

Fahrgastzeitung

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

Nr. 80

Mai – Juni 2010



S3 weiterhin problematisch	S. 13
Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim	S. 19
S-Bahn Rhein-Neckar	S. 21

Titelbild: Abschluß der Jahreshauptversammlung des Landesverbands Hessens am 17.4.2010 war eine Sonderfahrt durch Frankfurt mit einer historischen Straßenbahn, hier vor dem Zoo.

(Foto: ld)

Rückseite: Bahnhof Meckesheim in der Nähe von Heidelberg. Er wurde am 13. Dezember 2009 mit der neuen Linie S5 an das Netz der S-Bahn Rhein-Neckar angeschlossen. Von hier aus zweigt die Strecke nach Aglasterhausen ab, die ab Juni 2010 mit der neuen Linie S55 befahren werden soll.

(Foto: wb)

Impressum

Die Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen ist eine Informationszeitschrift des PRO BAHN Landesverbandes Hessen e. V. und der Regionalverbände Starkenburg e. V., Großraum Frankfurt am Main e. V., Rhein-Neckar und der PRO-BAHN-Mitglieder in Nord-, Mittel- und Osthessen.

Die Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen erscheint sechsmal im Jahr zu folgenden Terminen: Januar, März, Mai, Juli, September und November. **Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe („Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen“) erlaubt.** Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Sie können die Fahrgastzeitung auch erhalten, wenn Sie nicht Mitglied bei PRO BAHN e. V. sind. Das **Jahresabonnement** kostet 7,50 EUR und beinhaltet die Zusendung von sechs Ausgaben der Fahrgastzeitung. Bitte bestellen Sie mit Angabe Ihrer Adresse beim Landesverband (Postfach 11 14 16, 60049 Frankfurt a. M.) unter Beifügung von 7,50 EUR in bar oder in Briefmarken. **Die FGZ kann auch online unter www.pro-bahn.de/mittelhessen bestellt werden.**

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

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

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

Endzusammenstellung dieser Ausgabe: *hk*

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

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

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

Starkenburg: Holger Kötting, Am Karlshof 12, 64287 Darmstadt, E-Mail:
holger.koetting@gmx.de

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

Redaktionsschluss für diese Ausgabe: 1.4.2010 (Heft Mai – Juni 2010)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.6.2010 (Heft Juli – August 2010)

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

erhältlich.

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

Mitte-Deutschland-Verbindung.....	4
Regiotram als Vorbild für Mallorca	5

Großraum Frankfurt am Main

Bessere Früh- und Spätverbindungen Frankfurt–Bad Homburg	8
RMV 9-Uhr-Karten im Mai mit erweitertem Angebot	9
Erfreuliche Neuigkeiten von der Aartalbahn.....	9
Jahreshauptversammlung 2010 des Landesverbands in Frankfurt.....	11
175 Jahre Eisenbahn in Deutschland.....	12
Die Pannenserie auf der S3 geht weiter.....	13

Starkenburg

RMV verspricht Pünktlichkeit und Anschlußsicherheit auf der Linie 75.....	17
Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim.....	19

Rhein-Neckar

Neues von der S-Bahn Rhein-Neckar	21
---	----

PRO BAHN intern

"Wir wollen keine Spaltung!"	22
Volles Programm beim Bundesverbandstag	24
Mehr Gelassenheit	25

PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten	26
---	----

PRO BAHN - Termine	27
--------------------------	----

Nordhessen

Mitte-Deutschland-Verbindung

Tod auf Raten?

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 wird die Deutsche Bahn die IC-Verbindung Düsseldorf–Essen–Dortmund–Hamm–Paderborn–Kassel–Wilhelmshöhe–Eisenach–Erfurt weiter einschränken. Mittlerweile fahren nur noch fünf Züge je Richtung. Ab Dezember 2010 wird es nur noch drei Zugpaare geben. Außerdem wird die Verbindung gekürzt: Fernverkehr nur noch zwischen dem Ruhrgebiet und Kassel, zwischen Kassel und Eisenach nur noch Regionalverkehr. Die DB begründet die Entwicklung mit rückläufigen Fahrgastzahlen. Nach konzerneigenen Renditevorgaben passt die Verbindung nicht mehr ins Konzept.

DB zwingt Fahrgäste auf teure Strecken

Langfristig strebt die DB an, den IC abzuschaffen und nur noch ICE-Linien zu betreiben. Außerdem ist die preiswerte Verbindung ebenfalls den Renditeerwartungen im Wege: Es lässt sich mehr verdienen, wenn man die Fahrgäste auf teure Umwegstrecken zwingt, etwa vom Ruhrgebiet über Hannover nach Kassel bzw. über Frankfurt. Eine direkte Schnellverbindung Kassel–Eisenach bringt weniger Geld ein als ein Umweg über Fulda.

Politische Lippenbekenntnisse und verfehlte Bahnpolitik

Entgegen den Lippenbekenntnissen von Landes- und Bundespolitikern hat die DB die Mitte-Deutschland-Verbindung bewusst heruntergewirtschaftet.

Durch die Aufgabe des verlässlichen Zwei-Stunden-Taktes wurde die Strecke für Reisende unattraktiv. Reisende bevorzugten – nach Wunsch der DB-Konzernleitung – die teuren Umwegstrecken. Außerdem wurde eine wichtige Anschlusslinie, die S-Bahn von Hannover nach Paderborn, am Wochenende in der Taktlage so verändert, dass in Altenbeken kein Anschluss mehr an die IC nach Hamm/Kassel gegeben war und man in Altenbeken eine Stunde warten muss. Auch dieses Beispiel zeigt verfehlte Bahnpolitik. Alles, was nicht rentabel ist, wird an die Länderfinanzierung über den Regionalverkehr „abgetreten“. Übrig bleiben teure und scheinbar rentable Rennstrecken. Mit dieser Strategie werden kaum mehr Fahrgäste gewonnen. Und eine nachhaltige Umweltpolitik in dem Sinne, mehr Menschen vom Auto auf die Schiene zu lenken, fehlt hier auch.

Börsenbahn statt Bürgerbahn ?

Verantwortlich ist die Politik, die an der Bahnprivatisierung festhält und weiter auf Börsenbahn statt Bürgerbahn setzt. Sie lässt zu, dass Konzepte gegen die Bahnfahrgäste und damit gegen die Bürger dieses Landes umgesetzt werden – und das von einem Staatsunternehmen, das gemeinwohlorientiert arbeiten sollte.

Nahverkehrsmittel für Fernverkehr ?

Das vom Nordhessischen Verkehrsverbund NVV angekündigte Ersatzange-

bot zwischen Warburg und Kassel (zwei Zugpaare täglich) ist kein Ersatz für den IC. Es ist zwar besser als nichts, aber trotzdem eine Mogelpackung. Zwischen Kassel und Dortmund müsste zweimal umgestiegen werden. Nach Ansicht westfälischer Verkehrspolitiker ist die Schienenstrecke Hamm-Dortmund durch Züge in Richtung Bielefeld–Hannover so stark überlastet, dass Fernverkehrszüge in Richtung Kassel über Hamm kaum sinnvoll erscheinen. Daher planen die Westfalen eine Eurobahn Münster–Hamm–Paderborn–Kassel-Wilhelmshöhe, also ohne Umsteigen in Warburg. Das widerspricht aber dem momentanen NVV-Plan. Für eine solche Eurobahn müssten Nahverkehrsmittel aufgewendet werden, die dann für andere Nahverkehrsangebote fehlen. Der Sinn der Regionalisierung

des Bahnverkehrs in den 1990er Jahren war sicher nicht, dass mit diesen Mitteln immer mehr Fernverkehr finanziert wird.

Neuordnung des Fernverkehrs notwendig

Der Bund muss endlich ein Fernverkehrsnetz definieren, das nicht nur die wenigen ICE-Hauptachsen umfasst, sondern auch die von Fernverkehr abgehängten Regionen einbezieht. Viele Reisende wünschen ein gastronomisches Angebot und Möglichkeit zur Sitzplatzreservierung. Das Angebot auf diesen Strecken könnte dann per Ausschreibung an den wirtschaftlichsten Anbieter vergeben werden. Die Politiker der betroffenen Regionen sind gefordert, für eine solche Verbesserung zu kämpfen. (hh)

Nordhessen

Regiotram als Vorbild für Mallorca

Balearische Regierung plant weitere ÖPNV-Projekte

Auf Einladung des balearischen Umwelt- und Mobilitätsministers Gabriel Vicens i Mir haben sich im April ein dutzend Vertreterinnen und Vertreter der wichtigsten europäischen Nahverkehrsprojekte getroffen, um über die Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs auf Mallorca zu diskutieren. Auch das nordhessische RegioTram-System wurde von NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel präsentiert und stieß auf breites Interesse.

Besonders herausragend empfanden die Teilnehmer der Tagung die Idee des nordhessischen Konzeptes, einen Ballungsraum mit der Region und umgekehrt zu verbinden. Dies wird in Nord-

hessen ermöglicht, indem vorhandene Infrastruktur genutzt und bedarfsorientiert ausgebaut wurde, und alles in einem nachvollziehbaren finanziellen Rahmen mit nachweislich sehr guten Erfolgen bei den Fahrgastzahlen.

Hybridfahrzeuge notwendig

Wichtig für die balearische Insel mit kaum elektrifizierten Strecken ist auch das Diesel-Elektrofahrzeug (Hybrid), das bisher weltweit einmalig ist und eigens für Nordhessen entwickelt wurde, damit es sowohl als Elektrofahrzeug im Straßen- und Eisenbahnbetrieb fahren als

auch als Dieselfahrzeug auf nicht elektrifizierten Gleisen unterwegs sein kann.

Ziel der Konferenz ist es, aus der Vielzahl der vorhandenen Konzepte ein weiteres System für die Balearen zu finden, das den Anforderungen und Wünschen der Bewohnerinnen und Bewohnern von Mallorca am nächsten kommt und möglicherweise auch umzusetzen.

Seit 2007 gibt es auf der Insel eine Metroverbindung vom Zentrum Palmas zur Universität mit einer Länge von 8,5 Kilometern, teilweise auf der alten Zugstrecke nach Inca, zwei Eisenbahnlinien von Palma über Inca nach Manacor und nach Sa Pobla sowie einen historischen Zug von Palma nach Soller. Bereits in der Planung ist eine weitere Straßenbahnlinie vom Flughafen in Palma an den Playa de Palma. Darauf haben sich der Umweltminister und die Bürgermeisterin von Palma und Calva bereits im Frühjahr 2009 geeinigt. Palma ist mit Madrid, Barcelona, Valencia und Bilbao eine der wenigen spanischen Metropolen mit einer Metro. Darüber hinaus hat die Insel ein dichtes Stadtbusangebot, mit dem sich alle Bereiche der Insel erschließen lassen.

Allerdings hat der Individualverkehr auf der „Autoinsel“ Mallorca in den letzten Jahren drastisch zugenommen, so dass die balearische Regionalregierung nach Konzepten sucht, den Individualverkehr zu reduzieren und öffentliche Mobilität zu forcieren. Dabei soll sich der öffentliche Nahverkehr nachhaltig positiv auf die Erholungsqualität der Insel auswirken, den Schadstoffausstoß reduzieren und deutlich zur Luftreinhaltung beitragen.

Neben dem RegioTram-System aus Nordhessen wurden die Aktivitäten aus Nantes, Straßburg, Bordeaux, Berlin, Cagliari (Sardinien), Zagreb, Palma (Mallorca), Barcelona, Bilbao, Alicante und Teneriffa präsentiert. Daneben breiteten die wichtigsten europäischen Straßenbahnhersteller Alstom, Bombardier, CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, spanischer Hersteller von Eisenbahnfahrzeugen aus dem Baskenland), Siemens und Vossloh ihre Visionen für die Zukunft von Fahrzeugen vor den Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus.

Weiterer Austausch mit dem NVV

Für die Zukunft haben der Geschäftsführer des NVV Wolfgang Dippel und der Generaldirektor für Mobilität Antoni Verger Martinez der balearischen Regierung vereinbart, sich regelmäßig über die jeweiligen Entwicklungen auszutauschen und zu unterstützen. Konkret wird der NVV bei der Entwicklung von Kommunikationskonzepten, Marktforschung und Bürgerbeteiligung bei Planungsprozessen unterstützend tätig sein.

Bereits für diesen Herbst ist ein Treffen in Nordhessen mit Vertretern der balearischen Regierung geplant, da nach dem Kongress großes Interesse besteht, das RegioTram-System live zu erleben und einen Einsatz für die Insel zwischen Manacor und Artà zu prüfen. Der NVV verspricht sich von den Kontakten weitere Einsatzländer für die RegioTram, so dass sich das nordhessische System in Europa weiter verbreitet und neue Anhänger findet. (NVV-Pressemitteilung)

PRO BAHN Hessen



Monatstreff on Tour

Anstelle des Monatstreffs im Juli veranstaltet der RV Frankfurt

am Sonntag, 4. Juli 2010

einen Ausflug zu einem der Referenzprojekte des Verbandes
zur **Gräfenbergbahn** in Oberfranken und nach Nürnberg unter dem Motto

„Vom Adler zur führerlosen U-Bahn“

Ausflug nach Gräfenberg und Nürnberg

Die Gräfenbergbahn führt von Nürnberg Bahnhof Nord-Ost nach Gräfenberg am Rande der fränkischen Schweiz durch eine abwechslungsreiche Landschaft. Der Ausflug gibt uns auch Gelegenheit, den aktuellen und historischen Nahverkehr und verschiedene Fahrzeugtypen im Großraum Nürnberg kennen zu lernen.

Treffpunkt 4. Juli 2010 - 8:00 Uhr Hauptbahnhof Frankfurt, Freilock Gleis 6

- | | |
|-----------|--|
| 08:19 Uhr | Fahrt mit dem ICE 23 Nürnberg Hbf, dort an 10:48 Uhr, weiter mit der „führerlosen U-Bahn Linie 2“ (Baureihe DT3) bis Nürnberg Nordost und dann mit R21 Gräfenbergbahn (BR 642 Desiro) bis nach Gräfenberg, dort an 12:11 Uhr |
| 12:30 Uhr | Gemeinsames Mittagessen in Gräfenberg |
| 13:38 Uhr | Rückfahrt nach Nürnberg ins historische Straßenbahn-Depot St. Peter (Straßenbahnmuseum); hin und zurück mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln Regionalbahn und U-Bahn wie vorher, ab Rennweg mit der Tram Linie 9 bis Hauptbahnhof |
| 15:10 Uhr | Weiterfahrt mit historischen Triebwagen Linie 10 zum Straßenbahnmuseum mit Sonderschau „Vom Adler zur U-Bahn“, Möglichkeit für Kaffee/Imbiss |
| 17:41 Uhr | Rückfahrt zum Hauptbahnhof mit Stadtbus Linie 36 und ab Dörrenhof mit S-Bahn S1 (x-Wagen mit BR141 oder 143 als Zug-/Schublok) |
| 18:39 Uhr | Rückfahrt nach Frankfurt mit dem RE4792/4626 über Fürth, Erlangen, Bamberg, Schweinfurt, Würzburg, Aschaffenburg, Hanau, F-Ost, F-Süd nach Frankfurt Hauptbahnhof, dort an 22:32 Uhr |
| 18:00 Uhr | alternativ ICE Würzburg, Aschaffenburg, Frankfurt, dort an 20:05 Uhr. |

Unser Mitglied Thomas Schwemmer ist Organisator der Exkursion und wird unser fachkundiger Reiseleiter sein.

Alle Fahrten mit fahrplanmäßigen öffentlichen Verkehrsmitteln.

Die Kosten belaufen sich ohne Verpflegung auf ca. € 100,-; Inhaber von BahnCard ggf. preiswerter. Fahrkarten werden anhand der Anmeldungen gesammelt beschafft.

PRO BAHN Mitglieder anderer Regionalverbände, auch aus anderen Bundesländern, und Gäste sind hierzu ebenfalls herzlich eingeladen.

Verbindliche Anmeldung wegen Fahrkartenkaufl/Reservierung unter Angabe eines evtl. BahnCardbesitzes bis **spätestens 4. Juni 2010** an:

Pro Bahn RV Frankfurt
Helmut Lind (Vorsitzender)
Höhlweg 17
61440 Oberursel
Telefon + Fax 06171-4628
info@frankfurt.pro-bahn.de

Großraum Frankfurt am Main

Bessere Früh- und Spätverbindungen Frankfurt–Bad Homburg

Die Fahrgast-Lobby Hochtaunus hat ein Thema aufgegriffen, das sicherlich die Zustimmung der Fahrgäste des ÖPNV finden wird. Es geht um die Früh- und Spätverbindungen der S-Bahnlinie 5 zwischen Frankfurt und Bad Homburg. Sie sind nicht mehr zeitgemäß, wenn man bedenkt, dass es in Frankfurt ein tägliches Angebot an Nachtbuslinien in fast alle Stadtteile gibt und an Wochenenden weitere Nachtlinien viele Städte und Gemeinden des Rhein-Main-Gebietes mit Frankfurt und auch untereinander verbinden.

Nach dem heute gültigen Fahrplan verlässt die letzte S-Bahn nach Bad Homburg – Friedrichsdorf den Frankfurter Südbahnhof um 0.13 Uhr, den Hauptbahnhof um 0.24 Uhr. Danach kommen noch vier Fernzüge aus Wien, Köln, München und Kassel in Frankfurt an, in der Nacht von Sonntag auf Montag sogar noch weitere vier, die dann keinen Anschluß mehr in den Vordertaunus haben. Immerhin leben dort so viele Einwohner wie in einer Großstadt!

Die U 2 verkehrt zwar noch um 1.05 Uhr ab Südbahnhof, aber nur bis Gonsenheim, wo kein Anschluss mehr zur Homburger Innenstadt besteht. Die letzte Fahrt der U 3 nach Oberursel verlässt den Südbahnhof um 0.45 Uhr.

Auf der S-Bahn tritt dann eine fünf-stündige Pause ein; die erste Fahrt findet um 5.13 Uhr ab Südbahnhof, 5.24 Uhr ab Hauptbahnhof statt. Die Nachtbusse n31 und n32 sind nur Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag im Einsatz und nur ab Konstablerwache (1.30, 2.30, 3.30 Uhr)

Der heutige Zustand stellt einen gewaltigen Rückschritt gegenüber den Fahrplänen vor über fünfzig Jahren dar. Im Sommerfahrplan 1954 fuhren die letzten Nahverkehrszüge nach Bad Homburg ab Hauptbahnhof um 0.41 und 1.41 Uhr täglich; damit besaßen alle Fernzüge, die vor 2 Uhr ankamen, einen Anschluß.

Außerdem verkehrte ab Goetheplatz die Lokalbahn-Linie 24 um 0.30 Uhr nach Oberursel, die Linie 25 um 0.35 Uhr bis Bad Homburg Höhestraße (Depot) sowie der letzte Schnellbus nach Bad Homburg ab Rossmarkt um 1.15 Uhr, der auch in der Nähe des Hbf hielt.

Wer diese Spätverbindungen versäumte, konnte werktags bereits um 3.53 Uhr einen Zug nach Oberursel – Bad Homburg – Friedberg – Hungen nehmen, ferner täglich um 4.41, 5.11 und 5.24 Uhr mindestens bis Bad Homburg. Die Pause in der Nacht dauerte also nur zwei, sonntags drei Stunden.

Zu berücksichtigen sind heute auch die – gegenüber damals – zahlreichen Reisenden, die zu später Stunde am Flughafen ankommen und erst noch mit der S-Bahn zur Innenstadt (Hauptbahnhof) gelangen müssen.

Eine optimale Bedienung in den Nachtstunden kann nicht an der Frankfurter Stadtgrenze enden; denn das Rhein-Main-Gebiet ist ein einheitlicher Verkehrsraum, der auch einheitlich versorgt werden sollte. (*Prof. Walter Söhnlein*)

Großraum Frankfurt am Main

RMV 9-Uhr-Karten im Mai mit erweitertem Angebot

Zwischen 9 und 12 Uhr brechen die Fahrgastzahlen in Bussen und Bahnen, insbesondere im ländlichen Raum immer weiter ein. Um diesem Trend entgegen zu steuern, haben einige Verbände eine verbilligte Zeitkarte aufgelegt, mit der öffentliche Verkehrsmittel von Montag bis Freitag erst ab 9 Uhr sowie an Wochenenden und Feiertagen ganztägig benutzt werden können. Die 9-Uhr-Karte des RMV ist mit einem Nachlass von gerade einmal 20 % nicht besonders attraktiv. Als Vergleich: In München beträgt der Rabatt immerhin ein Viertel zur „normalen“ Zeitkarte.

Die Verbundspitze hat jetzt offenkundig auf die Kritik des VCD und des Fahrgastverbandes PRO BAHN Hessen reagiert, die Attraktivität dieses Angebots zu steigern. Auch die von beiden Verbänden in den Medien ausgelöste Debatte darüber, dass Verbundfahren für Familien mit mehreren Kindern in Hessen nahezu unerschwinglich geworden ist, floss offensichtlich in die Überlegungen mit ein.

Der RMV bietet nunmehr diese Monats- bzw. Jahreskarte versuchsweise mit

einer deutlich erweiterten Mitnahmeregelung an. Man kann im ganzen Monat Mai 2010 eine weitere Person und alle eigenen Kinder bzw. bis zu drei „fremde“ Kinder während des gesamten Gültigkeitszeitraums kostenlos mitnehmen, gleich, ob man sich für die übertragbare oder persönliche Kartenvariante entschieden hat. Bisher galt die Mitnahmeregelung nur für eine weitere Person.

„Diese Mitnahmeausweitung ist“, so Wilfried Staub, Pressesprecher von PRO BAHN, „ein erster Schritt in die richtige Richtung“. Er hätte sich die Versuchsphase allerdings lieber für den Zeitraum der Sommerferien gewünscht, damit daheim gebliebene Familien mit mehreren Kindern gemeinsam einen ganzen Ferienmonat lang für zum Beispiel € 115,70 beliebig oft das engere Rhein-Main-Gebiet erkunden können. Vielleicht erweist sich der Versuch als ein so überwältigender Erfolg, dass der RMV diese Angebotsausweitung so bald als möglich als Dauerlösung anbietet, so die Hoffnung des Hessischen Fahrgastverbandes. (ld)

Großraum Frankfurt am Main

Erfreuliche Neuigkeiten von der Aartalbahn

Die Wiesbadener Eisenbahnfreunde der Nassauischen Touristikbahn (NTB) wurden in den letzten Jahren von Schicksalsschlägen schwer getroffen. Seit Jah-

ren schon sind die Gleise vom Museums- gelände in Wiesbaden Dotzheim Richtung Hauptbahnhof nicht befahrbar. In der anderen Richtung nach Bad Schwal-

bach wurde die Brücke über die Flachstraße mit einer zu niedrigen Durchfahrhöhe trotz entsprechender Verkehrsschilder mehrmals von Lastwagen in Mitleidenschaft gezogen, zuletzt mit solcher Wucht, dass das Bauwerk wie bereits schon einmal 2007 für den Eisenbahnverkehr gesperrt werden musste. Dann ist da auch noch die Frist für die Dampflok abgelaufen und es gibt bei dem derzeitigen Zustand der Streckensperrungen keine finanzierbare Lösung, die Maschine in ein Ausbesserungswerk zu transportieren. Schließlich müssen noch mehrere Weichen im Bahnhof Bad Schwalbach und Hohenstein (Nassau) erneuert werden. Und zu allem Überfluss hatten Unbekannte die Profilschienen eines Bahnübergangs zugeteert.



NTB-Dampflok 50 3576 in Wiesbaden-Dotzheim. (Foto: ld)

Versprechen der Politik gab es in den letzten Monaten zahlreiche, den engagierten Verein mit dem „längsten Denkmal Hessens“ in irgendeiner Form vor dem finanziellen Aus zu bewahren. Doch den Worten folgten kaum nennenswerte Taten. Jetzt aber kommt endlich Bewegung in die Sache. Das Wiesbadener Stadtparlament hat die städtische Verkehrsgesellschaft ESWE beauftragt, ein Konzept für die Wiederaufnahme des

Museumsverkehrs auf der Aartalbahn auszuarbeiten. Kaum zwei Monate später liegt es bereits auf dem Tisch. Pünktlich zum Tag des Offenen Denkmals am 12. September 2010 sollen wieder Züge auf Museumsstrecke rollen, lautet der Vorschlag. Zunächst allerdings nur bis Taunusstein, im Falle einer finanziellen Beteiligung des Rheingau-Taunus-Kreises auch weiter bis Bad Schwalbach oder sogar bis Hohenstein. Auf jeden Fall wird die unfallträchtige Brücke von Grund auf saniert und dabei gleichzeitig um 25 cm angehoben. Besitzer der Strecke bleibt die ESWE, die zukünftig auch als Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) agieren wird. Man schielt bei dieser Entscheidung auf das Jahr 2013, in dem das Land Hessen und der RMV die mehrmals verschobene Entscheidung über die Reaktivierung der Bahnlinie Mainz – Wiesbaden – Bad Schwalbach – Diez – Limburg, was den hessischen Teil betrifft, endgültig treffen wollen.

In den späten 90-er Jahren gab es bekanntlich bereits Überlegungen, den Abschnitt zwischen Bad Schwalbach und Dotzheim als elektrische Stadtbahn zu betreiben und über eine Neubaustrecke durch die Innenstadt zum Wiesbadener Hauptbahnhof zu verlängern. Auch eine Weiterführung bis nach Mainz stand zur Debatte. Zu diesem Zweck wurde 1999 die Stadtbahn Wiesbaden GmbH gegründet. Ziel war es, bis 2003 das Planfeststellungsverfahren abzuschließen und den Betrieb im Jahre 2005 aufzunehmen. Geänderte politische Verhältnisse in Wiesbaden versetzten diesen hochtrabenden Plänen aber den tödlichen Dolchstoß. Am anderen Ende der Strecke wurden dagegen zwischenzeitlich Fakten geschaffen. Auf dem Abschnitt Limburg–Diez–Hahnstätten–Kettenbach–Michel-

bach (Tunnel) wird der Personenverkehr im Dezember 2014 durch den Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz-Nord wieder im Stundentakt aufgenommen. Auch mehrere Güterzüge der BASF werden dann pro Woche hier abgefertigt, was eine Entlastung der Bundesstraßen um 800 LWK pro Woche bedeuten wird.

Der stellvertretende Betriebsleiter von ESWE-Verkehr Jörg Gerhard stellte der Presse Ende März 2010 seine Pläne für den hessischen Teil der 140 Jahre alten Bahnlinie vor. Auf der Strecke sollen als bald als möglich Gastzüge mit historischem und modernem Zugpark rollen und in Zusammenarbeit mit Restaurants und Biergärten möchte er den Ausflugsverkehr in die Region ankurbeln. Zum

Wiesbadener Sekttag soll erstmals ein Dampfzug vom Haupt- über den Ostbahnhof nach Biebrich direkt zu Henkell verkehren. Zwischenzeitlich wird ein Angebot mit unterschiedlichen Draisinenfahrten das Thema Aartalbahn in der Bevölkerung wach halten. Zu den Interimsaktivitäten der NTB gehören auch zwei Dampfsonderzüge auf der Ländchesbahn (KBS 627), die der Verein in Kooperation mit der Historischen Eisenbahn Frankfurt und mit vectus am 2. Mai bzw. 27. Juni 2010 auf die Beine stellt. Die Redaktion der Fahrgastzeitung wünscht der NTB, dass das Licht am Ende des Tunnels für lange Zeit leuchten wird.

Alle Neuigkeiten finden Sie auf der Homepage der NTB unter: www.aartalbahn.de. (Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt am Main

Jahreshauptversammlung 2010 des Landesverbands in Frankfurt

Wir fahren zunächst mit der Linie 12 vom Hauptbahnhof Frankfurt nach F-Schwanheim, dem Endpunkt der „Waldbahn“ vor 100 Jahren, deren Hallen heute das Verkehrsmuseum beherbergen. Dort hatten wir eine sach- und geschichtskundige Führung und sahen die dort ausgestellten Exponate aus der Anfangszeit des öffentlichen Verkehrs in Frankfurt und Offenbach.

Nach kurzem Fußmarsch gelangten wir in unser Tagungslokal und hörten, nachdem wir uns ordentlich gestärkt hatten, die beiden hervorragend ausgearbeiteten Referate von Wilfried Staub über das Konzept des rechtrheinischen Verkehrs zwischen Frankfurt und Koblenz

sowie über die Zukunft der Vogelsbergbahn nach Ertüchtigung der Strecke und den Wechsel des Betreibers.



Im Verkehrsmuseum. (Foto: ld)

Planmäßig begann die eigentliche JHV mit den Regularien und danach mit den Berichten des Vorsitzenden und des Kassenwartes. Nach der Aussprache wurde die Entlastung des Vorstandes beantragt und von der Versammlung weitgehend bestätigt.

Die Neuwahl des Vorstandes ergab: Vorsitzender: Hermann Hoffmann, Kassel, Stellvertreter: Dr. Martin U. Schmidt, Frankfurt und Wilfried Staub, Bad Soden; Kassenwart: Holger Kötting, Darmstadt; Repräsentant der Region Starkenburg: Dr. Gottlob Gienger, Dieburg

Die „Fahrgastzeitung“ wurde als gutes Sprachrohr von PRO BAHN Hessen aus dem Plenum dargestellt. Insider bemängelten jedoch bestimmte Dinge des Versands, die der Verbesserung bedürfen.

Der Bericht aus der Bundesebene beleuchtete den Bundesverbandstag in Neustadt/W., wobei auch unser Gast aus Rheinland-Pfalz Ulrich Vogel seine Sicht der Dinge darstellte mit dem Hinweis, er

wolle in keinem Falle als „Spalter“ auftreten, es gäbe aber einiges zu verbessern.

Anschließend wurden die Delegierten und Vertreter für den Bundesverbandstag 2011 gewählt.

Der einzige eingereichte Antrag wurde zurückgezogen und wird dem LA vorgelegt.

Die nächsten Termine sind: Landesausschuss am 10.11.2010 und die nächste Jahreshauptversammlung vsl. am 09.04.2011.

Zum Schluss wurde noch ein Brief aus Osthessen verlesen und besprochen.

Im Anschluss an die Versammlung brachte uns eine Oldtimerstraßenbahn der VGF (L-Wagen) vom Versammlungsort über Sachsenhausen und die Innenstadt zurück zum Hauptbahnhof. Bernhard Hager von der Gesellschaft für Eisenbahngeschichte unternahm während der Rückfahrt mit den gespannt lauschenden Zuhörern einen Exkurs in die bewegte Eisenbahngeschichte Frankfurts. *(ld)*

Großraum Frankfurt am Main

175 Jahre Eisenbahn in Deutschland

Mit einer kleinen Feier vor geladenen Gästen im Kaiserbahnhof in Potsdam und der Enthüllung eines ICE-T in den Farben Schwarz-Rot-Gold hat die Deutsche Bahn AG das Jubiläumsjahr „175 Jahre Eisenbahnen in Deutschland“ am 4. März 2010 feierlich eröffnet. Höhepunkt wird am 7. Dezember in Berlin ein Festakt sein, zu dem auch die Bundeskanzlerin ihr Erscheinen zugesagt hat. Sonderveranstaltungen und eine Ausstellung von Dampflokomotiven unserer Nachbarländer (ab August) im Verkehrsmuseum Nürnberg

begleiten das Rahmenprogramm. Der Vorstand versprach in den Festreden, dass sich die Bahn wieder mehr den Sorgen und Nöten der täglich 5 Millionen Fahrgäste annehmen und den Themen Pünktlichkeit und Sicherheit ein noch größerer Stellenwert eingeräumt werde.

Die Zurschaustellung der historischen Leistungen der Dampfeisenbahn bei der rasanten industriellen Revolution und den damit verbundenen Wohlstand für die Bevölkerung in Deutschland, wie es die Festredner in Potsdam formulierten,

überlässt der Jubilar dagegen zum größten Teil privaten Initiativen, die die Bahn, wenn überhaupt nur halbherzig unterstützt. Alleine mit der Erlassung der Trassenpreise und der Stationsgebühren wären den Organisatoren der zahlreichen und in aller Regel nicht auf Kommerz ausgerichteten Dampfevents schon sehr geholfen, das finanzielle Risiko in Grenzen zu halten.



Bei den genannten Veranstaltungen dabei: Die 75 Jahre alte 01 118 der Historischen Eisenbahn Frankfurt (Bild: Merlin Becker)

Den Auftakt des Veranstaltungsreigen machte über Ostern die Großveranstaltung mit dem Plandampf an der Mosel und im ehemaligen BW in Gerolstein. Am 1. Mai folgt das Dampfloktreffen des Vereins Dampfmacher Bebra und über Pfingsten gibt es ein Stelldichein von alleine 15 Dampfsonderzügen im Deutschen Dampflokmuseum in Neuenmarkt-Wirsberg (Schiefe Ebene). Zuvor richtet das Darmstädter Eisenbahnmuseum vom 13. bis 16. Mai eine kleine Jubiläumsveranstaltung aus. Die spektakulärste Jubiläumsfeier dürfte vom 3. bis 6. Juni im Bayerischen Eisenbahnmuseum in Nördlingen stattfinden. Im Herbst schließen sich dann noch weitere Veranstaltungen, u.a. in Bochum-Dahlhausen und Meiningen an. Die Termine aller Sonderzüge der drei südhessischen Eisenbahnvereine zu den aufgeführten Zielen gibt es unter „Sonderfahrten“ auf www.Frankfurt-HistorischeEisenbahn.de (Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt am Main

Die Pannenserie auf der S3 geht weiter

Seit 28. März 2010 können nun endlich die 13 neuen Triebfahrzeuge der Baureihe 423 auf der Linie der S3 eingesetzt werden, nachdem das Eisenbahnbundesamt grünes Licht gegeben hat und die vier nach Berlin ausgeliehenen Fahrzeuge nach Frankfurt zurückgekehrt sind. RMV und MTV lobten sich in der Presse gegenseitig überschwänglich ob dieses Quantensprungs auf der Strecke Bad Soden–Darmstadt und versprachen den Fahrgästen als Geste der Entschuldigung für die Unannehmlichkeiten in den vergangenen Jahren für den 31. März die

Ausgabe von Kaffee und Kuchen im morgendlichen Berufsverkehr. Ironie des Schicksals: Just an diesem Tag fraß sich eine Gleisstopfmaschine nachts zwischen Bad Soden und Niederhöchststadt fest und blockierte die Strecke bis kurz nach 9:30 Uhr. Als Ersatz wurden Taxen eingesetzt. Und tags darauf legte an fast gleicher Stelle ein umgestürzter Baum im abendlichen Berufsverkehr die Strecke für über eine Stunde lahm. Schließlich kam es am 12.4. wegen eines auf die Gleise gestürzten PWK, am 15.4. wegen einer defekten Weiche im morgendlichen und am 16.4.

wegen exakt der gleichen defekten Weiche im abendlichen Berufs- und Messeverkehr zu kompletten Zugausfällen bzw. erheblichen Beeinträchtigungen.



Am Haltepunkt Schwalbach Nord hat der Triebfahrzeugführer keine Sicht auf die hinteren Wagenteile (Foto: W. Staub)

Bis 2014 sollen auch die noch verbliebenen ET 420 im Bereich der S-Bahn Rhein-Main durch neue Fahrzeuge ersetzt werden. Früher hatte der RMV den Standpunkt vertreten, dass bis zur europaweiten Ausschreibung des gesamten Netzes 2014 keine neuen Fahrzeuge mit Landeszuschüssen beschafft werden sollten, damit die DB nicht im Vorteil gegenüber Mitbewerbern wäre. Mit der jetzigen Beschaffung schafft die DB Fakten. Wir hatten bereits vor 2 Jahren die Prognose geäußert, es werde bei der Ausschreibung keinen Mitbewerber außer der DB geben (FGZ Nr. 74, Seite 22, vorletzter Absatz). Diese Prognose dürfte sich bewahrheiten.

Einklemmschutz nur bedingt praxistauglich

Bei Langzügen der S3 pendelt gelegentlich eine für Notsituationen nicht besonders geschulte Begleitperson der BSG in den Zügen zwischen Schwalbach Nord

und Bad Soden. Dieser „Hilfs-Zugbegleiter“ signalisiert dem Triebwagenführer (Tf) bei den vom Führerstand nicht komplett einsehbaren Stationen mit stark gekrümmten Bahnsteigen (konkav: Schwalbach Nord, konvex: Sulzbach Nord) per Handzeichen, dass der Fahrgastwechsel abgeschlossen ist. Meist aber fahren die Langzüge gänzlich ohne Begleitpersonal. Der Triebwagenführer kann in Schwalbach Nord und Sulzbach Nord nicht die volle Länge des 200-Meter-Zuges überblicken. Es ist also nur eine Frage der Zeit, bis es hier zu einer gefährlichen Situation kommt, zumal in Sulzbach Nord der Spalt zwischen Zug und Bahnsteigkante bis zu 20 cm beträgt.



(Foto: W. Staub)

Dass auch die neuen Lichtgitter keine hundertprozentige Sicherheit darstellen

und der Einklemmschutz erst ab Gegenständen größer als 1 cm Durchmesser anspricht, verdeutlicht auf anschauliche Weise vorstehendes Bild. Was würde passieren, wenn es sich hierbei um einen Blindenhund handeln würde und für einen solchen Fall keine helfenden Fahrgäste in der Nähe wären?

Forderungen von PRO BAHN

PRO BAHN fordert daher,

1. den Serviceblick des Tf bei allen Langzügen zwingend vorzuschreiben (und nicht nur zu empfehlen) und
2. aus Gründen der Verkehrssicherheit die Mitfahrt eines ausgebildeten Zugbegleiters bei allen Langzügen der S-Bahn Rhein-Main.



Haltepunkt Sulzbach Nord: Besonders bei der mittleren Tür des gegenüber dem ET 420 um 6 cm schmaleren ET 423 besteht ein Spalt von etwa 20 cm zur Bahnsteigkante. Zudem sind 15 cm Höhenunterschied zu überwinden. (Foto: W. Staub)

Wie soll, auch diese Frage steht ungeklärt im Raum, der Tf eine nicht auszuschießende Türstörung bei einem 200-Meter-Zug beheben, ohne dass der gesamte Fahrplan des eng gestrickten Netzes aus den Fugen gerät? Es darf nicht sein, dass wieder einmal an falscher

Stelle gespart wird. So sollten bereits heute und nicht erst ab 2014 bei Voll- und Langzügen die bis zu 1.500 möglichen Fahrgäste im Zug einen kompetenten Ansprechpartner vorfinden. (*Wilfried Staub*)

Die S3 aus Sicht eines Lokführers

Zu dem Artikel „**Lange Gesichter bei den Fahrgästen der S3**“ (Ausgabe Nr. 78 ab Seite 18) erreichte uns folgende Zuschrift eines Lokführers, die wir Ihnen nicht vorenthalten wollen (gekürzt):

Mit großem Interesse habe ich Ihren Artikel über die S3 gelesen. Ich finde ihn sehr fachkundig recherchiert und gelungen. Da ich diese Linie selbst oft fahre, kann ich die Analyse voll und ganz bestätigen. Lediglich einige Kleinigkeiten sind unter den Tisch gefallen. So zum Beispiel, dass eine pünktliche Ankunft in Darmstadt zur Minute 25/55 und 54 Sekunden, wie im Buchfahrplan (EBuLA) vorgegeben, fast unmöglich ist.

Bereits am Einfahrsignal in den Hauptbahnhof erscheint am gleichzeitigen angebrachten Vorsignal „Vr2 + Zs3 Kz6 / Langsamfahrt erwarten“. Daraufhin muss der Zug stark abgebremst werden. Ab dem Zwischensignal kann dann bis an die Bahnsteigkante nur noch mit maximal 60 km/h gefahren werden. Somit kommt man in der Praxis also erst zur Minute 27/57 an. Diese zwei Minuten fehlen an der für Voll- und Langzüge viel zu knapp bemessenen Wendezeit.

Der Grund für die Reduzierung der Einfahrtgeschwindigkeit ist der, dass für den Fall, dass ein anderer Zug auf Gleis 5 aus Richtung Süden einfährt, der Durchrutschweg bei höherer Geschwindigkeit nicht ausreichen würde (...).

Pro Bahn hatte gefordert, dass in Darmstadt die Züge über die Südseite, und nicht über die Nordseite des Bahnhofs geschwächt oder verstärkt werden sollte, um die Fahrstraßen auf der Nordseite nicht durch Rangierfahrten zu blockieren. Hierzu schreibt der Lokführer:

Die Züge der S3 werden in Darmstadt Hbf neuerdings meist über die Südseite geschwächt, außer bei besonderen Anlässen, was dann zur totalen Verwirrung der Stammfahrgäste führt. Verstärkt wird nach wie vor klassisch über die Nordseite.

Der Lokführer schreibt ferner:

Auch Fahrgäste Schuld an Verspätungen

Dass es auf der S3 immer wieder zu Verspätungen kommt, hat aber auch noch andere Gründe. Auch das Verhalten der Fahrgäste und die bauliche Planung der Stationen spielt dabei eine große Rolle. Bedenkt man die Lage der Ausgänge in den Stationen Galluswarte, Rödelheim, Eschborn wird verständlich, dass sich bei Fahrten Richtung Bad Soden 60 % der Fahrgäste in den letzten Wagen drängeln, zumal im Frankfurter Tiefbahnhof die Lage der Zugänge dieses Verhalten noch unterstützt. Wenn man von einem Richtung Bad Soden fahrenden Zug ausgeht, der im Hauptbahnhof bis zu drei Minuten zwangsweise steht, wo nach EBUa nur 40 Sekunden zum Fahrgastwechsel vorgesehen sind, wird die Misere besonders deutlich.

Die neuen Fahrzeuge der BR 423 verfügen über "Besetztgradanzeigen". Dem Monitor im Führerstand kann man die Zuladung jedes einzelnen Wagens

entnehmen. Anhand des zugeladenen Gewichts berechnet der Computer die Bremskraft für jede Achse individuell. Auf dem Bildschirm kann man so sehen, dass sich die Fahrgäste in einem bestimmten Zugteil drängen, während am anderen Ende des Zuges gähnende Leere herrscht. Was nützen zudem 12 Türen pro Einheit, wenn die Leute im Türbereich stehen und einen zügigen Fahrgastwechsel behindern. Meine persönliche Prognose für den Start der S3 mit den 423-ern: Es wird im Berufsverkehr deutlich schlimmer mit den Verspätungen werden!

Die neuen Fahrzeuge verfügen über diese tollen Türen mit Lichtgitter. Schon heute weiß jeder zweite Fahrgast, wie er den Zug für weitere Fahrgäste warten lassen kann. Wir fahren zudem wieder zu 100 %, also auch bei Langzügen, nach TAV (technisch basiertes Abfertigungsverfahren). Vom Triebfahrzeugführer wird lediglich der "Serviceblick" erwartet, ein kurzer Blick, ob das Ein- und Aussteigen beendet ist und keine Reisegruppen getrennt wurden. Dann kann "die Freigabe" zurückgenommen werden. Alternativ kann auch noch "Zwangsschließen" genutzt werden. In diesem Fall wird dann die Lichtschranke abgeschaltet, der Einklemmschutz bleibt aber aktiv.

Leider muss man zugeben, dass der Lokführer recht hat: Wenn die Fahrgäste disziplinierter wären, wären die S-Bahnen pünktlicher. Das gleiche gilt auch für Straßenbahnen und Busse. Die Fahrgäste, die die Türen „offenhalten“, sind übrigens meist solche, die durchaus auch mit der nächsten Bahn fahren könnten. Wer eine Strecke fährt, auf der nur einmal pro Stunde ein Zug kommt, kommt in der Regel rechtzeitig zum Bahnhof. (mus)

Starkenburg

RMV verspricht Pünktlichkeit und Anschlußsicherheit auf der Linie 75

Mehr als fünf Jahre Fahrgastbeschwerden zeigen Wirkung

Nach zahlreichen erfolglosen Eingaben an den RMV wegen der mangelhaften Pünktlichkeit auf der Hauptstrecke Wiesbaden–Darmstadt–Aschaffenburg hatte sich PRO BAHN Starkenburg am 12. Juni 2005 an den damaligen hessischen Verkehrsminister Dr. Alois Rhiel gewandt:

„Seit Anfang 2005 hat die DB Netz AG auf der Hauptstrecke Wiesbaden–Darmstadt–Aschaffenburg eine kontinuierlich wachsende Anzahl von Langsamfahrstellen eingerichtet, die

- die Einhaltung der planmäßigen Fahrzeiten auf den RMV-Linien 63 und 75 i.d.R. unmöglich macht
- die Anschlüsse in den Knotenpunkten des integralen Taktfahrplans bzw. Umsteigebahnhöfen Wiesbaden Hbf, Mainz Hbf, Bischofsheim, Darmstadt Hbf (3 Min. Übergangszeit RMV-Linie 60), Babenhausen (3 Min. Übergangszeit RMV-Linie 64) und Aschaffenburg Hbf häufig platzen lässt, wenn in der HVZ nicht gewartet wird
- bei Abwarten der Anschlüsse weitere Folgeverspätungen auf den Anschlußstrecken Linie 60, 64 verursacht.

Beispielsweise haben die Züge aus Wiesbaden bei der Ankunft in Darmstadt oft 10-15 Minuten Verspätung, die Züge aus Aschaffenburg oft 3-5 Minuten Verspätung. Dadurch wird der Taktverkehr in Südhessen in diesem Bereich faktisch zerstört. Die inzwischen miserable Bedienungsqualität läßt einen deutlichen

Rückgang der Reisendenzahlen erwarten und damit auch der Kostendeckung.“

Zwar wurden seit 2005 die meisten der damals vorhandenen Langsamfahrstellen behoben, doch wegen der Tunnelbauarbeiten in Mainz hat sich die Pünktlichkeit aus Wiesbaden seither trotzdem nicht verbessert. Absoluter Tiefpunkt waren die DB- und RMV-Chaoswochen vom 27.10.-22.11.2008, als die DB Netz AG das Richtungsgleis von Messel nach Dieburg erneuerte und den integralen Taktfahrplan in Südhessen täglich zu Kleinholz verarbeitete, siehe <http://www.pro-bahn.de/starkenburg/> unter Pressemitteilungen.

2007 schrieb der RMV die Linie 75 Wiesbaden–Aschaffenburg europaweit aus. Seit 14.12.2008 bedient wiederum DB Regio die Strecke. Trotz ca. 20% Kosteneinsparung hat der RMV das Angebot um keinen Deut verbessert, es werden lediglich modernisierte Doppelstock-Zuggarnituren aus 3 Wagen eingesetzt. Der RMV hat es trotz Neuausschreibung und -vergabe der Linie nicht geschafft, das durch DB Netz verursachte Verspätungsproblem abzustellen.

Die Anschlüsse in Darmstadt Hbf zur RB Heidelberg–Frankfurt zur Minute 30 platzen regelmäßig. Ein überzeugter Bahnfahrer aus Dieburg, der werktätlich zu seinem Arbeitsplatz in Darmstadt-Eberstadt pendelt, traktiert den RMV seit Jahren mit Kundenbeschwerden zu jedem Anschlußverlust. Statt das Problem end-

lich zu lösen, verärgerte die RMV-Mobilberatung den Kunden mit Textbausteinen oder mit der Aussage, daß in Darmstadt Hbf mit 3 Minuten Übergangszeit kein Anschluß bestehe.



Außer der Umstellung auf Doppelstockwagen hat sich wenig am Betrieb auf der Strecke nach Aschaffenburg geändert. (Foto: hk)

Wegen der notorischen Unpünktlichkeit der RB aus Richtung Wiesbaden wird die ITF-Knotenzeit in Babenhausen zur Minute 0 nicht eingehalten. Deshalb platzen die Rundumanschlüsse in Babenhausen zur (meist pünktlichen) Odenwaldbahn Richtung Erbach und Hanau in ca. 25% der Fälle, weshalb kein zuverlässiger integraler Taktfahrplan im 30/60 Minutentakt gewährleistet ist. Wer z. B. die Umsteigeverbindung von Dieburg nach Hanau regelmäßig zur Weiterfahrt nach Berlin oder Leipzig nutzt, kann ein Lied singen. An manchen Tagen ist die Fahrt schon **vor** Abfahrt in Dieburg verkorkst, weil die RB aus Darmstadt 5-10 Minuten Verspätung hat, das heißt dann mindestens eine Stunde Verspätung.

Nach erneuter massiver Beschwerde eines Fahrgastes aus Erbach (Odenwald) am 23.11.2009 teilte Herr Mike Walczok, Leiter Qualitäts-Management, Geschäfts-

bereich Bestell-Management des RMV PRO BAHN am 24.3.2010 mit:

„ ... die Linie im Südhessennetz ist eine Doppellinie, die aufgrund ihrer Anschlüsse nicht unproblematisch ist. So fährt die Linie von Wiesbaden über Mainz nach Darmstadt und weiter nach Babenhausen und Aschaffenburg. An alle diesen Punkten haben wir viele Ein-, Aus- und Umsteiger. Verzögerungen potenzieren sich zum Teil auf den restlichen Linienverlauf.

Nach intensiver Analyse können wir Ihnen mitteilen, dass kurzfristig folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsstabilität geplant sind:

- Zwischen Wiesbaden und Mainz ist eine Fahrtzeitverlängerung von 1 Minute geplant
- Alternativen für schnellere Ausfahrten in Mainz werden geprüft
- Haltezeitverlängerung in Mainz + 32 Sekunden
- Feste Wagenreihung wird geprüft, um schnelleres Abfertigen an den Knoten zu gewährleisten (Fahrradfahrer), Wagenstandsinfo in FIA anzeigen
- Abfertungsverfahren beschleunigen durch zentrales Schließen und automatisierte Ansagen an die Fahrgäste.

Für weitere Hinweise Ihrerseits, ob sich zukünftig spürbar die Qualität verbessert hat, wären wir Ihnen dankbar.“

Die Vorgänge zeigen: Steter Tropfen höhlt den Stein. Es kann jedoch 5-10 Jahre und 50-100 Eingaben dauern, bis die RMV-Hochleistungsbürokratie ein jedem Fahrgast offensichtliches Problem zur Kenntnis nimmt (Problemlösungsstufe 0) und nach Lösungen sucht (Problemlösungsstufe 1). Bis zur Problemlösungsstufe 5 („Das haben wir schon immer gesagt“) ist noch ein weiter Weg. (Gottlob Gienger)

Starkenburg

Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim

PRO BAHN sieht keinen Platz für eine Strecke entlang der A5

Um die Trassenvarianten der DB-Neubaustrecke vor Ort auf bauliche Hindernisse abzuklopfen, hat der Regionalverband Starkenburg im Frühjahr eine Ortsbesichtigung durchgeführt:

- Direttissima-Trasse entlang der A5 durch das Weiterstädter Industriegebiet bis zur Siedlung Tann
- Geplanter ICE-Halt Tann samt 16-spurigem Autobahnausbau im Bereich des Darmstädter Kreuzes
- Südliche Anbindung des Darmstädter Hbf über die Konsenstrasse

Dabei kamen überraschende Erkenntnisse zu Tage, die den DB-Planern am grünen Tisch wohl entgangen waren. Hier die neuralgischen Punkte von Nord nach Süd:

1. An der Überquerung der A5 über die DB-Strecke Darmstadt–Wiesbaden müsste die Neubaustrecke die Altstrecke in Tieflage unterqueren. Der Abstand vom Dammfuß der A5 zu den Parkplätzen der Firmen Kaufland und Aldi beträgt nur 1-2 m, zum Parkhaus ca. 25 m. Während des Baus müssten beide Parkplätze und die Zufahrt zum Parkhaus beseitigt werden, die Standsicherheit des Parkhauses wäre gefährdet.
2. Das Fabrikgebäude der Fa. Schenk auf der Südseite der Rudolf-Diesel-Straße müsste beseitigt werden.
3. Der 2008 ausgebaute Knoten B42/A5 müsste unterquert werden, entweder in offener oder in bergmännischer Bauweise. Das östliche Widerlager der B42-Brücke steht der Bahntrasse

im Wege, dieses müsste abgetragen werden und nach der Fertigstellung des Bahntunnels wieder aufgebaut werden - unzweifelhaft ein bauliches und verkehrliches Fiasko. Der Verkehr auf der B42, im Weiterstädter Industriegebiet und durch Rückstaus auf der A5 käme zum Erliegen, was hohe Schadensersatzforderungen der Unternehmen nach sich zöge. Lediglich die Auf- und Abfahrten könnten in bergmännischer Bauweise mit geringeren Beeinträchtigungen unterquert werden.

4. Der Parkplatz des Mediamarkt erstreckt sich bis an den Dammfuß der A5 und Zufahrt, das Gebäude selbst hat nur ca. 10 m Abstand. Während des Baus müssen der Parkplatz und ein Teil des Gebäudes beseitigt werden.
5. Der gesamte Gebäudekomplex Möbel Sconto steht dicht an der A5, zumindest die Parkplätze müssten weichen.
6. Das nächste Hindernis ist das 2009 eröffnete Einkaufszentrum Loop5. Die Gebäudefront hat ca. 25 m Abstand von der A5. Unter dem Gebäude erstreckt sich eine zweigeschossige Tiefgarage mit einem Richtung Autobahn vorgelagerten 3-4 m breiten Lichtschacht. Die Standsicherheit des gesamten Gebäudekomplexes würde durch bergmännische oder offene Tunnelbauten gefährdet. Für weitere Autobahnfahrspuren ist kein Platz.
7. Das Fabrikgebäude südlich der Straße "Hochtanner Brücke" müsste beseitigt werden.

8. An der Siedlung Tann ergeben sich drei unübersehbare Probleme:

- a) Beim geplanten 16-spurigen Ausbau der A5 müsste der gesamte Lärmschutzwall vor der Siedlung Tann weichen.
- b) Ein ICE-Bahnhof erfordert eine unterirdische Aufspreizung auf vier Gleise, Querschnitt mindestens 40 m.
- c) Die Längenentwicklung des Tunnelbahnhofs von ca. 1 km erfordert aufwendige unterirdische Unterquerungen der A672 im Norden, der B26 und der A5 im Süden.

Fazit: Die Direttissima-Trasse durch das Weiterstädter Industriegebiet erforderte den halbseitigen Abriss des B42/A5-Knotens und den partiellen Abriss und die Stilllegung zahlreicher Gewerbebetriebe. Er würde ein jahrelanges Verkehrschaos verursachen. Die Frage der Standsicherheit der Tunnelbauten und der darüberliegenden Gebäude ist ungeklärt. Entweder müsste die Direttissima westlich der A5 verlaufen oder die 8-spurige A5 samt Weiterstädter Lärmschutzwall nach Westen verschoben werden, um auf der Ostseite Platz für die Tunnelbauten zu schaffen.

PRO BAHN kommt daher zum Schluß, daß die Direttissima-Trasse und der ICE-Tiefbahnhof Darmstadt-West ein bauliches, finanzielles und verkehrliches Fiasko sind und nicht mit vertretbarem Aufwand machbar. Die geplante Autobahnverbreiterung erforderte die Beseitigung des Lärmschutzwalls an der Siedlung Tann. Diese Pläne gehören auf den Müll. Stattdessen sollten alle Beteiligten ihre Kräfte auf die Durchsetzung der Vollenbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs konzentrieren. Nur diese Lösung bietet eine ideale Verknüpfung zwi-

schen Fern-, Regional- und innerstädtischem Verkehr. Die Nordanbindung ist weitgehend auf DB-Gelände möglich. Bei der Südanbindung ist als einziges ernsthaftes Problem die Durch- bzw. Unterfahrung des Geländes der Fa. Döhler zu lösen. Dies sind aber Peanuts im Vergleich zu den Hindernissen an der A5-Trasse.

Die Erkenntnisse können nachvollzogen werden auf "Google Maps" (jedoch ist das Weiterstädter Einkaufszentrum Loop5 noch nicht kartographiert). Zur Verfügung stehen darüberhinaus aber auch

<http://www.weiterstadt.de/deutsch/rathaus/buergerservice/stadtplan/index.php>

<http://www.openstreetmap.org>

sowie Luftbilder unter <http://www.darmstadt.de/darmstadt-erleben/stadtplan/index.htm>

Hintergrundinformationen:

Die Querschnitte einer zweigleisigen Schnellfahrstrecke betragen

- Ebenerdiges Planum 13,70 m, inkl. Entwässerungsgräben 18,90 m
- Für eine Lärmschutzwand sind ca. 2 m zu addieren
- Für eine Betonsicherungswand gegen den Straßenverkehr sind ca. 3 m zu addieren.
- Brückenbauwerke 14,10 m
- Zweigleisiger Tunnel in bergmännischer Bauweise 13 m Innendurchmesser
- zweigleisiger Tunnel in offener Bauweise 14 m, Baugrube mit Spundwänden 18 m
- Zweigleisiger Tunnel in offener Bauweise mit getrennten Tunnelröhren ca. 15 m

(Gottlob Gienger)

Rhein-Neckar**Neues von der S-Bahn Rhein-Neckar****Fahrtaufnahme nach Aglasterhausen verzögert sich weiter**

Positive und negative Neuigkeiten gibt es zum weiteren Ausbaus der S-Bahn Rhein-Neckar. Die ursprünglich für Dezember 2009 geplante Inbetriebnahme der neuen S-Bahn-Linie zwischen Meckesheim und Aglasterhausen musste ja zunächst auf den 20. März 2010 verschoben werden. Aufgrund des kalten und lange anhaltenden Winterwetters vor allem im Januar und Februar wurde inzwischen eine erneute Verschiebung auf den sogenannten „kleinen Fahrplanwechsel“ am 13. Juni 2010 erforderlich.



Noch eine Baustelle ist der S-Bahnhof Meckesheim. Wegen des strengen Winters haben sich auch die Bauarbeiten an der Station verzögert. (Foto: wb)

Erfreuliches gibt es von der Krebsbachtalbahn zu berichten, die von der neuen S-Bahn-Strecke abzweigt. Die 17 km lange Strecke von Neckarbischheim-Nord nach Hüffenhardt fand im Gegensatz Schwarzbachtalbahn keine Aufnahme in das S-Bahn-Konzept Rhein-Neckar, der bereits in den Jahren zuvor stark

ausgedünnte Schülerverkehr an Werktagen wurde vollständig eingestellt.

Dafür soll jedoch sonntags ebenfalls ab dem 13. Juni 2010 im Sommerhalbjahr ein Museumsbahn-Betrieb mit einem Uerdinger Schienenbus der Pfalzbahn aufgenommen werden. Dieser soll bis 17. Oktober 2010 jeden Sonntag etwa zwischen 10 und 16 Uhr alle zwei Stunden verkehren. Für 2011 ist ein Betrieb von Mai bis Oktober vorgesehen. Die Verkehrsleistungen werden wie der normale Regionalverkehr von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) zu jährlichen Gesamtkosten von rund 20.000 Euro bestellt.



Die neue Station Sinsheim an der Linie S5 der S-Bahn Rhein-Neckar. (Foto: wb)

Planmäßig begonnen wurde am 20. März der Umbau des Haltepunkts Sinsheim Museum/Arena. Dieser soll bis Mai 2011 zur Frauen-Fußball-WM fertiggestellt sein. Die Rhein-Neckar-Arena, das Stadion der TSG Hoffenheim, wird Austragungsort mehrerer WM-Spiele sein.

Ebenfalls planmäßig verlaufen die Bauvorbereitungen für die Strecke Gernersheim–Graben-Neudorf–Bruchsal. Hier soll im Juli 2010 Baubeginn sein, so dass die Elektrifizierung sowie Um-, bzw. Neubau der Stationen bis November 2011 abgeschlossen sind. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 soll dann der S-Bahn-(Vorlauf-)Betrieb aufgenommen werden.

Immer düsterer sieht es hingegen beim Ausbau der Strecke Mannheim–Heidelberg aus. Hier erfolgte ja bekanntlich eine Aufteilung der Kosten-Zuschreibung zwischen Fern- und Güterverkehr einerseits sowie Nahverkehr andererseits im Verhältnis 40:60. Dabei wurde formal der Bau des neuen Bahnsteigs F im Mannheimer Hbf sowie die getrennte Einführung der Main-Neckar-Bahn und der Strecke von Mannheim in den Heidelberger Hbf dem Fernverkehr zugeschlagen, die restlichen Baumaßnahmen dem Nahverkehr. Am 4. März wurden nun Unterlagen der DB bekannt, aus denen hervorgeht, dass neben 46 anderen Projekten des vordringlichen Bedarfs

auch der Ausbau des Knotens Mannheim noch ohne Finanzierungsvereinbarung ist. Die andere, die Einführung nach Heidelberg betreffende Maßnahme, ist noch nicht einmal im vordringlichen Bedarf. Damit kommt es bei der Strecke Mannheim–Heidelberg zu Unsicherheiten bei der Finanzierung und der Planung.

Andererseits betonte das Innenministerium von Baden-Württemberg einer Landtags-Drucksache (14/5515 vom 22.1.2010) zur S-Bahn Rhein-Neckar: „... wird darauf hingewiesen, dass der Ausbau des Knotens Mannheim–Heidelberg Voraussetzung für einen pünktlichen Betrieb des gesamten zukünftigen Nah-, Fern- und Güterverkehrs ... ist“. Damit steht der Zeitpunkt einer vollständigen Umsetzung der 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar insbesondere mit dem Betrieb auf Main-Neckar- und Riedbahn sowie der Durchbindung der S5 von Eppingen, bzw. Aglasterhausen über Heidelberg hinaus nach Mannheim, Ludwigshafen, Frankenthal bis Mainz mehr denn je in den Sternen. (*Michael Löwe*)

PRO BAHN intern

"Wir wollen keine Spaltung!"

Interview der Fahrgastzeitung mit Ulrich Vogel

Ulrich Vogel ist Vorsitzender des PRO BAHN Landesverbandes Rheinland-Pfalz und Saarland. Er ist ein Mitglied der Gruppe, die sich selbst „kritisch engagierte Mitglieder und Aktive bei PRO BAHN“ nennen. Zum Bundesverbandstag kritisierten sie den Bundesvorstand in einem Offenen Brief und legten eine Null-Nummer einer neuen Publikation „PRO BAHN Nachrichten“ vor. Auf dem Ver-

bandstag und im Nachgang hat der Auftritt der Gruppe für die unterschiedlichsten Reaktionen von Zustimmung bis breiter Ablehnung gesorgt. Auf der Jahreshauptversammlung von PRO BAHN Hessen am 17. April 2010 in Frankfurt war Ulrich Vogel als Gastredner dabei. Aus diesem Anlass stellte die Fahrgastzeitung Fragen an ihn:

FGZ: *Wie ist Ihre Bilanz des PRO BAHN Bundesverbandstages in Neustadt an der Weinstraße?*

Ulrich Vogel: Goethe hätte die Bilanz so gezogen (Götz von Berlichingen), „wo viel Licht ist, ist starker Schatten“: Die Verleihung der Fahrgastpreise mit sehr starken regionalen Bezügen (Land für den Rheinland-Pfalz-Takt, Werner Schreiner, Saarbahn/Gemeinde Riegelsberg, Brexbachtalbahn) verbessert die Wahrnehmung von PRO BAHN in Rheinland-Pfalz und im Saarland deutlich.

Innerhalb des Verbandes hätte ich mir breitere Diskussionen und vertieftes Eingehen auf die Anliegen der Kritiker gewünscht. Ich begrüße ausdrücklich, dass die Delegierten das Konzept der Marketing-Gruppe zu einem neuen Verbandslogo mit deutlicher Mehrheit verworfen haben. Positiv auch die Ablehnung der Satzungsänderung die das Ziel hatte, Satzungsänderungsanträge künftig zu erschweren. Der Bundesverbandstag wird das am meisten demokratisch legitimierte Gremium bleiben, das PRO BAHN hat.

FGZ: *Was bemängeln Sie und die anderen kritischen und engagierten Mitglieder von PRO BAHN an der Verbandsarbeit?*

Vogel: Wir erkennen die Arbeit von PRO BAHN auf Bundesebene und die Vernetzung in der Verkehrspolitik an. Darüber ist vielfach der Kontakt zur Basis in den Landes- und Regionalverbänden verloren gegangen, auch erfolgt die Festlegung inhaltlicher Positionen nicht mit der notwendigen Rückkoppelung mit der Basis. Wir sehen hohe Professionalität, aber weitgehende Abgehobenheit des Bundesvorstandes von den konkreten Nöten der Fahrgäste in den Regionen und eine miserable Kommunikation innerhalb des

Verbandes, vielfach noch technisch auf niedrigerem Niveau (Versand von Unterlagen in Papierform).

FGZ: *Was sind die PRO BAHN Nachrichten?*

Vogel: Die PRO BAHN Nachrichten verstehen sich als Ergänzung zu der Vereinszeitschrift „Der Fahrgast“. Wir möchten einiges anders machen als „Der Fahrgast“, weil unser Heft nur für Mitglieder da sein soll, nicht für Dritte außerhalb unseres Verbandes, von Fahrgästen für Fahrgäste sozusagen. Gut recherchierte, fachlich fundierte und verständlich geschriebene Beiträge, getragen von einer wohlwollenden Sympathie für den Schienenverkehr ohne dessen Mängel zu verschweigen, Fahrgast-Themen, Reise- und Tariftipps, farbige Bilder und hochwertiger Druck sollen das Heft bestimmen. Unser Hobby soll uns Freude machen und es macht Spaß, sich für den öffentlichen Verkehr zu engagieren und Bahn zu fahren – die PRO BAHN Nachrichten wollen diese Botschaft transportieren!

FGZ: *Wurde Ihre Kritik auf dem Bundesverbandstag verstanden? Sehen Sie eine Änderung in der Verbandsarbeit aufgrund Ihrer Forderungen?*

Vogel: Unsere Kritik wird von den Mitgliedern vielerorts geteilt. Das haben wir auf dem Bundesverbandstag erfahren. Beim Bundesvorstand ist unsere Kritik nicht angekommen, auch nicht bei der Redaktion „Der Fahrgast“. Auf unseren Offenen Brief haben wir bisher keine Reaktionen erhalten, obwohl sie zugesagt sind. Eine Änderung der Verbandsarbeit sehen wir nicht.

Das Nachdenken, das wir ausgelöst und in dem Offenen Brief und den PRO BAHN Nachrichten artikuliert haben, wird Änderungen bewirken. Kurzfristig

gewiss nicht, aber mittel- und langfristig, davon sind wir überzeugt.

FGZ: *Droht eine erneute Spaltung von PRO BAHN wie damals die Abspaltung von „Pro Bahn & Bus“ in Hessen?*

Vogel: Nein! Wir bedauern ohnehin die Zersplitterung im Bereich der Verbände: VCD, PRO BAHN, DBV, BUND. Das mindert die Schlagkraft. Wir wollen unsere Ziele innerhalb von PRO BAHN verfolgen, nur dann haben wir die Chance, nachhaltig etwas für den öffentlichen Verkehr zu erreichen.

FGZ: *Wie sehen Sie die Zukunft von PRO BAHN?*

Vogel: PRO BAHN muss sich in vielem ändern, seine Mitglieder wieder „mitneh-

men“, sonst verlieren wir langsam aber sicher den Rückhalt erst dort, dann in der Öffentlichkeit. Ich bin optimistisch, dass der Wandel gelingt. „Yes – we can!“.

Die Fragen stellte Wolfgang Brauer.

Wer die PRO BAHN Nachrichten noch nicht kennt und als PDF-Datei erhalten möchte: E-Mail an U.Vogel-PB@web.de genügt. Wer ein gedrucktes Heft erhalten möchte, sendet bitte 1,45 Euro in Briefmarken an Ulrich Vogel, In den Ziegelgärten 6, 67063 Ludwigshafen. Spenden zur Deckung unserer Druckkosten sind willkommen! (*Ulrich Vogel*)

PRO BAHN intern

Volles Programm beim Bundesverbandstag

PRO BAHN Jahreshauptversammlung erstmals in Rheinland-Pfalz

Alljährlich wechselt der Ort der Jahreshauptversammlung des PRO BAHN Bundesverbandes. Nachdem im vergangenen Jahr Darmstadt von den Delegierten aus ganz Deutschland angesteuert wurde, war mit dem pfälzischen Neustadt an der Weinstraße vom 26. bis 28. März 2010 erneut ein Ort im Verbreitungsgebiet der „Fahrgastzeitung“ Gastgeber.

Der Bundesverbandstag des Fahrgastverbandes folgt inzwischen einem strengen Ritual: Am Freitagabend werden die Fahrgastpreise vergeben, am Samstagmorgen treffen sich Arbeitsgruppen, in diesem Jahr zu den Themen „Tarife“, „Stuttgart 21“ und „Qualität des Reisens – Ansprüche verschiedener Kundengruppen“. Am Samstagnachmittag folgt dann

das Plenum der Delegierten der einzelnen Landesverbände, die zum Teil hitzig bis spät in die Nacht debattieren und diskutieren. Den Abschluss bildet dann eine Exkursion, die in diesem Jahr zum Betriebswerk der S-Bahn Rhein-Neckar nach Ludwigshafen am Rhein führte.

Neu gewählt wurde auf dem Bundesverbandstag auch wieder der Vorstand von PRO BAHN. Alter und neuer Bundesvorsitzender wurde für weitere zwei Jahre Karl-Peter Naumann. Weitere Vorstandsmitglieder sind Marcel Drews, Stefan Jugelt und Klaus Schröter als Kassenwart. In einer Kampfabstimmung konnte sich Ulrich Grunert (Niedersachsen) gegen Dietmar Doege (Berlin/Brandenburg) durchsetzen. Doege gehört zur

Gruppe „kritisch engagierter Mitglieder und Aktiver“, die auf dem Bundesverbandstag durch eine neue Publikation, die

„PRO BAHN Nachrichten“, auf sich aufmerksam machten. (Siehe dazu auch das Interview mit Ulrich Vogel). (wb)

PRO BAHN intern

Mehr Gelassenheit

Ein Kommentar zum PRO BAHN Bundesverbandstag

Auf den Jahreshauptversammlungen von PRO BAHN wird nicht nur über aktuelle Verkehrsfragen und Kritik an der Deutschen Bahn gesprochen, sondern auch über den eigenen Verband. Das ist gut so, schließlich ist nur einmal im Jahr Zeit, sich im „Parlament des Fahrgastverbandes“ auszutauschen und die eigenen Positionen zu definieren. So wurde auch diesmal wieder heftig und leidenschaftlich über ein neues PRO BAHN Logo debattiert, es wurde schließlich von der Mehrheit der Delegierten abgelehnt.

Für Furore sorgte auch eine neue Publikation, die „PRO BAHN Nachrichten“, die vom Landesverband Berlin/Brandenburg herausgegeben werden und nach Aussage der Macher keine Konkurrenz zur „offiziellen“ Zeitschrift des Bundesverbandes „Der Fahrgast“ sein soll. Dessen Machart und Inhalt greifen die Autoren der neuen Publikation in ihrem Heft freilich an. Gerade die neue Zeitschrift sorgte auch noch im Nachgang zum Bundesverbandstag für viele Reaktion auf das Blatt, das im Inhalt auch mit dem Bundesvorstand ins Gericht geht. Die Resonanz reichte von Zustimmung bis zu heftiger Ablehnung und einer zum Teil sehr emotional geführten Debatte.

Also ich verstehe diese ganze Aufregung um die „PRO BAHN Nachrichten“ nicht ganz. In diesem, unserem Lande gilt

immer noch Artikel 5 des Grundgesetzes: „Jeder darf seine Meinung in Wort, Schrift und Bild frei zu äußern und zu verbreiten...“ Nichts anderes tun die Autoren zunächst einmal. Es gibt bei PRO BAHN eben nicht nur eine Einheitsmeinung und ein „Zentralorgan“, sondern wie in einer pluralistischen Gesellschaft eben viele – zum Teil auch ganz unterschiedliche – Ansichten. Es steht dem PRO BAHN LV Berlin/Brandenburg zu, eine eigene Publikation herauszugeben, so wie wir ja auch mit der „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“ ein eigenes Sprachrohr haben und darin keine „Einheitsmeinung“ vertreten. Konkurrenz belebt bekanntermaßen das Geschäft.

Das ist das Eine. Das Andere ist die Kritik, die an der Arbeit des Bundesvorstandes in den „PRO BAHN Nachrichten“ geübt wird. Wie berechtigt oder unberechtigt diese Anwürfe im Einzelfall sind, sei dahingestellt. Aber der Bundesvorstand eines Fahrgastverbandes muss sich auch Kritik gefallen lassen und der Diskussion stellen. Und nur wenn die Kritik an der Verbandsarbeit und Verbesserungsvorschläge auch öffentlich diskutiert werden und alle Mitglieder erreichen, können unterschiedliche Ansichten am Ende zu einem Konsens führen für das gemeinsame Ziel: den Ausbau des Systems Schiene und die Fahrgäste. (Wolfgang Brauer)

PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten

PRO BAHN e. V. Hauptstadtbüro

Friedrichstr. 95 (PB 98)

10117 Berlin

Tel.: (030) 2018 1742

Fax: (030) 2017 9967

www.pro-bahn.de

Für Adressänderungen:

E-mail: mitgliederservice@pro-bahn.de

PRO BAHN Landesverband Hessen e. V.

Postfach 11 14 16

60049 Frankfurt a.M.

www.pro-bahn.de/hessen

Ansprechpartner für Radio und Fernsehen

Dr. Martin Schmidt

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

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 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:

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

PRO BAHN in Nordhessen:

Jeden letzten Mittwoch im Monat, 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmsstraße 2, Kassel.

Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.:

Mo, 3.5. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 2 (5 Fußminuten vom Hbf Südseite)

Mo, 24.5. ca. 10-18 Uhr: **Infostand** am Bahnhofsfest Königstein (es werden noch Helfer gesucht, bitte beim Regionalverband melden)

Mo, 7.6. 18.30 Uhr: Monatstreff im Bürgerhaus Gutleut, Raum 2

Keine Treffen im Juli und August.

So, 4.7. Exkursion nach **Nürnberg** u. a. zur Gräfenbergbahn und dem dem Nürnberger Straßenbahnmuseum. Siehe Ankündigung im Heft.

Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi, 26.5. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie (Dornheimer Weg 27, Darmstadt, 15 min Fußweg ab Hauptbahnhof oder mit Linie F bis Hst. Rodensteiner Weg) (18.30-19 Uhr: informeller Teil, 19-21 Uhr: Tagesordnung)

Mi, 23.6. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie

Regionalverband Rhein-Neckar:

Do, 20.5. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Brau-
stüberl**, Bergheimer Straße 91 in Heidelberg (ca. 10 Fußminuten vom Haupt-
bahnhof)

Do, 17.6. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Umwelt-
zentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

