der Deutschen Bahn AG, die sich zunächst weigerte, den „Interconnex“ zu veröffentlichen und dann, gerichtlich zur Veröffentlichung verpflichtet, von den Mitbewerbern Geld nahm, das diese teilweise nicht zu bezahlen bereit waren, weshalb das Kursbuch der DB schon seit Ende der 90er Jahre die Fahrpläne des Wetteraunetzes (Betreiber ist die Hessische Landesbahn) nicht aufführte. Ein solcher Torso an Auskunft wurde entsprechend weniger verkauft. Letztlich schadete sich die DB AG selbst damit,

weil es schwieriger wurde, seine Fahrt auch ohne Hafas zu planen. Die Leute nahmen lieber gleich das Auto und nutzten auch im Anschluss den Fernverkehr der DB nicht, weil sie sich keine lange Zeit für die Recherche nehmen wollten. Mit Unverständnis nehmen wir Fahrgäste zur Kenntnis, dass eine Organisation, die von den Aufgabenträgern dafür eingesetzt wurde, den öffentlichen Verkehr in Zeiten mehrerer Akteure sinnvoll zu organisieren, die Verkehrsunternehmen als Kunden betrachtet und so erreicht, dass ihr eigenes Fahrplanbuch an Wert verliert. Auch dies wird sich nicht rechnen, denn: Wenn es schwierig wird, seine Fahrt beispielsweise von Bad Nauheim nach Blofeld zu planen, dann bleiben auch hier im Anschluss den nicht-eigenwirtschaftlichen Verkehren die Fahrgäste weg. (red)



Titelseite des RMV-Verbundberichts

## RMV-Verbundbericht kritisch gelesen

Der Rhein-Main Verkehrsverbund hat Anfang Dezember die gedruckte Version seines Verbundberichtes 2008 vorgelegt. Die auf Recyclingpapier gedruckte Broschüre widmet sich in zahlreichen Vorschauen der Modernisierung der Vogelsbergbahn, der Aufnahme des Betriebes auf der rechtsrheinischen Strecke (SE 10) und dem Main-Lahn-Sieg Netz (RB 30/40), die alle erst im Fahrplanjahr 2012 wirksam werden. Während VIAS am Rhein und die Hessische Landesbahn in Mittelhessen komfortable E-Triebwagen der bei CANTUS bewährten und bei den Fahrgästen beliebten Baureihe FLIRT von Stadler Rail einsetzen werden, gibt

sich der RMV auf den Fernstrecken des Mittelhessen-Express (RE 30/40 Frankfurt – Dillenburg/Treysa) ebenfalls ab Fahrplanwechsel im Dezember 2011 mit der E-Version des Talent des Herstellers Bombardier durch den Betreiber DB Regio GmbH Hessen aus dem Pool von rund 300 bestellten Fahrzeugen zufrieden, einer Art besserer Straßenbahn, die allenfalls für den Vorortverkehr als Billigausführung einer S-Bahn taugt.



*Talent (Foto: Thomas Wolf)*

Steckt da etwa die Strategie dahinter, dass die unzureichende Sitzplatzkapazität trotz extrem enger Bestuhlung auf der Teilstrecke zwischen Frankfurt und Butzbach durch ein unattraktives Fahrzeug kompensiert werden soll? Hätte man in diesem Fall nicht noch zwei Jahre warten können, bis die von der SBB entwickelten Doppelstocktriebwagen von Stadler/Siemens erprobt und in ausreichender Stückzahl lieferbar gewesen wären? Auf das Votum der Fahrgäste zum Talent2, einer nochmaligen Verschlechterung gegenüber dem derzeit eingesetzten und bei den Fahrgästen wenig beliebten ET 425, darf man gespannt sein.

Noch weiter in die Zukunft blickt eine Abhandlung über die Regionaltangente West – sinnigerweise mit der wortgleichen Überschrift wie ein Bericht über das

Projekt Regionaltangente West in der Fahrgastzeitung vor einem Jahr. Doch auch dem einen oder anderen Vorhaben des vergangenen bzw. des laufenden Geschäftsjahres widmet sich der Verbundbericht 2008 des RMV (Odenwaldbahn und neue Station Schwalbach). Schließlich verabschiedet sich Volker Sparmann, seit Gründung RMV-Chef, und der neue Sprecher Knut Ringat stellt sich vor.

### **U und S – Rückgrat bei den Erträgen**

Die Fakten zur Lage des Verbundes fallen dagegen mehr als dürftig aus. Da ist man von anderen Verbänden qualitativ und quantitativ anderes gewohnt. Genügend Platz für solche Tabellen hätten sich auf den sieben Blankoseiten am Ende der Broschüre gefunden.

Interessant wäre es gewesen, wenn man in einer dritten Aufstellung etwas über den Aufwand bei den sechs unterschiedlichen Produkten erfahren hätte, schließlich betragen die Kosten für einen Buskilometer nur einen Bruchteil dessen, was für einen Kilometer bei der S- oder U-Bahn an Betriebskosten anfällt. Der RMV konnte seine Gesamterträge 2008 wieder deutlich auf 667 Millionen Euro steigern (2007: 636 Mio.). Der Deckungsgrad liegt mit 54 Prozent (49 Prozent Fahrgeldeinnahmen und fünf Prozent Ausgleichszahlungen) unverändert hoch und somit weit über dem Bundesdurchschnitt. Weitere elf Prozent des Budgets leisten die Gesellschafter, 24 Prozent der Bund und auf neun Prozent belaufen sich die Zuschüsse aus diversen anderen Quellen, die bekanntlich im autofreundlichen Hessen nur sehr spärlich fließen. Die restlichen zwei Prozent steuern Dritte bei.

Die positive Bilanz des RMV erweckt Begehrlichkeiten, nämlich die im Einklang mit dem VCD aufgestellte Forderung des Fahrgastverbandes PRO BAHN nun vielleicht 2010 umzusetzen: Senkung der Fahrpreise für Kinder und Familien und Einführung einer wirklich attraktiven Seniorenkarte nach dem Vorbild nahezu

aller anderen Verkehrsverbände in Deutschland; und natürlich der Wunsch aller Fahrgäste im kommenden Jahr auf eine Fahrpreiserhöhung einmal ganz zu verzichten. Weihnachten ist gerade vorbei, aber einen Wunsch haben wir Fahrgäste doch sicherlich noch frei.

*(Wilfried Staub)*



*Auch die Schranken fielen auf der Strecke von Niederhöchstadt nach Frankfurt aus, so wie hier an einem Bahnübergang in Eschborn. (Fotos: Wilfried Staub)*

Großraum Frankfurt am Main

## Ein geplatztes Wasserrohr war schuld

Supergau Stellwerkschaden in Niederhöchstadt im Taunus

Am Sonntag, dem 25. Oktober 2009 gegen 21.30 Uhr passierte das, was eigentlich nie eintreten darf: Ein Wassereinbruch in das Stellwerk Niederhöchstadt, das für die Strecke von Rödelheim nach Kronberg (KSB 645.4) bzw. für den Abzweig nach Bad Soden (KBS 645.3) und von hier weiter bis zum Einfahrtssignal des Bahnhofs Höchst (KBS 643) zuständig ist, legte die gesamte Stell-

werktechnik lahm. Dazu muss man wissen, dass sich die Schaltpulte und Überwachungsmonitore zwar im Trakt auf dem Bahnsteig in Niederhöchstadt befinden, die eigentliche Relais-technik aus den 70er Jahren aber im Erdgeschoss des unbewohnten alten Bahnhofsgebäudes untergebracht ist. Und dort im 1. Stock platzte ein Wasserleitungsrohr oder aber Einbrecher, die nichts Brauchbares fan-

den, öffneten – wie eine Tageszeitung vermutete – alle Wasserhähne. Wie dem auch sei, von einer zur anderen Sekunde fiel die gesamte Überwachungstechnik durch Kurzschluss aus. Die Signale blieben dunkel, die Weichenmotoren versagten ihren Dienst und die sieben Schranken auf der Strecke ließen sich nicht mehr schließen. Der Zugverkehr kam völlig zum Erliegen. Zwei S-Bahnzüge waren in Bad Soden und Kronberg „gefangen“.



*Die veraltete Relais-technik des Stellwerks Niederhöchstadt befindet sich im Erdgeschoss des unbewohnten ehemaligen Empfangsgebäudes.*

### **300 Taxis ersetzen S3 und S4**

Die Bahn reagierte schnell. Zum Betriebsbeginn am folgenden Montag wurden nach dem Vorbild der VGF (und auch mit solchen Schildern gekennzeichnet) rund 300 Taxis zwischen Rödelheim und Kronberg eingesetzt. Eigentlich funktionierte dieser Service hervorragend, denn die Taxis pendelten durchweg im 20-Sekundentakt (!), gleich ob besetzt oder leer, zwischen allen vom Schienenverkehr abgeschnittenen Stationen, was allerdings zur Folge hatte, dass der Verkehr rund um den Bahnhof Rödelheim im morgendlichen Berufsverkehr nahezu

zum Erliegen kam. Zwischen Niederhöchstadt, Gleis 2, und Bad Soden, Gleis 2, pendelte die „gefangene“ Bahn. Allerdings konnten weder sie noch die HLB-Züge von Höchst nach Bad Soden, Gleis 1, den Fahrplan halten, da per Handy die Fahrbefehle übermittelt und „auf Sicht“ gefahren werden musste, was seine Zeit braucht. Aber Sicherheit geht nun einmal vor.

### **15-Minuten-Takt**

Die Bahn arbeitete sofort fieberhaft daran, alle Weichen auf der Strecke zu verriegeln und alle Schrankenbäume einzuhüllen. Das war eine der Voraussetzungen, dass ein provisorischer Zugverkehr aufgenommen werden konnte. Spätnachmittags rollte dann ein weiterer Pendelverkehr zwischen Rödelheim, Gleis 3, und Niederhöchstadt, Gleis 1, der ab Rödelheim nahezu in der Fahrplanlage der S4 und ab Niederhöchstadt in der Fahrplanlage der S3 verkehrte. Zwischen Niederhöchstadt und Kronberg wurde annähernd im 15-Minuten-Takt ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet, den die Firma Gimmler aus Wetzlar zwar mit Reisebussen, aber mit im Linienverkehr erfahrenem Personal durchführte, das auch ohne Anweisung „von oben“ die Abfahrtszeiten auf die Übergänge zu den Regional- und Stadtbussen ausrichtete.

### **Sicherheit auch im Ausnahmezustand**

In Rödelheim musste sich der Pendelzug betriebsbedingt Gleis 3 abwechselnd mit dem vorzeitig dort wendenden regulären Zug der S3 aus Darmstadt teilen, während die S4 aus Langen bereits im Südbahnhof endete. Das bedeutete zwar

eine deutliche Verlängerung der Fahrzeiten, die Reisenden kamen jedoch sicher an ihr Ziel. Wie kompliziert, aber aus Gründen der Sicherheit unabdingbar, Bahnbetrieb sein kann, soll am Beispiel des Bahnübergangs am Bahnhof Eschborn aufgezeigt werden. Die dortigen Schranken waren geöffnet und – um jedes Risiko auszuschließen – mit blauer Folie eingehüllt. Auf Befehl aus Niederhochtadt hatte dort eingesetztes Personal den Übergang mit Ketten in Signalfarbe abgesperrt. Erst nach erfolgter Vollzugsmeldung konnten die Züge in Rödelheim bzw. aus der Gegenrichtung in Niederhochtadt starten.

Monteure von Siemens und der Bahn begannen die durchnässten Relais zu trocknen und unbrauchbare auszutauschen. Ab Donnerstag (29.10.) funktionierten dann bereits etappenweise wieder die ersten Signale, so dass sich der Verkehr auf den Teilstrecken nach Bad Soden normalisierte und mit Betriebsbeginn am 2. November war der Schaden endgültig behoben.

### **Viel Lob, aber auch Tadel**

Als durchaus lobenswert ist das professionell arbeitende Krisenmanagement der Bahn zu nennen. Positiv auch, dass ausreichend Servicekräfte an allen Stationen eingesetzt wurden, die dem direkten Frust der meist doch uneinsichtigen Fahrgäste ausgesetzt waren, was sich auf deren Motivation nicht unbedingt förderlich auswirkte. Auch die Lautsprecheransagen in Niederhochtadt können durchaus als informativ eingestuft werden. Ab dem zweiten Krisentag funktionierten dann auch die Zugzielanzeiger.



*Die Stellwerkzentrale Niederhochtadt auf dem Mittelbahnsteig.*

Um Zeit zu sparen, wurde der Langzug zwischen Rödelheim und Niederhochtadt mit zwei Triebfahrzeugführern auf beiden Führerständen besetzt. Hätte man dies auch beim Vollzug zwischen Bad Soden und Niederhochtadt gemacht, wäre auch hier ein Halbstundentakt mit direkten Anschlüssen machbar gewesen. So benötigte der Sodener Pendel für die Hin- und Rückfahrt bis zu 40 Minuten und kam dadurch völlig aus dem Takt. Leider hatte man vergessen, eine Servicekraft nach Bad Soden abzustellen, die den dort wartenden bis zu sieben Anschlussbussen Informationen über die Ankunft der nächsten Bahnen aus Niederhochtadt und Höchst hätte geben können, denn auch die RB 13 kam, wie oben dargestellt, völlig aus dem Takt. Schließlich hätte hier eingesetztes Personal die verunsicherten Fahrgäste mit der RB 13 schneller nach Frankfurt umdirigieren können. In Kronberg Süd fehlte jegliche Information über die Abfahrtsstelle der Busse des Schienen-Ersatzverkehrs.

Wenige Tage nach dem Stellwerk ausfall in Niederhochtadt drangen Vandalen in Bürstadt in den völlig unzureichend gesicherten Raum des Fahrdienstleiters der Nibelungenbahn ein und

demolierten die Einrichtung. Die Bahn muss sich in diesem Zusammenhang die Frage gefallen lassen, wie vandalismussicher eigentlich ihre Stellwerktechnik, insbesondere die der elektronischen Stell-

werke und deren Relaisstationen ist – ohne tiefer auf die vielfältigen Manipulationsmöglichkeiten, insbesondere während der Betriebsruhen, eingehen zu wollen. (*Wilfried Staub*)

Großraum Frankfurt am Main

## Lange Gesichter bei den Fahrgästen der S3

Immer wieder gibt es Probleme bei der S-Bahn-Linie

Von der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft bereits im Sommer angekündigt und noch Ende November vom RMV bestätigt, sollten zum Fahrplanwechsel auf der S3 (Bad Soden/Taunus – Darmstadt Hbf) die betagten ET 420 durch moderne Triebwagen der BR 423 ersetzt werden. Entsprechend groß war bei den Stammfahrgästen am 13. Dezember 2009 die Enttäuschung, dass das Versprechen nicht eingehalten werden konnte. Immer noch verweigert das Eisenbahn Bundesamt (EBA) der modifizierten

Version des ET 423 nämlich die Bau-reihenzulassung und die 13 Züge stehen nach wie vor beim Hersteller in Salzgitter. Unbestätigten Meldungen zufolge betreffen die Mängel die geänderte Bremsanlage und die modifizierte Türsicherung. Gerade aber von dem Einsatz der spurtstärkeren Fahrzeuge hatten sich RMV, Main-Taunus Verkehrsgesellschaft (MTV) und DB Regio eine deutliche Milderung der häufigen Verspätungen auf dieser Linie erhofft.



Nach einer Erhebung der MTV sind „lediglich“ fünf Prozent der Züge auf dieser Linie verspätet. Regelmäßige Besuche des Berichterstatters auf der dynamischen Verbindungsauskunft des RMV lassen Zweifel aufkommen, dass diese Prozentangabe mit der Wirklichkeit übereinstimmt.

< *ET 420: Immer öfter in der Werkstatt als auf Schienen*

(Fotos: *Wilfried Staub*)

Auch die Fahrgäste haben subjektiv betrachtet ein anderes Gefühl. Außerdem beschönigt diese Art der Darstellung nach Ansicht von PRO BAHN eine quantitative Aussage zur Pünktlichkeit.



*S-Bahn-Zug der Baureihe 420*

Die Statistik müsste, um ein wirklichkeitsnahes Bild des „Qualitätsstandards Pünktlichkeit“ abzugeben, nach Meinung des Fahrgastverbandes die Frequentierung, also die Anzahl der Fahrgäste in den jeweils verspäteten Bahnen, mit einbeziehen. Anders ausgedrückt, eine verspätete Bahn in der Hauptverkehrszeit ist für etwa fünf bis zehn Mal so viele Fahrgäste ein Ärgernis als zu den anderen Betriebszeiten. Steigen als Beispiel in Bad Soden am Taunus in der Schwachverkehrszeit (SVZ) 20 Fahrgäste in die S3 ein bzw. aus der S3 aus, so sind es in der Nebenverkehrszeit (NVZ) zwischen 40 und 70 und in der Hauptverkehrszeit (HVZ) in der Spitze bis zu 200 Personen (an Messetagen sogar deutlich mehr). Aber gerade die stark frequentierten Bahnen sind es, die die häufigsten und regelmäßigsten Verspätungen aufweisen. Die Ankunft der S3 um 8.39 Uhr in Bad Soden ist, um nur eines von vielen Beispielen zu nennen, bezogen auf die Betriebstage Montag bis Freitag ständig ver-

spätet. Auch nachmittags gibt es bestimmte Züge, die mehr als einmal pro Woche zu spät ankommen. Würde man die Verspätungsstatistik an der Anzahl der beförderten Personen ausrichten und in der Statistik einen Auslastungsquotienten einführen, würde der Pünktlichkeitsgrad in der Summe deutlich unter 80 Prozent sinken. Plakativ ausgedrückt heißt das: Es ist zwar „nur“ jede 20. Bahn verspätet, davon sind aber mehr als 20 Prozent der Fahrgäste betroffen! Im Folgenden wird versucht, die Ursachen der Verspätungen zu analysieren und einen Vorschlag zur Lösung der unhaltbaren Misere aufzuzeigen.

Die S3 verkehrt im Gegensatz zu den anderen S-Bahnlinien im RMV komplett auf eigenem Gleiskörper. Daher sollten Verspätungen eigentlich die Ausnahme sein. Allerdings ist die gesamte Strecke der S3 von dem damaligen Projektleiter Walter Dirmeier auf einen 20-Minuten-Takt ausgelegt.



*Einfahrt zur S-Bahn-Stammstrecke in Frankfurt Süd (Foto: Rupp)*



*Immer wieder Anschlussprobleme gibt es zwischen der S3 und der RB 13 in Bad Soden/Taunus. Die RB 13 kann trotz fünf Minuten Übergang in einem von zwölf Fällen nicht auf die verspätete S3 warten, besonders ärgerlich beim Stundentakt.*

Die 1995 vom RMV vorgenommene Umstellung vom 20/40/60- auf einen 7,5/15/30/60-Minuten-Takt stellt die Fahrplanmacher vor einige Probleme, weil die Begegnungstrecken der eingleisigen Abschnitte nunmehr nicht mehr im planerisch ermittelten Idealbereich liegen. Die Verspätungen bei der S3 sind das Ergebnis folgender Konstellationen:

1. Neben dem eingleisigen Abschnitt der S3 im Main-Taunus-Kreis gibt es zwei weitere neuralgische eingleisige Abschnitte zwischen Erzhausen und Darmstadt Hbf. Hier treten beim 30-Minuten-Takt im Falle von geringfügigen Verspätungen bereits gravierende Probleme auf, weil die Pufferabschnitte der Lastrichtung bei der Planung anders berechnet wurden. Der Kreuzungspunkt der

sich begegnenden Züge im südlichsten Abschnitt der S3 liegt jetzt unglücklicherweise unmittelbar vor der eingleisigen Querung der Main-Neckar-Bahn bei Egelsbach.

2. Der Bezugspunkt für die Erstellung des Fahrplans der S3 ist der Knoten Darmstadt Hbf zur Minute 30 (Ankunft .25, Abfahrt .35). Die Wendezeit dort beträgt somit zehn Minuten, bei einem Langzug verbleibt also nach Abzug der Rüstzeiten nur noch ein Puffer von vier Minuten netto, es sei denn, es erfolgt eine überschlagene Personalwende. Dies ist aber selten der Fall, weil die Lokführer ihre Pausen üblicherweise in der Kantine im Frankfurter Hauptbahnhof absolvieren (müssen), was für die DB den Vorteil eines flexibleren Einsatzes des Personals

hat. Ein zusätzlicher Triebfahrzeugführer (Springer) kommt die Bahn aber nach deren Angaben zu teuer bzw. wird vom RMV nicht finanziert.

3. Absolut negativ auf die Pünktlichkeit der S3 wirkt sich aus, dass die Züge in Darmstadt Hbf über die nördliche Seite geleichtert bzw. verstärkt werden. Dazu reicht die zur Verfügung stehende Wendezeit aufgrund des überaus langen Ausziehgleises bis hin in die einen Kilometer entfernte Abstellanlage nur bei absolut pünktlicher Ankunft aus. Allerdings ist in diesen Fall Besserung in Sicht. Nach Abschluss von Restarbeiten im Zuge des Umbaus des Darmstädter Hauptbahnhofs werden die Züge nämlich zukünftig über die Südseite geleichtert und verstärkt, was zwar im Falle der Leichterung nachteilig für die Fahrgäste ist, den Betriebsablauf aber nachhaltig beschleunigt und erleichtert. Die Umsetzung dieser Maßnahme ab Fahrplanwechsel im Dezember 2009 bestätigte zumindest ein Vertreter von DB Regio Hessen kürzlich anlässlich des Fahrgast-sprechertages von PRO BAHN.



*S-Bahn-Zug der Baureihe 420 im Bahnhof Frankfurt-West*

4. Der wichtigste Verspätungsgrund der S3 bei der Ankunft in Bad Soden resultiert aber aus der Tatsache, dass der Fahrdienstleiter in Darmstadt verständli-

cherweise der verspätet Richtung Darmstadt fahrenden S-Bahn den Vorrang vor den nach Frankfurt fahrenden Zügen einräumt. Dies ist aus Sicht des dortigen Fahrdienstleiters leicht nachvollziehbar, weil es dadurch bei den Anschlusszügen Richtung Odenwald (Abfahrt: .32), Wiesbaden (Abfahrt: .35) und Bensheim (Abfahrt .30) nicht zu Verspätungen kommt.



*Neue Baureihe 423 in Frankfurt West*

In den eingleisigen Abschnitten bis Erzhausen muss dann die S3 in Richtung Bad Soden das Freiräumen des Blockabschnitts bis zu fünf (!) Minuten abwarten. Diese Verspätung schaukelt sich dann meist beim Einfädeln der nachrangigen S3 in den City-Tunnel in Frankfurt Ostendstraße noch weiter hoch. Ggf. erhält sogar die spurtstärkere S5 bereits im Südbahnhof zusätzlich noch Vorrang vor der Weiterfahrt der S3. Da die Fahrdienstleiter für ihren Bereich im Falle außergewöhnlicher Situationen (und dazu zählen auch Verspätungen) absolute Hoheit über ihre Entscheidungen genießen, wird sich an dieser Konstellation auch zukünftig nichts ändern lassen.

5. Und dann wäre da noch die schienengleiche Kreuzung der S3 mit der Hessischen Ludwigsbahn und der Oden-

waldbahn im Bereich des Gleisfeldes des Darmstädter Hauptbahnhofes zu nennen. Auch diese Bahnen erhalten in aller Regel Vorrang vor der S3. Und schließlich gibt es bei Darmstadt in Höhe der Fa. Merck seit Jahresfahrplan 2006 noch eine schienengleiche Kreuzung der Triebwagen von VIAS mit der S3. Da VIAS Ferngleise benutzt, haben diese SE-Züge absoluten Vorrang vor dem Nahverkehr. Diese Kreuzungssituation ist im Normalfall völlig unkritisch. Bei Verspätungen der S3 von 10 Minuten und mehr wirkt sich diese Situation kumulierend negativ für die S3 aus. Einen weiteren Engpass stellt die Station Langen dar und zwar immer dann, wenn die S4 das Richtungsgleis 3 bereits belegt und sich zwei verspätete Züge der S3 dort begegnen müssen.

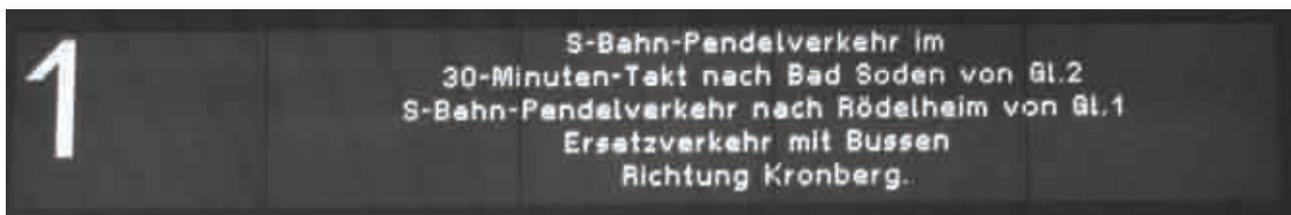
### Immer mehr Totalausfälle

Die Lage auf dem eingleisigen Abschnitt zwischen Niederhöchstadt und Bad Soden ist dagegen weniger prekär. Die Wendezeit von 10 Minuten und 24 Sekunden in Bad Soden ist eigentlich ausreichend zum Abfedern von Verspätungen von bis zu sieben Minuten in der Ankunft, ausgenommen bei den wenigen Langzügen von Montag bis Freitag. Bei diesen Langzügen reduziert sich der Puffer auf netto fünf Minuten. Aber ausgerechnet bei diesen Fahrten treten die häufigsten und gravierendsten Verspä-

tungen auf, wodurch oft genug auch die pünktliche Rückfahrt gefährdet ist.

Als fatal zu bezeichnen ist, dass in diesem Herbst schätzungsweise mindestens 20 deutlich verspätete Züge von Darmstadt kommend auf Weisung der zentralen Betriebsleitung vorzeitig bereits in Niederhöchstadt und neuerdings sogar in Eschborn wendeten, also auf dem restlichen Streckenabschnitt bis Bad Soden total ausgefallen sind und das wiederum vorrangig im morgendlichen und spätnachmittäglichen Berufsverkehr.

In Bad Soden mit mehr als 14 Minuten Verspätung ankommende Züge der S3 sind für Fahrgäste, die ihr Ziel fußläufig erreichen, ein verhältnismäßig kleines Übel. Die Anschlussbusse des RMV und der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft können bekanntlich nur bedingt warten. Die Folge ist, dass Umsteiger Richtung Hofheim, Altenhain und Königstein mehrmals im Monat einen Anschlussverlust erleiden. Als direkte Folge kann in letzter Zeit beobachtet werden, dass verstärkt Berufspendler dem ÖPNV den Rücken kehren und wieder das eigene Auto als Zubringer zur Bahn (P&R im Sodener Parkhaus, geschätzte Zunahme an Dauerparkern seit Anfang des Jahres: + 60 Prozent) nutzen. Der Verlust dieser potenziellen Nutzer von Bussen im Main-Taunus-Kreis schmälert das Betriebsergebnis der MTV-Buslinien nachhaltig. Diesem Trend gilt es, durch gezielte Maßnahmen gegenzusteuern.



*Anzeigetafel auf dem Bahnsteig in Niederhöchstadt bei Ausfall der S3*

**Zusammenfassung:** Weniger der eingleisige Abschnitt zwischen Niederhöchstadt und Bad Soden ist der Grund für die häufigen Verspätungen bei der S3, sondern der lange Streckenverlauf (Fahrzeit eine Stunde und fünf Minuten), der Einsatz der betagten und störanfälligen ET 420 und in erster Linie die besondere betriebliche Lage im Raum Darmstadt.

**Fazit:** Wir müssen wohl oder übel mit häufigen Verspätungen und Zugausfällen bei der S3 leben, aber verstärkt darauf hinwirken, dass diese auf ein erträgliches Maß minimiert werden.



**Lösungsvorschlag:** Die Fahrplanlage der S3 zwischen Darmstadt und Frankfurt Süd ist durch den 30er-Knoten Darmstadt festgeschrieben. Aber auch die diffizilen Anschlussverbindungen mit komplexen Querverbindungen der Dreieichbahn und vieler Buslinien entlang der Strecke erlauben nicht einmal Verschiebungen der Fahrzeiten der S3 (und S4) im unteren Minutenbereich, es sei denn, man würde das Gesamtnetz aller Busse und Bahnen (einschließlich der Fernzüge) zwischen Darmstadt, Neu-Isenburg und Frankfurt neu stricken.

Zur Verbesserung der Situation wäre eine Machbarkeitsstudie hilfreich, ob es umsetzbar ist und Sinn macht, die S3 in der HVZ im Frankfurter Südbahnhof über einen Linienwechsel (mit Puffer

analog München Ost) mit dem Kurzpendel der S6 zu brechen. Dieser Vorschlag ist ab dem Zeitpunkt realisierbar, ab dem auf der S3 und S4 ausschließlich ET 423 zum Einsatz kommen. Und das sollte in Kürze der Fall sein. Bei Verwirklichung dieser Idee würden sich Verspätungen, die auf dem Abschnitt Darmstadt Hbf – Frankfurt-Süd auftreten, nicht mehr nachteilig auf den Streckenabschnitt Frankfurt-Süd – Bad Soden und umgekehrt auswirken. Für die Fahrgäste aus Südhessen ergeben sich bei planmäßigem Verkehr keine Nachteile, außer, dass sie am Südbahnhof innerhalb von 40 Sekunden am gleichen Bahnsteig umsteigen müssten. Fahrgäste, die nicht wechseln wollen, fahren zumindest bis Frankfurt West umsteigefrei mit der gleichen Bahn vier bis fünf Minuten später weiter. Die Gegenrichtung bleibt von solchen Maßnahmen unberührt. Das ist ein möglicher Vorschlag. Sicherlich sind auch noch andere Varianten denkbar, insbesondere im Rahmen der angedachten Verschwenkungen der Fahrplanlagen während des viergleisigen Ausbaus der Main-Weser-Bahn. Während dieser Phase wären Verspätungen der S3 in der Ankunft in Bad Soden von mehr als zwei Minuten absolut „tödlich“ für einen reibungslosen Betrieb. Dass hinsichtlich der Pünktlichkeit etwas mit der S3 passieren muss, steht außer Frage und darin sind sich auch alle Beteiligten einig. Die Zeit drängt, sonst kehren noch mehr Fahrgäste dem öffentlichen Nahverkehr den Rücken, was sich in diesem Fall und wegen des 30-Minuten-Taktes auf dem Ast nach Bad Soden besonders nachteilig auf den Deckungsgrad des Busverkehrs im östlichen Main-Taunus-Kreis auswirkt. (*Wilfried Staub*)



*Großes Gedränge an den Bussen am letzten Schultag vor den Ferien gehörte lange zum gewohnten Bild im Taunus (Fotos: Wilfried Staub)*

Großraum Frankfurt am Main

## Chaos am letzten Schultag vor den Ferien

Nahverkehrsträger können mit Sondersituationen nicht umgehen

In einer Verfügung des Hessischen Kultusministeriums heißt es: „Am letzten Unterrichtstag vor Ferienbeginn schließt der Unterricht an den allgemeinbildenden und an den beruflichen Vollzeitschulen nach der dritten Unterrichtsstunde am Vormittag... An Berufsschulen schließt der Unterricht in Klassen, die am Tage vor Ferienbeginn Unterricht haben, unabhängig vom Unterrichtsbeginn nach der sechsten Unterrichtsstunde ...“

Damit wurde eine Passage des Erlasses zur Allgemeinen Ferienordnung vom 14. Oktober 2004 aufgehoben, der für

diese Tage unterschiedliche Regelungen an den einzelnen Schulen zuließ, mit der Begründung, dass sie ganz offensichtlich einem geordneten Abtransport der Fahrschüler mit öffentlichen Verkehrsmitteln in ihre Wohnorte entgegenstand. Zudem hatten viele Besteller in den Ausschreibungsbedingungen versäumt, entsprechende Klauseln für die insgesamt fünf Tage im Jahr vorzusehen. Und so fuhren dann in den letzten Jahren in vielen Landkreisen an den letzten Schultagen vor den Ferien und am Tag der Zeugnisausgabe nach 13 Uhr ungezählte Bus-

se „heiße Luft“ durch die Gegend, während die Fahrschüler ab 10 Uhr die wenigen zum Teil nur im Zweistundentakt verkehrenden Linienbusse stürmten oder in der überwiegenden Zahl „Taxi-Mama“ bemühen mussten. Nach der neuen Rechtslage besteht jedoch für die überregionalen und lokalen Verkehrsorganisationen de facto eine Verpflichtung, den Schülertransport in zumutbarer Weise zu regeln; auch wenn die Lokalen Nahverkehrsgesellschaften es viel lieber sehen würden, wenn es diese Ausreißertage überhaupt nicht gäbe.

Besorgte Mütter hatten den Berichterstatter gebeten, sich die unhaltbaren Zustände in Königstein im Taunus am Tag vor den Herbstferien einmal genauer anzusehen. Dort gibt es vier weiterführende Schulen mit zusammen rund 3.000 auswärtigen Schülern, die über sechs Haltestellen (Taanusschule, Bischof-Kaller-Straße, Kreisel, Stadtmitte, KVB und Theresenstraße) mit kurzen Wegen komfortabel an das regionale und lokale Busnetz (15 Linien) und über den Bahnhof an die Schiene (RB 12) angebunden sind. Zwischen 10:20 Uhr und 11:00 Uhr drängelten sich am 9. Oktober 2009 alleine am Zentralen Busbahnhof Stadtmitte mit seinen acht Bussteigen geschätzte 1.000 Kinder. In den wenigen Solobussen des Linienverkehrs wurden bis zu 130 Kinder gezählt. Es dauerte über zwei Stunden, bis die letzten von ihnen eine Fahrtmöglichkeit gefunden hatten. Von Verstärkerbussen, wie man es eigentlich hätte erwarten können – und von früheren Jahren her gewohnt war –, tatsächlich weit und breit keine Spur. Mit einer löblichen Ausnahme: Auf der RTV-Linie 223 wurden außerplanmäßig vier Solobusse zu unterschiedlichen Fahrtzielen im Hochtaunus eingesetzt. Die dadurch

überflüssigen vier Mittagsfahrten, die im Fahrplan mit dem „Hinweis 50“ (verkehrt nicht am letzten Schultag vor den Ferien und nicht am Tag der Zeugnisausgabe) versehen sind, wurden also auf unkomplizierte Weise vorverlegt. Gleichartige Regelungen gibt es übrigens auch in einigen mittelhessischen Landkreisen oder auch auf der VGF-Linie 58, bisher aber nicht im Main-Taunus- und Hochtaunuskreis.



Folge dieses Missmanagements war es, dass der Straßenverkehr in Königstein für eine Stunde fast zum Erliegen kam, weil viele Eltern nicht verantworten konnten, ihre Kinder über Stunden unbeaufsichtigt zu lassen und es vorzogen, diese mit dem Auto von der Schule abzuholen. Für 500 Meter auf der innerstädtischen Frankfurter Straße benötigte man staubedingt geschlagene 15 Minuten. Und in diesem Stau blieben natürlich auch die Linienbusse hängen, die als indirekte Folge bis zu 25 Minuten Verspätung (Hin- und Rückweg zusammen genommen) hatten. An den weiteren Haltestellen im Stadtgebiet fuhren die überfüllten Busse ohne Halt durch, was zwangsläufig den Unmut der dort warten-

den „normalen“ Fahrgäste auf sich zog. Anschlüsse in Bad Soden Bahnhof und Kronberg Bahnhof wurden verpasst.

Nun war der 9. Oktober ein ausgesprochen milder Herbsttag mit Temperaturen um die 15° C und zumindest die älteren Schüler hatten es nicht allzu eilig für den Nachhauseweg. Wie würde sich die Situation aber an einem frostigen Wintertag vor den Weihnachtsferien darstellen? Und wie sah im Oktober die Situation an den vielen anderen Schulen im Main-Taunus- und im Hochtaunuskreis aus, und wie wird sich das Szenario im Winter darstellen? PRO BAHN hat den Bestellern der Verkehre, dem RMV und den lokalen Verkehrsgesellschaften, eine Bilddokumentation vorgelegt und unter Hinweis auf deren Verantwortung für die Sicherheit der Fahrgäste gebeten dafür zu sorgen, dass sich diese Zustände wie vor den Herbstferien zukünftig, insbesondere bei winterlichen Witterungsverhältnissen, nicht ein weiteres Mal wiederholen. Dem Anfang Dezember verfügbaren Fahrplanbuch 2 des RMV war – außer bei der Linie 252 – nicht zu entnehmen, dass man in irgendeiner Form reagieren wird. Auf Nachfrage teilten

RMV und Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) mit, dass man sich noch in Gesprächen mit den Betreibern befände. Die MTV lehnte Sonderregelungen kategorisch ab, weil

a) angeblich keine Busse und Fahrer zur Verfügung stünden,

b) man keine Ungleichbehandlung einzelner Schulen eingehen wolle,

c) von den Schulen selbst (ausgenommen St. Angela, Königstein) keine diesbezüglichen Anträge vorlägen und

d) der Verwaltungsaufwand in keinem Verhältnis zum Nutzen stünde.

Gegen diese Argumentation legte PRO BAHN noch einmal Protest ein und siehe da, am 17. Dezember 2009 wurden noch am späten Nachmittag eiligst für den nächsten Tag besondere Umlaufpläne geschmiedet.

Der Zusatzverkehr am letzten Schultag vor den Weihnachtsferien 2009/2010 verlief in Königstein und auch an allen Schulstandorten in Main-Taunus-Kreis – wie der in Königstein anwesende Betriebsleiter der Hessenbus AG bestätigte, so reibungslos, wie man es sich nicht besser wünschen konnte.



*Noch im Herbst und Sommer herrschte großes Chaos am letzten Schultag vor den Ferien.*

Allerdings kam der Straßenverkehr in Teilen Königsteins auch am 18. Dezember wiederum für eine Stunde völlig zum Erliegen, mit der Folge, dass auch die Busse bis zu 30 Minuten Verspätung einfuhren. Hatten die RTV frühzeitig und der VHT gerade noch am Vortag die Schulen über die Zusatzbusse informiert, waren die Verstärkungsfahrten auf den von der Hessischen Landesbahn betriebenen Lokalbuslinien den Schülern generell nicht bekannt. Taxi-Mama legte also unnötigerweise erneut den Verkehr lahm.

An der Altkönigschule in Kronberg werden nach Schulschluss üblicherweise zwei Gelenkbusse Richtung Steinbach eingesetzt. Am 18. Dezember warteten weit über 100 Kinder nach der dritten Stunde an der dortigen Haltestelle des Linienverkehrs. Für diese völlig unerwartet, bog plötzlich ein Gelenkbus der Linie 251 um die Ecke und fuhr die direkt an der Schule liegende Schulbushaltestelle an. Unter freudigem Gegröle rannten die Kinder zurück und bedankten sich artig

beim Busfahrer für diesen Service. Ähnliche Überraschungen dürften auch die Schüler an den anderen Schulen im Main-Taunus-Kreis erlebt haben. So war ein Bus mit einem von Kindern gemalten DIN A-4 Zettel „Weihnachtsbus nach Eppstein – Dankeschön“ gekennzeichnet.

Der nächste frühere Schulschluss steht schon am 29. Januar 2010 bevor. Für diesen Tag lautet die Forderung von PRO BAHN (und der RMV hat bereits Zustimmung signalisiert), dass die Besteller analog dem 18. Dezember 2009 verfahren, die zusätzliche Fahrten und die an diesem Tag nach 12.30 Uhr entfallenden Fahrten aber mindestens acht Tage vorher den Schulen, im Internet und, im Falle Königsteins, zusätzlich an den fünf Haltestellen kommunizieren. PRO BAHN bedankt sich, ganz sicherlich auch im Namen der Fahrschüler und deren Eltern, bei allen Verantwortlichen für das vorgezogene Weihnachtsgeschenk, das sogar nahezu kostenneutral gefahren werden konnte. (Wilfried Staub)



*Martin Schmidt von PRO BAHN Hessen ist immer wieder gefragter Experte bei Fernsehsendungen, wenn es um Bahnthemen geht. So auch am 2. Dezember im Hessen-Fernsehen in der Sendung „service:trends“. (Fotos: hr/Helmut Lind)*



*IC im Bahnhof Bensheim auf Gleis 1 (Foto: Jivee Blau)*

## Starkenburg

# Neuerungen zum Fahrplanwechsel

## Mehr Fernverkehr an der Bergstraße / ICE für Bensheim

Mit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2009 werden die Bergstraßenhalte Weinheim und Bensheim im Fernverkehrsnetz gestärkt. Mit dem täglichen Halt des ICE 181 Frankfurt – Zürich in Bensheim (Abfahrt um 6.26 Uhr) läutet die Deutsche Bahn zudem ein neues Zeitalter ein. Leider fährt der in Zürich um 17.10 abfahrende Gegenzug nur bis Heidelberg (Ankunft 20.53 Uhr), so dass aus Sicht des Regionalverbands noch Potenzial für Nachbesserungen gegeben ist.

Die weitere wesentliche Neuerung: Die IC-Züge der Linien 62 (Frankfurt-Stuttgart – München – Österreich) und 26 (Hamburg – Kassel – Gießen – Frankfurt – Karlsruhe) verkehren jetzt im exakten Stundentakt zwischen Frankfurt am Main und Heidelberg und werden fast ausnahmslos in Darmstadt, Bensheim und

Weinheim halten. Vorteile: Ein einprägsamer Fahrplan, 20 Minuten weniger Fahrzeit für Direktzüge nach Hannover und Hamburg sowie bessere Anschlüsse in Karlsruhe Hbf zu den ICE-Zügen in Richtung Basel und weiter in die Schweiz. Für Reisende aus Lorsch bringt diese Änderung aber auch Nachteile: Für Anschlüsse von und nach Süden werden zwar die Übergänge auf fünf Minuten optimiert, in Richtung Norden ergeben sich aber zweistündlich 20 Minuten längere Wartezeiten.

Durch den IC-Halt Wiesloch-Walldorf (dort sind die Firmen Heidelberger Druckmaschinen und SAP angesiedelt) ergeben sich hervorragende Verbindungen für Berufspendler und Geschäftsreisende. Der um 5.20 Uhr in Frankfurt abfahrende IC 2099 ergänzt das Angebot

für Fahrgäste nach Wiesloch-Walldorf und ermöglicht für Reisende von der Bergstraße gute Anschlüsse in Stuttgart (an 7.00 Uhr). Der an Montagen und zu Messezeiten eingesetzte morgendliche Zusatz-IC wird künftig ohne größere Wartezeiten von Stuttgart (ab 7.17 Uhr) mit allen IC-Halten unterwegs bis nach Frankfurt am Main (an 8.57 Uhr) fahren.

Der von PRO BAHN im März 2009 prämierte morgendliche Ski-Express von Frankfurt (ab 6.46 Uhr) nach Bludenz im Vorarlberg (an 12.54 Uhr) verkehrt auch diesen Winter wieder jeden Samstag bis zum 3. April 2010 und hält auf Initiative von PRO BAHN auch in Bensheim und Weinheim. Die Rückfahrt ist ab Bludenz um 14.36 Uhr.

Nicht unerwähnt bleiben soll ein Freitagnachmittags von Darmstadt (ab 13.44 Uhr) nach Berlin (an 18.01 Uhr) verkehrender ICE, von dem auch Weinheim und Bensheim durch direkten Anschluss am selben Bahnsteig in Darmstadt profitieren.

Der Fahrgastverband begrüßt diese Ausweitungen und sieht sich in der Forderung nach einer intensiveren Bedienung der Bergstraße mit Fernzügen bestätigt. Dass das neue Angebot von den Fahrgästen angenommen wird, zeigt der seit Juni spät abends in Bensheim und Weinheim haltende IC aus Frankfurt am Main – wegen seinen Anschlüssen aus Brüssel, Berlin, Wien u.a. auch „Metropol-Shuttle“ genannt. Gleichwohl bemängelt PRO BAHN Starkenburg, dass eine bereits existierende und kritisierte Fahrplanlücke für Bensheim am späten Vormittag in Richtung Süden verschärft wird: Ab Dezember wird ein weiteres Zugpaar entfallen.

Ein weiterer, jedoch kurzfristig nicht zu lösender Konflikt entsteht durch die

zunehmende stündliche IC-Überholung der Regionalbahnen zwischen Frankfurt und Heidelberg in Bickenbach.

Im Nahverkehr ergeben sich mit dem Fahrplanwechsel einige positive Änderungen. Auf Drängen von PRO BAHN spart der Regionalexpress um 20.34 Uhr in Frankfurt nach Heidelberg fünf Minuten Fahrzeit ein. Auf der Strecke Bensheim – Worms wird von Montag bis Freitag um 18.37 Uhr ein zusätzlicher Regionalzug angeboten, in Bürstadt besteht eine gute Anschlussmöglichkeit in Richtung Mannheim und Biblis.

Erklärtes Ziel der Arbeit von PRO BAHN ist es, auf dieser Basis den Standard im Fernverkehr mindestens zu halten und noch vorhandene Lücken auch im Regionalverkehr zu schließen. Hierzu gehört eine mindestens stündliche und tägliche Schnellverbindung zwischen Darmstadt und Mannheim sowie ein lückenloser 30-Minuten-Takt zwischen Bensheim und Mannheim.



*Bahnhof Lorsch (Foto: Martin Hawlisch)*

Wesentliche Voraussetzungen für zukünftige Gestaltungsmöglichkeiten im Regionalverkehr werden durch die anstehende Ausschreibung des Nahverkehrsnetzes Südwest (dazu gehören unter anderem die Nibelungenbahn und die Weschnitztalbahn) geschaffen. Die Rhein-Neckar-Region und der Kreis Bergstraße dürfen hier nicht den Anschluss verpassen. *(Gottlob Gienger)*



*Zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember wurde mit der Linie S5 ein neuer Ast der S-Bahn Rhein-Neckar eröffnet. Künftig fährt stündlich (in Hauptverkehrszeiten halbstündlich) ein S-Bahn-Zug von Heidelberg nach Eppingen im Landkreis Heilbronn über Meckesheim und Sinsheim (Elsenz) und zurück. Die Bilder zeigen die für die S-Bahn umgebauten Bahnhöfe Sinsheim (links) und Eppingen (rechts). In Eppingen besteht Anschluss zur Stadtbahn Karlsruhe (am linken Bildrand sichtbar). (Fotos: Wolfgang Brauer)*

### Rhein-Neckar

## Das Herzstück der S-Bahn Rhein-Neckar

### Ausbau Mannheim – Heidelberg: Finanzierung der Planung gesichert

Ein kleines Stückchen geht es weiter mit der 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar. Ein halbes Jahr lang versuchte der Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN), Werner Schreiner, sich bei den elf Städten und dreizehn Landkreisen, die zum Verkehrsverbund Rhein-Neckar gehören, die Zustimmung zur anteiligen Übernahme eines knappen Drittels der Planungskosten für den Ausbau des zentralen Abschnitts Mannheim – Heidelberg zu holen, der teilweise dreigleisig ausgebaut werden soll. Um 3,6 Mio. Euro ging es dabei insgesamt. Trotz dieser geringen Summe stimmten einige linksrheinische

Körperschaften dagegen, weil sie befürchteten, damit bereits vollendete Tatsachen für eine spätere Beteiligung an den Baukosten zu schaffen.

Bei der Sitzung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN), der für die hoheitlichen Aufgaben im Verkehrsverbund zuständig ist, kam jetzt am 17. Dezember 2009 doch ein einstimmiger Beschluss zur Übernahme dieses Teils der Planungskosten zustande, da gleichzeitig festgehalten wurde, dass bezüglich der Aufteilung des kommunalen bzw. regionalen Anteils der späteren Baukosten ebenfalls Einstimmigkeit erzielt werden muss.

Damit kann keine einzige Kommune und kein einziger Kreis überstimmt und gegen seinen Willen zur Mitfinanzierung gezwungen werden. Die Kernfrage ist und war, inwieweit Regionen, die fernab des Abschnitts Mannheim – Heidelberg liegen, trotzdem vom Ausbau dieser Strecke profitieren.

Da gleichzeitig von einem möglichen Beginn der Baumaßnahmen in 2014 ge-

sprochen wurde (es müssen ja schließlich noch alle vier Planungsstufen durchlaufen werden), kann die 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar wohl erst im Dezember 2018 oder 2020 in Betrieb gehen. Es dürfte daher zu einer Verlängerung des im Dezember 2015 auslaufenden Vertrages mit DB Regio bezüglich des heutigen S-Bahn-Netzes um drei oder fünf Jahre kommen. *(Michael Löwe)*

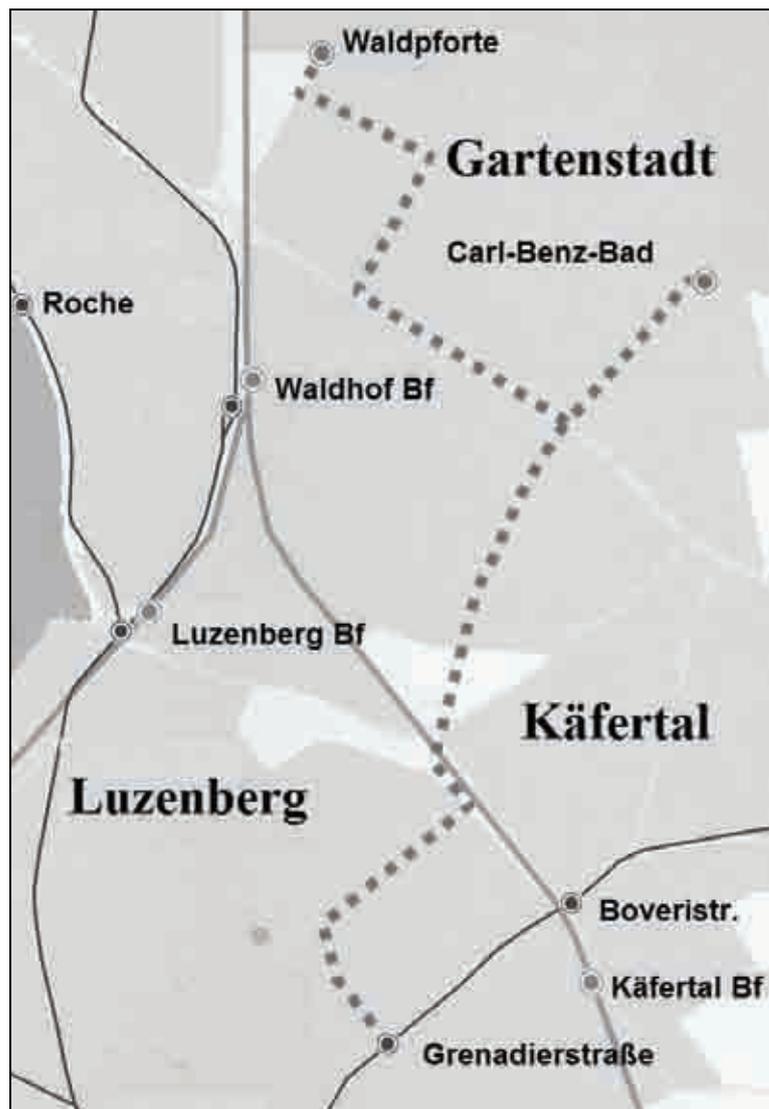
## Rhein-Neckar

# Neue Stadtbahnstrecke in Mannheim

Die Zeichen für die Straßenbahn in die Gartenstadt stehen auf Grün

Zug um Zug nimmt die geplante Stadtbahn in den Mannheimer Stadtteil Gartenstadt konkretere Formen an. Am 22. Dezember beschloss der Mannheimer Gemeinderat mit großer Mehrheit einer Beantragung der Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu, sodass gegebenenfalls 2010 das Planfeststellungsverfahren beginnen kann. Wenn nichts dazwischen kommt, kann dann 2011 oder 2021 mit dem Bau begonnen werden.

*Die neue Stadtbahnlinie soll an der Haltestelle „Grenadierstraße“ vom bestehenden Netz abzweigen und dann in zwei Ästen zu den Endhaltestellen „Waldpforte“ und „Am Carl Benz Bad“ geführt werden. (Grafik: W. Brauer)*



Seit den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts gibt es Pläne, die Gartenstadt auf der Schiene an das Zentrum anzubinden. Nachdem sich jahrzehntelang nichts bewegte, kam vor gut zwei Jahren wieder Schwung in die alten Ideen. Zur Überraschung vieler griff die CDU das Thema auf und die GRÜNEN schlossen sich an.

2008 legten die MVV Verkehr AG und die Rhein-Neckar Verkehrs GmbH (RNV) im Auftrag der Stadtverwaltung eine Untersuchung verschiedener Trassenvarianten vor. Nach einer unter anderem durch den Kommunalwahlkampf bedingten Pause ging es in den letzten Wochen zügig voran.

Die neue Trasse soll mit zwei Ästen in die Straßen „Waldpforte“ und „Am Carl Benz Bad“ eine Gesamtlänge von 7,5 km haben. Es entstehen 14 neue Haltestellen, in deren Einzugsgebiet 32.500 Einwohner leben. Der technische Geschäftsführer der RNV, Martin in der Beek, rechnet mit rund 3.300 zusätzlichen Fahrgästen täglich.

Während die Trassenführung feststeht, ist das Betriebskonzept noch umstritten – und zwar vor allem das künftige Buskonzept in der Gartenstadt. Die heutige Linie 55 soll entfallen, die Linienführung der Linien 50 und 53 sich leicht ändern. Da heute die Buslinien vor allem im Binnenverkehr der nördlichen Stadtteile genutzt werden, befürchtet ein Großteil dieser ÖPNV-Nutzer Verschlechterungen durch die neue Stadtbahn. Kritisiert wird zum Beispiel, dass der Waldfriedhof heute direkt mit dem Bus erreichbar ist, während künftig ein Fußweg von rund 300 Metern von der nächstgelegenen Straßenbahn-Haltestelle aus zurückzulegen ist.

Spannend wird es möglicherweise noch mit der Finanzierung. Bei geplanten Gesamtkosten von 77 Mio. Euro sollen davon rund 51 Mio. Euro über GVFG-Mittel (Bundesmittel und komplementäre Landesmittel) finanziert werden, der Rest durch die MVV Verkehr AG und die MVV GmbH. Das Ergebnis der Mannheimer Verkehrsbetriebe soll sich durch die neue Stadtbahn um etwa 1,1 Mio. Euro jährlich verbessern, sodass nur 800.000 Euro (von 1,9 Mio. Euro) jährlich für Zins und Tilgung der Investitionskosten durch die MVV getragen werden müssten.



*Stadtbahnen sollen schon in wenigen Jahren in Mannheims Norden neue Ziele ansteuern. (Foto: Wolfgang Brauer)*

Bezüglich der GVFG-Bundesmittel konkurriert das Projekt mit einer Reihe von anderen Maßnahmen – in Baden-Württemberg unter anderem mit dem Stadtbahn-Tunnel in Karlsruhe, der Stadtbahn Heilbronn – Steinsfurt und nicht zuletzt mit dem zweigleisigen Aus-

bau der Stadtbahnstrecke zwischen Schriesheim und Weinheim an der Bergstraße. Und wer weiß, ob nicht auch noch Gründe gefunden werden, mit den 2019 auslaufenden GVFG-Bundesmitteln das Projekt Stuttgart 21 finanziell zu unterstützen. (*Michael Löwe*)

Das Allerletzte

## ÖPNV wie er sein sollte

Deutsche Verkehrsbetriebe sollten sich ein Beispiel an Japan nehmen

Meine Schwester (66) war letzgens mit ihrem Lebenspartner in Japan. Während ihres einwöchigen Aufenthaltes in Tokio, bei dem sie täglich mehrmals mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs war, hat sie keine Bahn mit mehr als einer Minute Verspätung erlebt. Für Kenner der Acht-Millionen-Metropole nichts absolut Neues, für sie aber ein schier unfassbarer Tatbestand.



*Bus in Tokio*

Ihr Schlüsselerlebnis aber hatte sie, die gerne unumwunden zugibt, als passionierte Autofahrerin nicht in der Lage zu sein, ein korrektes Ticket aus einem RMV-Automaten ziehen zu können, anlässlich einer Busfahrt zurück zu ihrem Hotel. Dazu muss man wissen, dass die Fahrgäste in den Tokioer Bussen das passende Fahrgeld selbst in einen Automaten beim Fahrer einwerfen und es keine Fahrscheine wie in Europa üblich gibt. Nachdem ihr die Gegend irgendwann seltsam unbekannt vorkam, wandte sie sich Hilfe suchend an den Busfahrer. Er klärte sie äußerst zuvorkommend und jederzeit mit einem Lächeln darüber auf, dass sie bereits drei Stationen zu weit gefahren sei. An der nächsten Haltestelle stieg er mit ihr aus und zeigte ihr auf der gegenüberliegenden Straßenseite die richtige der dortigen drei Haltestellen, wobei er sie noch einmal an den Linksverkehr erinnerte. Anschließend bat er sie zurück in den Bus und überreichte ihr unter landestypischem Zeremoniell begleitet von zustimmendem Applaus der anwesenden Fahrgäste zwei Gutscheine für eine kostenlose Rückfahrt zu ihrem eigentlichen Ziel. Und das war dann auch die einzige Verspätung, die sie erlebt, aber in diesem speziellen Fall auch unmittelbar selbst verursacht hatte. (*Wilfried Staub*)

# 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 29

35510 Butzbach

Tel. (0 60 33) 92 44 11

E-Mail: nils@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 Frankfurt am Main  
(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 1.2. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft März – April 2010. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken.

## PRO BAHN in Nordhessen:

Mi 27.1. 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmstraße 2, Kassel

Mi 24.2. (jeden letzten Mittwoch im Monat).

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

Mo 4.1. 19.00 Uhr: Monatstreff im Saalbau Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 2 (fünf Fußminuten vom Hauptbahnhof/Südseite).

Mo 8.2. ab 18.30 Uhr: Monatstreff im Saalbau Gutleut, Raum 2.

Mo 8.3. ab 18.30 Uhr: Monatstreff im Saalbau Gutleut, Raum 2.

## **Frankfurter Monatstreff wieder ab 18:30 Uhr**

Auf Wunsch einiger Berufstätiger hatten wir den Beginn unseres Monatstreffs am Montag nach hinten verschoben. Der erhoffte Erfolg hat sich leider nicht eingestellt, im Gegenteil! Die wenigen treuen Gäste bemängeln, dass sie dadurch deutlich später nach Hause kommen. Deshalb kehren wir ab Februar wieder zum ursprünglichen Beginn mit der Bezeichnung „ab“ zurück: Wer später kommt, ist ebenso willkommen. (*ld*)

## Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi 27.1. 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 24.2. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des Regionalverbandes Starkenburg in der Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie.

## Regionalverband Rhein-Neckar:

Do 21.1. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar im Braustüberl, Bergheimer Str. 91 in Heidelberg.

Do 18.2. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar im Umweltzentrum Mannheim, Käfertaler Straße 162.

## Sonstige Termine

Do 14.1. 20.00 Uhr: Arbeitstreffen der IG PRO SCHIENE Weschnitztal-Überwaldbahn

Do 11.2. im Gasthaus „Zur Kreuzgasse“ in Ober-Waldmichelbach.

