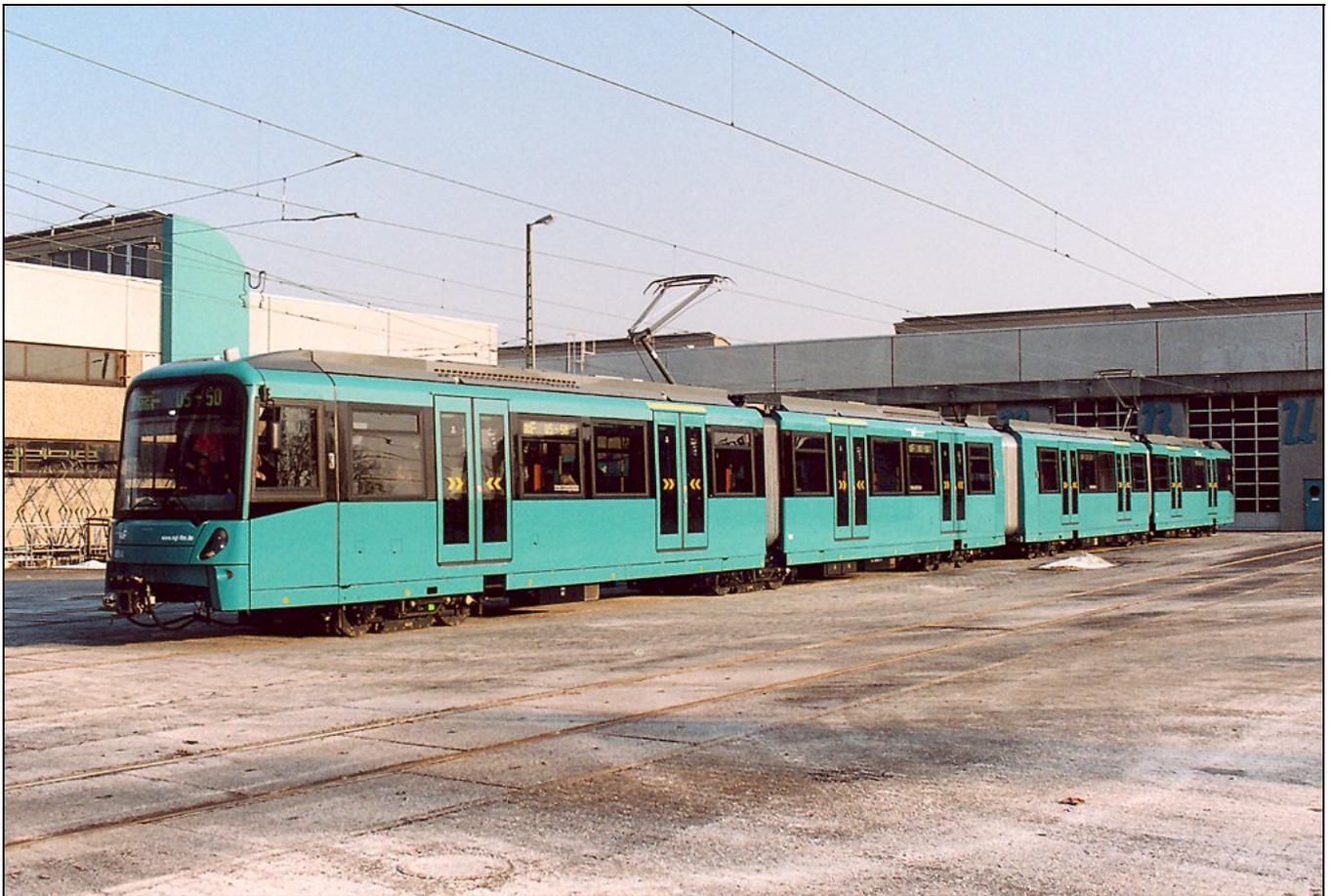


# Fahrgastzeitung

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

Nr. 91

März – April 2012



<b>Neue Vogelsbergbahn</b>	<b>S. 8</b>
<b>Bahnhöfe wiederbelebt</b>	<b>S. 13</b>
<b>Schriesheim-Weinheim zweigleisig</b>	<b>S. 19</b>

**Titelbild:** Neuzugang auf Frankfurter Schienen: Mit dem U5-50 genannten Zug aus zwei gekuppelten Triebwagen ist erstmals ein durchgängig begehbare Fahrzeug im Einsatz. (Foto: hk)

**Rückseite:** Umgebaute Haltestelle "Rosenbrunnen" in Weinheim (Foto: Michael Löwe)

## Impressum

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

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

Sie können die Fahrgastzeitung auch erhalten, wenn Sie nicht Mitglied bei PRO BAHN e. V. sind. Das **Jahresabonnement** kostet 8 EUR und beinhaltet die Zusendung von sechs Ausgaben der Fahrgastzeitung. Bitte bestellen Sie mit Angabe Ihrer Adresse beim Landesverband (Postfach 11 14 16, 60049 Frankfurt a. M.) unter Beifügung von 8 EUR in bar oder in Briefmarken. **Die FGZ kann auch online unter [www.pro-bahn.de/mittelhessen](http://www.pro-bahn.de/mittelhessen) bestellt werden** (bitte senden Sie gleichzeitig den Unkostenbeitrag an die Adresse des Landesverbands).

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

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

**Redaktion:** Martin U. Schmidt (*mus*), Holger Kötting (*hk*), Wolfgang Brauer (*wb*), Thomas Schwemmer (*ts*), Hermann Hoffmann (*hh*), Thomas Kraft (*kr*). Alle anderen Artikel sind namentlich gekennzeichnet. V. i. S. d. P.: *mus*, für die einzelnen RV: *hh*, *kr*, *ts*, *hk*, *wb*.

**Endzusammenstellung dieser Ausgabe:** *hk*

**Druck und Versand:** *hk*

**Redaktionsanschrift:** 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](mailto:m.schmidt@chemie.uni-frankfurt.de)

Regionalredaktionen:

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

**Mittelhessen:** Thomas Kraft, Fliederweg 17, 35633 Lahnau,  
Tel. (0 64 41) 6 60 99, Fax (0 64 41) 67 18 29, E-Mail: [probahn\\_mittelhessen@yahoo.de](mailto:probahn_mittelhessen@yahoo.de)

**Großraum Frankfurt:** Thomas Schwemmer, Krifteler Straße 107, 60326 Frankfurt am Main, Tel. (0 69) 36 70 17 50, Fax (0 69) 7 10 45 94 42, E-mail: [comtom01@web.de](mailto:comtom01@web.de)

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

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

**Redaktionsschluss für diese Ausgabe:** 1.2.2012 (Heft März – April 2012)

**Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:** 1.4.2012 (Heft Mai – Juni 2012)

Die Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen ist auch online über [www.pro-bahn.de/hessen](http://www.pro-bahn.de/hessen) erhältlich.

# Inhalt dieser Ausgabe

## Nordhessen

Modernisiertes Reisezentrum im Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe vorgestellt .....	4
NVV-Linie R4 Korbach–Kassel .....	5
PRO BAHN für Reaktivierung der Strecke Korbach–Frankenberg .....	5

## Mittelhessen

Noch keine Verbesserung beim Umsteigen in Siegen .....	6
Neue Vogelsverbahn hält nicht, was sie versprochen hat .....	8
Bahnübergang seit Jahrzehnten eine Last für die Verkehrsteilnehmer .....	10
Feierlichkeiten zu 150 Jahre Eisenbahn an Heller, Dill und Lahn.....	12

## Großraum Frankfurt am Main

Bahnhöfe aus Dornröschenschlaf erweckt .....	13
Tarifreform beim RMV .....	17
Taunusnetz wird nicht ausgeschrieben.....	18

## Starkenburg

Fahrkarten nach Pfungstadt erhältlich.....	19
--	----

## Rhein-Neckar

Schriesheim–Weinheim zweigleisig .....	19
Finanzierung der rnv-Linie 5.....	21
Die "ÖG" – Rückgrat des Nahverkehrs.....	23
Alles auf Anfang?.....	24
PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten .....	26
PRO BAHN - Termine .....	27

Nordhessen

# Modernisiertes Reisezentrum im Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe vorgestellt

## Anpassungen an die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Reisender

Das modernisierte DB Reisezentrum im ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe wurde am 2. Dezember 2011 feierlich eröffnet. Insgesamt wurden mehr als 250.000 Euro investiert. In diesem Jahr feierte der Fernbahnhof sein 20-jähriges Bestehen. Ebenso alt war das Reisezentrum. Inzwischen sind hier die Bereiche für Kunden übersichtlicher geworden. So liegen das NVV-Kundenzentrum und der „1. Klasse-bahn.comfort-Bereich“ nah am Eingang, so dass die Kunden für diese beiden Bereiche durch das Aufrufsystem für den übrigen Bereich nicht irritiert werden.

Mit Rücksicht auf mobilitätseingeschränkte Reisende sind drei von neun Schaltern in ihrer Höhe rollstuhlgerecht einstellbar. Ein Schalter ist mit einer induktiven Hörschleife für Nutzer von Hörgeräten versehen. Ein Leitstreifen für Sehbehinderte führt vom Eingang an der Stele des Aufrufsystems vorbei zu dem barrierefreien Schalter.

Während die Reisenden problemlos Fahrkarten und Reiseinformationen bekommen, müssen sie weiterhin un bequem Wartezeiten verbringen. Nachdem der Warteraum im Sommer 2008 einer McDonald's-Filiale weichen musste, bleiben den Fahrgästen nur die Stahlbänke im Quergang und an den Gleisen. In der Hessischen Allgemeinen steht am 3.12. folgender Text:

„Ein Defizit macht auch Hermann Hoffmann, Vorsitzender des Fahrgast-

verbandes PRO BAHN Nordhessen, aus. Jetzt investiert die Bahn viel Geld in die Verschönerung ihres Reisezentrums. Aber an einem Warteraum, der Reisenden wirklich hilft, wird gespart. In anderen Bahnhöfen gebe es ansprechende Wartebereiche. Auf einem Fernbahnhof sei es ein Unding, wenn so ein Angebot fehle.

Ein Wartesaal werde kaum benötigt, kontert Bahnsprecher Torsten Sälinger. Die Umstiegszeiten hätten sich so verkürzt, dass es keine längeren Aufenthalte mehr gebe. Sollten Fahrgäste doch auf einen verspäteten Zug warten müssen, biete der Bahnhof viele gastronomische Angebote.“

Hier übersieht die DB zwei wichtige Dinge:

1. Man kann nicht jedem Fahrgast, der Esswaren bei sich hat und vielleicht rechnen muss (Familien mit Kindern), zumuten, einen Gastronomiebetrieb aufzusuchen.
2. Nicht immer gibt es kurze Umstiegszeiten. Wenn z. B. ein ICE aus München oder Frankfurt verspätet in Kassel-Wilhelmshöhe ankommt, können Anschlusszüge in Richtung Paderborn oder Korbach nur selten warten. Das gleiche gilt für Fernzüge aus Berlin oder Hamburg, wenn Anschlusszüge in Richtung Bebra oder Marburg-Gießen nicht warten können.

Allerdings sollten Warteraumbenutzer nach gültigen Fahrkarten kontrolliert werden. (hh)

Nordhessen**NVV-Linie R4 Korbach–Kassel****Landwirte gegen Kreuzungsbahnhof mit Unterführung bei Bad Arolsen**

Seit Jahren betreiben NVV und Kurhessenbahn mit viel Umsicht die eingleisige Regionalstrecke im Landkreis Kassel und im Kreis Waldeck-Frankenberg. Momentan benötigt der Regionalexpress von Korbach nach Kassel-Wilhelmshöhe knapp 1 ½ Stunden. Schuld sind zu viele schienengleiche Übergänge und zu wenig Kreuzungsmöglichkeiten für Züge. In Maberzell bei Fulda bewährt sich schon seit Jahrzehnten ein Kreuzungsbahnhof. Nun plant die Kurhessenbahn – eine DB-Tochter – bei Bad Arolsen-Wetterburg einen ähnlichen Kreuzungsbahnhof, Kosten 2 Millionen Euro. Hans-Martin König, Leiter der DB-Infrastrukturplanung in diesem Bereich, erklärte bei einer Ortsbeiratssitzung, dass dann eine Fahrt von Korbach nach Kassel nur 60 Minuten dauern würde. Die Bahn verfolgt das ehrgeizige Ziel, die Reisegeschwindigkeit

auf dieser Strecke von bislang 60-80 km/h auf 100 km/h zu erhöhen. Dazu müssten allerdings Bahnübergänge wegfallen bzw. mit einer besseren Sicherheitstechnik ausgestattet werden. Der erforderliche Begegnungsbahnhof in Wetterburg werde in der zweiten Jahreshälfte 2012 realisiert.

Allerdings protestierten Mitte Januar 2012 Landwirte aus Wetterburg gegen den Kreuzungsbahnhof, der ihnen Land wegnähme und gegen eine Unterführung, die den Weg zu den gepachteten Feldern verlängere.

PRO BAHN unterstützt allerdings die DB-Maßnahme, wenn sich so die Fahrzeit zwischen Kassel und Korbach um 1/3 verkürzt. Übrigens sind inzwischen am Wochenende manche Züge von Kassel-Wilhelmshöhe über Korbach bis zum Wintersportort Willingen verlängert. (hh)

Nordhessen**PRO BAHN für Reaktivierung der Strecke Korbach–Frankenberg**

PRO BAHN begrüßt die Initiative des Landrats und der Landkreistagsgremien Waldeck-Frankenberg zur Reaktivierung der Bahnstrecke von Korbach nach Frankenberg. Es sei schon mehr als abwegig, dass Vertreter aus Politik und Wirtschaft den Verzicht auf eine wesentliche Verknüpfung der beiden Kreisteile in einer strukturschwachen Region forderten.

**Bislang unattraktive Stichstrecken**

Die betriebenen Strecken der Kurhessenbahn erfüllen aktuell nur die Funktion von Stichstrecken. Dies macht sie unattraktiv. Wenn nun der Lückenschluss der 31 km langen Strecke im Schienennetz erfolgt, ist es möglich, die Züge nicht nur zwischen den beiden Städten im flächen-

mäßig größten Landkreis Hessens verkehren zu lassen. Durchbindungen von Marburg über Frankenberg, dann nach Korbach, Bad Arolsen bis nach Kassel.

### **Verknüpfung ins Upland und nach Ostwestfalen möglich**

Mit der Verknüpfung zur Uplandbahn nach Brilon-Wald gäbe es, je nach Anpassung von Fahrplankarten auch eine Möglichkeit nach Ostwestfalen. Eine Fahrtroute, welche durchaus für Bahnkunden mit Gruppentickets für den Nahverkehr interessant werden könnte. Es ist überlegenswert, hier auch durchgängige Züge verkehren zu lassen. All diese Möglichkeiten bieten sich nur bei einer Schienenverbindung zwischen Frankenberg und Korbach.

### **Schnellbusse keine Alternative – Schiene gegen Bevölkerungsrückgang**

Schnellbuslinien zwischen beiden Städten stellen nur die unmittelbaren Verbindungen sicher. Fahrgäste, die im Netz die Verbindung nutzen, steigen zwischen durch nicht auf einen Bus um. Fahrkarten wie Wochenendtickets gelten auf diesen Verbindungen nicht. Skeptiker sehen nur die unmittelbaren Kosten, die natürlich durch die Streckenertüchtigung zwangsläufig entstehen. Man muss aber auch langfristige Effekte berücksichtigen wie dass Gewerbe/Industrie im Kreis gehalten werden können. Der Kreis Waldeck-Frankenberg komme, so PRO BAHN, überhaupt nicht umhin, in die Öffentliche Personenbeförderung zu investieren, wolle man einen noch drastischeren Bevölkerungsrückgang vermeiden. (kr)

### Mittelhessen

## **Noch keine Verbesserung beim Umsteigen in Siegen**

Schon zu Ostern 2011 war die Behebung der unsäglichen Schwierigkeiten für die Fahrgäste beim Umstieg im Bahnhof Siegen zugesagt worden. Schon die Unterbrechung der seit 1862 bis Dezember 2010 durchgängigen Zugverbindungen zwischen Gießen und Köln war eigentlich schon ausreichend Verschlechterung.

### **Schlechte Situation**

Die Fahrgäste müssen einen langen Bahnsteig in 4 Minuten oder oftmals noch weniger überwinden. Die Züge des Main-Lahn-Sieg-Express, welche von der

Hessischen Landesbahn gefahren werden, kommen auf Gleis 3 an. In unmittelbarer Höhe liegen die Gleise 4 und 55. Die Züge der Strecke Siegen-Köln-Aachen, die von der DB gefahren werden, halten jedoch auf Gleis 54, welches an dem lang gezogenen Gesamt-Bahnsteig sich am Ende befindet. Dies sind letztlich mehrere hundert Meter Weg.

Die wenigsten Fahrgäste in den HLB-Zügen haben Siegen als Endziel. Die meisten wollen ins Rheinland, vornehmlich nach Köln weiterreisen. Dort bestehen Anschlüsse an das Fernzugnetz. Dann besteht in Siegen die Weiterreise

auf der Ruhr-Sieg-Strecke nach Hagen, welche von Abellio-Rail betrieben wird. Da in Siegen die Anschlussverbindungen gefragt sind, muss aus Sicht von PRO BAHN eine wesentliche Verbesserung greifen.



*Zuganzeige im Bahnhof Siegen: Seit Ende 2010 getrennt, die Bahnen Frankfurt-Gießen-Siegen und Siegen-Köln-Aachen, aufeinander im Minutensprint abgestimmt.*

*chen, aufeinander im Minutensprint abgestimmt. Dass für den Umstieg allerdings ein Aufenthalt von 14.05 Uhr bis 9.09 Uhr des Folgetags nötig wäre, wie die Anzeiger vorgeben, ist glücklicherweise nicht der Fall. (Foto: kr)*

**Umlegung der Gleisbelegung, mehrere Varianten möglich**

Es wäre auch in Siegen möglich, die Züge am gleichen Bahnsteig nebeneinander halten zu lassen. Es besteht die Möglichkeit, die Züge der Hessischen Landesbahn auf allen Gleisen enden zu lassen. Dies wird seit der Trennung im Dezember 2010 nicht praktiziert. Hier mehrere Varianten zur Änderung:

HLB-Züge Main-Lahn-Sieg-Express	DB-Züge Rhein-Sieg-Express	Abellio-Rail Ruhr-Sieg-Strecke	Dill-Sieg-Bahn	Rothaarbahn
Augenblicklicher Stand				
Gleis 3	Gleis 4	Gleis 54	Gleis 2	Gleis 55
Mögliche Änderungsvarianten				
Gleis 4	Gleis 3	Gleis 55	Gleis 2	Gleis 1
Gleis 55	Gleis 54	Gleis 4	Gleis 2	Gleis 1
Gleis 54	Gleis 55	Gleis 4	Gleis 2	Gleis 1
Gleis 1	Gleis 2	Gleis 3 (Unterführung nötig)	Gleis 55	Gleis 4

Des Weiteren ist festzustellen, dass der Ausbaustandard des Siegener Bahnhofs mehr als mangelhaft ist. Die Barrierefreiheit ist nicht gegeben. Es gibt eine Unterführung ohne Fahrstühle.

PRO BAHN fordert, zum nächstmöglichen Zeitpunkt eine Änderung der Bahnsteig-Zuordnungen in Siegen sowie die Aufnahme des Bahnhofs in die Liste

der Bahnhofssanierungen. Dies kann nur ein Tropfen auf den heißen Stein sein. Auf Dauer muss es wieder durchgängige Verbindungen von Mittelhessen nach Köln und ins Ruhrgebiet geben, denn Mittelhessen braucht zur Stärkung der Region attraktivere Verbindungen in nordwestliche Richtung. (kr)

Mittelhessen

## Neue Vogelsbergbahn hält nicht, was sie versprochen hat

Dass in die Technik und in die Trasse der Vogelsbergbahn investiert wurde, kann gut geheißen werden. Wie bei anderen Nebenstrecken wäre ansonsten der Verfall weiter voran geschritten und die Stilllegung, zumindest in Teilabschnitten die bittere Konsequenz. Nicht zufrieden stellen können jedoch gewisse Umstände. Seit Dezember 2011 wird die Strecke mit einem neuen Konzept im Auftrag des RMV von der Hessischen Landesbahn (HLB) betrieben. Es gibt keine unterschiedlichen Zugattungen mehr. Die Fahrt von Gießen nach Fulda hat sich gegenüber den früheren Regional-Express-Zügen deutlich verlängert. Lediglich gegenüber auch schon früher langsamen Regionalbahnen sind die HLB-Züge jetzt etwas schneller unterwegs.

### **Fahrplan in Umläufen und Standzeiten ein Missgriff**

Der größte Teil der Verbindungen wurde mit den Regionalbahnen der Lahntalbahn verknüpft, so dass die Züge vielfach zwischen Limburg und Fulda durchgängig verkehren. Dies birgt natürlich die große Gefahr, dass Verspätungen immer weiter geschleppt werden. Nicht nur deswegen sind die Wendezeiten in Fulda von sechs Minuten völlig unzureichend. Man sieht rennende Lokführer auf Gleis 38, die versuchen, die Zeit einzuhalten. In dieser Zeit muss nicht nur der Führerstand gewechselt werden, sondern aufgrund der Elektronik in den Führerständen kommen noch Ab- und Anmeldepha-

sen hinzu. Dem stehen lange Standzeiten von teilweise mehr als 10 Minuten in den Begegnungsstationen gegenüber. Dass die Fahrzeuge auf den Gegenzug in Last-richtung so lange warten müssen, ist mehr als lästig. Ganz vermeiden lassen sich solche Aufenthalte bei eingleisigen Strecken nicht. In jüngerer Zeit wurden an mehreren Bahnhaltdepunkten die Gleise zurück gebaut. Gäbe es diese Anlagen noch in Stationen wie „Burg- und Nieder-Gemünden“, könnte man den Fahrplan schneller und flexibler gestalten. Versprochen wurde durch die Modernisierung von Gleisen und Technik die Beschleunigung auf 120 km/h. Die Realität sieht anders aus. Eine unmittelbar bessere Beschleunigung nach dem Verlassen der Bahnstation ist erkennbar. Dies wird jedoch durch Umstände, wie vorweg im Text beschrieben, ad absurdum geführt. Vielleicht muss nun die Erkenntnis reifen, dass die Vogelsbergbahn doch verhältnismäßig lang ist und demnach auch lokal unterschiedliche Befindlichkeiten eigentlich berücksichtigt werden müssen. Demnach muss über eine Reaktivierung bzw. ein (Wieder-)Aufbau von Begegnungsgleisen nachgedacht werden. Dann könnten auch wieder RE-Verbindungen zwischen Fulda und Gießen verkehren.

### **Keine Rücksicht auf Pendler**

Der neue Fahrplan nimmt gerade auf verkehrsstarke Tageszeiten nur unzureichend Rücksicht. So wurde gerade der 8-Uhr-Zug in Lauterbach nach Gießen er-

satzlos gestrichen, dieser war am besten frequentiert. Allein in Lauterbach sind über 30 Fahrgäste zugestiegen. Gerade für Studenten aus dem Vogelsbergkreis, die in Gießen eingeschrieben sind, ist die Verbindung mit dem Zug Makulatur. Man kann nicht erwarten, dass die Menschen nach Zugstreichungen auf andere Verbindungen ausweichen.

### **Aufgabe von Renzendorf und Wallenrod ein Fehler**

Als ernüchternd muss die Aufgabe der Stationen Renzendorf und Wallenrod, und damit aller Halte zwischen Alsfeld und Lauterbach, betrachtet werden. Genau im Kerngebiet des Vogelsbergkreises hat man damit die Personenbeförderung auf der Schiene quasi aufgegeben. Es ist klar, dass man bei einer Relation Gießen-Fulda-Gießen die Umsteigezeiten und die Fahrtzeit auf der Gesamtstrecke berücksichtigen muss. Wäre es aber nicht besser gewesen, im neuen Fahrplan für die HLB mehr Verbindungen in Teilabschnitten der Vogelsbergbahn anzubieten? Dann könnten auch schwächer frequentierte Halte öfter angebunden werden. Gerade in der Fläche zwischen Alsfeld und Lauterbach gibt es viele kleine Ortschaften. Der Gedanke, diese Orte mit flexibleren, kleinen Fahrzeugen an die Stationen Renzendorf und Wallenrod anzubinden, hätte sicherlich zu einer Steigerung der Fahrgastzahlen an den beiden Haltepunkten geführt. Aufgrund der Flächigkeit der kleinen Siedlungen im Vogelsbergkreis ist eine schnelle Verbindung nach Alsfeld bzw. Lauterbach nur sehr begrenzt möglich. Eine Art Shuttle-Verkehr zu den beiden näher liegenden Haltepunkten in der Fläche mit guter baulicher Verknüpfung zum Zug würde zu

einer deutlichen Aufwertung für die kleinen Orte im Mittelgebirge beitragen. Wallenrod und Renzendorf wurden erst mal geopfert. Paradox mutet es an, dass gerade in Wallenrod der Zug in mehreren Fällen wie anderswo, auch hier eine mehrminütige Standzeit hat, jedoch keine Fahrgäste einsteigen dürfen.



*Der neue Zug mit der Bezeichnung LINT im Bahnhof Gießen, der seit Dezember 2011 auf Vogelsberg- und Lahntalbahn als Regionalbahn verkehrt. (Foto: kr)*

Es kann nicht Ziel sein, die Haltepunkte dauerhaft aufzugeben. Der RMV schob den engen Fahrplan vor, weswegen die Züge nun von Lauterbach bis Alsfeld durchfahren. Dass dies widerlegt ist, zeigt dieser Bericht. Der Exodus in den Bevölkerungszahlen hat im Vogelsbergkreis bereits eingesetzt. Dies wird durch die Wegnahme von Öffentlicher Personenbeförderung nur noch verstärkt. Letztlich kann es dann doch bedeuten, dass ganze Orte gemäß dem Regionalplan Mittelhessen in einigen Jahren ganz aufgegeben werden müssen, so wie dies bereits in Ostdeutschland praktiziert wird. Ob die Verknüpfung der Regionalbahnen der Lahntalbahn mit der Vogelsbergbahn sinnvoll gewesen ist, muss beobachtet werden. Zweifel können aufkommen, ob

es in nennenswerter Zahl Personen gibt, welche in Gießen in den Zügen sitzen bleiben um weiter zu fahren.

### **Bahnstationen bieten weiterhin ein schlechtes Erscheinungsbild**

In die Technik wurde bei der Vogelsbergbahn investiert. Das Entree der Bahnstationen lässt jedoch weiter zu wünschen übrig. An einigen Stationen wurde seit Jahrzehnten nichts erneuert. Selbst in der Kreisstadt Lauterbach lädt die Station nicht dazu ein, sich zum Umstieg auf die Bahn zu entscheiden. Die Barrierefreiheit ist trotz der neuen Züge der HLB vom Typ LINT bei den meisten Stationen nicht gegeben. Groß angekündigt wurde am 09.08.2011 das sog. Bahnhofssanierungsprogramm für Hessen durch den Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Dieter Posch. Dass es sich hierbei im Kern nur um ein Bahnsteigsanierungsprogramm handelt, wird nicht offen ausgesprochen. Für die Vogelsbergbahn tauchen nur Großen-Buseck, Grünberg und Lauterbach-Nord in dem Programm auf, welches über den langen Zeitraum bis 2019 ausgelegt ist. Teilweise wird sogar eine finanzielle Beteiligung der Kommunen

erwartet. Das weitere Umfeld um den Haltepunkt wird mittlerweile ohnehin als alleinige Sache der Kommunen angesehen. Die Politik ist also gefordert, nach der technischen Ertüchtigung der Vogelsberg-Bahnstrecke und dem Einsatz moderner Fahrzeuge, nun auch dafür Sorge zu tragen, dass die Stationen der Vogelsbergbahn für den Fahrgast mit einer Mindestanforderung an Funktionalität umgestaltet werden. Nur so lassen sich Verkehrsteilnehmer zum Umstieg vom Auto auf den Zug bewegen. Auf anderen Nebenstrecken ist man den Beweis angetreten und dies hat zum deutlichen Anstieg der Fahrgastzahlen geführt.

### **Rasches Handeln erforderlich**

Der aktuelle Fahrplan kann in Bezug auf die Umstellung der Vogelsbergbahn nicht das letzte Wort sein. Spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 aber besser schon zu einem früheren Zeitpunkt, z. B. zum Schuljahresbeginn im August, müssen die Probleme im Sinne der Fahrgäste behoben werden. Der Fahrgastverband PRO BAHN wird die weitere Entwicklung auf der Vogelsbergbahn beobachten und auf entstehende Mängel hinweisen. (kr)

### Mittelhessen

## **Bahnübergang seit Jahrzehnten eine Last für die Verkehrsteilnehmer**

Gewerbegebiete Heuchelheim-Süd und Dutenhofen warten weiterhin auf Anschluss an die B49

Seit rund 40 Jahren besteht die vierspurige Kraftfahrstraße zwischen Gießen

und Wetzlar. Ebenso lang wird in der Nähe von Dutenhofen, das heute zur

Stadt Wetzlar gehört, über einen Anschluss an die heutige Bundesstraße 49 diskutiert. In Dutenhofen liegt ein großes Gewerbegebiet mit dem wahrscheinlich unsatzstärksten Einzelhandels-SB-Warenhaus in Mittelhessen. Die B 49 führt entlang des Lahntals und direkt parallel zur Eisenbahnstrecke zwischen den beiden mittelhessischen Oberzentren. Dies lässt Straßenneubauten in diesem Bereich als schwierig erscheinen. Ebenfalls auf eine Anbindung für das Gewerbegebiet Süd wartet die Nachbargemeinde Heuchelheim mit dem Gewerbegebiet-Süd. Für beide Orte nebst Gewerbegebiet ist nun seit Jahrzehnten eine gemeinsame Anschlussstelle an die B 49 geplant.

### **Gegenseitige Blockade der Städte Gießen und Wetzlar**

Mit dem neuen B 49-Anschluss sollen auch die Konflikte mit der Eisenbahn ausgeräumt werden. Über die Variante, wie das Problem Bahn/Straße gelöst werden soll, blockieren sich die Kommunen Wetzlar und Gießen gegenseitig. Gießen, Wetzlar und Heuchelheim grenzen genau in diesem Bereich aneinander. Wetzlar möchte eine Variante, welche über die Bahn und die Kraftfahrstraße mit einem 15 Meter hohen Damm nebst Brücke und einem versetzten Anschluss umgesetzt wissen. Das benachbarte Gießen lehnt dies ab, da man den Stadtteil Allendorf dadurch beeinträchtigt sieht. Hier liegt wieder eine Variante vor, die die Wetzlarer nicht umgesetzt wissen wollen. So geht das seit Jahrzehnten, was Bund und Land dazu veranlasst hat, anderen Projekten zunächst den Vorzug zu geben. Die Verkehrsteilnehmer stehen also weiterhin vor einem Bahnübergang an der L 3359, welche von Heuchelheim kom-

mend kurz hinter der Bahnquerung in die L 3451 einmündet und welche Dutenhofen mit dem Gießener Stadtteil Kleinlinnden verbindet. Das Kuriose hier ist, dass es zwei Bahntrassen nebeneinander gibt. Einerseits gibt es den schienengleichen Bahnübergang der Landesstraße und direkt daneben eine Unterführung einer weiteren Trasse.

### **Kaum ein Zug auf der Brücke aber im Bahnübergang**

Noch interessanter ist, dass fast alle Personenzüge, bis auf ein Zugpaar montags bis freitags den ebenen Bahnübergang passieren. Die Folge sind Rückstaus aus allen Fahrtrichtungen. Neben den Gewerbe- und Wohngebieten sorgen noch die Baggerseen des Lahntals in den warmen Monaten für Verkehrsdruck. Die Teilung der Bahntrassen beginnt wenig östlich des Bahnhofs Dutenhofen.



*Bahnübergang an der L 3359 südlich von Heuchelheim. Unten sind die Schranken zum großen Teil unten, oben über die Brücke fahren nur wenige Züge täglich. (Foto: kr)*

Die höher liegende Strecke führt direkt zur Gleisanlage Bergwald und stellt eine Direktverbindung von Wetzlar

kommend in Richtung Frankfurt zur Main-Weser-Bahn mit Umgehung des Bahnhofs Gießen dar. Die tiefer liegende Strecke führt in den Bahnhof Gießen. Der Bahnhof Gießen wird aber so gut wie immer angesteuert. Dazu zählen die Züge der Main-Lahn-Sieg-Bahn der HLB, des Mittelhessen-Express und der Lahntalbahn. Oben fährt somit quasi kein Zug und unten sind die Schranken ständig zu.

### **Alternative Lösung komplette Verlagerung auf Brücke**

An dieser Stelle zu fordern, die Bahnanlagen in dem Bereich zu reduzieren, klingt wie ein Hohn, ist aber dennoch eine Lösung. Bauingenieurstudenten der Technischen Hochschule Mittelhessen haben schon mehrfach in ihren Diplomarbeiten genau diese Lösung ausgearbeitet. Bis zum eigentlichen Abzweig der beiden Trassen kurz vor Gießen werden nur zwei Gleise benötigt. Es ist trotz des Höhenunterschiedes möglich, vom Bahndamm aus in der Gemarkung Kleindinden eine Einführung in die Gleise des Gießener Bahnhofs zu bauen. Die Schienenverkehrsflächen sind vorhanden. Eine nur wenige hundert Meter lange Rampe

müsste darauf neu entstehen. Ein in Bezug auf andere Bahninvestitionen vergleichsweise kleines Projekt. Die ebene Trasse könnte auf rund drei Kilometer zurück gebaut werden. Dann würde Raum entstehen für einen einfachen, standardisierten aber effektiven Anschluss der L 3359 an die B 49. Insbesondere die Gewerbegebiete Dutenhofen und Heuchelheim-Süd aber auch die Wohnsiedlungen rundherum hätten den lang ersehnten Fernstraßenanschluss. Der Gießener Stadtteil Allendorf würde nicht unter einem übermäßig hohen Straßebauwerk leiden.

### **Dadurch keine Einschränkungen im Schienenverkehr**

All dies soll natürlich keine Einschränkungen für den Schienenverkehr bedeuten. Weder die Lahntalbahn noch die Dillstrecke, welche sich in Wetzlar zur Strecke nach Gießen bündeln, würden alsbald im Fahrplan an ihre Grenzen stoßen. Vielmehr würde auch auf weiteren Kilometern die Zahl der Weichen reduziert, wodurch eine einfachere und trotzdem schnellere Schienenverkehrsleistung erfolgen könnte. (kr)

## Mittelhessen

# **Feierlichkeiten zu 150 Jahre Eisenbahn an Heller, Dill und Lahn**

**Bahnhofsfest und Dampfzugfahrten in Wetzlar am 6. Mai 2012**

1862 begann mit der Gießen-Deutzer-Eisenbahn in Mittelhessen das Bahnzeitalter, die Lahntalbahn folgte wenige Mo-

nate später. Nun nach genau 150 Jahre nehmen dies verschiedene Verbände und Nahverkehrsorganisationen zum Anlass,

in drei Bundesländern zu feiern. Es gibt an den Bahnhöfen Burbach, Herborn, Balduinstein und Weilburg Veranstaltungen, weitere sind in Planung.

Das größte Fest wird aber in Wetzlar steigen. Am 6.5. werden Teile des neuen Bahnhofs eingeweiht. Dazu zählen ein Teil der Bahnsteiganlagen und behindertengerechte Einrichtungen einerseits und andererseits der komplett neu entstandene und verlegte Busbahnhof. Alles soll rechtzeitig zum 52. Hessentag in Wetzlar (1.-10.6.2012) fertig gestellt sein.

Auf dem Bahnhofsvorplatz wird PRO BAHN mit einem Infostand vertreten sein. Sie können sich an dem Maisonntag Informationsmaterial über PRO BAHN mitnehmen und mit Vertreterinnen/Vertretern unseres Verbandes ins Gespräch kommen aber auch unsere Zielsetzungen gerade für Hessen und im speziellen für Mittelhessen, kennen lernen.

Ein ganz besonderer Leckerbissen sind Historische Zugfahrten unter Dampf, die zum einen von Gießen bis Betzdorf entlang von Lahn, Dill und Heller sowie auf der Lahntalbahn zwischen Gießen und Nassau verkehren. Die genauen Abfahrtszeiten können einem Flyer entnommen werden, welcher im Internet unter [en/Flyer\\_Eisenbahn.pdf abgerufen werden kann.](http://www.v-l-d.de/fileadmin/pdf/Datei-</a></p>
</div>
<div data-bbox=)



*Der neue Busbahnhof in Wetzlar entsteht. (Foto: kr)*

Federführend für die Gesamtveranstaltung ist die Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH in Wetzlar zuständig, welche seit August 2011 die Lokale Nahverkehrsorganisation für die Landkreise Lahn-Dill und Limburg-Weilburg ist.

Die VLDW erreichen Sie telefonisch unter 06441/407-1870, per Mail unter [info@vldw.de](mailto:info@vldw.de) oder in der Mobilitätszentrale, Karl-Kellner-Ring 49 in Wetzlar.

Dort und in anderen Städten entlang der Bahnstrecken können auch Fahrkarten für die Sonderzugfahrten erworben werden. (kr)

## Großraum Frankfurt am Main

# Bahnhöfe aus Dornröschenschlaf erweckt

Alleine fünf ehemalige Bahnhofsgebäude im Vordertaunus werden derzeit aus ihrem jahrelangen Dornröschenschlaf geweckt. Die Restaurierung des zum Hessentag 2011 noch unter Planen versteckten Empfangsgebäudes in **Oberur-**

**sel** dürfte in den nächsten Wochen abgeschlossen sein. Dieses hat die Stadt gekauft und sie wird es, ebenso wie der benachbarte **Bad Homburger** Bau für kulturelle Zwecke einer neuen Bestimmung zuführen, wobei die Belange der Reisen-

den ausreichend berücksichtigt werden. Alle diese Bauten stehen unter Denkmalschutz, was den Verkauf durch DB Immobilien nicht einfacher machte. Insbesondere das repräsentative, im Neorenaissancestil durch Regierungs- und Baurat Armin Wegner errichtete asymmetrische Bad Homburger Bahnhofgebäude dürfte nach seiner Sanierung ein einzigartiges Schmuckstück und Entree für die Kurstadt werden, zumal auch der großzügige Bahnhofsvorplatz und Busbahnhof überplant werden.



*Baustelle am Bad Homburger Bahnhof  
(Foto: Wilfried Staub)*

Das **Bad Sodener Bahnhofsgebäude** hat die Firma Messer Group erworben, die auf dem ehemaligen Gleiskopf ihre Europazentrale errichtet hat. In der Schalterhalle sollte ein allgemein zugängliches Bistro mit Verkauf von Reiseproviant eingerichtet werden. Diese, der Stadt gegenüber gemachte Zusage hält Messer nun aber nicht mehr ein, nachdem sich kein Pächter fand, der bereit war, die horrend hohe monatliche Pacht zu bezahlen. Es wird im Erdgeschoss nunmehr nur noch eine Kantine für die Firmenangestellten geben. Bad Soden wird sich etwas einfallen lassen müssen, wie es den Bedürfnissen und

Wünschen der täglich etwa 4.000 Reisenden gerecht wird.

Auch in die Zukunft des **Kronberger Bahnhofs** kommt nach zehn Jahren Stillstand wieder Bewegung. Bis Ende des Jahres will die Stadt gemeinsam mit der Bahn und einem Investor ein Konzept zur Nutzung des Gebäudes und Entwicklung des Bahnhofsumfeldes entscheidungsreif auf den Tisch legen. Ein Hotel, ein Kulturtreff (alter Lokschuppen), eine Mobilitätszentrale und hochpreisige Eigentumswohnungen sollen auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs und dem jetzigen schmutzigen Park&Ride-Platz entstehen. Erstaunlicherweise hat man das Gleis 2 in Kronberg nicht zurückgebaut, obwohl es im Alltagsbetrieb beim 30-Minutentakt nicht benötigt wird und sicherlich lukrativ hätte veräußert werden können. Wie man allerdings Ersatz für die rund 200 PKW-Stellplätze schaffen will, steht in den Sternen. Zudem hat die Verwaltung den Auftrag, beim gut funktionierenden Stadtbus bei der Neuausschreibung ab 2014 etwa 200.000 Euro einzusparen und anstelle von fünf nur noch drei Busse einzusetzen, was viele Kronberger zwingen dürfte, mit dem PKW zur Bahn zu fahren.



*Mini-Mall im Bahnhof Griesheim kurz vor der Eröffnung. (Foto: Wilfried Staub)*

Erfreuliches gibt es in diesen Tagen auch über den Bahnhof **Griesheim** in Frankfurt zu berichten. Nach langwierigen Verhandlungen hat ein Privatmann das in der Nachkriegszeit entstandene Empfangsgebäude von der Bahn gekauft und in zwei Jahren komplett auf den Kopf gestellt. In diesen Tagen eröffnet ein vom neuen Besitzer betriebenes Bistro mit Eiscafe seine Pforten. Auch Fahrkarten wird man dort täglich zwischen 5 und 23 Uhr erwerben können. Für zwei weitere Geschäfte in der Mini-Mall werden noch Pächter gesucht. Auch der Streit mit der VGF über die Haltestelle direkt vor der Außenterrasse (und dem Hauptzugang zu den Bahnsteigen) scheint wohl begraben. Bleibt zu hoffen, dass die Personalpräsenz der Mitarbeiter im restaurierten Empfangsgebäude dazu beitragen wird, das Sicherheitsempfinden der Reisenden in der in einem der sozialen Brennpunkte Frankfurts gelegenen S-Bahn-Station zu erhöhen.

### **Barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen in Friedrichsdorf**

Auch **Friedrichsdorf** hat große Pläne. Das dortige Empfangsgebäude hat ein Investor gekauft. Die Verwaltung hat diesem als Option zugesagt, dass er auch über das städtische Gelände rings herum, über das Areal des jetzigen Busbahnhofs und das dem Hochtaunuskreis gehörende Abstellgleis 401 verfügen kann. Zeitgleich gab es einen Architekturwettbewerb zur barrierefreien Umgestaltung der Bahnsteig- und Gleisanlagen. Der Vorschlag, der die Gunst der Verwaltung und der städtischen Ausschüsse fand, sollte als Beschlussvorlage der Stadtverordne-

tenversammlung im Dezember 2011 vorgelegt werden.

Ende November 2011, um genauer zu sein, einen Tag vor der abschließenden Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses wurde der Fahrgastverband PRO BAHN von einem Bürger um Stellungnahme zu den Plänen zur Umgestaltung des Bahnhof Friedrichsdorf gebeten. Die Vorlage der Stadt Friedrichsdorf, Drucksache 237/2011 kann man auf der Homepage der Stadt Friedrichsdorf unter <<Vorlagen>> und unter Eingabe obiger Drucksachennummer (mit entsprechenden Detailplänen und Erläuterungen) abrufen. Eine fachkundige Prüfung der Vorlage war in der Kürze der Zeit nicht möglich.

Der zur Beschlussfassung vorgelegte Plan hat durchaus seinen Charme und zeigt sicherlich eine der Möglichkeit auf, wie man aus heutiger Sicht und derzeitiger Fahrplanlage den Zugang zu den Bahnsteigen und eine gerade noch zumutbare Entfernung zum verlegten modernen Busbahnhof mit vertretbaren finanziellen Mitteln umsetzen könnte. Die Vorlage bindet die Passage durch das Alte Viadukt auf elegante Weise als nahezu barrierefreie Verbindung zwischen dem Hausbahnsteig und den Bahnsteigen 2 und 3 ein. Die vorhandene Unterführung wird als Treppenzugang mit allerdings sehr weiten Wegen ebenfalls integriert. Die Bahnsteighöhen sind zielgenau an die heutigen Fahrzeugtypen zugeschnitten.

### **Rückbau von Weichen verbaut die Zukunft**

Der Wegfall der gesamten Weichenstraße im Norden schränkt die betrieblichen Abläufe jedoch in nicht hinnehmbarem Maße und unwiderruflich ein (ein späterer Wiedereinbau von Weichen ist

auf Grund der Topografie des Geländes nördlich des Viaduktes ausgeschlossen).

Bei Betriebsstörungen oder Verspätungen einzelner Züge besteht keine Möglichkeit mehr, flexibel reagieren zu können. Weder planmäßige noch außerplanmäßige Kreuzungen der Taunusbahn sind im Bahnhof Friedrichsdorf zukünftig noch möglich, was sich nachteilig auf die Pünktlichkeit auf der eingleisigen TSB mit beschränkten Kreuzungsmöglichkeiten auswirken wird. Die Zuglänge der S-Bahn ist auf 140 Meter beschränkt. Der Einsatz von 210-Meter-Langzügen ist bei steigendem Fahrgastaufkommen oder Großveranstaltungen zumindest im Abschnitt Bad Homburg – Friedrichsdorf auf immer ausgeschlossen.

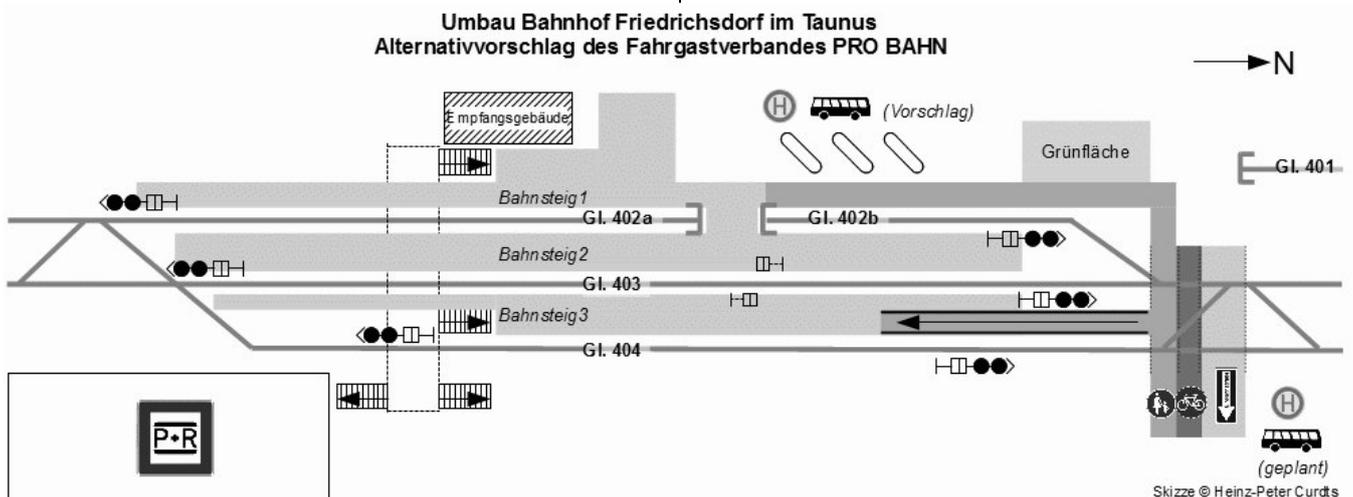
Von einigen Verkehrsplanern für die Zeit nach 2020 angedachte Planspiele zur Verlängerung der S5 bis Friedberg bzw. sogar weiter bis Bad Nauheim oder alternativ dazu die Verlängerung der Regionaltangente West (RTW) über Bad Homburg hinaus bis Bad Nauheim/Usingen können nicht mehr oder zumindest nicht in optimierter Form umgesetzt werden.

Vorstehende negative Aspekte waren für PRO BAHN Anlass, die Empfehlung zu geben, die Planungen noch einmal zu überdenken. Der Tagesordnungspunkt „Neustrukturierung Bahnhof Friedrichs-

dorf und Umfeld“ wurde zurück gestellt.  
**Alternativvorschlag der AG Friedrichsdorf**

Unter Einbeziehung von Vertretern der Fahrgastlobby Hochtaunus und eines profunden Vertreters aus dem Kreis mobilitätseingeschränkter Personen wurde eine Arbeitsgruppe gebildet, die zunächst die Ausgangslage analysierte und unter Beachtung möglicher zukünftiger Entwicklungen einen Alternativvorschlag erarbeitete. Dabei schied jede Lösung, die den Einbau eines stör- und vandalismusanfälligen und mit hohen Folgekosten verbundenen Aufzugs von vorne herein aus.

Es wurde eine Alternativlösung erarbeitet (s. Skizze). Der Busbahnhof sollte dabei möglichst an der jetzigen Stelle verbleiben, aber unter Einbeziehung einer Teilfläche des jetzigen Gleises 401 optimiert werden. Die Lage der Bahnsteige bleibt im Wesentlichen unverändert. Die Höhen aller Bahnsteige betragen zukunftsichere 96 cm. Dort, wo heute noch Züge mit niedrigerer Einstieghöhe verkehren, werden die Gleise aufgeschottert. Zwischen den Bahnsteiggleisen 402a und 402b entsteht ein Überweg zum zusätzlichen Bahnsteig 2, dem ehemaligen Körper des Gleises 403.



Die Unterbrechung des Gleises 402 ist reversibel auszuführen. Vom Bahnsteig 3 aus wird auf der nördlichen Seite eine zusätzliche Rampe hinunter zum Fußweg des Viaduktes errichtet.

Die **TSB** nutzt vorrangig das Gleis 405, bei Kreuzungen zweier Züge in Friedrichsdorf zusätzlich das Gleis 404. Die **S-Bahn** fährt vorrangig in Gleis 404 mit Ausstieg auf beiden Seiten ein und aus. Die Bahnsteiglänge bei Gleis 404 beträgt 235 Meter, ausreichend also für Langzüge und die Möglichkeit, spätere durchgehende S-Bahnen nach Friedberg in Friedrichsdorf zu leichtern oder zu verstärken. Alternativ nutzen Vollzüge der S5 auch Gleis 402a mit Ausstieg auf beiden Seiten. Die **RB 16** fährt im aufgeschotterten Gleis 402b ein und aus.

### **Begründung des Konzeptes von PRO BAHN:**

1. Schaffung barrierefreier Zugänge zu allen Bahnsteigen ohne das Erfordernis von teuren und wartungsintensiven sowie vandalismusgefährdeten Aufzügen mit hohen Folgekosten.

2. Kurze Umsteigewege bei den nachfragestarken Relationen.
3. Zukunftssichere Auslegung der Gleisanlagen, die auch eine Verdopplung der Zugbewegungen und einen 15-Minutentakt der S5 zulassen (derzeit einmal morgens).
4. Möglichkeit eines reibungslosen Bahnbetriebes auch bei Änderung der Taktzeiten der S-Bahn Rhein-Main.
5. Flexible Reaktion bei Betriebsstörungen oder Verspätungen.
6. Größere Freiheit bei der Fahrplangestaltung der TSB mit möglichst geringem Zeitverlust bei Kreuzungen auf der eingleisigen Strecke.
7. Möglichkeit eines zukünftigen bedarfsgerechten Betriebs der eingleisigen Strecke der RB 16 unter Fahrdraht (Verlängerung S5 oder RTW).

Der Alternativvorschlag wurde allen Entscheidungsträger am 8. Januar 2012 zugestellt. Die Reaktion darauf kann der Tagespresse auf der Homepage des RV Frankfurt unter <AKTUELLES> entnommen werden. (*Wilfried Staub*)

### Großraum Frankfurt am Main

## **Tarifreform beim RMV**

Der RMV plant zum Fahrplanwechsel eine so genannte kleine Tarifreform. Längst überfällige Änderungen in der Tarifstruktur wurden seit Jahren angekündigt, dann aber immer wieder mit Hinweis auf eine gerechtere Preisgestaltung bei Einführung der e-Karte vertagt. Nun scheint diese e-Karte, was die Einzelfahrscheine betrifft, in weite Ferne gerückt. Was im Detail nun geplant ist, darüber sickert zum derzeitigen Zeit-

punkt ziemlich wenig an die Öffentlichkeit. Schließlich muss der Aufsichtsrat den Plänen auch erst noch zustimmen und sich über die Konsequenzen (Einnahmeausfall) im Klaren sein.

Fest zu stehen scheint, dass die Gültigkeit der CleverCard den positiven Erfahrungen bei einzelnen Gesellschaftern folgend, generell auf den gesamten Kreis des Wohnortes der Schüler ausgedehnt wird (bisher ist die Gültigkeit an Schul-

tagen in der Regel nur für Fahrten zwischen Wohn- und Schulort beschränkt). Diese Ausweitung entspricht einer langjährigen Forderung von PRO BAHN, weil damit die Attraktivität dieses Angebotes nachdrücklich auf kostenneutrale Weise erhöht wird.

Die zusätzlichen Fahrten der Schüler finden in aller Regel zu Zeiten statt, zu denen in Bussen und Bahnen ausreichend freie Sitzplatzkapazitäten zur Verfügung stehen. Ob die zweite Forderung von PRO BAHN nach Erweiterung der Gültigkeit der CleverCard auch auf den Landkreis des Schulorts (falls zutreffend) erfüllt wird, konnte bisher nicht in Erfahrung gebracht werden. Wünschenswert wäre es auf jeden Fall, damit Kinder ihre Schulfreunde zum gemeinsamen Lernen oder bei Freizeitaktivitäten auch im Nachbarkreis besuchen können. Auch diese Forderung ist ohne zusätzliche Betriebskosten realisierbar, bringt den Ju-

gendlichen aber die Vorzüge eines funktionierenden ÖPNV näher.

Als Vorstufe zur Einführung eines Ballungsraumtickets und zur Annäherung an das Entwicklungsziel eines entfernungsabhängigen Fahrpreistarifs gibt es ab Dezember als Pilotprojekt zwischen Offenbach und Frankfurt die „Kombinierte Stadtpreisstufe“. Zwischen beiden Städten, die bei Gründung des RMV vor 17 Jahren ganz bewusst und ganz im Gegensatz zu Wiesbaden und Mainz (hier kostet eine Einzelfahrt €2,50) eine mit der Preisstufe 4 extrem hohe Tariffürde aufgebaut haben, soll die Einzelfahrt bald „nur“ noch rund drei Euro kosten. Das hat etwas vorschnell Offenbachs Bürgermeisterin und RMV-Aufsichtsratsmitglied Birgit Simon (Grüne) gegenüber der lokalen Presse verlauten lassen. Ob auch der Landkreis Offenbach, was folgerichtig wäre, in diese Regelung einbezogen wird, blieb zunächst offen. (*Wilfried Staub*)

### Großraum Frankfurt am Main

## Taunusnetz wird nicht ausgeschrieben

Der RMV hat die für Dezember 2014 vorgesehene europaweite Ausschreibung für das Taunusnetz zurückgezogen und auf das Jahr 2019 vertagt. Das Bündel umfasst die Bahnstrecken Königstein/Ts-Frankfurt (RB 12), Bad Soden-F-Höchst (RB 13) und Brandoberndorf-Frankfurt (RB 15). Der RMV hat der HLB im Rahmen des Redesigns der nicht klimatisierten Triebwagen der Baureihe VT2E eine Betriebszusage bis zum Jahr 2019 gegeben. Als Folge dessen hätte die Laufzeit der Ausschreibung den Zeitraum von nur fünf Jahren umfassen müssen.

Kein anderer Bieter als die HLB hätte also für diesen kurzen Zeitraum ein wirtschaftliches Angebot abgeben können. In sofern ist diese Entscheidung durchaus sinnvoll und vertretbar.

Zum Dezember 2014 wird auch das „Dieselnetz EWS“ (Eifel-Westerwald-Sieg) durch den Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Nord (SPNV Nord) in Rheinland-Pfalz neu ausgeschrieben. RMV und SPNV Nord haben sich darauf geeinigt, dass die ausschließlich auf hessischem Gebiet verlaufende RMV-Linie 21 (Limburg-Niedernhau-

sen–Wiesbaden; Ländchesbahn) zukünftig unter die alleinige Regie des RMV fällt. Vectus wird sich dem Vernehmen nach aus dem Geschäft zurückziehen. Bis zur für das Jahr 2019 geplanten europäischen Ausschreibung wird der HLB der Betrieb auf der RB 21 zugeschlagen. Es kommen neue Triebwagen der Baureihe

LINT, oder wie bereits auf der Rhönbahn bei zwei Fahrzeugen geschehen, umlackierte Gebrauchtfahrzeuge von Vectus zum Einsatz. Die Sitzplatzkapazität und der Fahrplan auf der RB 21 sollen an die seit 2004 stark gestiegene Nachfrage angepasst werden. (*Wilfried Staub*)

### Starkenburg

## Fahrkarten nach Pfungstadt erhältlich

Mit der wiedereröffneten Strecke von Darmstadt nach Pfungstadt ergab sich zunächst das Problem, dass für das kurze Teilstück keine DB-Fahrkarten verkauft werden konnten. Man hatte schlicht vergessen, den Tarifpunkt in das Preissystem aufzunehmen. Fahrgäste von außerhalb mußten daher spätestens in Eberstadt eine Verbundfahrkarte nachlösen, was innerhalb des Zuges natürlich nicht möglich ist.

Inzwischen ist das leidige Thema vom Tisch. Bahnfahrkarten nach Pfungstadt sind nun problemlos erhältlich. So kostet beispielsweise eine Fahrkarte von Koblenz nach Pfungstadt mit IC Vollpreis 27 EUR. Auch die beliebten Sparpreise mit Zugbindung im Fernverkehr können von und nach Pfungstadt verkauft werden. (*hk*)

### Rhein-Neckar

## Schriesheim–Weinheim zweigleisig

### Noch drei Monate Probleme mit den Ampelschaltungen

Anfang November 2011 wurde der zweigleisige Ausbau der Meterspur-Straßenbahn-/Stadtbahnstrecke zwischen Weinheim und Schriesheim weitgehend abgeschlossen. Nach acht Monaten Schienenersatzverkehr mit Gelenkbussen konnte der Schienenverkehr wieder aufgenommen werden. Einige Baumaßnahmen, insbesondere in Schriesheim, werden sich aber noch bis in den Sommer 2012 hinziehen.

Einerseits ist mit der Inbetriebnahme der nun durchgängig zweigleisigen Infrastruktur eine deutliche Verbesserung eingetreten. Es gibt an allen Haltestellen zwischen Weinheim und Schriesheim jetzt Lautsprecher für Durchsagen, außerdem ebenfalls an allen Haltestellen dynamische Anzeigen der Wartezeiten bis zum Eintreffen der nächsten Bahnen. Aufgrund von Vorgaben des Eisenbahn-Bundesamtes mußten an den innerörtli-

chen Bahn-Straßen-Kreuzungen überall Ampeln plus Halbschranken installiert werden, denn die Strecke zwischen Weinheim und Schriesheim wird nach der EBO (Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Ordnung) betrieben. Dadurch kommt es an mehreren vorher nur durch ein Andreas-Kreuz und Blinklichtern gesicherten Schienen-Kreuzungen jetzt zu komplexen Sicherungen mit Ampelanlagen – und teilweise langen Wartezeiten für die Autofahrer.



*Neue verwirrende Ampelschaltungen und Schranken gibt es an der nun zweigleisig ausgebauten Straßenbahnstrecke der Linie 5 in Weinheim. (Foto: Michael Löwe)*

Nach der Wiedereröffnung der Strecke funktionierten wochenlang einige Lichtsignalanlagen nicht richtig. Auch bis Mitte Februar waren noch nicht alle Probleme behoben. Zum einen liegt das an einigen Einschaltpunkten auf der Schienenstrecke sehr weit vor den entsprechenden Kreuzungen. Dadurch kann es zu Wartezeiten von bis zu zwei Minuten zwischen Kreuzungs-Räumung (rote Ampel) und Eintreffen der Bahn kommen. Zum anderen wurde eine „Grüne Welle“ auf der Bundesstraße 3, die parallel an der Schienenstrecke entlang führt, eingerichtet. Dadurch bekommen

die Querstraßen und querende Fußgänger-Übergänge manchmal über mehrere Zyklen hinweg keine Grün-Phase. Ein weiteres (inzwischen behobenes Problem) waren dauerhafte unmotiviert Rot-Schaltungen für den schienenquerenden Verkehr. Aufgrund all dieser Vorkommnisse entstand, gelinde gesagt, ziemlicher Unmut in der Bevölkerung.

Zwar entfallen nun lange Wartezeiten an den Ausweichstellen der Strecke, noch immer wird aber nach dem alten Fahrplan im 20-Minuten-Takt zwischen Schriesheim und Weinheim gefahren. Die „Standardisierte Bewertung“ für den zweigleisigen Ausbau sieht aber die Einführung eines Zehn-Minuten-Verkehrs in den Hauptverkehrszeiten vor, der aber bisher noch nicht umgesetzt wurde. Hier gibt es von Autofahrern die Befürchtung, dass dann die Schranken mehr geschlossen als offen sein werden.

Konkret sehen die Pläne vor, dass etwa im Zeitraum von 6 bis 8 Uhr sowie von 14 bis 18 Uhr ab Juli 2012 der Takt von 20 auf zehn Minuten verdichtet wird. Damit ergäbe sich eine einheitliche Bedienung zwischen Mannheim-Käfertal über Weinheim nach Schriesheim wie auf dem Rest der Ringstrecke. Auf der restlichen Strecke des Rundkurses wird tagsüber bereits jetzt durchgehend im Zehn-Minuten-Takt gefahren. Außerdem soll der Abendtakt sonntags bis donnerstags von 22 bis 24 Uhr auf eine 30-Minuten-Bedienung verdichtet werden (heute Stundentakt). Beides muss allerdings noch von den Gemeinderäten der Anlieger-Kommunen Schriesheim, Hirschberg und Weinheim einschließlich der entsprechenden Kostenübernahme beschlossen werden. Bis Juli soll die Gesamtfahrzeit des Stadtbahn-Rings Mannheim – Heidelberg – Weinheim

wieder 130 Minuten betragen. Diese Fahrzeit gab es bereits bis etwa 2003. In den letzten Jahren bis heute betrug die Gesamtfahrzeit 140 Minuten.

Heute fahren werktags auf den am stärksten nachgefragten Abschnitten in Heidelberg gut 10.000 und in Mannheim sogar 12.000 Fahrgäste täglich mit der Linie 5. Zwischen Schriesheim und Weinheim sind dies teilweise nur etwa 3.500. Da aber weitere neue Wohnge-

biete an der Bergstraße entstehen (und sich dadurch zusätzliche potentielle Fahrgäste an diesem Streckenabschnitt ansiedeln werden) und weitere Ampeln und Geschwindigkeits-Beschränkungen auf der B3 abzusehen sind, sehen die Perspektiven der „OEG“, wie die Linie 5 von vielen Fahrgästen immer noch genannt wird, gut aus (siehe auch „Die ‚ÖG‘ – Rückgrat des Nahverkehrs“) (*Michael Löwe*)

Rhein-Neckar

## Finanzierung der rnv-Linie 5

### Warum die Kilometersätze so stark gestiegen sind

Bei der Bestellung der Verkehre der Linie 5 auf der Ringlinie Mannheim-Heidelberg-Weinheim-Mannheim handelt es sich um eine sog. „Direktvergabe im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages über Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne der EU-Verordnung 1370/2007“. Aufgabenträger sind im hessischen Streckenabschnitt die VRN GmbH und in Baden-Württemberg das Land, bzw. die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW). Der Rhein-Neckar-Kreis handelt für den badischen Teil „auf der Grundlage seiner allgemeinen kommunalrechtlichen Befugnisse auf dem Gebiet der Daseinsvorsorge“.

Auf dieser Basis wurde von Rhein-Neckar-Kreis und VRN GmbH mit der rnv GmbH ein Konzessions-Vertrag über eine Laufzeit von 2009–2023 geschlossen. Dieser Vertrag ist ein Nettovertrag (d. h. es werden Zahlungen vereinbart, die zusätzlich zu den Fahrgeld-Einnahmen der rnv GmbH an diese geleistet

werden) und beinhaltet insbesondere, dass immer zumindest für das Folgejahr ein fester Nutzwagen-Kilometersatz festgelegt wird. Im Unterschied zu gängigen Eisenbahn-Verkehrsverträgen ist der Betrag je km also nicht über die gesamte Laufzeit von zwölf oder 15 Jahren (hier: 14 Jahren) festgelegt, sondern wird jährlich neu ermittelt.

#### Die Kilometer-Sätze der letzten Jahre:

<u>Jahr</u>	<u>Kilometer-Satz</u>
2005	1,05 €
2006	0,68 €
2007	0,52 €
2008	0,32 €
2009	1,49 €
2010	1,58 €
2011	3,40 €
2012	3,80 €

Die rnv GmbH begründet die Erhöhung in 2011 von 1,58 Euro auf 3,40 Euro je Nutzwagen-Kilometer:

Zuschuss-Satz 2010	1,58 €
+ geringere Verkehrserlöse durch das neue Einnahmeaufteilungsverfahren und die Rückerstattung zu viel erhaltener Einnahmen in der Vergangenheit	0,47 €
+ Zinsen und Abschreibungen von Neu- und Alt-Investitionen in die Infrastruktur, die nicht durch Zuschüsse finanziert werden	0,67 €
+ steigender Instandhaltungsaufwand für Infrastruktur	0,12 €
+ Personalkostensteigerungen, Energie- und Materialkostensteigerungen, Investitionen rnv GmbH	0,52 €
+ Neubeschaffung von 11 Fahrzeugen (3. Option) - Vorfinanzierungskosten	0,19 €
- verhandelte Reduzierung des Zuschuss-Satzes im OEG-Beirat, 20.12.2010	- 0,15 €
<b>Zuschuss-Satz 2011</b>	<b>3,40 €</b>

(Quelle: Tagesordnung des Ausschusses für Umwelt und Technik des Rhein-Neckar-Kreises vom 29. März 2011, abrufbar unter [www.rhein-neckar-kreis.de](http://www.rhein-neckar-kreis.de))

Dabei ist zu beachten, dass die Gesamtzahl der jährlichen Nutzwagen-Kilometer 3,5 Mio Euro beträgt. Bei den einzelnen Positionen ist interessant, dass sich die Energiekosten für Automaten und Fahrzeuge von 2005 bis 2010 von fünf auf elf Cent je Kilowattstunde mehr als verdoppelt haben. Bei der Einnahmeaufteilung war das Pech der rnv, dass die Steigerung der Fahrgastzahlen der S-Bahn Rhein-Neckar bei der letzten Zählung 2007 noch deutlich höher war als die Steigerung der Fahrgastzahlen der Linie 5. Dadurch müssen Rückzahlungen

an DB Regio für die Jahre ab 2004 erfolgen.

### Vergleichszahlen für Kilometer-Sätze aus Netto-Verträgen auf anderen Strecken:

S-Bahn Rhein-Neckar 2010	7,69 €
RB- und RE-Leistungen auf Riedbahn, Main-Neckar-Bahn, Nibelungenbahn und Weschnitztal-Bahn in 2010	9,78 €
Regionalverkehr Hamburg-Flensburg, Hamburg-Kiel ab 2015	2,86 €
rnv-Straßenbahn-Linie 22 im Stadtgebiet Eppelheim in 2010	3,40 €
rnv-Straßenbahn-Linie 23 im Stadtgebiet Leimen in 2010	3,40 €
Bayern (laut BEG): allein Trassen- und Stations-Preise je km	4,70 €



Die zweigleisige „OEG“-Ringstrecke nördlich der Haltestelle „Rosenbrunnen“ in Weinheim. (Foto: Michael Löwe)

Die Gemeinden entlang der Strecke, die nun erheblich mehr für die Schienenleistungen auf der Linie 5 zahlen müssen, sind nicht begeistert von dieser Erhöhung. (Michael Löwe)

Rhein-Neckar

# Die "ÖG" – Rückgrat des Nahverkehrs

## Geschichte der Oberrheinischen Eisenbahn, heute Linie 5

Zwischen den drei Städten Mannheim, Heidelberg und Weinheim gibt es seit 1892 eine Schienen-Ringstrecke in Meterspur (siehe Grafik). Da man sich in den 1840er Jahren bei der Konzeption der heutigen Main-Neckar-Bahn nicht entscheiden konnte, ob Mannheim oder Heidelberg am Südenende der Strecke von Frankfurt/Darmstadt liegen sollte (beide hatten damals etwa 25.000 Einwohner), führte man als Kompromiss die Strecke über Friedrichsfeld und zweigte von dort nach Osten und Westen in die bereits bestehende Strecke Mannheim–Heidelberg ab.

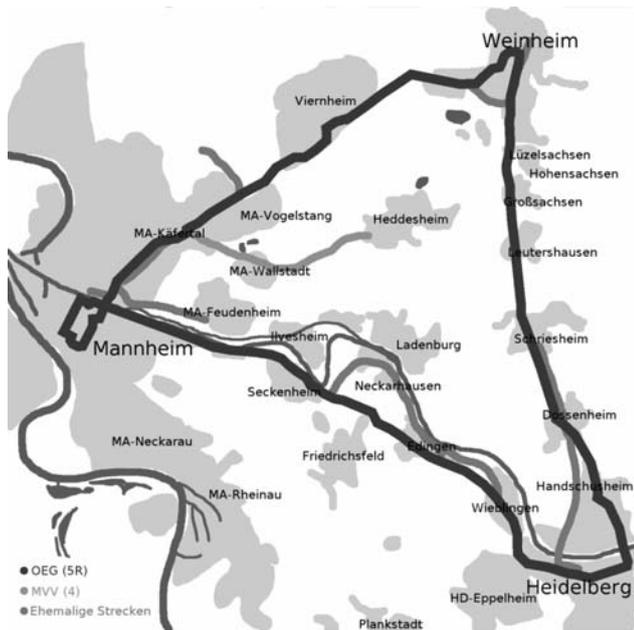


*Triebwagen der „Oberrheinischen Eisenbahn“ (jetzt Linie 5 der Rhein-Neckar Verkehr GmbH) in Edingen. Das Bahnhofsgebäude zeigt noch, dass die „OEG“ früher eine Meter-Spur-Eisenbahn war, die entlang der Bergstraße sogar noch bis 1956 mit Dampflokotiven fuhr. (Foto: Wolfgang Brauer)*

Damit lagen die Bergstraßen-Gemeinden Schriesheim und Dossenheim abseits der neuen Bahnstrecke. Auch die Ge-

meinden Viernheim, Edingen oder Käferthal (bis 1897 selbständig) blieben abseits der „großen Bahn“. In Dossenheim und Schriesheim gab es außerdem große Porphy-Steinbrüche. So wurde schließlich zwischen 1886 und 1892 vom Konsortium Herrmann Bachstein die Ringstrecke Mannheim–Weinheim–Heidelberg–Mannheim in Meterspur gebaut.

Diese wurde seit 1911 fast hundert Jahre lang von der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft AG, der OEG AG, befahren. Im Jahre 2000 wurde die OEG AG vom Mehrheitsgesellschafter MVV GmbH (früher: Mannheimer Versorgungs- und Verkehrs-Gesellschaft mbH) in MVV OEG AG umbenannt. Im Oktober 2004 schließlich gründeten die fünf Verkehrsbetriebe der Rhein-Neckar-Region (darunter die MVV OEG AG) die rnv GmbH, die seit dieser Zeit den Betrieb insbesondere auf dem gesamten Meterspur-Schienennetz im Rhein-Neckar-Raum durchführt. Die Ringlinie zwischen Mannheim, Heidelberg und Weinheim trägt seither die Liniennummer 5. Vermutlich ist sie mit einer Gesamt-Streckenlänge von über 50 Kilometer die längste Straßenbahnstrecke in Deutschland. Seit vielen Jahrzehnten ist sie zwischen Heidelberg und Mannheim sowie zwischen Mannheim und Weinheim zweigleisig ausgebaut. In den 1990er Jahren erfolgte der zweigleisige Ausbau des Abschnitts Heidelberg-Schriesheim und in 2011 schließlich der letzte noch fehlenden Abschnitts Schriesheim–Weinheim.



*Immer im Kreis herum von Mannheim über Heidelberg und Weinheim wieder zurück nach Mannheim: Das ehemalige*

*„OEG“-Dreieck, auf dem heute die Linie 5 fährt. (Zeichnung: Martin Hawlisch)*

Die Fahrgastzahlen stiegen in den letzten 20 Jahren rasant. Zwischen 1992 und 2010 gab es mehr als eine Verdoppelung von 9,3 auf 21,7 Millionen Fahrgäste jährlich allein auf der Linie 5. Dies lag nicht unwesentlich daran, dass durch eine Verknappung des (kostenlosen) Parkplatz-Angebots z.B. in Heidelberg sowie durch zusätzliche Ampeln an den parallelen Durchgangsstraßen, u.a. aufgrund neuer Wohngebiete, eine Verkehrs-Lenkungswirkung vom MIV zum SPNV entstand. (Michael Löwe)

## Rhein-Neckar

# Alles auf Anfang?

## Verzögert sich der Ausbau der S-Bahn um drei Jahre?

„Bahnchef Grube zur Eile gemahnt“, „S-Bahn soll zügiger aufs Gleis“, „Verzögerung der S-Bahn bis 2018 nicht akzeptabel“ und „Unsägliches Vorgehen“ waren nur einige der Mahnungen und Forderungen, die Kommunal-, Landes- und Bundespolitiker aus der Metropolregion Rhein-Neckar Anfang des Jahres in Richtung Berlin und Deutsche Bahn sandten. Kurz vor Weihnachten hatte der Staatskonzern nämlich bekannt gegeben, dass sich der Ausbau der 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar, der ursprünglich für 2015 vorgesehen war, um drei Jahre verzögern würde. PRO BAHN Rhein-Neckar hatte dies aufgrund von Signalen aus dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar bereits seit mehreren Monaten befürchtet.

Der zweite Ausbauabschnitt der S-Bahn Rhein-Neckar umfasst die Strecken: Ludwigshafen–Mainz, Mannheim–Friedrichsfeld–Darmstadt, Mannheim–Biblis und Mannheim–Karlsruhe (über Graben-Neudorf). Die Bahn begründet die Verzögerungen damit, dass einige Baumaßnahmen nicht rechtzeitig fertig werden könnten, „da eine zeitgleiche Umsetzung aller Baumaßnahmen nicht bei laufendem Bahnbetrieb möglich sei“. Diese Erkenntnis habe man im Zuge der Vorplanung gewonnen. Aber man suche derzeit nach Möglichkeiten, es zumindest vor 2018 zu schaffen, so die Bahn AG.

Unklar bleibt, warum die Bahn erst im Dezember 2011 mit dieser Hiobsbotschaft an die Öffentlichkeit ging, denn schon im

Frühjahr 2011 gab es diese Vorplanung; damals diente sie als Begründung für massive Kostensteigerungen. Die betroffenen Kommunen kritisierten zwar die Kostenexplosion, schluckten aber letztlich diese „Kröte“, um den S-Bahn-Ausbau bis 2015 nicht zu gefährden. Damals war keine Rede davon, dass der Zeitplan nicht eingehalten werden könnte.



*Am 10. Dezember 2011 wurde der neue Haltepunkt „Arena/Maimarkt“ in Mannheim als neue Station für die S-Bahn Rhein-Neckar eingeweiht. Er ersetzt den etwa 250 Meter westlich gelegenen Bahnhof „Mannheim-Rangierbahnhof“, der mit dem Start der S-Bahn im Dezember 2003 nur mit einem provisorischen Holzbahnsteig auf die nötige Einstiegs- höhe gebracht wurde. (Foto: Stadt Mannheim)*

Kritiker der Bahn sehen da durchaus einen Zusammenhang: Hätte die DB schon im Frühjahr 2011 zugegeben, dass sie den Fertigstellungstermin 2015 nicht einhalten kann, dann wären die Kommunen wohl kaum dazu bereit gewesen, auch noch die enormen Mehrkosten zu tragen.

Der Termin Ende 2018 rückt gefährlich nahe an das Auslaufen der Bundesförderprogramme nach dem GVFG ("Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz") he-

ran; die Projekte müssen bis 2019 abgerechnet und umgesetzt sein.



*Der Bahnhof Ludwigshafen Mitte wurde zeitgleich mit dem Start der S-Bahn Rhein-Neckar im Dezember 2003 in Betrieb genommen. (Foto: DB AG)*

Der Zweckverband des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar (ZRN) hat die Deutsche Bahn AG aufgefordert, einen anderen Bauzeitenplan zu erarbeiten. „Wir bestehen auf dem bisherigen Fertigstellungstermin 2015“, forderte Stefan Dalling, Landrat des Rhein-Neckar-Kreises. Die Erklärung der Bahn, dass unter anderem zwei Brücken beziehungsweise Kreuzungen in Friedrichsfeld den Bauzeitplan in die Länge zögen, nimmt Dalling verwundert zur Kenntnis: Das sei bis dahin in keinem gemeinsamen Gremium thematisiert worden. Der SPD-Bundestagsabgeordnete Lothar Binding spricht in diesem Zusammenhang gar von Planungsfehlern, die rasch korrigiert werden müssten. Eine Arbeitsgruppe der betroffenen Gebietskörperschaften und der Deutschen Bahn soll nun ein Konzept erarbeiten, wie die 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar doch noch vor 2018 realisiert werden kann. (Wolfgang Brauer)

# 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 Adressänderungen:

E-mail: mitgliederservice@pro-bahn.de

## PRO BAHN Landesverband Hessen e. V.

Postfach 11 14 16

60049 Frankfurt a.M.

www.pro-bahn.de/hessen

## Ansprechpartner für Radio und Fernsehen

Dr. Martin Schmidt

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

tagüber 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 67 18 29

E-Mail: probahn\_mittelhessen@yahoo.de

## PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.

Regionalvorsitzender Thomas Schwemmer

Krifteler Straße 107

60326 Frankfurt am Main

Tel. (0 69) 36 70 17 50, Fax 7 10 45 94 42

E-mail: info@frankfurt.pro-bahn.de

## PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.

Regionalvorsitzender Dr. Gottlob Gienger

Berliner Str. 32

64807 Dieburg

Tel. (0 60 71) 2 43 60, Fax 8 17 60

E-Mail: info@starkenburg.pro-bahn.de

www.pro-bahn.de/starkenburg

## PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar

Regionalvorsitzender Andreas Schöber

Holbeinstraße 14

68163 Mannheim

Tel. (06 21) 41 19 48

E-Mail: pb-rhein-neckar@arcor.de

www.pro-bahn.de/rhein-neckar

## Bankverbindung (Spendenkonto):

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

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

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

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

**Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!**

# PRO BAHN - Termine

## Allgemeine Termine:

So, 1.4. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft Mai-Juni. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (s. S. 2).

## PRO BAHN in Nordhessen:

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

## PRO BAHN in Mittelhessen:

So, 6.5. Infostand beim Bahnhofsfest in Wetzlar, Willy-Brandt-Platz

Mi, 16.5. 18.30 Uhr: Quartalstreffen **in der Pizzeria Adria**, Frankfurter Straße 30, 35392 Gießen. Wegbeschreibung vom Bahnhof: Vom Bahnhofsvorplatz die Historische Treppe hinauf über die Brücke des Oberhessischen Bahnhofs. Dann gelangt man zum Alten Wetzlarer Weg. Dann unmittelbar links laufen bis zur Tankstelle und der Einmündung Frankfurter Straße. An der rechten Ecke ist die Pizzeria Adria.

## Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.:

Mo, 5.3. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt **im Bürgerhaus Gutleut**, Rottweiler Straße 32, Raum 3 (5 Fußminuten vom Hbf Südseite)

So, 18.3. 11.00-17.00 Uhr: Infostand zum Radreisemarkt des ADFC **im Bürgerhaus Bornheim**, Augsburgener Straße 24

Mo, 2.4. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt **im Bürgerhaus Gutleut**, mit Vortrag zur ABS Kinzigtalbahn

Mo, 7.5. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt **im Bürgerhaus Gutleut**

## Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi, 28.3. 18.00 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg **im Restaurant Casa Algarve ("Grün-Weiß")**, Dornheimer Weg 27, 64293 Darmstadt. Wegbeschreibung: Ab Darmstadt Hbf Westausgang zehn Minuten Fußweg durch den Zweifalltorweg, dann Dornheimer Weg links bis kurz vor die Fußgängerampel – oder mit Busline F bis zur Haltestelle Moldenhauerweg. (18-18.30 Uhr: informeller Teil, 18.30-20.30 Uhr: Tagesordnung)

Mi, 25.4. 18.00 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg

## Regionalverband Rhein-Neckar:

Do, 15.3. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Restaurant red - die grüne Küche**, Poststraße 42 in Heidelberg

Do, 19.4. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

