

Fahrgastzeitung

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

Nr. 95

November – Dezember 2012



Aus für Rüdeshheimer Tunnel	S. 14
Straßenbahn nach Groß-Zimmern	S. 20
Zukunft des Heidelberger ÖPNV	S. 25

Titelbild: In der Abstellanlage Grävenwiesbach treffen sich verschiedene Fahrzeuggenerationen der TSB. (Foto: M. Härter)

Rückseite: Der Bahnhof Altmorschen wird renoviert und künftig von einer Firma privat genutzt. (Foto: hh)

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 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 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: 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.: *tk*, für die einzelnen RV: *hh*, *tk*, *com*, *hk*, *wb*.

Endzusammenstellung dieser Ausgabe: *hk*

Druck und Versand: *hk*

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

Regionalredaktionen:

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

Mittelhessen: Thomas Kraft, Fliederweg 17, 35633 Lahnau, Tel. (0 64 41) 6 60 99, Fax (0 64 41) 67 18 29, E-Mail: 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: 1.10.2012 (Heft November – Dezember 2012)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.12.2012 (Heft Januar – Februar 2013)

Die Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen ist auch online über www.pro-bahn.de/hessen erhältlich.

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

Bahnhof Altmorschen wird wieder ein Schmuckstück..... 4

Großraum Frankfurt am Main

Kehrtwende beim RMV 4

Dreieichbahn: Stündlich nach Frankfurt – aber reichen die Kapazitäten?..... 6

Düstere Aussichten..... 8

Nachtrag..... 12

Roland Schmidt wird neuer Chef bei der MTV 13

20 Jahre TSB 14

Das endgültige Aus für den Tunnel..... 16

Starkenburg

Modernisierung der ÖPNV-Anlage am Bahnhof Höchst im Odenwald..... 18

Regionalverband weiterhin ohne Vorsitzenden 19

Dadina auf wirrem Schmalspurtrip 20

Rhein-Neckar

Im Südwesten nichts Neues..... 23

Eine unendliche Geschichte 25

Preiserhöhung durch die Hintertür 28

Leserbrief

JA zur 1. Klasse in S-Bahnen!..... 29

PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten 30

PRO BAHN - Termine 31

Nordhessen

Bahnhof Altmorschen wird wieder ein Schmuckstück

Der beim Bau der Friedrich-Wilhelm-Nordbahn, der heutigen NVV-Linie R5 Kassel–Bebra–Fulda, im Jahr 1848 errichtete Bahnhof war über 100 Jahre lang in gutem Zustand. Als in den letzten Jahrzehnten Güter- (Gipswerke) und Personenverkehr zurückgingen, hatte weder die DB noch die Gemeinde Morschen ein Interesse an dem historischen Gebäude. Viele Jahre bot der Bahnhof ein Jammerbild. Die FGZ berichtete öfter hierüber. In den Jahrzehnten, in denen der Bahnhof verwaist war, hatte sich der Gemeine Hausschwamm ausgebreitet. Das heißt, erklärt der Kasseler Architekt Ulf Möller: Alle Holzteile mussten entfernt werden. Fenster, Türen, Treppen und Decken wurden ausgebaut.

Zur Rettung des Gebäudes ersteigerte die Medizintechnikfirma B. Braun, Melsungen, im Jahr 2009 den Bahnhof. Das Gebäude soll zur Weiterbildung der Mitarbeiter dienen. So wird z. B. im Erdgeschoss ein Intensivzimmer eingerichtet, in dem medizinisches Personal mithilfe von Dummys auf die Aufgaben in einer Intensivstation trainiert werden soll. Beim Betrachten des äußeren Gebäudes

fallen die neuen Eichenfenster auf, die oben in einen Halbkreis münden. Dessen Sprossen sind so angeordnet wie die Speichen der Räder einer Dampflokomotive. Die Mauerbögen darüber verstärken den optischen Effekt. „Für damals war das ein Hightechbau“, erklärt Möller. Und dafür diente eine Dampflok als Vorbild.



Der Bahnhof in Altmorschen. (Foto: hh)

Sowohl in Altmorschen als auch im benachbarten Melsungen werden historische Bahnhofsgebäude zu Fortbildungszwecken hergerichtet und sinnvoll genutzt. Nun ist PRO BAHN neugierig, wie sich das viel größere Bahnhofsgebäude zwischen den Gleisen 3 und 8 im Bahnknotenpunkt Bebra entwickelt. (hh)

Großraum Frankfurt am Main

Kehrtwende beim RMV

Die Senioren-Karte 65 plus kommt zum Fahrplanwechsel

Jahrelang haben sich die verschiedenen Fahrgastverbände im RMV sowie

der Fahrgastverband PRO BAHN vergeblich für die Einführung eines Senio-

rentickets eingesetzt, das sich bei fast allen anderen Verbänden in Deutschland zum Renner entwickelt hat. Die Argumentation des RMV mündete nach vor Kurzem darin, dass man nicht den Erfolg der 9-Uhr-Karte unterlaufen wolle, die bereits von vielen Rentnern gerne genutzt und geschätzt werde. Umso überraschender kam nun im Sommer die Nachricht, dass auch der RMV zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 ein attraktives Angebot für Senioren auflegen werde. Die Einführung wurde so kurzfristig beschlossen, dass Preise und Konditionen bis heute nicht in der für 2013 gültigen Fahrpreistabelle (auf der Homepage des RMV mit Stand vom 27. Juni 2012 online gestellt) zu finden sind.

Das neue Angebot des RMV kann sich sehen lassen und wird bestimmt für viele ältere Menschen Anlass sein, öfters als bisher oder sogar auf Dauer auf den ÖPNV umzusteigen. Das sind – kurz zusammengefasst – die Konditionen und Preise der 65-plus-Karte:

Die Karte wird zunächst nur als Jahreskarte angeboten. Monatskarten folgen dann zum Fahrplanwechsel 2013. Die Karte gibt es auf Antrag als Chipkarte mit Foto und ist nicht übertragbar. Es erfolgt eine automatische Verlängerung mit den üblichen Kündigungsfristen. Berechtig sind alle Personen ab dem ersten Tag des Monats, in dem sie 65 Jahre alt werden. Die Prüfung des Alters erfolgt einmalig bei der Erstbeantragung. Die Karte berechtigt ganztags (also auch vor 9 Uhr) in den beantragten bzw. freigegebenen Tarifgebieten zu beliebig vielen Fahrten in der 1. Wagenklasse.

Von Montag bis Freitag ab 19 Uhr, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ganztags fahren ein Erwachsener und alle eigenen Kinder (ziemlich unwahrschein-

lich, aber nicht ganz ausgeschlossen) bzw. bis zu drei Kinder kostenlos ebenfalls in der 1. Klasse mit! Samstags, sonn- und feiertags wird die Gültigkeit einschließlich der Mitnahmeregelung als besonderes Bonbon auf das gesamte RMV-Gebiet ausgedehnt! Die 65-plus-Karte gilt zunächst nicht in den Übergangsbereichen und es gibt auch keine Aufpreiskarte für die Nutzung von IC- und ICE-Zügen. Das Lösen von Anschluss-Fahrscheinen ist möglich, jedoch nur für die 2. Wagenklasse und jeder Mitfahrer benötigt einen eigenen Anschlussfahrschein. Beim Verlassen der freigegebenen Tarifgebiete muss also während der Fahrt in die 2. Klasse gewechselt werden (dies ist aber nur Montag bis Freitag nach 19 Uhr relevant).

Senioren fahren 1. Klasse

Nachfolgend auszugsweise eine Zusammenstellung der Kosten der 65-plus-Karte bei monatlicher Abbuchung (*in Klammern, die ab Januar 2013 gültigen Preise einer übertragbaren 9-Uhr-Karte bei ebenfalls monatlicher Abbuchung*):

Frankfurt € 648,00 (*€ 648,00*), Offenbach € 504,00 (*€ 504,00*), PS1 € 329,00 (*€ 338,00*), PS2 (außer Offenbach) € 468,00 (*€ 504,00*), PS3 (außer Frankfurt/M) € 582,00 (*€ 656,00*), PS4 € 828,00 (*€ 984,00*).

Es wäre müßig, darüber zu sinnieren, warum Senioren im RMV in Deutschland einzigartig die 1. Klasse nutzen dürfen und ob dies vielleicht eine Reaktion auf den Artikel „Weg mit der 1. Klasse in der S-Bahn Rhein-Main“ in der FGZ Nr. 93 und somit die Antwort auf die extrem

schwache Auslastung dieser Wagenklasse sein könnte. Auch stellt sich die Frage, warum man nicht dem Beispiel der beiden anderen Verbände in Hessen gefolgt ist, und die Seniorenkarte bereits für die Personengruppe ab 60 Jahre aufgelegt hat?

Freuen wir uns also lieber darüber, dass die Seniorenkarte in dieser Form nun endlich kommt, auch wenn sie durchaus etwas preiswerter hätte ausfallen können. So kostet die 60+Karte im gesamten Verkehrsverbund Rhein-Neckar (vrn) gerade einmal € 410,40 im Jahr und im gesamten Netz des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) € 470,00. Hoffen wir dennoch, dass 65-plus-Karte des RMV ein Erfolg wird und mit dazu beiträgt, die oft schwach ausgelastete Busse und Bahnen in der Neben- und Schwachlastverkehrszeit zu füllen. Es bleibt weiterhin zu hoffen, dass rechtzeitig vor dem Fahrplanwechsel ein werbewirksamer Prospekt zur Verfügung steht, denn alle von uns befragten Senioren haben ausgesagt, dass sie baldmöglichst auf die 65-plus-Karte umsteigen wollen, das neue Angebot ihnen aber bisher völlig unbekannt ist.

CleverCard endlich kreisweit gültig

Eine weitere lang gehegte Forderung von PRO BAHN scheint ebenfalls in Erfüllung zu gehen. Geschäftsführer Knut Ringat hat in einem ausführlichen, der Frankfurter Neuen Presse gegebenen, Interview verkündet, dass die CleverCard des RMV nunmehr kreisweit im Gebiet des Wohnorts des Schülers/Auszubildenden gelten soll (nachzulesen auf der Homepage des RV Frankfurt unter <AKTUELLES> unter dem Datum 24.09.2012). Bisher ist die Gültigkeit nämlich nur auf die direkte Strecke zwischen Wohn- und Schulort beschränkt. Diese auf das gesamte Kreisgebiet ausgedehnte Gültigkeit haben bisher nur einige auserwählte Kreise, zum Beispiel der Rheingau-Taunus-Kreis, aufgelegt. Die Ausweitung der Gültigkeit ist praktisch zum Nulltarif zu realisieren, denn die wenigen zusätzlichen Fahrten der Schüler finden nachmittags oder am Wochenende statt, wenn in Bussen und Bahnen noch genügend freie Kapazitäten zur Verfügung stehen, wie die Beispiele in den Regionen mit der erweiterten Gültigkeit belegen. *(Wilfried Staub)*

Großraum Frankfurt am Main

Dreieichbahn: Stündlich nach Frankfurt – aber reichen die Kapazitäten?

Überarbeitetes Konzept findet die Zustimmung der Nutzer und des Fahrgastverbands PRO BAHN

Die 15 Kilometer lange Bahnlinie zwischen Buchschlag und Ober-Roden ging erst relativ spät am 1. April 1905 in Betrieb. Der 8,6 Kilometer lange Ab-

schnitt weiter nach Dieburg, der heute als Gesamtstrecke unter dem Namen Dreieichbahn firmiert, wurde dagegen bereits 10 Jahre zuvor eröffnet. Zu Beginn der

1980er Jahre galt die Strecke als stillungsgefährdet. Es gründete sich eine Interessengemeinschaft, die sich in Verbindung mit lokalen Politikern mit Erfolg für den Erhalt der für die Erschließung und Entwicklung der Region unverzichtbaren Schienenverbindung stark machte. 1998 nahm die neue Dreieichbahn mit modernen Fahrzeugen und einem neuen Fahrplankonzept ihren Betrieb auf.

Noch dieses Jahr soll der Betrieb auf der RMV-Linie 61 nun erstmals als gemeinsames Bündel zusammen mit der Odenwald- und der Pfungstadtbahn, aufgeteilt in drei Losen, die je nach Angebotslage zusammen oder auch getrennt vergeben werden können, europaweit ausgeschrieben werden. Der Start mit dem bisherigen oder einem neuen Eisenbahnunternehmen wäre dann zum 13. Dezember 2015. Die Ausschreibungsbedingungen des RMV beinhalten keinen speziellen Fahrzeugtyp, schreiben jedoch genau definierte Anforderungen an die Ausstattung der Dieseltriebwagen und eine Mindestplatzkapazität, bezogen auf die einzelnen Zugpaare, vor.

Geändertes Fahrplankonzept

Bestandteil einer Ausschreibung ist auch ein Fahrplankonzept, auf dessen Grundlage die Betreiber ihre Kosten kalkulieren können. Zweifelsohne bestehen auf eingleisigen Strecken mit festgelegten Kreuzungspunkten und nicht variierbaren Umsteigerelationen gewisse Zwänge, die den Fahrplanmachern wenig Gestaltungsmöglichkeiten lassen. Der vom RMV zunächst vorgelegte Fahrplanentwurf löste Pressemeldungen zu Folge bei allen Beteiligten regelrechte Proteststürme aus, da das Konzept den punktuellen Bedarf zu wenig be-

rücksichtigte und zudem nicht „fahrbar“ gewesen wäre.

Eilig meldete sich die Nutzerinitiative Dreieichbahn, eine Art verkehrspolitischer Zusammenschluss von Fahrgästen unter Federführung von Martin Trauner und Sven Arved Koch, die sich beide schon vor 20 Jahren bei der Erstellung des Konzepts für die neue Dreieichbahn einen Namen gemacht haben. Deren kritische Anmerkungen führten zu einer Revision des Konzepts, das nach PROBAHN vorliegenden Informationen – vereinfacht dargestellt – wie folgt aussieht:

Montag bis Freitag verkehren stündlich zwischen 6 bis 20 Uhr durchgehende Züge zwischen Dieburg und Frankfurt Hbf, die bis etwa 9 Uhr und zwischen 12 und etwa 21 Uhr – bei vernachlässigbaren Abweichung vom Grundtakt – im Abschnitt Ober-Roden–Buchsschlag auf 30 Minuten verdichtet werden. Zur Erinnerung: Derzeit gibt es zwischen Dieburg und Frankfurt in der jeweiligen Lastrichtung nur drei durchgebundene Züge im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr. Ganztägige umsteigefreie Verbindungen haben in vergleichbaren Fällen, vornehmlich in der Nebenverkehrszeit, zu einem deutlichen Fahrgastzuwachs geführt, auch wenn dies in diesem Fall ein Parallelverkehr mit der S3/S4 bedeutet. PROBAHN befürwortet ungeachtet dessen diesen Komfortgewinn für die Bürger in der Dreieich.

Nach 21 Uhr und an Samstagen und Sonntagen bleibt das Angebot gegenüber heute im Prinzip unverändert, wobei der Spätzug an Samstagen um 1:11 Uhr ab Buchschlag entfallen dürfte. Die Taktausdünnung vormittags ist als Reaktion auf die geringe Nachfrage in dieser Zeit durchaus nachvollziehbar. Die Ausdün-

nung kann im Laufe der Ausschreibungsperiode aber jederzeit wieder zurückgenommen werden, falls sich die Nachfrage entsprechend ändert und die Finanzierung gegeben ist.

Es muss nicht immer alles neu sein

Einzelne Details bedürfen allerdings noch einer abschließenden Abstimmung. So würde sich zum Beispiel der Anschluss in Dieburg auf die Züge Darmstadt–Aschaffenburg deutlich verbessern lassen, wenn die zum Hauptbahnhof Frankfurt durchgebundenen Fahrten nachmittags in Ober-Roden enden und dafür die Verdichter bis Dieburg durchgeführt würden. Dadurch ließe sich als Nebeneffekt das vorhandene Wagenmaterial wirtschaftlicher einsetzen. Leichte Bedenken bestehen allerdings, ob im morgendlichen Peak beim Zusammentreffen von Berufs- und Schülerverkehr das Platzangebot wirklich ausreichend kalkuliert wurde. Es sollte, um zukünftigem Bedarf gerecht zu werden, vom Besteller aus leidvoller Erfahrung heraus generell um 30 Prozent höher angesetzt werden, als derzeit erforderlich.

PRO BAHN hätte dabei keine Bedenken, wenn zur Erhöhung der Sitzplatzkapazität nach Schweizer Vorbild

ein oder zwei Verstärkerzüge von Montag bis Freitag frühmorgens mit altem Wagenmaterial, das nicht barrierefrei und nicht klimatisiert sein muss, gefahren werden, sofern diese Züge in den Fahrplantabellen entsprechend gekennzeichnet würden. Auch müssten diese Züge zur Stabilisierung des Fahrplans nicht unbedingt an jeder Station halten. Hierfür kämen lokbespannte Züge, die Baureihe 646 oder auch die buchmäßig längst abgeschriebenen re-designigten 628er in Frage, die von der Substanz her noch gut und gerne 20 Jahre rollen könnten. Es ist aus betriebswirtschaftlicher Sicht nicht zu verantworten, dass in Zeiten knapper Mittel für solche Fahrten fabrikneue Gefäße eingesetzt werden, die nur für eine oder zwei Fahrten täglich benötigt werden.

Die Geschehnisse rund um die europaweite Ausschreibung der Leistung der Dreieichbahn sind ein gutes Lehrbeispiel dafür, wie sich der Besteller viel Ärger ersparen kann, wenn er – wie in der Schweiz nach demokratischem Selbstverständnis gang und gebe – in einer frühen Phase die Betroffenen mit einbindet. Sie sind es letztlich auch, die mit dem Kauf ihrer Fahrkarte und ihren Steuern den Betrieb der Bahnen finanzieren. (*Wilfried Staub*)

Großraum Frankfurt am Main

Düstere Aussichten

Minister Florian Rentsch hat anlässlich des 10. Hessischen Mobilitätskongresses am 11. Oktober 2012 in Darmstadt deutlich gemacht, dass die Hessischen Verbände und deren Lokale Nahverkehrsorganisatoren (LNO) unter die-

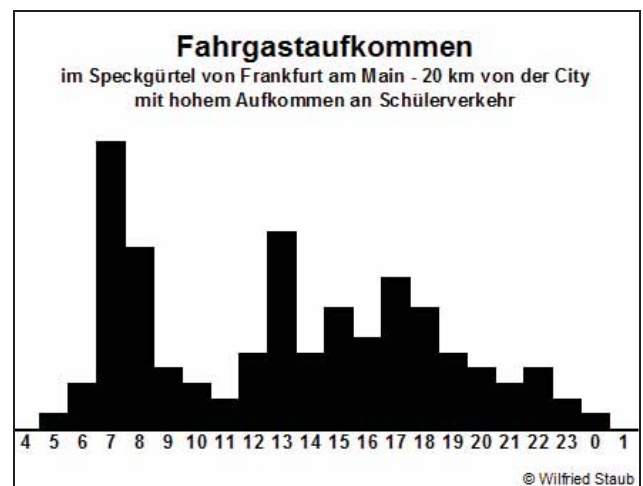
ser Koalition auch in Zukunft mit keinerlei zusätzlichen Landesmitteln zur Finanzierung des laufenden Betriebes bei Bussen und Bahnen rechnen können. Zudem zwingt die Haushaltslage der Städte und Gemeinden auch diese, ihre Zu-

schüsse zur Finanzierung lokaler Buslinien auf den Prüfstand zu stellen. Bei der Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans für Offenbach zum Beispiel war die Nahverkehrsorganisation NIO von der Stadt beauftragt, ein Szenario zu entwickeln, dass ab 2015 Einsparungen, sprich Angebotskürzungen, in Millionenhöhe vorsieht. Nicht viel anders ergeht es den anderen LNO, insbesondere im ländlichen Raum, wo nach Prognosen zudem noch die Fahrgastzahlen auf Grund der demografischen Entwicklung in den nächsten Jahren dramatisch einbrechen werden. Einige Kommunen haben sich unter den Schutzschirm des Landes begeben (müssen), der sie nun verpflichtet, alle freiwilligen Leistungen (auch Zuschüsse für den ÖPNV) zu kürzen.

Busfahrten könnten bis zu 25 Prozent teurer werden

Auf der anderen Seite kommen auf den RMV und die LNO nach übereinstimmenden Expertenmeinungen bei allen Neuausschreibungen ab dem kommenden Jahr Kostensteigerungen von 20 bis 25 Prozent zu. Liegen die Preise pro Nutzwagenkilometer bei Bussen derzeit noch zwischen € 2,55 und € 2,79, so dürften sie zukünftig bei € 2,95 bis € 3,15 liegen. Die Situation auf dem Arbeitsmarkt zwingt die Busunternehmen, ihre Fahrer zukünftig über Tarif zu entlohnen oder aber es werden wegen Personalmangel noch mehr Fahrten ausfallen als heute schon. Das sind - bei einem Lohnkostenanteil von etwa 60 % - erhebliche Mehrkosten, die in voller Höhe an die Besteller weitergereicht werden. Zudem entfällt der Wettbewerbsdruck, da sich die Zahl der potentiellen Bieter in den letzten zehn Jahren im Busbereich geradezu dezimiert hat.

Der Tag liegt nicht mehr fern, da sich für wenig attraktive Busbündel kein einziger Bieter mehr finden wird. Welche Auswirkungen dies alles auf die Preisgestaltung der RMV-Tickets haben wird und mit welchen Angebotskürzungen wir Fahrgäste ab 2014 rechnen müssen, kann sich jeder Leser leicht selbst ausmalen. Der RMV erwirtschaftet auf Grund seiner verhältnismäßig hohen Fahrpreise einen sensationell hohen Deckungsgrad von 58 %. Wiesbaden gibt allerdings vor, dass in Zukunft die Marke von 70 % anzustreben ist. Zur Erinnerung: Der Berliner Nahverkehr schafft nur einen Deckungsgrad von rund 30 %. Die Unterdeckung finanzieren wir Hessen über den Länderfinanzausgleich mit.



Die Devise für die Zukunft heißt also Einnahmen steigern, in erster Linie aber Kosten drastisch senken. In ganz bescheidenem Umfang kann mehr Geld über attraktive Ticketangebote für die Nebenverkehrs- und Schwachlastzeit in die Kasse fließen. Bei der Angebotsgestaltung muss man allerdings äußerst behutsam vorgehen. Wenn am Wochenende anstelle von Kurzzügen längere Vollzüge eingesetzt werden müssen, bei Lok bespannten Bahnen die fünf Wagen nicht mehr ausreichen oder im ländlichen

Raum bei schönem Wetter der AST-Verkehr die Wandergruppen nicht mehr bewältigen kann, würde sich dieser Effekt schnell als ins Gegenteil umkehren.

50 Prozent mehr Fahrgäste bis 2025?

Der morgendliche Berufsverkehr verträgt schon heute im Rhein-Main-Gebiet auf manchen Relationen keinen einzigen Fahrgast mehr. Katastrophale Zustände herrschten in diesen Tagen während der Frankfurter Buchmesse. Aber gerade auf diesem, und leider nur auf diesem Sektor kann bzw. muss mit steigenden Pendlerzahlen gerechnet werden. Bei einer realistischen Steigerung der Fahrgastzahlen in Frankfurt von jährlich 3 Prozent bedeutet dies eine Zunahme bis zum Jahr 2025 um 50 Prozent. Es findet sich aber in keinem Entwurf der bisher bekannten Nahverkehrspläne eine Antwort auf die Frage, wie man die Pendlerströme in zwölf Jahren bewältigen wird.

Schwarzfahren wird zum Hobby

Über die Kürzung der Mittel des Landes um 20 Millionen Euro an alle Hessischen Verbände haben wir uns seinerzeit alle zu Recht fürchterlich aufgeregt. Alleine dem RMV gehen nach Aussage von Geschäftsführer Ringat jährlich 29 Millionen durch Schwarzfahrer verloren. Dabei geht Ringat nur von einer Quote von 4 % aus. In Wirklichkeit dürfte sie sich zwischen 6 % und 20 % bei einzelnen Schulbuslinien, auf denen regelmäßig Gelenkbusse eingesetzt werden, bewegen. Die Pflicht bei Bussen vorne einzusteigen und den Fahrschein vorzuzeigen, hat sich längst zum Papiertiger entwickelt. Viele Busfahrer vertreten den Standpunkt, dass sie schon als Fahrer

unterbezahlt sind und nicht ihre Gesundheit bei den immer rabiater vorgehenden Fahrgästen aufs Spiel setzen und die Fahrgäste auffordern, die Fahrausweise vorzuzeigen. Wer nicht freiwillig zahlt, fährt halt schwarz oder – noch beliebter – grau. Ganz auf Null lässt sich die Quote freilich selbst bei Bahnsteigsperrern wie in London nie drücken. Eine Quote von 1,8 % ist aber anzustreben. Dem RMV dürften PRO BAHN-Schätzungen zu Folge etwa 50 Millionen an Einnahmen verloren gehen. Es ist jetzt in Zeiten leerer Kassen das Gebot der Stunde und ein Akt der Fairness den ehrlichen Fahrgästen gegenüber, die Fahrscheinkontrollen durch gut geschulte Prüftrupps zu intensivieren. Der deutlich kleinere Hamburger Verkehrsverbund verzeichnet nach eigenen Angaben als Folge massiver Kontrollen im Jahr 2011 nachweislich ein – um die gestiegenen Fahrgastzahlen bereinigtes – Einnahmeplus von 21 Millionen Euro.

Möglichkeiten zum Sparen

Einsparpotentiale gibt es deren noch viele. Einige davon werden nachfolgend aufgezeigt. Wir müssen endlich davon wegkommen, für alle Fahrten fabrikneue Busse und Bahnen zu fordern. Um den morgendliche und abendlichen Peak abzudecken, ist es den Fahrgästen durchaus zumutbar, auch mit älterem Wagenmaterial befördert zu werden. Hauptsache ist, es stehend ausreichend Sitzplätze zur Verfügung. Bestimmte Fahrzeuge werden arbeitstäglich nur für zwei bis vier Fahrten benötigt und stehen dann tagsüber und am Wochenende ungenutzt in den Abstellanlagen herum. Es ist aus betriebswirtschaftlicher Sicht unverantwortlich, hierfür Neufahrzeuge einzusetzen. Für solche

Fahrten genügen auch Fahrzeuge, die buchmäßig bereits abgeschrieben sind und deutlich preiswerter angeboten werden können. Schweizer Beobachtungen belegen sogar, dass diese Gefäße von einem bestimmten Klientel an Fahrgästen bevorzugt werden, weil die Sitze bequemer sind und sich die Fenster noch öffnen lassen. Für viele Schülerfahrten sind durchaus auch Busse zulässig, die älter als acht Jahre, nicht barrierefrei, nicht klimatisiert und nicht mit Fahrscheinmodulen ausgerüstet sind. Hauptsache ist, dass sie verkehrssicher sind.

Längere Laufzeiten minimieren die Kosten

Wenn die Ausschreibungspraxis in Deutschland so weiter geführt wird wie bisher, werden wir in Kürze ein Durchschnittsalter bei Zügen von acht Jahren haben. In Frankreich beträgt die Marke 21 Jahre und in der Schweiz sogar 23 Jahre. Der Berichterstatter hat in der Schweiz im Berufsverkehr sogar einmal Wagenmaterial des Baujahres 1942 gesehen, das noch topp in Schuss war. In Deutschland beträgt die Abschreibungsperiode 15 Jahre. Danach sind die Fahrzeuge durchaus noch, ggf. nach einer Runderneuerung, für viele Jahre betriebsfähig, finden aber meist keine weitere Verwendung, weil jeder Verbund und sogar jede Linie ihre ganz spezifischen Ausschreibungskriterien vorgibt. Dieser Kosten treibende Wahn muss endlich ein Ende haben. Es müssen Deutschland einheitliche Kriterien für Fahrzeuggruppen festgelegt werden, damit in besonderen Fällen die Fahrzeuge jederzeit untereinander tauschbar sind.

Fahrplan

Taktfahrpläne sind zugeben eine tolle Sache. Sie sind aber ein nicht zu unterschätzender Preis treibender Faktor. Es macht keinen Sinn, Fahrpläne als Grundlage für Ausschreibungen zu erstellen, bei denen Busse und Bahnen nach jedem Umlauf an Endhaltestellen mehr als 40 Minuten herumstehen (und das Fahrpersonal in der übrigens unbezahlten Pause nicht einmal eine Toilette vorfindet). Auch sind Abweichungen vom Fahrzeitprofil bei Buslinien in der Schwachlastzeit durchaus tolerierbar, wenn dadurch Fahrzeuge und Personal eingespart werden kann. Traffiq beherzigt diesen Grundsatz eigentlich schon immer und hat dabei noch nie größere Probleme gehabt. Beispiele für eine Umsetzung dieses Prinzips sind zum Beispiel auch die Buslinien 253 und 261.

Auch eine Ausdünnung des Taktes in der Talzeit zwischen 9 und 12 Uhr sollte für die Zukunft geprüft werden. Busbündel müssen in Zukunft mehr denn je so erstellt werden, dass ein Fahrer- und Fahrzeugwechsel an Knotenpunkten zu einer optimierten Auslastung führt. Dazu bietet sich auch die angedachte Überführung von bisher vom RMV bestellten Regionalbuslinien in die Obhut der LNO an. Diese Maßnahme dürfte für so manche LNO im Speckgürtel Frankfurts ein Segen sein, denn viele Regionalbusse weisen hier eine Deckungsgrad von über 100 % auf, auf manche LNO im ländlichen Raum dürften dagegen weitere nicht unerhebliche Kosten zukommen.

Es gibt viel zu tun, packen wir es an.
(Wilfried Staub)

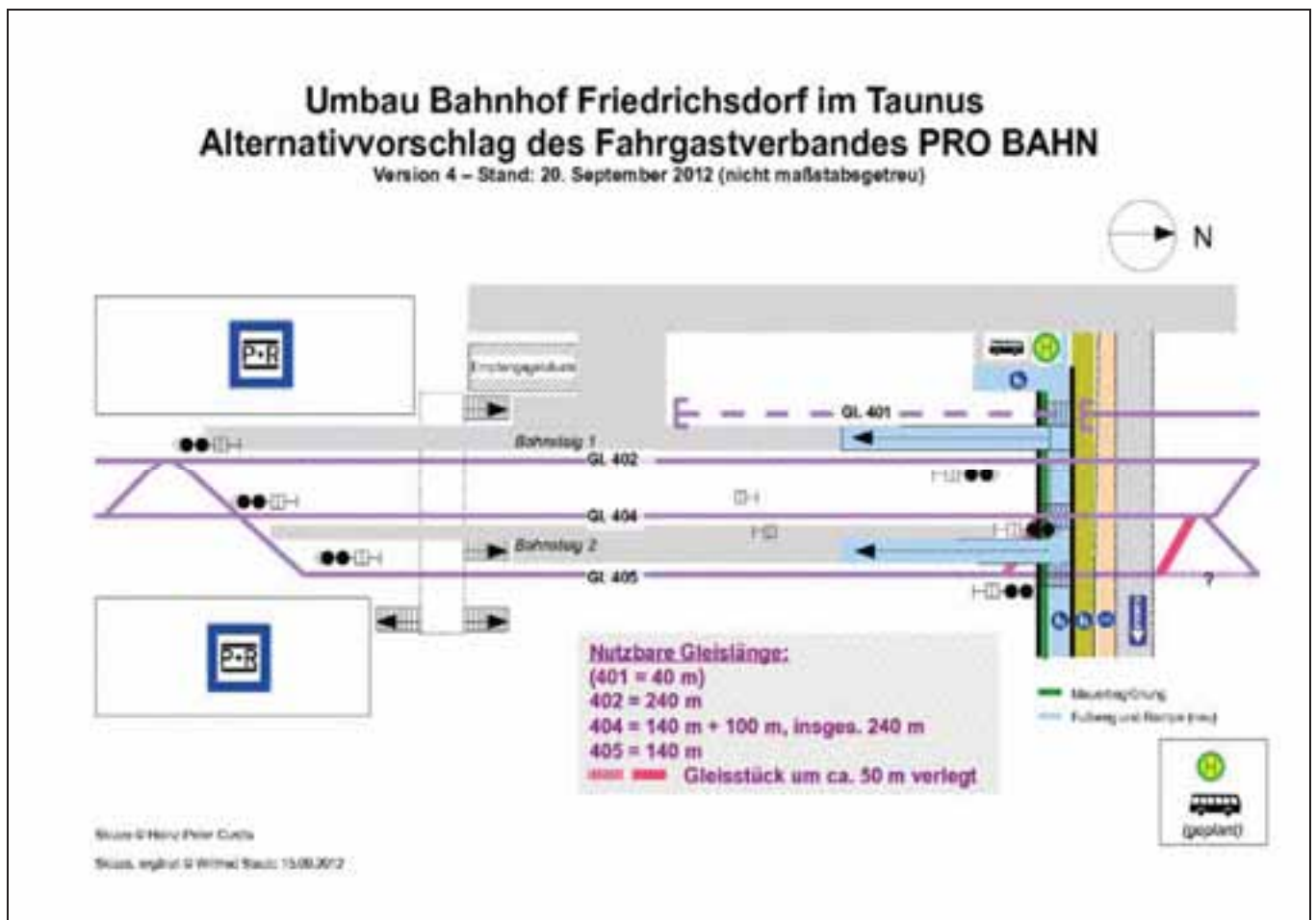
Großraum Frankfurt am Main

Nachtrag

Viel Positives für die ÖPNV-Nutzer in der Rhein-Main-Region

Der Magistrat der Stadt Frankfurt am Main hat dem für die westlichen Vororte zuständigen Ortsbeirat 6 mitgeteilt, dass der barrierefreie Umbau der Straßenbahnhaltestellen Tillystraße, Zuckerschwerdtstraße und Bolongaropalast vorläufig zurückgestellt sei. Dieser an und für sich negativen Nachricht kann man durchaus etwas Positives abgewinnen, wenn man die Begründung hierfür liest. Die Planer wollen nämlich zunächst abwarten, ob und wann der Vorschlag des RV Frankfurt in die Tat umgesetzt werden kann, die Tram 21 auf völlig neuer Trasse bis in den Bahnhof Höchst zu füh-

ren (die FGZ berichtete mehrfach). Damit dieser Plan verwirklicht werden kann, ist ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor erforderlich. Der allerdings ist wiederum vom Bau der Regionaltangente West abhängig. Das ist die zweite positive Nachricht: Die Planungsgesellschaft der RTW wurde von deren Aufsichtsrat, wie in der letzten Ausgabe der FGZ vorausgesagt, am 12. September 2012 beauftragt, die Planungen für die RTW bis Einreichung des Planfeststellungsverfahrens zügig voran zu treiben. Hierfür wurden im Schnellverfahren über 20 Millionen Euro bewilligt.



Damit nicht genug der erfreulichen Nachrichten. Am 14. September 2012 fand am Bahnhof Friedrichsdorf auf Einladung der Stadt ein intensiver Gedankenaustausch zwischen dem 1. Stadtrat Fischer, dem Leiter des Bauamtes und der Projektleiterin sowie der AG Bf Friedrichsdorf, der Mitglieder von PRO BAHN und der Fahrgastlobby Hochtanus angehören, zur Umgestaltung des

Bahnhofsareals und des barrierefreien Zugangs zu den beiden dortigen Bahnsteigen statt. Als Ergebnis des konstruktiven und in offener Atmosphäre stattgefundenen Gesprächs hat PRO BAHN im Anschluss daran den 4. Entwurf eines Konzeptes vorgelegt, dass derzeit von einem Ingenieurbüro auf seine Machbarkeit hin geprüft wird. *(Wilfried Staub)*

Großraum Frankfurt am Main

Roland Schmidt wird neuer Chef bei der MTV

Ralf Scholz wurde im vergangenen Herbst überraschend als Geschäftsführer der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft (MTV) nach Ermittlungen des Finanzamtes und der Staatsanwaltschaft wegen Untreue vom Dienst suspendiert (siehe Fahrgastzeitung 90, S. 18). Zwischenzeitlich leitete die Prokuristin der MTV, Frau Birgit Hartmann kommissarisch die Geschäfte. Die gegen Scholz erhobenen Vorwürfe haben sich laut Presseberichten erhärtet. Die vakante Stelle kann daher nunmehr wieder besetzt werden.

Mit Wirkung vom 1. Januar 2013 wird Roland Schmidt (47) vom Aufsichtsrat der MTV zum neuen Geschäftsführer bestellt. Der gebürtige Dortmunder ist gelernter Diplom-Geograf und blickt auf eine langjährige Erfahrung als versierter Verkehrsplaner zurück. Derzeit ist er noch als Bereichsleiter Planung bei der Nahverkehrsgesellschaft "traffiQ" beschäftigt. Der Regionalverband Frankfurt hatte in

den letzten Jahren zahlreiche persönliche Kontakte mit Roland Schmidt, der auch aktives Mitglied im regionalen Forum der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft ist, und hat dabei sein Fachwissen und seine analytischen Fähigkeiten kennen und schätzen gelernt.



Roland Schmidt. (Foto: Traffiq)

Die FGZ wünscht Roland Schmidt einen guten Start in Hofheim und eine erfolgreiche und erfüllte Tätigkeit in der MTV auch zum Wohle der Fahrgäste im Main-Taunus-Kreis und der zwölf Gesellschafter. *(Wilfried Staub)*

Großraum Frankfurt am Main

20 Jahre TSB

Es gibt viele Persönlichkeiten, die sich den Orden als Retter der Taunus-Schnell-Bahn (TSB), umgangssprachlich fälschlicherweise als Taunusbahn bezeichnet, umhängen möchten. Wer dabei damals im Vorder-, noch mehr aber im Hintergrund maßgeblich die Fäden zog, ist hierbei heute nicht mehr unzweifelhaft nachvollziehbar. Es war aus damaliger Sicht auf jeden Fall eine mutige und, wie es sich herausstellte, zukunftsweisende Entscheidung der verantwortlichen Politiker und Gremien, die verbliebene Rumpfstrecke Friedrichsdorf – Grävenwiesbach mit zum Schluss täglich nur noch weniger als 1.500 Fahrgästen vor der Stilllegung zu bewahren. Die Zeiten, als noch der „Heckeneilzug“ Frankfurt – Köln über Grävenwiesbach und Limburg oder ein Batterie betriebener ET wegen zu schwacher Batterien ohne Innenbeleuchtung von Frankfurt nach Wetzlar durch den Hasselborner Tunnel verkehrte oder gar Wagen eines französischen D-Zugpaars Pendler nach Grävenwiesbach brachten, gehörten zu jener Zeit schon längst der Vergangenheit an.

Der Hochtaunuskreis kaufte nach unbestätigter Überlieferung die eingleisige Nebenstrecke für eine Mark der Bahn ab, gründete zuvor den Zweckverband Hochtaunus, dem auch alle Kommunen im Kreis angehören, und modernisierte die Strecke in einer Rekordbauzeit von nur 18 Monaten. Ab Winterfahrplan 1992 wurde die Strecke in den FVV als so genannte T-Bahn integriert und zunächst bis Friedrichsdorf noch mit DB-Schienenbussen betrieben. Der 27. September 1992 gilt somit als Geburtsstunde der

TSB. Ein Jahr später nahm die Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn (FKE) mit 11 Triebwagen der Baureihe VT2E den Betrieb auf. Die Strecke selbst wurde an die FKE verpachtet. Fortan endeten die Züge zunächst werktags, später auch sonntags in der Kreisstadt Bad Homburg, morgens und abends gibt es bis heute Umlauf bedingt durchgehende Kurse über den Frankfurter Hauptbahnhof hinaus bis zum Betriebswerk Königstein, wo die Züge gewartet werden.



Bahnhof Friedrichsdorf. (Foto: M. Härter)

Das Kompliment von PRO BAHN geht an das Zentralstellwerk der HLB in Usingen, dass den Betrieb auf der Strecke, von gelegentlichen Ausfällen durch Blitzeinschläge einmal abgesehen, in den zurückliegenden 20 Jahren stabil, zuverlässig und sicher mit einer für eine eingleisige Strecke mit dichtem Begegnungsverkehr extrem hohen Pünktlichkeitsquote abwickelt.

650 Prozent Fahrgastzuwachs in 20 Jahren

4.000 Fahrgästen pro Tag hatten die Verkehrsplaner prognostiziert. Schnell waren es 6.000 und eiligst mussten drei

zusätzliche Triebwagen der Baureihe 628/629 beschafft werden. Die Fahrgastzahlen stiegen weiter auf heute über 10.000 werktäglich, so dass die FKE 2006 zehn weitere Züge der BR LINT 41 von der RMV-Tochter fahma leasen musste. Zu Steigerung der Fahrgastkapazität wurden bis Fahrplanwechsel 2006 alle Bahnsteige zwischen Köppern und Usingen auf eine nutzbare Bahnsteiglänge von mindestens 142 Meter verlängert, damit in diesem Streckenabschnitt drei Wagen der BR LINT 41 oder vier Einheiten des VT2E als Langzug gekoppelt verkehren können.

Und hier setzt nun die Kritik von PRO BAHN, aber auch einer großen Tageszeitung und der Parlamentarier des Kreistages des Hochtaunuskreises ein. Die Bahnsteige wurde zwar vor sechs Jahren für mehrere Millionen Euro verlängert, auf dem Streckenabschnitt Usingen–Bad Homburg mit dem absolut höchsten Fahrgastaufkommen sieht man nur ganz vereinzelt einmal Züge in Drei- oder Vierfachtraktion. Nach wie vor finden viele Fahrgäste im morgendlichen Berufsverkehr (auch bedingt durch den überproportionierten 1. Klasseanteil) nur einen Stehplatz, während im Abschnitt Usingen–Brandoberndorf manchmal „heiße Luft“ durch die Gegend gefahren wird.

Doch so einfach, wie eine Lösung für eine Kapazitätsumschichtung auf den ersten Blick aussehen mag, ist sie leider nicht. Eisenbahnverkehr ist nun einmal eine komplizierte Angelegenheit, bei der unzählige Vorschriften, Vorgaben und betriebliche Zwänge zu beachten sind. Es kommt hinzu, dass die beiden Fahrzeugtypen untereinander nicht koppelbar sind, ein Leichtern und Verstärken in Usingen zu zeit- und personalaufwändig wäre, so-

wohl in Usingen als auch in Grävenwiesbach und Friedrichsdorf Triebwagen abgestellt werden und im bestimmten Turnus zu Wartungszwecken gegen Wagen aus Königstein ausgetauscht werden müssen. Ein Handicap ist ferner die zu kurze Bahnsteiglänge in Wilhelmsdorf und Hundstadt. Die Fahrplanmacher haben zwar das Kunststück fertig gebracht, dass morgens zwischen 6:00 und 8:00 Uhr vier Kurz- oder Vollzüge pro Stunde Richtung Bad Homburg unterwegs sind. Aber das reicht eben immer noch nicht aus, um den weiter steigenden Fahrgastzuwachs, insbesondere in den Wintermonaten, bewältigen zu können. Zudem besteht zwischen 8:00 und 9:30 Uhr eine eklatante Taktlücke.

Vorstoß des Kreistags

Der Fahrgastverband PRO BAHN und die Fahrgastlobby Hochtaunus haben sich der Sache angenommen, die kürzlich in einer Vorlage für den Kreistag mündete und in modifizierter Form von der überwältigen Mehrheit der Abgeordneten verabschiedet wurde (Akte 2012/0419/KT/1). Der Beschlusstext lautet wie folgt:

Der Kreisausschuss wird gebeten, mit externer Beratung einen Fahrplan zu erarbeiten, der, ausgehend von der zentralen Bedeutung, die die Taunusbahn für die überörtliche Erschließung und Anbindung im öffentlichen Verkehr im Hochtaunuskreis hat, potenzielle bauliche, technische, betriebliche und organisatorische Optimierungsmaßnahmen analysiert und Entscheidungsvorschläge für eine nachhaltige und zukunftsfähige Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreisgebiet dokumentiert.

Auch die HLB hat inzwischen reagiert und auf Anfrage gegenüber der Taunus-Zeitung zugesichert, dass in Abstimmung mit dem Besteller RMV Verbesserungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 angestrebt werden.

Es gibt sicherlich mehrere Ansätze für eine kurzfristige Lösung des Kapazitätsproblems in der morgendlichen Hauptverkehrszeit, wobei die Fahrgäste im ersten Fall bei drei bis fünf Fahrten in Usingen oder Grävenwiesbach umsteigen müssten:

1. Einsatz von Kurzzügen zwischen Brandoberndorf und Grävenwiesbach/Usingen (nur außerhalb der Schülerbeförderung möglich),

2. Taktverlängerung auf 30 Minuten zwischen Grävenwiesbach und Usingen.

Welche dieser beiden oder auch völlig anderen Möglichkeiten umsetzbar sind, kann nur die HLB selbst oder ein externes Beratungsbüro aufzeigen, dem alle Daten einer aktuellen Fahrgastzählung und Fahrgastbefragung vorliegen und das eine Einschätzung des technisch Möglichen vornehmen kann. Einen Aufschub des Problems bis zum Jahr 2018, in dem der Betrieb auf der TSB erstmals europaweit ausgeschrieben wird, erlaubt die Angelegenheit aber nicht. *(Wilfried Staub)*

Großraum Frankfurt am Main

Das endgültige Aus für den Tunnel

Rüdesheim muss sich auf Dauer mit der Bahn entlang der Touristenmeile arrangieren

Nicht viel Aufhebens gab es Anfang September in Rüdesheim am Rhein, als dort die offizielle Bestätigung aus Berlin eintraf, dass das Projekt eines 1.600 Meter langen Bahntunnels durch die Weinberge vom Bundesverkehrsministerium (BMVBS) als zu teuer und unwirtschaftlich eingestuft wurde. Zwar hatten noch 1998 Bund und Land gemeinsam mit der Stadt und dem Landkreis sowie der Bahn eine Rahmenvereinbarung zur Verlagerung des Schienenverkehrs vom Rheinufer weg unter die Erde unterzeichnet, aber schon lange war allen klar, dass das Vorhaben niemals realisiert werden kann.



Bahnhof Rüdesheim am Stadtrand mit Bahnübergang der B42. (Foto: Wilfried Staub)

Nun zieht sich der Bund offiziell und endgültig aus der Finanzierung des auf mindestens 260 Mio. veranschlagten Projekts zurück. Auch wenn das Land Hes-

sen öffentlichkeitswirksam bejammert, dass bei der Abwägung von Kosten und Nutzen die Folgen für den Tourismus im Rheingau und die Stadtentwicklung nicht ausreichend berücksichtigt worden seien, so muss man das als reine Augenwischerei abtun. Schließlich ist hinlänglich bekannt, dass Investitionen in die Schieneninfrastruktur im Hessischen Verkehrsministerium (HMWVL) an hinterster Stelle rangieren und man vielleicht klammheimlich sogar darüber froh ist, das knappe Geld für andere Projekte, zum Beispiel in den Straßenbau oder Flughafen- ausbau einsetzen zu können.

Erst die Bahn brachte den Tourismus in den Ort

Die Bahnstrecke trennt Rüdesheim in gesamter Ausdehnung vom Rhein und den 15 Schiffsanlegern. Rund 500 vornehmlich Güterzüge rattern täglich und vorwiegend nachts durch die fast ausschließlich vom Tourismus lebende Gemeinde. Und es werden in Zukunft eher mehr als weniger Zugbewegungen. Die Güterzüge sorgen nicht nur für ohrenbetäubenden Lärm, sie sind verantwortlich für ständige Staus an der bis zu 10 min am Stück geschlossenen Schranke am Bahnhof und der Abfahrt zur Autofähre hinüber nach Bingen. Rüdesheim wird in der Zukunft mit der 150-jährigen Bahnstrecke leben müssen, der Verkehrsverbindung also, ohne die der Tourismus nie in dem Maße in den Ort gekommen wäre. Es gibt heute allerdings erprobte Maßnahmen, den Lärm durch Änderungen direkt am Schienenbett sowie die europaweite Einführung von Flüsterräder und -bremsen bis auf Niveau des Straßenlärms der parallel verlaufenden B 42 zu mindern. Die VIAS-Triebwagen schweben

heute schon fast lautlos durch den Ort. Ganz auf Null reduzieren lässt sich der Bahnlärmpegel allerdings nicht. Diese schallreduzierenden Arbeiten sollten jetzt im Interesse der Stadt, ihrer Bewohner und des Tourismus zügig in Angriff genommen werden.

Verlegung des Haltepunktes in Höhe des Adlerturms

Ob anstelle des Bahnübergangs in Zukunft eine hochwassersichere Unterführung realisierbar sein wird, müssen Tiefbauingenieure prüfen, die Modernisierung des Bahnhofs dagegen erlaubt jetzt allerdings keinen Aufschub mehr. Die Bahnsteighöhe von 26 Zentimeter ist völlig inakzeptabel und der schienengleiche Überweg zum Gleis 2 auf Dauer nicht tolerierbar und zudem zu personalaufwändig. Zudem stellt der Zustand des Empfangsgebäudes weder für Pendler noch für Touristen ein ansprechendes Entree für einen weltbekannten Weinort und das Tor in den Rheingau dar. Zudem ist die Lage des Bahnhofs am westlichen Stadtrand wenig attraktiv.



Ein neuer Haltepunkt könnte am Adlerturm entstehen. (Foto: Wilfried Staub)

Alternativ hatte PRO BAHN bereits in der FGZ 81 vorgeschlagen, einen neu-

en Haltepunkt westlich des Adlerturms anzulegen.



Platz für den neuen Haltepunkt. (Foto: Wilfried Staub)

Dieser müsste zwei, auch für Sonderzüge genügend lange Außenbahnsteige, die über Treppen durch eine Unterführung miteinander verbunden wären, aufweisen, was bei der dortigen Topografie kein besonderes Hindernis darstellt. Der barrierefreie Zugang könnte über den Bahnübergang am Adlerturm erfolgen.

Dieser kostengünstig zu errichtende „Ersatzbahnhof“ würde deutlich näher zu den Wohngebieten und den meisten Touristenzielen liegen und somit ein Gewinn für die Stadt, ihre Besucher und Bevölkerung darstellen. Die Schließzeiten der Schranke am Stellwerk würden sich als Nebeneffekt um fünf bis sechs Minuten pro Stunde verringern. (Wilfried Staub)

Starkenburg

Modernisierung der ÖPNV-Anlage am Bahnhof Höchst im Odenwald

Vor fünf Jahren musste in der Fahrgastzeitung berichtet werden, dass der weitere Ausbau des Bahnhof Höchst Odenwald aufgrund einer Auseinandersetzung um eine denkmalgeschützte Güterhalle zum Stillstand gekommen war. Die im Rahmen der Odenwaldbahn-Modernisierung durchgeführten Arbeiten zur Bahnsteigerneuerung waren bis dahin abgeschlossen und der Ausbau einer Park & Ride Anlage bereits im Entwurf fertig, als festgestellt wurde, dass die zum Bahnhofsensemble gehörende Güterhalle unter Denkmalschutz steht. In einer typischen Lokalposse gerieten aufgrund des spät festgestellten Schutzstatus der örtliche Bürgermeister mit seiner Fraktion und eine Bürgerinitiative in Verbindung mit der örtlichen Opposition dermaßen in

Streit, dass alle notwendigen Planungs- und Vorbereitungsmaßnahmen für den weiteren Ausbau zum Erliegen kamen. Der Bürgermeister stand für den Abriss der Güterhalle und seine Widersacher wollten den Erhalt.

Es folgten lähmende Jahre mit gegenseitigen Vorwürfen. Erst als durch die Kommunalwahl im Jahr 2011 sich die Mehrheitsverhältnisse im Kommunalparlament änderten und schließlich noch ein neuer Bürgermeister sein Amt antreten konnte, kam wieder Bewegung in das Projekt. Ende 2012 zeigt sich jetzt folgendes Bild:

Die denkmalgeschützte Güterhalle wurde von drei Mitgliedern der Bürgerinitiative erworben und wird renoviert. Es soll dort ein Kiosk mit Unterstell-

möglichkeit für die Fahrgäste entstehen, sowie eine Toilettenanlage und der Hauptraum der Halle steht künftig den Bürgern für kulturelle und private Veranstaltungen zur Verfügung.

Inzwischen hat auch die Kommune ihre Hausaufgaben gemacht und ein Planungsbüro für den Ausbau des ÖPNV-Parkplatzes beauftragt. Natürlich fehlen auch der Gemeinde Höchst Finanzmittel, zumal der Zuschuss des Landes Hessen aufgrund der verstrichenen Zeit nicht

mehr die Höhe haben dürfte, die andere Kommunen an der Odenwaldbahn vor Jahren für ihre Maßnahmen erhalten haben. Der kreative Bürgermeister bittet jetzt seine Nachbarkommunen Breuberg und Lützelbach um Unterstützung für den Parkplatzbau, denn deren Bürger sind seit Jahren die Hauptnutzer der Parkflächen am Bahnhof Höchst. Die Fertigstellung der Baumaßnahmen wird 2014 erwartet. *(Hans Hofferberth)*



Neuplanung des Busbahnhofs in Höchst unter Einbeziehung der Güterhalle.

Starkenburg

Regionalverband weiterhin ohne Vorsitzenden

Bereits in der vorletzten Ausgabe hatten wir darüber berichtet, dass seit dem Frühjahr der Posten des Vereinsvorsitzenden unbesetzt ist. Damit hatten wir auch den Aufruf an unsere Mitglieder verbunden, sich für das Amt zur Verfügung zu stellen. Die Reaktion hierauf war exakt Null. Wir möchten an dieser Stelle daher noch einmal darauf hinweisen, dass

dieser Zustand auf Dauer nicht haltbar ist. Wir bitten daher erneut alle Mitglieder, sich zu überlegen, ob Sie nicht für den Verein aktiv werden möchten. Denn umgekehrt wird der restliche Vorstand aber auch über Konsequenzen nachdenken müssen: Geht bis Jahresende keine Interessensbekundung für das Amt des Vorsitzenden ein, werden wir im kom-

menden Jahr, spätestens aber bei der nächsten Mitgliederversammlung mit regulären Vorstandswahlen darüber nachdenken müssen, den Verein aufzulösen. Wir müssen es so drastisch sagen: Besteht seitens unserer Mitglieder kein Interesse an Verein, stellt sich die Frage, warum wir ihn dann noch am Leben erhalten sollen. Also: Bitte melden Sie sich.

Monatstreffen

Ähnliches gilt für die Fortsetzung der monatlichen Mitgliedertreffen. Bekann-

termaßen trifft sich der Regionalverband an jedem vierten Mittwoch im Monat zum Gedankenaustausch. In den vergangenen Monaten ist die Zahl der Teilnehmer teilweise auf zwei Personen – beides Vorstandsmitglieder – gesunken. Somit stellt sich auch hier die Frage, ob überhaupt ein Interesse an den Treffen besteht und sich der organisatorische Aufwand lohnt – die Zahl der Teilnehmer negiert dies eindeutig. Spätestens zur kommenden Jahreshauptversammlung werden wir eine Entscheidung über die Fortführung der Treffen herbeiführen. (hk)

Starkenburg

Dadina auf wirrem Schmalspurtrip

Kein realistischer Systemvergleich für die Strecke nach Groß-Zimmern

Das von der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (Dadina) beauftragte „Zentrum für innovative Verkehrssysteme“ (ZIV) hat seinen „Systemvergleich“ vorgelegt. Verglichen hat das ZIV die Schienensysteme Schmalspurstraßenbahn (Spurweite 1.000 mm), Stadt-Land-Bahn (SLB, 1.435 mm) und Eisenbahn.

Schwere Mängel

Da die Auseinandersetzung mit den Vor- und Nachteilen der Schienensysteme nicht im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) erfolgte, sondern dieser in der Ergebnisdarstellung vorgeschaltet ist, hat sich das ZIV nur „verbal-argumentativ“ mit dem Systemvergleich beschäftigt. Nach Ansicht von PRO-BAHN hält der ZIV-Systemvergleich daher eine wissenschaftlichen Be-

wertung nicht stand. Eklatante Mängel ergeben sich z. B. durch den Vergleich von Äpfeln und Birnen, sofern die Darmstädter Tagespresse die Punkte entsprechend wiedergegeben hat.

So sei eine Eisenbahnlösung aufgrund der Umweltbelastung durch Dieselpverbrauch schlechter als die Straßenbahn: Offensichtlich hat es sich bis zum ZIV und dem Landkreis noch nicht herumgesprochen, dass es – unbestätigten Gerüchten zufolge – auch Eisenbahnstrecken gibt, die elektrisch betrieben werden und sogar Fahrzeuge existieren, die als Mehrsystemer mit unterschiedlichen Spannungen zurechtkommen (wie z. B. Karlsruher Stadtbahnen), oder als Hybridfahrzeuge unter Fahrleitung elektrisch und ansonsten autark mit Dieselantrieb (wie z. B. diverse Kasseler Fahrzeuge) fahren oder für kurze Strecken Energie aus Akkus aufnehmen können.

Konkret bewertet das ZIV mit neun Punkten mittels Plus-Minus-Schema:

1. In Darmstadt etabliertes Verkehrssystem
2. Leistungsfähigste Schienenanbindung (8 Fahrten pro Stunde)
3. Busse können entfallen
4. Nutzung der vorhandenen Tram-Infrastruktur Darmstadts
5. Umfeldbelastung, Elektrifizierung, Lärm
6. Investitionskosten für Fahrzeuge
7. Investitionskosten am Ostbahnhof
8. Einbindung DB-Netz
9. Betriebskosten der Fahrzeuge



Fleischmanns Märchenstunde Teil 1: "Man stelle sich vor, ein Zug fährt in die Stadt". Daher begegnet uns mit dem VT 40 der Vogtlandbahn in Zwickau wohl ein Phantom. Die Normalspur ist am stadtseitigen Ende aus der Meterspur (rechts) wieder ausgefädelt worden und hat hier einen eigenen Bahnsteig erhalten. In anderen Städten fahren – sinnvollerweise – Elektrotriebwagen statt des hier eingesetzten Dieselfahrzeugs. (Foto: hk)

Da sich vor Beginn der NKU Dadina-Vorstand und ZIV bereits auf die Schmalspurtram festgelegt haben, ist sowohl die Auswahl der 9 Punkte als auch das Ergebnis wenig überraschend: In al-

len Punkten, außer bei den Investitionskosten am Ostbahnhof und bei der Einbindung in das DB-Netz, liegt die Tram vorne. Und nur hier sieht das ZIV Vorteile für die Stadt-Land-Bahn und Eisenbahn, die anderen Punkte sind negativ.

Ein von der CDU-Dadina-Fraktion in der Verbandsversammlung vom 20.09.12 erstellter eigener Kurzvergleich kommt zu einem korrigierten Ergebnis. Die CDU gesteht Nachteile bei den Betriebs- und Investitionskosten der Fahrzeuge sowie bei der Einschätzung „etabliertes Verkehrssystem“ ein. Jedoch hat eine Studie des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) im Mai 2012 nachgewiesen, dass bei dem heutigen Zugangebot der Odenwaldbahn in der Hauptverkehrszeit (HVZ) mit zwei Vias-Zügen pro Stunde und Richtung zusätzlich 8 SLB-Querungen pro Stunde und Richtung möglich sind. Beim Punkt 2 zieht die SLB damit gleich, ebenso können Busse entfallen. Wobei gerade beim Punkt 3 bei einer Befragung nicht wenige Roßdörfer möglicherweise diesen Nachteil als Vorteil ansähen, wenn sie wie die Bewohner anderer Umlandorte (Ober-Ramstadt, Mühlthal) zwischen zwei gleichzeitig verfügbaren System im Taktverkehr wählen könnten. Insgesamt kommen im CDU-Kurzvergleich Schmalspurstraßenbahn und SLB jeweils auf 7 Pluspunkte. Hinzu kommen nach Einschätzung der CDU dann noch die Erweiterbarkeit auf weitere Normalspurstrecken und die Möglichkeiten der europaweiten Ausschreibung. Spätestens hier hat die Stadt-Land-Bahn die Schmalspurtram überholt. Vermutlich gerade die letztere Möglichkeit scheuen die Verwalter des Darmstädter Stadtkonzerns Heag wie der Teufel das Weihwasser, denn bei den Stadtbuslinien hat man sich ja komfortabel mit der Direktvergabe

eingrichtet mit dem Ergebnis, dass das Busangebot seitdem ständig reduziert wird.

Lernresistenz

Wirre Argumentationen werden nach wie vor vom Dadina-Vorsitzenden Christel Fleischmann (Grüne) vorgebracht. Bereits am 13.04.2012 ließ er sich, angesprochen auf die Stadt-Land-Bahn, vom Darmstädter Echo zitieren: „Man stelle sich vor, über den Luisenplatz fährt ein Zug.“ Hier wäre wohl eine Studienreise nach Zwickau angebracht, wo Dieseltriebwagen der Vogtlandbahn bis in die Innenstadt fahren. Unbeirrt geht Fleischmann seinen Weg: „Die 1-Meter-43-Bahn passt nicht in die Stadt,“ sagte er am 07.05.2012 in Roßdorf. Der SPD-Fraktionsvorsitzende und Pfungstädter Bürgermeisterkandidat Patrick Koch argumentiert ähnlich. Beiden empfehlen wir eine Reise in die Landeshauptstadt Magdeburg, wo Straßenbahnen fahren, die wie die Darmstädter Fahrzeuge von Alstom gebaut werden. In Magdeburg sind die Gleise 1.435 mm breit, die Straßenbahnen jedoch 10 cm schmaler. Die Normalspurgleise passen also auch platzmäßig in die Stadt, sofern je nach verfügbarem Straßenraum ein Drei- oder Vierschienengleis gewählt wird bzw. die SLB-Haltestellen versetzt zu den Schmalspurhaltestellen angeordnet werden. Alle Lösungen sind bereits in anderen Städten erprobt und bewährt. Als extremes Gegenbeispiel kann auch die Darmstädter Partnerstadt Trondheim genannt werden. Die dortige Straßenbahn fährt bei gleicher Spurweite wie in Darmstadt mit Fahrzeugen die 20 cm breiter sind.



Fleischmanns Märchenstunde Teil 2: "Passt nicht in die Stadt " und dennoch fahren sie: Trotz breiterer Spurweite schmaler als Darmstädter Fahrzeuge: Niederflurtriebwagen der Magdeburger Verkehrsbetriebe. (Foto: hk)

Strecke nicht isoliert sehen

Eine Erweiterung der Stadt-Land-Bahn über die Strecke nach Groß-Zimmern hinaus vermag sich der Dadina-Geschäftsführer Matthias Altenhein (Grüne) nicht vorzustellen. Dabei könnte gerade von einer Stammstrecke vom Ostbahnhof durch die Innenstadt zum Hauptbahnhofs-Vorplatz eine Strahlwirkung ausgehen. Die Verbindung mit der Odenwaldbahn im Ostbahnhof ermöglicht mit Dieselhybridfahrzeugen sofort Direktverbindungen aus Groß-Zimmern und Roßdorf über Darmstadt Nord nach Frankfurt. Diese Fahrzeuge könnten auch Fahrplanlücken der Odenwaldbahn bis Ober-Ramstadt auffüllen, sofern diese um ein Blocksignal bei Traisa ergänzt und das südlichste Bahnhofsgleis in Ober-Ramstadt um ein Ausfahrtsignal und einen kurzen Bahnsteig erweitert wird. Alternativ könnte die SLB die heutige RE-Linie Darmstadt–Wiebelsbach übernehmen und durch die Innenstadt fahren.



Mehrfach in der Stunde kreuzt die Stadtbahn in Heilbronn im Bahnhofsvorfeld höhengleich die wesentlich dichter als die Odenwaldbahn belegte Strecke Heidelberg–Stuttgart. Bei einer Stadtbahnlösung für Groß-Zimmern könnte eine teure Brücke über oder eine Unterführung unter den Darmstädter Ostbahnhof eingespart werden. (Foto: Uwe Schuchmann)

Im Regionalplan wird die Trasse der früheren Bahnstrecke Groß-Zimmern–Dieburg ebenfalls freigehalten. Mit Normalspur ist eine spätere Erweiterung der SLB nach Dieburg und über die Drei-

eichbahn nach Buchschlag möglich, um evtl. einen Netzschluss mit der Regionaltangente West (RTW) herzustellen. Eine Verknüpfung von SLB und RTW schafft auch bzgl. der Werkstattfrage eine ganz neue Sicht. Doch die Darmstädter ÖPNV-Dezernentin Brigitte Lindscheid (Grüne) jammert über teure Drei- und Vierschienengleise und entsprechende Weichen, übersieht jedoch, dass auch bei der Straßenbahnlösung neue Gleisanlagen für erweiterte Werkstatt- und Abstellkapazitäten notwendig werden. Denn die heute bei der Darmstädter Straßenbahn vorhandenen Einrichtungen werden nicht für die zusätzlichen Neufahrzeuge ausreichen. Egal, ob Straßenbahn oder Stadt-Land-Bahn: Zusätzliche Infrastruktur muss so oder so gebaut werden.

Auch Weiterstadt kann durch eine spätere Ergänzung der SLB profitieren. Die Straßenbahn durch die Stadt ist dort nicht gewünscht; eine SLB kann mit neuen Haltepunkten eine bessere Ortserschließung schaffen.

Nach Ansicht des Verfassers lohnen die evtl. höheren Investitionskosten in der Darmstädter Innenstadt für die erste SLB-Strecke sich spätestens bei den Erweiterungsmöglichkeiten. Die Stadt-Land-Bahn wird daher auch auf den Horber-Schiene-Tagen am 24.11.2012 vorgestellt. (Uwe Schuchmann/hk)

Rhein-Neckar

Im Südwesten nichts Neues

Jahresfahrplan 2013 / Umfangreiche Baumaßnahmen

Wenig spektakuläres Neues bringt der neue Bahn-Fahrplan, der am 9. De-

zember 2012 beginnt, für die Rhein-Neckar-Region. Allerdings wird die ge-

samte Fahrplanperiode von umfangreichen Baumaßnahmen, speziell im Bereich der S-Bahn Rhein-Neckar und besonders im Neckartal, geprägt sein. Das führt vor allem in den Sommerferien in Baden-Württemberg und noch bis in den Herbst hinein zu erheblichen Einschränkungen für Schüler und Studenten, Pendler, Ausflügler und Gelegenheitsfahrer.



Auch die südlichste hessische Stadt Neckarsteinach wird im Sommer und Herbst 2013 von den umfangreichen Bauarbeiten und Streckensperrungen auf der Neckartalbahn betroffen sein. Im Bild der Bahnhof der „Vier-Burgen-Stadt“ Neckarsteinach. (Foto: wb)

So wird der Verkehr im Neckartal vom 25. Juli bis zum 23. Oktober 2013 stark beeinträchtigt sein. Auf wechselnden Abschnitten wird es Schienen-Ersatzverkehre geben, weil folgende Streckenabschnitte voll gesperrt werden: Heidelberg – Neckargemünd vom 25. Juli bis 8. September 2013, Neckargemünd–Eberbach vom 9. September bis 10. Oktober 2013 und Eberbach–Neckarelz vom 10. bis 22. Oktober.

Die S-Bahnen fahren westlich der Baumaßnahme nach Originalfahrplan. Östlich der Baustelle fahren die Züge der

S2 grundsätzlich bis Mosbach. Die S1 verkehrt immer bis Osterburken und ist so ausgerichtet, dass die Anschlüsse erreicht werden, zum Beispiel der RegionalExpress von Stuttgart nach Würzburg. Wegen der kurzen Übergangszeit in Osterburken werden allerdings auch schon heute ohne Baustelle die Anschlusszüge in Osterburken zuweilen nicht erreicht – sehr zum Leidwesen der betroffenen Fahrgäste, die oft erst zwei Stunden später ihre Weiterreise antreten können.

Während der Streckensperrungen auf der Neckartalbahn fahren außerdem alle RE Heilbronn – Mannheim über Sinsheim, die Fahrten. Wer nach Osterburken oder weiter in Richtung Würzburg will, für den empfiehlt sich die Fahrt mit dem RegionalExpress bis Bad Friedrichshall-Jagstfeld und dort Umstieg in die RE von Stuttgart – Würzburg.



Vom 10. bis 22. Oktober 2013 werden im Bahnhof Eberbach (im Bild) umfangreiche Gleiserneuerungen durchgeführt. (Foto: Melcom)

Bereits vorher, in den Pfingstferien in Baden-Württemberg vom 24. Mai bis 2. Juni 2013, wird allerdings auch diese Relation von Baumaßnahmen betroffen sein. Zwischen Heilbronn und Bad Fried-

richshall-Jagstfeld ist die Strecke komplett gesperrt. Die Regional-Express-Züge aus Mannheim beginnen und enden in dieser Zeit bereits in Bad Friedrichshall-Jagstfeld.

Damit vor allem die jüngere Generation nicht nur über Einschränkungen klagen kann (und deshalb möglicherweise der S-Bahn den Rücken kehrt) gibt es im Fahrplanangebot der S1/2 im Neckartal eine kleine Auffrischung, die vor allem die Jugendlichen und jung gebliebenen

Nutzer interessieren dürften: Für Discogänger in Mannheim und Heidelberg wird probeweise eine neue Frühverbindung an Sonntagen angeboten, die den Heidelberger Hauptbahnhof um 5.20 Uhr verlässt und um 6.11 Uhr in Mosbach-Neckarelz eintrifft. Nach dem guten Erfolg mit dreistelligen Besetzungszahlen der Nachverbindung, die Heidelberg um 1.44 Uhr verlässt, hofft die DB Rhein-Neckar für diesen Frühzug auf eine ähnlich starke Besetzung. (wb)

Rhein-Neckar

Eine unendliche Geschichte

Neues Heidelberger Mobilitätsnetz / 10 km Netzerweiterung

Ein Wechselbad der Gefühle durchleben zurzeit die Planer für die Heidelberger Straßenbahn. Während es noch im Frühjahr erhebliche Widerstände gegen die seit Langem geplante Erweiterung des Streckennetzes in die Altstadt gab, die sich auch in der Gründung einer Bürgerinitiative gegen die Tram entluden, entschied der Gemeinderat kurz vor der Sommerpause, noch einmal eine Alternativstrecke durch die Altstadt zu untersuchen.

Nun hat die Stadtspitze die Flucht nach vorn angetreten und in einer Bürgerversammlung ihr neues Mobilitätsnetz vorgestellt: Bis 2019 sollen insgesamt zehn Kilometer neue Straßenbahntrassen gebaut werden. Zum Vergleich: derzeit ist das gesamte Heidelberger Straßenbahnnetz 25,2 Kilometer lang.

Alles muss ganz fix gehen, denn Ende des Jahrzehnts laufen die Förderungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) aus. Von

den auf 140 Millionen Euro geschätzten Baukosten würden 60 Prozent vom Bund und 20 Prozent vom Land Baden-Württemberg gezahlt werden. Und auf dieses Geld ist die Universitätsstadt am Neckar dringend angewiesen, wenn beim jahrzehntelang vernachlässigten ÖPNV auf der Schiene endlich mit dem Standard vergleichbarer Städte gleichziehen will.



Ganz erheblich würde das Heidelberger Straßenbahnnetz erweitert und umgestaltet werden, wenn das Mobilitätsnetz bis 2019 wirklich realisiert wird. (Karte: wb)

Im Einzelnen besteht das Heidelberger Mobilitätsnetz aus folgenden sieben Einzel-Maßnahmen:

1. Am weitesten fortgeschritten ist die sogenannte Campus-Linie in den Universitätscampus „Neuenheimer Feld“ im Westen der Stadt. Streckenlänge 2.500 Meter, fünf neue Haltestellen, 36 Millionen Euro Kosten, Bauzeit: 2014 bis 2016.
2. Ausbau der knapp 500 Meter langen Strecke in der „Kurfürstenanlage“, die mit vier Linien am stärksten belastete Straßenbahnstrecke in Heidelberg. Hier sollen zwei neue barrierefreie Haltestellen gebaut werden, Kosten: 6,8 Millionen Euro, Bauzeit: 2014 bis 2016.
3. Neubau der Haltestelle am Hauptbahnhof für 14,6 Millionen Euro in der Zeit 2015/16.



So wie dieser Umbau-Achtachser soll auch das Heidelberger Straßenbahnnetz in den kommenden Jahren grundlegend erneuert werden. Das Fahrzeug, das Mitte der 80er Jahre von der Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG angeschafft wurde, wurde im vergangenen Jahr grundlegend renoviert und mit einem Niederflur-Mittelteil versehen. (Foto: wb)

4. Bau einer zwei Kilometer langen neuen Straßenbahnstrecke durch den neuen Stadtteil „Bahnstadt“ (der derzeit auf dem Gelände des ehemaligen Heidelberger Güterbahnhofs entsteht) mit drei neuen Haltestellen. Gleichzeitig werden parallel verlaufende Gleise (der derzeitigen Linie 22) in den Heidelberger Vorort Eppelheim zurückgebaut. Kosten: 20 Millionen Euro, Bauzeit: 2015/16.
5. Auf der Strecke weiter nach Eppelheim führenden Strecke sollen gleichzeitig neue Gleise und neue barrierefreie Haltestellen für 12,5 Millionen Euro in den Jahren 2014/15 bzw. 2016/17 errichtet werden.
6. Mehr als vier Kilometer neue Straßenbahnstrecke sollen vom bisherigen Endpunkt des Netzes in Eppelheim bis nach Schwetzingen für 36 Millionen Euro zwischen 2017 bis 2019 gebaut werden. Von 1927 bis 1973 gab es bereits eine Straßenbahnstrecke von Heidelberg nach Schwetzingen.
7. Schließlich soll auch nach 40 Jahren die Heidelberger Altstadt wieder der Straßenbahn erschlossen werden. Noch ist der genaue Verlauf der Trasse aber unklar. Schätzungsweise mindestens 1.400 Meter neue Gleise werden dafür aber benötigt, die voraussichtlich mindestens 25 Millionen Euro kosten sollen. Als Baufenster sind die Jahre 2017 bis 2019 geplant. Notfalls soll das Heidelberger Mobilitätsnetz aber auch ohne Altstadt-Straßenbahn umgesetzt werden.

Würden die beiden Hauptprojekte, die Ost-West-Bahn nach Schwetzingen und die Campus-Bahn ins Neuenheimer

Feld, gebaut (jeweils ohne Altstadt-Ast), rechnen die Planer der Stadt Heidelberg und der Nahverkehrsgesellschaft Rhein-Neckar Verkehr GmbH mit 7.000 zusätzlichen Fahrgästen am Tag, mit der Altstadt-Trasse wären es sogar 10.200. Noch deutlicher wird der enorme Wachstumschub des neuen Heidelberger Mobilitätsnetzes, wenn man die Kosten-Nutzen-Faktoren betrachtet.



Noch ist unklar, ob vom zentralen Straßenbahn-Umsteigepunkt am Bismarckplatz in Heidelberg in Zukunft auch wieder Straßenbahnen durch die historische Altstadt fahren werden. (Foto: wb)

Das gesamte Projekt hat ohne Altstadt-Ast einen Wert von 1,49 (mit Altstadt: 1,96), die Campus-Bahn kommt auf 1,35 (mit Altstadt: 2,58), die Ost-West-Bahn auf 1,55 (mit Altstadt: 1,78). Zum Vergleich: Die neue Stadtbahn-Nord, die gerade in Mannheim gebaut wird, kommt auf einen Kosten-Nutzen-Faktor von 1,18 – insofern erreichen Heidelbergs Ausbaupläne wirklich sagenhaft gute Werte.

Doch noch sind die Heidelberger Straßenbahn-Ausbauvorhaben weitge-

hend nur kühne Pläne. Damit sie wirklich umgesetzt werden, und der dringend nötigen Ausbau des (schienegebundenen) ÖPNV in der Unistadt am Neckar wirklich umgesetzt wird, ist noch ein großer Konsens unter den vielen, im Heidelberger Stadtparlament vertretenen Parteien und in der Heidelberger Bürgerschaft nötig.



Auch die Haltestelle am Heidelberger Hauptbahnhof soll im Zuge des neuen Mobilitätsnetzes umgebaut werden. (Foto: wb)

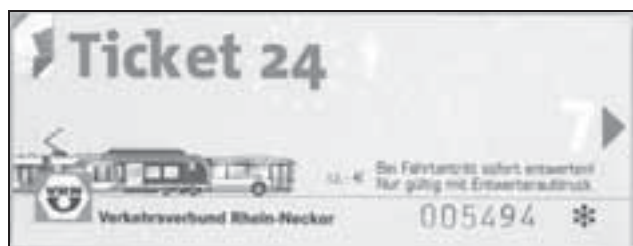
Sonst endet auch das Mobilitätsnetz wie so viele andere Heidelberger Großprojekte: Es wird zerredet und am Ende gar nichts umgesetzt. Das allerdings würde den ÖPNV in Heidelberg um Jahrzehnte zurückwerfen – zugleich die guten wirtschaftlichen Wachstumschancen der aufstrebenden Unistadt erheblich mindern. (wb)

Rhein-Neckar

Preiserhöhung durch die Hintertür

Beliebtes Ticket-Angebot wird abgeschafft

Schlechte Nachrichten für preisbewusste ÖPNV-Nutzer und all jene, die mit einem geschickten Preis-Marketing den öffentlichen Nahverkehr fördern wollen: Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) schafft mit der nächsten Preiserhöhungsrunde das beliebte Ticket 24-plus ab, das vor rund 20 Jahren eingeführt wurde und seitdem eine Erfolgsgeschichte schrieb. Mit diesem Fahrschein konnten im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) bis zu fünf Personen 24 Stunden lang in Teilnetzen oder im Gesamtnetz unterwegs sein. An Samstagen gelöst galt das Ticket sogar bis Sonntag Betriebsschluss. Das Ticket gab es seit einigen Jahren mit reduziertem Preis auch für Einzelreisende.



Auslaufmodell: Ticket 24 und Ticket 24+

Doch damit soll ab 1. Januar 2013 Schluss sein. Dann wird es auch im VRN nur noch Tageskarten geben, die nur am Kalendertag bzw. bis 3 Uhr des Folgetages gültig sind. Das macht das Fahren mit dem ÖPNV für Gelegenheitskunden zum Teil erheblich teurer, denn der Nutzen des neuen Tickets sinkt, je später der Fahrschein gelöst wird. Das 24-Stunden-Ticket dagegen

war ein Anreiz für viele Nutzer, auch noch am Folgetag das Auto stehen zu lassen und den ÖPNV zu nutzen, oder gar am Wochenende umfangreiche Fahrten zu planen – denn alles war ja bereits inklusive. So gab es Familien und Gruppen, die am Wochenende nur einen Fahrschein lösen mussten, um beispielsweise am Samstagnachmittag von Heidelberg nach Mannheim zum Einkaufen zu fahren, mit dem gleichen Ticket am Abend zu einer Kneipentour durch die Heidelberger Altstadt aufbrechen konnten und am Sonntag das Billet für einen Ausflug mit Bus und Bahn in den Odenwald oder die Pfalz nutzen konnten.

Zu der zeitlichen Einschränkung kommt hinzu, dass das Ticket zum Grundpreis nur noch für eine Person gilt. Jeder weitere Mitfahrer zahlt in Zukunft 2,50 bis 3,50 Euro zusätzlich. Das führt bei vier Mitfahrern zu einer erheblichen Preiserhöhung. Auch wenn die Verbände und Verkehrsbetriebe unter Kostendruck stehen, dem ÖPNV in der Rhein-Neckar-Region hat der VRN unter seinem neuen Geschäftsführer Volkhard Malik einen Bärendienst erwiesen. Durch diese vordergründige Preiserhöhung hat er die erfolgreiche Preispolitik seiner Vorgänger leichtfertig aufs Spiel gesetzt, die gerade durch geschickte und fahrgastfreundliche Ticket-Preise mehr Menschen in Busse und Bahnen gelockt haben. (wb)

Leserbrief**JA zur 1. Klasse in S-Bahnen!**

Ich fahre regelmäßig mit der S-Bahn 1. Klasse, und zwar mit einer gewöhnlichen Einzelfahrkarte mit 1.-Klasse-Zuschlag. Die zusätzlichen 2 Euro sind es mir wert, weil ich dafür auch im Berufsverkehr garantiert einen Sitzplatz erhalte, und so auf der 20-minütigen Fahrt von Frankfurt-Sindlingen nach Frankfurt-Hauptwache in Ruhe lesen oder arbeiten kann.

Immer wieder beobachte ich, dass ausländische Besucher (Touristen, Messebesucher, Praktikanten) mit einer 2.-Klasse-Fahrkarte in der 1. Klasse sitzen, weil sie nicht erkennen, dass es die 1. Klasse ist. Dies ist nachvollziehbar: Wenn man einmal im 1.-Klasse-Abteil sitzt, ist es - sowohl in den 420ern, als auch in den 423ern - nicht oder praktisch nicht erkennbar, dass es sich hier um eine 1. Klasse handelt. Sitze, Wände, Fußboden usw. sind wie in der benachbarten 2. Klasse. Bei Kontrollen werden diese Besucher entweder barsch ausgeschimpft oder müssen 40,- Euro Strafe zahlen. Beides ist ein Verhalten, das gegenüber ausländischen Besuchern unangebracht ist, weil es das Image der Deutschen im allgemeinen und der Frankfurter im besonderen beschädigt.

In den Fernverkehrszügen ist die 1. Klasse deutlich besser ausgelastet. Sie wird von der DB kräftig beworben (gleiches gilt für die SBB in der Schweiz und die SNCF in Frankreich), weil jeder 1.-Klasse Fahrschein den Unternehmensgewinn vergrößert. In Rhein-Main-Raum gibt es genügend potentielle Fahrgäste für die 1. Klasse im Nahverkehr. Der RMV ist dumm, wenn er sich diese Einnahmequelle entgehen lässt.

Meine Vorschläge:

1. Bessere Erkennbarkeit der 1. Klasse, durch geänderte Ausstattung, farbliche Unterscheidung und Hinweisschilder "1st class compartment. For 1st class ticket holders only".
2. Bessere Ausstattung der 1.-Klasse-Bereiche, um die Attraktivität zu erhöhen. Also bessere Sitze, edler aussehende Wandverkleidungen, Tischchen, Bestuhlung 2+1 statt 2+2, Kratzschutz an den Fenstern. (Teppich auf dem Fußboden wäre zwar auch schön, aber wegen der häufigen Verschmutzung durch Bier, Cola, Mayonaise oder Urin unpraktisch.)
3. Werbung für die 1. Klasse machen. Und zwar so, dass auch Autofahrer angesprochen werden, die sich bisher vor der dreckigen, versifften S-Bahn und der teilweise dazu passenden Kundschaft grausen. Man sollte versuchen, das Image, das die 1. Klasse im Flugzeug oder im ICE hat, auf die 1. Klasse in der S-Bahn zu übertragen.
4. Fahrkarten-Automaten umprogrammieren. Es ist total umständlich, wenn man einen 1.-Klasse-Fahrschein als Kombination einer "normalen" Fahrkarte und eines 1.-Klasse-Zuschlages kaufen muss. Ein Tourist begreift dies nie. Erstens bemerkt er beim Kartenkauf gar nicht, dass es zwei verschiedene Klassen gibt. Und außerdem ist der Menüpunkt "Zuschlag 1. Klasse" irgendwo im Untermenü verborgen. Beim Fahrscheinautomaten muss es, wie bei den Fahrscheinautomaten der DB, eine Auswahl "1. Klasse/2. Klasse" geben.

Martin Schmidt

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

Landesvorsitzender: Thomas Kraft

Stellvertreter: Wilfried Staub, Klaus

Gietinger

Kassenwart: Holger Kötting

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

Anfragen richten Sie bitte an den Landesvorsitzenden.

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

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) 6 50 82 30

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

www.pro-bahn.de/rhein-neckar

Bankverbindung (Spendenkonto):

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

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

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

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

Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!

PRO BAHN - Termine

Allgemeine Termine:

Sa, 1.12. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft Januar-Februar. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (s. S. 2).

PRO BAHN in Nordhessen:

Mi, 28.11. Jeden letzten Mittwoch im Monat, 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmstraße 2, Kassel.

Kein Treffen im Dezember.

PRO BAHN in Osthessen:

Mi, 19.12. 19 Uhr: Zweimonatliches Treffen **in der Gaststätte zum Felsenkeller**, Leipziger Straße 12 in Fulda

Mi, 20.2. 19 Uhr: Treffen in der **Gaststätte zum Felsenkeller**

Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.:

Mo, 3.12. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt **im Bürgerhaus Gutleut**, Rottweiler Straße 32, Raum 3 (5 Fußminuten vom Hbf Südseite)

Mo, 7.1. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt **im Bürgerhaus Gutleut**

Mo, 4.2. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt **im Bürgerhaus Gutleut**

Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi, 28.11. 18.00 Uhr: Monatstreffen 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 Buslinie F bis zur Haltestelle Moldenhauerweg.
(18-18.30 Uhr: informeller Teil, 18.30-20.30 Uhr: Tagesordnung)

Kein Monatstreffen im Dezember.

Regionalverband Rhein-Neckar:

Do, 15.11. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

Do, 20.12. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Restaurant red - die grüne Küche**, Poststraße 42 in Heidelberg

