

PRO BAHN Hessen 

Fahrgastzeitung

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

Nr. 86

Mai – Juni 2011



Chaos auf der Siegstrecke	S. 9
Alles neu auf der Vogelsbergbahn	S. 14
U2-Verlängerung in Bad Homburg	S. 24

Titelbild: Buntes Bild im Bahnhof Gießen. Links ein Zug der HessenBahn (HLB) von Siegen nach Frankfurt, weiter rechts daneben dann ein Triebwagen der Deutschen Bahn nach Koblenz, es folgt wieder ein HLB-Zug nach Gelnhausen und schließlich ein DB-Zug. (Foto: Wilfried Staub)

Rückseite: Noch Zukunftsmusik! So könnte es einmal aussehen, wenn die Frankfurter Straßenbahnen der Linie 11 nicht mehr mitten im Stadtteil Höchst enden, sondern die Tram-Strecke über eine Rampe bis in den Bahnhof Höchst verlängert wird. (Fotomontage oben: Thomas Seibold). Noch zeigt die Zielanzeige der Frankfurter Straßenbahnlinie 11 von Fechenheim nur „Höchst/Zuckschwertstraße“ und nicht „Höchst/Bahnhof. (Foto unten: Rudi Acamec).

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

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

Die FGZ kann auch online unter www.pro-bahn.de/mittelhessen bestellt werden.

Leserbriefe sind gerne gesehen, sollten sich jedoch auf Artikel in der „Fahrgastzeitung“ beziehen. Die Redaktion druckt keine „offenen“ oder anonymen Briefe ab, ebenso keine 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*), Thomas Kraft (*kr*). Alle anderen Artikel sind namentlich gekennzeichnet. V. i. S. d. P.: *mus*, für die einzelnen Regionalverbände: *hk, wb, ld, hh, kr*.

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

Endredaktion und Layout dieser Ausgabe: *wb*

Druck und Versand: *hk*

Regionalredaktionen:

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

Mittelhessen: Thomas Kraft, Fliederweg 17, 35633 Lahnau,
Tel. (0 64 41) 6 60 99, Fax (0 64 41) 67 18 29, E-Mail: Kraft-Lahnau@t-online.de

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

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

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

Redaktionsschluss für diese Ausgabe: 1.4.2011 (Heft Mai – Juni 2011)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.6.2011 (Heft Juli – August 2011)

Inhalt dieser Ausgabe

PRO BAHN intern

Ruhiger Bundesverbandstag zum Jubiläum	4
Interview mit dem neuen Bundesvorstandsmitglied Alexander Drewes	5
Thomas Kraft neuer Regionalvorsitzender für Mittelhessen	7

Mittelhessen

Chaos auf der Sieg-Strecke	9
Alles neu auf der Vogelsbergbahn	14

Nordhessen

Fernbusse: Günstige Preise als Dauervorteil?	18
Schüler als Fahrzeugbegleiter ausgebildet	20
Den Lokführern stinkt es	20

Osthessen

Ein gesicherter Bahnübergang muss in Hettenhausen her	21
---	----

Großraum Frankfurt

Straßenbahnverlängerung in den Bahnhof Höchst	22
Verlängerung der U-Bahn-Linie 2 in Bad Homburg	24
Bessere Anbindung von Saalburg und Hessenpark	26

Starkenburg

Anhörung zur Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar	27
Zu wenig 2. Klasse-Plätze zwischen Wiesbaden und Aschaffenburg	30
DADINA erwidert auf PRO-BAHN-Kritik zur Pfungstadtbahn	31

Rhein-Neckar

Neue Schienen für Heidelberg heiß diskutiert	34
--	----

Rheinland-Pfalz

Die Mainzelbahn: Neue Straßenbahnstrecke in der Landeshauptstadt	36
--	----

<u>PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten</u>	38
--	----

<u>PRO BAHN – Termine</u>	39
---------------------------------	----



Der Bundesvorstand von PRO-BAHN: Marcel Drews, Alexander Drewes, Karl-Peter Naumann, Stefan Jugelt, Ulrich Grunert (v.l.n.r.).

(Foto: Edmund Lauterbach)

PRO BAHN intern

Ruhiger Bundesverbandstag zum Jubiläum

Der Fahrgastverband PRO BAHN wurde 30 Jahre alt

Ausgesprochen ruhig und sachlich ging es in diesem Jahr auf dem Bundesverbandstag von PRO BAHN in Freising zu, nachdem die beiden vorangegangenen Jahreshauptversammlungen des Fahrgastverbandes in Darmstadt (2009) und Neustadt an der Weinstraße (2010) von zum Teil heftigen und emotionalen Debatten über innerverbandliche Themen geprägt waren.

Ob es wohl auch am Jubiläum lag, das in Freising gefeiert wurde? Immerhin begeht PRO BAHN in diesem Jahr bereits seinen 30. Geburtstag. Der Fahrgastverband wurde am 31. März 1981 gegründet. Damals gab es in Deutschland zahlreiche Streckenstilllegungen. Einer der Kämpfer dagegen war Paul Straka, der sich für den Erhalt einer lokalen Nebenbahn im Raum Wuppertal einsetzte. Er erkannte aber auch, dass die „Retter der

Nebenbahnen“ über den Tellerrand hinaussehen und sich zusammenschließen mussten. Daraus wurde dann aber kein Dachverband der Streckenrettungs-Initiativen, sondern der Fahrgastverband PRO BAHN.

Straka starb bereits 1989, sein Nachfolger wurde Kurt Bielecki, seit 1996 steht Karl-Peter Naumann als dritter Bundesvorsitzender PRO BAHN vor. Eng mit der PRO-BAHN-Geschichte verbunden ist auch Klaus Schröter, seit 1984 Vorstandsmitglied und seit 1996 Schatzmeister. Er schied jetzt aus dem Bundesvorstand aus. Den freiwerdenden Platz nahm Alexander Drewes aus Kassel ein. Er ist bereits seit 2010 Behindertenbeauftragter von PRO BAHN. Siehe auch das nachfolgende Interview mit Alexander Drewes. (wb)

PRO BAHN intern

Alexander Drewes im Interview

... zu Behinderten, wie sie wahrgenommen werden und zu Stuttgart 21

Der neue stellvertretende Bundesvorsitzende unseres Fahrgastverbandes ist Mitglied bei PRO BAHN in Nordhessen. Deshalb befragte ihn die Fahrgastzeitung.

Fahrgastzeitung: *Wie bewerten Sie persönlich Ihre Wahl in den Bundesvorstand von PRO BAHN?*

Alexander Drewes: Natürlich freue ich mich sehr über diese Wahl. Zum einen zeigt der Bundesverband damit, dass er auch die Interessen von Fahrgästen ernst nimmt, die ansonsten eher nicht sonderlich im Blickfeld stehen, zum anderen trägt der Bundesvorstand damit seinem eigenen Wunsch Rechnung, sowohl ein jüngerer als auch selbst behindertes Mitglied in den Vorstand gewählt zu wissen.

Fahrgastzeitung: *Welche Ziele möchten Sie als Vorstandsmitglied erreichen?*

Alexander Drewes: Die Erfahrungen der letzten Monate haben mir gezeigt, dass es teilweise Schwierigkeiten in der innerverbandlichen Kommunikation gegeben hat. Dem versuchen wir vorstandsseitig jetzt vermehrt abzuwehren, indem wir nicht mehr nur für Sachgebiete, sondern auch für Sachfragen Ansprechpartner anbieten. Nach außen hin fungiere ich nach wie vor als Behindertenbeauftragter des Bundesverbandes. Hier scheint mir die Zielsetzung am wichtigsten, die Interessen von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen, das sind ja nicht nur behinderte Menschen, sondern in der Vielgestaltigkeit des Lebens beispielsweise auch ältere und sehr junge Menschen, solche Fahrgäste mit vielem oder unhandlichem Gepäck, Eltern mit ihren Kindern. Daneben interessiert

mich als – man kann das schon so sagen – „Fan“ des Verkehrssystems Schiene – eigentlich jeglicher Belang, mit dem der Fahrgast unmittelbar zu tun hat.

Fahrgastzeitung: *Welches sind aus Ihrer Sicht die größten Defizite in Bahnhöfen, in Zügen und Bussen, die die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel für behinderte Menschen erschweren?*

Alexander Drewes: Das ist sicherlich ein Thema, das Bände füllen könnte. Wichtigstes Problem an Bahnhöfen ist die fehlende Zugänglichkeit sowohl der Bahnsteige als auch häufig der sonstigen „Infrastruktur“ des Bahnhofs (beispielsweise vieler Ladengeschäfte dort). In Zügen und Bussen – gerade im ÖPNV hat sich hier in den letzten fünfzehn Jahren allerdings teilweise eine umgreifende Änderung ergeben – können die Fahrzeuge häufig schon wegen ihrer fehlenden Zugänglichkeit gar nicht selbstständig genutzt werden. Hier ist bei der DB AG wohl die Mobilitäts-Servicezentrale das zentrale Ärgernis von mobilitätseingeschränkten Reisenden.

Im ÖPNV darf allerdings die großenteils noch sehr problematische Zugänglichkeit der Haltestellen nicht aus dem Blick verloren werden. Auch Ticketing, Information und Service sind großteils für mobilitätseingeschränkte Reisende noch stark verbesserungsbedürftig. Hier handelt es sich aber vielfach um Probleme, von denen jeder Fahrgast, also nicht nur in ihrer Mobilität reduzierte Menschen, profitieren würden.

Fahrgastzeitung: *Wie beurteilen Sie die Wahrnehmung dieser Probleme in der Öffentlichkeit und speziell bei Verkehrsunternehmen?*

Alexander Drewes: Durchwachsen. Es gibt, gerade im Bereich der Schaffung von Barrierefreiheit, unendlich viel guten Willen vonseiten der Verkehrsunternehmen. Es fehlt aber vielfach an einem gerade daraufhin ausgerichteten Managementaspekt, zudem werden die Betroffenen als „Experten in eigener Sache“ viel zu wenig in Entscheidungsfindungsprozesse wie z.B. die Anschaffung von Neufahrzeugen eingebunden. Wie Barrierefreiheit – oder überhaupt Behindertenpolitik – eine gesamtgesellschaftliche Querschnittsaufgabe darstellt, sollte es auch bei Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern eigene Ressorts für die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen geben.

Fahrgastzeitung: *Wie bewerten Sie Ihren Auftritt bei der Schlichtung für Stuttgart 21? Hat er etwas bewirkt? Welche Resonanz haben Sie erhalten?*

Alexander Drewes: Man darf sich nicht der Illusion hingeben, dass, nur weil die Befürworter während der Sachschlichtung kein einziges Argument auf meinen Vortrag zu entgegnen wussten, dies bereits als Knockout der Gegenseite anzusehen. Dazu ist das Thema Barrierefreiheit auch auf der Agenda der Schlichtung nicht wesentlich genug gewesen. So war Mineralwasserqualität für den Stuttgarter Oberbürgermeister Schuster ein wesentlicher Punkt, dass er daran S21 hätte scheitern lassen wollen; für den Bereich Sicherheit und Barrierefreiheit habe ich so etwas – auch vonseiten der DB AG – nie weder gehört noch gelesen.

(Fortsetzung Seite 7)

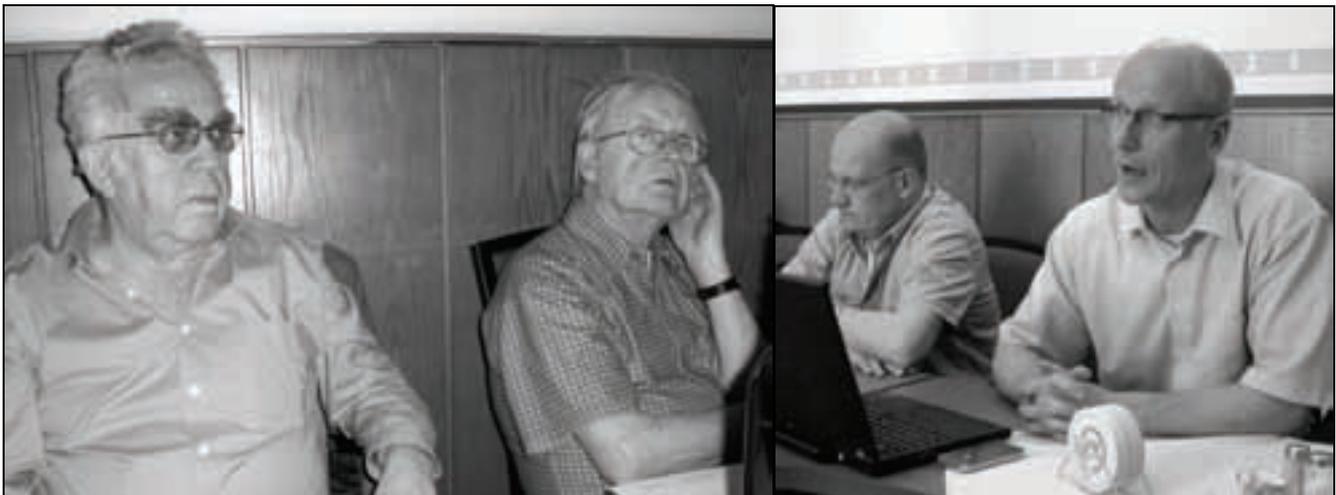


Alexander Drewes, 43 Jahre alt, ist ledig und Vater dreier Kinder. Der Jurist, Psychologe und Publizist aus Kassel ist selbst mehrfach beeinträchtigt (unter anderem blind und hochgradig hörbehindert). Drewes ist seit knapp 20 Jahren – hauptsächlich als Jurist – in leitender Verbandsfunktion bzw. seit mehreren Jahren freiberuflich tätig. Er hat langjährige und umfassende juristische Erfahrung, insbesondere in den Bereichen Sozial- und sonstiges Behindertenrecht sowohl in der Rechtsberatung als auch in der Rechtsvertretung. Hobbys von Drewes sind Literatur, Geschichte und Politik, Kinematographie, Fotografie, Musik, aus- wie inländische Küche und Reisen. Letzteres nimmt mittlerweile auch dann viel Zeit in Anspruch, wenn Drewes nicht unmittelbar reist, ist er doch seit einem Jahr auch Behindertenbeauftragter und seit März 2011 stellvertretender Bundesvorsitzender des Fahrgastverbandes PRO BAHN. (wb/ad)

Der wesentliche Erfolg meines Beitrages lag wohl darin, die Themen Sicherheit und Barrierefreiheit für in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen in das öffentliche Bewusstsein gerückt zu haben. Immerhin gibt es zwischenzeitlich in Stuttgart eine – wohl regelmäßig – tagende Arbeitsgruppe, die sich genau mit diesen Aspekten auseinandersetzt. Die Re-

sonanz auf meinen Auftritt war ungewöhnlich groß. Vermehrt habe ich – direkt oder indirekt – erfahren, dass wir von PRO BAHN mit diesem Themenschwerpunkt ein Alleinstellungsmerkmal haben.

Die Fragen stellte Wolfgang Brauer.



Interessiert lauschten Helmut Lind und Hans Meyer (links) dem Vortrag von Stefan Blümling (rechts) auf der Jahreshauptversammlung des PRO-BAHN-Landesverbandes Hessen am 2. April 2011 in Gießen. Er stellte die Gesellschaft für Angewandte Kommunalforschung vor, die PRO BAHN beigetreten ist. Links neben Stefan Blümling sitzt Thomas Kraft, der neu gewählte Regionalvorsitzende für Mittelhessen. Siehe dazu auch nachfolgende Artikel. (Fotos: Wolfgang Brauer)

PRO BAHN intern

Thomas Kraft neuer Regionalvertreter

Mittelhessen im Landesverband wieder angemessen vertreten

Der Fahrgastverband PRO BAHN wird seit Anfang April in der Region Mittelhessen von Thomas Kraft vertreten. Der 40-Jährige wurde auf der Jahreshauptversammlung des Landesverbandes Hessen in Gießen mit großer Mehrheit

gewählt. Kraft ist ein mittelhessisches Urgewächs. In Gießen geboren wohnt er seither in Lahnau genau zwischen Gießen und Wetzlar. Der gelernte Vermessungstechniker arbeitet seit elf Jahren in der Kommunalverwaltung der Stadt Wetzlar.

Seit 1997 ist er Mitglied im Gemeindeparlament von Lahnaun und steht aktuell dem Bau- und Verkehrsausschuss vor. Im Rahmen seines kommunalen Mandats ist er seit langer Zeit Mitglied in der Versammlungsversammlung der Nahverkehrsorganisation des Lahn-Dill-Kreises.



Thomas Kraft

Seit 2009 ist Thomas Kraft Mitglied im Fahrgastbeirat des Rhein-Main-Verkehrsverbundes. So ist es Thomas Kraft auch schon gelungen, auf verschiedene Schieflagen des Schienenfahrplans vorwiegend im Raum Mittelhessen Einfluss zu nehmen.

Mit dem Landesvorstand von PRO BAHN zusammen möchte er in Kürze mehrere Tausend Unterschriften dem zuständigen Träger des Schienennahverkehrs in Hessen überreichen. Thomas Kraft sieht seine Hauptaufgabe darin, auf die schlechte Ausgangssituation der

Bahnverbindungen in der Region Mittelhessen hinzuweisen. Nur die Verbindungen von und nach Frankfurt haben eine angemessene Verbesserung erfahren, aber letztlich ist das Gesamtnetz für Mittelhessen eines der schlechtesten in Deutschland und das in einer Region, in der über eine Million Menschen leben.

(kr/wb)

Eine ganze Firma als Mitglied

Als neues Mitglied konnte Landesvorsitzender Hermann Hoffmann auf der Jahreshauptversammlung in Gießen gleich eine ganze Firma begrüßen: Die Gesellschaft für Angewandte Kommunalforschung, kurz Gefak. Das Unternehmen aus Marburg berät vor allem Kommunen in Fragen der Wirtschaftsförderung im In- und Ausland. Zum Kundenkreis gehören Städte aller Größen wie Nürnberg, Marburg oder Lorsch, Landkreise und Ämter in verschiedenen Bundesländern sowie Genossenschaften in der Mongolei, Burkina Faso und Nepal.

Die Gefak ist PRO BAHN beigetreten, weil sich das Unternehmen für eine ökologische Marktwirtschaft einsetzt – so ist es in den Firmenleitlinien festgeschrieben. Außerdem sind die meisten der 18 Mitarbeiter intensive Bahnnutzer, pro Jahr legen sie zusammen 200.000 bis 250.000 Kilometer auf der Schiene zurück, erklärte Rainer Blümling, der das Unternehmen den anwesenden PRO-BAHN-Mitgliedern in Gießen vorstellte. Von ihrer Mitgliedschaft im Fahrgastverband erhoffen sich die Mitarbeiter der Gefak in Zukunft auch eine bessere Schienenanbindung Mittelhessens, speziell auch in Richtung Nordrhein-Westfalen. *(wb)*



*Dreh- und Angelpunkt zwischen Mittelhessen und dem Ruhrgebiet: Der Bahnhof Siegen.
(Foto: Stefan Flöper)*

Mittelhessen

Chaos auf der Sieg-Strecke

Jahrzehntealte Eisenbahn-Verkehrsbeziehungen wurden gebrochen

Ab Fahrplanwechsel 2010 betreibt die Hessische Landesbahn (HLB) im Auftrag des RMV (Rhein-Main-Verkehrsverbundes) und des Nahverkehrs Westfalen-Lippe (NWL) mit neun Triebwagen der Baureihe FLIRT (3 x 3 = 132 Sitzplätze und 6 x 5 = 220 Sitzplätze) das Main-Lahn-Sieg-Netz. Zum Start gab es heftige Proteste, dass das Sitzplatzangebot viel zu knapp bemessen sei. Das lag zum Teil daran, dass viele Reisende ausgefallener Fernzüge der DB beim heftigen Winter einbruch im Dezember auf den Nahverkehr ausgewichen sind, andererseits zahlreiche Pendler vom MittelhessenExpress auf die fabrikneuen Züge der Landesbahn umgestiegen sind. Derzeit weisen nur noch einzelne Kurse und manche davon nur an Tagen mit ungewöhnlich hohem Fahrgastaufkommen eine nicht

ausreichende Sitzplatzkapazität auf. Inzwischen führen HLB und RMV permanente Fahrgastzählungen durch, zuletzt Mitte April. Der RMV hat zugesagt, auf entsprechenden Bedarf kurzfristig zu reagieren. Wie dies allerdings bei der geringen Anzahl von Triebwagen und bei Ausfall von mehr als einem Fünfteiler aussehen soll, dürfte das Geheimnis des Bestellers bleiben. Die Leser der Fahrgastzeitung werden gebeten, Missstände dieser Art sofort dem PRO-BAHN-Regionalverband Frankfurt zu melden (Adresse auf Seite 38).

Auf der Relation Dillenburg/Marburg – Gießen – Friedberg – Frankfurt haben sich die Reisemöglichkeiten seit Dezember 2010 deutlich verbessert. Die Region, insbesondere der Raum Gießen, ist, wenn auch nicht gerade schneller, so zumindest

doch komfortabler und öfter an das Rhein-Main-Gebiet angebunden. Was diese Relationen betrifft, so erhält PRO BAHN von den Pendlern zunehmend positive Rückmeldungen zum Platzangebot und zur Pünktlichkeit allgemein. Beschwerden über nicht akzeptablen Sitzkomfort in den FLIRT-Triebwagen teilt der Fahrgastverband nicht.

Gewachsene Verkehrsbeziehungen wurden unterbrochen

Bedeutende Verkehrsbeziehungen bestehen traditionell zwischen Mittelhessen und dem Ruhrgebiet bzw. Köln/Düsseldorf. Zu Zeiten des eigenwirtschaftlichen Verkehrs der DB hat man dem mit durchgehenden, D-Zügen, Eilzügen, InterRegio und zuletzt RegionalExpress-Verbindungen angemessen Rechnung getragen. Zu Zeiten europaweiter Ausschreibung von Strecken hat es allerdings den Anschein, dass das Denken der Verkehrsverbände ganz offensichtlich an den Landesgrenzen endet. Brüssel forciert auf der einen Seite den staatenübergreifenden kleinen Grenzverkehr der Europaregionen Kehl – Straßburg, Emmerich – Venlo, Berlin – Stettin oder im Salzburgerland, zum Teil mit stark ermäßigten Tarifen, um nur einige Beispiele zu nennen. Wenn man aber von Gießen nach Köln oder umgekehrt auf der anderen Seite über Landesgrenzen hinaus reisen möchte, wird dem Fahrgast eine planmäßige Umsteigezeit von neuerdings vier Minuten bei bis zu 200 Meter Fußweg zugemutet, die oft genug nicht klappen. Nach nicht repräsentativen Erhebungen können in 40 Prozent der Fälle die HLB-Züge nicht auf verspätete DB-Züge und umgekehrt warten.



Schnell schnell, Isabell! Viele Fahrgäste können im Siegener Hauptbahnhof ihre Anschlusszüge nur im Laufschrift erreichen. (Fotos: Wilfried Staub)

Im günstigsten Fall bleiben die Umsteiger eine Stunde auf einer in die Jahre gekommenen Station (ohne Aufzüge und Rolltreppen) hängen. McDonalds und die Raucherkneipe im Bahnhof machen inzwischen täglich gute Umsätze mit Hunderten von Gestrandeten.

Der Steuerzahler bezahlt die Zeche

Nun liegt Siegen bekanntlich nicht in Hessen und somit nicht im Zuständigkeitsbereich des Rhein-Main-Verkehrsverbundes. Zwar gibt man in der RMV-Zentrale in Hofheim zu, dass man dem Umsteigeconcept nur unter Bauchschmerzen zugestimmt habe. Das hilft den Fahrgästen nun recht wenig, denn sie sind es, die jetzt die „Blähungen“ haben, wie ein Spötter ironisch formulierte! Größter Fehler war es, den alten Fahrplan der RE-Züge (Aachen –) Köln – Gießen, der bekanntermaßen darunter litt, dass er aufgrund von Schwachstellen in NRW nicht stabil genug gefahren werden konnte, als Grundlage der Fahrplanlage von

zwei Teilnetzen heranzuziehen. Die Pufferzeit in Siegen wurde kurzerhand als Umsteigezeit umfunktioniert. Bei bis zu 200 Meter Fußweg ist dies aber keine zumutbare Übergangszeit, und das schon gar nicht für Personen mit eingeschränkter Mobilität, auch wenn faktisch am gleichen, durch ein stillgelegtes Abfertigungsgebäude getrenntem Gleis umgestiegen werden kann.

Verbindung nicht Internet

Sucht man über den RMV-Rechner (ohne besondere Filtereinstellungen) die schnellste Verbindung von Gießen nach Köln, so wird man entweder über Frankfurt und dann weiter mit dem ICE geschickt (Fahrpreis 74,00 Euro) oder aber über Limburg und Koblenz (33,40 bzw. 41,00 Euro). Der direkte Weg über Siegen (28,90 Euro) wird nicht vorgeschlagen. Stellt man bei HAFAS „nur Nahverkehr“ und „via Siegen“, verweigert das System die Auskunft oder macht ganz abstruse Vorschläge. Gleiches gilt für die Relation Gießen – Siegen – Essen,

obwohl hier der Anschluss zu über 95 Prozent am gegenüberliegenden Gleis 4 erreicht wird. Das elektronische Reisenden-Informationssystem RIS der DB ist da schon ehrlicher, allerdings auch nur dann, wenn man „nur Nahverkehr“ und „via Siegen“ einstellt. Deutlich wird dabei auch auf die kurze Umsteigezeit in Siegen hingewiesen.

Bösartige Zeitgenossen könnten nun unterstellen, dass die Verantwortlichen unbedarften Fahrgästen bewusst den teureren und zeitaufwändigeren Umweg zumuten, um das verminderte Sitzplatzangebot in den HLB-Zügen zu kompensieren. Allerdings: Der Grund für die teuren Umwegvorschläge scheint offensichtlich darin begründet zu sein, dass die RMV-Fahrplanauskunft einen Wechsel in Siegen von Gleis 3 auf Gleis 54 innerhalb von vier Minuten als nicht zumutbar ansieht und folgerichtig von der direkten Fahrt abrät. Die telefonische Fahrplanauskunft der DB gibt bei einer Stichprobe und Angabe der Reiseroute auf Anhieb die zutreffende Auskunft.



Wenn der Zug aus Essen auf Gleis 4 in Siegen einfährt, ist der Umstieg nach Frankfurt kein Problem. Anders jedoch, wenn er auf Gleis 54 einfährt. Dann schaffen nur die Schnellsten den planmäßigen Umstieg innerhalb von vier Minuten bei 200 Meter Fußweg.

Auf Nachfrage, ob die knappe Umsteigezeit denn wohl ausreichend sei, erhält der Berichterstatter die schnippische Antwort: „Woher soll ich wissen, wie sportlich Sie sind?“ Was macht also der Gelegenheitsfahrer auf einer geplanten Reise nach Nordrhein-Westfalen? Er meidet die Bahn und nutzt für die Geschäfts- oder Besuchsfahrt lieber sein Auto.

Wer ist für die Fehler verantwortlich?

Die Betreiber (HLB und DB Regio) erhalten von den Verbänden ihre vertraglich vereinbarten Betriebskosten in voller Höhe erstattet, gleich, wie viele Personen im Zug mitfahren. Und tagsüber sind die Züge oft nur zu rund 30 Prozent besetzt. Hier schmerzt also jeder fehlende Fahrgast besonders. Jede nicht verkaufte Fahrkarte führt zu einem niedrigeren Deckungsgrad der Linie. Die Differenz zwischen den Fixkosten und den geringeren Fahrgeldeinnahmen übernimmt wohl oder übel der Steuerzahler.



*Gleis 101 in Haiger – hier endet der Rhein-Main Verkehrsverbund.
(Foto: Stefan Flöper)*

In diesem Punkt schieben sich derzeit beide Verbände gegenseitig den Schwarzen Peter zu. Im Zuständigkeitsbereich beider Vertragspartner bestehen enorme Trassenkonflikte, die nicht mit einem Federstrich auszuräumen sind. Das ist unstrittig. Jede Verschiebung der Fahrplanlage verschlechtert unter Umständen an anderen Stellen bisher gut funktionierende Umsteigesituationen. Besondere Knackpunkte sind die Gleisbelegung in Köln, Frankfurt und Gießen, aber auch in Siegen, wobei bei der neuen Konstellation ein Gleis mehr benötigt wird als vorher bei den durchgehenden Zügen. Der 732 Meter lange eingleisige Giersberg-Tunnel zwischen Siegen und Siegen Ost stellt den größten Engpass dar. Aber auch die Kapazitätsprobleme auf der Main-Weser-Bahn und im Großraum Köln lassen zugegebenermaßen keine großen Spielräume für Fahrplanänderungen zu.

Fazit: Es war ein fundamentaler Fehler, die Strecke getrennt auszuschreiben, ohne den Fahrplan vorab fachmännisch so anzupassen, dass die Reisekette Mittelhessen – Nordrhein-Westfalen in beiden Richtungen als sicher und zuverlässig bezeichnet werden kann. Dass unglücklicherweise im Raum Siegen und auf der Strecke Siegen – Köln (absichtlich?) zahlreiche alte und neu dazugekommene Langsamfahrstellen bestehen und dass der spurtstarke Talent2 auf lange Zeit nicht (nie?) einsatzfähig sein wird, kommt als weiteres Handicap noch erschwerend dazu. Was in diesem Zusammenhang aber immer wieder falsch dargestellt wird, ist die Tatsache, dass der Fahrplan des REX9 so berechnet wurde, als stünde der Talent2 ab Dezember 2011 endlich auch in Mehrfachtraktion zur

Verfügung. Der nicht zur Verfügung stehende Talent kann nicht als Entschuldigung für die Misere herangezogen werden, denn auch mit ihm bleibt es bei nur vier Minuten Umsteigezeit.

Forderungen von PRO BAHN

Es war also ein handwerklicher Fehler, die Strecke in zwei Lose an unterschiedliche Betreiber – ohne Änderungen des Taktverkehrs – vor drei Jahren auszu-schreiben und zu vergeben. Das ist unstrittig. Aber die derzeitige Situation ist für eine Vielzahl von Fahrgästen schlichtweg unhaltbar. Dass eine Abhilfe nicht möglich ist, ist eine vorgeschobene Behauptung, die in dieser Form nicht haltbar und – frei nach dem Motto „Geht nicht, gibt es nicht“ – nicht verantwortlich ist. Es gibt für alle Probleme eine Lösung, mindestens jedoch einen akzeptablen Kompromiss, wenn man die Sache nur mit entsprechender Ernsthaftigkeit angeht. In diesem speziellen Fall ist sie allerdings extrem arbeitsaufwändig und greift in zahlreichen Fällen in gewachsene Strukturen ein.

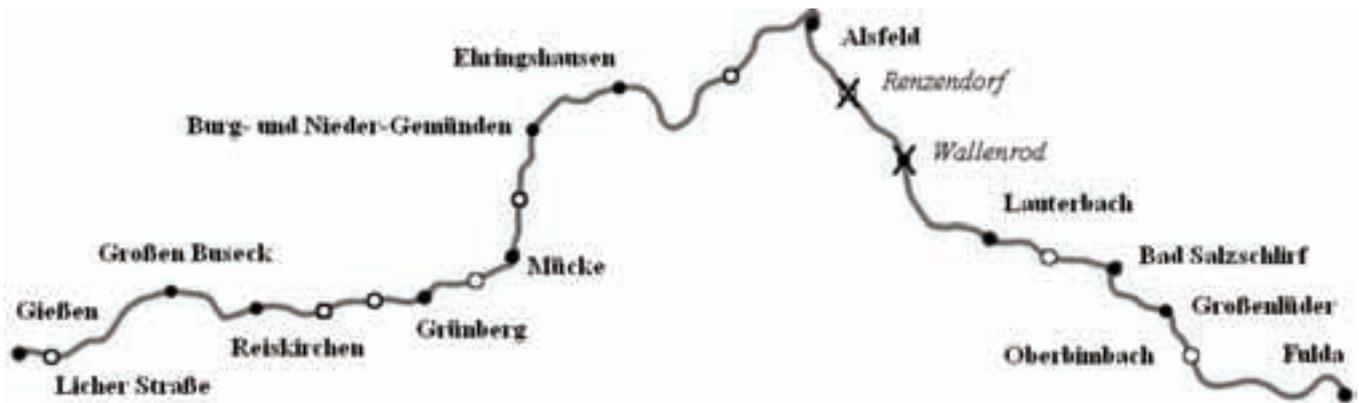
Die einfachste Lösung wäre es, wenn als Beispiel die Leistungen der Hessischen Landesbahn auf dem Main-Lahn-Sieg-Netz (1,2 Mio. km) auf bestimmte Teile des MittelhessenExpress (zusammen 3,1 Mio. km) übertragen würden. Im „Gegenzug“ könnte DB Regio als Kompensation wieder durchgehende Züge, ggf. sogar, als Ersatz für die nichtverfügbaren Talent2, mit modernen Doppelstock-Elektrotriebwagen der Baureihe KISS, auf der dann wieder durchgängigen Strecke Frankfurt – Gießen – Siegen – Köln – Aachen einsetzen.



Bahnhof Gießen (Foto: Max Magadan)

Kurzfristig sollten die gestrichenen Spätverbindungen zwischen Siegen und Gießen nicht nur am Wochenende, sondern wieder täglich eingeführt werden. In Siegen selbst sollte geprüft werden, welche Möglichkeiten es gibt, die Umstiegswege zu verkürzen (Umstieg am Bahnsteig gegenüber?) und die Wartezeiten bei Verspätungen zu verlängern. Schließlich sollte der RMV weiterhin die Kapazitätsfrage der HLB-Triebwagen im Auge behalten und dort, wo es erforderlich erscheint und möglich ist, Züge notfalls verstärken, auch wenn das ins Geld geht. Bei der Bedarfsermittlung sollte die Schweizer Formel zur Anwendung kommen: Durchschnittliche Besetzung jedes einzelnen Zuges + 30 Prozent = standardmäßiges Sitzplatzangebot.

Noch eine Anmerkung ganz zum Schluss: Es ist kaum bekannt, dass man in den Zügen der HLB nach Überschreiten der Landesgrenze bei Vorlage eines gültigen RMV-Fahrausweises ein Anschlussticket zu beliebigen Zielen in Deutschland ohne Aufpreis nachlösen kann. Voraussetzung ist allerdings, dass man sich bei Antritt der Fahrt beim Zugbegleiter meldet. (*Wilfried Staub*)



Mittelhessen

Alles neu auf der Vogelsbergbahn

Ab Dezember fahren neue Triebwagen zwischen Gießen und Fulda

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 vergrößert sich das Betriebsnetz der HessenBahn (HLB) erneut. Dann werden auch die Vogelsbergbahn Gießen – Alsfeld – Fulda und die Rhönbahn Fulda – Gersfeld von den Zügen der Landesbahngesellschaft befahren. Zusammen mit weiteren Fahrten auf der Lahntalbahn kommen so pro Jahr 2,4 Millionen Zugkilometer hinzu. Wilfried Staub schaut auf die wechselvolle Geschichte der Ost-West-Bahnverbindung zurück und wagt einen Blick in die Zukunft:

Ursprünglich wurde der Name Vogelsbergbahn für die längst zurückgebaute Strecke von Lauterbach über Geddern nach Stockheim verwendet, die dann später in Oberwaldbahn umbenannt wurde. Heute wird die Bezeichnung für die 106 Kilometer lange eingleisige Hauptbahn von Gießen über Grünberg, Alsfeld, Lauterbach Nord und Bad Salzschlirf nach Fulda verwendet, die die Kursbuchnummer 635 trägt bzw. beim RMV als Linie 35 geführt wird. Zwischen 1869 und 1871 wurde die Strecke abschnittsweise in Betrieb genommen. Die Strecke sollte einmal Teil der kür-

zesten und strategisch bedeutungsvollen Verbindung zwischen Berlin und dem Saarland darstellen. Obwohl einige Kunstbauten zweigleisig vorgesehen sind, wurde das zweite Gleis aber nie verlegt, weil sich der erhoffte wirtschaftliche Erfolg weder beim Personen- noch beim Güterverkehr einstellte.

In unserer Zeit nun galt die Zukunft der Vogelsbergbahn lange Zeit als ungewiss. Folgerichtig hatte der Streckenbetreiber elementare Investitionen in die Gleisanlagen zumindest zeitweise ausgesetzt. Insbesondere die geringen Fahrgastzahlen auf dem 20 Kilometer langen, äußerst dünn besiedelten, aber landschaftlich reizvollen Abschnitt zwischen Alsfeld und Lauterbach stellten aus betriebswirtschaftlicher Sicht eine Fortführung des Betriebes infrage. Lautstarke Befürworter einer Stilllegung dieses Abschnitts fanden sich sogar in Form der regionalen Touristikorganisationen und bei einzelnen Bürgermeistern, die es viel lieber gesehen hätten, wenn auf dieser Bahntrasse ein Radweg gebaut worden wäre. Übrig geblieben wären zwei nicht miteinander verbundene Teilstrecken mit

einem Nutzen-Kosten-Quotienten von über 1,0. Schließlich ist aber doch alles anders gekommen.

Strecke wird ertüchtigt

DB Netz, der RMV und das Hessische Wirtschaftsministerium machten sich gemeinsam, jeder allerdings aus anderen Beweggründen, dafür stark, die Strecke als Ganzes zu modernisieren und auf Dauer zu erhalten. Vorrangige Ziele waren es, die Attraktivität des ländlichen Raums durch einen zeitgemäßen ÖPNV, der auch eine Umstrukturierung der Buszubringer vorsieht, nachhaltig zu steigern und zugleich den Tourismus zu fördern. Auch wollte man die dritte Ost-West-Verbindung im Gebiet des RMV unbedingt erhalten, um Fahrgästen kostspielige Umwegfahrten über Frankfurt oder Kassel zu ersparen.

Im Sommer 2008 wurde in Grünberg nach langwierigen Vorgesprächen ein entsprechendes Eckpunktepapier zwischen allen Beteiligten (Kommunen, Kreise, Land, DB und RMV) verabschie-

det. Ein glücklicher Umstand verhalf dem Vorhaben dabei zum Durchbruch. Aus dem Konjunkturprogramm II fließen alleine 24,6 Millionen Euro in das Projekt. Die Strecke wird derzeit noch auf eine durchgängige Höchstgeschwindigkeit von derzeit 90 km/h auf 120 km/h ertüchtigt, auf ein Elektronisches Zentralstellwerk verzichtet man allerdings. Neun (bisher zehn) Kreuzungsbahnhöfe mit den entsprechenden örtlichen Stellwerken (und die erforderlichen Arbeitsplätze) bleiben somit erhalten. Weitere 14 Haltepunkte sind unbesetzt.

Die Verkehrsplaner haben sich letztendlich für einen durchgängigen Taktverkehr von nur noch Regionalbahnen mit Halt an allen (verbleibenden) Stationen – wie es sich übrigens auf der RheingauLinie bewährt hat – entschieden. Der Mischbetrieb von RE- und RB-Zügen wird also aufgegeben, nicht zuletzt deshalb, weil er keine saubere Taktanbindung von Zubringerbussen in den jeweiligen Unterzentren erlaubt und bestimmte Halte benachteiligt.



Großer Bahnhof in Alsfeld: Das Empfangsgebäude der oberhessischen Kleinstadt – gebaut, als hier große Ost-West-Verbindungen geplant waren. (Foto: Stefan Flöper)

HessenBahn gewinnt Ausschreibung

Danach hat der RMV den Betrieb der Vogelsbergbahn zusammen mit dem Betrieb der Lahntalbahn zwischen Gießen und Limburg und der Rhönbahn als Bündel europaweit ausgeschrieben. Die Hessische Landesbahn hat das Los, wie von Insidern erwartet, für sich entscheiden können und wird ab Dezember 2011 26 fabrikneue Fahrzeuge vom Typ LINT 41 und 27 auf die Gleise der Vogelsbergbahn stellen. Die Triebwagen sind gegenüber den bisher ausgelieferten Triebwagen – bedingt durch die Topografie der Strecke und dem Fahrzeitgewinn von 20 Minuten – deutlich stärker motorisiert. Damit in der Ferienzeit und an Wochenenden mehr Fahrräder mitgenommen werden können, können einige Sitzreihen leicht entfernt werden. Außerdem ist geplant, an Tagen mit zu erwartetem großen Ausflugsverkehr in Doppeltraktion zu fahren. Man darf gespannt sein, inwieweit diesen Ankündigungen auch entsprechende Taten folgen.



*Bauarbeiten an der Vogelsbergbahn.
(Foto: Hering-Bau)*

Die Hessenbahn sucht noch händeringend Triebwagenführer für die Vogelsbergbahn. Mitarbeiter von DB Regio sind im Gegensatz zu früher nicht mehr zu regenerieren, weil die DB selbst einen Engpass bei Triebfahrzeugführern hat und ein Wechsel zu den Privaten für viele DB-ler einem finanziellen Absturz gleichkommen würde. In drei dreimonatigen Crashkursen werden seit April in Frankfurt Quereinsteiger in einer privaten Lokführerschule auf ihren neuen Job vorbereitet.

Ein Taktverkehr hat bekanntlich seine Tücken: Entweder entstehen dabei immer gute oder nur halbwegs leidliche oder aber an einzelnen Knoten auch einmal für eine kleine Gruppe von Reisenden unzumutbare Umsteigebedingungen. Die meisten Umsteiger hat auf der Vogelsbergbahn erwiesenermaßen Gießen (in Richtung Frankfurt, Marburg, Wetzlar, Siegen und in geringerem Umfang Richtung Limburg/Koblenz) zu verzeichnen. Am anderen Ende der Strecke ist Ziel der Fahrgäste in aller Regel die Kreisstadt Fulda selbst mit ihren Schulen, Ämtern und Einkaufsmöglichkeiten. Umsteiger sind hier, vom Berufsverkehr einmal abgesehen, eher die Ausnahme. Daher galt es, den Fahrplan auf den Knoten Gießen auszurichten.

Die Verdichter im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr sowie zum Schulschluss verkehren in aller Regel nur zwischen Gießen und Alsfeld bzw. Lauterbach und Fulda, sodass zumindest in der Hauptverkehrszeit auch in Fulda gute und niveaugleiche Anschlüsse an/vom RegionalExpress aus Frankfurt innerhalb von acht Minuten und – an den anderen

Bahnsteigen zu vielen Fernzielen bei zumutbarer Umsteigezeit gegeben sind. Als Betriebszeit der Vogelsbergbahn ist montags bis freitags von ca. 5.00 Uhr bis ca. 22.00 Uhr, an Samstagen ist ein Zugpaar abends anstelle der jeweils ersten Fahrt ab Gießen bzw. Fulda vorgesehen, an Sonn- und Feiertagen verkehren die Züge ähnlich wie heute.



*Zugkreuzung in Reiskirchen.
(Foto: Wilfried Staub)*

Renzendorf und Wallenrod ohne Halt

Bei dem neuen Konzept bleiben die Haltepunkte Renzendorf und Wallenrod im wahrsten Sinne des Wortes auf der Strecke, was bei den Betroffenen anfänglich einen Sturm der Entrüstung auslöste. Nach RMV-Zählungen nutzen an Werktagen weniger als 70 Fahrgäste diese Stationen, ein Wert, der selbst für die Einrichtung einer Bushaltestelle bedenklich wäre. Zukünftig halten also hier keine Züge mehr. Als Ersatz wird jedoch ein innovativer Zubringerdienst zu den benachbarten Bahnhöfen Alsfeld bzw. Lauterbach Nord eingerichtet, was für die meisten von Vorteil sein dürfte, da beide Stationen weit weg von den Wohngebieten liegen und die Bushaltestellen fußläufig deutlich kürzer erreichbar sein werden. Ein vergleichsweise geringes

Fahrgastaufkommen weisen auch die Halte in Saasen, Lehnheim, Göbelnrod und Nieder-Ohmen auf, an denen bisher schon alle Expresszüge durchgefahren sind. Fahrmöglichkeiten von/nach dort bestehen allerdings werktags unverändert mindestens stündlich, am Wochenende mindestens zweistündlich. Auch der Halt in Oberbimbach, direkt vor Fulda, sollte aufgelassen werden. Dieser Plan wurde auf Protest der lokalen Nahverkehrsorganisation schnell wieder aufgegeben, was allerdings bedeutet, dass sich die Wendezeit in Fulda von acht auf nunmehr nur noch pufferfreie vier Minuten reduziert.

Die dreiteiligen LINT-Triebwagen weisen eine deutlich geringere Sitzplatzkapazität als die betagten Triebwagen der Baureihe 628 auf. Hier setzt auch die heftigste Kritik von PRO BAHN ein. Diesem Manko kann man aber durch den Einsatz von drei- bis sechsteiligen Triebwagen gegensteuern. Allerdings wird die HLB nur die Einsätze fahren, die der RMV auch bestellt und bezahlt, immer jedoch unter der Voraussetzung, dass für den Einsatz auf den drei Abschnitten des Linienbündels insgesamt ausreichend Fahrzeuge und Reserven zur Verfügung stehen. Das wird also die spannendste Frage zum Fahrplanwechsel sein: Wie schnell wird und kann der RMV ggf. auf Änderungen der Frequentierung der einzelnen Kurse reagieren können und wird man den Fahrgästen mindestens das gewohnte Sitzplatzangebot zur Verfügung stellen können?

Das dicke Ende kommt noch

Von einer umfassenden Modernisierung der Vogelsbergbahn kann man aber beim Start am 11. Dezember 2011 noch lange nicht sprechen. In einem nächsten

Schritt gilt es, baldmöglichst den barrierefreien Umbau der Stationen in Angriff zu nehmen. Diese Maßnahme haben die Macher, um das Projekt nicht zu gefährden, wohlweislich erst einmal zurückgestellt. Hätte man die Städte und Gemeinden gleich mit den immensen Kosten konfrontiert, die auf diese nun noch zukommen (müssen), wäre es durchaus

möglich gewesen, dass der eine oder andere Bürgermeister seine Unterschrift unter das Vertragswerk verweigert hätte. Jetzt aber auf halbem Wege stehen zu bleiben, wäre die schlechteste Lösung. Was im Odenwald mit der nachträglichen Sanierung der Bahnhöfe gelungen ist, sollte auch im Vogelsberg möglich sein. *(Wilfried Staub)*



Bus der Deutsche Touring vor der Frankfurt Skyline. (Foto: Deutsche Touring)

Nordhessen

Fernbusse: Günstige Preise ein Dauervorteil?

Wird Kassel Drehscheibe für Fernbus-Linien?

Mitte Februar 2011 veröffentlichte das Bundesverkehrsministerium einen Gesetzentwurf für eine fast vollständige Liberalisierung des Fernbusverkehrs. Damit können Unternehmen deutschlandweite Linienfahrten anbieten. Die zentrale geografische Lage Nordhessens mit der Großstadt Kassel macht die Region für Betreiber von Fernbuslinien attraktiv.

Das Frankfurter Busunternehmen Deutsche Touring will seine bestehende Nachtbuslinie Mannheim – Hamburg auf

mehrere Tagesfahrten ausweiten. Auch Kassel kann man mit dem Nachtbus der Deutschen Touring erreichen. Kassel – Hamburg kostet ab 23 Euro. Zum Vergleich: Für den ICE zahlt man für die gleiche Strecke 72 Euro. Der Autobahnexpress kostet von Kassel-Wilhelmshöhe nach Leipzig/Flughafen ab 22 Euro. Der Preis der Deutschen Bahn liegt bei 74 Euro mit dem ICE.

Die Busfirma Autobahnexpress, die bereits zwischen Kassel und Leipzig/

Dresden verkehrt, steht mit Plänen zu Nord-Süd-Verbindungen in den Startlöchern. Die Deutsche Bahn kündigt an, ihr eigenes Netz von Fernbussen auszubauen. Schon jetzt ist sie der größte Anbieter im Bundesgebiet. Zur Flotte des Konzerns gehören 13.400 Busse.

Insbesondere die Deutsche Touring in Frankfurt, die früher einmal zur Deutschen Bahn gehörte und dann verkauft wurde, hatte der DB mit einem Rechtsstreit zugesetzt. Den Kampf um eine Fernbuslinie zwischen Frankfurt und Dortmund verloren zunächst die Frankfurter. Doch das Bundesverwaltungsgericht fällte ein Urteil mit Reichweite, als es entschied, dass Fernbuslinien auch parallel zu Bahnstrecken betrieben werden dürften, wenn der Preis für Busse deutlich unter dem der Bahn liege. Nun gibt sich die Deutsche Touring nicht geschlagen. Die Strecke wird beim zuständigen Regierungspräsidium in Darmstadt erneut geprüft.

Auch drei Jungunternehmer, die noch studieren, fochten eine Kontroverse mit der Bahn aus. Im April siegten sie vor Gericht. Unter dem Namen „DeinBus.de“ bieten die drei, die auch eine Filiale in Offenbach haben, Busfahrten im Internet an. Immer dann, wenn sich genügend Interessenten für eine Fahrt entscheiden, stellt DeinBus.de die Fahrzeuge bereit. Der Kampf gegen die Bahn und das Medieninteresse hat DeinBus.de mehr Fahrgäste beschert. Anfang Februar schaute sogar Hessens Verkehrsstaatssekretär Steffen Saebisch (FDP) bei DeinBus.de in Offenbach herein und urteilte: „Wir brauchen mutige junge Gründer. DeinBus.de ist eine wirklich spannende Idee, die ich unterstütze.“

Die Fernbusse von Autobahnexpress fahren auf ihren drei Linien seit dem 1. Januar 2011 nur noch an Freitagen und Sonntagen. „Offenbar war das Geschäftsmodell doch nicht wirklich erfolgreich und man beschränkt sich jetzt auf Wochenendpendler oder Studenten als Fahrgäste“, kommentiert Ulrich Vogel, der Regionalvorsitzende von PRO BAHN Rheinland-Pfalz/Saarland, den Rückzug des Unternehmens. „Die Entwicklung des an sich logistisch gut geplanten Angebots (Zentral-Knoten in Leipzig-Flughafen mit Rundum-Anschluss) sollte uns zu relativer Gelassenheit in der Diskussion über Fernbusse veranlassen“, so Vogel weiter. (wb)

Die Verbraucherschutzorganisation „Allianz pro Schiene“, in der auch die Fahrgastverbände PRO BAHN und VCD vertreten sind, weist darauf hin, dass für den Verbraucher jede Verlässlichkeit fehlt. Nach drei Monaten darf der Busbetreiber seinen Betrieb einstellen. Bei der Bahn müsste ein angekündigtes Angebot mindestens ein halbes Jahr gültig sein.

Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, kritisierte auch, dass der Entwurf zur Liberalisierung von Fernbussen die Busbetreiber auch bei den Fahrgastrechten zu sehr entlaste. „Zu den Kundenrechten gehören neben der Entschädigung im Verspätungsfall auch die Informationsrechte. Das neue Gesetz macht es den Betreibern viel zu einfach“, sagt Flege. Fahrplanänderungen im Fernbusverkehr sollen dem Anbieter per Gesetz jederzeit möglich sein und müssten der Genehmigungsbehörde lediglich „angezeigt“ werden, bemängelte Flege: „Von solchen Regelungen könnten die Eisenbahnen nur träumen.“ (hh)

Nordhessen

Schüler als Fahrzeugbegleiter ausgebildet

Gewalt und Vandalismus im Vorfeld verhindern

Ohne Zoff im Bus – das wünschen viele Schüler, Eltern, Lehrer und Busfahrer. In der Ahnataleschule der Stadt Vellmar, die direkt an die Stadt Kassel angrenzt, übergaben Mitte März 2011 Schulleiter Wolfgang Hartwig und Vize-landrätin Susanne Selbert Ausweise an Jungen und Mädchen der 8. und 9. Klassen. „Wir haben zu der Ausweisübergabe alle Schüler der 5. Klassen und die bisherigen Fahrzeugbegleiter eingeladen, um so die neuen Begleiter gleich bekannt zu machen“, erläuterte Hartwig.

Insgesamt gibt es jetzt 33 geschulte Jugendliche an der Ahnataleschule. „Das Engagement der Fahrzeugbegleiter ist beispielhaft und trägt sicherlich dazu bei, dass die Fahrt von und zur Schule für alle

stressfreier wird“, lobt Selbert in ihrer kurzen Ansprache. Die Fahrzeugbegleiterschulung solle Gewalt und Vandalismus im Vorfeld verhindern, statt später Schäden beheben zu müssen. Deshalb unterstützt der Landkreis diese Ausbildung auch finanziell. Die pro Lehrgang entstehenden Kosten von rund 4.000 Euro übernimmt der Landkreis – die Organisation der Ausbildung übernimmt die Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG). Vorausgegangen war ein Lehrgang, in dem Schülerinnen und Schüler von Trainern der KVG intensiv geschult wurden, z.B. in Konfliktbewältigung. In der Lossetalbahn hatte die Gesamtschule Kaufungen schon ähnliche Erfahrungen gesammelt. (hh)

Nordhessen

Den Lokführern stinkt es

Mangelhafte Toiletten an den Endstationen

An den Stationen Hofgeismar-Hümme, Zierenberg und Wolfhagen stinken die Bahnhofsklos, die von Fahrern der RegioTram benutzt werden. Anders als in Kassel, wo es an den KVG-Endhaltestellen feste Toiletten mit fließendem Wasser gebe, müssen die Fahrer mit übel riechenden und hygienisch völlig unzureichenden Provisorien vorlieb nehmen. Für die Behelfsklos, die von etwa 30 Fahrern genutzt werden, ist die Deutsche Bahn AG zuständig.

Die Mängelliste ist lang: Kein fließendes Wasser, das Wasser in Behältern sei oft faulig. Die Behelfsklos der Bahn ließen sich teilweise nicht richtig verschließen und könnten von Fremden benutzt werden. In Wolfhagen müssten die Fahrer bei Dunkelheit ein Kabel anschließen, um Licht zu machen. In Zierenberg wurde das (offene) Klohäuschen schon von Rowdys umgekippt. Geräusche aus dem Klohäuschen von Hofgeismar-Hümme bekämen wartende Fahrgäste mit. Ein

Bahnsprecher aus Frankfurt sagt auf Anfrage: „Es zeichnen sich für alle drei Bahnhöfe Lösungen ab.“ In Wolfhagen werde ein Privathaus angemietet. Die baulichen Lösungen in Zierenberg und Hofgeismar-Hümme wurden bisher nicht gefunden.

„Uns als Verbund ist daran gelegen, dass den Fahrern eine vernünftige Möglichkeit geboten wird“, sagt Sabine Herms, Pressesprecherin des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV), der die Leistungen auf den Verkehrsstrecken bestellt. In Verhandlungen mit der DB habe man in Hofgeismar-Hümme den Bau eines Aufenthaltsraumes samt Toilette ins Auge gefasst.

Siegmund Zufall, Sekretär von der Rechtsschutz GmbH des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB), betont in dem Zusammenhang die Fürsorgepflicht des Arbeitgebers. Nach § 618 des Bürgerlichen Gesetzbuches müsse der Arbeitgeber auch für den Gesundheitsschutz seiner Mitarbeiter sorgen. Entsprechende Vorgaben mache die Arbeitsstättenverordnung.

Osthessen



*Kein Klo im Bahnhof Hümme
(Foto: Presse 03)*

Was den RegioTram-Fahrern seit Jahren zugemutet wird, ist unglaublich: übel riechende Hinterlassenschaften, keine Heizung, kein fließendes Wasser. Die Beschwerden der Fahrer blieben jahrelang ungehört. Es ist gut, dass die Betroffenen nun an die Öffentlichkeit gegangen sind, das Thema endlich ernst genommen und Abhilfe geschaffen wird. Behelfsklos haben allenfalls auf Baustellen ihre Berechtigung. Als Dauereinrichtung im öffentlichen Raum sind sie eine Schande. (hh)

Ein gesicherter Bahnübergang muss her

In Gersfeld-Hettenhausen formiert sich Bürger-Widerstand

Eine alte Forderung von PRO BAHN kommt jetzt wieder auf den Tisch: die Sicherung von Bahnübergängen entlang der Rhönbahn Fulda – Gersfeld. Im März diskutierte der Gemeinderat der Stadt Gersfeld dieses Thema, auf das Thomas Bayer, Regionalvorsitzender von PRO BAHN in Osthessen, schon vor über fünf Jahren aufmerksam gemacht hatte.

Im Rhönbahnvertrag zur Modernisierung der Strecke war vor 20 Jahren auch

die Sicherung der meisten Bahnübergänge mit Lichtzeichenanlagen vorgesehen. Die Anlieger-Gemeinden sowie der Landkreis Fulda hatten jedoch nachträglich auf den Ausbau der Bahnübergänge verzichtet und dafür auch Investitionsgelder zurückbekommen, sodass bis heute nur 15 der rund 30 Bahnübergänge gesichert sind. „Nun muss man die BÜs für viel Geld nachrüsten. Das kritisieren wir seit Langem“, so Thomas Bayer von PRO BAHN.

„In Gersfeld und den Ortsteilen Altenfeld und Hettenhausen ist die Situation besonders extrem: Hier sollten laut Vertrag fünf der sechs Bahnübergänge mit einer modernen Lichtzeichenanlage versehen werden. Bis heute aber wurde nur der am Bahnhof Gersfeld umgebaut“, so Bayer.

Besonders prekär ist die Situation an einem Übergang im Stadtteil Hettenhausen-West. Immer wieder kommt es hier zu gefährlichen Situationen. Oberhalb des völlig ungesicherten Bahnübergangs liegen der Sportplatz der Gemeinde und das Schützenhaus. Matthias Schlag, ein Anwohner, hatte eine Unterschriftenaktion gestartet und die Bahn sowie örtliche Politiker zu einem Lokaltermin im März geladen.

Das Ergebnis war jedoch ernüchternd. Seit 2004 gilt eine neue Richtlinie für die Sicherung von Bahnübergängen. Das bedeutet: Wäre der Bahnübergang im Zuge des Rhönbahnvertrages ausgebaut worden, wäre noch eine Sicherung mit einer Lichtzeichenanlage möglich gewesen. Das geht jetzt nicht mehr so ohne Weiteres.



Ungesicherter Bahnübergang in Hettenhausen (Foto: Matthias Schlag)

Die Bahn hat eine Machbarkeitsstudie angekündigt, die Anwohner fordern Halbschranken. Um ihre Forderung durchzusetzen, haben sie Ende April eine Liste mit über 700 Unterschriften dem neugewählten Gersfelder Gemeindeparlament vorgelegt und erneut auf eine schnelle Sicherung der Bahnübergänge in Gersfeld gedrängt. (tb/wb)

Großraum Frankfurt

„Mer braache die Tram im Bahnhof Höchst“

PRO-BAHN-Vorschlag: Mit der Straßenbahn direkt zum Bahnsteig

Die Modernisierung des Bahnhofs Höchst war in der Presse das beherrschende Thema im Frankfurter Westen in der Zeit vor der Kommunalwahl. Die Bürgerinitiative Bahnhof Höchst, die sich für einen behindertengerechten Ausbau der Station einsetzt, hatte den Zeitpunkt ihrer Aktionen goldrichtig gewählt. Was 20 Jahre mehr oder weniger verschleppt wurde, wird nun nach einem detaillierten

Zeitplan zügig in Angriff genommen. Zum Fahrplanwechsel 2015 wird die barrierefreie Umgestaltung der Höchster Bahnsteigzugänge abgeschlossen sein. Noch früher wird der neue Busbahnhof in Betrieb gehen. Es bewegt sich endlich etwas in dem westlichsten Frankfurt Stadtteil.

Auf wenig Gegenliebe stößt bei den Höchster Aktivisten allerdings ein Vor-

schlag von PRO BAHN, die Straßenbahn bis in den Bahnhof selbst zu verlängern. „Mer braache die Trambahn net“, mussten sich PRO-BAHN-Vertreter bei den Aktionstagen öfters anhören. Zugegeben, die Umsetzung unseres Vorschlags muss nicht gleich heute geschehen und er sollte auf keinen Fall den Zeitplan der versprochenen Umbaumaßnahmen gefährden. Aber wenigstens die Option für eine Straßenbahnverlängerung sollte man sich für die Zeit offen halten, in der wieder genügend Gelder für den öffentlichen Nahverkehr zur Verfügung stehen.



Bahnhof Höchst (Foto: Eva Kröcher)

Der Vorschlag von PRO BAHN sieht vor, dass die Straßenbahn nach Höchst, die derzeit etwa einen Kilometer vor dem S-Bahnhof endet, verlängert wird und über eine Rampe auf die Ebene der höher liegenden Eisenbahngleise fährt, um nach den Vorbildern Berlins und Hamburg als Hochbahn über die Straßen des westlichen Frankfurter Stadtteils zu gleiten. Wie das aussehen könnte, zeigt die Fotomontage auf der Rückseite dieser Fahrgastzeitung. Dazu müsste allerdings der Hausbahnsteig für die Straßenbahnen freigehalten werden.

Was den Umbau des Bahnhofs Höchst betrifft, so hängen derzeit alle Planungen

von der Frage ab, ob die Regional-Tangente-West, die westliche Umfahrung Frankfurts, tatsächlich realisiert wird. Die Signale im Main- und Hochtaunuskreis stehen dafür eindeutig auf Grün. Bei den neuen politischen Machtverhältnissen dürfte auch von Frankfurt kein Veto zu erwarten sein. Bei Verwirklichung des PRO-BAHN-Konzeptes verbleiben also zwei nicht benötigte Bahnsteiggleise übrig. Diese für die Straßenbahn frei zu halten ist das Gebot der Stunde, zumal es eine zwingende Vorlage der Stadtverordneten und des Ortsbeirates von Höchst in diese Richtung gibt. Der Kosten- und der Zeitrahmen für die beschlossene Sanierung der restlichen Bahnsteige in Höchst bleiben davon völlig unberührt. Jetzt ist noch die Zeit, den Vorschlag von PRO BAHN in aller Ruhe von Verkehrsplanern intensiv prüfen zu lassen. Wird diese Chance vertan, wird Höchst wohl noch einmal 100 Jahre auf die verkehrstechnisch sinnvolle Lösung einer Verknüpfung aller Verkehrsmittel am Bahnhof Höchst warten müssen.

(Wilfried Staub)



Die Züge der Frankfurt-Königsteiner-Eisenbahn fahren in Höchst am nördlichsten Bahnsteig ab.

(Foto: Klaus Jähne)



Mehr als einen Kilometer vor der Innenstadt von Bad Homburg endet derzeit die U-Bahn der Linie 2 an der Station Gonzenheim. (Fotos: Helmut Lind und Wolfgang Brauer)

Großraum Frankfurt

U2 verlängern – Jetzt oder nie!

Erweiterungsplanung zur Anbindung des Bahnhofs in Bad Homburg läuft

Unter dem Motto „Jetzt oder nie!“ empfiehlt Oberbürgermeister Michael Korwisi seinen Mitbürgern die Verlängerung der Stadtbahnlinie U2 bis zum Bahnhof Bad Homburg. Seitdem am 19. Dezember 1971 die ehemalige Straßenbahnlinie 25 der Stadt Frankfurt durch die Stadtbahn A2 (seit 1978 U2) ersetzt wurde, gab es immer wieder Versuche, diese Linie in die Bad Homburger Innenstadt zu verlängern. Die damals im Stadtteil Gonzenheim angelegte „vorläufige“ Endstation ist in den vergangenen 40 Jahren von der Mehrheit der Fahrgäste nicht akzeptiert worden. Obwohl mehrere Stadtbuslinien zur U-Bahn fahren, wird das Umsteigen an dieser Stelle als ein unnötiger und hinderlicher Zwangspunkt betrachtet.

In den vergangenen vierzig Jahren scheiterten sämtliche Planungen, die Bahn wieder bis zum Alten Bahnhof

(heute: Rathaus) und weiter zur Thomasbrücke zu verlängern. Erst recht erwies sich die Führung in einem Tunnel unter dem Stadtzentrum (Kurhaus) als nicht finanzierbar.

Obwohl bereits seit 1860 eine Eisenbahnverbindung zwischen Bad Homburg und Frankfurt existierte, wurde schon am Ende des 19. Jahrhunderts der Wunsch nach einer besseren Verknüpfung der beiden Stadtzentren erhoben. Dem entsprach die Eröffnung der elektrischen Vorortbahn durch die Frankfurter Lokalbahn AG am 4. Mai 1910 zwischen dem Homburger Marktplatz und dem Frankfurter Schauspielhaus (Gallusanlage). In den 1950er und 1960er Jahren verkehrten zusätzlich Schnellbusse über die Autobahn, die zeitweise ganztägig im Zehnminutentakt eingesetzt wurden.

Aus diesen Gründen verständigte sich die Mehrheit des Stadtparlaments auf eine neue Lösung. Die Planung sieht vor: Die Stadtbahnstrecke wird um 1.600 Meter verlängert; sie soll von der jetzigen Endstation Gonzenheim, die man unter die Erde legen will, ebenfalls unterirdisch der Frankfurter Landstraße etwa 350 Meter bis zur Unterquerung der Bahnstrecke Bad Homburg – Friedrichsdorf folgen. An deren Nordseite wird sie auf das Niveau der S-Bahntrasse ansteigen und parallel zu dieser den Bahnhof erreichen; dabei ist ein etwa 300 Meter langer, eingleisiger Abschnitt vorgesehen.



Gleis 1 in Bad Homburg (rechts)

Im Bahnhof steht nur das Gleis 1, das ursprünglich lediglich dem Fürstenbahnhof diente und seit Jahren nicht mehr befahrbar ist, für die beiden neuen Schienenverbindungen U2 und Regionaltangente West (RTW) zur Verfügung; denn die vier Bahnsteiggleise sind schon heute durch die S-Bahn und die Taunusbahn völlig ausgelastet. Neben der anfänglichen Überlegung, die U-Bahn und RTW-Züge auf dem Gleis 1 „Kopf an Kopf“ enden zu lassen, ist neuerdings der Plan getreten, die RTW in Richtung Usingen oder Friedberg zu verlängern, sodass sie auf den Durchgangsgleisen fahren könnte. Eine endgültige Entscheidung ist

schwierig, weil die unterschiedlichen technischen Vorgaben der Bahnen aufeinander abgestimmt werden müssen.

Die geschichtliche Entwicklung der Bahnverbindungen zwischen Bad Homburg und Frankfurt sind in dem Buch „Bahn frei“ dargestellt, das der Autor dieses Artikels, PRO-BAHN-Mitglied Professor Walter Söhnlein, zusammen mit Gerta Walsh verfasst hat und das 2010 im Frankfurter Societäts-Verlag erschienen ist.

Am Bahnhof Bad Homburg entsteht dann ein zentraler Knotenpunkt (fast) aller öffentlichen Verkehrsmittel, die die Stadt berühren. Hier laufen nicht nur die Stadt- und Regionalbuslinien zusammen, sondern vor allem auch der Schienenverkehr mit der S-Bahnlinie 5 Frankfurt – Friedrichsdorf, der Taunusbahnlinie Frankfurt – Brandoberndorf und der künftigen Regionaltangente West (RTW) Bad Homburg – Frankfurt-Höchst – Flughafen Frankfurt – Neu Isenburg. Das bedeutet allerdings, dass eine unmittelbare Erschließung der Innenstadt oder gar der weiter im Norden gelegenen Wohngebiete durch Schienenverkehrsmittel auf unabsehbare Zeit unterbleiben muss.

(Walter Söhnlein) (Fotos: Helmut Lind)





Schon lange Historie: Bahn und Bus zur Saalburg (Fotos: Archiv Walter Söhnlein)

Großraum Frankfurt

Besser zur Saalburg und zum Hessenpark

Stadtbus Bad Homburg verlängern – Straßenbahn als Zukunftslösung?

Sowohl das Freilichtmuseum Hessenpark in Neu Anspach als auch das Saalburgmuseum in Bad Homburg sind Besuchermagneten im Rhein-Main-Gebiet. Den 1974 gegründeten Hessenpark besuchten im Jahr 2010 insgesamt 232.000 Personen; das bereits im Jahre 1900 rekonstruierte Römerkastell Saalburg, das seit 2005 den Status eines UNESCO-Weltkulturerbes besitzt, immerhin 130.000 Personen. Das bedeutete allerdings einen Rückgang gegenüber dem Vorjahr von mehr als 50.000 bzw. 16.000 Besuchern.

Neben anderen Gründen für das Nachlassen des Zustroms – wie etwa ungünstigeres Wetter – sollte man auch nach den Mängeln in den Zufahrt- und Parkmöglichkeiten suchen. Bei beiden Museen, die etwa drei Kilometer voneinander entfernt liegen, ist die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln unzureichend. Während die Saalburg immerhin sonntags stündlich durch die Stadtbuslinie 5

mit Bad Homburg verbunden ist, fährt der Bus werktags nur alle zwei Stunden. Den Hessenpark erreicht man vom Bahnhof Wehrheim der Taunusbahn werktags stündlich, aber gerade samstags und sonntags nur alle zwei Stunden, dazu mit Taktwechsel. Von Frankfurt, aber auch vom Stadtzentrum Bad Homburgs kommend, muss der Fahrgast zweimal umsteigen. Im Ausflugsverkehr sind diese Verbindungen daher wenig attraktiv.

Andererseits sind auch die Parkmöglichkeiten für die Anfahrt mit dem Pkw an der Saalburg stark eingeschränkt und an Tagen mit hoher Besucherfrequenz bei Weitem nicht ausreichend. Daher haben sich Mitglieder von PRO Bahn und der Fahrgastlobby Hochtaunus beim Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) und der Stadt Bad Homburg für eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der beiden Ausflugsziele eingesetzt.

Ein erster Schritt könnte getan werden, indem die Bad Homburger Stadtbuslinie 5 (Bad Homburg Bahnhof – Saalburg) und die VHT-Linie 63 (Wehrheim – Hessenpark – Neu Anspach) zu einer durchgehenden Verbindung zusammengefasst würden. Damit wären sowohl die Saalburg als auch der Hessenpark von Bad Homburg aus umsteigefrei zu erreichen, und es bestünde zusätzlich eine direkte Verbindung zwischen den beiden Sehenswürdigkeiten. Durch geschickte Fahrzeitplanung könnte diese Verbesserung nahezu kostenneutral realisiert werden, zumal damit eine Steigerung der Fahrgeldeinnahmen verbunden sein wird.

Kaum jemand erinnert sich noch daran, dass die Saalburg zwischen 1900 und 1935 mittels einer Straßenbahnlinie von Bad Homburg aus zu erreichen war, die sich stets großer Beliebtheit erfreute. Leider wurde der Betrieb im Jahre 1935 – in einer Krisenzeit – aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt. Heute besäße solch eine Straßenbahnstrecke eine große Anziehungskraft – nicht nur wegen ihrer offenen Sommerbeiwagen.



Früher fuhr die Straßenbahn bis in die Innenstadt von Bad Homburg.

Die Anbindung des Hessenparks und des Saalburg-Museums auf der Schiene war 1994 Gegenstand einer Untersuchung, die der damalige Umlandverband Frankfurt in Auftrag gegeben hatte. Weil dieses Gutachten bis heute nichts von seiner Aktualität eingebüßt hat, haben sich PRO BAHN und Fahrgast-Lobby Hochtanus damit befasst und wollen demnächst mit dem Ergebnis ihrer Erkenntnisse an die Öffentlichkeit treten. Darüber werden wir in der nächsten Ausgabe der Fahrgast-Zeitung berichten.

(Walter Söhnlein)

Starkenburg

Es wird unbeirrt weiter (fehl-)geplant

Anhörungsverfahren zur Neubaustrecke trotz neuer Rahmenbedingungen

Beim Regierungspräsidium Darmstadt gab es im Februar ein neues Anhörungsverfahren zu einem 13 Kilometer langen Abschnitt der geplanten Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar. Der Grund: Die Planungen zwischen dem Frankfurter Bahnhof Sportfeld und Mörfelden-Walldorf mussten in Details geändert werden.

Der PRO BAHN-Landesverband Hessen reichte dazu im Oktober 2010 eine ausführliche Stellungnahme ein und schlug unter anderem vor, für die Planung der Neubaustrecke die Grundprinzipien des finanziell, verkehrlich und in puncto Umweltbilanz äußerst erfolgreichen Schweizer Modells „Bahn 2000/ 2030“ anzu-

wenden, innovative Lärmschutzkonzepte einzusetzen, statt hässliche Schallschutzwände zu bauen, und hatte die mögliche Nutzung für den Güterverkehr kritisch hinterfragt, ebenso das Betriebskonzept, das der Planfeststellung zugrunde liegt. „Das ‚Betriebskonzept‘ der DB besteht aus einer farbigen Liniengrafik“, kritisiert Gottlob Gienger, der Regionalvorsitzende von PRO BAHN Starkenburg, dem südhessischen Regionalverband des Fahrgastverbandes. Gienger hatte auch die umfangreiche Stellungnahme zur Anhörung beim Regierungspräsidium Darmstadt abgefasst und an der rund einwöchigen Anhörung persönlich teilgenommen. Der genaue Wortlaut der Stellungnahme kann auf der Internet-Homepage des Regionalverbandes unter www.probahn.de/starkenburger abgerufen werden.

Nach zwei Monaten erhielt PRO BAHN endlich die Antwort des Regierungspräsidiums mit einer Erwidern der Bahn-Tochter DB Projektbau GmbH, die für die Planung der Neubaustrecke verantwortlich ist. Daraus wurde klar:

- Die DB Projektbau wollte sich mit inhaltlichen Argumenten zum Betriebskonzept nicht auseinandersetzen und redete konsequent an uns vorbei.
- Nur beim Thema Lärmschutz gab die DB Projektbau einige inhaltliche Argumente auf unsere Einwendungen.
- Die DB Projektbau treibt das Milliardenprojekt weiter voran ohne Betriebskonzept für den Personen- und Güterverkehr auf der Neubaustrecke.
- Die Nutzbarkeit für den Güterverkehr ist völlig ungeklärt.

In der Zwischenzeit wurde im November 2010 auch die Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege abgeschlossen, die vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegeben

worden war. Für die geplante Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim stellte der Bericht ein vernichtendes Zeugnis aus: „Die insbesondere zwischen Darmstadt und Mannheim-Friedrichsfeld verbleibenden Kapazitätsengpässe zeigen, dass die Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar noch keine zufriedenstellende Gesamtlösung für die in diesem Korridor bestehenden Probleme darstellt,“ heißt es in dem Text. Darauf deutet auch ein vergleichsweise niedriges Nutzen-Kosten-Verhältnis mit dem Faktor 1,2 hin. Liegt dieser Faktor unter 1, ist ein Bauvorhaben wie eine neue Bahnstrecke volkswirtschaftlich nicht sinnvoll.

Weiterhin heißt es im Bericht des Bundesverkehrsministeriums: „Der weiterhin bestehende Optimierungsbedarf konnte im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung nicht geleistet werden. Hierzu ist vielmehr eine Zusammenarbeit mit den betreffenden Gebietskörperschaften bzw. den Aufgabenträgern des SPNV (Schienen-Personen-Nahverkehr) erforderlich.“



*Regierungspräsidium in Darmstadt
(Foto: Nikolas Siebenborn)*

Aufgrund dieser neuen Sachlage schrieb PRO BAHN Hessen Anfang Januar 2011 deshalb erneut an das Regierungspräsidium Darmstadt und bemängelte, dass die vorliegende Planung der

Neubaustrecke nicht ausgereift sei und die vorhandenen Probleme nicht löse. Außerdem wurde kritisiert, dass ein Vorhaben mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,2 nicht bauwürdig sei: „Unter diesen Umständen erscheint es nicht vertretbar, dass die DB-Projektbau das Planfeststellungsverfahren für die Planfeststellungsabschnitte 1 und 2 weiter vorantreibt. Das gesamte Projekt bedarf stattdessen einer grundlegenden Überprüfung, um eine Lösung der Kapazitätsengpässe und eine effiziente Verwendung der eingesetzten Steuermittel von mehr als zwei Milliarden Euro sicherzustellen. Eine Anhörung zu einzelnen Aspekten der Planfeststellungsunterlagen halten wir unter diesen Umständen für ebenso wenig zielführend,“ schloss das Schreiben an das Regierungspräsidium.

Heinz Seeger, der zuständige Bahn-Dezernent im Regierungspräsidium in Darmstadt, bestätigte die Angaben von PRO BAHN, zog sich dann allerdings auf das Formale zurück und schrieb: „Meine Zuständigkeit beschränkt sich auf die Durchführung des Anhörungsverfahrens für das angesprochene Vorhaben, für das ich vom Eisenbahnbundesamt als Planfeststellungsbehörde beauftragt wurde. Als Anhörungsbehörde hat das Regierungspräsidium Darmstadt daher keinen Einfluss auf die weiteren Planungen der Deutschen Bahn AG bzw. die weitere Vorgehensweise der Planfeststellungsbehörde.“

Ungeachtet der neuen Sachlage zog das Regierungspräsidium das Anhörungsverfahren für den Abschnitt der Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mörfelden-Waldorf im Februar 2011 in einer mehrtägigen Sitzung durch. Auf die Ein-

wände von PRO BAHN wurde erst am Ende der Anhörung als letzten Tagesordnungspunkt eingegangen. Die Diskussion darüber wurde abgewürgt mit der Begründung, dies sei nicht Gegenstand der Anhörung. Nach dem abrupten Ende der Diskussion versuchte Regionalvorsitzender Gottlob Gienger, Paul Gerhard von der DB Projektbau GmbH seine Vorschläge zu erläutern:

- Danach wäre das Kernstück eine Neubaustrecke ausschließlich für den Güterverkehr entlang der Autobahn A5.
- Durchgehende Ertüchtigung der Riedbahn durchgehend auf 200 km/h für ICE auch im Bereich Biblis.
- Durchgehende Ertüchtigung der Main-Neckar-Bahn auf 200 km/h für IC-Verkehr, Halte Darmstadt, Bensheim, Weinheim.
- Diese Vorschläge lösen fast alle Probleme: Der Engpass im Güterverkehr wird beseitigt, der lärmintensive Güterverkehr käme raus aus den Ortslagen an die Autobahn, der leise Schienenpersonenfernverkehr bliebe da, wo er hingehört, auf den Trassen mitten durch die Ober- und Mittelzentren.

Das Fazit: Die Deutsche Bahn hat kein Betriebskonzept für ihre Neubaustrecke. Die Anhörung zum Planfeststellungsverfahren basierte auf überholten Verkehrszahlen und ignorierte konsequent die fatale Bewertung durch das Bundesverkehrsministerium. Ob die Verantwortlichen vernünftige Lösungsvorschläge aus der verfahrenen Situation aufnehmen, steht in den Sternen. Die Fehlplanungen fast aller bisherigen DB-Neubaustrecken geben wenig Anlass zur Hoffnung. (*Gottlob Gienger*)

Starkenburg

Keine klassenlose Gesellschaft

Das Verhältnis zwischen 1. und 2. Wagenklasse stimmt nicht

Nach wie vor werden auf der Bahnstrecke von Aschaffenburg über Darmstadt nach Wiesbaden (RMV-Linie 75) Wagengarnituren mit zu hohem Anteil an 1. Klasse-Plätzen eingesetzt, meint PRO BAHN. Der Fahrgastverband hatte sich deshalb beim Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) bereits vor einiger Zeit beschwert, dass die 37 Plätze der ersten Wagenklasse, die das gesamte Oberdeck eines Doppelstockwagens einnehmen, zu keiner Tageszeit und an keinem Wochentag auch nur annähernd ausgelastet sind: Es wurden maximal sechs Fahrgäste gezählt!

Dagegen herrscht in den Abteilen der 2. Klasse oft drangvolle Enge, manchmal reichen die Stehplätze kaum aus. Dies gilt insbesondere dann, wenn bei einem Drei-Wagen-Zug auch noch ein Wagen abgesperrt wird. Der RMV sagte keine Abhilfe zu, da eine Änderung der Wagenaufteilung nicht möglich sei.



*Erste Klasse im Doppelstockwagen.
(Foto: Wolfgang Brauer)*

Dass dies nicht stimmt, zeigen die Doppelstockzüge der RMV-Linie 20 zwischen Frankfurt und Limburg. Von den dort eingesetzten Drei-Wagen-Zügen ist der Steuerwagen im Oberdeck nur zu ca. 2/3 der 1. Klasse vorbehalten (ca. 20 Plätze), während der gesamte Wagen ansonsten der 2. Wagenklasse zur Verfügung steht. Allem Anschein nach wurde auf dieser Linie die Aufteilung in erste und zweite Klasse nachträglich geändert.

Warum ist das nicht auch bei den Zügen zwischen Aschaffenburg, Darmstadt und Wiesbaden möglich? PRO BAHN regt beim RMV dringend an, dass dieser seine kundenunfreundliche Haltung im Hinblick auf die Behandlung der Fahrgäste 2. Klasse der RMV-Linie 75 überdenkt. Sind die Fahrgäste zwischen Aschaffenburg und Wiesbaden weniger wert als die Fahrgäste zwischen Limburg und Frankfurt, wo auch Hofheim am Taunus mit dem Sitz des RMV bedient wird? Manch Fahrgast der Darmstädter Region wird sich vielleicht überlegen, ob er lieber im Autostau sitzt als jeden Tag im Zug steht oder sogar nicht mehr mitgenommen wird.

Interessant ist, dass im Fall des Einsatzes von Ersatzgarnituren (Doppelstockwagen) zwischen Aschaffenburg, Darmstadt und Wiesbaden diese manchmal einen reduzierten 1. Klasse-Bereich besitzen – es geht also doch!

(Gottlob Gienger)



Dampflok in Pfungstadt 1914 (Foto: Peter Büchner) und aktuelle Bauarbeiten zur Wiederinbetriebnahme der Strecke im Frühjahr 2011. (Foto: Holger Kötting)

Starkenburg

Droht ein Fehlstart der Pfungstadtbahn?

DADINA kritisiert Darstellung von PRO BAHN in der Fahrgastzeitung

In der vorigen letzten Ausgabe der Fahrgastzeitung berichteten wir ausführlich über den anstehenden Fehlstart der Bahnstrecke Eberstadt-Pfungstadt. Zu diesem Artikel erreichte uns eine Zusage des Geschäftsführers der DADINA (Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation), Matthias Altenhein, die wir hier gerne wiedergeben (kursiver Text):

1. Fahrgastbeirat: Ich möchte dem Vorwurf widersprechen, dass dies sozusagen absichtlich erst nach der Sitzungsperiode dem Fahrgastbeirat vorgelegt wurde. In Absprache mit dem RMV (Rhein-Main-Verkehrsverbund) sollte der Fahrplan erst nach der Sitzung des RMV-Aufsichtsrates im November 2010 öffentlich gemacht werden. In der nächsten darauf folgenden Sitzung des Fahrgastbeirates wurde der Fahrplan vorgestellt und es bestand Gelegenheit zur Diskussion. Der Verfasser des PRO BAHN-Arti-

kels war zu diesem Zeitpunkt nicht mehr anwesend. Der Fahrplan wurde dann mit dem Protokoll an alle Mitglieder verschickt. Selbstverständlich kann vonseiten des Fahrgastbeirates hierzu auch schriftlich Stellung genommen werden. Es ist außerdem darauf hinzuweisen, dass es sich noch nicht um den endgültigen Fahrplan, sondern um einen Entwurf handelt.

Die Darstellung ist zwar richtig, allerdings kann PRO BAHN aus der Teilnahme an den Sitzungen des Fahrgastbeirates vermieden, dass das Zurückhalten dieses Fahrplans nicht das erste Mal war, dass der Fahrgastbeirat vor vollendete Tatsachen gestellt wurde. Ob und wann ein Fahrplan öffentlich gemacht werden soll, kann keine Fragestellung für den Fahrgastbeirat sein. Gemäß Satzung der DADINA ist dieser „frühzeitig“ über im ÖPNV geplante Maßnahmen zu infor-

mieren. Dies bringt es mit sich, dass dem Fahrgastbeirat selbstverständlich noch nicht veröffentlichte und im Entwurfsstadium befindliche Fahrpläne zugänglich zu machen sind; anders ist eine sinnvolle Beteiligung ohnehin nicht möglich. Erhält der Fahrgastbeirat nur öffentliche Fahrpläne, ist ein Einbringen von Änderungen und Verbesserungen gar nicht mehr möglich – denn in diesem Fall hat der RMV-Aufsichtsrat den Fahrplan schon abgenickt. Im Übrigen sieht PRO BAHN keinerlei Problem darin, dem Fahrgastbeirat Entwurfsfahrpläne bekanntzugeben. Im Zweifelsfall müssen entsprechende Tagesordnungspunkte als nichtöffentlich gekennzeichnet werden. Darüber hinaus stellt sich für PRO BAHN ohnehin die Frage, was die Geheimniskrämerie bei Fahrplanänderungen bewirkt. Außer einer negativen „Publicity“, nachdem das Kind bereits in den Brunnen gefallen ist und dann die Bürgerproteste eintreffen, gibt es keinen Grund, Planungen geheim zu halten. Im Gegenteil: In der Schweiz beispielsweise sind alle Fahrplanentwürfe öffentlich (sogar z. T. im Internet) und jeder, der mag, darf Verbesserungsvorschläge anbringen.

2. *Anschlüsse in Darmstadt Hauptbahnhof: Die Erstellung des Fahrplans war kein Wunschkonzert, sondern es bestanden starke Einschränkungen durch die knappen freien Trassen auf der Main-Neckar-Bahn. Hier wird sich eine Entspannung wohl erst nach dem Bau der ICE-Neubaustrecke ergeben. Aus unserer Sicht bestehen akzeptable Anschlüsse zum Regional- und Fernverkehr in Darmstadt Hbf. mit Umsteigezeiten von ca. 10 bis 20 Minuten sowie zu den Regionalbussen und den innerstädtischen Linien. Der Wunsch, mit kurzen Aufenthaltszeiten direkt weiter in Richtung Darmstadt*

Nord zu fahren, ließ sich leider nur vereinzelt realisieren. Hier ist die Einbindung in den Taktknoten Darmstadt zur Minute .30 für die Fahrgäste insgesamt sicherlich wichtiger, als die direkte Verbindung nach Darmstadt Nord. Die optimale Zeitlage im Knoten Darmstadt ist im Abschnitt zwischen Darmstadt Hbf. und Darmstadt-Eberstadt durch den Fernverkehr belegt. Trotzdem besteht auf jeden Fall ein deutlicher Reisezeitgewinn gegenüber heute, insbesondere auf der Verbindung Pfungstadt – Darmstadt Hauptbahnhof.

Diese Problematik sieht auch PRO BAHN. Unsere Kritik richtet sich daher auch primär nicht gegen die nun bestellten Fahrzeiten der Züge. Dennoch wird man hinterfragen müssen und dürfen, wie viele Fahrgäste aufgrund der leider nicht optimalen Verbindungen dann auch nicht zum Umsteigen bewegt werden können.



DADINA
Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

3. *Abend- und Sonntagsverkehr: Zuerst sei darauf hingewiesen, dass es sich um ein gemeinsames Projekt der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg handelt, welches auch gemeinsam finanziert wird. Sicherlich kann man sich einen späteren Betriebschluss am Abend und einen Stundentakt an Sonn- und Feiertagen wünschen, aber es muss auch finanziell machbar sein. Die DADINA wird für die Bahn nach Pfungstadt pro Jahr 450.000 Euro an Betriebskosten bezahlen und wir denken, dass wir für dieses Geld eine ordentliche*

Gegenleistung bekommen. Sollte sich nach der Inbetriebnahme herausstellen, dass das Angebot zu bestimmten Zeiten nicht ausreichend ist, dann muss dies diskutiert werden.

PRO BAHN hält hier seine Kritik an unzureichenden Abendverbindungen und dem lächerlichen Zwei-Stunden-Takt am Wochenende voll aufrecht. Die Kritik richtet sich im Übrigen nicht gegen die DADINA, sondern gegen die zuständigen Besteller, also Stadt und Kreis. Allerdings zeigt sich wieder einmal, wie man nur versucht, ein in den Brunnen gefallenes Kind zu retten, statt den Brunnen gleich kindersicher zu gestalten. Es ist keine Frage, ob man nach der Inbetriebnahme über eine Angebotsausweitung diskutieren muss; dafür ist es nach der Inbetriebnahme zu spät. Die Erfahrungen mit vielen anderen (Reaktivierungs-)Projekten haben gezeigt, dass die hier angedachte Salamtaktik weniger Fahrgastzuwächse bringt, als das Aufziehen eines ordentlichen Fahrplans gleich von Anfang an. Gerade aus dem Bereich bisheriger Nichtnutzer des ÖPNV sind Fahrgastzuwächse zu erwarten; dies aber nur, wenn das Angebot stimmt. Der Hintergrund ist ein psychologischer Effekt: Wer jahrelang ÖPNV nur von außen gesehen hat, bekommt viele Verbesserungen nicht mit (oder anders gesagt: Warum gibt es in der heutigen Zeit noch so viele „Bundesbahn – dreckig, alt, langsam, unpünktlich – Meinungsmacher“? Sie haben alle den langsamen Wandel zu einem modernen Verkehrsmittel nicht wahrgenommen). Die Wiederinbetriebnahme einer Bahnstrecke weckt bei dem einen oder anderen Autofahrer dann doch das Interesse. Wird nun der Fahrplan studiert, so fällt als erstes auf, dass an Wochenenden nur alle zwei Stunden ein

Zug fährt und abends gegen 22 Uhr Schluss ist. „Das reicht ja noch nicht mal für die Rückfahrt vom Kino“ – und wieder ist ein potenzieller Nutzer verprellt. Dass möglicherweise im kommenden Jahr zwei weitere Züge bis Mitternacht fahren, bekommen die wenigsten mit (da es in der Tagespresse auch meist nur irgendwo am Rande erwähnt wird) und bleiben dem Zug fern.

4. Ergänzendes Busangebot: Zurzeit steht die DADINA in Gesprächen mit der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Groß-Gerau und der Stadt Pfungstadt zur Konzipierung des ergänzenden Busangebotes. Hierbei soll auch eine Buslinie aus dem Ried an die neue Bahnlinie angebunden werden. Die direkten Busverbindungen nach Darmstadt sollen so gestaltet werden, dass sie sich mit der Verbindung über die Bahnstrecke zu einem dichteren Takt ergänzen. Wir werden die Anschlüsse der Linie P an den Bahnhof Eberstadt – gerade im Abendverkehr – noch einmal prüfen, es wird aber bei der Priorität des Anschlusses an die Straßenbahn in Eberstadt Wartehalle bleiben.

PRO BAHN meint hierzu: Schön, dass es noch einmal geprüft wird. Aber dadurch wird kein einziger Neukunde davon überzeugt werden können, freiwillig 29 Minuten am Eberstädter Bahnhof auf den nächsten Bus zu warten.

5. Fazit: Die DADINA hat in der Vergangenheit gezeigt, dass sie auch für kritische Anmerkungen durchaus offen ist. Es ist aber aus unserer Sicht überzogen, selbst wenn man sich mehr Abend- und Sonntagsverkehr wünscht, deshalb den gesamten Fahrplan oder das gesamte Projekt infrage zu stellen. Stadt und Landkreis haben mit ihrer bewussten Entscheidung für die Schiene in der Verbindung von Pfungstadt nach Darmstadt

und der ersten Reaktivierung einer Schiene Zeichen für die Weiterentwicklung eines nachhaltigen öffentlichen Nahverkehrs in der Region gesetzt. Da sollte sich gerade der Fahrgastverband PRO BAHN überlegen, ob er mit seiner Fundamentalkritik hier auf dem richtigen Weg ist.

Hier irrt die DADINA leider. PRO BAHN hat nie das gesamte Projekt infrage gestellt. Ohne PRO BAHN und dem unermüdlichen Einsatz der lokalen Aktiven wäre das Projekt vermutlich niemals ins Rollen gekommen. Nichtsdestotrotz steht PRO BAHN dafür, dass ÖPNV von Anfang an ordentlich zu konzipieren ist, damit es zu einem Erfolg

wird – und diesen Erfolg sehen wir bei der geplanten Sparfahrplanversion massiv gefährdet. Auch im Fahrgastbeirat betreiben die anwesenden Busbetriebe eine offensive Lobbyarbeit zuungunsten der Schienenverbindungen; mehr als einmal durfte man sich Sprüche wie „Das fahren wir doch schneller mit zwei Bussen über die Autobahn“ anhören. Aus diesem Grund ist es zwingend erforderlich, dass die Pfungstadtbahn zu einem Erfolgsmodell wird – das geht aber nur mit einem ordentlichen Fahrplan: Mindestens Stundentakt täglich und Verkehr bis 0.30 Uhr, an Wochenenden ggf. auch noch länger. (hk)



Vor 100 Jahren ging die Straßenbahn nach Wiesloch in Betrieb, 1973 (aus diesem Jahr stammen die Fotos von Klaus Rothenhöfer) wurde sie stillgelegt. Jetzt wurde die Wiedereinführung erneut untersucht.

Rhein-Neckar

Neue Schienen für Heidelberg heiß diskutiert

Streichkonzerte, neue Ausbaupläne und die ungerechten Förderrichtlinien

Heidelbergs neue Straßenbahn-Projekte fahren derzeit Achterbahn: Vor wenigen Monaten wollte die Stadtverwaltung massive Streichungen des Fahrtenangebots und Kappung von Linienästen

durchsetzen, um mit minimale Kostenreduzierungen im öffentlichen Linienverkehr der Universitätsstadt am Neckar durchzusetzen. Dieses Streichkonzert fand jedoch keine Mehrheit unter den

Bürgern und im Gemeinderat. Kurze Zeit später überraschte Heidelbergs Oberbürgermeister Eckhard Würzner (parteilos) mit einem neuen Paukenschlag: Das Heidelberger „Micky-Maus-Straßenbahnnetz“ (so bezeichnete es einst Dieter Ludwig, der frühere Chef der Karlsruher Verkehrsbetriebe) soll mit einem Schlag mächtig wachsen. In dem Plan, „Heidelberger Mobilitätsnetz“ genannt, der vor der Landtagswahl auch noch im Stuttgarter Verkehrsministerium vorgestellt worden war, werden nun plötzlich neue Straßenbahnstrecken durch die Heidelberger Altstadt bis zum S-Bahnhof vorgesehen. Ebenso eine Streckenerweiterung von der westlichen Heidelberger Nachbarstadt Eppelheim nach Schwetzingen. Doch auch diese Pläne „Pro Straßenbahn“ wurden schnell wieder zerredet. Wohl auch, weil Würzner die neuen Straßenbahnpläne zusammen mit dem geplanten Bau eines Auto-Tunnels entlang des Neckars kombinieren will, um entsprechende Fördergelder aus Stuttgart und Berlin zu bekommen.

Dazu kam dann noch Mitte April die Nachricht, dass sich eine Verlängerung der Straßenbahn von Leimen (derzeit südlichster Punkt des Heidelberger Straßenbahnnetzes) in die Nachbarstädte Nussloch und Wiesloch nicht lohnen würde. Derzeit sind diese beiden Städte nur mit einem Bus an die Tram angeschlossen. Der Bau dieser 11,7 Kilometer langen Strecke würde netto rund 88 Millionen Euro kosten. Doch damit ließen sich nur 1.390 Fahrgäste zum Umsteigen vom Auto auf den ÖPNV bewegen, so das Gutachten. Der so ermittelte Nutzen-Kosten-Quotient von 0,26 liegt damit weit unter dem Wert von 1, der für eine Förderung durch Land und Bund nötig ist.

Die von den Bürgermeistern der Städte, Landrat sowie den Nahverkehrsunternehmen vorgestellte Studie löste jedoch großen Widerspruch aus. So kritisierte der Wieslocher Stadtrat Klaus Rothenhöfer, dass die Untersuchung quasi am „grünen“ Tisch erfolgt sei und sich nur an den theoretischen Fahrplänen orientiere, aber nicht an der täglichen Realität. Rothenhöfer zufolge hätten 70 Prozent der Busse auf der Linie Wiesloch – Leimen Verspätung, deshalb klappe der Anschluss nicht und die Fahrzeiten für die Fahrgäste seien erheblich länger.



Schuld an dem schlechten Ergebnis der Untersuchung sind freilich auch die gesetzlichen Vorgaben für die Kosten-Nutzen-Berechnungen. Solange sie nicht geändert werden, bleiben Straßenbahnverlängerungen von Heidelberg nach Wiesloch oder Walldorf Zukunftsmusik. Der Landrat des Rhein-Neckar-Kreises, in dem die untersuchten Strecken liegen, gab deshalb auch zu verstehen, dass der Kreis keine weiterführenden Untersuchungen zu Straßenbahnprojekten in den Heidelberger Süden finanzieren werde. Damit werden weitere Verlängerungen des Heidelberger Straßenbahnnetzes wohl erst mal lange Zeit verzögert. (wb)



Alt und neu bei der Mainzer Straßenbahn, deren Netz bald um fast 50 Prozent verlängert werden soll. (Foto: Wilfried Staub)

Rheinland-Pfalz

Straßenbahn fährt zu den Mainzelmännchen

Neues Straßenbahnprojekt in der Landeshauptstadt kommt in Fahrt

Das Junge Forum Frankfurt der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft hatte für den 14. April 2011 zu einer gut besuchten Informationsveranstaltung nach Mainz eingeladen. Während der zweistündigen Rundfahrt (Foto) im Triebwagen 97 (Baujahr 1950) der Straßenbahnfreunde Mainz e.V. informierte Projektleiter Uwe Hiltmann von den Mainzer Verkehrsbetrieben (MVG) in dem Oldtimer über den Stand der Planungen einer Neubaustrecke vom Hauptbahnhof hinauf auf den Lerchenberg, dort ist das Sendezentrum des Zweiten Deutschen Fernsehens (ZDF).

Dies ist die erste größere Erweiterung des Mainzer Straßenbahn-Netzes seit Jahrzehnten, nachdem von ehemals zehn Linien und 39 Kilometer Streckenlänge nur noch ein Rumpfnetz mit drei Linien und 20 Kilometer Länge übrig geblieben war.

Ein Jahr vor dem hundertjährigen Bestehen der Mainzer Elektrischen erfolgte 2003 ein einstimmiger Beschluss des Stadtrates zum Erhalt der Straßenbahn. In den Folgejahren wurden erhebliche Mittel in die Modernisierung der Strecken und der Fahrzeuge investiert. Zur Senkung der – die Industrie würde sagen – „Stückkosten“ wurden bereits im Vorfeld Überlegungen für eine Erweiterung des Schienennetzes angestellt. Eine Strecke zum Campus, der Fachhochschule, zum neuen Stadion und weiter durch Bretzenheim, an der Gemarkungsgrenze Marienborns entlang bis zum Bürgerhaus Lerchenberg versprach den höchsten Nutzen-Kosten-Effekt und würde das Netz um einen Schlag um zehn Kilometer, also 50 Prozent erweitern.

Entsprechende Flächen wurden vorausschauend von 1978 an freigehalten, sodass die Gleise überwiegend auf eige-

ner Trasse verlegt werden können und nur ein einziges Haus abgerissen werden muss. Hinzu kommt als weitblickender planerischer Vorteil, dass die Stadt Mainz entgegen dem allgemeinen Trend Neubaugebiete überwiegend entlang bestehender oder geplanter Bahnstrecken ausweist, was für einen wirtschaftlichen Betrieb des ÖPNV mit von ausschlaggebender Bedeutung sein kann.

Planung mit Bürgerbeteiligung

Schon bei der ersten Veröffentlichung der Pläne des 70-Millionen-Projektes war zu erkennen, dass das Vorhaben auf ein äußerst geteiltes Echo stoßen wird. Die Mainzer Verkehrsbetriebe wählten – lange vor Stuttgart 21 – den strategisch sinnvollen Weg einer vorwärts gewandten Offensive in Form von Bürgerversammlungen und Workshops. Die Teilnehmer, zu denen u.a. auch die Bürgerinitiative „BI Mainzelbahn: NEIN DANKE“, Anwohner, Firmen, Gutachtern und Parteienvertreter gehörten, mussten sich dabei verpflichten, auch an allen Folgeveranstaltungen konstruktiv mitzuwirken.

Ende Mai 2011 findet nun der vorläufig letzte Workshop statt. Noch im Jahr 2011 erfolgt die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens. Den Planfeststellungsbeschluss und Baubeginn erwartet die MVG für 2013, und 2015 könnte mit etwas Optimismus die erste Bahn, zumindest auf dem ersten Teilabschnitt, verkehren. Die Fachhochschule wird dann vom Hauptbahnhof aus in sieben Minuten und der Stadtteil Lerchenberg in 23 Minuten umweltfreundlich erreicht. Voraussetzung für die Realisierung ist allerdings, dass die Zuschüsse nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz auch in der erwarteten Höhe gewährt werden. Der Haushalt der

Stadt wird durch den Bau belastet, den erforderlichen Eigenanteil finanziert die MVG aus Rücklagen und mittels günstiger langfristiger Kredite.

Über die Namensgebung der neuen Bahn flammen immer wieder heftige Diskussionen auf. Sogar die Geschäftsführung der MVG steht nicht uneingeschränkt hinter der Wortbildung MAINZELBAHN. Die Erfinder des Namens sind sich jedoch sicher, dass sich keiner in Mainz getrauen wird, einem Mainzelmännchen den finalen Dolchstoß zu verpassen. So sind sich die Planer auch ziemlich sicher, dass die Straßenbahn auf der neuen Strecke in spätestens fünf Jahren mit all ihren Vorteilen, wie Sicherheit, Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Energieeffizienz punkten wird. Übrigens, an eine Trennung von Besteller und Betrieb verschwendete man offensichtlich westlich des Rheins von Anfang an sinnvollerweise nicht allzu viele Gedanken.

(Wilfried Staub)



Button für das neue Straßenbahnprojekt

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) 2096 2586
www.pro-bahn.de
Für Adressenänderungen:
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
Landesvorsitzender Hermann Hoffmann
(Anschrift siehe PRO BAHN in Nordhessen)
Stellvertreter:
Dr. Martin Schmidt
Küferstraße 30
65931 Frankfurt am Main
E-Mail: m.schmidt@chemie.uni-frankfurt.de
Tel./Fax (0 69) 37 56 24 88
Wilfried Staub
Königsteiner Straße 156a
65812 Bad Soden am Taunus
Tel. (0 61 96) 2 66 84
E-Mail: WilfriedStaub@aol.com

Ansprechpartner für Radio und Fernsehen

Dr. Martin Schmidt
Tel./Fax (0 69) 37 56 24 88
tagsüber Tel. (0 69) 7 98 - 2 91 71
E-Mail: m.schmidt@chemie.uni-frankfurt.de

PRO BAHN in Nordhessen

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

PRO BAHN in Osthessen

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

PRO BAHN in Mittelhessen

Thomas Kraft
Fliederweg 17
35633 Lahnau
Tel. (0 64 41) 6 60 99
Fax: (0 64 41) 67 18 29
E-Mail: Kraft-Lahnau@t-online.de

PRO BAHN Regionalverband

Großraum Frankfurt am Main e. V.

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

PRO BAHN Regionalverband

Starkenburger 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@starkenburger.pro-bahn.de
www.pro-bahn.de/starkenburger

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar

Regionalvorsitzender Andreas Schöber
Holbeinstraße 14
68163 Mannheim
Tel. (06 21) 41 19 48 oder (01 74) 5 85 62 63
E-Mail: pb-rhein-neckar@arcor.de
www.pro-bahn.de/rhein-neckar

Bankverbindung/Spendenkonto (Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!):

Landesverband Hessen e. V.: Konto 695831-605 bei der Postbank Frankfurt am Main
(BLZ 500 100 60); Kontoinhaber Holger Kötting

Landesverband Baden-Württemberg e. V.: Konto 2035261, Volksbank Pforzheim (BLZ 666 900 00)

Regionalverband Großraum Frankfurt e. V.: Konto 1113091, Sparda-Bank Frankfurt (BLZ 500 905 00)

Regionalverband Starkenburger e. V.: Konto 571300 bei der Volksbank Darmstadt (BLZ 508 900 00)

PRO BAHN – Termine

Allgemeine Termine:

Mi 1.6. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft Juli – August 2011. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (siehe Seite 2).

PRO BAHN in Nordhessen:

Mi 25.5. 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmstraße 2, Kassel

Mi 29.6. (jeden letzten Mittwoch im Monat).

PRO BAHN Großraum Frankfurt e.V.:

Mo 6.6. ab 18.30 Uhr: Monatstreff im Saalbau Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 3 (fünf Fußminuten vom Hauptbahnhof/Südseite).

Mo 4.7. ab 18.30 Uhr: Monatstreff im Saalbau Gutleut, Raum 3

Für den August-Termin ist der Saalbau Gutleut geschlossen. Es wird deshalb eine Veranstaltung anderer Art geben, zu der gesondert eingeladen wird.

Mo 5.9. ab 18.30 Uhr: Monatstreff im Saalbau Gutleut, Raum 3

Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi 25.5. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des Regionalverbandes Starkenburg, im Restaurant Gargano, Dornheimer Weg 75, 64293 Darmstadt (Tel. 06151 – 666555). Wegbeschreibung: Ab Darmstadt Hbf Westausgang zehn Minuten Fußweg durch den Zweifalltorweg, dann Dornheimer Weg links bis zur letzten Ampel – oder mit Buslinie F bis zur Haltestelle Moldenhauerweg.

Mi 22.6. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des Regionalverbandes Starkenburg im Restaurant Gargano.

Regionalverband Rhein-Neckar:

Do 19.5. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar im Umweltzentrum, Mannheim, Käfertaler Straße 162.

Do 9.6. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar im Restaurant red – die grüne Küche, Poststraße 42 in Heidelberg. (**Achtung: Neuer Treffpunkt / Termin wegen der Pfingstferien um eine Woche vorverlegt!**)

Sonstige Termine

Do 12.5. 20.00 Uhr: Arbeitstreffen der IG PRO SCHIENE Weschnitztal-Überwaldbahn
Do 9.6. im Gasthaus „Zur Kreuzgasse“ in Ober-Waldmichelbach.

Mo 30.5.- Jahrestagung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Mi 1.6. in Darmstadt

