

Fahrgastzeitung

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

Nr. 92

Mai – Juni 2012



| | |
|---|--------------|
| Neuer PRO BAHN Landesvorstand | S. 5 |
| Pannenserie auf der Vogelsbergbahn | S. 11 |
| Der neue Palmen-Express in Frankfurt | S. 21 |
| Straßenbahn in Darmstadts Osten? | S. 27 |

Titelbild: *Triebwagen der Vogelsbergbahn im Bahnhof Lauterbach Nord. (Foto: Werner Filzinger)*

Rückseite: *Große und kleine neue Bahn in Frankfurt. Oben; Doppelstock-TGV im Frankfurter Hauptbahnhof vor der Abfahrt nach Marseille. Unten: Neuer „Palmen-Express“ im Frankfurter Palmengarten. (Fotos: Wilfried Staub)*

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., Nordhessen, Mittelhessen, Osthessen und Rhein-Neckar.

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: Thomas Kraft (*tk*), Holger Kötting (*hk*), Wolfgang Brauer (*wb*), Hermann Hoffmann (*hh*), Thomas Schwemmer (*com*). Alle anderen Artikel sind namentlich gekennzeichnet. V. i. S. d. P.: Landesvorsitzender Thomas Kraft, für die Regionalredaktionen: *hk, wb, hh, tk, com*.

Redaktionsanschrift: Landesvorsitzender Thomas Kraft, Fliederweg 17, 35633 Lahnu, Tel. (0 64 41) 96 31 89 9, Fax (0 64 41) 67 18 29, E-Mail: Kraft-Lahnau@t-online.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 Lahnu, Tel. (0 64 41) 96 31 89 9, Fax (0 64 41) 67 18 29, E-Mail: 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

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

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

Redaktionsschluss für diese Ausgabe: 1.4.2012 (Heft Mai – Juni 2011)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.6.2012 (Heft Juli – August 2012)

Inhalt dieser Ausgabe

PRO BAHN intern

| | |
|--|----|
| Jahreshauptversammlung in Darmstadt | 4 |
| Der neue Landesvorsitzende von PRO BAHN Hessen im Portrait | 5 |
| Neu im Landesvorstand: Klaus Gietinger | 7 |
| Acht Jahre Landesvorstand: Dank an Hermann Hoffmann | 7 |
| Regionalbezirke neu eingeteilt | 33 |

Nordhessen

| | |
|---|---|
| 10 Jahre Förderverein „Neue Herkulesbahn“ | 9 |
|---|---|

Mittelhessen

| | |
|--|----|
| Pannenserie auf der Vogelsbergbahn geht weiter | 11 |
| Halbherzige Sanierung der Haltepunkte an der Main-Weser-Bahn | 13 |
| Umsteigen in Dillenburg – ein Ärgernis | 14 |

Großraum Frankfurt

| | |
|---|----|
| TGV und Fernbus: Zwei neue Gesichter in Frankfurt | 16 |
| PRO BAHN beim Stadtplanungsamt | 17 |
| Bahnhofsfest in Königstein | 18 |
| Okrifteler Industriegleis wird nicht zurückgebaut | 19 |
| Neue Bahn im Frankfurter Palmengarten | 21 |
| Bahnhof Oberursel: Informationen an der falschen Stelle | 23 |
| PRO BAHN kritisiert Tarif-Kuriosa | 24 |

Starkenburg

| | |
|--|----|
| Straßenbahn nach Roßdorf und Groß-Zimmern? | 27 |
|--|----|

Rhein-Neckar

| | |
|--|----|
| Dialog mit dem Mannheimer Bahnhofsmanagement | 30 |
|--|----|

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

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



Jahreshauptversammlung am 14. April 2012 in Darmstadt: Im Bild Werner Filzinger, Thomas Kraft, Thomas Schwemmer, Thomas Bayer und Martin Schmidt (v.l.n.r.)

PRO BAHN intern

Jahreshauptversammlung in Darmstadt

Thomas Kraft aus Lahnau ist neuer Vorsitzender von PRO BAHN Hessen

Neue Führungsmannschaft beim PRO BAHN Landesverband Hessen: Mit absoluter Mehrheit im ersten Wahlgang wurde Thomas Kraft zum neuen Landesvorsitzenden gewählt. Er setzte sich gegen Alexander Drewes und Klaus Gietinger durch. Als stellvertretende Landesvorsitzende wurden Willfried Staub (bisher schon in diesem Amt) und Klaus Gie-

tinger (beide Regionalverband Frankfurt) gewählt. Holger Kötting (Regionalverband Starkenburg) wurde als Kassenwart bestätigt. In den erweiterten Vorstand wurden als Vertreter der Regionalverbände gewählt: Lutz Bartsch (Nordhessen), Werner Filzinger (Mittelhessen), Thomas Bayer (Osthessen) und Gottlob Gienger (Starkenburg). (wb)



Lutz Bartsch, Klaus Gietinger, Michael Alfter, Alexander Drewes und Gottlob Gienger (v.l.n.r.). (Fotos: Helmut Lind)

PRO BAHN intern

Der neue Landesvorsitzende im Portrait

Thomas Kraft: „PRO BAHN wird in Hessen mehr denn je gebraucht“

Thomas Kraft, Jahrgang 1970, wurde in Gießen geboren und wohnt seitdem in Lahnu, gelegen zwischen Gießen und Wetzlar. Seit 1997 ist er Mitglied im Gemeindepapament der 8.000-Einwohner-Gemeinde und steht aktuell dem Bau- und Verkehrsausschuss vor. Nach dem Besuch der örtlichen Gesamtschule erlernte Thomas Kraft beim früheren Katasteramt Gießen den Beruf des Vermesungstechnikers, bevor er an der Fachoberschule in Gießen die Fachhochschulreife erwarb. Darauf besuchte er die Fachhochschule in Frankfurt. Mit einer Zwischenphase, erneut bei der Katasterverwaltung, führte ihn eine weitere Station zur Maingas AG, der Vorgängerin der heutigen Mainova AG in Frankfurt. Seit rund zwölf Jahren ist Thomas Kraft in der Kommunalverwaltung bei der Stadt Wetzlar, aktuell in der Kommunalen Entwicklungsplanung, angestellt.

Im Rahmen seines kommunalen Mandats war er lange Zeit Mitglied in der Verbandsversammlung der Nahverkehrsorganisation des Lahn-Dill-Kreises. Seit 2009 ist Thomas Kraft Mitglied im Fahrgastbeirat des Rhein-Main-Verkehrsbundes (RMV).

Obwohl Thomas Kraft im Rahmen seiner Erwerbsbiografie bislang keine Berührungspunkte mit dem Schienenverkehr hat, ist seit jeher seine Einstellung und sein Engagement auf die Bahn ausgerichtet. Es ist ihm gelungen, auf verschiedene Schieflagen in Fahrplänen des Schiennahverkehrs, vorwiegend im Raum Mittelhessen, Einfluss zu nehmen.



Thomas Kraft

Thomas Kraft hat in seinem Engagement bei PRO BAHN mehrere Handlungsziele. So dürfe die Verkehrsinfrastruktur an keiner Stelle mehr zurück gebaut werden. Seitdem die Deutsche Bahn AG bestehe, seien 44 Prozent der Gleisanlagen stillgelegt, bzw. abgebaut worden. Im Sinne der Nachhaltigkeit dürfe es keine Reduzierung von Gleis- und Bahnsteiganlagen mehr geben. Oft würden Bahnverkehrsflächen von den Kommunen übernommen, vielfach nur sehr begrenzt weiterhin für öffentliche Infrastruktur genutzt und ansonsten privat, z.B. für Einkaufszentren, weiter vermark-

tet. Damit müsse Schluss sein, fordert Kraft. Bei aktuellen Sanierungen werde immer noch vielfach nicht auf die Barrierefreiheit geachtet. Hierauf möchte der neue Landesvorsitzende in Zukunft im Detail auf Missstände aufmerksam machen und auch einen eigenständigen Aufgabenbereich „Barrierefreiheit“ bei PRO BAHN Hessen einrichten.

Ähnlich wie bei der Gründung der beiden Verkehrsverbände in Hessen im Jahr 1995, müsse bei der öffentlichen Personenbeförderung in der Verkehrsplanung der Status quo als unantastbar festgeschrieben werden. Aktuelle Forderungen, 20 Prozent der Landes- bzw. Regionalisierungsmittel für die Verkehrsverbände zu streichen erteilt Thomas Kraft eine klare Absage und kündigt hierzu Widerstand an. „Von Politik und Gesellschaft muss endlich erkannt werden, dass der Öffentliche Personenverkehr in den

nächsten Jahrzehnten aufgrund von Klimaerwärmung und Rohstoffknappheit immer mehr an Bedeutung gewinnt,“ meint der neue Landesvorsitzende. So sei die Fahrplanerweiterung und der Ausbau und die Reaktivierung von Bahnstrecken von zentraler Bedeutung. Kraft nennt an dieser Stelle den Ausbau zur Gleiserweiterung zwischen Frankfurt, Bad Vilbel und Friedberg auf der Main-Weser-Bahn, die Reaktivierung der Horlofftbahn im Raum Hungen/Wölfersheim sowie die dauerhafte Wiederaufnahme des Betriebs der Kurhessenbahn zwischen Frankenberg und Korbach. Alles in allem sieht Thomas Kraft, dass PRO BAHN, gerade auch in Hessen, künftig mehr denn je gebraucht werde, um darüber zu wachen, dass die Daseinsvorsorge für die Fahrgäste im Bereich Mobilität im wahrsten Sinne des Wortes nicht „auf dem Abstellgleis“ landet. (tk)



Vor der Jahreshauptversammlung in Darmstadt fuhren die Teilnehmer über die im Dezember 2011 wiedereröffnete Bahnstrecke nach Pfungstadt. (Foto: Helmut Lind)

Neu im Landesvorstand: Klaus Gietinger

Bei der Jahreshauptversammlung des PRO BAHN Landesverbandes Hessen wurde Klaus Gietinger (Mitglied des Regionalverbandes Großraum Frankfurt) zum stellvertretenden Landesvorsitzenden gewählt. In Stichworten hier ein paar kurze biografische Daten: Geboren 1955; Autor, Regisseur und Diplom Sozialwissenschaftler, Mitbegründer der Westallgäuer Filmproduktion (1979 bis 1990).



Klaus Gietinger

Seit 1981 Drehbuch und Regie bei drei Kinospielefilmen (darunter „Daheim sterben die Leut“ und „Heinrich der Säger“), zahlreichen TV-Filmen, Fernsehspielen und Serien, unter anderem bei mehreren ARD-Tatorten. Regie bei 27 Folgen der ZDF-Kinderserie Löwenzahn.

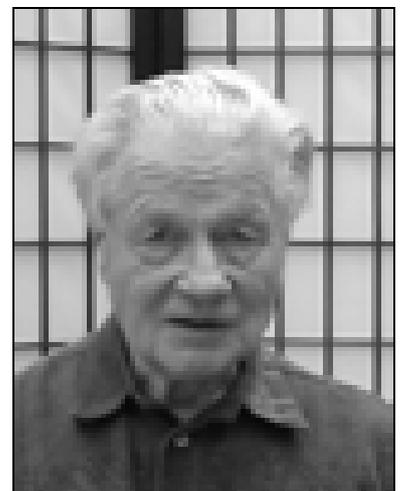
Verkehrspolitik: Mitbegründer der Initiative Frankfurt22, Mitautor der Konzepte „Kopfbahnhof mit Köpfchen“, „Straßen für alle“, sowie der Sachbücher „Die Zukunft der Bahn“ (Herausgeber Heiner Monheim) und „Totalschaden – das Autohasserbuch“ (2010, zusammen mit Markus Schmidt). Mitbegründer der Bürgerinitiative „Pro 16“ in Frankfurt (2006). Mitarbeit bei „Bürgerbahn statt Börsenbahn“. Diverse Vorträge bei den Horber Schientagen. Nähere Infos unter www.gietinger.de und www.frankfurt22.de. (gt/wb)

PRO BAHN intern

Dank an Hermann Hoffmann

Er stand acht Jahre an der Spitze des Landesverbandes

Jopi Heesters hat es vorgemacht: Wer jenseits der 50 oder gar schon im Rentenalter von 65 ist, gehört noch lange nicht zum „Alten Eisen“. Auch noch mit 107 stand der gebürtige Holländer auf der Bühne und zeigte es den Jungen. Den Jungen gezeigt hat es auch Hermann Hoffmann, der nun, im 82. Lebensjahr, den Vorsitz des PRO BAHN Landesverbandes Hessen nach acht Jahren abgab. Als Stefan Grasshoff im April 2004 den hessischen Landesvorsitz aufgeben wollte, konnte – im Gegensatz zu 2012 – kein Nachfolger gefunden werden. Hermann Hoffmann war damals bereits in anderen Bahn- und alternativen Verkehrsverbänden in Nordhessen aktiv.



Hermann Hoffmann

Die PRO BAHN-Mitglieder waren vor acht Jahren der Meinung, dass ein rüstiger Rentner diese Ämter mit dem Vorsitz von PRO BAHN Hessen vereinbaren könnte.

Hermann Hoffmann wurde am 1. Dezember 1930 in Gelnhausen geboren. Sein Vater war in Bieber (jetzt Biebergemünd) beschäftigt. Schon als Säugling kam er mit der Bahn in Kontakt, denn die Familie benutzte damals häufig die Spesart-Schmalspurbahn zwischen Gelnhausen und Bieber.

Wenige Monate nach der Geburt wurde der Vater nach Großalmerode bei Kassel versetzt, das damals noch zwei Bahnhöfe hatte, heute keinen mehr. Nach dem frühen Tod des Vaters zog die Familie zum Großvater nach Kassel, wo Hermann Hoffmann bis zum Abitur 1951 Volksschule und Gymnasium besuchte. Während der Bombenzeit 1944/45 besuchte er das Gymnasium in Bad Hersfeld. Zwischen Hersfeld und Kassel gab es zu dieser Zeit abenteuerliche Fahrten in unbeleuchteten Zügen. In dem Bahneinschnitt zwischen Rengershausen und Kassel-Oberzwehren erlebte er einen Fliegerangriff.

Nach einer zweijährigen Banklehre studierte er sechs Semester an der Universität Frankfurt Wirtschaftspädagogik mit dem Abschluss Diplom-Handelslehrer. Heutzutage dauert ein solches Studium wesentlich länger. In seinem Wirtschaftsgeographie-Studium bei Professor Julius Wagner besuchte er auch Vorlesungen zu Verkehrswegen im Frankfurter Raum, über Einpendler und Auspendler sowie Schienenstrecken in anderen Gegenden.



Hermann Hoffmann (rechts) zusammen mit Heinrich Maier beim Landesverbandstag 2008 während der Fahrt auf der Rhönbahn. (Fotos: Wolfgang Brauer)

Durch seine häufigen Bahnfahrten zwischen Kassel und Frankfurt kannte er schon als Kind alle Stationen auf der Fuldaer Strecke und der Gießener Strecke. Nach dem 2. Weltkrieg musste er häufig „bummeln“. Anschlüsse in Bebra oder Fulda gab es selten. Zwischen Flieden und Schlüchtern mussten im 3,7 Kilometer langen Tunnel die Fenster geschlossen werden. Sonst wäre viel Rauch in die Abteile eingedrungen.

Nach dem Referendariat an einer kaufmännischen Schule in Kassel kam er in die Studienratslaufbahn. 1993 trat er in den Ruhestand. Er hat drei erwachsene Kinder und ein Enkelkind.

Zu PRO BAHN kam Hermann Hoffmann über einen Prospekt, der am Fahrkartenschalter von Altenbeken auslag. Aktiv bei PRO BAHN wurde er aber erst nach seiner Pensionierung, zunächst in der IGÖV Kassel (Interessengemeinschaft

öffentlicher Nahverkehr) und bei Mitgliederversammlungen. Bei der Abspaltung von PRO BAHN & BUS 1998 war er der Meinung, dass ihm Fulda und Gießen näher lägen als Frankfurt oder Darmstadt. Wegen der PRO BAHN Zeitung von Rainer Engel trat er um das Jahr 2000 wieder bei PRO BAHN ein, lieferte Aufsätze für die „Hessenschiene“ und die zunächst noch einfach gestaltete Fahrgastzeitung von PRO BAHN Hessen. Hermann Hoffmann hat drei erwachsene Kinder und ein Enkelkind. Er wird zunächst weiterhin Regionalvorsitzender von PRO BAHN Nordhessen bleiben. Und da er in Kassel wohnt, will er auch weiterhin noch manche Bundesausschusssitzung des Fahrgastverbandes besuchen. Dieses Gremium des PRO BAHN Bundesverbandes tagt traditionell in Kassel – der Mitte Deutschlands.

Der neue Landesvorstand von PRO BAHN Hessen dankt Hermann Hoffmann ganz herzlich für seine Arbeit in den vergangenen Jahren und sein Engagement für den Verband, die Interessen der Fahrgäste und für die Bahn als 175 Jahre altes und trotzdem noch junges und zukunftsweisendes Verkehrsmittel.

Auch die Redaktion der „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“ (FGZ) bedankt sich bei Hermann Hoffmann für sein Engagement und seine stets pünktlich lange vor dem Redaktionsschluss abgelieferten fundierten und engagierten Texte aus Nordhessen und hofft, dass er als Regionalredakteur und Autor der FGZ auch in Zukunft noch lange bei bester Gesundheit treu bleibt.
(wb/hh)

Nordhessen

Umweltfreundlich zu Kassels Wahrzeichen

10 Jahre Förderverein „Neue Herkulesbahn“

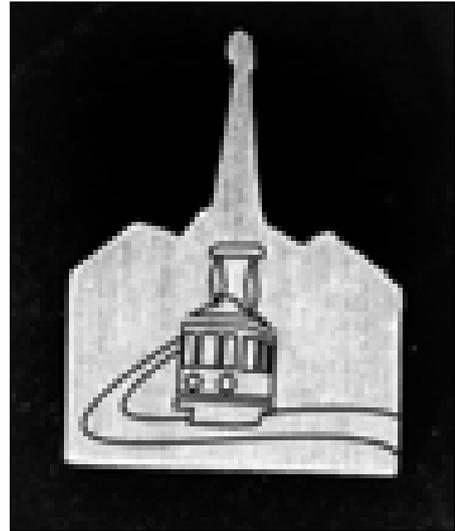
Vor 10 Jahren wurde der Förderverein „Neue Herkulesbahn“ gegründet. Sein Ziel: Verlängerung der Kasseler Straßenbahnlinie 3 von der jetzigen Endhaltestelle Druseltal über vier Kilometer bis zum Herkulesgebäude in 500 Meter Höhe. Doch weil die ÖPNV-Gelder knapp sind, denkt die Politik an den Linienbus oder an zusätzliche Parkplätze für die Besucher des Kasseler Wahrzeichens und den es umgebenden Höhenpark, der Weltkulturerbe werden soll. Für einen nachhaltigen Schutz des Kasseler Wahrzeichens will jetzt der Förderverein für die Straßenbahn werben.



Plakat des Künstlers Julian Rossmeisl

Unter anderem mit einem Plakat des Kasseler Künstlers Julian Rossmeisl. Es zeigt den Herkules, der der Stadt den Rücken zuwendet und sich erst wieder umdrehen will, wenn die Straßenbahnverbindung verwirklicht worden ist. Das Plakat basiert auf einer Idee von Michael Schwab, des Vorsitzenden des Fördervereins „Neue Herkulesbahn“.

Um für seine Idee zu werben, hat der Förderverein auch einen Silberpin zum Anstecken aus der Werkstatt des Kasseler Goldschmieds Markus Heitkamp aufgelegt. „Stadt und Land müssen an dieverkehrliche Erschließung des Welterbes ebenso hohe Anforderungen stellen wie an das Welterbe selbst“, fordert Michael Schwab, Vorsitzender des Fördervereins. Dies bedeute vor allem, zum Schutz des Bergparks umweltfreundliche Mobilität zu planen. Für den Förderverein sind die steigenden Besucherzahlen im Bergpark ein wichtiger Faktor für die Straßenbahn. Das Documenta-Jahr 2012, der Hesenntag 2013 und im gleichen Jahr das Stadtjubiläum „1100 Jahre Kassel“ bringen sicher über eine Million Besucher auch in den Bergpark.



Herkulesbahn-Pin aus Silber

Schwab erklärte, es sei fahrlässig, dieses Potenzial für den öffentlichen Personennahverkehr nicht zu nutzen und hofft, dass Pin und Plakat die Sympathie für die Herkulesbahn verstärken. Der Förderverein zeigt seit dem 27. April 2012 – genau 110 Jahre nach der Jungfernfahrt der ersten elektrischen Straßenbahn zum Herkules – eine zweiwöchige Jubiläumsausstellung im Kasseler Rathaus. Näheres im Internet unter: www.neue-herkulesbahn.de. (hh)



Fährt die Kasseler Straßenbahn irgendwann wieder bis zum Herkules? (Foto: wb)



*Triebwagen der Hessischen Landesbahn im Bahnhof Lauterbach Nord.
(Fotos: Werner Filzinger)*

Mittelhessen

Pannen auf der (neuen) Vogelsbergbahn – eine unendliche Geschichte

Fahrplan auseinandergenommen – Problemfall Wallenrod

Noch immer gibt es massive Probleme auf der Vogelsbergbahn. Dort fährt seit dem Fahrplanwechsel die Hessische Landesbahn (HLB) mit neuen Fahrzeugen und nach neuem Fahrplan. Man hat den Eindruck, dass nichts, aber auch gar nichts unternommen wird, um die Misere abzustellen.

Jüngst trafen sich in Mücke Mitglieder des Arbeitskreises Verkehr der SPD-Fraktion in der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Oberhessischer Versorgungsbetriebe (ZOV), der den Öffentlichen Nahverkehr zusammen mit der Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO) koordiniert. Liest man die Presseverlautbarung dieses Arbeitskreises, so muss man wieder einmal zum Schluss kommen, dass es nur anfängliche Start-

schwierigkeiten waren, die das Chaos auf der Vogelsbergbahn produzierten. Dem ist aber bei weitem nicht so. Im Fahrgastbeirat für den Vogelsbergkreis wurde der lange Zeit zurückgehaltene Fahrplan „auseinandergenommen“ und mit vielen Änderungsvorschlägen versehen. Geändert hat sich, mit Begründung auf die kurze Zeit für eine Umsetzung, bisher nichts.

Fahrgastbeirat wurde nicht gefragt

Hätte man den Fahrgastbeirat und die Fahrgastverbände frühzeitig beteiligt, so wäre vieles an den heutigen Problemen vermieden worden. Einfachstes Beispiel ist die Wendezeit in Fulda mit sechs Minuten, die nie und nimmer zu schaffen

ist und geschlagene zwei Minuten unter dem Limit ist, das der Personalrat bei der konkurrierenden Deutschen Bahn fordert. Warum führt man nicht zumindest tagsüber zu Zeiten, wenn in Fulda etliche Triebwagen der HLB ungenutzt herumstehen, und falls dort ein Fahrerwechsel stattfindet, eine überschlagene Wende ein?

Brennpunkt Wallenrod

Eklatante Probleme entstehen in Wallenrod, dem aufgelassenen Haltepunkt zwischen Alsfeld und Lauterbach, wo die Vogelsbergbahn zwar vereinzelt für Zugkreuzungen hält, aber kein Fahrgast ein- oder aussteigen darf. Die Bürger von Wallenrod sind nun schlichtweg die Dummen, weil sie seit dem Fahrplanwechsel eine längere Reisezeit von bis zu 50 Minuten in Kauf nehmen müssen, um ins sechs Kilometer entfernte Lauterbach oder nach Alsfeld zu kommen. Der Berichterstatter hat die politischen Vertreter, den Vorsitzenden des Ortsbeirates und einen Stadtrat bereits zwei Jahre vor Schließung des Haltepunktes auf die Problematik aufmerksam gemacht, aber diese schenken ihm keinen Glauben, bzw. haben dazu müde gelächelt.

Diese verzwickte Situation wieder zu lösen, dürfte – wenn überhaupt – Jahre dauern. Laut Berichten des RMV seien in der Vergangenheit nur noch 30 Fahrgäste am Tage ein- und ausgestiegen. Dies muss erheblich bezweifelt werden.

Sollte diese Aussage jedoch zutreffen, so sind die Bürger von Wallenrod gefragt, diese Verbindung vor der Haustür auch zu nutzen, denn mit nur wenigen Fahrgästen ist kein Öffentlicher Nahverkehr mehr bezahlbar.

PRO BAHN Mittelhessen fordert alle Beteiligten, also RMV, ZOV, VGO und die politischen Entscheidungsträger unverzüglich auf, im Interesse der Fahrgäste und der neuerdings im Vogelsbergkreis so viel beschworenen negativen Auswirkungen der demographischen Entwicklung auf den ÖPNV zu handeln und zum „kleinen Fahrplanwechsel“ am 10. Juni 2012 nachhaltige Verbesserungen herbeizuführen.

Die Vorschläge der betroffenen Fahrgäste, der Fahrgastverbände und des Vogelsberger Fahrgastbeirates liegen längst auf dem Tisch.



Begegnung in Lauterbach Nord

Auch Saasen ist betroffen

Ein weiteres, sicherlich einfach zu lösendes Problem entsteht jeden Morgen in Saasen, wo der zuvor gut genutzte Zug um 6.43 Uhr jetzt ohne Halt durch: Die Schüler freut es, denn sie können jetzt eine halbe Stunde länger schlafen, kommen aber mit der Alternativverbindung ab Saasen um 7.12 Uhr viel zu spät in Gießen an, um die erste Unterrichtsstunde rechtzeitig erreichen zu können.

Die Entschuldigung für das tägliche Zuspätkommen schreibt wohl der RMV? (Werner Filzinger)

Mittelhessen

Halbherzige Sanierung der Haltepunkte

Mehr Fahrgastfreundlichkeit wäre für die gleichen Kosten drin gewesen

Es ist schon ein Fortschritt, dass inzwischen Haltepunkte an der Main-Weser-Bahn wie Niederweimar, Friedelhausen und im Butzbacher Stadtteil Osteim nach vielen Jahrzehnten endlich instand gesetzt wurden. Bislang gab es an diesen Stationen wassergebundene Decken oder maximal löchrigen Asphalt.

Was die neue Oberfläche anbetrifft, so ist die Art der Sanierung durchaus in Ordnung. Es gibt nun ein vernünftiges Pflaster und auch an die Sehbehinderten ist bei der neuen Fläche gedacht. Woran man nicht gedacht hat, ist, dass auch die Barrierefreiheit insgesamt berücksichtigt werden muss.



*Bahnsteig in Friedelhausen mit neuer Bahnsteigoberfläche im April 2012.
(Fotos: Thomas Kraft)*

Geblichen sind die niedrigen Höhen der Bahnsteige, die Bahnsteigkanten wurden allesamt nicht erneuert, es sind die alten Betonelemente, welche an den Gleisen erhalten geblieben sind.



Da hier aktuell und wohl auch künftig die Züge des Mittelhessen-Express halten werden, wäre es angebracht gewesen, bei diesem Aufwand die Bahnsteighöhe gleich auf 55 Zentimeter anzuheben.

Außerdem gibt es ein weiteres Problem: Auch in der Breite wurde an den Bahnsteigen nichts verändert. Da an der Main-Weser-Bahn regelmäßig Züge mit relativ hohen Geschwindigkeiten durchfahren, hätten breitere Bahnsteige hier auch für etwas mehr Sicherheit gesorgt.

Das Fazit von PRO BAHN: Es handelt sich um eine halbherzige Maßnahme. Die Grundkosten für die Baustelleneinrichtung wären die gleichen gewesen und man hätte mit einem überschaubaren Kostenmehraufwand fahrgastfreundlicher und nachhaltiger investieren können. (tk)



Mittelhessen

Umsteigen in Dillenburg – ein Ärgernis

Vier Linien sind zu wenig aufeinander abgestimmt

Es kommen immer wieder Beschwerden von Bahnnutzerinnen und Bahnutzern zur Umsteigesituation in Dillenburg. In der früheren Kreisstadt gibt es aktuell vier verschiedene Zugangebote: 1. den Main-Lahn-Sieg-Express, der von Frankfurt und Gießen kommend weiter nach Siegen fährt. 2. in Dillenburg endet der Mittelhessen-Express aus Frankfurt. 3. die Hellertalbahn, welche die Dillstrecke bis Haiger nutzt und dann durchs Hellertal nach Betzdorf abzweigt, und 4. die Sieg-Dill-Bahn (3-Länder-Bahn), welche als Regionalbahn in Dillenburg einsetzt und an allen Unterwegsbahnhöfen, die Dill herauf, dann bis Siegen und schließlich durch das Siegtal nach Au/Sieg fährt.

Die Sieg-Dill-Bahn ist die einzige Verbindung, welche die Bahnhöfe Rodenbach und Dillbrecht anfährt. Beide Regionalbahnen halten in Sechshelden. Alles drei sind Stadtteile von Haiger, im nördlichsten Bereich des Lahn-Dill-Kreises, also am Rand des Rhein-Main-Verkehrsverbundes. Der größte Teil der Fahrgäste kommt aus Richtung Süden, darunter Pendler von und nach Gießen und Frankfurt.

Die Hellertalbahn fährt in Dillenburg zur Minute 16 ab, die Sieg-Dill-Bahn zur Minute 21. Zu diesem Zeitpunkt erreicht kein Zug aus Richtung Süden Dillenburg. Der Mittelhessen-Express kommt erst zur 22. Minute an und der schnelle Main-Lahn-Sieg-Express der HLB erst zur 33. Minute.

Letztlich bedeutet dies eine erhebliche Wartezeit von mehr als 40 Minuten für die Fahrgäste in Dillenburg. Die Konsequenz ist vielfach, dass die Bahnhaltstellen nicht genutzt werden, sondern die Menschen aus dem nördlichsten Bereich des Lahn-Dill-Kreises gleich mit dem PKW aus der ländlichen Region nach Dillenburg reisen.



Ein Zug der Dill-Sieg-Bahn, die keinen Anschluss in Dillenburg hat, im April 2012. (Foto: Thomas Kraft)

Es ist leicht gesagt, wenn man die angemessene Verschiebung der Abfahrten der Hellertalbahn und der Sieg-Dill-Bahn im Bahnhof Dillenburg fordert. Die aktuellen Fahrpläne der Gesamtstrecken von beiden Bahnlinien wurden extra für diesen Artikel und für die Beantwortung von Fahrgastanfragen genauer analysiert. Hierbei gibt es bei allen Umsteigepunkten nur in Dillenburg ein Zeitproblem.

Die Hellertalbahn hat in Betzdorf eine Umsteigezeit von elf Minuten zum Regionalexpress in Richtung Köln. Gerade der westliche Bereich der Bahn durchs Hellertal ist in diese Fahrtrichtung stark orientiert.

Für die Dill-Sieg-Bahn gilt das gleiche. In Siegen beträgt der Umstieg zum Regionalexpress nach Köln zwar 17 Minuten und zum Zug nach Hagen 20 Minuten. Der Regionalzug verlässt aber schon nach zwei Minuten wieder Siegen. Diese Abfahrt nach kurzem Aufenthalt ist für den weiteren Fahrtverlauf im Siegtal erforderlich. Die Umsteigezeit in Betzdorf auf den Regionalexpress nach Köln beträgt in Betzdorf passable zwölf Minuten und am Endpunkt Au (Sieg) sechs Minuten. Die Überlastung des Knotens Köln wurde schon bei der Teilung des Regionalexpress in Siegen seit Dezember 2010 ins Feld geführt, sodass hier kaum mit einer zeitlichen Anpassung seitens der Verantwortungsträger gerechnet werden kann.

Letztlich ist festzustellen, dass bei beiden Regionalbahnen der Bereich des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) den Kürzeren zieht.



Hellertalbahn (Foto: Reinhard Dietrich)



Triebzüge der 3-Länder-Bahn (Dill-Sieg-Bahn). (Foto: DB AG)

Die Bahnen fahren in einem längeren Abschnitt durch Rheinland-Pfalz bzw. Nordrhein-Westfalen. Aus diesem Grund liegt die Priorität des bequemen Umsteigens hier in diesem Fall außerhalb des Bundeslandes Hessen. Auch in umgekehrter Fahrtrichtung passt der Umstieg in Dillenburg zwischen der Sieg-Dill-Bahn und den beiden Verbindungen zur Weiterfahrt Richtung Süden nicht. Bei der Hellertalbahn ist dies etwas anders.

PRO BAHN sieht vielmehr die Chance zur Verbesserung der Anschlüsse in umfassenden Fahrplananpassungen in Mittelhessen. Hier würden nicht nur die seit der Verlegung der IC-Verbindungen Frankfurt – Gießen – Kassel entstandenen Schieflagen der Abfahrts- und Ankunftszeiten zwischen Frankfurt und Mittelhessen aufgehoben, sondern es böte sich auch die Gelegenheit das Problem der Anschlüsse in Dillenburg zu lösen.

Wenn es eine zeitliche Verlagerung des Mittelhessen-Express und des Main-Lahn-Sieg-Express um 20 bis 30 Minuten gibt, so lassen sich hieraus voraussichtlich auch gute Umsteigebeziehungen von und zur Sieg-Dill-Bahn und zur Hellertalbahn entwickeln.

PRO BAHN fordert eine zeitnahe Diskussion zur Erarbeitung einer neuen

Struktur der Zugverbindungen zwischen Rhein-Main und Mittelhessen sowohl für die Main-Weser-Bahn als auch auf den Verbindungen in den Lahn-Dill-Kreis.

Denn eines ist klar: Trotz aller Widrigkeiten darf der verpasste Umstieg in Dillenburg nicht noch auf Jahre ein Dauerzustand sein. (tk)



Freie Fahrt ans Mittelmeer: Zugzielanzeige im Frankfurter Hauptbahnhof

Großraum Frankfurt

Zwei neue Gesichter in Frankfurt

TGV ans Mittelmeer und Bus nach Luxemburg

Zwei neue Direktverbindungen gibt es seit März 2012: Zwischen Frankfurt am Main und Marseille mit dem französischen TGV beziehungsweise nach Luxemburg mit einer Buskomfortverbindung der luxemburgischen Staatsbahn CFL.

Mit einigen Monaten Verspätung startete die SNCF und die Deutsche Bahn am 23. März 2012 ihre Hochgeschwindigkeitsverbindung von Frankfurt über Mannheim, Baden-Baden, Strasbourg, Lyon und Avignon nach Marseille. Auf einigen Streckenabschnitten in Frankreich fährt der Zug Tempo 320. Zunächst ist täglich eine Hin- und Rückfahrt vorgesehen. Der doppelstöckige französische TGV mit acht Wagen verlässt

Frankfurt um Punkt 14:00 Uhr. Die Ankunft in Marseille ist für 21:46 Uhr vorgesehen. Der Gegenzug startet um 8:14 Uhr am Bahnhof St. Charles mitten in der Marseiller Altstadt und erreicht Frankfurt kurz vor 16:00 Uhr. Der Zug wird auf seiner Fahrt ans Mittelmeer unterwegs zweimal verstärkt bzw. geleichtert. Die Zuggarnitur kommt als TGV von Paris bzw. fährt nach Ankunft in Frankfurt und kurzer Behandlung dorthin zurück. Diese neue umsteigefreie Verbindung ist somit mit unter acht Stunden um bis zu ein- einhalb Stunden schneller als früher. Der normale Fahrpreis beträgt 142,00 Euro (1. Klasse 199,00 Euro), bei rechtzeitiger Buchung und etwas Glück (Buchung drei Monate vor dem Reisetag ist dabei em-

pfehlenswert) ist die Fahrkarte auch für 39,00 Euro zu haben.

Bus nach Luxembourg

Bereits seit dem 20. März 2012 verkehrt eine neue Fernbuslinie mit Komfortbussen von Frankfurt Hbf über den Flughafen Frankfurt, Mainz, Kaiserslautern, Trier nach Luxembourg. Betreiber ist das luxemburgische Busunternehmen Voyages Émile Weber im Auftrag der luxemburgischen Staatsbahn CFL und in Kooperation mit den Stadtwerken Trier. Der Fahrplan sieht montags bis freitags acht und Samstag und Sonntag 3,5 Fahrtenpaare vor. Die Fahrzeit beträgt knapp viereinhalb Stunden (zum Vergleich: Die schnellste Verbindung mit IC und Umstieg in Koblenz dauert vier Stunden). Der Normalpreis für eine Fahrt von Frankfurt nach Luxembourg beträgt

35,00 Euro. Kinder und Studierende zahlen die Hälfte. Für zehn Sitze pro Bus wurde bis Ende Mai ein Sparpreis zu 10,00 Euro aufgelegt. Fahrkarten gibt es im Internet oder soweit noch verfügbar ohne Aufpreis beim Fahrer.

(Text und Fotos: Wilfried Staub)



Bus nach Luxembourg

Großraum Frankfurt

PRO BAHN beim Stadtplanungsamt

Verlängerung der Straßenbahn zum Bahnhof Höchst vorgestellt

Großer Erfolg für PRO BAHN: Am 14. März lud das Stadtplanungsamt von Frankfurt Vertreter des Fahrgastverbandes ein, um das PRO-BAHN-Konzept für eine Anbindung des Bahnhofs Höchst an das Straßenbahnnetz vorzustellen. Den Termin hatte der zuständige Frankfurter Ortsbeirat 6 vermittelt, der sich ebenfalls für das PRO-BAHN-Konzept einsetzt.

Vor Mitarbeitern verschiedener Stellen (Stadtplanungsamt, Referat Mobilitäts- und Verkehrsplanung) der Stadt sowie VGF und TraffiQ konnte Wilfried Staub das Konzept in drei Varianten

anhand einer Powerpointpräsentation vorstellen und entsprechende Nachfragen zu verschiedenen Details kompetent beantworten.

Das Stadtplanungsamt nahm die Ideen des Verbandes sehr positiv auf und will diese weiter prüfen sowie diverse Details in Gesprächen mit der DB bzw. VGF und RMV weiter vertiefen.

Provisorium seit 60 Jahren

Die ehemals selbstständige Stadt Höchst wurde erst 1952 an das Frank-

furter Straßenbahnnetz angebunden. Die Strecke endet jedoch nicht im Zentrum und am Bahnhof von Höchst, sondern im Osten des Stadtteils an der Zuckerschwerdtstraße.

In Höchst besteht schon viele Jahre Einigkeit, die Endhaltestelle zum Bahnhof zu verlegen, wo es wesentlich mehr Umsteigemöglichkeiten gäbe. Bisherige Überlegungen gingen aber davon aus, dass dazu eine ganze Reihe von Häusern abgerissen und große Umbauten vorgenommen werden müssten, sodass die Realisierbarkeit äußerst fraglich schien.

Kein Abriss von Häusern nötig

In den letzten Jahren entstand unter Federführung von Wilfried Staub im PRO BAHN-Regionalverband Großraum Frankfurt ein Konzept, wie die heutige Straßenbahnlinie 11 bis in den Höchster Bahnhof verlängert werden kann. Dazu soll die Strab-Strecke über eine Rampe

auf momentan teilweise ungenutzten DB-Gleisen parallel zur Eisenbahn-Strecke der S-Bahn verschwenkt werden. Die Straßenbahn könnte dann von der jetzigen Endhaltestelle rund einen Kilometer weiter direkt bis in den Bahnhof fahren, sodass bei kurzen Wegen hervorragende und barrierefreie Umsteigebedingungen zu den dort haltenden S-Bahnen, RE- und SE-Zügen sowie Regionalbahnen und zukünftig auch zu den Bahnen der geplanten „Regionaltangente West“ (RTW) gegeben wären.

Zu klären sind nun durch die Stadt Frankfurt die baurechtlichen Fragen sowie die generelle Bereitschaft der Bahn, die brachliegenden Flächen zur Verfügung zu stellen und die Gleisanlagen anzupassen. Die Stadt nimmt nun die Gespräche insbesondere mit der Bahn und dem VGF auf, um Details zu klären und wird dann auch PRO BAHN zu Folgegesprächen einladen. (*com/wb*)



Auf Gleis 1 und 2 im Bahnhof Höchst sollen die Straßenbahnen der Linie 11 halten – so sieht es ein Plan von PRO BAHN vor. (Foto: James Michael Du Pond)

Großraum Frankfurt

Es geht also auch anders

Okrifteler Industriegleis wird nicht zurückgebaut

Allenthalben werden in Deutschland nicht mehr benötigte Gleise ohne langes Federlesen zurückgebaut und die freigewordenen Bahntrassen anderen Bestimmungen zugeführt. Nicht so in Okriftel, einem Stadtteil von Hattersheim. Hier wurde in den 1950er Jahren das neue Industriegebiet zwischen Rheinstraße und dem Mainufer über eine etwa drei Kilometer lange Stichstrecke bei km 16,7 an die Taunusbahn angeschlossen. Den Streckenverlauf kann man unter Google Maps bei Eingabe von „Okriftel Rheinstraße 31“ leicht nachvollziehen.

Richtig gelohnt hat sich diese Investition der Stadt leider nie. Eine Stahlbaufirma und ein Baustoffunternehmen haben anfangs ihre Anlieferungen über die Schiene bezogen. Aus Kostengründen erfolgten die Zufuhren jedoch bald ausschließlich über den Wasserweg und den nahen Hafenkai.

Gebaut wurde die Strecke eigentlich für eine geplante Müllverbrennungsanlage. Doch diese Pläne haben sich schon bald wieder zerschlagen, worüber die rund 8.000 Einwohner im Ortsteil am Main heute nicht ganz traurig sind. 2003 fuhr dann der letzte Güterzug über den Industrieanschluss. Seit dieser Zeit ist das Gleis mit seiner für das Umsetzen der Loks zweigleisigen Ausweichstrecke mit-



Zweigleisige Umsetzanlage für Lokomotiven auf halber Strecke mitten im Feld beim Ortsteil Okriftel der Stadt Hattersheim am Main. (Foto: Wilfried Staub)

ten im Feld ungenutzt. Die letzten 500 Meter wurden inzwischen durch die dort ansässigen Gewerbebetriebe überbaut. Ins Gespräch kam die Strecke im Jahr 2007, als die Bahn die Weiche zur Hauptstrecke erneuern musste und von Hattersheim dafür fast 200.000 Euro verlangte. Letztendlich stimmte die Stadt dann dem Rückbau der Verbindungsweiche zu, wofür die Bahn zwar auch 160.000 Euro in Rechnung stellte, aber die jährlichen Betriebskosten in Höhe von zuletzt 3.000 Euro wenigstens dauerhaft entfielen.

Für einen Rückbau des gesamten Industriegleises müsste die Stadt sehr viel Geld in die Hand nehmen, welches sie derzeit nicht aufbringen kann. Anderer-

seits gibt es für die Trasse, die überwiegend durch Landschaftsschutzgebiet führt, keine andere Verwendung. Der Magistrat hegt allerdings die Hoffnung, dass der Gleisanschluss bei geänderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in ferner Zukunft doch noch einmal als Standortvorteil von Bedeutung sein könnte. Nach Entwidmung der Strecke dürfte eine Neubeantragung eines Anschlussgleiches nicht unproblematisch sein, so die Befürchtungen im Hattersheimer Rathaus.

Draisinenfahrten als Interimslösung?

Seit nunmehr zehn Jahren sind fast 2.500 Meter Gleise also in einen Dornröschenschlaf gefallen. Die ohne jegliche Steigung verlaufende Strecke mit ihren gut erhaltenen Schienen bietet sich für

einen Draisinenbetrieb geradezu an. Lediglich ein einziger, allerdings viel befahrener Radüberweg wäre bei einem solchen Betrieb durch Personal zu sichern. Am Endpunkt an der Rheinstraße bestehen ausreichend Parkmöglichkeiten für die Besucher, die auf diese Weise einmal eine Bahnfahrt der besonderen Art erleben könnten. Hattersheim hätte bei Verwirklichung dieser Idee eine in der Region einzigartige Touristenattraktion zu bieten und die Strecke könnte einer halbwegs sinnvollen Interimsbestimmung zugeführt werden. Zudem könnten sich die Fahrgäste anschließend am nahen Mainufer von den Strapazen einer hand- bzw. motorbetriebenen Draisinenfahrt erholen. Vielleicht findet sich ja ein Betreiber oder Verein, der diese Idee aufgreift? (*Wilfried Staub*)

PRO BAHN beim Bahnhofsfest in Königstein

Bereits zum 32. Mal findet an beiden Pfingsttagen in Königstein im Taunus unter der Regie der Historischen Eisenbahn Frankfurt das traditionelle Bahnhofsfest statt. Auf der Strecke Frankfurt-Höchst – Königstein verkehrt ein Dampfsonderzug, am 27.



Mai (Pfingstsonntag) zusätzlich ein Schienenbus (VT 98). Erstmals kann man, allerdings ebenfalls nur am Pfingstsonntag, von Frankfurt-Höchst mit einem Oldtimerbus zum Verkehrsmuseum Frankfurt pendeln. Am Bahnhof Königstein gibt es Verkaufs- und Informationsstände rund um das Thema Eisenbahn. Auch PRO BAHN ist am 27. Mai mit einem Infostand vertreten. Die Fahrpläne für die Sonderfahrten werden auf den Internetseiten von PRO BAHN Regionalverband Frankfurt www.pro-bahn-frankfurt.de und der Historischen Eisenbahn Frankfurt www.frankfurt-historischeisenbahn.de veröffentlicht. (*Text und Foto: Wilfried Staub*)



Palmen-Express auf Testfahrt für die „Fahrgastzeitung“ (links), Innenraum der Palmengartenbahn (rechts). (Fotos: Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt

Kleiner Zug ganz groß

Palmen-Express: Die moderne Gartenbahn im Frankfurter Palmengarten

Seit 1972 verkehrte im Palmengarten, eine der berühmtesten Sehenswürdigkeiten Frankfurts, in den Sommermonaten eine 600-mm-Feldbahn mit einer elektrisch angetriebenen Lokomotive im Stil einer Western-Dampflok der USA. Die schweren Bleibatterien waren an den angedeuteten Wasserbehältern neben dem Kessel untergebracht. In den vier angehängten Wagen und dem Tender konnten rund 50 Personen befördert werden. Das Bähnchen war stark in die Jahre gekommen, entsprach nicht mehr dem Stand der Technik, noch mehr aber, es erfüllte auch nicht mehr die heutigen Sicherheitsvorgaben des TÜV. Zudem musste aus baulichen Gründen die zweite Wendeschleife. An deren Stelle wurde ein neuer überdachter Bahnhof, der gleichzeitig

Unterstand für den neuen Zug ist, im Eingangsbereich errichtet.

Für den Betrieb der neuen Bahn kam somit nur ein Zweirichtungsfahrzeug (Wendezug) infrage. Vorgaben des Auftraggebers, des Grünflächenamtes der Stadt, war es, ein modernes Fahrzeug auf die Schienen zu stellen, das den Charakter Frankfurts als moderne und zukunftsorientierte Metropole widerspiegeln sollte. Den Zuschlag erhielt die Maschinenbaufirma SLZ in Hanau-Großauheim. Als glücklicher Umstand erwies sich dabei, dass der Firmeninhaber, Geschäftsführer und Chefingenieur ein passionierter Modellbahnbauer und aktives Mitglied im Oberurseler Dampfbahnclub ist und somit die erforderlichen Kennt-

nisse für den Bau von Kleinbahnen mitbringt.

Nach nur etwas über einem Jahr Entwicklungs- und Bauzeit steht der moderne Triebwagen bereits für Testzwecke auf den schmalen im Rasenbeet eingelassenen Gleisen. Zum 1. Mai soll der bis zu sechsteilige Triebzug offiziell den Betrieb aufnehmen. Am 13. April 2012 drehte der Zug extra für die „Fahrgastzeitung“ einige Runden durch den Palmengarten. Der neue „Palmen-Express“ ist ein wahres Schmuckstück geworden und erinnert etwas an eine im modernen Stil aufpolierte alte Frankfurter Straßenbahn, allerdings mit modernster Technik und – offensichtlich heute unverzichtbar – jeder Menge Elektronik ausgestattet.

Ein Konzept für andere Standorte?

Der neue Zug ist 27 m lang, 1,25 m breit und 2,35 m hoch. Er bietet Platz für 60 Personen und zwei Rollstühle und wiegt insgesamt 18 Tonnen. Jeder der sechs, durch eine nach amerikanischem Vorbild in Miniaturform ausgeführten automatische Kupplung miteinander verbundenen Wagen hat seinen eigenen Antrieb. Die Gesamtantriebsleistung beträgt 15,6 kW (rund 21 PS). Der Zug hat einschließlich der Handbremse vier voneinander unabhängige Bremssysteme. Die elektrische Betriebsbremse arbeitet regenerativ (rückspeisend in die Akkus). Unter dem Fußboden jedes der Wagen ist jeweils ein wartungsfreier und langlebiger Blei-Gel-Akku untergebracht. Eine Ladung entspricht 140 Prozent eines Tagesbedarfs. Die Ansteuerung der Motoren erfolgt zentral vom zeitgemäßen Steuerpult der beiden Steuerwagen aus. Totmanntaster, Wachsamkeitsknopf, Kamera- und Türverriegelungsüberwa-

chung, LED-Beleuchtung und Beschallung sind selbstverständlicher Standard. Das Getriebe wurde auf eine für den speziellen Einsatz ausreichende Höchstgeschwindigkeit von sechs Kilometer pro Stunde ausgelegt.



*Matthias Zundel –
der „Vater“ des Palmen-Express*

Der Bericht über den neuen „Palmen-Express“ in der „Fahrgastzeitung“ sollte Anlass sein, einmal über das Konzept eines von den Anschaffungskosten her recht preiswerten Nahverkehrsmittels für den innerörtlichen Kurzstreckenverkehr auch an anderen Orten in Europa nachzudenken. Mögliche Einsatzorte könnten Fußgängerzonen, autofreie Inseln, Kur- und Ferienorte oder Freizeitparks sein. Die Waggons der 600-Millimeter-Spur können auf bis zu 1,50 m verbreitert, mit deutlich höherer Kopffreiheit und mit automatisch schließenden Türen ausgelegt werden. Geschwindigkeiten bis zu

25 km/h sind denkbar, ebenso wie ein Betrieb nach BOStrab.

Zur Anwendung könnten dabei als Energielieferant auch so genannte „Super Caps“ kommen, das sind Energiespeicher, die an Haltestellen über Induktionsschleifen berührungslos mit so viel Strom aufgeladen werden, wie bis zum nächsten Halt (einschließlich Reserven) mindestens benötigt wird. Auf diese neuartige Technologie, die weltweit auch bei Bus-

sen erprobt wird, geben die Hersteller eine Lebensdauergarantie von 25 Jahren. So könnte ein solches Fahrzeugkonzept in unseren Innenstädten auch unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes einen messbaren Beitrag für eine noch sauberere Zukunft leisten, entfielen doch das problematische Recycling der bisher gebräuchlichen umweltschädlichen Batterien. (Wilfried Staub)

Oberursel: Information an der falschen Stelle



Der neue Zugang des Bahnsteiges in Oberursel ist schön geworden. Nur sind leider die Informationen (Fahrpläne) und die Verspätungsanzeige für die meisten Fahrgäste unsichtbar, denn sie stehen noch am alten und inzwischen zugeschütteten Zugang. Der neue normale Zu- und Abgang erfolgt über die Treppe, die die Dame im Bild rechts gerade zu erreichen versucht. Befährt ein Vollzug die Strecke, ist das Ende des Zuges ebenfalls an der gezeigten Stelle. Leider wissen wir noch nicht, wann dieser Missstand durch eine sinnvollere Platzierung der Informationstafel und der Anzeigen oder besser noch durch eine Ergänzung um eine weitere Garnitur an Informationsmedien am neuen Zugang behoben wird. (Text und Bild: Helmut Lind)

Großraum Frankfurt

Zehn Jahre „Fahrpreis-Chaos“

PRO BAHN-Frankfurt kritisiert Tarif-Kuriosa

Vor zehn Jahren änderte sich die Berechnung der Preise für Bahnfahrten fundamental, das neue Preissystem „PEP“ wurde eingeführt – und nach massiven Protesten (auch durch PRO BAHN) und erheblichen Fahrgastrückgängen, nach wenigen Monaten teilweise revidiert. Geblieben sind zahlreiche nicht nachvollziehbare Preisunterschiede bei verschiedenen Wegen zum gleichen Ziel. Das führte sogar schon so weit, dass Fahrgäste bei einer Umleitung mit längerer Fahrzeit mehr zahlen mussten als auf dem regulären Fahrweg. PRO BAHN-Frankfurt spürt diese Tarif-Kuriosa auf.

Ein kurzer Rückblick: Das seit Jahrzehnten gültige Preisberechnungssystem nach der Formel „Entfernung mal Kilometergrundpreis“ wurde am 15. Dezember 2002 durch sogenannte Relationspreise ersetzt. Offiziell sind diese Fahrpreise laut DB im Fernverkehr nun auch abhängig von anderen Kriterien wie Fahrtzeit, Komfort, Attraktivität und Auslastung der Strecke oder Vorteilen gegenüber anderen Verkehrsmitteln. Auch wurden drei Produktklassen eingeführt: A = ICE, B = IC/EC, D- und Nachtzüge, C = IRE, RE, RB, S usw.

2007 nahm die DB dann auch Abschied von der „Anstoßtarifizierung“. Bis dahin wurden Fernverkehrs- und Nahverkehrspreis zunächst getrennt berechnet und dann addiert. Heute sind bei IC/ICE-Fahrten einheitliche Relationspreise zwischen sogenannten Preispunkten innerhalb einer vorgegebenen Raumbegrenzung zu bezahlen.



Ohne Tricks und Kniffe bekommen Bahnfahrer an den Automaten nicht immer die preisgünstigsten Tickets. (Foto: DB)

Der Preis für den Vor- und Nachlauf wird dann entfernungsabhängig zugeschlagen – und zwar zum Preis der höchsten genutzten Produktklasse. Man zahlt also ggf. auch für die letzten 40 Kilometer im

Regionalexpress den ICE-Preis! Im Nahverkehr wird im wesentlichen nach wie vor entfernungsabhängig gerechnet. Der Preisanstieg soll sich mit zunehmender Entfernung abschwächen. Raumbegrenzungen existieren auch hier, allerdings andere als im Fernverkehr. Hierzu gibt es auch ein eigenes Tarifwerk: den „Ent-

fernungszeiger“. Tatsächlich lassen sich alle Preise auf ein entfernungsabhängiges System zurückführen, das allerdings nicht konsequent durchgehalten wird und damit zu unserem Titel Tarifikuriosa führt. Diese fallen aufmerksamen Bahnkunden immer wieder auf und werden dann auch in entsprechenden Foren diskutiert.

Als Beispiel eine Reise von Darmstadt in das bayerische Hof. Es existieren vier sinnvolle Reisevarianten:

| Reise von Darmstadt nach Hof | | | | | |
|---|-----------|---------|-----------|----------|---------|
| | Fahrtzeit | Strecke | davon ICE | Umstiege | Preis |
| Darmstadt-Aschaffenburg-Würzburg-Bamberg-Lindenfels-Hof | 04:50 H | 364 KM | 90 KM | 4 | 79,00 € |
| DA-Aschaf.-WÜ-Nürnberg-Hof | 04:56 H | 404 KM | 193 KM | 2 | 73,00 € |
| DA-Ffm.-WÜ-Bamb.-Lif-Hof | 05:17 H | 396 KM | 138 KM | 4 | 74,00 € |
| DaA-Ffm.-WÜ-Nbg.-Hof | 05:23 H | 436 KM | 241 KM | 2 | 74,00 € |

(Preise, Entfernungen und Zeitangaben ohne Gewähr)

Die kürzeste Strecke mit der kürzesten Fahrtzeit wird am teuersten berechnet, obwohl der Anteil am bequemen ICE der geringste aller Varianten ist und vier Umstiege zur Erreichung des Ziels notwendig werden. Die deutlich bequemere Variante 2 mit einer nur unwesentlich längeren Fahrtzeit und einem deutlich höheren ICE-Anteil ist dagegen trotz der längeren Strecke die günstigste Variante! Varianten 3 & 4 werden trotz deutlich unterschiedlicher Streckenlänge zum selben Preis berechnet – wobei Variante 4 einen deutlich höheren ICE-Anteil und die längste Fahrtstrecke aufweist!

Es kommt in der Praxis auch immer wieder vor, dass längere Wege (bei gleicher Kursbuchstrecke) über den eigentlichen Zielort hinaus deutlich billiger sind als die Fahrkarte zwischen den eigentlichen Start- bzw. Endpunkten.



Darmstadt: Startpunkt der Preisberechnungsreise: (Foto: Mauritz Vink)

Zum Beispiel zahlt ein Fahrgast von Köln in die fränkische Bierstadt Kulmbach einen regulären Fahrpreis von 117 Euro. Löst er aber eine Fahrkarte bis zur nächsten Station hinter Kulmbach (Neuenmarkt-Wirsberg) kostet die Fahrt nur

noch 98 Euro! Für die Preisberechnung werden auch Bahnhöfe mit IC/ICE-Halt, die kein Fernverkehrspreispunkt sind (z. B.: Düren, Bensheim, Friedberg) oder solche, die nur vom Nahverkehr angefahren werden, aber Fernverkehrspreispunkte darstellen (wie Hof Hbf, Schweinfurt Hbf, Gera Hbf, Chemnitz Hbf) herangezogen und führen zu weiteren Preisverzerrungen.



Ziel Hof. (Foto: Stefan Weinrich)

Als Fahrgastverband versuchen wir Einfluss auf eine günstige und nachvollziehbare Preisermittlung zu nehmen, um für die Fahrgäste entsprechende Transparenz zu schaffen. Schon im Jahre 2008 nahm sich der Verband des Themas an, was unter anderem zu einer Veröffentlichung im „Focus“ führte: Damals meinte der damalige Bahnsprecher Stauß gegenüber dem „Focus“: Wollte man solche Fälle ganz ausschließen, müsste man angesichts von rund 7000 sogenannten Preispunkten und vielfältigen Reisemöglichkeiten 24 Millionen individuelle Verbindungspreise festsetzen. (Zitat aus „Focus“ 22/2008)

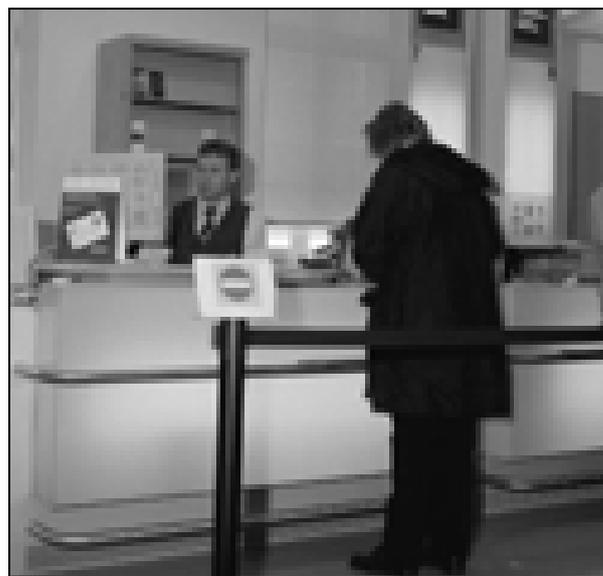
Außerdem wurde ein besonders auffälliges von uns angeführtes Beispiel zum Fahrplanwechsel 2008 beseitigt: Wer aus Türkismühle (Saarland) ins thüringische

Sonneberg wollte, zahlte bis Sonneberg/West 79 Euro, zum zwei Kilometer weiter entfernten Sonneberger Hauptbahnhof aber 96 Euro!

Wir meinen: Man müsste stattdessen nur ein Preissystem konsequent durchhalten und die bestehenden Ungereimtheiten beseitigen, welche den von der Bahn selbst aufgestellten Tarifregeln nicht entsprechen. Das Fehlen eines vollständigen „gedruckten“ oder in elektronischer Form zugänglichen Tarifwerkes und einer Liste mit den Festpreispunkten des Fernverkehrs erschweren die Nachvollziehbarkeit der Preisgestaltung enorm.

Im Moment versucht eine Arbeitsgruppe des PRO BAHN Regionalverbandes Frankfurt die nötigen Unterlagen von der DB zu bekommen, bisher leider ohne Erfolg. Wir werden trotzdem weiter versuchen hier eine Verbesserung für die Fahrgäste zu erreichen.

(Konrad Nieft/com)



Nicht immer günstig: Beratung im Reisezentrum. (Foto DB AG)



Das Regierungspräsidium hat angeordnet: Die Zahl der Busse auf dem Luisenplatz in Darmstadt muss reduziert werden. Eine neue Chance für neue Straßenbahnstrecken in den Landkreis Darmstadt-Dieburg, die viele Busfahrten durch die Innenstadt durch geräumigere Straßenbahnen ersetzen könnten? (Foto: Andreas Praefcke)

Starkenburg

Strab nach Roßdorf und Groß-Zimmern?

Gutachten untersucht nur halbherzig Schienenanbindung in den Ostkreis

Seit Jahren steht der Busverkehr zwischen Darmstadt und den östlich gelegenen Gemeinden in der Kritik. Schon mehrfach wurden Straßenbahnverbindungen untersucht und wieder verworfen. Stattdessen wurde mit einer „Optimierung“ des Busverkehrs versucht, der Lage Herr zu werden. Durch die ständig steigenden Fahrgastzahlen ist nun auch die letzte Optimierungsrunde wieder einmal an ihren Grenzen angekommen. Im Regelfall wäre das seit Jahren bekannte Spiel wieder von vorne gestartet. Diesmal hat jedoch das Regierungspräsidium Darmstadt eingegriffen und per Anordnung Bewegung in die Sache gebracht. Konkret muß die Stadt Darmstadt in nächster Zeit die Zahl der Busse auf dem Luisenplatz und dem Willy-Brandt-Platz

reduzieren, da es hier immer wieder zu gefährlichen Situationen zwischen Passanten, wartenden Fahrgästen und den sich begegnenden Bussen kommt.

Wie unsinnig die Anbindung des Landkreises per Bus ist, zeigt der Blick in den aktuellen Fahrplan. Knapp 30 Busse rollen alleine zwischen 7 und 8 Uhr vom Ostbahnhof kommend durch die Fußgängerzone. Von der Anzahl der Fahrgäste und der Zahl der Busse ist jedem klar, daß eine Schienenanbindung längst geboten ist. Allen voran wehrt sich jedoch Roßdorf beharrlich, auf dieses Pferd zu setzen. Man sei mit der Busverbindung zufrieden und gegen die Schienenanbindung finden sich allerlei altbekannte Pseudoargumente, angefangen vom angeblich engen Ortskern, der Stei-

gung in der Ortsmitte bis hin zur Randlage der ehemaligen Eisenbahntrasse. Was man in Roßdorf allerdings nicht bedenkt, daß eine Schienenanbindung zwar unter Umständen für einige Roßdörfer etwas längere Fußwege zur Haltestelle oder einen Umsteigezwang mit einem Zubringerbus bedeutet (und auch deswegen eine Bahn abgelehnt wird), die Totalverweigerung jedoch letztlich im Umsteigezwang für alle Fahrgäste enden wird, wenn Darmstadt auf Anordnung des Regierungspräsidiums sämtliche Busse am Ostbahnhof bricht und die alte Straßenbahnstrecke in die Innenstadt (zuletzt bis 1986 von der Linie 4 befahren) reaktiviert.

Durch das Aus für die Nordostumgehung in Darmstadt ist man innerhalb des Landkreises zumindest nun zur Erkenntnis gelangt, daß der Traum, sich mit der Umgehung automobil in die Zukunft zu retten, ausgeträumt ist. Daher wird nun auch endlich über die Anbindung des Landkreises per Schiene nachgedacht. Bis zum Jahresende soll ein Gutachten mehrere Trassenvarianten ausloten. Das Gutachten ist jedoch äußerst einseitig, denn untersucht werden sollen nur Straßenbahnvarianten. Bereits seit vielen Jahren fordern Verbände wie PRO BAHN eine systemoffene Prüfung, denn nur so kann sichergestellt werden, daß die beste Lösung für den Landkreis gefunden wird. Allerdings weigern sich Dadina, der Landkreis und die betroffenen Kommunen, sowie die politisch Verantwortlichen, diese systemoffene Prüfung durchzuführen. Man müsse sich wegen auslaufender Fördergelder auf wenige Varianten beschränken, war unter anderem zu hören. Dies kann im schlechtesten Fall zum Bumerang werden, denn sollte das Gutachten zum Ergebnis kommen, dass

sich die Straßenbahn in keiner der untersuchten Versionen rentiert, steht der Kreis mit leeren Händen da. Ein solches Ergebnis ist nicht einmal unwahrscheinlich. Denn an den Gegebenheiten, mit Ausnahme gesteigerter Fahrgastzahlen, hat sich gegenüber früheren Gutachten wenig geändert und was sich schon damals als nicht realisierbar herausstellte wird heute nicht viel anders aussehen.



Wann öffnen sich die Türen der Darmstädter Straßenbahn auch in Groß-Zimmern und Roßdorf? Oder ist eine Eisenbahnanbindung der Orte ostlich von Darmstadt besser? (Foto: M. Hawlisch)

Eine systemoffene Prüfung hingegen hätte den Vorteil, dass alle Varianten einer Schienenanbindung in den Ostkreis untersucht würden und daher die Chancen, eine ideale Lösung zu finden, steigen. Denkbar wären hierbei die komplette Reaktivierung der Eisenbahn-

strecke. Hier haben sich aktive Roßdörfer unter anderem mit einem Vergleich zur Schönbuchbahn eingebracht, eine von PRO BAHN vorgeschlagene Stadt-Land-Bahn. Letztlich ist dies nur eine von diversen Möglichkeiten, eine Lösung à la Karlsruhe oder Kasseler Regiotram auf die Beine zu stellen. Möglich ist aber auch eine reine Straßenbahnlösung. Alle Varianten haben selbstverständlich ihre Vor- und Nachteile und müssen entsprechend untersucht werden. So spricht beispielsweise gegen eine Straßenbahn, dass zur Überquerung der Odenwaldbahn entweder ein Brücken- oder Tunnelbauwerk notwendig wird, während eine Eisenbahn- oder Stadtbahnlösung eine ebenerdige Kreuzung oder gar mit der Odenwaldbahn verknüpfte Führungen Richtung Frankfurt ermöglicht. Umgekehrt ist aber auch zu bedenken, daß eine ebenerdige Kreuzung im Ostbahnhof bei der zu erwartenden Fahrtenzahl einen hohen Anspruch an den Fahrplan und die Einhaltung desselben stellt, um keine Fahrstraßenausschlüsse herzustellen. So mag u. U. für die Zweisystemlösung auch eine

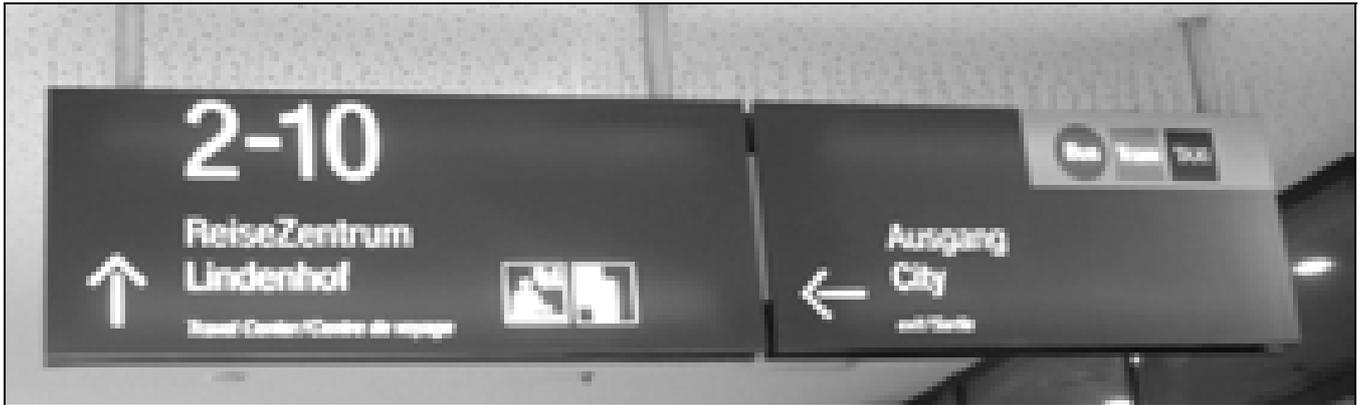
Brücke sinnvoll sein, aber eben zusätzlich zur direkten Bahnanbindung.

Wie auch immer eine sinnvolle Trasse aussehen mag, kann aber nur entschieden werden, wenn die Vor- und Nachteile aller Lösungen gegeneinander abgewogen werden und dies kann nur erfolgen, wenn auch alle Varianten untersucht werden. Mit der einseitigen Festlegung auf die Untersuchung mehrere Straßenbahnvarianten verspielt der Kreis Darmstadt-Dieburg unter Umständen die Möglichkeit, bessere Lösungen zu bauen. Argumente, dass in der Kürze der Zeit nur diese wenige Varianten untersucht werden könnten, weist PRO BAHN als nicht stichhaltig zurück und sieht darin ein hausg Problem der Stadt- und Kreispolitik. Denn der Fahrgastverband hat, wie oben bereits angedeutet, schon mehrfach und vor Jahren immer wieder die systemoffene Prüfung eingefordert. Mit einer rechtzeitigen Umsetzung dieser Prüfung bestünde jetzt kein Zeitdruck. Und auch so steht weiterhin die Forderung an die Verantwortlichen, alle Varianten zu untersuchen. (hk)



Bahnhof Nauheim an der Strecke Darmstadt – Mainz.

Weitgehend abgeschlossen ist inzwischen der Umbau des Bahnhofes Nauheim. Ein beschränkter Bahnübergang wurde dort durch eine Unterführung ersetzt. Vom Baufortschritt überzeugen konnten sich auch die Mitglieder des PRO Bahn Arbeitskreises „Neubau-strecke“, die Ende Februar in dem zu einem Gemeindefunktionierten Bahnhofsgebäude tagten. (Foto: T. Mroczek)



Die Beschilderung im Mannheimer Hauptbahnhof könnte besser sein, hat eine Begehung des PRO BAHN Regionalverbandes Rhein-Neckar ergeben. (Fotos: Simon Brauer)

Rhein-Neckar

Dialog mit dem Bahnhofsmanagement

PRO BAHN-Termin mit Hans-Jürgen Vogt in Mannheim

Im Mannheimer Hauptbahnhof, dem bedeutendsten Fernbahnhof in Baden-Württemberg und wichtigsten Bahn-Drehkreuz in der Metropolregion Rhein-Neckar, liegt einiges im argen. Die Schwachpunkte wurden von PRO BAHN Rhein-Neckar bei einer Bahnhofsbegehung aufgenommen und jetzt von Mitgliedern des Regionalverbandes mit dem Mannheimer Bahnhofsmanager Hans-Jürgen Vogt besprochen.

Hans-Jürgen Vogt ist seit über 30 Jahren Eisenbahner und hat den Beruf „von der Pike auf“ gelernt. Nach verschiedenen Stationen bei der Deutschen Bahn war er zuletzt Bahnhofsmanager in Würzburg und ist seit zwei Jahren in Mannheim tätig. Sein Betreuungsgebiet deckt den Bereich nördlich einer Linie Bruchsal – Vaihingen/Enz – Crailsheim ab. Der am weitesten entfernte Bahnhof ist Gaubüttelbronn. Dieser liegt etwa 20 km südlich von Würzburg. Personal von DB Station & Service gibt es in

Mannheim, Heidelberg, Heilbronn und Lauda. Dort gibt es die Besonderheit, dass keine Unter- oder Überführungen vorhanden sind und deshalb vier Mitarbeiter für die sog. Reisendensicherung zuständig sind und eine Schranke zwischen den Bahnsteigen betätigen müssen. Ein Umbau des dortigen Bahnhofs ist geplant, jedoch ist noch kein Datum für den Baubeginn bekannt.



Station mit Mängeln: Mannheim Hbf

Auch im Mannheimer Hauptbahnhof gibt es Umbaupläne. Sie sehen vor, die Gleise im Hauptbahnhof Mannheim fest den beiden Sparten Fern- und Nahverkehr zuzuordnen. Dabei würden die Gleise 2 bis 5 für den Fernverkehr reserviert, während Gleis 1 sowie die Gleise 6 bis 10 dem Nahverkehr vorbehalten sind. Eine wünschenswerte Erweiterung um zwei weitere Gleise (11 und 12) ist derzeit aus finanziellen Gründen nicht absehbar.



Die Beschilderung in und um den Mannheimer Hauptbahnhof ist verbesserungsbedürftig.

Weitere Themen des gut zweistündigen Gesprächs waren:

- Verbesserung der Information über die nächsten Abfahrten der städtischen Bus- und Straßenbahnlinien am Hauptausgang,
- Größere Abfahrtsbildschirme im Bereich der Zugänge zu den Unterführungen,
- Vermeidung von Engpässen im Tiefgeschoss durch Werbeständer und Stehtische,
- Ergänzungen der Beschilderung zu Rolltreppen, Aufzügen, Straßenbahnen etc.,
- Behebung von Fehlern in den automatisierten Zugansagen auf den Bahnsteigen,
- Korrektur von fehlerhaften Informationen bei den Wagenreihungsplänen,
- bessere Beleuchtung der windgeschützten Wartebereiche auf den Bahnsteigen.

Eine Echtzeit-Information über die nächsten Abfahrten der städtischen Straßenbahn- und Buslinien soll in Kürze verwirklicht werden. Dafür ist an der Wand direkt rechts des Haupteingangs in Zusammenarbeit mit der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH ein großer Bildschirm vorgesehen.

Einige weitere Verbesserungsvorschläge werden von Bahnstationsmanager Hans-Jürgen Vogt auf ihre Umsetzung geprüft. Was sich ohne großen Aufwand nicht verwirklichen lässt, ist eine Behebung des Engpasses am Übergang von den Unterführungen zum Empfangsgebäude. Hier nimmt der Bewegungsbereich der Schiebetüren ein Drittel der Breite der Unterführung in Anspruch und bremst den Fahrgaststrom, der ins Bahnhofsgebäude möchte.

Ebenfalls wenig Hoffnung konnte uns der Bahnstationsmanager auf eine Öffnung des Posttunnels machen. Dies ist ein dritter Verbindungstunnel zu den Bahnsteigen, der früher nur von der Post genutzt

wurde und seit vielen Jahren brachliegt. Die Öffnung sei nur mit großem finan-
ziellem Aufwand möglich.

Das Fazit des rund zweistündigen Ge-
sprächs von PRO BAHN Rhein-Neckar
mit dem Mannheimer Bahnstationsmanager:
Es ist erfreulich, dass es in entschei-
den Positionen bei der Deutschen Bahn
AG noch „echte“ Eisenbahner gibt!
Ebenso steht Hans-Jürgen Vogt weiteren
Verbesserungsmaßnahmen durchaus auf-
geschlossen gegenüber. Wir hoffen, mit

diesem Treffen eine gute Grundlage für
einen regelmäßigen Gedankenaustausch
bereitet zu haben.

Künftige Themen werden zum Bei-
spiel der Hauptbahnhof Heidelberg oder
die noch nicht barrierefrei ausgebauten
Haltepunkte der S-Bahn Rhein-Neckar
sein. Wir hoffen, dass wir auch bei wie-
teren Baumaßnahmen unsere Vorstellun-
gen im Sinne der Fahrgäste einbringen
können. (Klaus Ludwig/wb)



*Zum Teil erhebliche Mängel gibt es im wichtigsten ICE-Bahnhof im Südwesten Deutsch-
lands. So sind die Zugangstunnel zu den Bahnsteigen (links im Bild) erheblich zu eng.
Wenn jeweils zur halben Stunde vier ICE-Züge gleichzeitig halten und die Fahrgäste in
die S-Bahnen und Regionalbahnen umsteigen oder Straßenbahnen erreichen wollen, gibt
es regelmäßig Gedränge. Die beiden begehbaren Tunnel müssten also verbreitert werden
und noch ein zusätzlicher dritter Tunnel eingerichtet werden. Dieser existiert bereit.
Früher wurden durch diese Unterführung Postsäcke und Pakete vom direkt vom Postamt
auf die Bahnsteige gefahren. Wenn dieser Posttunnel wieder hergerichtet würde, würde
dies vielen Umsteigern zugutekommen.*

*Auch die Beschilderungen im Bahnhof und auf den Bahnsteigen lassen zu wünschen
übrig. So werden regelmäßig bei S-Bahnen, die beispielsweise in Schifferstadt in Zugteile
Richtung Germersheim, bzw. Kaiserslautern getrennt werden, die beiden Zugteile
verwechselt. Auch sonst hat PRO BAHN Rhein-Neckar noch eine lange Kritik- bzw.
Wunschliste: Deutlichere Beschilderung zu Rolltreppen links und rechts des Hauptein-
gangs, Bahnsteigabschnittkennzeichnung an Gleis 1, größere Abfahrtsmonitore in der
Unterführung, Hinweis auf Südausgang statt Lindenhof, Trennung der elektronischen
Abfahrtstafel in S-Bahn und Fern- bzw. Regionalverkehr (wie zum Beispiel in der
Schweiz) sowie einen Abfahrtsbildschirm am Südausgang. (wb)*

PRO BAHN intern

Regionalbezirke neu eingeteilt

Jetzt fünf PRO-BAHN-Regionalverbände in Hessen

Auf der Jahreshauptversammlung am 14. April 2012 in Darmstadt haben die PRO-BAHN-Mitglieder beschlossen, den Zuschnitt der Regionalverbände in Hessen neu zu ordnen. Die bisher gültige Einteilung war schon über zwanzig Jahre alt und teilweise sehr unübersichtlich. So waren Gemeinden eines Kreises scheinbar willkürlich verschiedenen Regionalverbänden zugeordnet.

Es gibt in Hessen jetzt fünf Regionalverbände: Nordhessen, Mittelhessen, Osthessen, Großraum Frankfurt und Starkenburg (für Südhessen). Die früheren Regionalverbände Rheingau und Spessart wurden dem Regionalverband Großraum Frankfurt bzw. in Teilen Osthessen zugeordnet. Überwiegend orientieren sich die neuen Grenzen an den Kreisgrenzen bzw. den Verkehrsverbundgrenzen. So ist der Regionalverband Nordhessen fast identisch mit dem Gebiet des Nordhessischen Verkehrsverbundes. Lediglich der südliche Teil des Kreises Waldeck-Frankenburg gehört zu Mittelhessen. Aufgeteilt wurde auch der Wetteraukreis: Die nördlichen (verkehrlich nach Gießen ausgerichteten) Gemeinden gehören zu Mittelhessen, die südlichen zum Großraum Frankfurt. Osthessen umfasst künftig den Landkreis Fulda sowie den nordöstlichen Teil des Main-Kinzig-Kreises. Nichts geän-

dert hat sich beim Regionalverband Starkenburg.



(Karte: Wolfgang Brauer)

Die jeweiligen Ansprechpartner in den Regionalverbänden finden Sie auf der nächsten Seite. >

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: Thomas Kraft
(Anschrift siehe PRO BAHN Mittelhessen)

Stellvertreter:
Wilfried Staub
Königsteiner Straße 156a
65812 Bad Soden am Taunus
Tel. (0 61 96) 2 66 84
E-Mail: WilfriedStaub@aol.com

Klaus Gietinger
Postfach 111 963
60054 Frankfurt am Main
Tel. (0 69) 70 36 33
E-Mail: klaus.gietinger@arcor.de

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

PRO BAHN Nordhessen

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

PRO BAHN 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

PRO BAHN 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 Regionalverband

Großraum Frankfurt am Main e. V.

Regionalvorsitzender Thomas Schwemmer
Krifteler Straße 107
60326 Frankfurt am Main
Tel. (069) 36 70 17 50
Fax (069) 71 04 59 44 2
E-Mail: info@frankfurt.pro-bahn.de

PRO BAHN Regionalverband

Starkenbourg e.V.

Geschäftsführender 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:

Fr 1.6. Redaktionsschluss der „PRO BAHN Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“, Heft Juli – August 2012. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (siehe Seite 2).

PRO BAHN Nordhessen:

Mi 30.5. 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus, Wilhelmstraße 2, Kassel

Mi 24.6. (jeden letzten Mittwoch im Monat).

PRO BAHN Mittelhessen:

So 6.5. Infostand von PRO BAHN bei der Eröffnung des umgebauten Wetzlarer Bahnhofs auf dem Bahnhofsvorplatz.

Mi 16.5. 19.00 Uhr: Treffen in der Pizzeria Adria, Frankfurter Straße 30, 35392 Gießen.

PRO BAHN Großraum Frankfurt:

Mo 7.5. ab 18.30 Uhr: Monatstreff im Saalbau Gutleut, Rottweiler Straße 32, (fünf Fußminuten vom Hauptbahnhof/Südseite).

So 27.5. 10-17 Uhr: Infostand des Regionalverbandes Frankfurt beim Bahnhofsfest in Königstein

Mo 4.6. ab 18.30 Uhr: Monatstreff im Saalbau Gutleut, Raum 3,

Mo 2.7. ab 18.30 Uhr: Monatstreff im Saalbau Gutleut, Raum 3,

PRO BAHN Starkenburg:

Mi 25.5. 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 Busline F bis zur Haltestelle Moldenhauerweg.

Mi 26.6. 18.00 – 20.15 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des Regionalverbandes Starkenburg im Restaurant Gargano.

Regionalverband Rhein-Neckar:

Sa 12.5. Jahreshauptversammlung des PRO BAHN Landesverbandes Baden-Württemberg in Pforzheim

Do 24.5. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar im Restaurant red – die grüne Küche, Poststraße 42 in Heidelberg.

(Termin wegen Himmelfahrt um eine Woche verschoben!)

Do 21.6. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar im Umweltzentrum, Mannheim, Käfertaler Straße 162.

Sonstige Termine

Do 10.5. 20.00 Uhr: Arbeitstreffen der IG PRO SCHIENE Weschnitztal-Überwaldbahn

Do 14.6. im Gasthaus „Zur Kreuzgasse“ in Ober-Waldmichelbach.

