

Fahrgastzeitung

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

Nr. 88

September – Oktober 2011



Neubaustrecke nach Vellmar fast fertig S. 5
Verkehrsminister Posch im Interview S. 12
Fernbusse einmal anders betrachtet S. 30

Titelbild: Zur Eröffnung der Straßenbahnverlängerung in den Arheilger Norden in Darmstadt verkehrten Bahnen aus allen Epochen, angefangen vom Dampfzug, mit dem Arheilgen 1889 erstmals an den ÖPNV angeschlossen war, bis hin zu den aktuellen Straßenbahnen. Im Bild der Dampfzug und ein Straßenbahnwagen aus den 1960ern an der neuen Endstation Dreieichweg. (Foto: Holger Kötting)

Rückseite: Premiere auf der ganzen Linie: Zum ersten Mal fuhr am 24. August 2011 eine blaue Bahn der Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) auf dem rund vier Kilometer langen neuen Schienenweg zwischen Kassel und Vellmar. Geprüft wurde bei dieser sogenannten Bügelfahrt vor allem die Fahrleitungsanlage (Bild oben). Bereits Ende Juli war erstmals eine Diesel-Regiotram auf der Strecke unterwegs (Bild unten). (Fotos: KVG)

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 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*), Thomas Kraft (*kr*). Alle anderen Artikel sind namentlich gekennzeichnet. V. i. S. d. P.: *mus*, für die einzelnen Regionalredaktionen: *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: 1.8.2011 (Heft September – Oktober 2011)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.10.2011 (Heft November – Dezember 2011)

Die Fahrgastzeitung befasst sich in dieser Ausgabe schwerpunktmäßig mit der Sanierung hessischer Bahnhöfe sowie mit dem Neu- und Ausbau von Straßenbahnstrecken in Darmstadt, Kassel, Frankfurt sowie entlang der Bergstraße im Rhein-Neckar-Kreis. In der Mitte des Heftes auf Seite 13 findet sich ein Exklusiv-Interview dem hessischen Verkehrsminister Dieter Posch zu aktuellen Bahnthemen in Hessen.

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

Neue Gästekarte für Nordhessen-Urlauber	4
Tram-Strecke nach Vellmar fast fertig	5
Hessentage fördern Schienenverkehr in Nordhessen	6

Mittelhessen

Bahnhof Dutenhofen wird aufgewertet	7
Regelmäßige Mitgliedertreffen von PRO BAHN Mittelhessen	8
Umgebauter Bahnhof in Nidda feierlich eröffnet	8

Großraum Frankfurt

Galluswarte: Dachsanierung und neue Lärmschutzwand	8
Mit der Straßenbahn zum Frankfurter Bogen	15
Bus-Chaos in Königstein	18
Monatstreff auf Schienen entlang Nidda, Lahn, Rhein und Main	22

Starkenburg

Neue Straßenbahnstrecke in Darmstadt-Arheilgen eröffnet	21
---	----

Rhein-Neckar

Zweigleisiger Ausbau entlang der Bergstraße macht Fortschritte	25
Neues Regional-Express-Netz in Rheinland-Pfalz	26
Ausflugstipps: Eisenbahn-Nostalgie im Verkehrsverbund	36

Hessen

Hessische Bahnhöfe sollen barrierefrei werden	9
Verkehrsminister Dieter Posch im Interview	12

Fernverkehr

Fernbusse einmal anders betrachtet	30
--	----

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

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

Nordhessen

Neue Gästekarte für Nordhessen-Urlauber

Region will die Heimat der Gebrüder Grimm interessanter machen

Die Region Nordhessen plant eine Gästekarte einzuführen, um mehr Urlauber in die Heimat der Gebrüder Grimm zu locken. Mit der Karte könnten Urlauber das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs umsonst nutzen und Vergünstigungen in Freizeiteinrichtungen wie Bädern und Museen erhalten. Das Regionalmanagement Nordhessen hatte hierzu eine Studie in Auftrag gegeben, deren positives Ergebnis nun vorliegt. Bisher gibt es ein ähnliches Kartenmodell im Schwarzwald zwischen Pforzheim und Basel. Diese „Konus-Karte“ läuft erfolgreich.



Konus-Gästekarte im Schwarzwald

Die Studie empfiehlt eine „All-Inclusive-Card“, die die Urlauber bei ihrer Reise nach Nordhessen direkt mitbuchen. Die Gäste bekämen dann die Karte an der Rezeption ihres Hotels ausgehändigt und könnten alle Vergünstigungen sofort nutzen. Durch dieses Angebot könnten zum Beispiel am Edersee, im Raum Bad Will-

dungen, Bad Emstal, Werra-Meißner und Weser-Reinhardswald die Nahverkehrszüge und Linienbusse durch Touristen besser ausgelastet werden. Außerdem würde eine Gästekarte für Nordhessen 100.000 zusätzliche Übernachtungen nach Auskunft des Willinger Tourismusmanagers Ernst Kesper bringen. Die Einführungszeit betrage ein bis zwei Jahre. Nach drei Jahren hätten sich die Investitionskosten von 300.000 Euro amortisiert.

Etwas zurückhaltender ist man bei der Industrie- und Handelskammer (IHK). Nach Meinung des Hauptgeschäftsführers Ulrich Spengler müssten noch Details wie die genaue Finanzierung geklärt werden.

PRO BAHN hatte schon bei der Erläuterung von lokalen und regionalen Nahverkehrsplänen in zwei nordhessischen Landratsämtern eine Gästekarte vorgeschlagen. Bisher stieß der Vorschlag bei der Politik aber auf Ablehnung: Die meisten Urlauber wären Auto-orientiert, hieß es. Man scheut das Risiko von leeren Linienbussen. In der Tat sind Reinhardswaldbusse mit Fahrradanhänger am Wochenende wenig genutzt. Aber das liegt sicher an der mangelnden Werbung. Warum sollten sich Urlauber in Nordhessen gegen eine Gästekarte sperren, wenn diese im Schwarzwald und im Sauerland von Gästen der öffentliche Nahverkehr genutzt wird? (hh)



Probefahrt mit einer dieselgetriebenen Regiotram am 30. Juli in Vellmar. (Fotos: KVG)

Nordhessen

Bald von Wilhelmshöhe direkt nach Vellmar

Tram-Strecke in Kassels Nachbarstadt fast fertig – Erste Probefahrten

Das Kasseler Straßenbahn-Netz wächst weiter: Am 22. Oktober soll die neue, rund vier Kilometer lange Neubaustrecke nach Vellmar feierlich eröffnet werden und einen Tag später in den Regelbetrieb gehen. Die fast 20.000 Einwohner zählende Stadt Vellmar grenzt direkt an die nördliche Grenze von Kassel. Von der bisherigen Endhaltestelle Holländische Straße wurde in knapp dreijähriger Bauzeit eine neue Trasse entlang der Bundesstraße B7/B83 und durch die Vellmarer Innenstadt gebaut. In Spitzenzeiten werden die Bahnen der Kasseler Straßenbahn-Linie 1 vom Höhenstadtteil Wilhelmshöhe durch die Kasseler Innenstadt zur neuen Endhaltestelle Vellmar Nord

alle 7,5 Minuten verkehren, außerhalb der Hauptverkehrszeiten fahren die Bahnen wochentags im Viertelstunden-Takt.



Die Polizei sichert die erste Probefahrt.

Mit der neuen Linie 1 sind die Innenstädte von Kassel und Vellmar nur noch rund 20 Minuten Fahrtzeit voneinander

entfernt. Die Strecke nach Vellmar ist das fünfte Schienen-Neubauprojekt der Kasseler Verkehrsgesellschaft seit 1995. Die Bilder auf der vorigen Seite zeigen eine der ersten Probefahrten mit einer diesel-

betriebenen Regiotram auf den neuen Schienen, da zu dieser Zeit die Fahrleitungen noch nicht in Betrieb waren. (hh/wb)



Rasengleis nach Vellmar (li.). Passt: Immer wieder vermessen Bauleute die Abstände (re).

Hessentage fördern Schienenverkehr in Nordhessen

Oft bringen Hessentage einer Stadt ein Haushaltsminus, das sich aber durch Stadterneuerung, Erfolge im Gastronomiebereich und andere wirtschaftliche Entwicklungen meistens ausgleicht. Verschiedene nordhessische Schienenstrecken verdanken dem Hessentag ihre Wiederentdeckung. Nachdem 1998 die Straßenbahnverbindung von Kassel-Wilhelmshöhe nach Baunatal gebaut war, konnte Baunatal 1999 den Hessentag ausrichten. Die Straßenbahnlinie zwischen Kassel und Hessisch Lichtenau wurde im Januar 2006 fertig gestellt. Einige Monate später gestaltete die Stadt am Fuße des Hohen Meißners das „Fest der Hessen“. Die Stadt Vellmar plante den Hessentag 2013, was die Straßenbahnverbindung zwischen Kassel und dem Vorort beschleunigte. Vellmar möchte den Hessentag aber nun nicht mehr ausrichten. Als neuer Bewerber ist die Stadt Korbach im Gespräch. Beim Korbacher Hessentag 1997 hatten Eisenbahnfreunde unter großem Einsatz die 30 Kilometer zwischen Frankenberg und Korbach so weit befahrbar gemacht, dass – mit viel Fahنشwenken an den Bahnübergängen – überfüllte Sonderzüge aus Marburg den Korbacher Hessentag erreichten. Leider war sechs Jahre später die Schienentrasse im reizvollen Ittertal so sehr verwahrlost, dass 2003 zwischen der Hessentagsstadt Bad Arolsen und Marburg Busse verkehren mussten. Sollte 2013 die erneute Bewerbung von Korbach Erfolg haben, könnten endlich die elf Schienenkilometer zwischen Herzhausen und Korbach Süd von Touristen genutzt werden, natürlich auch von Güterzügen der Korbacher Industrie. (Hermann Hoffmann)



Dutenhofen, der einzige Bahnhof zwischen Gießen und Wetzlar. (Foto: Thomas Kraft)

Mittelhessen

Bahnhof Dutenhofen wird aufgewertet

Der Haltepunkt an der Lahn-Sieg-Strecke stand schon vor dem Aus

Dutenhofen, der einzige Haltepunkt zwischen Gießen und Wetzlar, erfährt mehrere deutliche Aufwertungen. Viele glaubten angesichts des guten Stadtbusverkehrs beidseits der Lahn würde der Halt in Dutenhofen ganz aufgegeben.

Weit gefehlt, denn ab dem kommenden Fahrplanwechsel halten auch die Regionalzüge der Lahntalbahn in Dutenhofen. Somit bestehen Direktverbindungen erstmals nach Limburg und Fulda. Bislang halten in Dutenhofen nur die Züge des Mittelhessen-Express Dillenburg-Wetzlar-Gießen-Frankfurt.

Nun kommen in vier Monaten auch die Fahrten der Hessischen Landesbahn

dazu. Dies macht Sinn, denn in unmittelbarer Nähe befindet sich das Radwegnetz des Lahntals und das Freizeitgebiet des Dutenhofener Sees.

Auch die auf der anderen Lahnseite gelegene Gemeinde Lahnau hat sich für den Zughalt der Lahntalbahn in Dutenhofen gemeinsam mit den Gremien der Stadt Wetzlar stark gemacht. Ein weiterer Pluspunkt ist die geplante Sanierung des Haltestellenbereichs im Rahmen des Bahnhofssanierungsprogramms in Hessen. Dies läßt auf eine lange Zukunft des Bahnhalts für die Orte beidseits der Lahn zwischen Gießen und Wetzlar hoffen.

(kr)

Regelmäßige Mitgliedertreffen in Mittelhessen

Die Arbeit des PRO BAHN Regionalverbandes Mittelhessen nimmt unter dem neuen Regionalvorsitzenden Thomas Kraft weiter an Fahrt auf. Mitte Juli trafen sich in Gießen erstmals interessierte Mitglieder aus der Region zu einem Meinungsaustausch. Dabei wurde erneut die mangelhafte Anbindung Mittelhessens auf der Schiene beklagt. Die Mitglieder des Regionalverbandes wollen sich in Zukunft regelmäßig einmal im Quartal treffen, dies soll überwiegend in Gießen sein. Um auch Mitglieder in anderen Städten und Gemeinden anzusprechen, sind aber auch wechselweise Termine in Wetzlar oder Marburg möglich. Das nächste Treffen ist für Mittwoch, den 12. Oktober 2011, wieder um 19 Uhr im „Justus im Hessischen Hof“ in der Frankfurter Straße 7 in Gießen geplant. Die Gaststätte ist etwa 300 Meter vom Gießener Hauptbahnhof entfernt. (wb)



Am 28. August wurde der renovierte Bahnhof Nidda feierlich eröffnet. Die beiden Außenbahnsteige der Station im Wetteraukreis sind nun barrierefrei unabhängig vom Bahnhofsgebäude erreichbar. Die Busse halten direkt am Bahnsteig-Eingang. Im Gebäude direkt neben dem Zugang befindet sich ein Mobilitätsbüro. Der restliche Teil des renovierten Gebäudes wird vom Wetteraukreis (unter anderem für Jugendarbeit) genutzt. (ld/Fotos: Helmut Lind)

Großraum Frankfurt

Was lange währt ...

Dachsanierung der S-Bahn-Station Galluswarte fertig

Seit mehreren Jahren ist das undichte Dach der 1978 eröffneten S-Bahn-Station Galluswarte ein Ärgernis für die Fahrgäste, die diesen wichtigen Knoten zu

Bus und Tram nutzen. Große Pfützen bildeten sich bisher nicht nur auf dem Bahnsteig sondern auch im nördlichen Treppenhaus; die Fahrgäste liefen Gefahr aus-

zurutschen. Schon seit 2009 forderte der Magistrat der Stadt Frankfurt die Bahn auf, Abhilfe zu schaffen.

Nun investiert die DB ca. 300.000 Euro in die grundlegende Erneuerung des Bahnhofs samt neuer Dachabdichtung.



Pfützen auf dem Bahnsteig soll es in Zukunft nicht mehr geben.

Auch die Dachverkleidung wird erneuert, Unterdecke und Leuchten werden von Schmutz und Algen befreit und die Deckenstützen entrostet und neu gestrichen. Die Arbeiten sollen noch im Sommer abgeschlossen werden und so bereits im Herbst wieder einen trockenen Aufenthalt ermöglichen.

Zeitgleich wird eine neue Gleisverbindung am Bahnhof Galluswarte eingebaut. Sie stellt die Zweigleisigkeit des Abzweiges der Main-Neckar-Bahn auch von und nach Frankfurt West für den überlagernden Güterverkehr her. Damit wegfallende Bremsvorgänge und Gleiswechsel werden zur Beruhigung beitragen.

Zusätzlich wird zur Freude der Anwohner an der Westseite der Station eine Lärmschutzwand errichtet, um insbesondere die Geräusche der Güterzüge von der angrenzenden Wohnbebauung abzuhalten. Die Lärmschutzwand soll bis Ende des Jahres fertig gestellt sein.

(Text und Foto: Thomas Schwemmer)

Hessen

Stationen sollen barrierefrei werden

258 Millionen für den Umbau der Bahnhöfe in Hessen

Am 9. August 2011 unterzeichneten der hessische Verkehrsminister, der Vorstandsvorsitzende der DB Station& Service AG, sowie die Geschäftsführer der drei hessischen Verkehrsverbünde in Limburg eine Rahmenvereinbarung über die Modernisierung von 93 hessischen Bahnhöfen (Foto).





*Auch der Bahnhof Frankfurt-Ost (hier mit abgesperrtem Ausgang) soll „aufgefrischt“ werden – doch halten hier überhaupt noch Züge?
(Foto: Wilfried Staub)*

Zwei Jahre sollen die beteiligten Parteien um die Details gerungen haben, meldete die Frankfurter Rundschau. Das gemeinsame Vorhaben sieht vor, dass bis 2019 für die Modernisierung und den stufenfreien Ausbau von 93 Bahnhöfen in Hessen insgesamt 258 Millionen Euro Investitionsmittel bereitgestellt werden sollen. Davon entfallen auf die DB AG 129 Millionen Euro, auf das Land rund 84 Millionen Euro und auf die Verbände und betroffenen Kommunen rund 45 Millionen Euro. Insgesamt gibt es in Hessen 424 Bahnhöfe und Haltepunkte unter der Regie der DB AG.

Um es noch einmal deutlich herauszustellen, denn in den Medien wurde es zum Teil missverständlich dargestellt: Das beschlossene Investitionsprogramm umfasst lediglich den (barrierefreien) Zugang zu den Bahnsteigen, ebenso die Erhöhung der Bahnsteige auf Normhöhe, die Errichtung von Minifahrgastunterständen, eine hellere Beleuchtung und die Verbesserung der Kundeninformation, insbesondere an kleinen Bahnhöfen, nicht aber den Erhalt oder die Modernisierung noch bestehender Empfangsgebäude und sonstiger Serviceeinrichtungen (Fahrkartenverkauf, Beratung, beheizte Wartezimmer, Toiletten usw.). Für jeden der aufgeführten Bahnhöfe stehen im Schnitt also 2,8 Millionen Euro zur Verfügung.

Die 15 größeren Vorhaben, wie Bebra, Kassel Hbf, Frankfurt-Höchst, Frankfurt-Ost und Frankfurt-West verschlingen jeweils 10 Millionen Euro oder mehr, sodass für die Masse der Bahnhöfe im Schnitt nur noch rund 1,3 Millionen Euro zur Verfügung stehen, ein Betrag, der kaum Spielraum für eine ansprechende Gestaltung übrig lassen dürfte.

Der Nordhessische Verkehrsverbund hat seine Hausaufgaben schnell erledigt und bereits tags darauf sein Investitionsprogramm im Detail vorgestellt. Es umfasst folgende Baumaßnahmen:

- Borken: 356 Reisende/Tag; Kosten: ca. 2.7 Mio., Umsetzung: 2015;
- Bebra: 5.937 Reisende/Tag; Kosten: ca. 9.5 Mio., Umsetzung: 2013;
- Eichenberg: 2.996 Reisende/Tag; Kosten: ca. 9.1 Mio., Umsetzung: 2015;
- Grebenstein: 642 Reisende/Tag; Kosten: 3.3 Mio., Umsetzung: 2019;
- Kassel-Hbf: 17.246 Reisende/Tag; Kosten: 9.4 Mio., Umsetzung: ab 2016;

- Malsfeld: 336 Reisende/Tag; Kosten: 1.3 Mio., Umsetzung: 2015;
- Treysa: 2.313 Reisende/Tag; Kosten: 7.2 Mio., Umsetzung: 2016;
- Wabern: 1.483 Reisende/Tag; Kosten: 8.4 Mio., Umsetzung: 2015.

Im Bereich des RMV gibt es bisher lediglich für den Bahnhof Frankfurt-Höchst einen Maßnahmenkatalog und einen Fertigstellungstermin (Dezember 2015). Die Kosten werden mit rund 10 Millionen Euro veranschlagt.

(Wilfried Staub)



Der Kasseler Hauptbahnhof soll auch ausgebaut werden. (Fotos: Werner Eistreter)

Der Kommentar

von Wilfried Staub

Bahnchef Grube war im Januar dieses Jahres so kühn anzukündigen, dass bis 2025 alle 5.400 Bahnhöfe in Deutschland barrierefrei zugänglich sein könnten. Und tatsächlich verpflichtet das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen die Aufgabenträger indirekt dazu, im Rahmen von grundlegenden Modernisierungsmaßnahmen bei öffentlichen Einrichtungen für einen barrierefreien Zugang Sorge zu tragen. In Deutschland wird sich nach Prognosen des Statistischen Bundesamtes die Zahl der 80-Jährigen und Älteren bis zum Jahr 2050 nahezu verdreifachen, also von heute knapp vier auf zehn Millionen. Auch diese Bevölkerungsgruppe möchte noch am gesellschaftlichen Leben teilnehmen. Beschwerliche Zugänge über Treppen und fehlende Toiletten an den Bahnhöfen

halten ältere Mitbürger jedoch erwießenermaßen davon ab, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Dem gilt es gegenzusteuern.

Das am 9. August 2011 in Limburg vorgestellte Investitionsprogramm zur Modernisierung des Zugangs zu den Nahverkehrszügen in Hessen war längst überfällig. Ein Blick über die Landesgrenzen nach Thüringen oder Rheinland-Pfalz zeigt, dass dort bereits die Mehrzahl der Bahnhöfe modernisiert wurde. Auch in Hessen gibt es zweifelsfrei das eine oder andere Vorzeigeprojekt. Im Bundesvergleich besteht hierzulande jedoch ebenso unbestritten, was den barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen, noch mehr aber das Erscheinungsbild der Bahnhöfe und deren Umfeld betrifft, ein absoluter Nachholbedarf. Die Rahmenvereinbarung darf in dem sonst dem ÖPNV nicht gerade wohl gesonnenen Hessen also durchaus als ein Meilenstein bezeichnet werden. Ein erster Anfang ist

hiermit gemacht, aber auch nicht mehr, auch wenn auf den ersten Blick viel Geld in die Hand genommen wird. Weitere Programme dieser Art müssen folgen. Auf der Liste des Fahrgastverbandes PRO BAHN stehen noch eine Vielzahl weiterer Stationen, die dringend auf eine Verschönerungskur warten. RMV und NVV stellen durchweg moderne und ansprechende Fahrzeuge auf die Schiene.

Für viele potenzielle Fahrgäste stellt das Umfeld einiger Bahnhöfe aber eine - nicht nur bauliche – unüberwindliche Hemmschwelle dar, vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Diese Barriere gilt es durch weitere Projekte dieser Art so bald als möglich zu beseitigen, damit auch in Hessen Bahnfahren von Beginn an zu einem ungeübten Erlebnis wird.

Hessen

Dieter Posch im Interview

Der hessische Verkehrsminister stellt sich den Fragen von PRO BAHN

Fahrgastzeitung (FGZ): *Das Projekt „Frankfurt 21“ wurde während Ihrer ersten Amtszeit und – aus Sicht von PRO BAHN – weitsichtig und maßgeblich durch Ihre Person gekippt. Zur Ertüchtigung des Bahnknotens Frankfurt wurden anstelle dessen andere Projekte beschlossen. Wie weit sind diese Vorhaben gediehen und was ist weiterhin geplant?*

Posch: Vielen Dank für Ihr Lob. In der Tat bin ich sehr froh, dass wir das Projekt damals gerade noch rechtzeitig gestoppt und stattdessen das Konzept Frankfurt RheinMainPlus vereinbart haben. Davon wurde bereits einiges umgesetzt, etwa die elektronischen Stellwerke Frankfurt Hauptbahnhof und Bad Vilbel, die Erneuerung des Hallendachs im Hauptbahnhof und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des S-Bahntunnels. Andere Teilprojekte wurden nicht weiter verfolgt, wie die Maßnahmen, die für den Fall einer erfolgreichen Olympia-Bewerbung Frankfurts für die Spiele 2014 konzipiert waren. Dafür sind Dinge hinzugekommen, die seinerzeit noch nicht auf

der Agenda standen wie die Schienenanbindung des geplanten Terminals 3 des Frankfurter Flughafens.



Dieter Posch (Foto: Ministerium)

FGZ: *Der nationale und internationale Schienenverkehr durch das RheinMain-Gebiet wird im nächsten Jahrzehnt*

dramatisch zunehmen. Der dazu dringend erforderliche drei- und viergleisige Ausbau der Zubringerstrecken auf der Kinzigtal- und der Main-Weser-Bahn werden seit 30 Jahren diskutiert. Bisher ist nicht einmal der erste Spatenstich erfolgt. Welchen Stellenwert haben diese Vorhaben und wie sieht Ihr persönlicher Zeitplan der Fertigstellung beider Ausbaustrecken aus?

Posch: Diese Strecken sind unbestreitbar dringend erforderlich, die Verzögerungen haben unterschiedliche Gründe. Der Ausbau der Main-Weser-Bahn zwischen Frankfurt-West und Bad Vilbel wurde 2003 mit einem Bau- und Finanzierungsvertrag gesichert, und seitdem warten wir auf das Baurecht. Über Klagen im Planfeststellungsabschnitt Frankfurt wird der Verwaltungsgerichtshof Kassel voraussichtlich im November 2011 verhandeln. Der zweite Bauabschnitt von Bad Vilbel bis Friedberg befindet sich in der Planfeststellung.

Die Kinzigtalstrecke ist im Unterschied zur Main-Weser-Bahn kein Nahverkehrsvorhaben der S-Bahn, sondern vom Bund aus Mitteln des Bundesverkehrswegeplans zu finanzieren. Hier setzt der Bundesverkehrsminister seit vielen Jahren die Prioritäten anders als die Hessische Landesregierung. Noch nicht einmal mit dem Angebot, die Planungskosten bis zum Abschluss des Raumordnungsverfahrens vorzufinanzieren, ist es uns gelungen, Bund und DB von der Eilbedürftigkeit für den Ausbau dieses Korridors zu überzeugen.

FGZ: *Zu den wohl bedeutendsten Projekten von RheinMainPlus zählt die Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar zur Abwicklung zusätzlichen Verkehrsaufkommens. Welche Streckenvariante favorisieren Sie und wann rechnen*

Sie damit, dass auf der neuen Strecke die ersten Züge rollen werden?

Posch: Neben der Strecke Hanau – Fulda und dem weiteren Knotenausbau Frankfurt hat die Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar aufgrund der dortigen Kapazitätsprobleme besondere Dringlichkeit. Sie muss nach meiner Auffassung aber auch für den Güterverkehr als dominierendes Wachstumssegment im Schienenverkehr ausgelegt werden. Der Bund hat nun eine großräumige Korridoruntersuchung Köln – Karlsruhe begonnen. Ich erhoffe mir davon Erkenntnisse zur Optimierung der Planung und insbesondere zur Bewältigung des wachsenden Güterverkehrs in diesem Korridor. Unabhängig davon sind für die strittigen Trassierungsfragen, insbesondere in den Räumen Darmstadt und Mannheim, neue Ansätze zu finden. Während ich für Darmstadt für alle Seiten akzeptable Kompromissmöglichkeiten sehe, erfüllt mich die seit Jahren offensichtlich verhärtete Diskussion im Raum Mannheim mit großer Sorge. Nach meinem Kenntnisstand ist unklar, ob bei einer Führung des Gesamtverkehrs über Mannheim Hbf dort die hierfür notwendige Kapazität geschaffen werden kann.

FGZ: *Immer größere politische Brisanz erlangt das Thema Lärmschutz im Mittelrheintal. Die Gesundheit der dort lebenden Menschen und der Zwang zu mehr Güterverkehr stehen in einem vehementen Interessenskonflikt. Die Einführung von „lärmabhängigen Trassenpreisen“ ab 2013 ist nach Meinung von PRO BAHN reine Augenwischerei. Welche Maßnahmen plant das Land Hessen zur Umsetzung von effektivem Lärmschutz insbesondere im Rheingau?*

Posch: Der Schutz der Bürger vor Lärm ist mir sehr wichtig. Im Mittel-

rheintal haben die Belastungen aufgrund des zunehmenden Güterverkehrs auf der Schiene ein nicht mehr akzeptables Ausmaß erreicht, das auch die regionale Wirtschaft beeinträchtigt. Hessen und Rheinland-Pfalz haben deshalb das 10-Punkte-40-Programm „Leises Rheintal“ erarbeitet und uns damit vor einem Jahr an die Bundesregierung und die DB gewandt. Die wichtigste Forderung des Landes zielt deshalb auf eine Alternativtrasse für den Güterverkehr. Da das Aufkommen erheblich wachsen wird, führt daran kein Weg vorbei.

Daneben ist eine lärmabhängige Staffelung der Trassenpreise der marktwirtschaftlich richtige Ansatz, um Anreize für die Nutzung leiserer Waggons zu schaffen. Hessen hat deshalb schon vor einem Jahr gemeinsam mit Berlin und Rheinland-Pfalz einen Entwurf zur Änderung der Eisenbahninfrastrukturbenutzungsverordnung in den Bundesrat eingebracht, der dort einstimmig beschlossen wurde. Hierzu hat die Bundesregierung bis heute nicht Stellung genommen. Das im Juli von der Bundesregierung und der DB AG gemeinsam vorgelegte Eckpunktepapier für ein lärmabhängiges Trassenpreissystem auf den Strecken der DB Netz AG bleibt leider weit hinter den Möglichkeiten zurück.

Geschwindigkeits- und Verkehrsbeschränkungen sowie Lärmkontingentierung – insbesondere während der Nacht – sind weitere Maßnahmen aus unserem 10-Punkte-Programm.

FGZ: *Die touristische Erschließung durch den ÖPNV wird in Hessen im Gegensatz zu unseren Nachbarbundesländern mehr als stiefmütterlich behandelt. PRO BAHN gewinnt den Eindruck, dass die Landesregierung dieses Feld*

vollkommen dem Individualverkehr überlässt.

Posch: In Hessen ist der ÖPNV mit gutem Grund und mit sehr gutem Erfolg in der Verantwortung der Kommunen. Diese wissen am besten, wo sie ihre Prioritäten setzen und wie sie die Fördermittel des Landes von weit über 600 Millionen Euro im Jahr verwenden. Ich habe nicht den Eindruck, dass sie dabei den Freizeitverkehr ignorieren – denken Sie an zusätzliche Fahrten zu kulturellen Ereignissen und regionalen Festen. Was die Reaktivierung der Strecke Korbach - Frankenberg betrifft: Dafür gibt es seit langem ein konstruktives Angebot der Landesregierung.

FGZ: *Inbesondere in Hessen vermisst PRO BAHN eine gesamtheitliche Planung bei der Ausweisung neuer Wohngebiete, Ansiedlung von Firmen und Dienstleistern und ein Konzept für eine ökologische Schienenanbindungen. Wie können solche Planungsmängel, die die Projekte extrem verteuern oder sogar gefährden, zukünftig vermieden werden?*

Posch: Zunächst einmal gilt die kommunale Planungshoheit, die das Land respektiert. Wir haben gleichwohl die Möglichkeiten des Landesplanungsrechts genutzt und im Landesentwicklungsplan festgeschrieben, dass sich die Ausweisung von Siedlungsbereichen auch an der ÖPNV-Anbindung orientieren soll.

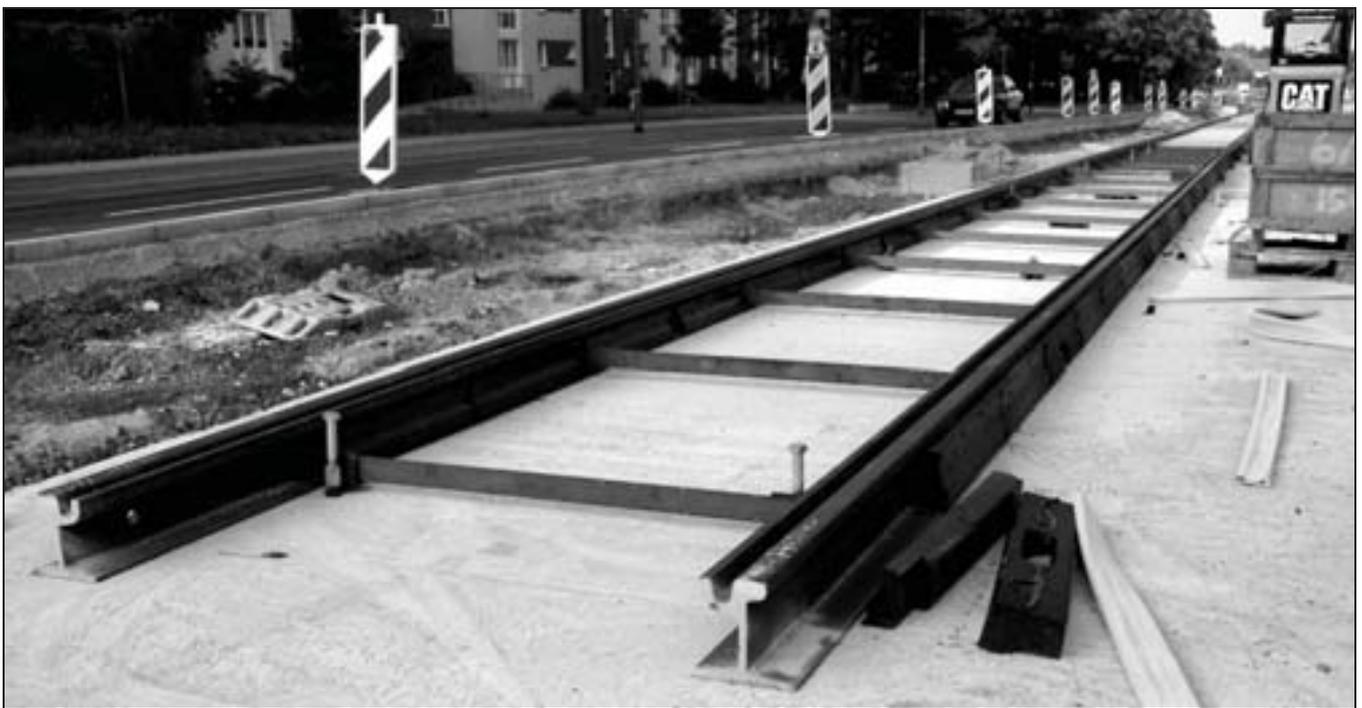
FGZ: *Der RMV zählt unstrittig zu den teuersten Verbänden in Deutschland. Zudem sind seine Tarife zutiefst familien- und kinderfeindlich. Welchen Einfluss hat das Land als Gesellschafter des RMV, diesen zu einer Umkehr der Tarifpolitik des RMV zu mehr Sozialverträglichkeit zu bewegen?*

Posch: Wie gesagt: Es ist Aufgabe der kommunalen Aufgabenträger, die

Budgetmittel so einzusetzen, dass sie die komplexen Ansprüche von Berufspendlern und Nachtschwärmern, Schülern und Senioren, Gelegenheitsfahrern und Touristen optimal erfüllen. Ich meine, dass der ÖPNV in Hessen dies in großer Verantwortung leistet, und kann Ihre Kritik am RMV nicht teilen. Sicher sind die Tarife nicht billig, aber dafür bekommen die Kunden eine Gegenleistung: Ein sehr dichtes Netz, moderne und umwelt-

freundliche Fahrzeuge, hohe Pünktlichkeit. Der RMV vernachlässigt auch nicht den sozialen Aspekt: Ich verweise auf Angebote wie Semesterticket und die 9-Uhr-Karten, die gerade für Rentner interessant sind.

Die Fragen stellten Helmut Lind und Wilfried Staub vom Fahrgastverband PRO BAHN Hessen.



Feste Fahrbahn in der Friedberger Landstraße (Fotos: Thomas Schwemmer)

Großraum Frankfurt

Mit der Strab zum Frankfurter Bogen

Neue Linie 18 soll im Dezember in Betrieb gehen

Bisher warben die Immobilienfirmen für ihre Neubauten auf den ehemaligen Kasernengeländen Betts und Atterberry sowie im Frankfurter Bogen im Norden der Rhein-Main-Metropole eher mit den günstigen Anschlüssen an die Autobahn

als mit einer schnellen ÖPNV-Verbindung in die Innenstadt. Doch das kann sich demnächst ändern.

Zum Fahrplanwechsel soll, nach dann gut 15 Jahren Planungs- und Bauzeit, wieder eine Straßenbahn-Linie 18 im

Fahrplan erscheinen und Sachsenhausen über die Innenstadt mit den Neubaugebieten in Preungesheim verbinden.



Haltestelle Walter-Kolb-Siedlung

Ursprünglich waren die ersten Fahrten schon für den Herbst geplant, die Bauarbeiten hatten sich aber verzögert. Der Bau der neuen Strecke wurde bereits im Jahre 1996 beschlossen und hatte sich unter anderem durch Rechtsstreitigkeiten bei der Vergabe der Bauabschnitte und das Abwarten von Zuschüssen mehrfach verzögert.

So erfolgte der erste Spatenstich für die ca. 50 Millionen Euro teure Neubaus Strecke erst am 23. März 2009 an der zukünftigen Endhaltestelle „Gravensteiner Platz“. Mehrfach wurde der Linienverlauf in der Planungszeit angepasst, die Ausführung als Straßenbahn ermöglichte letztlich die flexible Einbindung in das bestehende Netz.

Vom Lokalbahnhof über den zentralen Knoten Konstablerwache, mit seinen

Umsteigemöglichkeiten zu den S-Bahnen, bis Haltestelle Rohrbach/Friedberger Landstraße werden bereits vorhandene Gleise genutzt.

Danach werden auf ca. 3,5 Kilometer Neubaus Strecke acht zusätzliche Haltestellen Richtung Norden angesteuert. Alle Haltestellen sind barrierefrei und behindertengerecht ausgebaut.

Die Haltestellen „Nibelungenplatz/Fachhochschule“, „Münzenberger Straße“, „Wasserpark“, „Friedberger Warte“, „Bodenweg“ und „Gravensteiner Platz“ baut die VGF mit 60 Meter langen Bahnsteigen, zur gemeinsamen Nutzung mit den Bussen der Linie 30. Die Stationen „Walter-Kolb-Siedlung“ und „Alkmenenstraße“ werden exklusiv der Tram vorbehalten und daher mit nur 35 Meter langen Bahnsteigen ausgestattet.



Haltestelle am Gravensteiner Platz mit üppigem Rasengleis.



Friedberger- Ecke Münzenbergerstraße

In der Hauptverkehrszeit wird die Tram alle zehn Minuten verkehren, in den Randzeiten ist ein 20-Minuten-Takt für die pro Tag prognostizierten 15.000 Fahrgäste vorgesehen. Vorrangschaltungen und die gemeinsame Nutzung der asphaltierten Trasse von Bahn und Bus entlang der Friedberger Landstraße sollen kurze Fahrzeiten und Pünktlichkeit garantieren. Anzeigen mit dynamischen Fahrgastinformationen an den Haltestellen werden die Fahrgäste dazu stets auf dem Laufenden halten.

Aktuell liegen zwischen der Kreuzung Friedberger Landstraße / Glauburgstraße (Abzweig von Linie 12) und dem Nibelungenplatz die Gleise bereits im Straßenplanum, nach der Friedberger Warte bis zur zukünftigen Endstation sind die feste Fahrbahn und das Rasengleis bereits weitgehend fertig gestellt. Der Fahrdraht und die Ausstattung der Stationen müssen noch erstellt werden.

Die Arbeiten kommen nicht nur den Nutzern des ÖPNV zu Gute, denn begleitend zu den Streckenarbeiten werden auch die betroffenen Straßen und Gehwege saniert. Auch in modernen Lärmschutz investiert der VGF, Schienenstegdämpfer sollen die Geräusche und Vibrationen für die Anwohner minimieren und so für Akzeptanz sorgen. Bis zur aktuell geplanten Betriebsaufnahme im Dezember ist an der Strecke also noch einiges zu tun. *(Thomas Schwemmer)*

Zu hoffen bleibt, dass die neue Straßenbahnstrecke der Linie 18 auch entsprechend angenommen und die prognostizierten Fahrgastzahlen mit der laufenden Fertigstellung der Neubaugebiete erreicht werden. Die Entstehungsgeschichte der Tangentiallinie 18 als jüngste Ergänzung des Frankfurter Nahverkehrsnetzes, ist auch ein Beispiel für die Probleme und Verzögerungen die es im Planungs- und Vergabevorgang bei solchen Projekten geben kann.

Die relativ kurzfristige Umplanung des Streckenverlaufs, mit dem Endhaltepunkt Lokalbahnhof statt der ursprünglichen Führung der Linie zum Zoo, demonstriert die Flexibilität des Systems Straßenbahn und bestätigt die Entscheidung zum weiteren Ausbau des Tram-Netzes. Damit ist ein Teil der geplanten Tram-Ausbauten innerhalb des aktuellen Gesamtverkehrsplans erfüllt. Hoffen wir auf eine reibungslosere Realisierung der weiter geplanten Projekte.

Thomas Schwemmer



Rückstoßmanöver an der provisorischen Haltestelle am Kurbad.

Großraum Frankfurt

Bus-Chaos in Königstein

Kleiner Fahrplanwechsel zum 8.8. verprellt auch die letzten Falkensteiner

In Bereich des Verkehrsverbundes Hochtaunus (VHT) wurden zum Schulbeginn viele Buslinien den geänderten Schulzeiten im Bereich Neu-Anspach und Riedelbach angepasst. Innerhalb von Königstein tauschen die Buslinien 80 und 85 die Endhaltestellen. Dadurch werden Falkenstein und Mammolshain mit den vertakteten Linien 84/85 nahezu ausschließlich mit bedarfsgerechten Kleinbussen bedient, was den beengten Straßenverhältnissen mit einer Durchfahrbreite von oft nur 2,50 Meter in den Ortsteilen Falkenstein und Mammolshain entgegenkommt.

Allerdings wird der VHT erneut seinem Ruf gerecht, dass er mit jedem Fahrplanwechsel – wohl aus dem von außen auferlegten Zwang, noch mehr sparen zu müssen – die Situation für die Fahrgäste weiter verschlechtert. PRO

BAHN liegt ein Bericht von Elternvertretern vor, der besagt, dass im Raum Neu-Anspach zumindest in den ersten Betriebstagen das reinste Chaos geherrscht hat. Auch die Busfahrer berichten, dass der neue Plan dort nicht „fahrbar“ sei und gravierende Verspätungen auftreten, die – zur Freude der Schulkinder – den Ausfall ganzer Kurse zur Folge haben. In Neu-Anspach betrifft es „nur“ den Schülerverkehr, in Königstein sind jedoch vornehmlich Fahrgäste betroffen, die sich kein Auto leisten können, aber pünktlich zur Arbeit in den Falkensteiner Kliniken und Hotels erscheinen müssen, andernfalls es zu Abmahnungen der Arbeitgeber kommen kann, wie eine Dame, den Tränen nahe, erzählt.

Der neue Fahrplan der Königsteiner Stadtbusse ist in der derzeitigen Form ein reiner „Schönwetterfahrplan“, bei dem

Barzahler oder Fahrgäste mit Rollator nicht vorgesehen sind. Ein Umlauf dauert, bei zweimal zwei Minuten Pufferzeit, genau zwei Stunden. Erst nach der gesetzlich zulässigen maximalen Lenkzeit von viereinhalb Stunden werden die Fahrer abgelöst. Im ungünstigsten Fall haben sich die Verspätungen bis dahin – bei einem Halbstundentakt im Kernbereich – auf 25 Minuten hochgeschaukelt. Die Folge ist, dass Bus- und Bahnanschlüsse, von denen der Stadtbus als Zu- und Abbringer „lebt“, verloren gehen. Um den Fahrplan einzuhalten, lassen die Fahrer notgedrungen bestimmte Streckenabschnitte ausfallen und setzen an irgendeiner Stelle wieder in den Plan ein, wobei das Spiel der sich aufschaukelnden Verspätungen dann von vorne beginnt.



Eine überschlagene Wende an der Haltestelle „Auf dem Seif“ (im Bild) anstelle des Fahrwechsels am Bahnhof könnte aufgelaufene Verspätungen abfedern.

Die gravierendsten Mängel des „optimierten“ Königsteiner Stadtbusfahrplans:

Drei Busse bringen die Schüler aus Falkenstein morgens zur Haltestelle Taunusschule, aber kein einziger nach Schulschluss zurück (der Bus fährt in Sichtweite der Schule dort ohne Halt vorbei).

Die Schüler aus dem Ortsteil Mammolshain kommen zwar komfortabel in etwa zehn Minuten zur ersten Stunde der insgesamt vier weiterführenden Schulen nach Königstein. Zurück geht es aber nur nach längerer Wartezeit und mit einer Sightseeingfahrt durch halb Königstein in planmäßig 25 Minuten. Tatsächlich kann die Rückfahrt aber auch schon mal 40 Minuten dauern.

Die (auch für Umsteiger) wichtige Haltestelle Kreisel wird in Fahrtrichtung Mammolshain gar nicht mehr und in der Gegenrichtung erst nach einer Umwegfahrt über den Bahnhof von acht, bzw. bei dem täglichen Verkehrsstau von 15 Minuten, angefahren.

Das Kurbad erreicht man vom Zentralen Busbahnhof Stadtmitte in bequemen vier Minuten Fußweg. Bei jeder zweiten Fahrt nach bzw. von Falkenstein bedient der Stadtbus die dortige provisorische Haltestelle, bei der die älteren der eingesetzten Midibusse (Cito) vorschriftswidrig zurückstoßen müssen, um überhaupt wenden zu können. (siehe Foto oben) Maximal zehn Badegäste nutzen diesen ÖPNV-Service pro Woche. Die ein bis fünfzehn Fahrgäste in den Bussen nach Falkenstein kosteten diese überflüssigen Umwegfahrten wöchentlich weit über eine Stunde ihrer Freizeit.

Bisher hatte der Stadtbus aus Falkenstein an der Haltestelle Königstein Stadtmitte Anschluss an den Bus 261 nach Kronberg. Jetzt fahren die Busse „geschickt“ aneinander vorbei. Als Entschädigung gibt es jetzt eine umsteigefreie Verbindung Falkenstein – Kronberg. Mit dem Bus 85 ist man allerdings planmäßig 40 Minuten unterwegs auf einer Distanz, die man mit dem Auto in weniger als zehn Minuten zurücklegt.



*Ehemaliger Kronberger Cito beim zeit-
aufwändigen Fahrerwechsel am Bahnhof
Königstein. (Fotos: Wilfried Staub)*

In Königstein kommt der Straßenverkehr rund um den Kreisel dreimal täglich während der Hauptverkehrszeiten praktisch zum Erliegen. Dies ist allen Verkehrsplanern hinlänglich bekannt. Linienbusse benötigen während dieser Stauzeiten für eine Strecke von üblicherweise vier Minuten bis zu zwölf Minuten. Erschwerend kommt in den ersten Tagen nach dem kleinen Fahrplanwechsel hinzu, dass der PKW-Schleichweg über die Stresemannstraße wegen Bauarbeiten unpassierbar war. Die gleichzeitige Freigabe der unteren Adelheidstraße für den Gegenverkehr hat sich allerdings, entgegen in der Presse geäußelter negativer Befürchtungen, sogar in gewissem Maße als verkehrsentlastend erwiesen.

Am Verkehrsverbund liegt es nun, die Fahrpläne im Raum Neu-Anspach und Königstein wieder einmal schnellstmöglich nachzubessern. Was Königstein betrifft, so wäre viel erreicht, wenn man den Umweg über das Kurbad generell und einzelne Rundfahrten durch das Wohngebiet südlich des Bahnhofs (dort geschätzte 50 Fahrgäste bei 70 Fahrten pro Woche) streichen würde. Dadurch würde man erforderliche Pufferzeiten gewinnen. Mit einer überschlagenen Fahrzeugwende in Falkenstein „Auf dem Seif“ anstelle des Fahrerwechsels am Bahnhof ließen sich zudem aufgelaufene Verspätungen auffangen. Priorität hat bei der erneuten Korrektur der Fahrpläne der absolut sichere Übergang vom Stadtbus auf die Königsteiner Bahn und umgekehrt, denn diese schnelle und bequeme Verkehrsbeziehung der Falkensteiner mit Ziel Frankfurt hat sich in den letzten Jahren gut eingespielt und sollte daher unbedingt wieder garantiert werden.

Der Verkehrsverbund Hochtaunus hat zwar einen Kundenbeirat etabliert. Dieser wurde im Vorfeld allerdings mit keiner Silbe über die geplanten Änderungen unterrichtet. Hätte man ihn rechtzeitig eingeschaltet, hätte man sich und den Fahrgästen viel Ärger ersparen können.
(Wilfried Staub)

Mitte Juli 2011 wurde in dem Haltestellenpaddel am Bahnhof Kronberg von Vandalen die Fahrplanvitrine herausgetreten. Der Berichterstatter informierte den Stadtbus Kronberg, den VHT und die Leitzentrale der HLB. Noch am gleichen Tag wurden die Trümmer der auf dem Bahnsteig liegenden Vitrine vom Bauhof entfernt. Nachdem nach acht Tagen immer noch nicht ersatzweise Notfahrpläne aufgehängt waren, hat PRO BAHN diesen Service für die mit der S4 ankommenden Fahrgäste wenigstens für die wichtigste Linie 261 nach Königstein in dreifacher Ausfertigung und übernommen: Nach sechs Wochen hat sich an diesem Zustand immer noch nichts geändert. *(Wilfried Staub)*



Mit der Straßenbahn hat der Arheilger Ortseingang ein neues Gesicht und klar gegliederte Straßenführungen erhalten. Am ersten Betriebstag hat gerade eine Straßenbahn die neue Endstation verlassen und fährt nun Richtung Innenstadt. (Foto: Holger Kötting)

Starkenburg

Verlängerung nach Arheilgen eingeweiht

Gleichzeitig 125 Jahre Nahverkehr in Darmstadt – ein Rückblick

Ab 1846 war Darmstadt mit der Main-Neckar-Bahn erstmals an die Eisenbahn angeschlossen, im Lokalverkehr realisierte 1886 die spätere Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (SEG) zwei meterspurige Dampfstraßenbahnstrecken von Darmstadt nach Griesheim und Eberstadt. 1889 folgte die Strecke nach Arheilgen. Die Dampfstraßenbahn konnte das innerstädtische Verkehrsaufkommen nicht befriedigen. Der Betrieb war mit gut zehn Fahrten täglich unregelmäßig, die Verschmutzung durch Kohle und Rauch der Stadt ein Dorn im Auge und die typischen Wohngegenden der Darmstädter Bürger wurden nicht erschlossen. Die SEG-Pläne, die Strecken zu elektrifizieren, stießen bei der Stadt auf Wider-

stand, die eigene Straßenbahnpläne hegte und 1897 verwirklichte. Erst ab 1905 kam es zum Mischbetrieb auf den gemeinsamen Abschnitten. Dennoch blieben Dampf- und elektrische Straßenbahn Konkurrenten, die sich zum Teil gegenseitig Fahrgäste abjagten. Mit Bau des Hauptbahnhofs am heutigen Standort 1912 musste eine Lösung gefunden werden; die Verhandlungen endeten mit der Gründung der Hessischen Eisenbahn AG (HEAG), in der Dampf- und Straßenbahn aufgingen. Mit dem Vertrag wurden Elektrifizierung und Bau weiterer Strecken beschlossen. 1914 erfolgte die Umstellung der Eberstädter Strecke, dann verhinderte der Erste Weltkrieg weitere

Bautätigkeiten. So fuhren die Dampfzüge bei der HEAG noch bis 1922 weiter.

Der elektrische Straßenbahnbetrieb

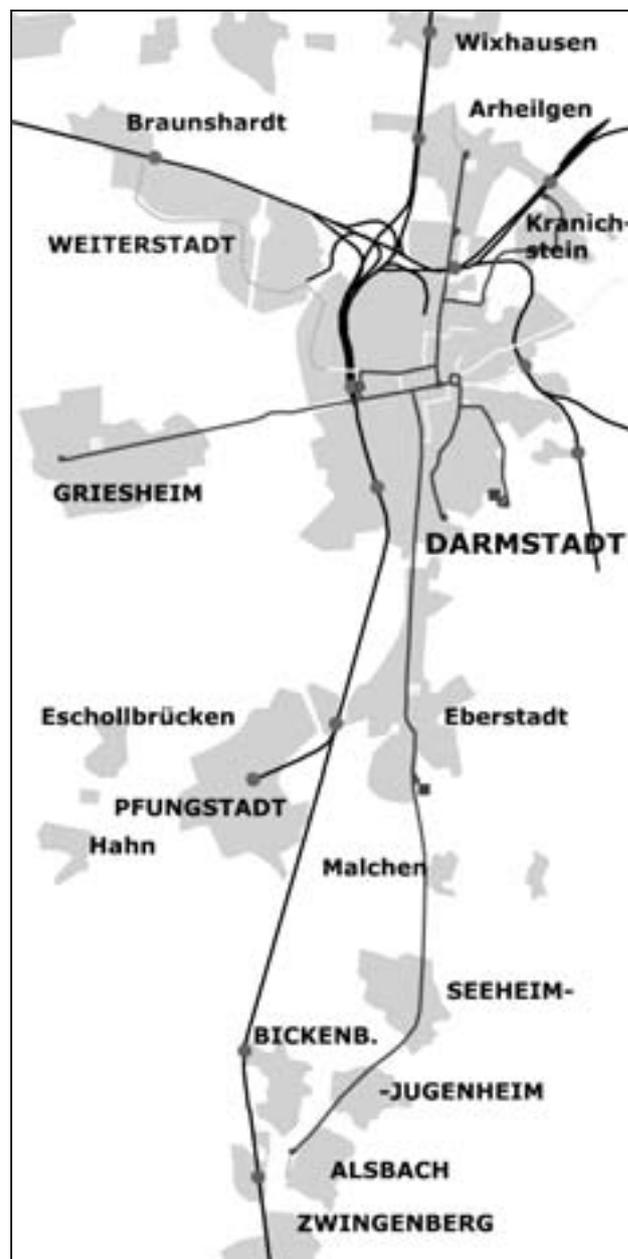
Durch Siemens&Halske wurden zwei Strecken errichtet und ab November 1897 betrieben: Vom Böllenfalltor (heute Linien 2 und 9) zu den alten Bahnhöfen, sowie von der heutigen Haltestelle Freiburger Platz in Bessungen (Linie 3) zur Taunusstraße/Dieburger Straße. Die Strecke durch die Dieburger Straße wurde 1970 stillgelegt. Im Gegensatz zur Dampfbahn war die Straßenbahn ÖPNV für die gehobene Bürgerschaft: Auswahl der Strecken und ein Betriebsbeginn nach 7 Uhr, für Arbeiter damals viel zu spät, verdeutlichten dies.

Im zweiten Jahr übernahm die Stadt den Betrieb in Eigenregie und ab 1902 erfolgten die ersten Netzausbauten, wie die Verlängerung in der Dieburger Straße zur Fasanerie oder ein Jahr darauf die Bessunger Strecke zur heutigen Haltestelle Ludwigshöhstraße.

Erst nach 1912, mit der HEAG, konnte das Netz im gewünschten Umfang erweitert werden. Wie erwähnt, wurde die Strecke nach Eberstadt noch 1914 auf elektrischen Betrieb umgestellt. Elektrifizierungsarbeiten der Strecken nach Arheilgen und Griesheim mußten mit Beginn des Ersten Weltkriegs eingestellt werden. Bis 1922 gelang es, die innerstädtischen Abschnitte zu elektrifizieren, aber erst 1926 waren mit Griesheim und Arheilgen wieder alle ursprünglichen Streckenabschnitte durchgehend auf der Schiene erreichbar.

Nach Stabilisierung der wirtschaftlichen Lage Ende der 1920er Jahre wurden weitere Strecken gebaut, wie die Linie ins Martinsviertel/Heinheimer Straße, so-

wie die Aufnahme des Personenverkehrs in die Waldkolonie/Rodensteinweg. Trotz der Bevorzugung des Omnibusses im Dritten Reich gelang es der HEAG 1936 die Überlandstrecke von Eberstadt über Seeheim bis nach Jugenheim zu bauen.



Das Darmstädter Schienennetz – Meter- und Normalspur. (Karte: Daniel Jünger)

Der Zweite Weltkrieg und seine Folgen führte wie in allen anderen Städten zu einem weitgehenden Zusammenbruch

des Straßenbahnbetriebs. Mit der sogenannten Brandnacht am 11. September 1944 und der Zerstörung der Darmstädter Innenstadt kam der Betrieb nahezu völlig zum Erliegen. Erst nach Kriegsende wurden die Strecken nach und nach wieder in Betrieb genommen.



*Triebwagen Nr. 57 mit Beiwagen,
Baujahr 1925 (Foto: Martin Hawlisch)*

In den 1950er-Jahren begannen die ersten Kampagnen gegen die Straßenbahn. Die automobile Gesellschaft fordert eine Verabschiedung vom „altmodischen Verkehrsmittel“ oder gar eine Tieferlegung der Gleise unter den Luisenplatz, damit oberirdisch der Straßenverkehr ungebremst rollen kann. Eines der ersten Opfer ist 1960 die Strecke zur Heinheimer Straße, 1970 die Linie zum Oberwaldhaus. 1967 werden die Gleisanlagen auf dem Luisenplatz in die heutige Form gebracht, damals noch unter Berücksichtigung des Autoverkehrs. Erst mit Bau des Cityrings Ende der 1970er-Jahre wird die Innenstadt zur Fußgängerzone.

1961 kommt es noch zu einer Streckenverlängerung von der Ludwigshöhstraße zur Lichtenbergschule und 1979 wird die Überlandstrecke von Ju-

genheim nach Alsbach zum Beuneweg verlängert, teilweise auf der ehemaligen Bahntrasse Seeheim – Bickenbach.

Mitten im Jubiläumsjahr 1986 kommt die Darmstädter Straßenbahn am Tiefpunkt an: Die Strecke zum Ostbahnhof wird eingestellt. Vorübergehend (bis heute), wie die HEAG (inzwischen in Hessische Elektrizitäts AG umbenannt) damals auf Aushängen verkündete. Auch die Fahrzeugbeschaffungspolitik zeigt, dass der Straßenbahn eine unklare Zukunft beschieden war. Die letzten Neuwagen waren zwei kleinere Serien 1976/77 und 1982, daneben behalf man sich mit einer munteren Mischung aus Zweiachsern, den Gelenkwagen von 1961/63, sowie Gebrauchtfahrzeugen aus Regensburg, Remscheid und Bielefeld.

Erst 1990 nach einem Gutachten und einer eindeutigen Aussage der Stadt für den Weiterbetrieb der Straßenbahn, konnte die Abwärtsspirale aus Angebotsverschlechterung, Fahrgastrückgang und steigenden Defiziten gestoppt und der Rückstand aufgeholt werden. Eine direkte Folge des Gutachtens war 1991 die Einführung der Schnelllinie 6 (Merck-Eberstadt), die nicht nur mehrere Haltestellen ausließ, sondern konsequent an den Signalanlagen bevorzugt war. 1994 hielt mit 30 Beiwagen das Niederflurzeitalter Einzug in Darmstadt, 1998 folgten die ersten Niederflur-Triebwagen.

Auch der Netzausbau konnte nun vorangetrieben werden. 2003 ging die erste innerstädtische Neubaustrecke nach Kranichstein, nach zwanzigjähriger Vorplanung, in Betrieb. Ende 2008 folgte die Verlängerung der Linie 8 in Alsbach um einen knappen Kilometer, im Sommer 2009 die Wiederinbetriebnahme der jetzt zweigleisigen Arheilger Strecke nach zweijähriger Umbauzeit.

Verlängerung in Arheilgen in Betrieb

Zuletzt folgte nun am 6. August 2011 die Verlängerung dieser Strecke an den Arheilger Nordrand mit einer Festveranstaltung und Freifahrten auf dem neuen Abschnitt. Nach Norden hin werden zwei neue Stationen Messeler Straße und Kolpingweg bedient, bevor die neue Endstation Dreieichweg erreicht ist. Hier ist eine großzügige Umsteigeanlage zu den weiterführenden Buslinien nach Wixhausen und Neu-Isenburg entstanden; Fahrgäste können im Regelfall direkt am gleichen Bahnsteig umsteigen.



Offizielle Eröffnung am Löwenplatz in Arheilgen. (Foto: Holger Kötting)

Regulär verkehren nun alle Straßenbahnen der Linien 6, 7 und 8 durchgängig nach Arheilgen. Im Tagesverkehr unter der Woche bestehen damit acht Fahrtmöglichkeiten in der Stunde, am Wochenende bleibt es beim üblichen 15-Min-Takt. Das Busnetz wurde geringfügig angepasst. Mit der Verlängerung der Straßenbahn ging ein Umbau der Ortsstraße einher. Die gesamte Frankfurter Landstraße wurde umgestaltet und präsentiert sich nun als freundliche und geordnete Hauptstraße mit einer hohen Aufenthaltsqualität. Der Bau der Strecke

reicht im Erscheinungsbild zwar nicht an die Qualität französischer Straßenbahnen heran, dennoch zeigt die Planung Wirkung: Waren anfangs viele betroffene Bürger gegen das Projekt eingestellt, so waren zuletzt viele positive Aussagen zu hören. Einen besseren Beweis, dass eine Straßenbahn nicht nur einfach „hingeklotzt“ werden darf, sondern Teil einer städtebaulichen Gesamtbaumaßnahme sein muss, gibt es kaum.

Was bringt die Zukunft?

Wie viele anderen Städte verzeichnet auch Darmstadt derzeit starke Fahrgastzuwächse, so dass weitere Netzausbauten unausweichlich scheinen. Die finanzielle Situation der Stadt ist wenig rosig, mit den Kommunalwahlen im März sind aber die politischen Vorzeichen besser geworden. Der erste grüne Oberbürgermeister, sowie eine grün-schwarze Koalition im Parlament lassen hoffen, dass Projekte zügiger angegangen werden als in den Jahrzehnten zuvor. Die größte Chance hat die Verlängerung der Linie 3 in Besungen in ein ehemaliges Kasernengelände, das nach Abzug der amerikanischen Armee nun in eine zivile Nutzung überführt wird.

Ob die seit mehreren Jahren geplante Straßenbahn vom Hauptbahnhof in das nordwestlich gelegene Weiterstadt kommt, ist weiter offen. Obwohl die Weiterstädter Busse aus allen Nähten platzen, ist die politische Mehrheit dort derzeit gegen das Projekt. Als Begründung muss die recht enge Weiterstädter Innenstadt erhalten, obwohl es im In- und Ausland genügend Beispiele gibt, wie Straßenbahnen trotz kompakter Bebauung integriert werden können.

Ein weiteres Problem ist die Anbindung des Ostkreises Darmstadt-Dieburg. Hier gab es mehrfach Ansätze, die stillgelegte Eisenbahnstrecke zu reaktivieren, egal ob als Eisenbahn, Straßenbahn oder mit einem Hybridsystem. Sie scheiterten aber immer mit fadenscheinigen Argumenten am Unwillen des Kreises und der Hoffnung, sich mit (mehrfach) optimierten Buskonzepten über die Runden zu retten. Die Optimierungskonzepte sind gescheitert, im Berufsverkehr kommen die Busse teilweise im Minutenabstand nach Darmstadt. Da die neue Koalition in Darmstadt die sogenannte Nordostumgehung aller Voraussicht nach beerdigen wird, sinkt die Hoffnung des Kreises, so schnell seine automobilbesitzenden Einwohner an Darmstadt vorbeizuschleusen. Man scheint erkannt zu haben, dass es auf

Dauer nicht ohne Schienenverbindung geht. Kurz nach der Kommunalwahl blitzten erste Signale auf. Mit dem Projekt verbunden wäre auch eine mögliche Reaktivierung der Strecke zum Ostbahnhof, die innerstädtisch alleine wenig sinnvoll ist.

Und letztlich steht noch die Anbindung der Lichtwiese, einem Standort der Technischen Universität an. Hier entsteht ein größeres Hörsaalzentrum, das nach Inbetriebnahme weitere Fahrgastzuwächse erzeugen wird, die nicht mehr mit dem jetzigen Buskonzept abgefangen werden können. Im Gespräch sind eine Stichstrecke vom Hochschulstadion/Jahnstraße an der Linie 9 kurz vor dem Böhlenfalltor oder eine mögliche Anbindung vom Ostbahnhof her. (hk)

Rhein-Neckar



Nicht nur in Kassel, Frankfurt und Darmstadt, sondern auch an der badischen Bergstraße gibt es neue Straßenbahnprojekte. Die über 50 Kilometer lange Ringlinie 5 der Rhein-Neckar Verkehrs GmbH, die Mannheim, Heidelberg und Weinheim verbindet (früher Oberrheinische Eisenbahn Gesellschaft/OEG) wird zwischen Schriesheim und Dossenheim derzeit zweigleisig ausgebaut. Noch bis Sommer 2012 ist die Strecke deshalb gesperrt. Durch den Ausbau sollen in Zukunft Verspätungen auf diesem Abschnitt, die sich in das gesamte Netz übertragen, vermieden werden. Die Bilder zeigen die Bauarbeiten in Weinheim (links) und das Gleislager am Bahnhof Schriesheim (rechts). (Fotos: Angelika Stabenow und Wolfgang Brauer)



Zug der Baureihe 612 („Pendolino“) auf der Nahstrecke (Foto: DB AG)

Rhein-Neckar

Bessere Zugverbindungen für die Region

Das neue RE-Netz Südwest in Rheinland-Pfalz ab Dezember 2014

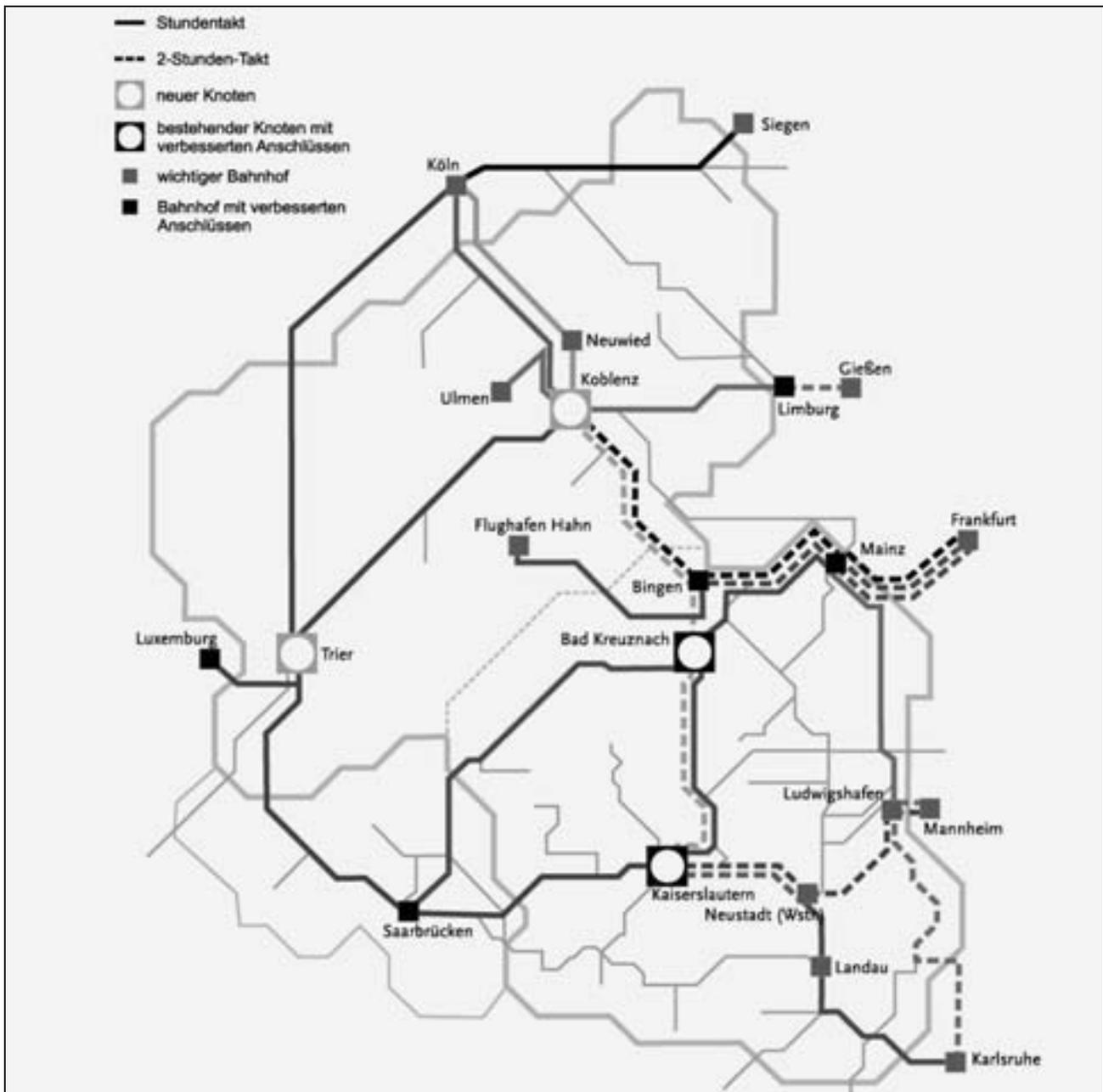
Am 5. Juli 2011 teilten die Aufgabenträger für den ÖPNV in Rheinland-Pfalz, Hessen und im Saarland mit, dass DB Regio Südwest den Zuschlag zum Betrieb des „RE-Netz Südwest Elektrotraktion“ ab Dezember 2014 erhalten hat. DB Regio war bei dieser Ausschreibung einziger Bewerber und hatte selbst bereits im Februar 2011 den Kauf von bis zu 32 Triebzügen für dieses Netz ausgeschrieben. Wegen der Anforderung, die Fahrzeuge zwischen Koblenz und Trier mit den Stadler-Doppelstock-E-Triebwagen KISS der Luxemburgischen Eisenbahnen CFL zu kuppeln, kam eigentlich nur der E-Triebwagen Typ FLIRT (fährt in Hessen bereits bei CANTUS, HLB und VIAS) in Betracht. Er wird hier in der fünfteiligen Version zum Einsatz kommen. Die Kapazität je Einheit beträgt 270 Sitzplätze.

Zum E-Netz gehören folgende Strecken und Linien:

RE 1 Koblenz – Trier – Saarbrücken – Kaiserslautern – Mannheim (mit „Flü-

gelzugverbindung“ Trier – Luxemburg):

Stündliche Bedienung zwischen Koblenz, Trier (inklusive Luxemburg) und Saarbrücken; mindestens zweistündliche Bedienung zwischen Saarbrücken, Kaiserslautern und Mannheim; dort in Verbindung mit den Angeboten des Fernverkehrs ebenfalls stündliche Reisekette. Künftig ist Trier von Mannheim/Ludwigshafen aus mindestens zweistündlich erreichbar. Taktlagen, in denen heute zwischen Mannheim und Saarbrücken ICE/TGV-Züge verkehren, sind nicht vom RE belegt; dagegen sind auch RE-Lagen geplant, in denen heute ein IC verkehrt. Der Übergang auf die ICE-Züge zum Knoten zur Minute „30“ in Mannheim ist sichergestellt, die zweistündlichen Übergänge an/aus dem ICE nach/aus Hamburg noch unklar. Diese RE verkehren weiter von Saarbrücken über Völklingen nach Trier, dann weiter über die Moselstrecke nach Koblenz.



Die RE-Linien in Rheinland-Pfalz ab Fahrplanwechsel im Dezember 2014

RE 2 (ab Dez. 2014) Koblenz – Mainz - Frankfurt

Der künftige Fahrplan entspricht weitgehend dem heutigen RE 2, die Systemhalte werden weitgehend unverändert bleiben. In Mainz Anschlüsse mit (zu?) knapper Übergangszeit aus/an die RE4/7 Richtung Ludwigshafen, in Koblenz Anschlüsse mit guten Übergangszeiten an die RE nach Bonn – Köln – Düs-

seldorf, Neuwied – Köln, RE 1 Richtung Trier (– Saarbrücken – Mannheim). Zwischen Mainz und Frankfurt mit dem (Diesel-)RE 3 Saarbrücken – Mainz – Frankfurt täglicher Stumentakt.

RE 4 Mainz – Ludwigshafen – Karlsruhe

Auch diese Linie wird heute bereits Montag bis Freitag mit Triebwagen der

Baureihe 612 zweistündlich bedient, ab Dezember 2011 soll sie mit Elektrotriebwagen ET425 betrieben werden, weil dann die Fahrdrachtlücke zwischen Germersheim und Graben-Neudorf geschlossen wird.

Angebot unverändert gegenüber heute, jedoch täglich durchgehend im Zwei-Stunden-Takt (bisher nur montags bis freitags, an Samstagen und Sonntagen nur drei RE-Paare.

RE 7 Mainz – Ludwigshafen – Mannheim

Diese neue Linie (ebenfalls alle zwei Stunden) hat einen Leistungsumfang von ca. zwei Millionen Zug-Kilometern jährlich. In den Taktlagen, in denen zwischen Ludwigshafen und Mainz der RE 4 nicht verkehrt, verkehrt ab Mannheim der RE 7 Mannheim – Ludwigshafen (Mitte und Hbf.) – Frankenthal – Worms – Mainz).

Landesweites RE-Netz

Die jetzt vergebenen RE-Linien sind Teil des Konzeptes „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“, ein landesweiter Integrierter Taktfahrplan (ITF) mit schnellen Regionalexpresszügen. Dazu gehören auch noch die RE-Linien Karlsruhe – Landau – Neustadt und Saarbrücken – Mainz – Frankfurt; über die Ausgestaltung der RE-Linien zum Flughafen Hahn ist noch nicht endgültig entschieden, da die Reaktivierung zum Dezember 2014 noch ungewiss ist. Hauptmerkmal des ITF ist die Bildung von sogenannten „Taktknoten“, d.h. Knotenpunkten mit Anschlüssen der RE-Linien untereinander und zu den RB- und S-Bahn-Linien. Im rheinland-pfälzischen RE-Netz entstehen Taktknoten in Koblenz, Trier, Mainz, Kaiserslautern

und eventuell in Bingen Hauptbahnhof. Taktknoten mit dem RB- und S-Bahn-Verkehr werden unter anderem in Koblenz, Trier, Saarbrücken, Kaiserslautern, Neustadt, Bingen Hbf, Worms und Mainz sein.



Flirt-Triebwagen sollen auch auf den neuen RE-Linien in Rheinland-Pfalz eingesetzt werden. (Foto: Olaf Just)

Wesentliche Verbesserungen für die Fahrgäste sind:

- Die RE-Linien verkehren an allen Wochentagen im gleichen Takt. Lediglich am Samstag- und Sonntag-Morgen entfallen einzelne Taktlagen, der Verkehr samstagsabends wird jedoch nicht – wie im Fernverkehr üblich – ausgedünnt.
- Stundentakt der RE-Züge Koblenz – Trier – Luxemburg/Saarbrücken (Flügelzugkonzept), ab Saarbrücken weiter mindestens zweistündlich mit Verdichterleistungen nach Kaiserslautern – Neustadt – Ludwigshafen (Mitte) – Mannheim;
- Stundentakt RE-Züge Mainz– Worms – Ludwigshafen, zweistündlich versetzt weiter nach Germersheim – Karlsruhe oder Mannheim;
- Zwei-Stunden-Takt der RE-Linie Frankfurt Hauptbahnhof – Flughafen – Mainz – Bingen – Koblenz;
- auf allen Linien gelten das Rheinland-Pfalz-/Saarland-Ticket und die Angebote der Verkehrsverbünde sowie Schönes-Wochenende- und Quer-durchs-Land-

Ticket.

Wenn das Konzept „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ mit den RE-Zügen Koblenz – Bingen – Hahn, Mainz – Bingen – Hahn und Koblenz – Limburg – Gießen sowie den RE-Linien Koblenz – Köln umgesetzt sein wird, verfügt Rheinland-Pfalz über ein landesweites Netz schneller Regionalexpresszüge, die die Mittel- und Oberzentren des Landes verbinden. Ein verlässliches und – von den Aufgabenträgern! – planbares Angebot wird die Folge sein, während heute zu jedem Fahrplanwechsel das große Bangen anhebt, welche Fernverkehrszüge als nächste eingestellt werden.

Rheinland-Pfalz-Takt 2015 in der Region Rhein-Neckar

Abzuwarten bleibt, ob die neue Politik von DB Fernverkehr hier noch zu Änderungen im Betriebskonzept des RE 1 führen wird. Wenn ja, muss im Sinne der Fahrgäste die Benutzung aller IC-Züge mit VRN-Fahrkarten ohne jeden Aufpreis sichergestellt sein, ferner eine vertragliche Vereinbarung über ein verlässliches mehrjähriges Bedienungskonzept.

Für die Fahrgäste in der Region können die Qualitätsmerkmale der neuen RE-Verkehre nur positiv bewertet und begrüßt werden:

- alle Züge ganztägig mit Zugbegleiter besetzt,
 - Platzreservierung für Stammkunden (hoffentlich auch Inhaber von Verbund-Zeitkarten),
 - bequeme und lauffruhige Fahrzeuge, wohl die besten derzeit laufenden E-Triebwagen in Deutschland,
 - Catering und optimiertes Marketing.
- Doppeltraktionen sind zwar vorge-

sehen, auch weil die Ausschreibung für jede Taktlage Kapazitätsvorgaben macht, zu hoffen bleibt dennoch, dass die Kapazitäten ausreichen und die RE nicht vom eigenen Erfolg überrollt werden.

Bisher ist nicht bekannt, ob die Ausschreibung auch Vorgaben für den Vertrieb der Fahrkarten (Verkaufsstellen, Öffnungszeiten usw.) enthält, wie zum Beispiel die Ausschreibung des Dieselnetzes Südpfalz, die die Fahrkartenausgabe Landau Hbf und einige DB-Agenturen im Bestand gesichert hatte. Leider wurde auf Veranlassung der Verkehrsverbände der aufpreisfreie Fahrkartenverkauf im Zug nicht in die Ausschreibung aufgenommen. *(Ulrich Vogel)*

Der PRO BAHN, Landesverband Rheinland-Pfalz/Saarland begrüßt die Vergabe des RE-Netzes Südwest E-Traktion. Die Fahrgäste dürfen sich über moderne zeitgemäße Fahrzeuge mit Zugbegleitern, auf längere Sicht verlässliche Fahrpläne und preiswerte Mobilität mit Verbundtarifen und Nahverkehrsangeboten freuen. Die Vorteile liegen auf der Hand und überwiegen eventuell. Bedenken wegen des – auf mittlere Sicht ohnehin zum Wegfall vorgesehenen – Fernverkehrs deutlich. Bei allen Verbesserungen der Fahrpläne, die sich für unsere Region Rhein-Neckar ab 2015 ergeben, bleibt die Frage, welche Rolle der Fernverkehr auf der Strecke Mannheim – Saarbrücken noch spielen wird. PRO BAHN erwartet, dass die Vergabe des RE-Netzes Dieseltraktion vergleichbare Verbesserungen für die Fahrgäste bringen wird.
(Ulrich Vogel)



Eurolines Fernbusse. Eurolines ist ein Zusammenschluss von 32 europäischen Busunternehmen, die ein europaweites Fernbuslinien-Netz unterhalten. (Foto: Eurolines)

Fernverkehr

Fernbusse – einmal anders betrachtet

Bundeskabinett beschloss Anfang August Liberalisierung

Die Deutsche Bahn AG vermeldete Anfang Juni 2011, sie wolle nach gründlicher Prüfung zunächst nicht über das derzeitige Engagement hinaus im Geschäftsfeld der Fernbusse hinaus tätig werden. Am 3. August 2011 beschloss das Bundeskabinett den Regierungsentwurf zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), der im wesentlichen die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs zum Ziel hat. Das „Einfrieren“ der DB-Aktivitäten im Geschäftsfeld Fernbuslinienverkehr erstaunt zunächst, lässt sich doch die DB scheinbar lukrative Geschäfte entgehen. Scheinbar – wie im folgenden auszuführen sein wird.

Fernbuslinien – Bestandsaufnahme

DB und das „derzeitige Engagement“ bei Fernlinienbussen? Auf dem Markt der Fernbuslinienverkehre – die Abgrenzung zu lang laufenden Regionalverkehrslinien

(z.B. den Regiobuslinien im Norden von Rheinland-Pfalz) ist schon schwierig genug – betätigen sich bislang (nur) zwei größere Anbieter, von denen der eine eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB ist:

1. BerlinLinienBus (BLB), der im wesentlichen den Linienverkehr von und nach Berlin betreibt. Er ist ein historisches Relikt aus der Zeit des Kalten Krieges, um für das damalige West-Berlin einen Landweg-Zugang im öffentlichen Verkehr ohne Nutzung der Deutschen Reichsbahn aufrechtzuerhalten. Die alten Konzessionen wurden als „Großväter-Rechte“ nach 1989 weiter geführt, ansonsten wären Entschädigungszahlungen fällig geworden. Neben den klassischen Verbindungen zwischen Berlin und „Westdeutschland“ hat BLB auch neue Fernbuslinien eröffnet, z.B. Berlin – Dresden, und bedient auf ehemaligen Transitlinien jetzt auch Zwischenstopps, zum Beispiel Leipzig.



Auch die Bus-Tochter Autokraft der Deutschen Bahn betreibt Fernbuslinien nach Berlin. (Foto Jivee Blau)

Nennenswerte Überschneidungen im Marktsegment Fernreisen bestehen für die Fernbuslinien Berlin – Hamburg und Berlin – Dresden, wo DB Fernverkehr und BLB unmittelbar konkurrieren, beide jedoch ihr gutes Auskommen haben. Andere BLB-Linien von Berlin nach „Westdeutschland“ sind von der Fahrzeit her keine Konkurrenz zu DB-Fernverkehr, oder sie steuern umsteigefrei Kur- und Erholungsorte an, die auf der Schiene keine umsteigefreien Verbindungen mit Berlin (mehr...) haben, z.B. Bad Kissingen oder Zwiesel, wohin es zu Zeiten der „Beamtenbahn“ noch Kurswagen gab.

2. Deutsche Touring, Frankfurt. Ursprünglich eine 100-prozentige Tochter der DB, wurde das Unternehmen im Jahre 2005 an ein spanisches Omnibus-unternehmer-Konsortium verkauft, 17 Prozent hält noch die Europäische Reiseversicherung. Unternehmerisch eine schwere Fehleinschätzung, da Fernbusse angeblich nicht zum Kerngeschäft der DB gehörten, und überhaupt musste alles verramscht werden, was nicht niet- und nagelfest war, um die DB für den Börsengang hübsch zu machen. Die Deut-

sche Touring betreibt fast nur die (aufgrund EU- und zwischenstaatlichen Rechts konzessionsfreien) Auslandsverkehre (Bedienungsverbot im Inland), bekannt sind u.a. die Routen nach Osteuropa und in Balkanländer, wo sie nach dem Rückzug der Eisenbahnen meist das einzige verbliebene Verkehrsmittel zu Lande sind. In Deutschland betreibt die Deutsche Touring nur eine Nachtbuslinie von Hamburg nach Mannheim und im Sommer die touristische Buslinie „Romantische Straße“ von Würzburg nach Füssen. In unserer Region bekannt war die Fernbuslinie "Burgenstraße" von Mannheim nach Rothenburg ob der Tauber – Nürnberg, die sang- und klanglos verschwunden ist.

Neben beiden deutschlandweit agierenden Unternehmen bestehen noch einzelne Fernbuslinien, die Überbleibsel ehemaliger Fernbus- und Touristiklinien der Bundespost oder Bundesbahn sind, z.B. Trier – Aachen. Die Mehrzahl dieser ehemaligen Fernbuslinien abseits der Bahnstrecken fiel der Überleitung der Postbusse auf die DB und der anschließenden Zerstückelung des einheitlichen Geschäftsbereichs Bahnbus in selbständige Regionalgesellschaften zum Opfer. In unserer Region konnte man noch in den 70er-Jahren mit dem Postbus von Heidelberg über den „kleinen Odenwald“ und Tauberbischofsheim nach Wertheim reisen, mit Korrespondenz in Buchen auf die Postbuslinie Karlsruhe – Würzburg – vorbei.





Fahrzeug der Omnibusverkehr Franken in Prag. (Foto: OVF)

Der Grund für dieses – im Vergleich mit (ost-)europäischen Nachbarländern bescheidene – Angebot an Fernbuslinien dürfte bekannt sein, es sind die – noch – geltenden Beschränkungen durch das Personenbeförderungsgesetz von 1938, das zum Schutz der Eisenbahn Buslinien nur zugelassen hat, wenn erstere dem Verkehrsbedürfnis nicht entsprechen konnte. Ein klassisches Monopolschutzgesetz, das eigentlich nicht mehr in die heutige Zeit passt – sollte man meinen. Weit gefehlt!

Entwicklung seit 2009

Seit Jahren gibt es Initiativen, das Personenbeförderungsgesetz zu ändern und Fernbuslinien zuzulassen, und endlich ist die überfällige Gesetzesänderung auf den Weg gebracht. Es wäre aber nicht der erste Gesetzentwurf, der als „Tiger gesprungen und als Bettvorleger gelandet“ ist. Warten wir also ab, was die parlamentarischen Beratungen ergeben, einige der DB wohl gesonnene Bundestagsabgeordnete (überwiegend) der SPD (oft

ehemalige Funktionäre der Bahngewerkschaft Transnet) haben sich schon vorsorglich verbal in Stellung gebracht. Die Bundesländer müssen im Bundesrat zustimmen und werden sich ihre Zustimmung sicher über Koppelgeschäfte „bezahlen“ lassen. Die Änderungen kommen – aber wann und wie umfassend?

Leidtragender der Ungewissheit sind Fahrgäste, denen die Reisezeit nicht so wichtig ist, die jedoch ohne Umsteigen vor allem preiswert reisen wollen. Die Fahrpreise im Fernverkehr der DB haben ein Niveau erreicht, das erschwingliche Mobilität für die weniger betuchten Schichten der Bevölkerung unmöglich macht. Bei aller Liebe zur Bahn – diesen Zusammenhang nicht zu erkennen, ist für einen Fahrgastverband kein Ruhmesblatt. Nicht jeder hat eine – gesponserte oder beruflich veranlasste – BahnCard100, mit deren Besitz es sich trefflich über die Sinnhaftigkeit von Fernbussen rasonieren lässt. Nur: Diese Klientel sind auch „Fahrgäste“ – oder wollen wir weniger bemittelten Kunden das Recht auf auto-lose Mobilität faktisch absprechen? Die

Entwicklung der Fernbuslinien ab Berlin und der wenigen anderen Fernbuslinien hat gezeigt, dass der Fernlinienbus nicht Konkurrent des Fernverkehrs der DB ist, sondern die Mitfahrzentralen konkurrenzieren wird.



Schon 1924 gab es Fernbusse der Deutschen Reichsbahn (Foto: R. Matthes)

Nur größere Unternehmen mit ausreichend Kapital für den Aufbau eines Liniennetzes und – ganz besonders wichtig im Interesse der Fahrgäste – einer leicht erreichbaren Reservierungszentrale zur Fahrkartenbuchung und Online-Platzreservierung haben längerfristig eine Überlebenschance auf dem Markt.

Das bestätigt trefflich die Entwicklung beim Unternehmen „Autobahnexpress“. Im Dezember 2008 angetreten, hat Autobahnexpress ein sternförmiges Netz von Fernbussen betrieben, mit dem zentralen Umsteige-HUB am Flughafen Leipzig. So konnten die Relationen Potsdam – Leipzig, Dresden – Leipzig und Kassel/Göttingen – Leipzig am Umsteigeknoten zusammengeführt werden, Reservierungen und wirtschaftlicher Wageneinsatz waren mit dieser Struktur leicht umsetzbar. Dennoch, es rechnete sich nicht. Seit 1. Januar 2011 verkehrt Autobahnexpress nur noch an Freitagen und

Sonntagen und ist damit ein reines Wochenendpendler-Netz geworden. Wie lange es in dieser Form noch Bestand haben wird, ob es eine Renaissance nach Liberalisierung des Marktes geben wird? Wir werden sehen.

Neues Fernbus-Engagement der DB

Bisher hat sich die Genehmigungspraxis der zuständigen Landesbehörden mit der extensiven Auslegung des Begriffs „Verkehrsbedürfnis“ geholfen, wenn die jeweiligen Landes-Verkehrsministerien die Auslegung geduldet oder gefördert haben. Vor allem die Neuen Bundesländer haben die Auslegung sehr liberal gehandhabt, aber nicht nur dort: Das Regierungspräsidium Darmstadt hatte entschieden, dass eine Fernbuslinie Dortmund – Köln – Frankfurt, die zu niedrigen Preisen die Relation abdeckt, zu konzessionieren sei, da das Verkehrsbedürfnis der preis-, aber nicht zeitsensiblen Kunden von der DB (bewusst?) nicht abgedeckt würde.



Bus der Deutschen Touring. (Foto: DT)

Versuche der DB, auf dem Verwaltungsrechtsweg dagegen vorzugehen, sind gescheitert, die Deutsche Touring könnte die Konzession wieder mit Erfolg beantragen. Aber – still ruht der See. Anscheinend traut sie sich doch nicht wirklich, entgegen eigenen vollmundigen An-

kündigungen. Ist das unternehmerische Risiko doch noch zu hoch?

Bewertung

Fernbusse haben in Deutschland nur dann eine Chance auf ausreichende Durchdringung des Personenverkehrsmarktes, wenn sie nicht lediglich als Punkt-Punkt-Verkehre Einzelstrecken von A nach B bedienen. Das würde nur dann ausreichen, wenn ein Endpunkt der Linie ein dominierender großer Fahrgastmarkt ist, zum Beispiel Berlin mit seiner großen Einwohnerzahl und dem hohem Anteil preissensibler Kunden. Ansonsten können Fernbusse nur dann Erfolg haben, wenn sie mehrere Strecken, zumindest ein kleines Netz, bedienen. Um so mehr, als DB Fernverkehr den Gedanken der vernetzten Fernverkehre zunehmend zugunsten von Einzelrelationsverkehren ohne Taktgefüge aufzugeben scheint. Die Notwendigkeit der Netzentwicklung errichtet faktisch eine hohe Zugangshürde, müssten sich doch meist mittelständische Busunternehmen zusammenschließen.

Nur, warum sollten sie? Eine Konzession für eine Schulbuslinie auf dem Land ist immer noch die Lizenz zum Geld drucken, der eigenwirtschaftliche Fernverkehr dagegen risikobehaftet. Und mit dem Wettbewerber von nebenan zusammenarbeiten? Undenkbar ...



*Vorbild Greyhound-Bus in den USA
(Foto: Adam Moreira)*

Selbstverständlich verzichtet die DB nicht völlig auf neue Engagements bei den Fernlinienbussen, sie hat nur ihre Strategie geändert und engagiert sich selektiv auf Strecken, die ihrer Meinung nach raschen Fahrgastzuwachs bringen. Zwar ist der geplante Fernbus Bielefeld – Paderborn – Kassel wohl fürs erste gescheitert (schade eigentlich, sieht man sich die Entwicklung des DB-Fernverkehrs Paderborn – Kassel an), dafür expandiert in aller Stille die Tochtergesellschaft OVF Omnibusverkehr Franken in Nürnberg. Sie betreibt bereits den Fernbus Nürnberg – Prag, der als grenzüberschreitende Linie keiner Konzession bedarf. Hinzugekommen sind ab 28. Mai 2011 die Buslinie Nürnberg – Bad Füssing (ein Fahrtenpaar täglich) und ab 12. Juni 2011 Lichtenfels – Coburg – Erfurt (drei Fahrtenpaare täglich). Die Fahrpreise sind niedrig, Sparpreise gelten, ansonsten der Nahverkehrstarif mit Ausnahme des Schönes-Wochenende-Tickets, die Busse sind klimatisiert und in die Fahrplanauskunft der DB integriert. Also doch: Expansion auf „kleiner Flamme“. Die Konzessionen zu bekommen war nicht schwer, da Bad Füssing keine Bahnstation hat und die Relation Coburg–Erfurt erst von der Neubaustrecke bedient (ab 2016?) werden wird. Die Aktivitäten der OVF (bzw. der DB insgesamt) sollten wir als Fahrgastverband im Auge behalten.

Und PRO BAHN?

Die absehbare Entwicklung auf dem Fernbusmarkt zu kritisieren bringt nichts. Sie wird langsamer voran gehen als gedacht, und aus den dargelegten Gründen werden nur kapitalkräftige Großfirmen eine reelle Chance haben, d.h. die Deut-

sche Bahn und die Deutsche Touring, wenn nicht die privaten Busunternehmer endlich anfangen zu kooperieren. Ob die Ankündigungen von Veolia, in den Markt einzusteigen, belastbar sind, wird sich auch erst herausstellen müssen; Veolia ist bisher überwiegend als Meister im Ankündigung Nicht-Einhalten in Erscheinung getreten. Gleichwohl, stoppen und umkehren lässt sich der Trend nicht. Aber vielleicht im Sinne der Fahrgäste mitgestalten?



*Zentraler Busbahnhof in Hamburg
(Foto: Lorenz Teschner)*

Lamentieren, hier erwachse der Bahn eine den Fernverkehr existenziell bedrohende Konkurrenz, hilft nicht weiter und wird von der Politik – zu Recht – nicht ernst genommen. Die Marktsegmente sind zu verschieden, als dass nennenswerte Überschneidungen vorlägen, und wenn Strecken abgedeckt werden, die die DB im Fernverkehr aufgegeben hat, so what? Dann soll eben der Bus seine Chance haben. Nicht jeder steigt gern um. Selbst wenn der Fernbus Autobahn-maut bezahlen müsste, wie vielfach gefordert wird, würde dies die Bus-Tickets nur unwesentlich verteuern. Und unser Argument, die Fahrgastrechte der Eisenbahnen gelten nicht im Fernlinienbusverkehr, wird keinen der potenziellen Interessenten von der Benutzung der Busse abhalten.

Stattdessen sollten wir als Fahrgastverband darauf achten, dass potenzielle Fahrgäste über die Angebote leicht erreichbar informiert werden, d.h. die Fernbusse in die Fahrplanauskunft (zumindest EFA, wenn es absehbar bei der DB Widerstände geben wird) aufgenommen werden, oder sich die Fernbusse mit eigener Fahrplanauskunft und Buchungsplattform vernetzen. Wenn die DB bisher auf unsere Vorschläge zur Kundenfreundlichkeit nicht hört – vielleicht werden die Busunternehmen auf uns hören? Einen Versuch ist es allemal wert. Das ungelöste Problem der Mitnahme von Gepäck, Rollstühlen, Kinderwagen und Fahrrädern erfordert unsere Aufmerksamkeit, ebenso die Vorhaltung von Toiletten in den Fahrzeugen und auf den Busbahnhöfen. Hier liegt noch vieles im argen, wenn man sich beispielsweise den Mannheimer Zentralen Omnibusbahnhof betrachtet. Aber Hand aufs Herz – ist bei alledem (von der Fahrplanauskunft und Buchungsplattform abgesehen) der Eisenbahnverkehr wirklich so viel besser und fahrgastfreundlicher? Zweifel sind angebracht!

Mir ist bewusst, dass meine Ausführungen für viele von uns die reinste Ketzerie sind, die Anfeindungen der „üblichen Verdächtigen“ werden nicht lange auf sich warten lassen. Dennoch, „querdenken“ sollten wir dürfen, sonst tun es andere, und PRO BAHN bleibt lamentierend und schmollend am Wegesrand zurück. Kann das unsere Perspektive als Fahrgastverband sein? (*Ulrich Vogel*)

Ulrich Vogel ist der Landesvorsitzende von PRO BAHN Rheinland-Pfalz/Saarland.

Ausflugstipps

Eisenbahn-Nostalgie im Verkehrsverbund

Wochenendausflüge für Familien und Eisenbahnfreunde

Nach einem durchwachsenen Sommer 2011 hoffen wir auf einige schöne Herbsttage und -Wochenenden. Was liegt da für Eisenbahnfans näher, als einen Ausflug mit der Bahn auf reizvollen Nebenstrecken mit nostalgischen Zügen zu planen? Im Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) locken vier Bahnstrecken mit historischen Fahrzeugen, eine Strecke mit Dampfzügen, drei Strecken mit alten Dieseltriebwagen oder Schienenbussen. Die Anreise ist mit Fahrausweisen des VRN möglich, alle Fahrpläne sind in den Fahrplanbüchern des VRN oder auf der Internetseite <http://fahrplanauskunft.vrn.de>



Kuckucksbähnel in Elmstein

Kuckucksbähnel

Das „Kuckucksbähnel“ als älteste Museumsbahn in Rheinland-Pfalz verkehrt von Neustadt (Eisenbahnmuseum!) über Lambrecht nach Elmstein. Den Fahrplan gibt es als Anzeige in den VRN-Fahrplanbüchern, als Handzettel an vielen Bahnhöfen und im Internet unter

www.eisenbahnmuseum-neustadt.de. Zum Einsatz kommt der historische Dampfzug des Eisenbahnmuseums Neustadt, meist mit einer alten Diesellok V36 als Schublok. Es verkehren an allen Sonntagen bis 16. Oktober 2011 und am 3. Oktober 2011 zwei Zugpaare. Die Rückfahrkarte Neustadt – Elmstein kostet 14 Euro, als Familienkarte 29 Euro.

Wieslauterbahn

Am Wochenende 17./18. September 2011 wird das Jubiläum „100 Jahre Wieslauterbahn Hinterweidenthal – Bundenthal-Rumbach“ gefeiert, unter anderem sind Dampfsonderzüge geplant. Informationen werden noch auf der Internetseite www.wieslauterbahn.com veröffentlicht. Ansonsten wird die Strecke Hinterweidenthal Ost – Bundenthal-Rumbach im Ausflugsverkehr an Samstagen und Sonntagen bis 2. Oktober 2011 sowie am Feiertag 3. Oktober 2011 befahren.



*Der „Bundenthaler“ bei Dahn.
(Fotos: Jan Niederland)*

Die in der Fahrplantabelle R57 „E“ gekennzeichneten Eilzüge („Felsenland-Express“) werden mit dem historischen Esslinger-Dieseltriebwagen VT452 der Albtalbahn von 1958 gefahren, einem wahren Schmuckstück in rotem Lack und noch mit originalen Holzbänken, hauptuntersucht im Jahre 2010. Es gelten die Verbundtarife von VRN und KVV sowie das Rheinland-Pfalz- und Schönes-Wochenende-Ticket! Bitte beachten Sie, dass der VRN-Tarif im Felsenland-Express nicht zwischen Karlsruhe Hbf und Würth gilt!



*Schienenbus bei Göllheim-Dreisen
(Foto: Oliver Peter)*

Monsheim – Marnheim – Hochspeyer (Zellertalbahn)

Es wird an allen Sonntagen bis einschließlich 23. Oktober 2011 sowie am „Tag der Deutschen Einheit“ gefahren. Im September und Oktober werden – wie jedes Jahr – die Dieseltriebwagen VT643 („Talent“) durch Schienenbusse der „Pfalzbahn“ ersetzt. Tipp: der letzte Zug 18:04 Uhr ab Monsheim verkehrt durchgehend bis Kaiserslautern Hbf.

Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt (Krebsbachtalbahn)

2008 im Personenverkehr stillgelegt, feierte die Bahn im „Kleinen Odenwald“ 2010 ihre „Auferstehung“ im Ausflugsverkehr, nicht zuletzt dank des Engagements des VRN und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), die die Ausflugszüge bestellen und finanzieren. Auch die Ehrenamtlichen vom „Verkehrsforum 2000“ arbeiten beim Betrieb der Ausflugszüge mit und stellen teilweise das Zugbegleitpersonal.

In Neckarbischofsheim Nord bestehen gute Anschlüsse zur S-Bahn Rhein-Neckar. Gefahren wird an allen Sonntagen und Feiertagen bis einschließlich 16. Oktober. Als Fahrzeug war ein vierachsiger Esslinger Diesel-Triebwagen aus dem Jahr 1952 vorgesehen; solange er noch in Hauptuntersuchung weilt, wird er von Schienenbussen der Hochwaldbahn vertreten, die bis 2009 in Zittau im Einsatz waren und von daher noch Werbung in tschechischer Sprache tragen. Wir wünschen gute Reise! Weitere Auskünfte, auch zu den Fahrpreisen, erteilt gerne Ulrich Vogel, ☎ 0621 699892, E-Mail: U.Vogel-PB@web.de.
(Ulrich Vogel)



Der Esslinger VT 452 (Foto: AVG)

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
Tel./Fax (0 69) 37 56 24 88
E-Mail: m.schmidt@chemie.uni-frankfurt.de

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

Starkenbourg 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@starkenbourg.pro-bahn.de
www.pro-bahn.de/starkenbourg

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar

Regionalvorsitzender Andreas Schöber
Holbeinstraße 14
68163 Mannheim
Tel. (06 21) 41 19 48 oder (01 74) 65 08 23 0
E-Mail: pb-rhein-neckar@arcor.de
www.pro-bahn.de/rhein-neckar

Bankverbindung/Spendenkonten (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 Starkenbourg e. V.: Konto 571300 bei der Volksbank Darmstadt (BLZ 508 900 00)

PRO BAHN – Termine

Allgemeine Termine:

Sa 1.10. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft November – Dezember 2011. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (siehe Seite 2).

PRO BAHN in Nordhessen:

Mi 28.9. 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmstraße 2, Kassel

Mi 26.10. (jeden letzten Mittwoch im Monat).

PRO BAHN in Mittelhessen:

Mi 12.10. 19.00 Uhr: Treffen im „Justus im Hessischen Hof“, Frankfurter Straße 7, 35390 Gießen (ca. 300 vom Bahnhof entfernt, Haltestelle Liebigstraße der Stadtbus-Linien 2, 5, 15 und 24).

PRO BAHN Großraum Frankfurt e.V.:

Mo 5.9. ab 18.30 Uhr: Monatstreff im Saalbau Gutleut, Raum 3, Rottweiler Straße 32, Raum 3 (fünf Fußminuten vom Hauptbahnhof/Südseite).

Mo 10.10. ab 18.30 Uhr: Monatstreff im Saalbau Gutleut, Raum 3,

Achtung: 2. Montag im Monat!

Jahresmitgliederversammlung mit Neuwahl des Vorstandes. (Mitglieder werden gesondert eingeladen.)

Mo 7.11. ab 18.30 Uhr: Monatstreff im Saalbau Gutleut, Raum 3,

Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi 28.9. 18.00 – 20.15 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 26.10. 18.00 – 20.15 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des Regionalverbandes Starkenburg im Restaurant Gargano.

Regionalverband Rhein-Neckar:

Do 15.9. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar im Restaurant red – die grüne Küche, Poststraße 42 in Heidelberg.

Do 20.10. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar im Umweltzentrum, Mannheim, Käfertaler Straße 162.

Sonstige Termine

Do 8.9. 20.00 Uhr: Arbeitstreffen der IG PRO SCHIENE Weschnitztal-Überwaldbahn

Do 13.10. im Gasthaus „Zur Kreuzgasse“ in Ober-Waldmichelbach.

