

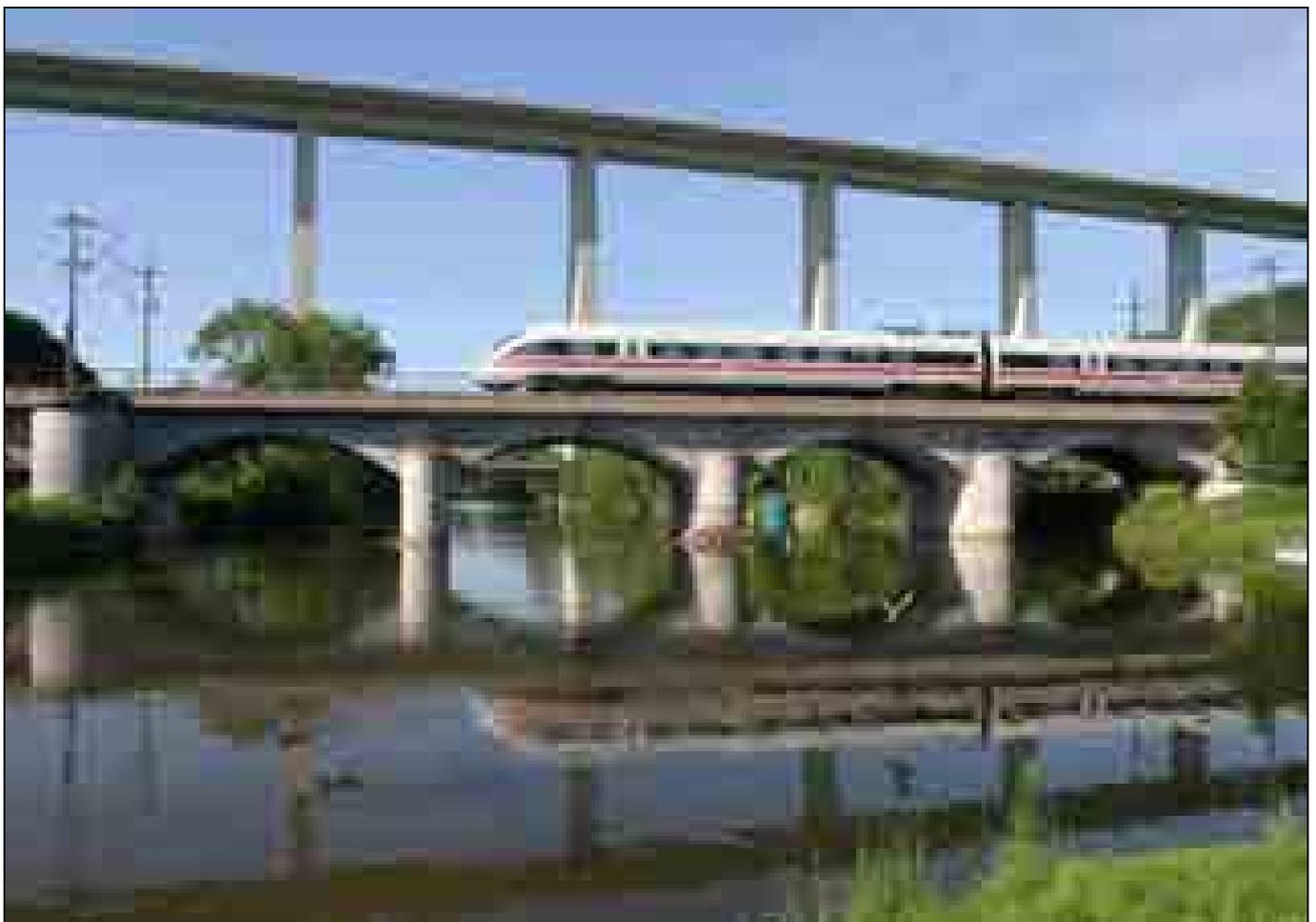
**PRO BAHN Hessen** 

# Fahrgastzeitung

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

Nr. 82

September – Oktober 2010



<b>20 Jahre Deutsche Einheit</b>	<b>S. 8</b>
<b>Alle Jahre wieder: RMV erhöht Preise</b>	<b>S. 16</b>
<b>Busbahnhof mit DDR-Nostalgie</b>	<b>S. 20</b>
<b>Güterverkehr im Odenwald</b>	<b>S. 29</b>

**Titelbild:** ICE-T auf der Werrabrücke im Eisenacher Ortsteil Hörschel, darüber die Autobahn. 20 Jahre nach der Wiedervereinigung Deutschlands symbolisiert dieses Foto unweit der früheren deutsch-deutschen Grenze die Verkehrspolitik seitdem: Das „Goldene Kalb“ Auto schwebt wieder mal über allem, der Bahn bleibt auch im geeinten Deutschland nur ein unterer Rang. Siehe auch Seite 11ff.

(Foto: DB AG/Günter Jazbek).

**Rückseite:** „Zugbegegnung“ auf dem Markt von Samut Songkhrum (Thailand).

(Fotos: Marion Gauglitz).

## Impressum

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

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

Sie können die „Fahrgastzeitung“ auch erhalten, wenn Sie nicht Mitglied bei PRO BAHN e. V. sind. Das **Jahresabonnement** kostet 7,50 Euro und beinhaltet die Zusendung von sechs Ausgaben der „Fahrgastzeitung“. Bitte bestellen Sie mit Angabe Ihrer Adresse beim Landesverband Hessen (Postfach 11 14 16, 60049 Frankfurt am Main) unter Beifügung von 7,50 Euro in bar oder in Briefmarken.

**Die FGZ kann auch online unter [www.pro-bahn.de/mittelhessen](http://www.pro-bahn.de/mittelhessen) bestellt werden.**

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

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

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

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

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

**Druck und Versand:** *hk*

Regionalredaktionen:

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

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

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

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

**Redaktionsschluss für diese Ausgabe:** 1.8.2010 (Heft September – Oktober 2010)

**Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:** 1.10.2010 (Heft November – Dezember 2010)

# Inhalt dieser Ausgabe

## Nordhessen

Neues von der Strecke Frankenberg – Korbach .....	4
Bahnhofstest der Hessischen Allgemeinen .....	5
10-Millionster Regiotram-Fahrgast .....	7

## Osthessen

Mitte-Deutschland-Verbindung – Tod auf Raten .....	8
20 Jahre deutsche Einheit – nicht im ÖPNV .....	11

## Rhein-Main-Verkehrsverbund

Alle Jahre wieder: RMV erhöht die Fahrpreise .....	16
--	----

## Mittelhessen

Neuer Haltepunkt in Sarnau .....	19
Seilbahn in Marburg immer noch Thema .....	19

## Großraum Frankfurt

Main-Taunus-Zentrum: kein Geld für umweltbewusste Fahrgäste .....	20
Stiefkind Bahnhof Frankfurt-Höchst .....	23
Plandampf auf der Taunusbahn .....	26

## Starkenburg

Kapazitäten zwischen Wiesbaden und Aschaffenburg weiter mangelhaft ....	27
Wieder Güterverkehr im Odenwald .....	29
Rollender Modellbahnzug .....	30

## Rhein-Neckar

Ausbau des Heidelberger Hauptbahnhofs .....	31
Busbahnhof in Wiesloch-Waldorf .....	33

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

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

<u>Das Allerletzte</u> .....	36
------------------------------	----



*Keine Weiterfahrt mehr nördlich von Herzhausen. Die Schranken sind abgebaut. Am Pfahl ein Hinweisschild zum Nationalpark Kellerwald: noch 800 Meter.*

*(Fotos: Eginhard Wichmann)*

Nordhessen

## Neues von Frankenberg – Korbach

Schienenstrecke zum Nationalpark und zum Edersee wichtig

Eine „Unendliche Geschichte“ ist die geplante Reaktivierung der seit 1987 stillgelegten Bahnstrecke zwischen Frankenberg und Korbach. Die von den beteiligten Landkreisen und dem Land Hessen schon lange geplante Wiederinbetriebnahme scheiterte zuletzt am Nordhessischen Verkehrsverbund. Nun kommt offenbar wieder Bewegung in die Sache.

Im August berichtete die in Korbach erscheinende Tageszeitung „Waldeckische Allgemeine“, dass beim Landkreis Waldeck-Frankenberg ein Brief aus dem Hessischen Verkehrsministerium eingegangen sei, in dem eine Wiederinbetriebnahme der Strecke angesprochen werde. Insgesamt stünde für die Reaktivierung die Summe von 14 Millionen Euro im Raum.

Über die laufenden Betriebskosten, die derzeit noch nicht genau zu beziffern seien, müssten sich im Fall einer Reaktivierung Kreis und Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV) abstimmen, teilte der Kreissprecher Hartmut Wecker mit.

Auch der NVV hat den Brief aus dem Ministerium erhalten und mit Landrat Rainer Kubat umgehend Kontakt aufgenommen. Kubat hatte sich – auch vor dem Hintergrund der Nationalpark-Anbindung – wiederholt für die Reaktivierung der Bahnstrecke eingesetzt. Kubat war mehrere Jahre Bürgermeister in Frankenau und maßgeblich an der Errichtung der Nationalparkzentren in Frankenau und in Herzhausen beteiligt. „Der Landrat hat den Kreis wieder an den NVV herangeführt“, formulierte Kreissprecher Wecker.

PRO BAHN Hessen hat wiederholt darauf hingewiesen, dass der Nationalpark Kellerwald-Edersee von Radtouristen aus dem Raum Frankfurt-Gießen ebenso erreicht werden sollte wie aus dem oberen Ruhrtal über Brilon und Korbach. Außerdem kämen Wintersportler aus Mittelhessen bequem ins Willinger Upland.

Die 18 Kilometer lange Edertal-Trasse zwischen Frankenberg und Herzhausen wird manchmal von der Kurhessenbahn zu Sonderfahrten genutzt wie zum Beispiel bei Drachenbootrennen auf dem Edersee. „Die restlichen elf Schienenkilometer durch das reizvolle Ittertal bis Korbach Süd verlangen noch viel Arbeit, die sich aber sicher lohnt,“ so der Landesvorsitzende von PRO BAHN Hessen, Hermann Hoffmann. (hh)

## Nordhessen

# Bahnhofstest der Hessischen Allgemeinen

Zeitungsleser geben Noten – zahlreiche Bahnhofsumbauten geplant

Seit mehreren Wochen beurteilt die in Kassel erscheinende Tageszeitung „Hessische Allgemeine“ (HNA) Bahnhöfe und Haltepunkte in der Region Nordhessen. Leserinnen und Leser können die Stationen entweder aus eigener Anschauung oder aufgrund der Beschreibung bewerten. Die HNA wertet die Einsendungen aus und kürt am Ende der Serie den besten Bahnhof der Region.

Die Leser können mit einer Schulnote bewerten: 1 sehr gut, 6 ungenügend. Folgende HNA-Kriterien gibt es:

1. Erreichbarkeit, Zahl der Züge und der Ziele;
2. Parkplätze für PKW, Abstellplätze für Fahrräder;
3. Sauberkeit, Gebäudezustand;
4. Information, Fahrpläne, Ansagen;
5. Aufzüge, Treppen, behindertengerecht;
6. Sicherheit, Beleuchtung, Überwachung;
7. Öffnungszeiten, Personal, Fahrkartenverkauf;
8. Toiletten, Gastronomie, Telefon, Taxis, Busse.

**Hessische Allgemeine**

**HNA**

PRO BAHN Hessen begrüßt die HNA-Aktion. Leider lassen sich in die Notenskala spezielle Kundenwünsche nicht immer einbauen. So beschwerten sich seit Jahren Fahrgäste darüber, dass der Warteraum im wichtigsten Umsteigebahnhof Nordhessens, Kassel-Wilhelmshöhe, in ein McDonald-Restaurant umgewandelt wurde. Fahrgäste, die nichts essen wollen, müssen in zugigen Gängen sitzen.



*Der Bahnhof Volkmarsen soll aufgewertet werden.*

In vielen Bahnhöfen kommen beklagenswerte Zustände zutage. So kann im wichtigen Umsteigebahnhof Treysa der zweite Bahnsteig nur über eine Treppe aus Kaiser Wilhelms Zeiten erreicht werden. Rollstuhlfahrer singen im Umsteigebahnhof Wabern das gleiche Lied. Ähnlich ist die Situation in Hofgeismar, wo neben Pendlern zu Anschlussbussen auch Besucher der Evangelischen Akademie ein- und aussteigen.

Der Grund für die unterschiedlichen Bilder, die die Bahnhöfe abliefern, liegt in den Eigentumsverhältnissen. Ein Teil der Bahnhöfe gehört noch der DB-

Tochter Station&Service, die meisten jedoch der Immobiliengesellschaft Patron Elke S.a.r.l. in Luxemburg. Andere Stationen gehören Kommunen oder privaten, ortsansässigen Investoren. Sie haben die Bahnhöfe gekauft. Hier kann der NVV beratend aktiv werden, die Planung für die Modernisierung unterstützen und Konzepte für die Nutzung entwickeln, die den Fahrgästen zugutekommen. Oft macht die DB die Bahnhofs-Modernisierung von der Zahl der ein- und aussteigenden Fahrgäste abhängig, ohne zu überlegen, dass eine attraktive Station auch mehr Fahrgäste bringt.



*So soll der umgebaute Bahnhof in Volkmarsen aussehen. (Bilder E. Wichmann)*

Der NVV kann bei der Gestaltung von Zug-Stationen aktiv werden, wenn Geld von dritter Seite zur Verbesserung fließt, so z.B. zum Hessentag 2003 in Bad Arolsen. Die Bahnanlagen der Uplandgemeinde Willingen profitierten 2009 vom Deutschen Wandertag. Auch ein privater Investor kann Interesse an der Nutzung des Bahnhofs anmelden. Im Bahnhof Twiste/Waldeck werden jetzt Behinderte betreut. Im Melsunger Bahnhof wird von der Stadt ein Jugendzentrum eingerichtet. Die Stadt Volkmarsen könnte schon 2011

ihren Bahnhof neu nutzen. Die Sanierung des denkmalgeschützten Schiefergebäudes mit Fahrgast-Wartebereich, Verkaufsfläche eines Energieunternehmens und Sparkassenräumen kostet voraussichtlich 1,6 Millionen Euro. 2013 sollten sich auch die Bahnanlagen des Eisenbahnknotenpunktes Bebra in neuem Glanz zeigen. Alle bisher erschienenen Bahnhofstests und viele weitere Informationen zum Thema stehen im Online-Angebot [www.hna.de/bahnhof](http://www.hna.de/bahnhof). (hh)

## 10-Millionster Regiotram-Fahrgast



Am 22. Juli 2010 begrüßte der Geschäftsführer des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV), Wolfgang Dippel (Bildmitte), den 10-Millionsten Fahrgast auf der Regiotram. Es handelt sich um ein Mitglied einer fünfköpfigen Familie aus Espenau, das auf dem Bahnsteig mit einem großen Blumenstrauß und anderen Gaben überrascht wurde.

Seit August 2007 fahren Tramzüge aus Hofgeismar (RT3), aus Wolfhagen (RT4), Melsungen (RT5) und Schwalmstadt-Treysa (RT 9) durch den Tunnel unter dem Kasseler Hauptbahnhof direkt in die Innenstadt.

Waren es im Jahr 2007 noch 1,8 Millionen auf allen Linien, wurden 2008 bereits 3,1 Millionen Fahrgäste und im vergangenen Jahr schon 3,5 Millionen Fahrgäste gezählt. Mit den Zählungen in den letzten Monaten (2010) wurde die 10.000.000 schon vor dem Ablauf von drei Jahren erreicht.

Ab Fahrplanwechsel Ende 2012 soll die Strecke nach Treysa allerdings nicht mehr mit Regiotrams, sondern mit modernen Nahverkehrszügen bedient werden. Die freiwerdenden Fahrzeuge sollen dann für einen 15-Minuten-Takt auf den anderen, stärker nachgefragten Linien genutzt werden. Dies war von vorneherein so geplant. (hh/wb/Foto: NVV)



*Altenbeken an der Mitte-Deutschland-Verbindung (Foto: Rainer Engelhardt)*

Nordhessen/Osthessen

## Mitte-Deutschland-Verbindung – Tod auf Raten

Sind „rot-weiße Züge“ die Lösung? – Die Politik ist gefordert

Jeder bei PRO BAHN will einen attraktiven Fernverkehr – gerade auch auf der Mitte-Deutschland-Verbindung. Unstrittig ist dabei auch, dass der Staat hier nicht aus seiner Verantwortung entlassen werden kann. Für uns bleibt aber die Frage, wie ist der Fernverkehr optimal für den Kunden?

### 1. Der Fahrplan und die Anschlüsse

Im derzeitigen Fahrplan-Konzept wird in Erfurt vom Mitte-Deutschland-IC der Anschluss zur ICE-Linie Frankfurt – Dresden hergestellt. Das führt in beiden Richtungen dazu, dass der Anschluss aus Erfurt in Kassel in Richtung Norden (Hannover, Bremen, Hamburg) eine großzügige Übergangszeit hat (24 Minuten), während der entsprechende Anschluss von/nach Osten in Göttingen

RE/ICE deutlich besser ist. Ebenso ist der Fahrgast aus dem Norden fahrplantechnisch nie im Vorteil, wenn er über Kassel nach Paderborn fahren wollte (hin: 13 Minuten, rück: 25 Minuten). Auch die Verbindung vom Westen in Richtung München ist nicht die beste (26 bzw. 27 Minuten). Eine bahnsteig- und zeitgleiche Korrespondenz wäre hier eigentlich angesagt, um in Kassel das Umsteigen attraktiver zu machen und somit Fahrgäste auf diese IC-Züge zu leiten.

Darüber hinaus macht auch die Neubaustrecke Köln – Frankfurt für viele Reisende aus dem Bereich Rhein/Ruhr in Richtung München, manches Mal auch in Richtung Erfurt (Umsteigen in Frankfurt) die Fahrt über diese Strecke attraktiver als über die Mitte-Deutschland-Verbindung. Erschwerend kommt noch hinzu, dass der Ausbau der gesamten Strecke

auf höhere Geschwindigkeiten noch längst nicht vollendet ist, während die Autobahnen in diesen Ost-West-Relationen neu bzw. ausgebaut wurden.

## 2. Der Tarif

Auch der Tarif sorgt nicht dafür, dass die IC gut gefüllt sind. Dort wo das Potenzial an Reisenden riesig ist, können verschiedene Zugsysteme mit unterschiedlichen Tarifen nebeneinander existieren (die Frage nach der Sinnhaftigkeit wird an dieser Stelle nicht gestellt). Hamburg – Hannover ist ein Beispiel in diesem Sinne. Das Reisendenpotenzial zwischen Hamm, Paderborn, Kassel, Bebra und Erfurt ist dagegen deutlich geringer. Für zwei tariflich getrennte Systeme gibt es nicht genug Reisende wie im Übrigen auf vielen anderen Strecken in der Region auch. Das Inter-Regio-System hatte hier die passende tarifliche Antwort. Es galten die Karten für den Nah- und Fernverkehr gleichermaßen, für Verbünde gab es Sonderregelungen. Ein solches Tarifsystem ist die Voraussetzung Fernverkehr in und durch die Region anbieten zu können, sei es zwischen Paderborn und Kassel oder zwischen Berlin und Stralsund.

So fehlen dem IC die Reisenden über die kurzen Strecken. Darüber hinaus verlocken Ländertickets und das „Schöne-Wochenend-Ticket“ vor allem dort zur Nutzung des Regionalverkehrs, wo dieser kaum langsamer ist als der Fernverkehr, wie eben hier, und führten zu einer Entleerung der Fern-Züge, auch schon zu IR-Zeiten.

### Das Fazit

Ob es uns gefällt oder nicht, selbst der voll vertaktete Fernverkehr auf der Mittele-

Deutschland-Verbindung hatte mit diesem Fahrplan, mit diesen Reisezeiten und mit diesem Tarif nicht genug Fahrgäste und deckte seine Kosten nicht. So verwundert es nicht, dass viele Reisende in diesem Korridor lieber die Autobahn(en) nutzen, nicht zu unserer Freude und nicht zugunsten der Umwelt, aber sie tun es. Darüber hinaus haben die Ausdünnungen der letzten Jahre den IC gewiss nicht attraktiver gemacht und mehr Leute auf die Autobahn oder auf andere Bahnstrecken gebracht.



*InterRegio: Auch damals waren die Züge schon nicht voll. (Foto: Jürgen Götzke)*

### Was ist zu tun?

Auch eine nicht privatisierte Bahn kann nicht mehr Geld für die Zugfahrten ausgeben, als sie einnimmt – erinnern wir uns doch bitte in dieser Frage an die Bundesbahn. Die Frage Bürgerbahn oder Börsenbahn mag ideologisch interessant sein, nur hier hilft sie nicht weiter, zumal das Thema Börsengang gar nicht auf der politischen Tagesordnung steht. Und bitte – auch die „Bundesbahn“ legte zu Staatsbahnzeiten wenig nachgefragte D-Züge aus.

Das Problem wurde auch damals so nicht gelöst, wir brauchen in Situationen wie hier etwas ganz anderes:

1. Die Politik muss endlich ihre Verantwortung für den Fernverkehr wahrnehmen. Sie muss einen Deutschland-Takt wollen. Immerhin besteht z.Zt. die berechtigte Chance, dass zumindest eine entsprechende Fahrplan-Studie in Auftrag gegeben wird. – PRO BAHN, der Verkehrsclub Deutschland (VCD), einige Eisenbahn-Verkehrsunternehmen und die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonen-Nahverkehr (BAG SPNV) haben sich in der „Initiative Deutschland-Takt“ zusammengeschlossen und kämpfen dafür, dass der D-Takt in die Köpfe der Politiker kommt.



*Zulaufschilde eines Interregio der Mitte-Deutschland-Verbindung*

2. Nicht überall gibt es genug Reisende, um parallele Fern- und Regionalverkehrssysteme zu füllen bzw. wirtschaftlich zu betreiben. Die Lösung kann nur in einem Zug gefunden werden, der beide Aufgaben, den Fern- und den Regionalverkehr bedient. Mit dem Interregio gab es einen ähnlichen Zug. Wir fordern heute auf solchen Strecken den „rot-weißen“ Zug, der in ähnlicher Form als REX von der BAG SPNV vorge-

schlagen wurde. Ein Teil des Zuges wird bestellt (die „roten“ Wagen) und der zweite Teil ist eigenwirtschaftlich zu betreiben (die „weißen“ Wagen). Mit einer solchen Lösung bekomme ich auch Fahrgäste des Regionalverkehrs in diese Züge (bei Pauschalangeboten ggf. mit Aufpreis) und fülle sie so; gleichzeitig kann so ein optimaler Taktverkehr angeboten werden. Wir erinnern uns hier noch an die Wechsel-Takte zwischen IR und RE auf vielen Strecken.

Wir sollten uns bei diesen Themen aber davor hüten mit Halbwahrheiten, Schlagworten und Wunschträumen zu arbeiten und zu argumentieren. Die DB AG ist ein Unternehmen und soll keine Verluste machen (auch die Staatsbahn „Deutsche Bundesbahn“ war gesetzlich gehalten, wie ein Wirtschaftsunternehmen zu arbeiten). Die Aufgaben, die sich nicht betriebswirtschaftlich erfüllen lassen, müssen von staatlichen Institutionen nach festgelegten Regeln bestellt und bezahlt werden. Im Regionalverkehr können wir alle sehen, wie gut das funktionieren kann. Wenn auch der SPFV in den und in die Regionen ausgeschrieben werden soll, so wird auch vorher zu klären sein, ob dieser eigenwirtschaftlich betrieben werden kann oder ob es Besteller-Entgelte geben muss.

Alle anderen Lösungen, wie jetzt auf der Mitte-Deutschland-Verbindung (im westlichen Teil) und wie auch mit den RE/IRE-Zügen zwischen Nürnberg und Dresden statt ICs, sind mehr oder weniger Notlösungen und keineswegs zukunftsweisend und verschwenden Regionalisierungsmittel – hier hat die Fahrgastzeitung absolut recht. Es lohnt aber gerade hier ein Blick auf das RE-X – Konzept der BAG SPNV: Die Besteller-Entgelte für diese schnellen regionalen Ex-

presszüge erfordern aufgrund der guten Einnahmen und besseren Auslastung nur Beträge in der Größenordnung von zwei bis drei Euro pro Zug-Kilometer statt acht bis elf Euro. Damit sind wir wieder bei unserem Vorschlag, dem „rot-weißen“ Zug, der bei Diskussionen in Jena um die künftigen Angebote auf der Saalebahn mit großem Interesse aufgenommen wurde.

Wir brauchen auch weiterhin ein mehrstufiges System im Schienen-Personen-Fernverkehr. Das weiß auch die DB

AG und wird im Rahmen der neuen ICX-Züge auch IC-Triebwagen (Höchstgeschwindigkeit max. 230 km/h) bestellen, allerdings zu wenige für ein zukünftiges B-Netz. An den „rot-weißen“ Zug wird aber noch nicht gedacht. Letztlich muss die Bundespolitik hier durch den D-Takt klare Vorgaben machen. Pro Bahn ist mit der Initiative D-Takt dabei, dieses einzufordern – ohne ideologische Phrasen.

*(Karl Peter Naumann\*)*

*\* Karl Peter Naumann ist PRO BAHN-Bundesvorsitzender*

## Osthessen

# 20 Jahre deutsche Einheit – nicht im ÖPNV

Im Schienen- und Bus-Verkehr immer noch Nachholbedarf

Am 3. Oktober jährt sich die deutsche Wiedervereinigung zum 20. Mal. Bereits in den elf Monaten vor diesem historischen Datum standen die beiden staatlichen Eisenbahnen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn sowie die Nahverkehrsgesellschaften (insbesondere in Berlin) vor großen Herausforderungen:

Die meisten der 17 Millionen DDR-Bürger wollten nach dem 9. November 1989 plötzlich die neu gewonnene Reisefreiheit in den Westen nutzen und fuhren zu einem Großteil mit der Bahn, die in der ehemaligen DDR noch einen anderen Stellenwert als in der Bundesrepublik Deutschland hatte.



*Wiederaufbau der Strecke in Herleshausen (Foto: Bundesarchiv)*



*Auf der Bahnstrecke Bebra – Eisenach – Erfurt reiste Bundeskanzler Willy Brandt (Bildmitte) am 19. März 1970 zum Gipfeltreffen mit DDR-Ministerpräsident Willi Stoph (links) in einem Sonderzug (rechts im Bild) an. Ein diplomatischer Baustein auf dem Weg zur deutschen Wiedervereinigung. (Foto: Bundesarchiv)*

Eiligst wurden neue Zugverbindungen zwischen Ost und West auch unabhängig von Fahrplanwechseln kurzfristig eingelegt, die von einigen immer noch „Interzonenzüge“ genannten Verbindungen zwischen den faktisch zwei deutschen Staaten verstärkt. Neben den vor der Grenzöffnung bestehenden fünf Schienenübergängen für den Personenverkehr wurde noch 1989 die Wiedereröffnung des Bahn-Abschnitts zwischen dem nordhessischen Eichenberg im Werra-Meißner-Kreis und Arenshausen in Thüringen beschlossen und innerhalb weniger Monate Schienen neu verlegt.

Beim gemeinsamen Bau kam es zu einer kleinen Panne wegen der damals noch „mangelhaften Nachrichtenverbindungen und unterschiedlicher Entwicklung der Fachsprache beider Bahnen“, wie es später entschuldigend hieß. Beide Bahnen bauten jeweils zuerst das rechte Gleis bis zur Grenze auf und verfehlten sich dort. Der Fehler wurde dadurch behoben, dass auf östlicher Seite auch das zweite Gleis innerhalb weniger Wochen fertiggestellt wurde und die Strecke des-

halb am 27. Mai 1990 wie geplant wieder eröffnet werden konnte.

Am gleichen Tag fuhr auch der erste deutsch-deutsche InterCity „Johann Sebastian Bach“ von Frankfurt am Main nach Leipzig. An der Strecke standen Tausende von DDR-Bürgern und winkten dem Eröffnungszug begeistert zu. Auch im Bahnverkehr schien in der Wendezeit und später im gerade wiedervereinigten Deutschland plötzlich alles möglich. Die „Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit“ schienen dem Schienenverkehr eine höhere Priorität als bisher in der Bundesrepublik Deutschland einzuräumen.



### **Schienenstrecken zwischen Hessen und Thüringen vor der deutschen Teilung**

1. Eichenberg/Arenshausen  
(Strecke Hannoversch Münden – Halle)
2. Schwebda/Großtöpfer  
(Strecke Eschwege - Geismar)
3. Heldra/Treffurt  
(Strecke Eschwege – Mühlhausen/Wartha)
4. Obersuhl/Wartha  
(Strecke Bebra – Eisenach)
5. Widdershausen – Dankmarshausen und  
6. Philippstal – Vacha)  
(beide Strecke Gerstungen – Vacha, Hersfelder Kreisbahn)
7. Treischfeld/Wenigentaft-Manschbach  
(Strecke Hünfeld – Vacha)
8. Gunthers – Motzlar  
(Strecke Wüstensachsen – Vacha)

Doch am Ende kam alles anders. Dank einer starken Lobby im Westen gewann das Auto auch gesamtdeutsch immer mehr an Boden. Während die Straßenprojekte inzwischen fast alle umgesetzt sind, hinken die Schienenprojekte immer noch nach.

So umfassten die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ ein Volumen von etwa 38 Milliarden Euro. In sieben Straßenbauprojekten wurden rund 15 Milliarden Euro investiert und etwa 1.800 Kilometer Straße in Betrieb genommen. Alle Projekte sind inzwischen fast vollständig umgesetzt. Für die Schiene sollten etwa 20 Milliarden Euro investiert werden, davon sind jedoch erst etwa zwei Drittel ausgegeben. Noch immer ist die umstrittene Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt – Berlin unvollendet. Mit einer Fertigstellung wird erst 2017 gerechnet.

Ein Projekt des Programms war auch der Ausbau der Strecke Bebra – Erfurt, der 1995 abgeschlossen wurde. Diese Strecke hatte nach 1945 eine wechselvolle Geschichte durchgemacht. Insgesamt fünf Mal überquerte die Bahnstrecke die Zonengrenze. Nach dem Bau der Berliner Mauer und der weiteren Sicherung der deutsch-deutschen Grenze 1961 baute die DDR innerhalb von nur sieben Monaten eine rund 15 Kilometer lange, steigungsreiche Neubaustrecke von Eisenach (West) nach Gerstungen über Förtha, um den auf westdeutschem Gebiet liegenden Abschnitt zwischen Wartha und Herleshausen mit Personenzügen zu umfahren. Grenzüberschreitende Güterzüge wurden jedoch bis 1978 wegen der günstigeren Steigungsverhältnisse teilweise noch über Wartha umgeleitet.



*Neue Schienen für die Strecke Eichenberg – Arenshausen 1990.  
(Foto: Bundesarchiv)*



Danach verfiel der sieben Kilometer lange Insel-Streckenabschnitt in Hessen in einen Dornrösschenschlaf. Zum Unterhalt der Strecke beschäftigte die DDR-Reichsbahn allerdings bis zum Schluss noch drei westdeutsche Mitarbeiter. Sie wurden im Juli 1988 entlassen und die Strecke der westdeutschen Bundesbahn übergeben. Diese hätte sicher über kurz oder lang das Stilllegungsverfahren eingeleitet, wenn nicht noch rechtzeitig die Wiedervereinigung gekommen wäre.

1991 wurde die alte Strecke schließlich modernisiert, seit Mai 1995 ist sie auch durchgängig elektrifiziert und dient seitdem dem Schienennah- und -fernverkehr zwischen Hessen und Thüringen. Wieder in Betrieb genommen wurde auch die „Berliner Kurve“ südlich von Bebra. Sie ermöglicht, die osthessische Eisenbahnerstadt, in der zuvor der Lokwechsel zwischen Bundesbahn und Reichsbahn stattfand, zu umfahren. Heute fahren über die Strecke stündlich die ICE-Züge von Frankfurt am Main nach Leipzig und Dresden.

Vom Ruhrgebiet nach Thüringen und Sachsen fahren auf dieser Strecke jedoch immer weniger Fernverkehrszüge. (Siehe dazu auch den vorstehenden Artikel zur „Mitte-Deutschland-Verbindung“). Auch auf der zweiten hessisch-thüringischen Bahnstrecke über Eichenberg und Arenshausen hatte der Fernverkehr nur ein kurzes Intermezzo. Die 1993 eingeführte

InterRegio-Verbindung Frankfurt – Kassel – Halle (Saale) konnte sich nur zwei Jahre halten. Heute fährt nur noch ein InterCity-Zugpaar über die Strecke: freitags in Richtung Osten und sonntags zurück wieder in Richtung Westen.

Auch im Nahverkehr ist das Angebot nicht überragend: Geblieben sind über Eichenberg/Arenshausen die zweistündlichen RegionalExpress-Züge von Kassel nach Halle (Saale). In den Zwischenstunden fahren Regionalbahnen von Kassel nach Erfurt. Betreiber ist die Erfurter Bahn GmbH. Auf der Strecke von Bebra nach Eisenach fahren Cantus-Triebwagen den Nahverkehr im Stundentakt (am Wochenende Zwei-Stunden-Takt).



*Reichsbahn-Diesellokomotive*

Noch prekärer sieht es 20 Jahre nach der deutschen Wiedervereinigung im grenzüberschreitenden Busverkehr aus. Dort ist die ehemalige innerdeutsche Grenze immer noch eine Sperre. Während beispielsweise im nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) Linien selbst zwischen kleinsten Orten existieren, gibt es nur wenige Busverbindungen zwischen Thüringen und den Kreisen Werra-Meißner und Hersfeld-Rotenburg: 1. Die

Linie 13 von Heiligenstadt nach Bad Sooden-Allendorf (drei Bus-Paare), 2. die Linie 200 von Hessisch-Lichtenau bzw. Eschwege über Wanfried nach Mühlhausen in Thüringen (Zwei-Stunden-Takt montags bis freitags, am Wochenende Vier-Stunden-Takt), 3. die Linie 231 vom Eschwege nach Treffurt (Zwei-Stunden-Takt mit Verdichtungen), 4. die Linie 78 von Eisenach nach Eschwege (vier Bus-Paare), 5. die Linie 340 Bad Hersfeld – Philippstal wird in den Hauptverkehrszeiten nach Vacha verlängert. 6. die Linie 360 wird von Bad Hersfeld montags bis freitags in unregelmäßigem Takt nach Eiterfeld verlängert. 7. Die Linie 68 mit drei Fahrtenpaaren an Werktagen fährt auch das hessische Obersuhl an und 8. Vier Busse des Wartburgkreises bedienen pro Tag auch Herleshausen an. Fast alle Linien fahren nur montags bis freitags.

Noch schlechter sieht es im Landkreis Fulda aus: 1. Linie 124 zwei Bus-Paare Bad Salzungen – Tann, ein weiterer Bus bis Hilders ZOB, ein Bus Dernbach –

Tann (Betrieb nur montags bis freitags). 2. Linie 125, drei Paare Vacha Bahnhof bis Hünfeld und zurück (Montag bis Freitag). 3. Auf der Linie 420 schließlich fahren Montag bis Freitag zwei Buspaare von Kaltenrodheim nach Tann, morgens ein zusätzlicher Bus. Erschwerend kommt bei den grenzüberschreitenden Bus-Linien hinzu: Teilweise sind sie gar nicht in den hessischen Fahrplanbüchern abgedruckt, Übergangstarife fehlen.

Das Fazit nach 20 Jahren deutscher Einheit: Gerade in Hessen, historisch eng mit Thüringen verbunden, hat sich der öffentliche Verkehr nach Osten seit 20 Jahren kaum weiterentwickelt, wurde teilweise sogar zurückgefahren. Während fast jeder Feldweg über die ehemalige innerdeutsche Grenze wieder instand gesetzt und neu geteert wurde, herrscht beim grenzüberschreitenden ÖPNV immer noch Mangelwirtschaft. Böse Zungen könnten auch behaupten: Im Öffentlichen Nahverkehr leben die DDR und die Zonengrenze weiter. (wb)



*Der „Hauptbahnhof“ in Eisenach. Zwar steht das groß über dem Eingang des Gebäudes, bei der Bahn heißt der größte Bahnhof der Wartburgstadt aber nur „Eisenach“.  
(Foto: Michael Sander)*

Rhein-Main Verkehrsverbund

## Alle Jahre wieder: RMV erhöht Fahrpreise

Anmerkungen von Wilfried Staub

CDU und GRÜNE haben im Frühjahr im Frankfurter Stadtparlament einen gemeinsamen Antrag eingebracht, die Fahrpreise im Rhein-Main Verkehrsverbund (RMV) einzufrieren und im Falle von Schülerkarten zu senken. Fahrten mit dem RMV seien in den letzten Jahren überproportional gestiegen. „Das Ende der Fahnenstange ist mit 2,40 Euro für eine Einzelfahrt und 1,40 Euro für Kinder im Stadtgebiet Frankfurt erreicht“, meint die CDU. Fahrpreiserhöhungen bei Zeitkarten sollten sich an der Inflationsrate von derzeit 1,2 Prozent orientieren.



Ein weiteres nicht von der Hand zu weisendes Argument der Frankfurter Politiker war, dass die Mainmetropole schon heute, mehr als man es bei einer Solidargemeinschaft erwarten kann, das teilweise überzogene Angebot im ländlichen Raum subventioniere und der Stadt somit dringend benötigte Gelder für Investitionen in die Infrastruktur der Zukunft als Bankenmetropole entzogen werden. Ein sinnvoller Antrag der Grünen auf Einfrieren der Fahrpreise wurde dagegen im Parlament des Main-Taunus-Kreises mit den Stimmen der CDU und FDP und dem Hinweis auf die angespannte Haushaltslage ohne weitere Aussprache abgeschmettert.



*RMV-Politik: Preise anheben, um Fahrgäste abzuhalten. Das Bild zeigt die morgendliche Schülerspitze im Hochtaunuskreis. (Foto: Wilfried Staub)*

PRO BAHN hat im Fahrgastbeirat des RMV den – auf den ersten Blick überzogen scheinenden – Antrag gestellt, die Fahrpreise für Kinder generell auf 40 Prozent der Kosten für Erwachsene zu senken und auf allgemeine Fahrpreiserhöhungen solange zu verzichten, bis erkennbar ist, dass der Deckungsgrad von derzeit 56 Prozent unter die Marke von 45 Prozent absinken könnte. Warum, so die Frage, die dahinter steckt, muss der RMV in Deutschland Musterknabe spielen, nur weil der Staatsregierung die Wählergruppe der Autofahrer mehr am Herzen liegt als die der umweltbewussten Bahn- und Busfahrer? Zudem stand dabei das Kalkül im Raum, dass derjenige, der viel fordert, wenigstens einen Etappensieg davon trägt.



Eine winzige Bitte von PRO BAHN, die vereinzelt zu Ärger mit Busfahrern und Kontrolleuren führte, hat der RMV bereits umgesetzt. Die Gültigkeit der CloverCard für das gesamte Tarifgebiet wurde mit Beginn der Sommerferien auf den letzten Schultag vor den Ferien ausgedehnt. Damit können Schulkinder jetzt an den betreffenden vier Ausnahmetagen im Jahr bereits mit Schulschluss nach der 3. Stunde hessenweit Busse und Bahnen nutzen. Aber Achtung: Dies gilt nicht für den früheren Schulschluss am Tag der Zeugnisausgabe im Januar/Februar und nicht an den beiden RMV-einheitlichen Brückentagen!

Dem steht allerdings eine Aussage des früheren Geschäftsführers des RMV, Volker Sparmann, entgegen, die der Pressesprecher des RMV, Peter Vollmer kürzlich erneuerte, dass der Verbund schon aus Gründen der Nachfrageregulierung die Preise regelmäßig anheben muss, weil schon jetzt im morgendlichen Berufsverkehr gravierende Kapazitätsengpässe auftreten, die sonst nicht mehr beherrschbar wären. In dieser Zeit verkraften einige Linien keine auch noch so geringen Fahrgastzuwächse, ohne dass Investitionen in Streckenerweiterungen

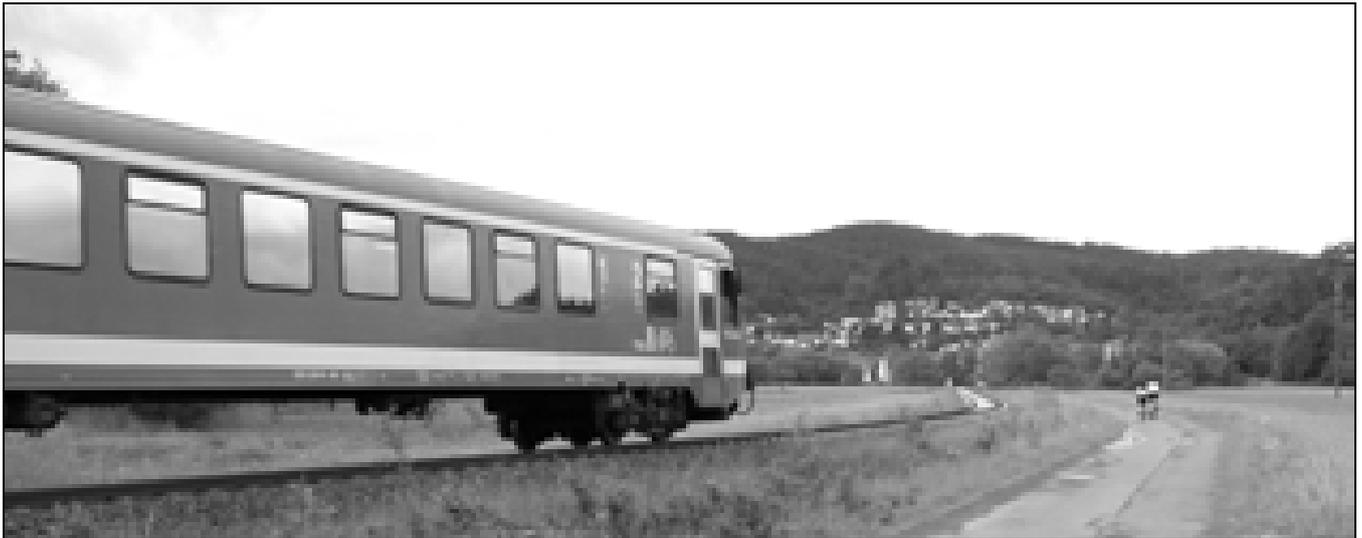
und Fahrzeuge in Millionenhöhe alleine für den morgendlichen Peak fällig wären.

Auch wird von politischer Seite massiv Druck ausgeübt, dass sich der unter der Regie des RMV stehende ÖPNV in Zukunft – obwohl schon zu den Spitzenreitern in Deutschland zählend – weit mehr als heute aus den Einnahmen selbst finanzieren müsse. Wer hinterfragt eigentlich einmal die öffentlichen Zuschüsse an den NVV und dessen Deckungsgrad?

Im Grunde genommen schießen sich Presse und Öffentlichkeit bei den periodischen Fahrpreiserhöhungen auf den Falschen ein. Verantwortlich für die Anpassungen und deren Höhe sind ausschließlich die Aufsichtsräte, also meist die Landräte oder deren Stellvertreter, die in erster Linie die damit verbundenen höheren Zuschüsse zulasten ihrer Haushalte vor Augen haben, und natürlich auch das Land selbst, das mehr denn je bereit sein müsste, die globale Zuweisung an den RMV anzuheben.

Schon diese kurze Einführung belegt, welchen Spagat die Verbundspitze jedes Jahr aufs neue unternehmen muss, die Wünsche und Ansprüche ihrer 27 Gesellschafter unter einen Hut zu bringen und diesen einigermaßen gerecht zu werden. Im Jahr 15 des Bestehens des RMV fallen die Fahrpreiserhöhungen zum 12. Dezember dieses Jahres mit durchschnittlich 1,7 Prozent moderat aus. Somit blieben in diesem Jahr auch die üblichen Proteste weitgehend aus.

Soweit bisher bekannt liegen die Anpassungen anderer Verbünde zwischen löblichen null Prozent und 3,4 Prozent (Dresden). Erfreulich ist auch, dass sich der RMV selbst verpflichtet hat, intensiv an der längst überfälligen Reform der Tarifstruktur zu arbeiten.



*Die Fahrgäste auf dem „flachen Land“ zahlen die Zeche der RMV-Preiserhöhung, so auch die Bahnkunden auf der Oberen Lahntalbahn. Im Bild ein VT 628 auf der Strecke zwischen Carlshütte und Buchenau im Landkreis Marburg-Biedenkopf.  
(Foto: Thomas Daum)*

Noch vor 2015, dem geplanten Zeitpunkt der Einführung des elektronischen Fahrgeldmanagements (eine wohl nicht haltbare Zielvorgabe), sollen entsprechende Korrekturen vorgenommen werden, mit denen insbesondere unbotmäßig hohe Preise im kreisübergreifenden Kurzstreckenverkehr beseitigt werden.

Erwartungsgemäß wurde das überbeuerte Hessenticket – das entsprechende Angebot für das flächenmäßig größere Bayern ist ganze drei Euro billiger – nicht angehoben. Im Preis gleich bleiben auch die Einzelfahrscheine und Gruppentageskarten für die Stadtgebiete Frankfurt (siehe oben) und Wiesbaden/Mainz, sowie die meisten Einzelfahrkarten der Preisstufen 1 und 2. In Frankfurt entfällt im letzten Schritt die seinerzeit viel gelobte FVV-Erfindung des ermäßigten Preises in der sogenannten „Talsohle“ jetzt auch für Erwachsene.

Frankfurt hat also mit seiner Aufsichtsratsvorsitzenden seinen Parlaments-

beschluss 1:1 umsetzen können. Das Tarifgebiet 13 (Sonderstatus Wiesbaden/Mainz) hat nachgezogen. Der ländliche Raum zahlt somit die Zeche, denn bei der Erhöhung von 1,7 Prozent handelt es sich bekanntlich um einen Durchschnittswert. Zudem pocht Frankfurt darauf, dass das vom RMV mitfinanzierte Nachtbusangebot peu à peu weiter ausgebaut wird und die S8 auf der Ost-West-Achse so bald als möglich 24 Stunden am Tag verkehrt.

Es hätte also besser, aber auch schlimmer kommen können. Festzuhalten ist die verbindliche Zusage der Verbundspitze, dass keine Abstriche an Qualität und Umfang des Angebotes in 2011 vorgenommen werden. Bestehen bleibt dagegen die unerfüllte Forderung von PRO BAHN zur Absenkung der Fahrpreise für Kinder auf 40 Prozent des Niveaus für Erwachsene und die Einführung einer Mitnahmeregelung für Kinder nach 9 Uhr, zum Beispiel auch auf (Einzel-) Tageskarten. *(Wilfried Staub)*

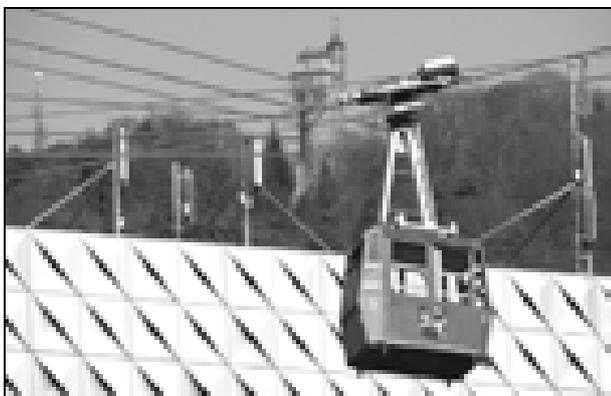


*Zum letzten Mal hielt am Samstag, den 3. Juli 2010 um 18.41 Uhr ein Zug am „alten“ Bahnhof in Sarnau im Landkreis Marburg-Biedenkopf (linkes Bild). Der erste Zug am Sonntagmorgen um 8.38 Uhr stoppte dann bereits am neuen Haltepunkt „Lahntal-Sarnau“ (rechtes Bild). In rund zwei Monaten Bauzeit hat die Kurhessenbahn für etwa 170.000 Euro die neue Station an der Strecke Marburg – Biedenkopf – Erndtebrück errichtet. Sie liegt etwa einen Kilometer westlich des alten Haltepunktes und damit erheblich näher an der Gemeinde. Die bisherige Station, die nun zurückgebaut wird, entstand vor rund 125 Jahren, als dort an der Oberen Lahntalbahn der Abzweig der Burgwaldbahn in Richtung Frankenberg und Korbach gebaut wurde.  
(Fotos: Leif-Erik Zashcke & Sören-Helge Zashcke)*

Mittelhessen

## Seilbahn in Marburg immer noch Thema

200 Höhenmeter sollen mit neuem ÖPNV-System überwunden werden



Noch ein neues ÖPNV-System neben Bus und Personenaufzug für Marburg? Die Idee, den Marburger Uni-Campus in

der Innenstadt mit den Kliniken und Institutsgebäuden auf den Lahnbergen außerhalb der Stadt mit einer Seilbahn zu verbinden, wird zu einem Thema im Kommunalwahlkampf 2011. Sowohl die Grünen als auch die freie Wählervereinigung „Marburger Bürgerliste“ wollen diese Seilbahn, die die Strecke in etwa acht zurücklegen könnte, Busse brauchen derzeit 15 bis 20 Minuten. 18 Millionen Euro könnte die umstrittene Bahn kosten.

*(wb/Fotomontage: Oscar Schroeter)*



*Der neugestaltete Busbahnhof des Main-Taunus-Zentrums unweit von Frankfurt.*

## Großraum Frankfurt

# Main-Taunus-Zentrum – kein Geld für umweltbewusste Fahrgäste

## Buswartehalle mit dem Flair von DDR-Grenzkontrollstellen

Vor eineinhalb Jahren wurde der alte Busbahnhof im Main-Taunus-Zentrum (MTZ), der 1964 im wenig einladenden Flair einer DDR-Grenzkontrollstelle errichtet wurde, abgerissen und damit begonnen, anstelle dessen ein Parkhaus mit 900 Stellplätzen zu errichten. Die Busse wurden zwischenzeitlich notgedrungen an einem Provisorium abgefertigt, an dem es in den ersten drei Wintermonaten nicht einmal eine geschützte Unterstellmöglichkeit für die Fahrgäste gab. Nach zahlreichen Protesten und langem Gezeiter entschloss man sich dann endlich, weitere vier PKW-Stellplätze für die

Aufstellung von zwei Wartehäuschen zu opfern.

Das lange Warten und das Ertragen einer wenig einladenden Übergangslösung haben sich gelohnt. Am 22. Juli 2010 wurden das neue Parkhaus mit 900 Stellplätzen und der integrierte neugestaltete Busbahnhof mit mehrmonatiger Verspätung ihrer Bestimmung übergeben. Die ersten zehn Autofahrer erhielten einen Einkaufsgutschein im Wert von 50 Euro, weitere Einkaufsgutscheine wurden in den Tagen danach an diejenigen Kunden überreicht, deren Autokennzeichen über Lautsprecher durchgesagt wurden.

Besucher, die mit dem Bus zur kurzen, musikalisch umrahmten Eröffnungszere-  
monie gekommen waren, erhielten auf  
Anforderung wenigstens ein Tütchen mit  
fünf Gummibärchen als Geschenk, das  
eigentlich für Autofahrer gedacht war  
(siehe unten).



*Gutserl für Autofahrer, für Busmitfahrer  
gibt es nichts!*

Fünf Buslinien mit rund 300 Ver-  
bindungen fahren werktags das MTZ an,  
das damit zu einem interessanten Umstei-  
geknoten im Kreis avancierte. Die fest-  
gelegte Haltestellenbelegung hat sich be-  
reits in den ersten Tagen als nicht unbe-  
dingt optimal erwiesen. Verspätete Busse  
der über die stauträchtige A66 geführten  
Linie 810 bleiben hinter den Bussen der  
die planmäßige Fahrzeit abwartenden Li-  
nie 253 in der Spur 1 gefangen und fah-  
ren dadurch weitere Verspätungsminuten  
ein. Zudem sind die Haltestellenpaddel

nicht mit einer Bussteigbezeichnung A  
bis E versehen, und schlicht vergessen  
hat man die vorher existenten zwei  
Aufstellplätze für Busse, die im MTZ 30  
oder mehr Minuten pausieren. Das sind  
allerdings Sachen, die man leicht  
nachholen kann, ebenso die Installation  
der noch fehlenden elektronischen  
Fahrgastinformation DFI. Ob sich die  
Bussteigbelegung also als glücklich  
erweist, wird man zudem erst dann fest-  
stellen, wenn die zusätzlichen P&R-  
Busse den Busbahnhof an verkaufsstar-  
ken Tagen im Minutentakt anfahren. Zu-  
dem sind die Bordsteine an zwei Stellen  
zu hoch gesetzt, sodass dadurch schon  
einige Busse an der rechten Vorderseite  
beschädigt wurden.

Die Bushalle bewirkt mit ihrer Durch-  
fahrhöhe von vier Metern eine unver-  
meidliche Kaminwirkung, was jetzt im  
Hochsommer willkommen sein kann, im  
Winter aber als äußerst unangenehm em-  
pfunden wird. Eine geschützte Warte-  
halle ist somit unerlässlich. Und hier hat  
man unverständlicherweise wieder ein-  
mal gespart und es bei der 40 Jahre alten  
Hütte belassen, die 1964, was selbst der  
Center-Manager nicht wusste, von einem  
VEB-Kombinat der DDR, übrigens zeit-  
gleich mit dem Bau mehrerer Lagerhallen  
auf dem Flughafen Frankfurt, geplant  
und errichtet wurde.



*Wie eine ehemalige DDR-Wartehalle...*



*...nicht einmal eine ordentliche Sitzgelegenheit gibt es im antiquierten DDR-Wartehäuschen im Busbahnhof des Main-Taunus-Zentrums.*

Der Bau des Parkhauses Nr. 2 und des integrierten Busbahnhofs hat etliche Millionen verschlungen. Herausgekommen ist ein äußerlich ansprechender, moderner Zweckbau. Da leuchtet es doch sicherlich jedem ein, dass für die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel keine weiteren Mittel mehr für eine fahrgastfreundliche Wartehalle übrig waren. Mögen die Fahrgäste, die sich das unbedingt antun wollen, weitere 40 Jahre auf einer Bank ohne Rückenlehne in einem nach Urin duftenden verdreckten Verließ auf ihren nächsten Anschluss warten. So bleibt uns wenigstens hier etwas DDR-Nostalgie erhalten.

Mit diesem zweiten Parkhaus und dem geplanten Parkhaus Nummer 3 hat sich das MTZ nunmehr endgültig die Chance verbaut, das Sulzbacher Einkaufszentrum auf vernünftige Weise an die Schiene anzuschließen. Eine Gleis-

verlegung auf Level 1 in zentraler Lage ist endgültig ausgeschlossen. Allerdings ist der Center-Manager Matthias Borutta auch nicht sonderlich an einer Verknüpfung mit der RTW interessiert, da er für seinen Standort eine Kaufkraftabschöpfung durch das vom Ambiente her höherwertige Nordwest-Zentrum befürchtet, wie er in einem kurzen Gespräch darstellte.

Auch eine Stichbahn zum Bahnhof Höchst, wie vom Berichtersteller bereits vor zehn Jahren dem Management vorgeschlagen (unter [www.wilfriedstaub.de](http://www.wilfriedstaub.de) nachzulesen) steht nach dessen Ansicht niecht auf der Agenda. Heißt es doch in einem Werbeslogan des MTZ: „Wo sonst parkt man so schnell, so bequem!“ (auf 4.000 kostenlosen Parkplätzen). Eine Schienenanbindung zum Preis eines Parkhauses mit weiteren 1.000 Stellplätzen wäre doch da der reinste Luxus.

*(Text und Bilder: Wilfried Staub)*



*So könnte eine Stadtbahnanbindung des Main-Taunus-Zentrums aussehen.*



*Bahnhofshalle Frankfurt-Höchst: Täglich 45.000 Fahrgäste. (Fotos: Wilfried Staub)*

## Großraum Frankfurt

# Stiefkind Bahnhof Höchst

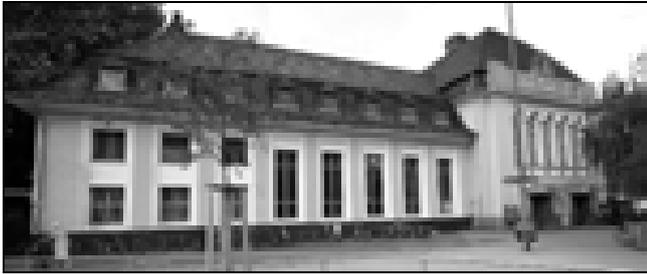
## Bahn behindert Bürgerprotest für barrierefreien Zugang

Die Bahnsteige und der Zugang zu den Zügen des Bahnhofs Höchst befinden sich in einem erbärmlichen Zustand. Die Zukunft des unter Denkmalschutz stehenden Bahnhofsgebäudes ist weiter ungewiss. Verhandlungen der Bahn und der Stadt mit potentiellen Investoren werden immer wieder ergebnislos vertagt. In Höchst formiert sich Protest nicht nur dagegen, dass sich der westliche Frankfurter Stadtteil vom Römer vernachlässigt fühlt, sondern auch gegen die Untätigkeit der Bahn in Sachen Modernisierung der Station, die immerhin von täglich 45.000 Fahrgästen frequentiert wird. Besonders aktiv ist auf diesem Gebiet die Senioreninitiative Höchst (SIH). Diese

hatte Anfang Juli 2010 etwa 100 Mitstreiter aktiviert, die den Bahnhof besetzten und ihrem Unmut Luft machten, aber postwendend vom Bahnschutz des Geländes verwiesen wurden.

Dass die Bahn den längst überfälligen Umbau weiter auf die lange Bank schiebt, dafür bringt PRO BAHN durchaus Verständnis auf. Es wäre zum jetzigen Zeitpunkt fatal, Fakten zu schaffen, wo nicht abschließend geklärt ist, ob die Regionaltangente West jemals, und wenn überhaupt, mit welcher Streckenführung im Raum Höchst gebaut wird. Der Bau dieser Linie hat fundamentalen Einfluss darauf, wie die zukünftige Bahnsteigbelegung aussehen wird. Außerdem ist noch

keine Entscheidung darüber getroffen, wie die Straßenbahnlinie 11 bis Höchst verlängert wird.



*Bahnhofsgebäude in Höchst*

Bahnchef Grube hat kürzlich gegenüber Matthias Zimmer, MdB signalisiert, dass mit den Umbauarbeiten in Höchst spätestens im Jahr 2014 begonnen werden kann, sofern bis dahin die Verhandlungen mit der Stadt Frankfurt zur Kostenbeteiligung mit einem für die Bahn positiven Ergebnis abgeschlossen werden. Die Modernisierung des Bahnhofs wird also kommen. Die Frage ist nur, mit einer kleinen oder großen Lösung, sowie der großen Ungewissheit, in welchem Jahr die Arbeiten abgeschlossen sein werden, 2017 oder erst 2025?

Dass der jetzige Zustand unhaltbar ist, darüber sind sich alle Beteiligten und Nutzer einig. Die Vorplanungen sind jetzt offensichtlich in die ernste Phase eingetreten. Es ist also an der Zeit, dass auch der Fahrgastverband PRO BAHN seine in einer Arbeitsgruppe aufgestellten Forderungen für ein zukunftsweisendes Konzept öffentlich macht. Folgender Forderungskatalog wird zur Diskussion gestellt:

1. Das Bahnhofsgebäude sollte u.a. multikulturelle Begegnungsstätten, städtische Verwaltungsstellen (Bürgerbüro etc.), eine RMV-Mobilitätszentrale mit DB-Fahrkartenverkauf, eine Post-/Paket-

stelle und die Polizeistation West aufnehmen.

2. Vorzeigefähige von 6 bis 24 Uhr geöffnete Toilettenanlage.

3. Behindertengerechter Zugang zu den Bahnsteigen mit Aufzügen (sowieso eine Selbstverständlichkeit bei Inanspruchnahme von Fördermitteln) und Videoüberwachung des gesamten Areals.

4. Kurze Wege zum Zentralen Omnibusbahnhof.

5. Fahrradreparatur-, -aufbewahrungs- und -verleihstation.

6. Verlängerung der Straßenbahn bis in den Bahnhof Höchst.

Was die Verlängerung der Straßenbahn bis in den Kernbereich von Höchst betrifft, so liegen in den Schubladen von traffiQ drei mögliche Trassenvarianten griffbereit. PRO BAHN hat einen eigenen Vorschlag erarbeitet, der aus Sicht des Fahrgastverbandes Hessen die verkehrstechnisch sinnvollste Lösung darstellt, die zudem noch kurzfristig und relativ preiswert umsetzbar wäre. Diese sieht wie folgt aus: Ab der Ludwig-Scriba-Straße werden Fahrbahn und Straßenbahngleise verschwenkt und letztere langsam auf die Höhe des Bahndamms hoch geführt. In Höhe Zuckerschwertstraße entsteht ein hochgelegter Haltepunkt mit Mittelbahnsteig und kurzen Wegen zu den dort verkehrenden Bussen. Danach folgt die Strecke eingleisig über Kunstbauten und Aufschüttungen unmittelbar dem Bahndamm. Etwa 50 Meter vor der Brücke über die Königsteiner Straße wird ein vom sonstigen Bahnbetrieb und von der DB-Oberleitung abgekoppeltes DB-Gleis genutzt, das danach wieder zweigleisig auf dem in Richtung Osten verlegten abgesenkten Mittelbahnsteig 1 (jetzige Gleise 1 + 2) mündet. Dieser erhält einen

zweiten Abgang zur Bruno-Asch-Anlage und somit zum Fußgängerbereich der Königsteiner Straße. Westlich vom Bahnsteig schließt sich eine Abstellanlage für Straßenbahnzüge an, mit der Option einer Verlängerung der später auf Stelzen geführten Straßenbahnstrecke bis mitten in den Industriepark Höchst hinein.



*Die Linie 11 soll von der Zuckerschwerdtstraße bis in den Kern von Höchst verlängert werden.  
(Foto: Sebastian Kasten)*

Das Konzept lässt einen Betrieb im Fünf-Minutentakt zu (Verlängerung in den Industriepark alle 20 Minuten). Bei dieser Lösung erübrigt sich zudem die umstrittene Verlegung des S-Bahn-Haltes Nied auf die Höhe der Mainzer Landstraße. Die Verknüpfung Straßenbahn und S-Bahn erfolgt jetzt im Bahnhof Höchst. Das Zentrum von Höchst ist über den zweiten Abgang vom Bahnsteig 1 fußläufig auf kurzem Weg gut erreichbar. Es müssen keine Häuser abgerissen werden. Erforderliche Grundstückszukäufe dürften sich in Grenzen halten bzw. je nach Bauausführung nicht einmal erforderlich sein. Eine schienengleiche Kreuzung der Straßenbahn gibt es im Ge-

gensatz zu allen anderen Modellen nur in Höhe Hausnummer 68 in der Bolongarostraße und dies betrifft nur den einspurigen Verkehr stadtauswärts. Die denkmalgeschützte Bruno-Asch-Anlage bleibt bis auf den Zugang zum Bahnsteig unangetastet.

Dieses Konzept lässt auch ausreichend Platz für die S-Bahnen und RegionalExpresszüge nach Frankfurt Hbf, Neuwied und Limburg sowie die K-Bahn nach Königstein. Optional ist über den Bahnsteig 5 eine Schienenanbindung des Main-Taunus-Zentrums mit zusätzlichem Halt Ballsporthalle/Silobad möglich. Vom letzten Bahnsteig 6 (Gleise 12 + 13) können die Leichttriebwagen der Regionaltangente West (RTW) abfahren. Auch die RTW-baugleichen Triebwagen der Sodener Bahn können den Bahnsteig 6 nutzen, der im westlichen Bereich eine Abstellanlage erhält. Im Bahnhof Höchst fällt die Strecke der RTW Richtung Westen dann direkt in den eingleisigen Tunnel ab, unterquert die Königsteiner Bahn und mündet – wie immer das bedingt durch die Querung des Liederbaches auch möglich sein soll – in den Leunakreisel, wo weitere ungelöste Probleme auf die RTW-Planer zukommen.

Dieser Vorschlag hat gegenüber der bisher bekannten Planung der Einführung der RTW in die Gleise 7 und 8 den Vorteil, dass keine 22 Züge pro Stunde eine einzige Weichenstraße passieren müssen, was selbst mittels eines elektronischen Stellwerks nicht umsetzbar wäre. Außerdem fällt die Rampe weniger eng und steil aus, was eine höhere Geschwindigkeit erlaubt. Sollte die RTW nicht gebaut werden – und manche Pessimisten gehen davon aus –, dann sollte zumindest die Straßenbahn in der vorgeschlagenen Form zur Verbesserung der Verkehrsan-

bindung von Höchst schleunigst realisiert werden. Spätestens ab 2016 könnten die ersten Züge der Straßenbahnlinie 11 dann den Bahnhof Höchst ansteuern und nicht

mehr halbherzig vor den Toren der einst eigenständigen Schlossstadt kehrt machen. (*Wilfried Staub*)

## Plandampf auf der Taunusbahn



Hundstadt, heute Ortsteil der Gemeinde Grävenwiesbach, wurde in diesem Jahr 600 Jahre alt. Da das Bahnhofsgebäude des dortigen Haltepunktes heuer auch noch 100. Geburtstag feierte und zwei der Organisatoren des Jubiläumsfestes begeisterte Eisenbahnfans sind, wurde das Jubiläumsfest am 24. und 25. Juli mit zünftigen Dampflokfahrten des Vereins „Historische Eisenbahn Frankfurt e.V.“ gefeiert und lockte bei herrlichem Sommerwetter 3.000 begeisterte Fahrgäste in den Hintertaunus. Bei den Dampffahrtfahrten war zu beachten, dass der Betrieb der zum Teil im 30-Minuten-Takt verkehrenden Planzüge der Hessischen Landesbahn auf der Strecke nicht beeinträchtigt werden durfte. Schnell kam die Idee auf, dass der Dampfzug gegen Zahlung eines geringen Dampfzugzuschlages mit regulären RMV-Fahrscheinen benutzt werden sollte. Dazu musste der Besteller allerdings Sponsoren finden und die Zustimmung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) eingeholt werden. Und schließlich galt es auch, eine Lösung für den enormen Wasserbedarf der Dampflokomotive 52 4867 von über 40 Kubikmeter zu finden. Diese Aufgabe löste am Ende die Freiwillige Feuerwehr von Grävenwiesbach, die generalstabsmäßig und punktgenau für den Nachschub an Wasser für die überaus durstige Dampflokomotive sorgte. Auch deshalb konnte der eng gestrickte Fahrplan eingehalten werden. Eine der Fahrten fand in der Fahrlage einer regulären Regionalbahn statt, so dass es erstmals seit 1995 im Gebiet des RMV wieder echten Plandampf gab. Alles in allem eine rundum gelungene Veranstaltung, die sich zur Nachahmung für ähnliche Feste in Hessen anbietet, auch wenn in einem Zug mit insgesamt 450 Fahrgästen drangvolle Enge herrschte, was die meisten Reisenden jedoch durchaus als Spaßfaktor empfanden.

(*Wilfried Staub/wb; Fotos: Florian Müller*)

Starkenburg

## Strecke Wiesbaden – Aschaffenburg

### Fahrradstellplätze werden nachgerüstet – Kapazitäten weiter mangelhaft

Auf der RMV-Linie 75 Wiesbaden – Darmstadt – Aschaffenburg wurden bis zum Sommer 2008 lokbespannte Vierwagenwendezüge eingesetzt, deren Steuerwagen in der Regel zwei Mehrzweckabteile mit längs angebrachten Klappsitzen hatten. In jedem davon ließen sich mindestens acht Fahrräder unterbringen. Nach einer europaweiten Ausschreibung des RMV werden auf der Linie 75 seit August 2008 lokbespannte Doppelstockzüge eingesetzt, mit denen sich das Sitz- und Stellplatzangebot verringerte: Doppelstock 1.+2. Klasse 37 Plätze 1. Klasse, 72 Plätze 2. Klasse, Doppelstock 2. Klasse 139 Plätze Doppelstock Steuerwagen 93 Plätze 2. Klasse, Mehrzweckabteil für max. 12 Fahrräder. Die Innenausstattung des Mehrzweckabteils genügte nun zwar den EU-Normen für behindertengerechte Ausstattung, ist aber weitgehend praxisuntauglich.



*Steuerwagen eines Doppelstockzuges  
(Foto: DB AG)*

Seither hat der Regionalverband zahlreiche Kundenbeschwerden an RMV, DADINA und LNVG geschickt, da die Mehrzweckabteile mit bis zu 20 Fahrrädern überfüllt waren und es zum Teil kein Durchkommen mehr gab oder Fahrgäste mit Rädern zurückgewiesen wurden.

Am 10. Juni 2010 kam von Mike Walczok, Leiter des RMV-Qualitäts-Managements, die Nachricht: „Derzeit kommt es auf der Linie 75 Wiesbaden – Mainz – Darmstadt – Aschaffenburg wiederholt zu Engpässen bei der Fahrradmitnahme, da die Resonanz unter den Radfahrern im Südhessennetz sehr viel größer als erwartet ist. Um hier Abhilfe zu schaffen, haben wir gemeinsam mit DB Regio beschlossen, in den neun Steuerwagen den Mehrzweckbereich zu erweitern.“

### Weitere Fahrradstellplätze entstehen

Die derzeit vorhandenen zwölf Fahrradstellplätze befinden sich im Mehrzweckbereich des Steuerwagens zwischen der Toilette und dem vorderen Ausstiegsbereich. Der Bereich zwischen der Toilette und dem hinteren Ausstiegsbereich ist derzeit mit festen Sitzplätzen ausgestattet. Dieser Bereich wird zur Schaffung von weiteren Fahrradstellplätzen umgerüstet, sodass ca. acht weitere Fahrradstellplätze angeboten werden können. Dabei wird die vorhandene Festbestuhlung mit elf Sitzplätzen ausgebaut und durch insgesamt 13 Klappsitze an

den Längswänden ersetzt. Die vorhandene Glastrennwand mit Pendeltüre zwischen Einstieg und Mehrzweckraum wird entfernt und wie im bestehenden Mehrzweckraum durch kleine Windfänge ersetzt.

Die bislang als Begleitersitze eingebauten Einzelsitze in vis-à-vis Anordnung im bestehenden Mehrzweckraum erschweren die Nutzung des Abteils werden deshalb zurückgebaut. Ersatzweise werden dort drei längs angeordnete Komfort-Klappsitze eingebaut. Diese Klappsitze weisen die Komfortmerkmale der Festsitze auf, erhalten aber keine Armlehnen wegen der Verletzungsgefahr.



*Bahnhof Dieburg an der Strecke nach Aschaffenburg. (Foto: R. Dietrich)*

Der Umbau des ersten Wagens soll Anfang Juli 2010 beginnen. Es wird immer nur ein Steuerwagen vorzugsweise aus der Einsatzreserve entzogen und im DB-Werk Wittenberge im nördlichen Brandenburg umgebaut. Der erste umgebaute Steuerwagen mit erhöhter Fahrradmitnahmekapazität wird voraussichtlich Ende Juli 2010 in das Südhessennetz zurückgeführt werden können. Der Umbau

des letzten Steuerwagens wird voraussichtlich Mitte November 2010 abgeschlossen sein. Die Umbaukosten werden mit der Maluszahlung 2009 für das Südhessennetz verrechnet. Im Zeitraum von Juli bis November 2010 kann es zu Engpässen bei der Fahrzeugverfügbarkeit der Steuerwagen kommen. DB Regio versucht, bei Verfügbarkeitsproblemen doppelstöckige Ersatzsteuerwagen bereitzustellen. Sollte dies nicht möglich sein, muss im Einzelfall gegebenenfalls auf einstöckige Steuerwagen oder ganze einstöckige N-Wagen-Wendezugseinheiten zurückgegriffen werden.

### **Neue Engpässe in der zweiten Klasse**

So sinnvoll der Umbau der Steuerwagen ist, ergibt sich für den einzigen eingesetzten Zwei-Wagen-Zug, der ausgerechnet im Berufsverkehr mit erhöhter Kapazitätsanforderung unterwegs ist, nun noch eine weitere deutliche Reduzierung der Sitzplätze in der zweiten Klasse. Zwar sind durch die Klappsitze auf dem Papier mehr (13 statt 11) Sitze vorhanden, diese werden aber im Regelfall wegen der Radfahrer nicht mehr genutzt werden können. Damit stehen in einem gesamten Zug dann nur noch 139 Sitzplätze des einen Doppelstockwagens zur Verfügung, während das Oberdeck des Steuerwagens 37 weitgehend unbesetzte Plätze der ersten Klasse durch die Gegend fährt, wie auch durch mehrere Zählungen bestätigt. PRO BAHN wird auch hier solange bei den zuständigen Stellen weiterbohren, bis die Kapazitäten der ersten Klasse an den realen Bedarf angepasst sind. (Gottlob Gienger/hk)



„Probe-Übergabe“ an der Laderampe der Firma DAW/Caparol in Ober-Ramstadt. Zunächst muss die Systemkreuzung der Odenwaldbahn abgewartet werden.  
(Fotos: Joachim Theinert)

### Starkenburg

## Wieder Güterverkehr im Odenwald

### Probetransport nach Italien – Schotter aus Groß-Bieberau?

„Die Rückkehr der DB auf die Odenwaldbahn“ als Einleitung mutet etwas übertrieben an, aber im kleinen Rahmen ist der "Rote Riese" wieder auf die Odenwaldbahn zurückgekehrt. Was schon länger in der Gerüchteküche war, bestätigte sich nun im Februar. Die Fa. DAW (Caparol) prüft derzeit ihre Rückkehr auf die Schiene. Anlässlich eines Probetransports von Produktionsmitteln für ein Werk in Italien brachte eine Diesellok am 24. Februar 2010 vier Güterwagen nach Ober-Ramstadt. Da an der Laderampe derzeit nur zwei Wagen beladen werden können, wurden die beladenen Wagen am 25. Februar 2010 abgeholt und die beiden unbeladenen zur Beladung bereitgestellt. Letztere wurden dann am Folgetag abgeholt und auf die Reise nach Italien geschickt. In den Folgemonaten, so auch aktuell Mitte Juli, fanden weitere Bedienfahrten mit zwei bis vier Wagen

und unterschiedlichen Bedienungskonzepten statt. Ob die Verladung insgesamt erfolgreich war, den Ansprüchen des Verladers entsprach und ob die Bedienungen in den Regelverkehr übergehen werden, ist noch nicht bekannt. Die „gewöhnlich gut unterrichteten Kreise“ berichten, dass DB Schenker Rail Deutschland alles derzeit noch einmal durchrechnet.

Die reibungslose, wenn auch mit einer Gesamtbedienzeit von etwas über zwei Stunden je Hin- und Rückleistung relativ personalintensive Bedienung beweist aber, dass der Bahnhof auch nach der Umrüstung auf ein elektronisches Stellwerk kein sonderliches Hindernis für Güterverkehr mit Rangieren in einem Bahnhof mit Systemkreuzung auf einer recht gut belegten Strecke darstellt.

## Schotter aus Groß-Bieberau

Still wurde es leider wieder hinsichtlich der Schotterverladung in Groß-Bieberau. Nach einigen erfolgreich durchgeführten kleineren und größeren Leistungen zwischen Dezember 2009 und März 2010 sind nun seit gut einem Vierteljahr keine weiteren Fahrten mehr gesichtet worden und die Trasse wächst wieder zu. Der Hinderungsgrund läge nach Informationen aus Insiderkreisen in den für richtig lange und damit rentable Schotterzüge zu kurzen nutzbaren Gleislängen in Reinheim und Ober-Ramstadt; es werde aber nach einer unkonventionellen Lösung gesucht. Die nutzbaren Gleislängen wurden im Zuge des ESTW-Umbaus durch teilweise näher am Bahnsteig stehende Ausfahrtsignale verkürzt, um im Regelbetrieb gleichzeitige Einfahrten der Züge bei Kreuzungen zu ermöglichen.

(Gottlob Gienger/RGR)



*Die beiden letzten Wagen sind beladen und bewältigen mit 294 608-5 die erste Etappe auf dem Weg nach Italien.*

## Starkenburg

# Rollender Modellbahnzug

## Einzigler betriebsfähiger Ausstellungszug mit Miniaturbahn

Die Fahrgastzeitung möchte diesmal auf eine modellbahntechnische Attraktion hinweisen, die sich seit 1985 meistens in unserer Nähe, nämlich auf dem Gelände des Darmstädter Eisenbahnmuseums, befindet. Meistens? Allerdings, denn der Modellbahn-Ausstellungszug ist als mobile Schauanlage gelegentlich unterwegs, ist er doch übrigens der einzige betriebsfähige Ausstellungszug Deutschlands. Dabei ist er nicht nur eine rollende Modellbahnanlage, sondern er versucht auch mit integrierten Ausstellungen seine

Besucher für die Anliegen des Schienenverkehrs zu sensibilisieren. Alt und jung werden so Verkehrsprobleme vermisch mit der historischen Vergangenheit der Eisenbahn vermittelt. Das Modell bringt diese Inhalte jungen Besuchern sozusagen spielerisch näher.

Allerdings ist der Modellbahn-Ausstellungszug kein Selbstläufer: Es werden dringend ehrenamtliche Mitarbeiter gesucht, die mithelfen möchten, die Vorteile des Schienenverkehrs gegenüber dem Straßenverkehr im Modell sowie in gra-

phischen und bildlichen Darstellungen (Ausstellungen) aufzubereiten. Gesucht werden Modellbauer, Modellbahner, Tüftler, oder solche die es werden wollen und die an einer Mitarbeit in Kranichstein im Ausstellungszug interessiert sind. Es wird kein Mitgliedsbeitrag erhoben, es fallen allenfalls Fahrtkosten nach Kranichstein an. Wer an einer Mitarbeit interessiert ist, kann sich unter der Telefonnummer 06154 - 9000 erkundigen oder eine E-Mail an [assmann.k.da@t-](mailto:assmann.k.da@t-online.de)

[online.de](mailto:assmann.k.da@t-online.de) senden. Die Zusammenkünfte finden am 1. und 3. Mittwoch des Monats statt

Für einen ersten virtuellen Besuch klicke man bitte im Internet auf [www.mobatrain.de](http://www.mobatrain.de). Die nächsten „richtigen“ Besuchstermine des Modellbahnzuges in diesem Jahr sind am 12./13. September in Kranichstein, am 23./24. Oktober in Frankenberg sowie am 27.-29. Dezember wieder in Kranichstein.  
(Volker Gelmroth)



*Die Bahnsteigbrücke über die Gleise im Heidelberger Hauptbahnhof soll an der rechten Seite verlängert werden. (Fotos: Wolfgang Brauer)*

### Rhein-Neckar

## **Ausbau des Heidelberger Hauptbahnhofs**

**Bahnsteigbrücke soll zum neuen Stadtteil Bahnstadt verlängert werden**

Im Oktober soll mit dem Bau der Verlängerung der Bahnsteigbrücke im Heidelberger Hauptbahnhof begonnen werden. Diese Baumaßnahme war schon vor

der Errichtung des „neuen“ Heidelberger Hauptbahnhofs Anfang der 50er Jahre des 20. Jahrhunderts geplant, wurde jedoch bisher nicht umgesetzt, weil das

Gelände neben dem Hauptbahnhof von den amerikanischen Streitkräften genutzt wird. Diese aber ziehen nun auch langsam aus Heidelberg ab; deshalb kann die Baumaßnahme jetzt umgesetzt werden.

Analog zum Darmstädter Hauptbahnhof, wo die Bahnsteigbrücke vor zehn Jahren verlängert wurde, soll die breite, bisher neun Gleise überspannende Zugangsbrücke zu den Bahnsteigen einen 16,40 Meter langen Anbau im Stil der vorhandenen Architektur erhalten und auch das Gleis 10 überspannen. Gleichzeitig soll die verlängerte Bahnsteigbrücke aber auch einen Zugang für Fußgänger in den derzeit neu entstehenden Stadtteil „Bahnstadt“ im Südwesten Heidelbergs auf dem Gelände des ehemaligen Rangier- und Güterbahnhofs bieten.

Diese Verlängerung wird nun aber teurer als ursprünglich geplant. Ende 2008 war die Stadt noch von 1,5 Millionen Euro ausgegangen. Jetzt hat der Gemeinderat einem Betrag von 2,6 Millionen Euro seinen Segen gegeben. Die Mehrkosten sind dadurch entstanden, weil die Verlängerung statt ursprünglich elf Metern nun 16,40 Meter lang werden soll.

Welchen Anteil die Stadt an den 2,6 Millionen tragen muss, ist noch unklar. Die Deutsche Bahn AG, die die Bauarbeiten ausführt, hat einen Förderantrag beim Land Baden-Württemberg eingereicht, über den bislang aber noch nicht entschieden wurde. Die Entscheidung darüber hatte sich mehrfach verzögert, zuletzt sollte sie Ende Juli fallen. Die Zeit drängt, denn im Oktober sollen die Bauarbeiten beginnen, damit sie bis April 2011 beendet werden können. Notfalls muss die Stadt Heidelberg den Betrag vorfinanzieren. Hinzu kommen noch einmal 635.000 Euro für eine Park- und eine

Bike&Ride-Anlage sowie eine Zufahrt und einen Aufzug.



*Schon 2011 soll hier ein Abgang zum neuen Heidelberger Stadtteil „Bahnstadt“ stehen.*

Die derzeit geplanten 130 Rad- und auch die rund 100 Pkw-Stellplätze am Ende der erweiterten Bahnsteigbrücke sind allerdings nur eine Zwischenlösung. Das Gelände gehört noch den US-Streitkräften und wird auch bis zu deren Abzug 2015 genutzt. Die Amerikaner haben nur für einen Teil des Grundstücks – für den Zugang zum Querbahnsteig – ein Nutzungsrecht eingeräumt, denn die Army fordert einen Sicherheitsabstand von bis zu 25 Meter zu ihren Gebäuden. Sobald die gesamte Fläche an die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben zurückgegeben ist, will die Stadt sie kaufen und in einen „Bahnhofsplatz Süd“ verwandeln. (wb)



*So soll der neue Busbahnhof mit Parkhaus am Bahnhof Wiesloch-Walldorf aussehen (Bild: ars – Hermann + Hornung)*

Rhein-Neckar

## Busbahnhof im Bahnhof Wiesloch-Walldorf

Bahnsteigbrücke soll zum neuen Stadtteil Bahnstadt verlängert werden

Der Bahnhof Wiesloch-Walldorf südlich von Heidelberg wurde zum Fahrplanwechsel Systemhalt der IC-Linie Stralsund – Karlsruhe. Schon durch den Umbau zur S-Bahn-Station wurden die Bahnsteige komplett erneuert und neben dem Zugangstunnel zu den Bahnsteigen und auf die West-Seite des Bahnhofs noch eine architektonisch aufwendig gestaltete Fußgängerüberführung samt Aufzügen gebaut. Auch das heruntergekommene Bahnhofsgebäude wurde umfassend saniert und optisch aufgewertet.

In einem nächsten Bauabschnitt soll nun der Bahnhof um eine zentrale Bushaltestelle mit neun Standplätzen für Linienbusse in Höhe des neuen Steges erweitert werden. Die Bushaltestelle wird über einem Parkhaus für 420 Pkw errichtet. Die Bushaltestelle liegt in „Höhenlage“, damit zukünftig die Busse sowohl aus Wiesloch, als auch aus Walldorf den Bahnhof direkt über eine Brücke

anfahren können. Bisher fahren die Stadtbusse Wiesloch-Walldorf erhebliche Schleifen, um die derzeitigen Haltestellen beim Bahnhof zu erreichen, auf der Walldorfer Seite jeweils 950 Meter, auf der Wieslocher Seite sogar 1,2 Kilometer. Diese unnötigen und zeitaufwendigen Schleifenfahrten summieren sich auf etwa 70.000 Kilometer pro Jahr. Das Parkhaus ist ein „Abfallprodukt“ des Omnibusbahnhofs. Man hätte auch Erde aufschütten und den Omnibusbahnhof darauf errichten können, allerdings zu praktisch gleichen Kosten. Eine Umfrage hat darüber hinaus ergeben, dass insbesondere bei Fernpendlern Nachfrage nach Stellplätzen in einem Parkhaus besteht. Die Planung sieht weiterhin die fußläufige Erschließung des Geländes sowohl westlich der Schienen als auch südlich des Bahnhofs auf der Ebene des jetzigen Stegs und zukünftigen Omnibusbahnhofs vor. (Klaus Rothenhöfer/wb)

# PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten

## **PRO BAHN e. V. Hauptstadtbüro**

Friedrichstr. 95 (PB 98)

10117 Berlin

Tel.: (030) 3982 0581 (Mitgliedsanfragen)

Tel.: (030) 3982 0582 (Kundenprobleme)

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 (069) 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. (0561) 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. (06171) 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. (06071) 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. (0621) 41 19 48 oder (0174) 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:

Do 1.10. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft November – Dezember 2010. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken.

### PRO BAHN in Nordhessen:

Mi 29.9. 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmstraße 2, Kassel

Mi 28.10. (jeden letzten Mittwoch im Monat).

### PRO BAHN Großraum Frankfurt e.V.:

Mo 6.9. ab 18.30 Uhr: Monatstreff im Saalbau Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 3 (fünf Fußminuten vom Hauptbahnhof/Südseite).

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

Mo 1.11. ab 18.30 Uhr: Monatstreff im Saalbau Gutleut, Raum 3.

### Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi 22.9. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg, Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie (Dornheimer Weg 27, Darmstadt) 15 Minuten Fußweg ab Hauptbahnhof oder mit Linie F bis Hst. Rodensteiner Weg (18.30-19.00 Uhr: informeller Teil, 19.00-21.00 Uhr: Tagesordnung).

Mi 27.10. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des Regionalverbandes Starkenburg in der Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie.

### Regionalverband Rhein-Neckar:

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

Do 21.10. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar im Braustüberl, Bergheimer Str. 91 in Heidelberg.

### Sonstige Termine

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

Do 14.10 im Gasthaus „Zur Kreuzgasse“ in Ober-Waldmichelbach.

---

### Das Allerletzte (siehe Rückseite)

Zwischen zehn und zwölf kommt der 11-Uhr-Zug. Genaues weiß man nicht, nur dass insgesamt drei Züge am Tag den Markt in Samut Songkhram in Thailand (ca. 70 Kilometer südwestlich von Bangkok) passieren. Man hört ihn kommen. Und dann ist noch reichlich Zeit, die Vordächer der Verkaufsstände zurückzuklappen. Die Ware kann an Ort und Stelle verbleiben, alles ist genau abgemessen. (*Fotos: Marion Gauglitz*)

Das Allerletzte

