

Fahrgastzeitung

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

Nr. 81

Juli – August 2010



VIAS übernimmt rechte Rheinstrecke	S. 9
Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim	S. 23
Rheinland-Pfalz-Takt 2015	S. 28

Titelbild: Vor 100 Jahren wurde Feudenheim nach Mannheim eingemeindet. Zum Jubiläum am 12.6.2010 verkehrte der Feurige Elias aus Darmstadt auf der Feudenheimer Straßenbahnstrecke. (Foto: hk)

Rückseite: Zum 50. Hessentag wurde der arg heruntergekommene Bahnhof Stadtallendorf grundlegend renoviert und zwei Bahnsteige behindertengerecht umgebaut. (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: *hh*, *hk*, *wb*, *ld*.

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: 1.6.2010 (Heft Juli – August 2010)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.8.2010 (Heft September – Oktober 2010)

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

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

Melsungen: Baustart an neuer RegioTram-Haltestelle 4

Regiotram: Drittes Gleis in Obervellmar sorgt ab Dezember 2012 für 15-Min-Takt..... 4

Mittelhessen

Stadtallendorfs Prachtstück 6

An der IC-Linie 26 wird weiter gesägt..... 6

Großraum Frankfurt am Main

Aus für Flughafenbus 7

Quantensprung auf der rechten Rheinstrecke..... 9

S3 zum Dritten..... 13

VHT macht mächtig Dampf 16

Fahrgastbeirat setzt Maßstäbe für Fahrerqualifikation und Fahrzeugausstattung 17

Besuch des Hessentags in Stadtallendorf 20

Starkenburg

Bahnhof Biebesheim 20

Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim..... 23

Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim..... 25

Rhein-Neckar

Ausflugsverkehr soll Strecke erhalten..... 26

"Straßenbahnkrieg" in Mannheim 27

Mehr Züge in die Pfalz 28

PRO BAHN Baden-Württemberg

Landesverbandstag in Freiburg 32

PRO BAHN Rheinland-Pfalz

Landesversammlung Rheinland-Pfalz..... 33

PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten 34

PRO BAHN - Termine 35

Nordhessen

Melsungen: Baustart an neuer RegioTram-Haltestelle

Mit einem ersten Spatenstich starteten – nach acht Jahren Planungszeit – Ende April 2010 die Bauarbeiten an der Haltestelle „Bartenwetterbrücke“. Die ersten RegioTram-Züge sollen nach Angaben der Bahn im Spätsommer 2011 dort halten. Damit bekommt Melsungen seinen zweiten Haltepunkt: Die historische Fußgängerbrücke liegt nahe bei der sehenswerten Altstadt. Die Cantus-Triebwagen Kassel - Bebra – Fulda halten nur in dem bisherigen Bahnhof Melsungen, der mit neuen Bushaltes, Parkplätzen und Jugendeinrichtungen im Bahnhofsgebäude umgestaltet wird. Er ist Endstation der RT5 aus Kassel.

Der NVV rechnet mit bis zu 500 Fahrgästen, die am Tag an der Bartenwetterbrücke ein- und aussteigen. Hierbei handelt es sich nicht nur um Pendler zu B. Braun bzw. nach Kassel, sondern auch um Fuldatal-Radwanderer und Bahntouristen, die in der schmucken Altstadt einkaufen können. Die neue Station bietet auch Perspektiven für die weiteren Haltepunkte Schwarzenberg und Melsungen-Süd. Zahlreiche Bauprojekte des NVV haben in den letzten 15 Jahren gezeigt,

dass neue Haltepunkte mehr Fahrgäste bringen, die die Fahrzeuge besser auslasten und für Einnahmen sorgen. Während das Stammwerk von B. Braun in der Nähe der Bartenwetterbrücke liegt, denkt der NVV über eine neue Station in der Nähe des Zweigwerkes in den PfiEFFewiesen nach.

Für den neuen Haltepunkt werden zwei Regiotram-Bahnsteige mit einer Länge von 115 Metern und einer Höhe von 38 cm gebaut – mit Fahrgastwarte-halle. Eine neue Fußgängerunterführung in Verlängerung der Bartenwetterbrücke verbessert die Erreichbarkeit der beiden Bahnsteige. Außerdem wird eine behindertengerechte Rampe zum Südbahnsteig und eine ergänzende neue Treppenanlage gebaut. Die geplante neue Fahrradabstellanlage bietet die Möglichkeit, Zug- und Radfahrten gut miteinander zu kombinieren.

Insgesamt werden Bau- und Planungskosten in Höhe von 5,6 Millionen Euro veranschlagt, die größtenteils durch das Land Hessen und in geringerem Umfang vom NVV und der Stadt Melsungen finanziert werden. (hh)

Nordhessen

Regiotram: Drittes Gleis in Obervellmar sorgt ab Dezember 2012 für 15-Min-Takt

Das letzte Nadelöhr im Fahrplankonzept der RegioTram wird beseitigt. Das

Eisenbahn-Bundesamt erteilte Mitte Mai 2010 den Planfeststellungsbeschluss für

das „Dritte Gleis Obervellmar bis Ahnatal-Casselbreite“ und schuf damit Baurecht. Voraussichtlicher Baubeginn ist im Herbst 2010 – zunächst mit Vorbereitungsarbeiten an der Trasse. Nach Auskunft von NVV-Sprecherin Sabine Herms werden insgesamt 22,3 Millionen Euro investiert. Mit Beseitigung der Engstelle in Obervellmar kann ein kürzerer Takt gefahren werden.



Blick auf den Bahnhof Obervellmar in Richtung Nordwesten. Im Hintergrund fädelt die Strecke aus Richtung Korbach ein. (Foto: hh)

Der Start der Tiefbauarbeiten und des eigentlichen Gleisbaus zwischen Obervellmar und Ahnatal ist für Februar 2011 geplant. Nach dem bisherigen Zeitplan fällt der Startschuss für den Betrieb des dritten Gleises in Obervellmar zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012. Damit sei das nordhessische RegioTram-System vollendet, heißt es beim NVV.

Die 22,3 Millionen hohen Gesamtkosten werden durch Zuschüsse des Bundes, des Landes Hessen, des Landkreises Kassel, der Gemeinde Ahnatal und der Kurhessenbahn als Betreiberin der

Strecke finanziert. Der NVV übernimmt dabei die darin enthaltenen Planungskosten in Höhe von 4,5 Millionen Euro.



Blick in die Gegenrichtung: Hier verzweigen sich die Strecken nach Kassel-Wilhelmshöhe und zum Hbf. (Foto: hh)

Mit dem Bau des dritten Gleises in Obervellmar, das die dortige Engstelle im RegioTram-System beseitigen wird, kann auf fast allen RT-Strecken ein 30-Minuten-Takt eingeführt werden. Nach Auskunft von NVV-Sprecherin Sabine Herms ist dann in der Harleshäuser Kurve sogar ein 15-Minuten-Takt möglich, weil in Obervellmar die RT-Linien aus Hofgeismar und aus Wolfhagen zusammentreffen.

Bisher fahren RegioTram-Züge z. T. wenig besetzt durch die Kasseler Innenstadt nach Bettenhausen bzw. zum Auestadion. Wenn der 15-Minuten-Takt klappt, kann die RegioTram besser in das Straßenbahn-Linien-System eingebunden werden. Dies ist sicher auch für die neue (geplante) Straßenbahntrasse nach Kassel-Waldau interessant. (hh)

Mittelhessen**Stadtallendorfs Prachtstück**

Zum Hessentag 2010 wurde der Bahnhof grundlegend renoviert

Drei Tage vor Beginn des 50. Hessentages in der mittelhessischen Industriestadt Stadtallendorf (Landkreis Marburg-Biedenkopf) wurde der komplett neu gestaltete Bahnhof eingeweiht. Rund 6,5 Millionen Euro hat der barrierefreie Umbau der Station gekostet, 3,3 Millionen davon trägt die Stadt. Während der Einweihungsfeier kritisierte Stadtallendorfs Bürgermeister Manfred Vollmer das Verhalten der Bahn AG vor und während der Umbauarbeiten scharf. Die Stadt habe im Vorfeld „manche Kröte von der Bahn schlucken müssen.“

Vollmer berichtete von großen Schwierigkeiten mit dem Unternehmen, die immer wieder aus dem Weg geräumt werden mussten. „Die Größe eines Konzerns bedeutet nicht automatisch, dass alles problemlos läuft,“ betonte Vollmer. Besonders verärgerte den Bürgermeister, dass die Stadt die Bahnhofsumbauten

zwar bezahlt, Bahnsteig und Unterführungen aber im Eigentum der DB AG blieben. Weiterer Kritikpunkt von Manfred Vollmer: Besonders verärgert habe ihn, dass sich die Bahn sogar die Anwesenheit ihrer Mitarbeiter bei Besprechungen mit der Stadt habe bezahlen lassen – mit 80 Euro in der Stunde.

Auch während des zehntägigen Hessentages gab es Kritik an der Bahn, die an manchen Tagen offenbar nicht ausreichend Kapazitätsreserven vorgehalten hatte. So reisten am Feiertag Fronleichnam etwa 50.000 Gäste mit der Bahn an, das ist knapp die Hälfte der durchschnittlichen täglichen Besucherzahl. Am Feiertag waren die Züge teilweise derart überfüllt, dass sie auf Bahnhöfen vor der Hessentagsstadt, wie Kirchhain, einfach durchfahren. Ein Bahnsprecher reagierte auf diese Kritik mit einem verbalen Schulterzucken. (wb)

Mittelhessen**An der IC-Linie 26 wird weiter gesägt**

Fernverkehrszüge fahren Frankfurt Hauptbahnhof nicht an

Für die IC-Linie, die die Ostsee/Hamburg mit Karlsruhe/Konstanz über Nord-, Mittel- und Südhessen verbindet, stehen im Sommer weitere Einschränkungen bevor. Vom 5. Juli bis 12. September 2010 werden diese IC-Züge den Frankfurter Hauptbahnhof wegen des

Umbaus des Bahnsteigs und der Gleise 12 und 13 nicht anfahren, sondern statt dessen in Frankfurt West Station machen. Dies ist insbesondere für Pendler aus Treysa, Marburg und Gießen mit zusätzlichem Aufwand verbunden, da in Frankfurt West, wenige Kilometer vor dem

Frankfurter Hauptbahnhof, nochmals in eine S-Bahn umgestiegen werden muss.

Aber auch für Fernverkehrsreisende, die in Frankfurt Hauptbahnhof nach Mittelhessen umsteigen wollen, haben in den Sommermonaten beschwerlichere Reisen vor sich. Die ohnehin nicht günstig gelegenen Fahrlagen der IC-Linie 26 werden dadurch noch schlechter. Für die Bahn AG könnte dies ein weiteres Argument zur Einstellung der Linie sein. Viele Fahrgäste, die in Frankfurt ihre Fahrt in Richtung Gießen oder Marburg beginnen, werden auf die ohnehin oft schon überfüllten RE-Züge ausweichen.

Erst zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2009 war der Fahrplan der IC-Linie 26 grundlegend geändert worden mit starken Auswirkungen auf den übrigen Fahrplan auf der Main-Weser-Bahn. Viele IC/ICE-Anschlüsse sind dadurch in Kassel-Wilhelmshöhe und Frankfurt Hbf verloren gegangen.

Der Bahnsteig 12/13 befindet sich in der Mittelachse des Frankfurter Hbf und wird von Nah- und Fernverkehrszügen aus allen Richtungen angefahren. Die Besonderheit des Bahnsteigs: Er ist auf der gesamten Länge von 320 Metern untertunnelt. Während des Umbaus erhält die Plattform dann auch die schwarzen Bodenplatten, wie sie bereits auf dem Quer-

bahnsteig und den beiden Hausbahnsteigen verlegt sind. Im Bereich außerhalb der Halle wird außerdem ein neues, ca. 130 m langes Bahnsteigdach errichtet.



Wird im Sommer für mehr als zwei Monate gesperrt: Der Bahnsteig 12/13 im Frankfurter Hbf (Foto: Helmut Lind)

Die Gesamtinvestition beträgt 8,5 Mio Euro. Ursprünglich war von der Bahn AG versprochen worden, dass es wegen des Umbaus zu keinen Einschränkungen im Zugverkehr kommen werde. Dieses Versprechen musste der Schienenkonzern jetzt revidieren, offenbar auch, weil die Zufahrt und Schieneninfrastruktur von der Main-Weser-Bahn in Richtung Frankfurt Hbf seit Jahrzehnten nur ungenügend ausgebaut wurde. (wb)

Großraum Frankfurt am Main

Aus für Flughafenbus

Die rührige Fahrgastlobby Hochtanus forderte ihn schon lange. Bürgermeister Korwisi von den Grünen hat das Thema Schnellbus Bad Homburg – Flughafen Frankfurt in sein Wahlkampfprogramm aufgenommen und unmittelbar

nach seiner Ernennung am 18.9.2009 zusammen mit dem RMV ein Gutachten in Auftrag gegeben. Das liegt jetzt als Drucksache SV 6/1535-1 vor und kommt zu dem eindeutigen Ergebnis, dass ein wirtschaftlicher Betrieb nicht einmal nä-

herungsweise erwartet werden kann und die Höhe des Zuschusses von € 600.000,- oder € 10,- pro Fahrgast in keinem verantwortbaren Verhältnis zum Nutzen stehen wird. Dass der RMV die Linie wegen des im Hessischen ÖPNV-Gesetzes festgeschriebenen Verbotes von Parallelverkehr mit der S-Bahn nicht fördern darf, stand von vorneherein fest. Das Defizit hätte somit alleine der Besteller, also die Stadt Bad Homburg alleine tragen müssen. Das Parlament folgte Mitte Mai erwartungsgemäß mit großer Mehrheit der Empfehlung der Verwaltung und des Magistrats.

Der Berichterstatter hat am 8. Juni 2009 in der Stadthalle Oberursel im Rahmen einer Vortragsveranstaltung des Regionalverbandes Frankfurt die Chancen einer Neuauflage eines Schnellbusses von Bad Homburg zum Flughafen ausgelotet. Die in der FGZ Nr. 76 (Geheimwissenschaft Fahrplanerstellung) angekündigte Veröffentlichung dieser Ausführungen wurden mit Rücksicht auf die politische Diskussion des Vorhabens zurückgestellt und wird jetzt mit einer erweiterten Gegenüberstellung von Gutachten und den seinerzeitigen Ausführungen nachgeholt.

Gutachten und Analyse des Berichterstatters nahezu deckungsgleich

Das vom RMV beauftragte Ingenieurbüro R+T aus Darmstadt und der Berichterstatter beleuchten zunächst die Erfahrungen mit der FVV/RMV-Linie 915 (Airport-Express), die die Firma Alpina eigenwirtschaftlich vom 1.10.1990 bis zum 31.12.1997 betrieben hat. Eine Einzelfahrt kostete damals 10 DM. Inhaber von FVV-Zeitkarten zahlten einen Zuschlag von 5 DM pro Fahrt. Die Rentabi-

litätsgrenze lag bei 6 Personen pro Fahrt, wurde jedoch mit durchschnittlich 2,5 Personen im Bus nie erreicht. Alle Bemühungen die Attraktivität der Linie durch Sonderangebote und Taktverdichtungen zu erhöhen, vergrößerten nur den Zuschussbedarf von zuletzt weit über 300.000 DM im Jahr.

Im zweiten Schritt ziehen beide Analysten Vergleiche mit dem Airliner, der Darmstadt mit dem Flughafen auf komfortable Weise schnell und trotz eines Schnellbuszuschlags immer noch recht preisgünstig verbindet. Einig ist man sich auch darin, dass man beide Linien nicht so ohne weiteres miteinander vergleichen kann, auch wenn die Entfernung und Fahrzeit mit 23 Minuten identisch ist. Darmstadt hat gegenüber Bad Homburg ein um das Fünffache höheres Fahrgastpotential. Zudem ist der Flughafen von dort nur über den Umweg Frankfurt Hbf (PS 5) deutlich zeit- und kostenaufwändiger zu erreichen als von Bad Homburg. Außerdem verkehrt die S3, alternativ aber zeitgleich die RB im Gegensatz zur S5 nur im 30-Minutentakt. Diese Basisdaten werden in mehreren Charts anschaulich dargestellt. Ein Vergleich der Fahrzeiten mit den unterschiedlichen bestehenden und geplanten Verkehrsmitteln runden beide Analysen ab. Unschlagbar bleibt bei der Betrachtung des Weges Haustür – Boarding das eigene Auto, wobei eventuell anfallende Parkgebühren allerdings gesondert zu sehen sind (damit wirbt HEAG).

Ein großes Hindernis ist, dass der mit 15 Bussteigen großzügig erweiterte Busbahnhof am Flughafen schon wieder an seine Grenzen stößt und bei den gewünschten Zeitfenstern mit komfortablen Übergängen auf die Fernzüge keine zusätzliche freien Haltestellen anbieten

kann. Während der Berichterstatter aus Kostengründen nur einen 30-, 45-, 60-Minuten-Stolpertakt mit 391.600 Nutzwagenkilometer (NWkm) zu € 1,95 pro km und zwei umlaufoptimierten Komfortbussen vorschlägt, sieht das *R+T-Modell II* in Anlehnung an den AIR werktags einen 30-Minutentakt bei Ausdünnung zwischen 10 und 13 Uhr mit 595.000 NWkm zu (unrealistischen) € 1,25 und 3 Komfortbussen vor. Auf Grund der geringeren Taktfrequenz geht der Berichterstatter von durchschnittlich 5 Fahrgästen, also doppelt so vielen, wie R+T aus, allerdings auf den Tag hochgerechnet auch nur von zusammen 240, beide Richtungen addiert. Würde man den RMV-Tarif anwenden, so kann nach der Mischkalkulation nur mit Fahrgeldeinnahmen von maximal € 1,95 pro Fahrgast kalkuliert werden. Selbst die Erhebung eines kontraproduktiven Zuschlags von € 4,00 lässt noch keinen wirtschaftlichen Betrieb erwarten. So errechnete der Berichterstatter für sein „Sparmodell“ noch ein Defizit in der Größenordnung von rund 500.000 Euro.

Taxi preiswerter als der Bus mit Zuschlag

Während R+T publikumswirksam den enormen Schadstoffausstoß von 640 Tonnen CO₂ des Busbetriebs herausstellt,

der bei der prognostizierten Auslastung zehn Mal höher ausfällt, als würde jeder Fahrgast alleine mit dem Auto fahren, gibt der Berichterstatter zu bedenken, dass das örtliche Taxi- und Hotelgewerbe Sammeltransfer für 4 Personen zu € 27,- oder im Kleinbus mit 8 Sitzplätzen für € 45,-, also weniger als € 6,- pro Fahrgast anbietet. Diese Art der Reisemöglichkeit lässt zumindest bei der Fraktion der Hotelgäste und bei Gruppenreisenden kein ergänzendes Potential an Fahrgästen für den Schnellbus erwarten. Selbst nach Fertigstellung des Großparkplatzes „Taubusblick“ an der A5 bei Praunheim kann mit kaum mehr als 10 zusätzlichen Fahrgästen pro Tag gerechnet werden.

Es wird die Bad Homburger wenig trösten. Auch Hofheim am Taunus träumt schon lange von einer direkten Busverbindung zum Flughafen. Auch hier sprechen die Betriebskosten von einer Mio Euro und die viel zu geringen Einnahmeerwartungen eine eindeutige Sprache. So bleibt derzeit nichts anderes übrig, als auf den Bau der RTW zu hoffen, auch wenn diese keine echte Alternative darstellen wird. Im Falle Bad Homburgs ist der Fahrzeitgewinn gegenüber der komfortableren Fahrt mit der S-Bahn (und Umstieg an der Taunusanlage) vernachlässigbar und im Falle Hofheims bleibt der Zwang zum Umsteigen (in F-Höchst) nach wie vor bestehen. (*Wilfried Staub*)

Großraum Frankfurt am Main

Quantensprung auf der rechten Rheinstrecke

Neuer Betreiber – Neuer Fahrplan – Neue Fahrzeuge – Neuer Service

Anlässlich der Jahreshauptversammlung des Landesverbandes Hessen (JHV)

am 17. April 2010 in Frankfurt-Schwanheim skizzierte der Berichterstatter die

Neuerungen auf der RMV-Linie 10, wie sie zum Jahresfahrplan 2011 in Kraft treten werden. Die Unterlagen dazu und zum Projekt der modernisierten Vogelsbergbahn (über die in der nächsten Ausgabe zu berichten sein wird) hatte der Leiter der Abteilung Netzentwicklung und Schienenverkehr beim RMV dem Verfasser dieses Artikel freundlicherweise zur Verfügung gestellt. Lesen Sie nachfolgend eine knappe Zusammenfassung des Referates.

Mit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember haben die betagten Umbausilberlinge auf der Strecke Frankfurt (M)–Wiesbaden–Rüdesheim–Koblenz ein für allemal ausgedient. Die gemeinsame Ausschreibung des RMV und des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV Nord) für diesen Streckenabschnitt lautete über 2,1 Mio. Zugkilometer, davon 1,3 Mio. im Bereich des RMV, hier Rheingau-Netz genannt. Gewinner der Ausschreibung ist VIAS, Frankfurt am Main. Eigner dieses Verkehrsunternehmens, das in Hessen bisher mit geleasteten Dieseltriebwagen die Odenwaldbahn betreibt, sind zu gleichen Teilen die Rurtalbahn in Düren und seit dem Verkauf der Anteile der VGF, die diese abtreten musste, um in den Genuss der Inhouse-Vergabe des Schienenverkehrs in Frankfurt zu kommen, die Dänischen Staatsbahnen (DSB).

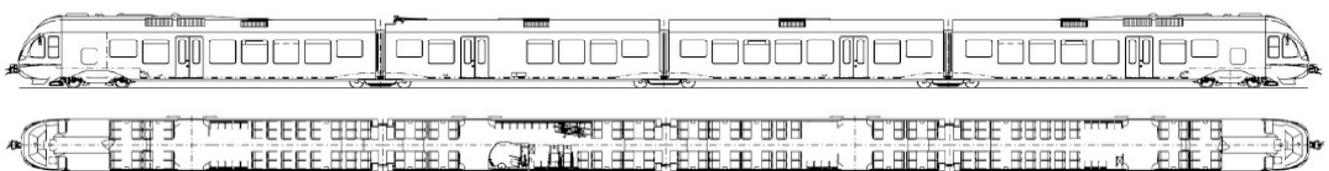
Mehr Komfort - vor allem mehr Service

Zum Einsatz kommen 19 fabrikneue, äußerst spurtstarke und 160 kmh schnelle Elektrotriebwagen der Gattung Flirt (DB

BR 427/428), die in Hessen bereits mit leidlichem Erfolg bei Cantus in Kassel und ebenfalls ab Dezember auch auf dem Mittelhessennetz bei der Hessischen Landesbahn eingesetzt werden. 12 Züge werden als Vierteiler (74 m; ca. 16 + 200 + 41 Sitz- und 238 Stehplätze = 495 Pers.) und 7 als Dreiteiler (58 m; ca. 16 + 150 + 37 Sitz- und 160 Stehplätze = 363 Pers.) auf die Strecke gehen.

Das Auftragsvolumen beträgt 70 Mio. Euro. Der Triebwagen ist klimatisiert, barrierefrei zugänglich, mit Hublift ausgestattet, hat eine behindertengerechte Toilette und verfügt über ein großzügiges Mehrzweckabteil für Kinderwagen, Fahrräder, Rollstühle und sperriges Gepäck. Im Gegensatz zu vielen anderen Neufahrzeugen (z.B. Talent2) wurden körpergerecht geformte Sitze in Reihen- als auch vis-à-vis-Bestuhlung mit ausreichend Bein- und Armfreiheit eingebaut. Für mehr Sicherheit aber auch als Service für die Fahrgäste ist eine Zugbegleiterquote von erstmals 100 % (!) festgeschrieben.

Bei einem siebenteiligen Vollzug stehen somit rund 20 Sitzplätze weniger, aber deutlich mehr Stehplätze als bei den bisherigen 5-Wagenzügen zur Verfügung. Bei Kopplung von zwei Vierteilern können sogar bis zu 1.000 Personen gleichzeitig befördert werden. Das dürfte trotz des erhofften Fahrgastzuwachses von 30 % ausreichend sein, zumal bestimmte Fahrgastspitzen nur im nachbarlichen Schülerverkehr mit Fahrzeiten von deutlich weniger als 15 Minuten auftreten. Hier kann den meist Schülern ausnahmsweise eine Beförderung als Stehplatz zugemutet werden. Für den Grundumlauf von fünfeinhalb (HVZ) bis



sechs Stunden (NVZ/SVZ) werden sechs, im Berufsverkehr auf Grund der verkürzten Wendezeit in Frankfurt sogar nur fünf Einheiten benötigt. Die restlichen 12 (13) Fahrzeuge stehen bedarfsorientiert als Verstärker bzw. Verdichter zur Verfügung. Ein Triebwagen wird als Reserve vorgehalten. Verstärkt und geleichtert werden die Züge, sofern die signaltechnischen Voraussetzungen gegeben sind, in Frankfurt, Wiesbaden und Neuwied, geleichtert in Kaub; dort können die Züge, allerdings nur in Richtung Koblenz, auch verstärkt werden.

Neu ist ferner, dass die Linie 10 nach Abschluss der Bauarbeiten auch den bedeutenden neuen Haltepunkt *Koblenz Stadtmitte* bedienen wird, dagegen nicht, wie ursprünglich vorgesehen in KO-Lützel endet bzw. beginnt, sondern über den Rhein bis nach Neuwied geführt wird. Abgestellt wird der Wagenpark wie bisher in Wiesbaden, Rüdesheim, Kaub und Koblenz. Für die Wartung der Flotte errichtet VIAS derzeit ein völlig neues Werk in F-Griesheim.

Optimierte Verknüpfung von Bahnen und Bussen im Rheingau

Mit der Betriebsaufnahme am 12. Dezember 2010 tritt ein überarbeitetes Fahrplankonzept mit deutlich ausgeweiteten Betriebszeiten in Kraft. Die bisherigen wechselweise verkehrenden RE- und RB-Züge entfallen, die zukünftigen SE-Züge (RMV-Besonderheit) fahren nach einem an allen Betriebstagen identischen Takt und bedienen zukünftig mindestens jede Stunde ausnahmslos alle auf der Strecke liegenden Stationen. Das hat nicht nur den Vorteil, dass sich die Fahrgäste die Abfahrtszeiten nunmehr wesentlich leichter merken können, viel be-

deutsamer ist, dass in Koblenz sichere Übergänge auf den Nah- und Fernverkehr Richtung Norden und zur Mosel entstehen, in Geisenheim (zeitlich um zwei Minuten versetzte Zugbegegnung bei schienengleichen Fahrgastüberweg) sich die Anschlüsse auf die Regional- und Lokalbuse zum Knoten 60 bzw. 30 auf „taktisch“ geniale Weise verbessern und in Niederlahnstein ausgezeichnete Anschlüsse von bzw. zur Lahntalbahn entstehen, um nur drei Beispiele zu nennen. Auch in Wiesbaden werden die Übergänge auf die stark nachgefragten Richtungen (z.B. zum/vom Flughafen Frankfurt und nach Mainz - Darmstadt) optimiert.



Vorgesehenes Design für die VIAS-Flirts. (Foto u. Zeichnung: Stadler Rail)

Die Betriebszeiten hat der RMV morgens geringfügig und nachts und am Wochenende (Ausflugsverkehr) deutlich ausgeweitet. So kommt der letzte durchgehende Zug abends erst um 22:05 Uhr (bisher 20:05 Uhr) und am Wochenende sogar kurz nach Mitternacht in Frankfurt an. Eine besondere Eigenart der Strecke ist es, dass sich die Fahrgäste nordwärts von Kaub vorrangig nach Koblenz und die südlich von Lorch überwiegend nach Wiesbaden und Frankfurt orientieren.

<p>Taktfahrplan RMV-Linie 10 ab 12. Dezember 2010</p>

Neuwied	↓	7:37	⊙	13:26
KO Mitte	↓	7:51	↑	13:11
KO Hbf	↓	7:53	↑	13:09
KO Hbf	↓	7:54	↑	13:06
Niederlahnstein	↓	8:00	↑	12:59
Oberlahnstein	↓	8:02	↑	12:56
Braubach	↓	8:06	↑	12:52
Osterspai	↓	8:10	↑	12:47
Filsen	↓	8:13	↑	12:44
Kamp-Bornhofen	↓	8:17	↑	12:41
Kestert	↓	8:21	↑	12:36
St. Goarshausen	↓	8:27	↑	12:30
Kaub	↓	8:35	↑	12:21
Kaub	↓	8:36	↑	12:15
Lorchhausen	↓	8:39	↑	12:10
Lorch	↓	8:42	↑	12:06
Assmannshausen	↓	8:48	↑	12:09
Rüdesheim	↓	8:53	↑	12:04
Geisenheim	↓	8:57	↑	11:59
Oestrich-W.	↓	9:01	↑	11:55
Hattenheim	↓	9:04	↑	11:52
Erbach	↓	9:08	↑	11:51
Eltville	↓	9:10	↑	11:49
Niederwalluf	↓	9:14	↑	11:46
Schierstein	↓	9:17	↑	11:43
Biebrich	↓	9:20	↑	11:40
WI Hbf	↓	9:24	↑	11:35
WI Hbf	↓	9:31	↑	11:28
Kastel	↓	9:38	↑	11:19
Höchst	↓	9:54	↑	11:03
F Hbf	⊙	10:05	↑	10:53

Über die Ländergrenze hinweg bestehen nur geringe Fahrgastbewegungen, von Ausflüglern und ganz wenigen „Fernreisenden“ einmal abgesehen. Folgerichtig verkehren in der Hauptverkehrszeit (HVZ) und mittags an Schultagen zusätzliche - zum 30-Minutentakt verdichtete - Züge und zwar von Kaub in Richtung Koblenz und in der anderen

Richtung von dort bzw. ab/bis Assmannshausen/Rüdesheim nach Wiesbaden und Frankfurt, sofern die Verdichter nicht aus Umlaufgründen als Langläufer vorgesehen sind. Um die Mittagszeit gibt es daneben einen zusätzlichen Kurs außerhalb der Taktlage zum Schulschluss in Geisenheim.

Taktfahrplan - gültig bis 2023

Der Taktfahrplan kann vorstehender Tabelle entnommen werden. Dabei ist zu beachten, dass es beim gedruckten Fahrplan noch zu Abweichungen im Minutenbereich kommen kann, da Fahrpläne bei der Bahn üblicherweise in Sechs-Sekunden-Schritten erstellt werden. Der vom Referenten auf Basis der bekannt gewordenen Daten erstellte Gesamtfahrplan, der übrigens in dieser Form bis Dezember 2023 (!) Gültigkeit haben wird, wurde den Teilnehmern der JHV ausgehändigt. Wegen der langen Fahrzeit von zweieinhalb Stunden für die einfache Strecke und der kurzen Wendezeit dürfte, außer in den Verkehrsspitzen, in Neuwied eine „Überschlagende Wende“ vorgesehen sein, um eventuelle Verspätungen abfedern zu können.

Die im Vorfeld in der Wiesbadener Presse vorgetragene Kritik an dem neuen Fahrplankonzept und die vereinzelt gegenüber PRO BAHN geäußerten Klagen wegen der gegenüber dem RE um 10 Minuten verlängerten Fahrzeit zwischen Wiesbaden und Koblenz, kann der Hessische Fahrgastverband so nicht teilen. Das eindeutige Plus an Qualität und Service und der konsequente Taktfahrplan machen diesen kleinen Nachteil mehr als nur wett. Zu wünschen wäre allerdings, dass auch das Umfeld so mancher Station, insbesondere im rheinland-pfälzi-

schen Teil, und hier besonders, was die zum Teil sehr niedrigen Bahnsteighöhen betrifft, im Laufe der nächsten Jahre den Ansprüchen an einen modernen Nahverkehr etwas gerechter wird. Eine Überlegung wert dürfte auch der Vorschlag von PRO BAHN sein, den Halt in Rüdesheim näher an die Besiedelung und die touristischen Ziele in Höhe des Adlerturms (zwei Außenbahnsteige mit mittiger, hochwassersicherer Unterführung) zu

verlegen. Die Umsetzung dieser Idee dürfte zudem wesentlich kostengünstiger ausfallen, als die derzeitige Station am äußersten Stadtrand aufwändig barrierefrei zu sanieren. Es sei denn, man entschließt in den nächsten 10 Jahren doch noch dazu, die Bahnstrecke in Höhe von Rüdesheim in einen Tunnel durch die Weinberge mit einem unterirdischen Stadtbahnhof zu verlegen. (*Wilfried Staub*)

Großraum Frankfurt am Main

S3 zum Dritten

Maroder Haltepunkt Limes muss aufwändig saniert werden

Über die Probleme mit der S3 hat die Fahrgastzeitung ausführlich in den Ausgaben Nr. 78 und 80 berichtet. Inzwischen läuft der Betrieb nach dem Einsatz der neuen 423er-Triebwagen und des geänderten Verfahrens des Leichterns und Verstärkens in Darmstadt erfreulicherweise weitgehend reibungslos. Die Verspätungen bei der Ankunft in Bad Soden halten sich selbst in der Hauptverkehrszeit in den Grenzen von zwei Minuten. Vereinzelt „Ausreißer“ gibt es aber immer noch im besonders sensiblen morgendlichen Berufsverkehr. Als Silberstreif am Horizont kann festgehalten werden, dass die S3/S4 ab Dezember 2014 in Frankfurt Süd enden wird. Anstelle dessen wird die S6 zwischen Friedberg und Darmstadt verkehren. Die Fahrplanlagen dieser Linien und die der S5 werden untereinander verschwenkt, damit die S6 den Knoten 30 in Darmstadt Hbf erreicht. Ab dem Jahresfahrplan 2015 dürfte sich damit das Thema Ver-

spätungsanfälligkeit von der S3 auf die S6 verlagern.

Die Wohnstadt Limes wurde zwischen 1962 und 1973 nördlich der Altstadt von Schwalbach am Taunus nach den Plänen des Stararchitekten Reichow als autofreundliche Stadt mit verkehrsberuhigtem Innenbereich und Wohnungen für 10.000 Einwohner auf der grünen Wiese errichtet. Verkehrlich sollte die Trabantenstadt über ein Kleeblatt an die so genannte, im Endausbau vierspurige geplante, Limespange erschlossen werden. An eine Anbindung an die nur 2 km entfernte Kronberger Bahndachte damals niemand nach. Verkehrsminister Leber (seinerzeit wohnhaft in Schwalbach) und dem Macher der Frankfurter S-Bahn, Dr. Dirmeier ist es zu verdanken, dass anstelle einer „Autobahn“ nur eine einfache Landstraße und auf der frei gewordenen Fläche eine Bahnverbindung von Niederhöchststadt kommend Mitten durch Schwalbach nach Bad So-

den geplant wurde. Die eingleisige 5,2 km lange Stichstrecke wurde für den 20-Minutentakt des FVV ausgelegt. Ab 1995, also mit der Umstellung auf einen 15-Minutengrundtakt durch den RMV, können die Züge nach Bad Soden (und Kronberg) jetzt nur noch im 30 Minutenrhythmus verkehren. Der ideale Kreuzungspunkt für einen immer wieder diskutierten 15-Minutentakt auf dem Södener Ast der S3/S4 liegt genau im Bahnhof Schwalbach Limes. Eine Erweiterung dieser Station um ein weiteres Gleis verhindert aber der Betonverbau der sich dort anschließenden Tiefgarage.

Haltepunkt Schwalbach Limes am 22.12.1970 eröffnet

Die in einer Senke liegende Straße und die parallel dazu verlegten Bahngleise wurden nach hektisch erfolgten Umplanungen mit Betonplatten überbaut, so dass eine Art Straßen- und Bahnunterführung mit einem Tunnelbahnhof entstanden. Nach den Plänen Reichows war an dieser Stelle ursprünglich nur eine Fußgängerbrücke vorgesehen, die Alt- und Neu-Schwalbach miteinander verbinden sollte. Auf dem neuen massiven Betonüberbau wurden in aller Eile das neue Rathaus, ein Marktplatz und ein Einkaufszentrum errichtet.

Noch waren nicht alle Plattenbauten errichtet, da rollten ab 22. Dezember 1970 bereits die ersten Züge, im Volksmund „Lebertrain“ genannt. Zunächst pendelte für einige Monate ein Schienenbus nach Niederhöchst, nach Herstellung des Fahrdrabtes kamen Lokbespannte Züge zum Einsatz und ab 6. November 1972 verkehrten mit E-Loks der BR 141/143 bespannte Wendezüge zum Teil durchgehend von F-Höchst (damals noch

Arbeitsort der meisten neuen Einwohner) über Bad Soden (Kopf) und Niederhöchst nach Kronberg bzw. nach Frankfurt (M) Hbf unter Umgehung des Westbahnhofs. Am 28. Mai 1978 wurde der S-Bahnbetrieb zunächst bis zur Hauptwache und dann abschnittsweise weiter bis zur Konstablerwache, zum Südbahnhof bzw. nach Darmstadt aufgenommen.



*Der modernisierte Bahnhof Schwalbach.
(Foto: Wilfried Staub)*

Jetzt, nach gerade einmal 40 Jahren rächen sich die Bausünden und mangelhafte Bauüberwachung des Baubooms der 1960-er Jahre. Schwalbach war in den vergangenen Jahren gezwungen, den maroden Beton des Straßentunnels, der Tiefgarage, der dazugehörigen Zufahrt und das Rathauses von Grund auf zu sanieren. Über 7 Mio. Euro wird die Stadt seit 2004 bis zum Abschluss aller Maßnahmen dafür ausgegeben haben.

Streckensperrung oder Sanierung

Im vergangenen Herbst flatterte der Stadtverwaltung der Bescheid des Eisenbahnbundesamtes ins Haus, dass die Strecke der Limesbahn in absehbarer Zeit aus Sicherheitsgründen total gesperrt werden müsse, wenn nicht auch der Be-

ton des Tunnelbahnhofs schnellstens saniert wird. Die seinerzeit zwischen der Bahn und der Stadt geschlossenen Verträge sehen nämlich vor, dass alleine die Stadt für den Unterhalt und die Sicherheit des Betriebes des Bahnhofs Limes verantwortlich zeichnet und für Vorkommnisse jeder Art, die zu Betriebsstörungen führen können, haftbar gemacht werden kann. Das Bahnhofsumfeld hat Schwalbach bereits vor fünf Jahren modernisiert. Die recht schmuck und funktionell hergerichtete Station wird übrigens durch eine private Wachgesellschaft 24 Stunden videoüberwacht und zählt, ganz im Gegenteil zu der Zeit davor, jetzt zu den sichersten der Region.



Bahnhof Schwalbach Limes mit Wasserdurchtritt (vorne) und Betonabbruch (rechts unten an der Wand). (Foto: Wilfried Staub)

Den Betonüberbau der Station hat man seinerzeit erst einmal außen vor gelassen und auch nicht die Decken, wohl wissend, was auf die Stadt noch zukommen wird, wieder verkleidet. Jetzt ist es amtlich: In einer außerordentlichen Sitzung musste das Stadtparlament weitere 1,6 Mio. Euro für die Sicherung der Betondecken des Tunnelbahnhofs freigeben. Konnte man den Straßenverkehr während der Baumaßnahmen noch über zwei ver-

engte Fahrspuren durch den Tunnel zwingen, bedeutet die Stationssanierung des Bahnhofs die totale Einstellung des Schienenverkehrs auf der Strecke Niederhöchststadt–Bad Soden vom 19. Juni bis 6. September 2010 (Phase I). Es ist durchaus nachvollziehbar, dass der Zugverkehr komplett eingestellt werden muss, denn Sanierungsarbeiten an der Decke über einer spannungsführenden 15 KV-Leitung vorzunehmen, verbieten sich von selbst. In der Phase II (vom 5. September bis 11. Dezember 2010, Betriebsschluss) fährt die S-Bahn zwar dann wieder, allerdings nach wie vor ohne Halt in Schwalbach Limes. Während der gesamten Zeit wird ein Schienenersatzverkehr (SEV) mit Bussen zwischen Niederhöchststadt und Bad Soden (Phase I) bzw. bis Schwalbach Limes (Phase II) eingerichtet. Bei den um 17 Minuten längeren Fahrzeiten der Busse werden allerdings die Anschlussbusse in Bad Soden Bahnhof in beiden Richtungen nicht erreicht. Darunter werden die Fahrgäste, die auf Anschlussbusse angewiesen sind, zu leiden haben.

Schwalbach wird dreifach zur Kasse gebeten

Die Stadt Schwalbach wird bei dieser Aktion gleich dreimal zur Kasse gebeten. Einmal muss sie die Kosten für die Betonsanierung in voller Höhe alleine tragen. Dann verlangt DB Regio nach dem Verursacherprinzip und den vor 40 Jahren getroffenen Vereinbarungen die volle Erstattung der Kosten für den SEV, wobei man der Verwaltung großzügigerweise zugestanden hat, diesen nach den Vorgaben der Bahn selbst auszuschreiben bzw. zu bestellen. Presseberichten zu Folge, rechnet die Verwaltung für diesen

Posten mit Kosten von rund einer halben Mio. Euro. Und schließlich fordert DB Netz noch eine Entschädigung für entgangene Trassenbenutzungsgebühren und S&S für das Manko bei den Stationsgebühren sowie DB Regio einen Ausgleich für den Minderverkauf (?) von Fahrkarten. Ob die beteiligten Bahntöchter bereit sind, ihre Kalkulationen jemals offen zu legen und zumindest den Minderaufwand in irgendeiner Form gegen zu rechnen oder ob der RMV seine Zahlungen an

DB-Regio kürzt und mit Schwalbach verrechnet, stand bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe nicht fest.

Was lehrt uns diese Geschichte? Städte und Gemeinden, die mit der Bahn Verträge zum Kauf von ehemaligen DB-Einrichtungen (Bahnhofsgebäuden u. dgl.) abschließen, sollten das Kleingedruckte sehr genau lesen und sich über eventuelle Folgekosten im Klaren sein. *(Wilfried Staub)*

Großraum Frankfurt am Main

VHT macht mächtig Dampf

Dampfsonderzug zum RMV-Tarif

Am 17. Juli 2010 findet im Dorfgemeinschaftshaus Hundstadt, heute einem Ortsteil der Gemeinde Grävenwiesbach, eine "Akademische Feier" zur Begehung der ersturkundlichen Erwähnung von Hundstadt im Jahre 1410 statt. Acht Tage später, am 24. und 25. Juli, dem eigentlichen Festwochenende, pendelt aus Anlass der 600-Jahrfeiern und dem 100-jährigen Jubiläum des im Jugendstil errichteten Bahnhofsgebäudes von Hundstadt (heute im Privatbesitz) ein Dampfsonderzug des Historischen Eisenbahn Frankfurt im Auftrag des Verkehrsverbandes Hochtaunus (VHT) und der Gemeinde auf der Strecke der Taunusbahn gleich mehrmals zwischen Bad Homburg und Grävenwiesbach.

Das Besondere an diesem Ereignis ist, dass der Dampfzug erstmals in Hessen, wie es allerdings in den benachbarten Bundesländern Rheinland-Pfalz und Thüringen schon lange Tradition ist, zum

normalen RMV-Tarif benutzt werden kann.



100-jähriger Bahnhof Hundstadt im Dornröschenschlaf. (Foto: Wilfried Staub)

Es wird nur ein geringer Dampfzuschlag pro Person und Strecke erhoben, der im Zug gelöst werden muss. Nähere Informationen gibt es ab Anfang Juli auf der Homepage des VHT und der Homepage von Hundstadt. *(Wilfried Staub)*

Großraum Frankfurt am Main

Fahrgastbeirat Frankfurt setzt Maßstäbe für Fahrerqualifikation und Fahrzeugausstattung

Seit 12 Jahren Impulse für Frankfurts Nahverkehr

Mit der Verabschiedung von Leitlinien zur Qualifikation des Fahrpersonals und der Ausstattung von Fahrzeugen im Frankfurter Nahverkehr beendete der Fahrgastbeirat Frankfurt seine dritte, auf jeweils vier Jahre festgelegte Arbeitsperiode. Pro Bahn-Mitglied Holger Scheel, seit der Gründung im Jahr 1998 dabei, zieht zufrieden eine Bilanz der zurückliegenden vier Jahre: „So eine konzentrierte, themenorientierte Arbeit hat es im Fahrgastbeirat zuvor nicht gegeben. Mit den beiden Leitlinien setzt der Frankfurter Fahrgastbeirat Standards und definiert klar seine Erwartungen an den städtischen Nahverkehr“.

Für den Verkehrsdezernenten der Stadt Frankfurt am Main Lutz Sikorski ist der Fahrgastbeirat nach zwölf Jahren unverzichtbar geworden: „Der Fahrgastbeirat gibt wichtige Impulse für die kundenfreundliche Weiterentwicklung unserer Busse und Bahnen. Die jetzt vorliegenden Leitlinien sind meines Wissens in ganz Hessen einmalig“.

Der Fahrgastbeirat

Den Fahrgastbeirat Frankfurt gibt es seit Mai 1998. Das zwanzigköpfige, ehrenamtliche Gremium trifft sich mindestens viermal jährlich, um fahrgastrelevante Themen gegenüber der lokalen Nahverkehrsgesellschaft *traffiQ Frankfurt* und den Verkehrsunternehmen zu vertreten. Sei es die Einrichtung und

Ausstattung von Haltestellen, Sicherheitsaspekte im öffentlichen Nahverkehr, kritische Fragen zu Takten und Linienwegen oder die Ausstattung neuer Fahrzeuge.

Da im Fahrgastbeirat möglichst unterschiedliche Nutzergruppen vertreten sein sollen, besteht das Gremium zur Hälfte aus Vertretern von Verbänden oder Organisationen. Weitere zehn Mitglieder sind Fahrgäste, die ihr Interesse über ein Ausschreibungsverfahren bekundet haben und über ein Losverfahren für den Fahrgastbeirat ausgewählt wurden. Entsprechend treffen im Fahrgastbeirat teilweise sehr unterschiedliche Einzelinteressen aufeinander, die gegenüber den Verkehrsgesellschaften zu gemeinsamen Zielen gebündelt werden müssen.

Der Fahrgastbeirat konstituiert sich turnusmäßig alle vier Jahre neu, Ende des Jahres 2009 lief die letzte Arbeitsperiode aus.



Der neue Frankfurter Fahrgastbeirat 2010. (Foto: Traffiq)

Folgende Organisationen sind im Fahrgastbeirat vertreten:

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)
- Allgemeiner Studierendenausschuss (AStA) der Goethe-Universität
- Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB)
- Feministische Organisation von Planerinnen und Architektinnen Rhein-Main (FOPA)
- Frankfurter Behindertenarbeitsgemeinschaft (FBAG)
- Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main (IHK)
- Pro Bahn Regionalverband Großraum Frankfurt am Main
- Seniorenbeirat der Stadt Frankfurt am Main
- Stadtalternbeirat Frankfurt am Main (StEB)
- Verkehrsclub Deutschland (VCD)

Fahrpersonal: Schulungen als Schlüssel

Beide Leitlinien versteht der Fahrgastbeirat als Festschreibung bestehender Standards und als Forderungskatalog an *traffiQ* und die Verkehrsunternehmen. „Gerade in der Fahrzeugausstattung haben wir in den vergangenen Jahren eine Menge erreicht, das wollen wir sichern“, meint Petra Rieth, Sprecherin des Fahrgastbeirats. „Es lässt sich aber, besonders bei der Qualifikation des Fahrpersonals, noch viel mehr tun“. Verbesserungen verspricht sich der Fahrgastbeirat vor allem von intensiveren kundendienstlichen Schulungen. Ein attraktiver Nahverkehr ist aus Sicht des Fahrgastbeirats auf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit hoher sozialer und fachlicher Kompetenz angewiesen und hat daher große Ansprüche

an die Fahrerinnen und Fahrer. Sie sollen durch *traffiQ* (Vorgabe von Schulungsstandards und deren Überprüfung) und die Verkehrsunternehmen (Motivation und Unterstützung) die notwendige Hilfestellung erhalten. „Die meisten Fahrerinnen und Fahrer machen einen guten Job – das zeigt ja auch die durch uns angestoßene Kampagne „Frankfurts freundlichste Fahrer“, stellt Petra Rieth fest. „Wir wollen, dass sie mit Hilfestellung durch *traffiQ* und die Verkehrsunternehmen zu richtigen Servicemitarbeiterinnen und Servicemitarbeitern werden.“

Fahrzeuge: Viel erreicht

Die neuen Leitlinien zur kundenfreundlichen Ausstattung von Bussen und Bahnen sind die Weiterentwicklung eines bereits früher vom Fahrgastbeirat erstellten Thesenpapiers. „Auf dieser Basis haben wir in den vergangenen Jahren die größten Fortschritte erzielt“, freut sich Dieter Laubrecht, ebenfalls Sprecher des Fahrgastbeirats. „Besonders bei der Entwicklung des neuen U-Bahn-Wagens ist der Fahrgastbeirat frühzeitig und konsequent einbezogen worden, so dass der neue Wagen fast 100-prozentig unseren Vorstellungen entspricht“. Das gilt auch für die zuletzt beschafften Busse: „Wir haben für die Fahrzeugausstattung gezielt die Perspektive von in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen zugrunde gelegt“, erklärt Laubrecht. „Denn was für diese – von Eltern mit Kinderwagen bis zu älteren Menschen – teilweise zwingend notwendig ist, hilft auch allen anderen Fahrgästen.“ Ein regelmäßiges Ärgernis für den Fahrgastbeirat ist es, wenn Design vor Kundenfreundlichkeit geht. So verwenden gerade Bushersteller gerne

gewölbte, großflächige Windschutzscheiben, hinter denen auch die Fahrtzielanzeige angebracht ist. Durch die Wölbung kommt es jedoch häufig zu Spiegelungen, so dass für die Fahrgäste das Fahrtziel nicht mehr erkennbar ist.

Vielfältiger Einfluss auf Frankfurter Nahverkehr

Neben den Leitlinien hat der Fahrgastbeirat in den vergangenen Jahren vielfach seinen Einfluss auf den Frankfurter Nahverkehr geltend gemacht. In zahlreichen Arbeitsgruppen hat er bei der Weiterentwicklung des Nahverkehrsplans, bei der Entwicklung der Haltestellenpläne und neuer Linienkonzepte sowie ganz konkret durch Anregungen für Linien- und Fahrplanänderungen mitgewirkt. „Wir haben allerdings auch lernen müssen, dass es für Änderungen zu meist einen langen Atem braucht“, fasst Pro Bahn-Mitglied Holger Scheel die Arbeit des Fahrgastbeirats zusammen. „Das Anbringen neuer, besser lesbarer Zielschilder an den Haltestellen kommt nur stückweise voran und in den Umbau der für alle mobilitätseingeschränkten Menschen unzumutbaren abgepollerten Haltestellen ist erst durch Initiative des Verkehrsdezernenten Bewegung gekommen.“

Insgesamt blickt der Fahrgastbeirat jedoch zufrieden auf die vergangenen vier Jahre zurück. „Wir haben manches erreicht, vieles in Bewegung gesetzt und mit unseren Leitlinien Pflöcke eingeschlagen, die dem Fahrgastbeirat auch in Zukunft nutzen werden“, bilanziert Dieter Laubrecht. Sprecherin Petra Rieth ergänzt: „Wir werden von *traffiQ* und den Verkehrsunternehmen ernst genommen und eingebunden – was sicher daran

liegt, dass wir keine Forderungen aus dem ‚Wolkenkuckucksheim‘ stellen, sondern konstruktiv und pragmatisch nach besseren Lösungen für die Fahrgäste suchen.“

Der Pressesprecher von *traffiQ* und Koordinator des Fahrgastbeirats, Klaus Linek, bestätigt gerne die gute und hilfreiche Arbeit des Fahrgastbeirats. „Für *traffiQ*, so Linek, „ist der Fahrgastbeirat heute ein kritischer Begleiter, der ergebnisorientiert zu einem kundengerechteren Nahverkehr beiträgt. Viele unserer Vorhaben sind durch die Hinweise des Fahrgastbeirats neu justiert worden und viele Schwachpunkte konnten wir schon im Vorfeld durch die Beratung mit den Kundenvertretern beheben. Im Ergebnis war die Qualität unserer Arbeit damit besser.“

Verkehrsdezernent Lutz Sikorski dankt den Mitgliedern des Fahrgastbeirats für die geleistete Arbeit der vergangenen vier Jahre. „Es ist nicht selbstverständlich, sich ehrenamtlich für eine Sache zu engagieren, deren Erfolge häufig erst langfristig zu erkennen sind – umso wertvoller ist der Einsatz aller Mitglieder des Fahrgastbeirats. Sie tragen bei zu einem attraktiveren Nahverkehr und damit zu einer lebenswerteren, umweltfreundlicheren Stadt Frankfurt am Main“. (*Holger Scheel*)

Holger Scheel, war 12 Jahre für Pro Bahn im Fahrgastbeirat Frankfurt, Telefon 069/93540133; E-Postadresse: hhdscHEEL@t-online.de

Jochen Ridder, ist seit 2010 neuer Pro Bahn-Vertreter im Fahrgastbeirat; E-Postadresse: jochen.ridder@web.de.

Großraum Frankfurt am Main

Besuch des Hessentags in Stadtallendorf

Bei schön-warmem Wetter traute ich mich an einem Freitag, nach Stadtallendorf zu fahren, um am eigenen Leib festzustellen, wie sich so ein Riesenfest auf die Stadt und ihre Bewohner auswirkt. Dass sich dies nicht ohne weiteres auf Oberursel (dort findet der nächste Hessentag statt) übertragen lässt, wurde mir sofort klar:

In Stadtallendorf sind beide Festtagsgelände fußläufig vom renovierten Bahnhof aus gut zu erreichen.

Was vergleichbar ist, erlebte ich um 17 Uhr bei der Rückfahrt: Am Mittelbahnsteig hielten fast gleichzeitig aus beiden Richtungen kommende RE, die –

beide gut besetzt – neue Besucher zum Fest brachten. Es wird wohl etwa 10 Minuten gedauert haben, bis alle die Unterführung wieder verlassen hatten. Zum Glück liegt dort der Bahnsteig hoch, so daß die Fahrgäste nur eine Treppe hinabsteigen mussten und sich dann entscheiden konnten, auf welcher Seite sie den Bahnhof verlassen.

Für die Abreisenden standen neben den Automaten auch Sicherheitsleute mit Fahrkartendruckern, was die Wegfahrt sehr erleichterte. Wie die Medien berichteten, war dies am letzten Wochenende weniger erfreulich. (*ld*)

Starkenburg

Bahnhof Biebesheim

Karfreitag 2010 im Bahnhof Biebesheim an der Riedbahn Ffm – Mannheim um 16.40 Uhr. Eine funktionsfähige Sirene auf dem Bahnhofsdach, die eigentlich schon seit 2005 einen alarmierenden Dauerheulton zum „Platz der Deutschen Einheit“, dem regionalen Geschäftssitz von „DB Station&Service“ nach Darmstadt senden müsste.

Das Empfangsgebäude und angebaute Güterhalle, seit Anfang 2006 einem deutsch-britischen Käufer-Konsortium aus „Patron Capital Ltd., London“ und „Procom Invest GmbH, Hamburg“ gehörend, ist bündig eingereiht zwischen grünen Lärmschutzwänden, welche vor ca. 20 Jahren aufgestellt wurden, als man die Riedbahn für Geschwindigkeiten von 200 km/h ertüchtigte.

Jahreszeitliche Wechselspiele zwischen Kälte, Hitze und Nässe sorgen dafür, das die Lärmschutzwände nunmehr zusehends in einen grün-bräunlichen Oxidierungszustand übergehen.

Von der Bahnsteigseite her betrachtet strahlt das Empfangsgebäude, welches bereits 2004 von Station&Service an die Frankfurter Immobilienfirma „First Rail Property GmbH“ abgestoßen wurde und dann zur Jahreswende 2005/2006 zu deren Konkursmasse gehörte, die Aura eines Sarkophags aus. Denn sämtliche Fenster- und Tür-Öffnungen im Erdgeschoß, dem ersten sowie im zweiten Stock sind mit akribisch angepassten Spanholz-Platten feinsäuberlich zugenagelt.

Lediglich von der Ortsseite her kann man noch den Wartesaal betreten, der zu

einem Bistro umfunktioniert ist. Man habe sehr viel in die marode Erdgeschoß-Substanz von sich aus investiert, sagt die Pächterin. Zum Schutz vor Kälte und Nässe seien beispielsweise die maroden Holzfenster notdürftig abgedichtet worden.

Mangels vernünftiger zeitgemäßer Isolierungen ist eine ordentliche Beheizung nur sehr schwer hin zu bekommen. Seitens der britischen Investoren-Gruppe sind neue Fenster bisher folgenlos versprochen worden.

Die Pacht wird trotz dieses bisher nicht eingelösten Modernisierungsversprechens jeden Monat treu und brav auf ein luxemburgisches Geschäftskonto der britischen Investorengruppe überwiesen. Was mit den Räumlichkeiten im ersten und zweiten Stock einmal passieren wird, steht in den Sternen.

Ortsseitig und zugleich nördlich des Bahnhofsgebäudes entlang der Lärmschutzwand ist das Areal von unstrukturiertem vegetativem Bewuchs teilweise bis zu ca. 2 Meter hoch heimgesucht.

Ein aufgebrochener und deshalb unten total verbogener Altkleider-Container kündigt von roher Gewalt, die dort einst wirkte. Direkt daneben abgeladene PC-Gehäuse und Waschbecken zeugen von einem gesellschaftlich respektlosen Umgang mit dem Erlebnisraum Eisenbahnverkehrsstation Biebesheim.

Ortsseitig und zugleich südlich des Bahnhofsgebäudes entlang der Lärmschutzwand ist das Gelände in Abstellzonen für Fahrräder und Autos sowie Grünflächen aufgeteilt, was nach einer konsequenten Rückschnitt-Aktion durch die Bahn nun manierlich aussieht.

Noch 2008 lieferten sich DB Station&Service sowie die Biebesheimer Gemeindeverwaltung um dieses Areal ei-

nen regelrechten vegetativen Wildwuchs-Beschneidungskrieg. Dem waren mehrere vergebliche vegetative Pflege-Apelle seitens der Gemeinde an Station&Service voraus gegangen, was dann in einem kommunalen Heckenscheren-Einsatz gipfelte. Kaum zu glauben ist jedoch, dass Station&Service nach dieser kommunal notwendigen Eigeninitiative der Gemeinde Biebesheim Hausfriedensbruch-Anzeige androhte.

Als vor mehr als 20 Jahren die Riedbahn für 200 km/h ertüchtigt wurde, musste auch ein südlich des Empfangsgebäudes gelegener beschränkter Bahnübergang beseitigt und durch eine Fußgänger-Unterführung ersetzt werden. Die Rampen-Entwicklung fand südlich ausgerichtet parallel zum Gleiskörper statt. Da der grün gekachelte Fußgänger-Tunnel selbst unter dem Hausbahnsteig, den Gleisen Ffm-Mannheim-Ffm, dem Inselbahnsteig Richtung Ffm sowie einem Überholgleis hindurch führt, ist er sehr lang und infolge nicht vorhandener Tageslicht-Schächte nur künstlich beleuchtet.

Aus diesem Fußgänger-Tunnel heraus gibt es zum südlichen Haus- und Inselbahnsteig-Ende jeweils eigene Treppen-Aufgänge, welche wetterschutzbedingt mit einem Fertigbeton-Modul eingehaust ist.

Um wenigstens die aus dunkler Tiefe hinauf führenden Treppen-Aufgänge mit Tageslicht zu versorgen, waren in den rückwärtigen Einhausungswänden zwei über die Gesamthöhe reichende Hochfenster aus Glas eingebaut. Wie nicht anders zu erwarten, wurden diese ebenerdigen Hochfenster irgendwann mal vor mehr als zwei Jahren eingeworfen.

Da man an die Hausbahnsteig-Treppen-Einhausung rückwärtig heran treten konnte und dort noch scharfkantige Glas-

Reste im Rahmen steckten, war hier eine sehr große Schnittverletzungs- und Absturzgefahr aus ca. 3 Metern Höhe auf die Treppen-Anlage gegeben.

Diese Gefahren-Situation war spätestens ab Mai 2008 bei DB Station&Service in Darmstadt aktenkundig bekannt. Die Sache wurde zudem in jeder Fahrgastbeiratssitzung seitdem thematisiert. Dies führte schließlich zu mehrfachen Aufforderungen seitens der Kreisverwaltung Groß-Gerau an DB Station&Service die Mängel zu beseitigen.

Selbst sogar wegen der Biebesheimer Station persönlich geknüpfte Kontakte zwischen dem ersten Kreisbeigeordneten und jetzigen Landrat Thomas Will und Dr. Klaus Vornhusen, seines Zeichens DB-Konzernbevollmächtigter für die Bundesländer Hessen, Rheinland-Pfalz sowie das Saarland, schafften es zunächst nicht, bei Station&Service die Einsichtsfähigkeit für schnelles Handeln zu fördern.

Nachdem Biebesheims Bürgermeister Schell und Kreisbeigeordneter Will sich ein weiteres Mal die ebenerdigen Hochfenster-Löcher im Sommer 2009 betrachteten, wurde schließlich eine vom Kreis Groß-Gerau eingerichtete Arbeitslosen-Initiative damit betraut, verbliebene Scherben-Reste aus den Fassungen zu entfernen und notdürftige Bretter-Vernagelungen in Hüfthöhe als Absturz-Sicherung vorzunehmen.

Gleichzeitig verfasste der Fahrgastbeirat des Kreises Groß-Gerau im August 2009 eine scharfe vornehmlich an Station&Service gerichtete Resolution, um die in letzter Konsequenz lebensgefährliche Absturz-Gefahr endgültig vom Tisch zu bekommen.

Dieses vierfache Trommel-Feuer von Gemeinde Biebesheim, Groß-Gerauer Kreisverwaltung, Dr. Klaus Vornhusen

und nicht zuletzt die vom Fahrgastbeirat verfasste scharfe Resolution brachten die in Sachen Biebesheimer Bahnhof scheinbar monolithische Festung DB Station&Service schließlich am 21.09. im Jahr des Herrn 2009 zum kapitulativen Einsturz.

Verbunden mit ausdrücklichem Bedauern darüber, knapp zwei Jahre nicht offiziell reagiert zu haben, wurde nun ein ganzes Maßnahmen-Bündel versprochen und dann auch zügig umgesetzt.

- Instandsetzung von infolge Vandalismus zerstörten Informations- und Fahrplan-Vitrinen.
- Einsetzung von Holzplatten entsprechend den Hochfenster-Maßen an den Treppen-Einhausungen von Haus- und Mittelbahnsteig.
- Ersatzlose Demontage der beschädigten Wegeleitungen in der Personen-Unterführung.
- Aufstellung von zusätzlichen Bänken am Hausbahnsteig.

Inzwischen hat sich in diesem Frühjahr noch mehr getan. Am Bahnsteig Richtung Frankfurt gab es zwei Wartehäuschen mit Standort-Verteilungen nördlich im Zughalte-Bereich und südlich unmittelbar am Treppen-Aufgang außerhalb des Zughalte-Bereiches.

Schon seit mindestens 06.10.05 war DB Station&Service bekannt, das am nördlichen im Zughalte-Bereich verorteten rund 30 Personen fassenden Wartehäuschen des Frankfurter Richtungsbahnsteigs Wandscheiben infolge Vandalismus fehlten. Dieser Mißstand schien ebenfalls bis zum Oktober 2009 für sich das Prädikat „Ewigkeitsmangel“ gepachtet zu haben.

Vom Zeitablauf her offensichtlich völlig unkoordiniert brach man schließlich im Oktober 2009, also ausgerechnet vor dem Herbst- und Wintereinbruch,

diese mehr oder weniger vandalisierten Schutzhäuschen ab. Es begann wieder eine Zeit resignativer Geduldproben, wo bei schlechter Witterung die dunkle Fußgänger-Unterführung zur Fahrgast-Warte-Zone mutierte.

Erst Ende März 2010 wurden schließlich zwei neue komplett transparent verglaste Wetterunterstände aufgestellt, die allerdings wesentlich schmaler sind und nur jeweils ca. 10 Personen Platz gewähren.

Wie exemplarisch am Beispiel des Biebesheimer Bahnhofs beschrieben,

sind Modernisierungsprozesse, Bestandspflege und Unterhaltung eine permanente Herausforderung, die es zeitgleich bundesweit mehr oder weniger erfolgreich an hunderten Stationen dieser Größenordnung zu bewältigen gilt.

Nimmermüdes interdisziplinäres finanziell unterfüttertes Engagement seitens der Station&Service-Niederlassungen, Verkehrsverbände, Bundesländer, Kreise, Kommunen und nicht zuletzt auch Fahrgastbeiräte ist hier auf jeden Fall hilfreich bzw. gefordert. (*Thomas Mroczek*)

Starkenburg

Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim

Noch Chancen für Darmstadt?

Im Rahmen seiner deutschlandweiten "Bahntour" machte der Bundestagsabgeordnete Dr. Anton Hofreiter (Bündnis 90/Die Grünen) Station in Darmstadt. Hauptthema der gut besuchten Abendveranstaltung im Darmstädter Staatsarchiv am 11.05.2010 war die Linienführung der Neubaustrecke (NBS) Frankfurt–Mannheim im Gebiet der Stadt Darmstadt.

Unter der Moderation der grünen Bundestagsabgeordneten Daniela Wagner führte Dr. Peter Sturm vom Zentrum für Integrierte Verkehrssysteme (ZIV) ins Thema ein. Von 1999-2002 hatten u. a. die Stadt Darmstadt, die Landkreise und auch die Deutsche Bahn das Institut mit der Untersuchung verschiedener Varianten beauftragt. Insgesamt gibt es hiervon 5, wobei u. a. die Führung der NBS entlang der Autobahnen an Darmstadt vorbei, die Vollenbindung Darmstadts mit ausschließlicher Führung der NBS über

den heutigen Hauptbahnhof sowie eine Bypasslösung mit Führung an Darmstadt vorbei inkl. zusätzlicher Ausschleifung untersucht wurden. Im Regionalplan findet sich dann die ausschließliche Führung über den Hbf, wobei im Bundesverkehrswegeplan die Führung über Darmstadt Hbf nur in Form einer Fußnote zu finden ist. Der Wert dieser Fußnote wird sich erst zeigen, wenn die Deutsche Bahn in das Planfeststellungsverfahren geht.

Die Deutsche Bahn war auf dem Podium vertreten durch den Konzernbevollmächtigten für Hessen, Dr. Klaus Vornhusen. Er wies auf die nach seiner Ansicht vorhandenen Probleme im Darmstädter Stadtgebiet hin, u. a. Quellen im Stadtwald, den Waldverbrauch und die Führung durch sensible Stadtbereiche. Nachdem er auf den historischen Standort der Darmstädter Bahnhöfe vor 1912 und die Verlegung des Hbf an den

westlichen Stadtrand hingewiesen hatte, stellte er den Westbahnhof als schlüssige verkehrliche und städtebauliche Weiterentwicklung dar. Im Diskussionsverlauf kritisierte Dr. Gottlob Gienger von PRO BAHN dies als irreführenden Vergleich, denn aktuell wolle die DB nur den Fernverkehrshalt, nicht aber den Regionalverkehrsknoten verlegen, während 1912 das gesamte Streckennetz um Darmstadt aus Platzmangel zum heutigen Hauptbahnhof verlegt wurde. Die städtebauliche Integration des Hauptbahnhofs habe bis zur Eröffnung des Querbahnsteigs 1999 gedauert. Auf Dr. Gengers Einwand, auch entlang der A 5 gäbe es erhebliche Bauprobleme (B-42/A-5-Kreuzung bei Weiterstadt, nur 12 m Abstand zwischen heutiger A 5 und Gebäuden wie dem Loop 5) entgegnete Dr. Vornhusen, das sei alles bereits geprüft. Auf die Frage Thomas Mroczeks (PRO BAHN), wo denn die von der DB geplanten Güterzüge auf die NBS fahren sollten (siehe FGZ Nov.-Dez. 2009), konnte Dr. Vornhusen keine Auskunft geben.

Die Fraktionsvorsitzender der Darmstädter Grünen, Brigitte Lindscheid, wies auf die fast einstimmige Beschlusslage der Stadtverordnetenversammlung zur Vollenbindung hin. Diese Position hatte der Darmstädter Oberbürgermeister Walter Hoffmann leichtfertig gegenüber der DB aufgegeben, ohne dass er ein Mandat hierfür habe. Die Regionalversammlung Südhessen habe am 8.5.2010 ebenso einstimmig für die Vollenbindung des Hauptbahnhofs gestimmt.

Aus dem Publikum meldete sich eine Dame, die viel mit der Bahn unterwegs ist, mit folgendem Beitrag: "Das DB-Städteverbindungsheft für Darmstadt wird von Jahr zu Jahr dicker. Doch nicht etwa, weil die Verbindungen besser wer-

den - nur um die zunehmenden Umsteigerverbindungen darstellen zu können." Daher sei sie für die Führung der Strecke über den heutigen Hauptbahnhof.

Der Vertreter des ZIV wies darauf hin, dass alle Vor- und Nachteile des von OB Hoffmann (SPD) und DB favorisierten Westbahnhofs in Höhe der Siedlung Tann bereits vor vielen Jahren untersucht und dargestellt wurden und sich daran nichts geändert habe. Er stellte den ICE-Halt Darmstadt West auf die gleiche Stufe mit Limburg und Montabaur, die fast nur mit dem Auto zu erreichen sind. Dr. Gienger von PRO BAHN wies auf die unzureichende ÖPNV-Verbindung des Westbahnhofs hin, der nur über eine Straßenbahn nach Griesheim und in die Innenstadt direkt erreichbar ist.

Ebenfalls einen historischen Vergleich zog der VCD-Vertreter Uwe Schuchmann: Die NBS Hannover-Würzburg habe ursprünglich ohne Zwischenhalte gebaut werden sollen, doch das Eintreten von lokalen Politikern sorgte für die Anbindung von Göttingen, Kassel-Wilhelmshöhe und Fulda. Diese Städte sowie das früher vom Hochgeschwindigkeitsverkehr abgehängte Hanau werden mittlerweile von der DB mit 1,5 - 3 ICE-Zughaltem pro Stunde und Richtung versorgt. Das ist nur möglich, da die damalige Infrastrukturentscheidung richtig getroffen wurde. Eine derartige Weitsicht wünscht sich der VCD auch an den anderen Politikern. Zudem prognostizierte Schuchmann, dass die Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (Dadina) nicht über die finanziellen Mittel verfügen dürfte, um den Westbahnhof mit ebenso vielen Nahverkehrslinien umsteigefrei zu verbinden wie den Hbf.

Auf eine grundlegend falsche Planungsphilosophie wies Dr. Anton Ho-

freiter hin: In Deutschland werde viel Geld in teure Projekte investiert, ohne die Fahrplanfolgen zu bedenken. Typisch sei die Neubaustrecke Nürnberg–Erfurt mit einer unbrauchbaren Kantenfahrzeit von 70 Minuten. Eine umgekehrtes Vorgehen sei richtig: Zuerst die anzubindenden Städte festlegen, einen Ziel-Fahrplan ("Deutschland-Takt") entwickeln und daraus die erforderlichen Streckenausbauten ableiten. Seit der Bahnreform habe der Bund 250 Mrd. Euro für das System

Schiene ausgegeben, davon 25 Mrd. Euro für Neubaustrecken. Dennoch seien die Fahrgastzahlen im Fernverkehr seit 1994 gesunken, was auch Dr. Vornhusen nach anfänglichem Widerspruch eingestehen musste. Im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes klaffe ein Finanzierungslücke von 23 Mrd. Euro. So könne es nicht weitergehen. Erforderlich sei es, die Planungsphilosophie vom Kopf auf die Füße zu stellen. (*Uwe Schuchmann/Gottlob Gienger*)

Starkenburg

Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim

Mehr als nur eine Anbindung des Flughafens

PRO BAHN Starkenburg weist in der aktuellen Diskussion zur Anbindung der Region Darmstadt-Dieburg mit 400 000 Einwohnern an die ICE-Neubaustrecke darauf hin, dass viele Vorschläge von falschen Voraussetzungen ausgehen. Bei allen möglichen Varianten, seien es ein ICE-Bahnhof in der Siedlung Tann, der Vollanbindung des Darmstädter Hbf oder gar ein völliger Verzicht auf einen ICE-Halt, werden diese nahezu ausschließlich über eine Anbindung in Richtung Frankfurter Flughafen definiert und überprüft. "Der Frankfurter Flughafen ist zwar ein wichtiges Reiseziel", so Dr. Gottlob Gienger, "aber eine vollwertige Anbindung der Darmstadts und der Region an das Hochgeschwindigkeitsnetz kann er nicht bieten. Man stelle sich vor, beim Bau der A5 hätte man den Darmstädtern vorgeschlagen, aus Kosten- und Umweltschutzgründen nur Zu- und Abfahrten nach Norden zu bauen. Die Autofahrer, die nach Süden wollten, könnten ja bis

zum Frankfurter Kreuz fahren und dort wenden. Klingt verrückt, wird aber den Bahnfahrern von der DB, Sven Andersen, dem BUND u. a. empfohlen."

Die Reisezeit an den Frankfurter Flughafen beträgt heute 28 min mit dem Bus, mit dem Zug meist 42 min. Davon wird ein nicht unerheblicher Teil durch die Umsteigezeit in Frankfurt verursacht. Mit einem Flughafen-Shuttle ab Darmstadt ohne Halt über die bisherigen Gleisanlagen sind Fahrzeiten um die 25 Minuten realisierbar. Mit einer Nordanbindung an die Neubaustrecke sind einige wenige weitere Minuten Fahrzeiteinsparung möglich. Die Fahrzeitgewinne Richtung Frankfurt sind aufgrund der räumlichen Nähe jedoch marginal. Mit der Flughafenanbindung könnten jedoch frühere Relationen wieder bedient werden, z. B. Richtung Köln, der Frankfurter Hbf insgesamt umfahren und entlastet werden.

Wesentlich entscheidender für Darmstadt ist eine Anbindung an die ICE-Stre-

cke in Richtung Süden. Denn schon heute sind die Verbindungen nach Mannheim und damit das Drehkreuz für den schnellen Verkehr in den Süden der Republik und die Nachbarländer mehr als bescheiden. Die Regelfahrzeit mit Regionalbahnen beträgt derzeit etwa 1:15 Stunden, der Regionalexpress, dank Rhein-Main-Verkehrsverbund 2002 ganz abgeschafft und später halbherzig nur Montags-Freitags wieder eingeführt, benötigt 47 min und verpasst konsequent in Mannheim nahezu alle Fernverkehrsanschlüsse. Die

nur dreimal am Tag verkehrende IC/ICE-Verbindung benötigt immerhin noch 35 min, wird aber mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke vermutlich ganz entfallen.

Die Fahrgäste werden dann im Nahverkehr mit inakzeptablen Fahrzeiten nach Mannheim fahren müssen, um dort einen Fernzug zu erreichen. Vordringliches Ziel bei der Anbindung Darmstadts an die Schnellfahrstrecke ist daher eine hochgeschwindigkeitstaugliche Anbindung in Richtung Mannheim. (*Gottlob Gienger/hk*)

Rhein-Neckar

Ausflugsverkehr soll Strecke erhalten

Wieder Fahrten auf der "Krebsbachtalbahn" an Sonntagen

Knapp ein Jahr nach dem Ende des Personenverkehrs auf der nordbadischen Krebsbachtalbahn Neckarbischofsheim – Hüffenhardt wird die Strecke jetzt wieder reaktiviert – zumindest an Sonntagen im Ausflugsverkehr.

Seit dem 13. Juni 2010 fahren auf der 16,9 Kilometer langen Strecke (Strecken-Nr. 9410, ehemalige Kursbuchstrecke 707, früherer Betreiber war die SWEG – die Südwestdeutsche Eisenbahngesellschaft) bis zum 17. Oktober 2010 jeden Sonntag vier Zugpaare. Zum Einsatz kommt ein alter roter Schienenbus der Pfalzbahn Eisenbahnbetriebsgesellschaft mbH. Zunächst soll ein Solo-Schienenbus eingesetzt werden. Über den Einsatz eines Steuerwagens wird nach Bedarf entschieden, wenn es die Fahrgastzahlen rechtfertigen. Auf der Strecke Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt gelten nur die Tarife/Fahrkarten des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN), somit

auch das Baden-Württemberg-Ticket und das Schöne-Wochenend-Ticket, aber kein DB-Tarif oder der Tarif der „Nichtbundeseigenen Eisenbahnen“ (NE-Tarif). Im Zug werden nur 24-plus-Tickets der Preisstufe 3 verkauft.

Am 13. Juni 2010 wurde mit halbjähriger Verspätung auch der S-Bahn-Betrieb auf der Strecke Meckesheim – Aglasterhausen eröffnet. Von dieser Bahnlinie zweigt die „Krebsbachtalbahn“ in Neckarbischofsheim ab. Auch nach der Wiedereröffnung der Zubringerstrecke bleibt die Strecke nach Hüffenhardt ohne planmäßigen Verkehr und soll nur noch als Teststrecke für Lokomotiven der Firma Gmeinder in Mosbach genutzt werden. Damit die Strecke nicht aus dem Bewusstsein der Bevölkerung und der Lokalpolitiker verschwindet, ist der Ausflugsverkehr aber besonders wichtig. Er wird – nach guter Tradition in Baden-Württemberg –

vom Aufgabenträger Land durch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) bestellt, die Kosten für 2010 belaufen sich angeblich auf nur 30.000 Euro. Die Initiatoren, darunter der Verkehrsverbund Rhein-Neckar, hoffen nun, dass die Sonder-

fahrten gut angenommen werden und in 2011 wieder stattfinden können. (wb)

Nähere Informationen über die Fahrten unter: www.vrn.de >> Fahrpläne >> Fahrplanbuchseiten >> Liniennummer "79".

Rhein-Neckar

"Straßenbahnkrieg" in Mannheim

Protest gegen die geplante Straßenbahnstrecke in die Gartenstadt

„Der Mob tobt!“ So zumindest beschrieb ein Augenzeuge die massiven Proteste einiger Anwohner gegen den geplanten Bau der „Stadtbahn Nord“ in Mannheim. Seit mehreren Monaten liefern sich die Stadt Mannheim, die Rhein-Neckar-Verkehrsgesellschaft (RNV), die die Strecke bauen soll, sowie Befürworter und Gegner der neuen Straßenbahnlinie erbitterte Gefechte. Da werden auch schon mal kleine Kinder vorgeschickt, die bei Informationsveranstaltungen „Wir wollen keine Straßenbahn“ lautstark skandieren.



Das Logo der Straßenbahn-Gegner.

Das Gebiet im Mannheimer Norden zwischen den Stadtteilen Waldhof und Käfertal ist ein weißer Fleck auf dem Schienen-Stadtplan der zweitgrößten Stadt Ba-

den-Württembergs. Schon seit mehreren Jahrzehnten ist deshalb eine Schienenstrecke in den Stadtteil Gartenstadt geplant. Zwischenzeitlich war auch mehrere Jahre erwogen worden, einen „Spurbus“ als neues Nahverkehrsmittel zu bauen. Dieses Vorhaben wurde vor allem vom Daimler-Konzern (damals noch Daimler-Benz) gefördert, dessen Werksgelände unweit der geplanten Strecke liegt.

In den letzten drei Jahren wurde von der Stadt Mannheim dann wieder die Schienenlösung forciert, auch, um die Strecke noch mit Geldern aus dem auslaufenden Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungsgesetz (GVFG) fördern lassen zu können. So werden die Investitionskosten einschließlich der Planung mit 76,7 Millionen Euro angegeben. Über GVFG werden Fördermittel von Bund und Land in Höhe von 50,9 Millionen Euro erwartet.

Die Komplementärfinanzierung von 25,8 Millionen Euro soll über die städtische MVV Verkehr AG und die MVV GmbH erfolgen, so dass der kommunale Haushalt nicht belastet werden, so die Argumentation der Mannheimer Stadtoberen. Nach den Plänen sollte die Planfeststellung bis Ende 2010 vorbereitet

werden, die Planfeststellung war bis Ende 2011 vorgesehen. Gebaut werden sollte dann ab 2012 bis 2015.

Doch daraus wird jetzt möglicherweise nichts. Die Planer hatten offenbar nicht mit dem Widerstand und Protest einiger Anwohner gerechnet, die sich lautstark artikulierten. Sie hatten den entscheidenden Fehler gemacht, frühzeitig auf die Betroffenen zuzugehen. Dies hatte Dieter Ludwig, der frühere Chef des Karlsruher Verkehrsverbundes seinerzeit viel besser gelöst. Nach eigenen Angaben hatte er jeden vom Bau einer neuen Stadtbahntrasse betroffenen Bürger persönlich aufgesucht und versucht, ihn für die Vorteile der Schiene zu gewinnen. Mit Erfolg, wie die zahlreichen, in den letzten 20 Jahren in Karlsruhe und dem Umland neu entstandenen Stadtbahnstrecken zeigen.

Doch soweit reichte der Horizont der Planer in Mannheim bisher nicht. Deshalb wurden sie vom massiven Gegenwind gegen die neue Straßenbahn völlig überrascht. Erst daraufhin starteten Stadt und Verkehrsbetrieb einen „Bürger-Dialog“, der jedoch bisher nicht so recht in Gang kam. So spaltet sich die Bevölkerung in Mannheims Norden weiterhin in Befürworter und Gegner. Die Bahn-Gegner argumentieren vor allem mit verminderter Lebensqualität, Zunahme der Gefahrenstellen, Verschlechterung der Busanbin-

dung (auch wenn sie selbst den Bus nie benutzen) und dem Wegfall von Parkplätzen (!). Ganz offensichtlich hat hier die Auto-Lobby einen starken Einfluss.

Aber es gibt auch Befürworter der neuen Strecke, die sich aber wegen des teilweise brachialen Vorgehens der Gegner offenbar nur selten zu Wort melden. Einer, der sich traut, ist Johannes Hauber, der Betriebsratsvorsitzende des Mannheimer Bahn-Herstellers Bombardier pro Straßenbahn: „Die Stadtbahn-Nord würde bei uns im Werk 20 Ingenieuren ein Jahr lang einen Arbeitsplatz sichern,“ rechnet er vor. Die Kritiker bemängeln vor allem, dass nur ein 20-Min-Takt in den Ästen gefahren werde und es zu Einschränkungen in den bisherigen Busverbindungen geben werde. Johannes Hauber: „Wenn die Züge einmal fahren, werden sie auch von den Bürgern akzeptiert,“ und berichtet auf den Bau der Linie zur Rheingoldhalle. Auch liefen damals die Anwohner Sturm gegen den Bau der B-Linie. „Aber davon redet heute keiner mehr,“ so Hauber. Im Gegenteil, Immobilien entlang der Strecke hätten sogar an Wert gewonnen, ganz im Gegensatz zu den diffusen Ängsten, die jetzt in der Gartenstadt geäußert würden.

Aber noch ist im Mannheimer Norden kein Konsens in Sicht. Die Debatte um die Straßenbahn in die Gartenstadt geht weiter. (wb)

Rhein-Neckar

Mehr Züge in die Pfalz

Das Konzept "Rheinland-Pfalz-Takt 2015"

Ausgangslage

Nach Jahrzehnten des Niedergangs im Schienenverkehr in Rheinland-Pfalz gab es Anfang der 1990er Jahre in der Pfalz

zaghafte Versuche, den Trend umzukehren. Die Finanzierung durch die Kreise und Gemeinden ermöglichte 1992 versuchsweise die Wiederaufnahme des Wochenendverkehrs auf der Strecke Neustadt (Weinstraße)–Bad Dürkheim–Grünstadt, begleitet von einem abgestimmten Bus-/Schiene-Konzept. Noch die Deutsche Bundesbahn realisierte nach entsprechenden Verträgen mit dem Land ab 1994 einen Integrierten Taktfahrplan (ITF) in der Vorderpfalz, der unter anderem die Wiederaufnahme des Wochenendverkehrs auf der Strecke Speyer–Germersheim–Wörth brachte. Für diese Wende zum Besseren stehen die Namen Werner Schreiner, damals Nahverkehrsberater beim Landkreis Bad Dürkheim und Rainer Brüderle, Wirtschafts-/Verkehrsminister in Mainz.

Die „Bahnreform“ von 1994 hat den Bundesländern die Verantwortung für den Nahverkehr auf der Schiene übertragen. In Rheinland-Pfalz wurden als Aufgabenträger zwei Zweckverbände für den Schienenpersonennahverkehr gegründet, für den Norden in Koblenz, für den Süden in Kaiserslautern. Gemeinsam mit dem Verkehrsministerium setzten sie ab 1995 ein sehr erfolgreiches Nahverkehrskonzept um: ein vertaktetes Verkehrsangebot, attraktive Fahrzeiten, bequeme Fahrzeuge, reaktivierte Strecken, moderne Bahnhöfe und eine nahezu flächendeckende Verbundstruktur bewirkten ein um ca. 50% landesweit ausgeweitetes Zugangebot und einen Zuwachs von ca. 100% bei der Beförderungsleistung. Der Name und das Markenzeichen – Rheinland-Pfalz-Takt.

Unbestritten ein bundesweit beachtetes Erfolgsmodell, muss sich auch der Rheinland-Pfalz-Takt an die seit 1994 veränderten Rahmenbedingungen anpassen. Namentlich sind hier zu nennen

- Ausschreibungswettbewerb im Nahverkehr,
- Rückzug von DB Fernverkehr aus der Fläche auf wenige ICE-Magistralen (Aufgabe des Interregio, absehbare Einstellung des InterCity)
- Vertrieb von Fahrausweisen des Regionalverkehrs,
- größere und geänderte Pendlerströme,
- gewachsene Mobilitätsbedürfnisse auch ohne PKW, einhergehend mit einer durch Angebote der Verbände und der Länder (Rheinland-Pfalz-Ticket) gestiegenen Bedeutung des Freizeitverkehrs im ÖPNV.

Konzept Rheinland-Pfalz-Takt 2015

Die Antwort auf die Veränderungen seit 1994: Konzept Rheinland-Pfalz-Takt 2015. Als gemeinsames Projekt der beiden Zweckverbände Nord und Süd, der Länder Rheinland-Pfalz und Saarland in Abstimmung mit den Verkehrsverbänden sowie den benachbarten Aufgabenträgern wird das gesamte Verkehrsangebot auf der Schiene überarbeitet und der Grundstein gelegt für einen nach den dargestellten Anforderungen weiterentwickelten landesweiten Nahverkehr der Zukunft mit einem deutlich ausgeweiteten Verkehrsangebot.

Konzeptionelle Eckpunkte von "Rheinland-Pfalz-Takt 2015" sind

- landesweites Netz schneller Regional-Express-Züge (RE-Netz) als Rückgrat des Taktangebotes;
- weitere Streckenreaktivierungen;
- Angebotsverdichtungen im Regionalbahnbereich;
- neue Haltepunkte, Modernisierung der Stationen und Optimierung des Übergangs Schiene-Bus;

- Verbesserung bestehender und Prüfung der Einrichtung weiterer grenzüberschreitender Verbindungen mit Luxemburg und Frankreich.

Die Finanzierung der deutlich erweiterten Verkehrsleistungen im Rheinland-Pfalz-Takt 2015 erwartet sich das Land aus dem Zusammenspiel von

- Effizienzsteigerung im Angebot (z. B. wirtschaftlichere Fahrzeugumläufe) mit daraus folgenden finanziellen Vorteilen;
- Erlössteigerung durch neue Angebote, bessere Fahrpläne und zeitgemäßes Rollmaterial;
- günstigeren Preisen durch Ausschreibungen im Wettbewerb, insbesondere bei erstmals im Wettbewerb stehenden Netzen.

Voraussetzung ist, dass die Regionalisierungsmittel des Bundes in der vereinbarten Höhe auch ab 2015 zur Verfügung stehen; eingeplant sind ab 2015 jährlich mindestens ca. 330 Mio. Euro. Hier droht latent eine Gefahr von Einsparungen zu Lasten der Länder.

Die FGZ muss sich auf die Darstellung der Grundkonzeption des Taktes 2015 und die Auswirkungen im Bereich (Vorder-)Pfalz beschränken. Eine Gesamtdarstellung für alle Regionen des Landes ist hier leider nicht möglich. Verwiesen sei daher auf die Darstellung im Internet unter <http://www.der-takt.de> >> Über den Takt >> Takt 2015. Hier steht auch eine Broschüre zum Herunterladen zur Verfügung, http://www.der-takt.de/fileadmin/Takt_2015/Takt_Magazin_2015.pdf. Sie kann auch beim Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz, Pressestelle, Stiftsstraße 9, 55116 Mainz oder den Zweckverbänden in Kaiserslautern und Koblenz angefordert werden.

Der Rheinland-Pfalz-Takt 2015 in der Pfalz und Rheinhessen

1. Landesweites RE-Netz

- RE 1: neuer RE, Mannheim–Ludwigshafen Mitte–Neustadt–Kaiserslautern–Homburg–Saarbrücken (mindestens 2-stündlich), weiter über Trier–Moselstrecke nach Koblenz;
- RE 4: unverändert, 2-stündlich: Karlsruhe–Germersheim–Speyer–Ludwigshafen–Frankenthal–Worms–Mainz;
- RE 7: neuer RE, Mannheim–Ludwigshafen–Frankenthal–Worms–Mainz, 2-stündlich, damit Stundentakt Ludwigshafen–Mainz (RE 4/RE 7). Die Weiterführung der RE 4 und 7 nach Wiesbaden scheitert am RMV, die Weiterführung des RE 7 nach Heidelberg ist aufgrund der Kapazitätsprobleme Mannheim–Heidelberg nicht möglich;
- RE 6: unverändert stündlich Neustadt–Landau–Karlsruhe, neu 2-stündlich verlängert ab/bis Kaiserslautern;
- RE 11: neuer RE, 2-stündlich, Koblenz–Bad Kreuznach–Kaiserslautern (Anschluss in Hochspeyer an den RE 6 von/nach Neustadt-Landau-Karlsruhe).

2. Streckenreaktivierungen

Im Bereich des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd sind geplant

- Langenlonsheim–Stromberg–Simmern–Flughafen Hahn;
- Homburg–Zweibrücken, abhängig von einer Verständigung über die Kosten mit dem Saarland, z. Zt. sehr fraglich;
- Heimbach(Nahe)–Baumholder;

- Zellertalbahn Monsheim–Marnheim–Münchweiler, wird noch geprüft, in der Ausschreibung des Dieselnetzes Süd bereits optional berücksichtigt. Damit würde wieder täglich eine schnelle Verbindung von (Frankfurt–Biblis–) Worms nach Kaiserslautern hergestellt, ohne Umweg über Ludwigshafen.

3. Angebotsverdichtungen im Regionalbahnbereich

Die Takte der Regionalbahnstrecken in der Pfalz und Rheinhessen bleiben grundsätzlich unverändert, ebenso bei der S-Bahn Rhein-Neckar im Bereich von Rheinland-Pfalz. Erweiterungen sind geplant:

- werktäglich ganztätig 30 min.-Takt Frankenthal–Freinsheim–Grünstadt;
- täglich 30 min.-Takt MA–LU–Worms–Mainz (S-Bahn Stufe 2), im neuen Haltepunkt Frankenthal Süd schneller "Übereck-Anschluss" nach Freinsheim–Grünstadt halbstündlich;
- 30 min.-Takt Germersheim–Wörth (Karlsruher Stadtbahn)

4. neue Haltepunkte

Fest eingeplant ist die Eröffnung der neuen Haltepunkte,

- Strecke 660 (Mannheim–Mainz) Frankenthal Süd, Worms Süd, Dienheim (zwischen Gunterblum und Oppenheim);
- Strecke 662 (Worms–Alzey) Worms West (=Pfiffligheim)
- Strecke 675 (Landau–Pirmasens) Landau Krankenhaus, Annweiler West, Sarnstall, Hauenstein Mitte (seit Juni 2010), Rodalben
- Strecke 676 (Neustadt–Karlsruhe)

Wörth Mozartstraße, Neustadt Süd

- Strecke 677 (Germersheim–Wörth) Germersheim Mitte und Süd, Bellheim Nord, Rülzheim Süd, Rheinzaubern Mitte und Süd, Wörth Nord.

5. Ausschreibungen, Servicequalität

Neben deutlichen Kostenersparnissen bzw. Effizienzgewinnen sehen die Ausschreibungen auch Qualitäts- und Servicestandards vor, die den Fahrgästen unmittelbar zugute kommen:

- Klimatisierte Neubaufahrzeuge (wenige Ausnahmen bei Zügen in der Schüler-Verkehrsspitze);
- Niederflurige Fahrzeuge, abgestimmt auf die Bahnsteighöhen 76 cm (Elektrofahrzeuge) oder 55 cm (Diesel);
- Zugbegleiterquote 100 % ab 19 Uhr, auch bei der S-Bahn Rhein-Neckar im Bereich Pfalz. Ein Zugbegleiter gilt nur dann als vorhanden, wenn er seinen Dienst im Fahrgastraum verrichtet, anstatt dem Lokführer im Führerstand Gesellschaft zu leisten;
- tagsüber 25-prozentig Zugbegleiterquote außerhalb der S-Bahn;
- langlaufende RE sollen ganztätig mit Zugbegleitern besetzt sein;

Vorgaben für den Fahrkartenvertrieb:

- Verkauf aus Automaten den Bahnhöfen/Haltepunkten. Nicht bekannt ist, ob Vorgaben zur Reaktionszeit bei Störungen von Automaten und Entwertern vorgegeben sind;
- Personenbedienter Verkauf in größeren Bahnhöfen wird mit Mindestöffnungszeiten an allen Tagen vom Gewinner der Ausschreibung gewährleistet; wie er das organisiert, ist seine Sache. Das sichert den jetzt noch be-

stehenden personenbedienten Verkauf an größeren Bahnhöfen, sogar die Verkaufszeiten werden ausgeweitet. So wird z. B. das Reisezentrum Landau nicht nur im Bestand gesichert, sondern hat infolge der Ausschreibung „Dieselnetz Südwest“ ab Dezember 2010 wieder an Samstagen nachmittags und an Sonntagen geöffnet;

- Automaten und Entwerter in den Zügen sind nicht vorgesehen. Diese Vorgabe hält der Landesverband Rheinland-Pfalz/Saarland für kundenunfreundlich und letztlich verfehlt.

Zusammenfassung

Das Konzept „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ bringt für die Fahrgäste Vorteile und Verbesserungen in allen Bereichen. Unser Landesverband steht ihm positiv gegenüber. Sicherlich lassen sich immer

Verbesserungsmöglichkeiten finden, und nicht jeder Wunsch nach Zugverbindungen oder neuen Haltepunkten wird erfüllt. Insgesamt zeichnet den Rheinland-Pfalz-Takt 2015 jedoch aus, dass damit ein ganzheitliches Konzept entwickelt wurde, basierend auf dem ITF, von dem alle Teile des Landes profitieren, in starkem Maße insbesondere der Norden, wo bisher strukturbedingt kein ITF möglich war.

Der Landesverband Rheinland-Pfalz/Saarland von PRO BAHN hofft, dass die Umsetzung so entschlossen weitergetrieben wird wie bisher. Es sei daran erinnert, dass 2011 Landtagswahlen stattfinden. Welche Regierung daraus auch hervorgehen wird, es wäre zu hoffen, dass die bereits geleistete Arbeit nicht umsonst ist, damit es bald heißen kann – Bahnland Rheinland-Pfalz, wir machen es einfach! (*Ulrich Vogel*)

PRO BAHN Baden-Württemberg

Landesverbandstag in Freiburg

Der alte Vorstand von PRO BAHN Baden-Württemberg ist der neue

Mit 25 Ja-Stimmen, drei Nein-Stimmen und drei Enthaltung wurde Stefan Buhl erneut für eine weitere zweijährige Amtsperiode zum Landesvorsitzenden von PRO BAHN Baden-Württemberg gewählt. Er hat dieses Amt bereits seit 2008 inne. Auch bei den weiteren Vorstandsämtern gab es kaum Veränderungen: Zum stellvertretenden Landesvorsitzenden wurde Dr. Wolfgang Staiger gewählt, zum Schatzmeister Lothar Faas und zu Beisitzern Sabine Lacher, Andreas Kegreiß, Günther Heger, Joachim Barth und Norbert Stützele.

An der Versammlung am 8. Mai 2010 in Freiburg nahm auch der PRO BAHN-Bundesvorsitzende Karl-Peter Naumann teil und richtete ein Grußwort an die Anwesenden. Er berichtete über die Meinungsverschiedenheiten mit einigen Mitgliedern/Landesverbänden sowie die Tätigkeit des Bundesvorstands in der Allianz Pro Schiene und der Schlichtungsstelle Nahverkehr.

Der alte und neue Landesvorstand Baden-Württemberg informierte in seinem Rechenschaftsbericht darüber, dass mit Uli Arndt ein neuer Pressesprecher

ernannt worden sei. Außerdem wurde eine Haftpflichtversicherung für Aktivitäten des Verbandes abgeschlossen und die Teilnahme an den Landesfahrplankonferenzen neu geregelt. Ebenfalls wurde der Internet-Auftritt des Landes-PRO BAHN Rheinland-Pfalz

verbandes neu überarbeitet. Der Regionalverband Südlicher Oberrhein wurde reaktiviert, eine Reaktivierung des Regionalverbandes Neckar-Alb scheiterte jedoch an der geringen Mitgliederzahl in diesem Bereich. (*wb*)

Landesversammlung Rheinland-Pfalz

Mitglieder trafen sich in Worms

Am Samstag 29. Mai 2010 lud der Landesverband Rheinland-Pfalz/Saarland die Mitglieder zur Landesversammlung mit Neuwahlen des Vorstandes nach Worms ins Dom-Hotel ein. Der Landesversammlung voraus ging eine öffentliche Podiumsdiskussion zum Thema „Öffentlicher Verkehr in Worms“, die von 40 interessierten Bürger/innen besucht wurde, bei dem schönen Einkaufswetter am Samstag eine überraschend gute Resonanz.

Auf dem Podium diskutierten

- Bürgermeister Georg Büttler (Dezernent für die Stadt Worms Verkehrs GmbH),
- Michael Heilmann, Direktor des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV Süd) Kaiserslautern,
- Heiner Bögler, Vorsitzender des Seniorenbeirates der Stadt Worms,
- Ulrich Vogel, Landesvorsitzender PRO BAHN,
- Moderation: Gernot Kirch vom "Nibelungen-Kurier" Worms.

Themen der Diskussion waren der Stadtbusverkehr in Worms und der Schienen-Personennahverkehr in der Region Worms. Schwächer besucht war die eigentliche Landesversammlung. Neben

den internen Themen wurde der Landesvorstand neu bzw. wiedergewählt:

- Vorsitzender: Ulrich Vogel, Ludwigshafen,
- Stellv. Vorsitzender: Sebastian Knopf, Worms,
- Schatzmeister: Peter Klaas, Montabaur,
- Beisitzer: Armin Brast, Betzdorf, Joachim Brengel, Blieskastel, Karl-Heinz Huppert, Saarbrücken,
- Kassenprüfer: Bernd Kruse, Bitburg, Olaf Hof, Niederfischbach.
- Delegierte zum Bundesverbandstag sind Karl-Heinz Huppert und Ulrich Vogel.

Der nächste Landesausschuss findet am 20. oder 27. November 2010 (nach dem Bundesausschuss am 13. November) in Koblenz statt. Ein Rahmenprogramm ist geplant. Die Mitglieder erhalten die Einladung rechtzeitig per Post oder E-Mail; Fahrtkosten mit Bahn und Bus werden bis zur Höhe des Rheinland-Pfalz-Tickets vom Landesverband übernommen.

Der Vorstand bedankt sich für das Vertrauen und seine Wiederwahl. (*Ulrich Vogel*)

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 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) 6 50 82 30

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:

So, 1.8. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft September-Oktober. 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.:

Keine Treffen im Juli und August.

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

Mo, 6.9. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 3 (5 Fußminuten vom Hbf Südseite)

Mo, 4.10. 18.30 Uhr: Monatstreff im Bürgerhaus Gutleut, Raum 3

Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi, 28.7. 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, 25.8. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie

Regionalverband Rhein-Neckar:

Do, 15.7. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Braustüberl**, Bergheimer Straße 91 in Heidelberg (ca. 10 Fußminuten vom Hauptbahnhof)

Keine Treffen im August wegen Sommerferien.

Do, 16.9. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

