

Fahrgastzeitung

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

Nr. 112 / 2-2016

Juni 2016



Reaktivierung der „Kanonenbahn“	S. 4
Sommerfrust auf der Lahntalbahn	S. 11
Bundesverkehrswegeplan 2030	S. 25

Titelbild: „Großer Bahnhof“ in Fulda: Triebwagen der Hessischen Landesbahn (HLB) für die Vogelsbergbahn warten auf ihren Einsatz. (Foto: Thomas Kraft)

Rückseite oben: Triebwagen der S-Bahn Rhein-Neckar in Neckargemünd. Kurz hinter dieser Neckarbrücke überquert die Bahnstrecke die Landesgrenze Baden-Württemberg/Hessen. (Foto: DB/Georg Wagner)

Rückseite unten: Gut besucht war an den beiden Pfingsttagen wieder das Bahnhofsfest in Königstein, bei dem auch jedes Jahr PRO BAHN mit einem Informationsstand vertreten ist. (Foto: Janis Ochs)

Impressum

Die „Fahrgastzeitung“ ist eine Informationszeitschrift der PRO BAHN Regionalverbände Starkenburg e. V., Großraum Frankfurt am Main e. V., Nordhessen, Mittelhessen, Osthessen, des PRO BAHN Landesverbandes Hessen e. V. sowie des PRO BAHN Regionalverbandes Rhein-Neckar.

Sie erscheint im Jahr 2016 mit vier Ausgaben. Nachdruck, auch auszugsweise, ist nur mit Genehmigung der Redaktion und Quellenangabe (PRO BAHN/Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar) erlaubt. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Sie können die Fahrgastzeitung (FGZ) auch erhalten, wenn Sie nicht Mitglied bei PRO BAHN sind. Das Jahresabonnement kostet zehn Euro und beinhaltet die Zusendung von derzeit vier Ausgaben pro Jahr. Bitte bestellen Sie mit Angabe Ihrer Adresse beim Landesverband (Postfach 11 14 16, 60049 Frankfurt a. M.) oder per E-Mail unter mail@pro-bahn-hessen.de und überweisen Sie den Betrag auf das Konto der Fahrgastzeitung (IBAN: DE67 5009 0500 1105 9502 33 BIC: GENODEF1S12).

Leserbriefe sind gerne gesehen, sollen sich jedoch auf Artikel in der FGZ beziehen. Die Redaktion druckt keine „offenen“ oder anonymen Briefe ab, ebenso wenig Beschwerden, die an Verkehrsbetriebe gerichtet sind und der FGZ in Kopie zugehen.

Änderungen der Bezugsadresse melden Vereinsmitglieder bitte an die Mitgliederverwaltung in München (siehe Seite 34). Wer die Zeitung als Jahresabonnement/Freiverteiler erhält, meldet Adressänderungen bitte an Helmut Lind, Holzweg 17, 61440 Oberursel, E-Mail: lind.obu@t-online.de.

Redaktion: Wolfgang Brauer (*wb*) V. i. S. d. P., Holger Kalkhof (*hka*), Hermann Hoffmann (*hh*), Thomas Kraft, Thomas Schwemmer, Werner Filzinger.

Endredaktion dieser Ausgabe: *wb*

Regionalredaktionen:

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

Osthessen: Werner Filzinger, Baumgartenweg 12, 36341 Lauterbach, Tel. (0 66 41) 6 71 79, E-Mail: info@osthessen.pro-bahn.de

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

Starkenburg: Holger Kalkhof, Carsonweg 40, 64289 Darmstadt, E-Mail: holger.kalkhof@t-online.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: 10. Juni 2016 (Heft Juni 2016)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 15. August 2016 (Heft September 2016)

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

Neuer Fahrgastbeirat in Kassel	4
PRO BAHN beim Tag der Erde	4
Die „Kanonenbahn“ muss wieder aufgebaut werden	5
Auf den Spuren der „Kanonenbahn“	8

Mittelhessen

Sommerfrust für Radfahrer und Kanuten auf der Lahntalbahn	11
Bringt der IC Münster - Frankfurt auch Nachteile für Mittelhessen?	14
Kann die Lumdatalbahn reaktiviert werden?	16

Großraum Frankfurt

Ausbaubefürworter organisieren sich	17
Ist das neue RMV-Tarifmodell eine Mogelpackung?	17
Gemischte Geühle nach der jüngsten S-Bahn-Tunnelsperrung	18

Starkenburg

Der Bahnhof Eberstadt ist ein dringender Sanierungsfall	21
---	----

Rhein-Neckar

Neue Bushaltestellen in Weinheim	22
Verwaltungsgericht verbietet Bau einer Tramstrecke in Heidelberg	23

Bundesverkehrswegeplan

PRO BAHN Kritik an den Plänen des Bundesverkehrsministerium	25
Rauscht der ICE weiter an Darmstadt vorbei?	28

PRO BAHN intern

Jahreshauptversammlung des Landesverbandes Hessen	31
Neuer Landesvorstand in Baden-Württemberg gewählt	33

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

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

Nordhessen**Neuer Fahrgastbeirat in Kassel**

Der Fahrgastbeirat der Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) fordert die politischen Gremien im Stadt- und Landkreis Kassel auf, die KVG und den NVV finanziell besser auszustatten. Das ehrenamtlich beratend tätige Gremium betont die besondere Bedeutung des ÖPNV für die Menschen in der Stadt und im Umland. Der ÖPNV leiste einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz und zur Reduzierung von Abgasen. Für den täglichen Weg zur Arbeit, zur Schule, zur Ausbildung und zur Universität, aber auch für Freizeit und Erholung sollten genügend Busse und Bahnen angeboten werden. „Daher ist eine ausreichende finanzielle Ausstattung des ÖPNV und damit verbunden eine finanzielle Entlastung der Fahrgäste unbedingt notwendig.“

Der Fahrgastbeirat der KVG besteht seit Dezember 2013 aus zwölf Fahrgästen und zwölf Vertretern Kasseler Institutionen. Der Fahrgastbeirat wird jeweils analog zu den hessischen Kommunalwahlen neu benannt und trat im Mai in neuer Besetzung zusammen. (hh)

PRO BAHN beim „Tag der Erde“

Der „Tag der Erde“ wird seit 1990 weltweit begangen und soll den Blick auf unsere natürliche Umwelt stärken. Die größte deutsche Veranstaltung zum „Tag der Erde“ findet seit Jahren in Kassel statt, organisiert vom „Umwelt- haus“. Jedes Jahr ist ein anderer Stadtteil Gastgeber, am 24. April 2016 fand das Umweltfest auf gesperrten Straßen in der Innenstadt statt. Trotz Aprilwetters, bei dem sich



raupelschauer und Sonnenschein im 20-Minuten-Takt abwechselten, besuchten wieder über 25.000 Menschen die traditionelle Veranstaltung und informierten sich an 250 Ständen über ökologische, soziale, politische und kulturelle Themen. Auch unser Fahrgastverband PRO BAHN war mit einem Informationszelt vertreten. Das Foto zeigt Thomas Schwemmer (links) und Dieter Kleinschmidt am Stand. (Foto: Helmut Lind)



Prellbock in Treysa: Bis hierher und nicht weiter auf der „Kanonenbahn“.

Nordhessen

Die „Kanonenbahn“ muss wieder aufgebaut werden

PRO BAHN schlägt die Reaktivierung der Strecke Treysa - Malsfeld vor

Hessen ist zweigeteilt: Auf der einen Seite die Wachstumskerne wie das Rhein-Main-Gebiet mit einer exorbitanten Wirtschaftskraft, auf der anderen Seite Landstriche wie der Vogelsberg oder der Schwalm-Eder-Kreis, wo ein massiver Bevölkerungsrückgang um bis zu 30 Prozent bis zum Jahr 2030 vorhergesagt wird. Dort sind bereits jetzt viele Immobilien unverkäuflich.

Um dem entgegenzuwirken, müssen auch in diesen Regionen annähernd gleiche Lebensverhältnisse wie in den Ballungsräumen geschaffen werden, wie sie auch das Grundgesetz fordert. Und dazu gehört auch eine gute Verkehrsinfrastruktur mit Bahnen und Bussen. Für den in dieser Hinsicht unterentwickelten Schwalm-Eder-Kreis und das Knüll-Mittelgebirge schlägt PRO BAHN Nordhessen deshalb die Reaktivierung der „Kano-

nenbahn“ zwischen Malsfeld an der Strecke Bebra - Kassel und Treysa an der Main-Weser-Bahn Frankfurt - Gießen - Kassel vor. Bei diesem 40 Kilometer langen Streckenabschnitt ist der Bahnkörper noch fast vollständig erhalten.

Dies dürfte daran liegen, dass diese Bahnstrecke aus strategischen Gründen während des Kalten Krieges bis 1989 in einem für den Verteidigungsfall optimalen Zustand gehalten wurde. Der Schwalm-Eder-Kreis gehörte zum Zonenrandgebiet und die Strecke lief auf die innerdeutsche Grenze zu. Nur so ist auch zu erklären, dass teilweise neuzeitliche Spannbetonelemente entlang der Strecke vorhanden sind. Viele andere ehemalige Bahnstrecken in Hessen, die in den 1970er und 1980er Jahren stillgelegt wurden, befanden sich in einem viel schlechteren Zustand.

Eine neue Regionalbahn-Linie auf der reaktivierten „Kanonenbahn“, die vielleicht einmal R10 genannt werden könnte, würde nach den Vorstellungen von PRO BAHN am Bahnhof Treysa, der größten Stadt im Schwalm-Eder-Kreis, beginnen. Hier bestehen direkte Umsteigemöglichkeiten nach Marburg, Gießen und Frankfurt in Intercity-Züge sowie die Regionalzüge RE 30, RE 98 und RE 41. Der weitere Verlauf der R10 führt nach Ziegenhain-Nord. Hier plant die Stadt Schwalmstadt eine Erweiterung des Gewerbegebiets rund um die B 254 und B 454, wodurch die R10 eine optimale ÖPNV-Erschließung garantieren könnte. Ob Haltepunkte im Schwalmstädter Stadtteil Rörshain sowie in Leimfeld und Frielendorf sinnvoll sind, müsste untersucht werden. Ein neuer Haltepunkt Spieskappel-West/Gebersdorf könnte als P&R-Anlage direkt an der B 254 Verkehr aus der Ortslage von Frielendorf raushalten.



Die „Kanonenbahn“ zwischen Treysa und Malsfeld. (Karte: wb)

Ab hier könnten Züge dann von der „Kanonenbahn“ weiter nach Melsungen und in die Nordhessen-Metropole fahren. Allerdings ist die zweigleisige elektrifizierte Bahnstrecke zwischen Melsungen und Kassel überlastet, besonders ab Guntershausen, wo die

Main-Weser-Bahn einmündet. Deshalb hat PRO BAHN Hessen in einer Stellungnahme mit dem Titel „Y-Ausbau Kassel Süd“ darauf hingewiesen, dass ein Ausbau dieser Streckenabschnitte erfolgen muss. Die ausgebauten Strecken könnten dann auch die Züge der „Kanonenbahn“ bis Kassel aufnehmen.

stillgelegte Strecken grau/Bestandsstrecken schwarz

Über Wernswig und Sontheim würde die R10 dann nach Homberg (Efze) fahren, der einzigen hessischen Kreisstadt außer Bad Schwalbach, die derzeit keinen Bahnanschluss hat. Von da aus verläuft dann die reaktivierte Trasse nach Malsfeld-Beiseförth an der Strecke Bebra - Kassel. In Malsfeld halten die Züge der NVV-Regionalzuglinie R 5 (Fulda) - Bebra - Kassel.

198 p Treysa – Malsfeld – Eschwege

km	BD Kassel	Zug Nr Klasse	X1321	1323	X1331	X1325	1333	X1345	1335	2943	Sa 2939	1337	1349	1339	2959	
			2.	ob 2.	2.	2.	2.	2.	2.	2.	1. 2.	2.	2.	2.	1. 2.	
0,0	Treysa 193m. 198	ab	...	...	X4.52	...	X6.10	X7.14	9.21	...	...	13.06	...	e 15.28	a 15.28	...
3,9	Ziegenhain (Bz Kassel) Nord	W	...	...	4.57	...	6.15	7.19	9.27	...	...	13.11	...	e 15.33	a 15.33	...
6,1	Rörshain ⊕	...	...	...	5.00	...	6.19	7.23	9.30	...	...	13.15	...	e 15.37	a 15.37	...
8,0	Leimfeld (Bz Kassel)	...	...	...	5.04	...	6.23	7.26	9.34	...	...	13.18	...	e 15.40	a 15.40	...
11,5	Spieskappel ⊕	...	...	...	5.08	...	6.28	7.31	9.39	...	...	13.23	...	e 15.45	a 15.45	...
12,5	Frielendorf	...	...	...	5.11	...	6.33	7.35	9.43	...	...	13.27	...	e 15.49	a 15.49	...
16,6	Wernswig	...	...	...	5.16	...	6.38	7.40	9.49	...	...	13.33	...	e 15.54	a 15.54	...
17,6	Sondheim	...	...	...	5.19	...	6.41	7.43	9.51	...	...	13.35	...	e 15.57	a 15.57	...
21,1	Homberg (Bz Kassel)	...	...	...	5.24	...	6.47	7.51	9.58	...	...	13.42	...	e 16.03	a 16.03	...
26,1	Remsfeld	...	...	...	5.30	...	6.54	7.58	10.04	...	...	13.48	...	e 16.09	a 16.09	...
28,7	Oberbeisheim	...	...	...	a 5.04	...	6.59	8.03	10.09	...	...	13.53	...	e 16.13	a 16.13	...
32,8	Niederbeisheim	...	...	...	5.09	...	7.05	8.12	10.14	...	...	13.58	...	e 16.18	a 16.18	...
40,4	Malsfeld 192	an	...	...	a 5.16	...	X7.13	X8.20	10.22	...	...	14.06	...	e 16.26	a 16.26	...

Diese Pläne können natürlich nur mittelfristig umgesetzt werden. Sie bieten für den Schwalm-Eder-Kreis mit seiner „Hauptstadt“ Homberg (Efze) eine deutliche Aufwertung. Die drei größten Gemeinden des Kreises wären direkt miteinander verbunden. Homberg hätte außerdem einen direkten Anschluss an den Fernbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe. Heute ist die 14.000-Einwohner-Kreisstadt über die Bahnstationen Borken und Wabern nur mit dem Bus zu erreichen. In Tagesrandlagen gibt es lediglich Anruf-Sammel-Taxis.

PRO BAHN Nordhessen fordert die Reaktivierung der Strecke Treysa - Malsfeld und eine neue Regionalbahnlinie „R10“ Schwalmstadt - Homberg (Efze) - Melsungen - Kassel-Wilhelmshöhe - Kassel-Hauptbahnhof sowie darüber hinaus auch noch weitere Verbindungen von einer wieder aufgebauten „Kanonenbahn“ ins übrige Netz.

Weiter nach Eschwege?

PRO BAHN Nordhessen plädiert bewusst nur für den Wiederaufbau der „Kanonenbahn“ zwischen Treysa und Malsfeld. Der weiterführende Abschnitt über Waldkappel nach Eschwege hatte zwar früher eine Zulauffunktion auf Kassel, ist aber in weiten Teilen bereits überbaut bzw. der alte Bahndamm ist mit der gerade neu entstehenden Bundesautobahn A44 Kassel - Eisenach überplant. In Malsfeld und Waldkappel ist die Bahntrasse schon in weiten Teilen aus dem Landschaftsbild verschwunden, an einigen Stellen sogar überbaut.



Zugewachsen: Das alte Stellwerk in Frielendorf

Auch bei optimistischer Betrachtung ist nicht zu erwarten, dass neue Verkehrsbeziehungen zwischen Malsfeld/Melsungen und Eschwege entstehen, die einen Schienenpersonennahverkehr rechtfertigen. Wenn dieser Teil der „Kanonenbahn“ noch in so gutem Zustand wie die Trasse zwischen Treysa und Malsfeld wäre, sähe die Sache vielleicht anders aus. (Thomas Kraft)

Die Kanonenbahn

Die Idee zur „Kanonenbahn“ entstand im Deutschen Reich nach dem deutsch-französischen Krieg 1870/71. Die strategische, rund 800 Kilometer lange Strecke von Berlin nach Metz in Lothringen, das damals von Deutschland annektiert wurde, sollte vor allem dem Militär dienen. Teilweise wurden bereits vorhandene Bahnstrecken wie die Main-Weser-Bahn und die Lahntalbahn, mitbenutzt, über 500 Kilometer wurden aber auch neu gebaut, darunter der 130 Kilometer lange Abschnitt vom thüringischen Leinefelde über Eschwege, Waldkappel und Malsfeld nach Treysa. (wb)



Bahnhof Treysa: Ganz links ist noch das stillgelegte Gleis 5 zu sehen, aus dem die Züge nach Malsfeld/Eschwege und Niederaula abfahren (Fotos: Thomas Kraft).

Auf den Spuren der „Kanonenbahn“

Der Fahrgastverband PRO BAHN hat im Frühjahr 2016 eine zweitägige Exkursion entlang der Bahntrasse zwischen Treysa und Malsfeld durchgeführt. Das Ergebnis ist ermutigend: Zwischen Treysa und Homberg (Efze) liegen auf 23 Kilometern noch komplett die Durchgangsgleisanlagen, an einigen Bahnhöfen wie in der Kreisstadt sind sogar noch die kompletten Nebengleisanlagen inklusive Güterbahnhof erhalten. Zwischen Homberg (Efze) und Malsfeld ist die Trasse noch vorhanden, es liegen aber keine Gleise mehr. Entlang der gesamten Strecke sind die noch existierenden Brückenbauwerke, Viadukte und Durchlässe in einem verhältnismäßig guten Zustand.

Wir starteten die Erkundungstour am Personenbahnhof Treysa, der über fünf Gleise verfügt. Im nördlichen Bahnhofskopf zweigt nicht nur die „Kanonenbahn“ von der Main-Weser-Bahn, sondern auch die „Knüllwaldbahn“ Treysa - Niederaula - Bad Hersfeld ab. (Sie ist zwischen Treysa und Niederaula abgebaut, auf der Trasse wurde der „Rotkäppchen-Bahnradweg“ errichtet.)

Nach dem ehemaligen Abzweig der Knüllwaldbahn in Treysa führt die „Kanonenbahn“ über ein intaktes und auch noch in Betrieb befindliches Viadukt über die Schwalm. Hier gibt es eine weitere Weichenstallanlage am alten Bahnhof von Treysa. Der Abzweig führt in die ehemalige Harthberg-Kaserne mit dem Sondermunitionslager und einem Anschluss für die Panzerverladung. Der weitere Trassenverlauf ist seit 2002 stillgelegt. Der Bewuchs zeigt deutlich, dass hier seit nunmehr 14 Jahren kein Zug mehr gefahren ist. Es entsteht aber der Eindruck, als sei diese Komplettstilllegung zunächst nicht gewollt gewesen.

Es folgen rund 21 Kilometer stillgelegte Schienentrasse, welche im Verlauf bis Frielendorf fast geradlinig durch die Landschaft führt und somit höhere Geschwindigkeiten für Regionalzüge zulassen würde. Die Trasse verläuft fast gänzlich auf einem Damm und es sind einige Straßendurchlässe vorhanden. Diese machen einen optisch guten Eindruck. Entlang der Strecke gab es die Stationen Ziegenhain-Nord, Rörshain, Lengsfeld und für kurze Zeit auch einen Haltepunkt

Spieskappel. In Frielendorf (rund 7.500 Einwohner) ist noch die komplette Bahnanlage mit allen Nebengleisen und Stellwerkshäuschen vorhanden. Den weiteren, dann nicht mehr so geradlinigen Verlauf nehmen die Gleise bis nach Homberg (Efze) direkt am Feriendorf See vorbei über die früheren Stationen Wernsig und Sondheim, beides heute Stadtteile der Kreisstadt.

Hinter dem Bahnhof Homberg (Efze) in Ausfahrtrichtung Osten laufen die Gleise wieder zusammen und enden dann abrupt. Hier beginnt derjenige Teil der Trasse, auf dem die Gleise bereits abgebaut sind. Der Bahnkörper ist aber nicht verschwunden. So ist eine große Bahnbrücke über die Efze nahe des Homberger Stadtteils Relbehausen noch komplett vorhanden. Die Stützpfeiler lassen sogar die Möglichkeit einer zweiten Gleisauflage zu. Unmittelbar östlich der Efzetalbrücke kreuzt die neue B 323 (Ortsumgehung Homberg) die Kanonenbahntrasse, die hier aufgetrennt wurde. Die neue Straße liegt jedoch mehr als vier Meter tiefer als eine mögliche neue Brückenhöhe.

Im weiteren Verlauf erreicht die Trasse in einem großen Bogen die Gemar-

kung von Remsfeld, einem Ortsteil der Gemeinde Knüllwald. Hier bestand eine Bahnstation an den Hellwig-Basaltwerken. Die Strecke führt hier direkt am Gewerbepark und Autohof an der Anschlussstelle zur Autobahn A7 vorbei. Es bestehen also optimale Erschließungsmöglichkeiten für Gewerbegebiete.



Versteckt im Wald: Ein Portal des Oberbeisheimer Tunnels.

Da die „Kanonenbahn“ in ihrem weiteren Verlauf nach Osten keinem Gewässerverlauf mehr folgen konnte, musste der 917 Meter lange Oberbeisheimer Tunnel entstehen. Und es gibt ihn noch. Die Röhre ist zwar schwer zu finden, das



Links: Große Bahnbrücke bei Relbehausen hinter Homberg. Rechts: Liebevolleres Andenken an die „Kanonenbahn“ am ehemaligen Bahnhof Niederbeisheim.

Südwestportal ist aber sichtbar. Der Tunnel ist auch nicht verfüllt, er dient derzeit als Rückzugsort für Tiere. Auch auf der Nordostseite sieht man das Portale und das daneben stehende Bahnwärterhaus das sich inzwischen in Privatbesitz befindet. Die Portalen des Oberbeisheimer Tunnel sehen ähnlich aus wie diejenigen des Ittertunnel (Strecke Frankenberg - Korbach) vor Beginn der Sanierung.

Der weitere Verlauf der Strecke inmitten des Knüll-Mittelgebirges ist kurvenreich. Sie folgt nun dem Bach Beise, der in Niederbeisheim die Fulda fließt. Hier verläuft die Bahntrasse durch den gesamten Ort und ist nicht – wie bei anderen stillgelegten Bahnstrecken in

Hessen – überbaut worden. Auch in Niederbeisheim ist ein Wiederaufbau deshalb problemlos möglich. In dem 800-Seelen-Ort wird das Andenken an die Bahn hoch gehalten: Im Bahnhof sowie im Bahnwärterhäuschen finden sich viele historische Gegenstände, Tafeln, Verkehrszeichen und Anlagen, die alten Bahngebäude werden gepflegt. Die restlichen rund acht Kilometer über Beiseförth nach Malsfeld sind noch durch ein großes Viadukt geprägt. Der Bahndamm neben der Hauptbahn ist ebenfalls noch als Kubatur vorhanden, so dass er einfach wieder aufgebaut und eine reaktivierte „Kanonenbahn“ wieder an die Strecke Bebra - Kassel angeschlossen werden könnte. *(Thomas Kraft)*

Noch mehr Kanonenbahn

Von Treysa bis Lollar nutzte die „Kanonenbahn“ die bereits vorhandenen Gleise der Main-Weser-Bahn. Ab Lollar wurde zwischen 1875 und 1878 als Teil der Militärstrecke von Berlin nach Metz eine 18 Kilometer lange Umfahrung von Gießen gebaut. Der Personenverkehr auf diesem Abschnitt wurde 1980 eingestellt, der Güterverkehr schrittweise bis 1990. Die Schienen sind abgebaut und die Trasse teilweise entwidmet. In der Gemeinde Kinzenbach erinnern noch zwei abgestellte Schienenbusbeiwagen (Bild unten) an die ehemalige Kanonenbahnstrecke Lollar – Wetzlar.

Immer wieder gab es Vorschläge, über Teile der Trasse eine Nordeinführung von der Dillstrecke in den Gießener (Haupt-)Bahnhof zu bauen. Dadurch wäre ein Kopfmachen für Züge aus Köln, Hagen, Siegen und Dillenburg nach Frankfurt in Gießen entfallen. *(wb/Foto: Thomas Kraft)*



Mittelhessen**Sommerfrust an der Lahn****Kapazitäten für Kanuten und Fahrradfahrer fehlen**

Bahnhof Gießen, Gleis 9: „Aufgrund einer Störung am Triebwagen fällt dieser Zug heute aus. Bitte nutzen Sie die HLB von Gleis 11.“ So erschallt es nicht selten aus den Lautsprechern der „Lahn-Eifel-Bahn“, wenn der Fahrzeugführer der Deutschen Bahn wieder einmal verzweifelt versucht, die streikenden Motoren eines TALENT-Triebwagens zu starten. Also bewegt sich ein Menschentross aus dem DB-Triebwagen an Gleis 9 heraus und wandert hinüber nach Gleis 11. Wenn die Deutsche Bahn mal wieder versagt, wen stört's, fährt doch auch die Hessische Landesbahn (HLB) die Strecke nach Limburg. So die graue Theorie. In der Praxis aber kommen zu den ausgefallenen DB-Triebwagen oft auch große Kapazitätsengpässe bei der HLB, obwohl der Rhein-Main Verkehrsverbund (RMV) für den Sommerfahrplan mit dem Slogan „deutlich erweitertes Angebot“ wirbt.

Also eine „Mogelpackung“ auf der Lahntalbahn, vor allem dann, wenn sich jetzt im Sommer viele Rad- und Kanufahrer statt mit dem Auto anzureisen für die vermeintlich bequemere Anreise mit der Bahn entscheiden, zumal es sogar spezielle „Kanu-Kombitickets“ gibt und die Fahrradmitnahme ohnehin kostenlos ist. Doch an schönen Wochenenden und Feiertagen gibt es regelmäßig Chaos und Frust bei den Fahrgästen wegen überfüllter Triebwagen.

Die Fahrzeuge sind der Hauptgrund für den „Sommerfrust“ auf der Lahntalbahn. So wirbt die Deutsche Bahn für die neu geschaffene „Lahn-Eifel-Bahn“ unter

anderem mit dem Slogan „modernisierte Fahrzeuge“. Fakt ist, dass es sich bei den Triebwagen der Baureihe 643 (TALENT) um Altbestände aus dem Kölner Diesel-S-Bahn-Netz handelt, die auf der Ahrtalbahn eingesetzt waren.



*Überfüllter Zug auf der Lahntalbahn.
(Foto: Christoph Mehler)*

Die Fahrzeuge stammen aus dem Jahr 1999 und bereiteten bereits vor über zehn Jahren massive Probleme. Durch die tägliche Überbelastung (die Deutsche Bahn zwang diese Dieselfahrzeuge in den Kölner S-Bahn-Takt) fielen bereits zehn Jahre vor dem Auslaufen des Verkehrsvertrages reihenweise Triebwagen wegen Verschleiß aus. Genau diese Fahrzeuge hat man nun wieder vom Abstellgleis geholt und mutet sie den Fahrgästen auf der Lahntalbahn zu. Entsprechend oft fallen Fahrten der RE25 von Gießen nach Koblenz aus.



Oft verkehren nur einteilige Triebwagen auf der Lahntalbahn. (Foto: Christoph Mehler)

Dies ist besonders ärgerlich, da die „Lahn-Eifel-Bahn“ den Bahnhof Gießen ohnehin nur im Zwei-Stunden-Takt bedient. Probleme bereiten nicht nur die Fahrzeuge der Baureihe 643, diese werden ja ohnehin nur von einem der drei Umläufe auf der RE25-Linie gefahren. Die beiden anderen Umläufe werden jeweils mit Fahrzeugen der Produktreihe LINT bedient. Ein Umlauf wird durch die Baureihe 648 (LINT 41) und der zweite durch eine Doppeltraktion der Baureihe 640 (LINT 27) gefahren.

Auch bei diesen Fahrzeugen handelt es sich um Altfahrzeuge aus Nordrhein-Westfalen. Bis Dezember fuhren diese im 3-Länder-Bahn-Netz in Südwestfalen, Hessen und Rheinland-Pfalz. Zwar fährt der RE25 ab Gießen planmäßig als LINT 27-Doppeltraktion, doch allzu oft steht in der Hauptverkehrszeit nur ein einzelner Triebwagen der Baureihe 640 am Bahnsteig. Dann dürfen sich die Fahrgäste nach einem Arbeitstag in einen Zug mit Stadtbuskapazität quetschen. Besonders ärgerlich wird es aber dann, wenn diese verminderte Kapazität des RE25 an sonnigen Sonn- und Feiertagen verkehrt. So müssen bereits am Startbahnhof in Gießen nicht selten Fahrradfahrer am Bahnsteig zurück bleiben, weil in den Zügen der Baureihe 640

in Einzeltraktion angeblich kein Platz für Fahrräder zur Verfügung steht. Das Argument: Es könnte ja irgendwo ein einzelner Rollstuhlfahrer einsteigen. Mit diesem wäre dann das Mehrzweckabteil voll belegt, so die Zugbegleiteraussage.

Wirbt der RMV nicht mit kostenloser Fahrradmitnahme? Es scheint sowohl dem RMV als auch der Deutschen Bahn bei der Erstellung des Verkehrsvertrages unbekannt gewesen zu sein, dass auf der Lahntalbahn mit besonders vielen Fahrradfahrern zu rechnen ist. Anders ist eine Bestellung von LINT 27-Fahrzeugen auf dieser Strecke, auch in Doppeltraktion, nicht zu erklären. Jetzt mag der RMV argumentieren, dass die LINT 27-Fahrzeuge ja planmäßig nur in Doppeltraktion verkehren und somit auch immerhin vier Fahrradstellplätze zur Verfügung stehen.

So endet an sonnigen Wochenenden der entspannte Ausflug entlang der Lahn für viele Bahnfahrer regelmäßig mit viel Frust und Ärger, wenn Fahrradfahrer nach einer langen Radtour nicht mehr in den Zug passen und auf den nächsten warten müssen. Ein Aushang auf einem kleinen Unterwegsbahnhof zwischen Limburg und Weilburg auf dem geschriebenen stand „Kaufen Sie KEIN Ticket, sie kommen ohnehin nicht in den Zug“ wurde sehr schnell wieder entfernt. Schade, denn dies war ein echter Kundenservice.

Im Sommer ist die Lahntalbahn stark vom Tourismus geprägt, im Winterhalbjahr dagegen fahren fast ausschließlich Pendler, Schüler und Studenten mit den Zügen. Deshalb gibt es auf der Lahntal-

bahn, wie ansonsten nur noch auf wenigen Bahnstrecken, einen Sommer- und einen Winterfahrplan. Um die aktuellen Fahrgastzahlen zu erheben, findet in den Zügen der Hessischen Landesbahn jährlich eine Fahrgastzählung statt. Anhand der Ergebnisse werden dann theoretisch die Fahrzeugkapazitäten errechnet. Die jährliche Fahrgastzählung findet aber regelmäßig Ende Februar statt und damit zu einem Zeitpunkt, an dem weder Touristen noch Studenten (wegen der Semesterferien) in den Zügen sitzen. Auf die Frage, ob dies nicht ein suboptimaler Zeitpunkt für eine Fahrgastzählung sei, erhielt ich vom zählenden Zugbegleiter ein zustimmendes Lächeln und ein anschließendes Achselzucken. Auf Grundlage dieser im Februar erhobenen Fahrgastzahlen werden vermutlich auch die Kapazitäten für den Sommer bestellt. Anders sind die seit Jahren zu knappen Kapazitäten an Sonn- und Feiertagen auf der Lahntalbahn nicht zu erklären. Die Folge sind verspätete und völlig überfüllte Züge, überforderte und hilflos rumschreiende Zugbegleiter sowie Stress, Frust und Ärger bei den Fahrgästen.

Besonders ärgerlich aus der Sicht der Fahrgäste ist es, dass die HLB an Sonn- und Feiertagen im Sommer zwar statt im Zwei- im Ein-Stunden-Rhythmus verkehrt, jedoch nur mit einem einzelnen Triebwagen.

Auf die Schilderung dieser alljährlich wiederkehrenden inakzeptablen Situation reagierte Thomas Busch (Chefplaner des RMV) mit der Aussage „Das ist doch eine wunderschöne Entwicklung“ und „Die Fahrradmitnahme im RMV ist kostenlos, dann muss ich mit meinem Fahrrad halt damit rechnen, dass ich mal einen Zug später fahren muss“. Selbstverständlich mag es aus der Sicht des Verkehrsverbundes eine positive Entwicklung sein, dass die Bahnen an der Lahn auch am Wochenende stark nachgefragt sind. Auch mag die Aussage, dass man mit dem Fahrrad halt mal eine Bahn warten muss, in Frankfurt, wo die Straßenbahn alle zehn Minuten fährt, nachvollziehbar sein. Aber in den Ohren aller Nutzer der Lahntalbahn an Sonn- und Feiertagen klingt diese Aussage wie Hohn und Spott. (Christoph Mehler)



Kanufahrer an Wochenenden mit schönem Wetter sind viele zusätzliche Fahrgäste der Lahntalbahn, doch sie haben kaum Platz in den Triebwagen. Zwischen Runkel bis etwa Löhnberg steigen viele Kanuten Richtung Gießen ein. Diese müssen vor allem an den Zwischenstationen unmittelbar vor Weilburg nicht selten ein- bis zwei Stunden warten, bis sie ein Zug der HLB sie mitnehmen kann. (Foto: RMV)

Mittelhessen

Neue Intercity-Linie: Segen oder Fluch?

Bringt der IC Münster - Frankfurt auch Nachteile für Mittelhessen?

Jubel in Wetzlar am 18. März 2015: An diesem Tag stellte der damalige Bahnvorstand für Personenverkehr, Ulrich Homburg, das neue Fernverkehrskonzept vor, das bis 2030 stufenweise umgesetzt werden soll. Es sieht auch eine neue IC-Linie ab 2019 von Frankfurt nach Münster vor, die mit Doppelstock-IC-Wagen (Foto) befahren werden und auch in der Kreisstadt des Lahn-Dill-Kreises halten soll. Doch was auf den ersten Blick wie ein Gewinn aussieht, könnte auch massive Nachteile für Mittelhessen bedeuten.

Das neue, vor über einem Jahr vorgestellte Fernverkehrskonzept erweckt den Anschein, als solle der Interregio (IR) wieder entstehen, denn einige der geplanten Routen sind ehemals vom IR befahren worden. So gab es auch die Relation Frankfurt - Siegen - Münster mit einzelnen Zügen bis nach Norddeich Mole schon einmal.

Nach dem Wegfall des IR wurden die Leistungen zwischen Hagen/Köln und Gießen zunächst von durchgehenden Regionalexpress-Zügen erbracht. Seit 2009 ist der Verkehr gebrochen. Nahverkehrszüge verkehren von Frankfurt und Gießen nur noch bis Siegen, dort muss umgestiegen werden. Auf der Achse Mittelhessen - Ruhrgebiet sind die Reisen mit dem Zug heute teilweise vier Stunden unterwegs, eine Strecke die ein Autofahrer auf der parallel liegenden Autobahn A45 normalerweise in

rund eineinhalb Stunden zurücklegen kann.

Eine neue Intercity-Linie auf der Dill- und der Ruhr-Sieg-Strecke könnte da ein Segen sein. Doch bei näherer Betrachtung zeigen sich die Nachteile. Ziel der Deutschen Bahn ist es, dass bei den neuen IC-Routen außerhalb der Hauptverkehrsachsen neben den zweistündigen IC-Zügen auch nur noch alle zwei Stunden ein Regional-Express mit gleicher Reisegeschwindigkeit rollen soll. Zudem sollen sich die Nahverkehrsträger, sprich



Verkehrsverbände bereit erklären, Rahmenvereinbarungen abzuschließen, so dass auch mit Nahverkehrsfahrkarten der Intercity genutzt werden können und so die neuen Intercitys auch aus Mitteln bezahlt werden, die der Bund den Ländern für Schienenpersonennahverkehr gibt.

Das bedeutet aber gleichzeitig, dass heutige Nahverkehrszüge wegfallen und durch IC ersetzt werden, die aber dann nicht mehr an vielen Bahnhöfen halten werden. Haiger und Herborn werden vor-

aussichtlich in die Röhre schauen. Ob der IC in Dillenburg halten wird, darüber gibt es bislang widersprüchliche Angaben. Wetzlar wird IC-Halt der neuen Linie Münster - Frankfurt sein, jedoch nicht Gießen. Um den Zug in einer konkurrenzfähigen Reisezeit zu fahren, soll er keine Fahrtrichtungswechsel in Gießen machen. Andererseits ist offenbahr ein Halt in Siegen (Hauptbahnhof) geplant, dort müsste der Intercity kopfmachen.

Vom Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) liegen bislang keine Informationen vor, dass der RE99 von Siegen nach Frankfurt von einem 60-Minuten- auf einen 120-Minuten-Takt reduziert werden soll. Die Umstellung 2009 von den Doppelstockwagen der Deutschen Bahn auf die Flirt-Nahverkehrstriebwagen der Hessischen Landesbahn bedeuteten aber schon eine Reduzierung der Sitzplatzkapazität um knapp 40 Prozent. Wenn jetzt nur noch die Hälfte der Nahverkehrszüge auf der Linie fahren würde dies ein Desaster bedeuten. Der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen fordert die Nahverkehrsträger, insbesondere den Rhein-Main-Verkehrsverbund auf, im Zusammenhang mit der Einrichtung der neuen IC-Verbindung Münster - Siegen - Wetzlar - Frankfurt keine Nahverkehrszüge zu streichen.

Das ist nur ein drohender Nachteil der geplanten neuen IC-Verbindung. Die Züge der Linie sollen auch an Gießen vorbeifahren, dem größten Bahnknoten außerhalb des ICE-Netzes und demjenigen Bahnhof in Mittelhessen mit den meisten Fahrgästen. Hier steigen täglich bis zu 30.000 Fahrgäste aus und um. Viele wollen nach Frankfurt und dies auf einer zweigleisigen Strecke, über deren viergleisigen Ausbau zwischen Friedberg und Frankfurt seit rund vier Jahrzehnten

diskutiert und gestritten wird (siehe auch Seite 17). Nach aktuellen Plänen sollen die zusätzlichen Gleise nun endlich zwischen 2017 und 2027 in zwei Abschnitten gebaut werden. Nur bis dahin bedeutet dies, dass kein weiterer Personenzug mehr zu Tageszeiten auf die Trasse passt. S-Bahnen, die Regionalbahnen, Regional-Express-Linien und die bereits verkehrende IC-Linie teilen sich hier nur ein Gleis je Fahrtrichtung. Es gibt viel zu wenige Ausweichmöglichkeiten für langsame Züge, um schnellere vorbeizulassen. Die neuen IC-Züge werden also den südlichen Abschnitt der Main-Weser-Bahn zusätzlich belasten und könnten dazu führen, dass für Nahverkehrszüge, die heute fahren, kein Platz mehr ist.

Heißt dann die Alternative, dass man mit dem Regionalzug zunächst von Gießen nach Wetzlar fahren soll, um dort in den IC nach Frankfurt umzusteigen? Muss man dann auch noch eine teurere Fernzugfahrkarte, ggf. Fernzug-Zeitkarte kaufen, gerade weil ein Jobticket nicht gilt? Alles bislang unbeantwortete Fragen, auf die insbesondere der RMV, aber auch die DB keine bzw. keine eindeutigen Antworten gegeben haben.



HLB-Zug auf der Dillstrecke

Unter diesen Umständen kann es bedeuten, dass der neue Intercity zwar dem Fernreisenden aus Mittelhessen Vorteile bringen mag, jedoch den Menschen, die jeden Tag Nahverkehrszüge nutzen, im Alltag mehr Nachteile bringt, also mehr Fluch als Segen. Aus diesem Grund ergeht von PRO BAHN die Forderung an die Verantwortungsträger einerseits für

Klarheit und Transparenz zu sorgen, andererseits keinen der Fahrgäste auf der Strecke zurückzulassen. Der IC Münster - Siegen - Wetzlar soll aus Fahrgastsicht kommen, erschließt er doch nach vielen Jahren wieder weiße Flecken mit Fernverkehr, jedoch bitte nicht auf Kosten des Regionalzugverkehrs.

(Text und Fotos: Thomas Kraft)

Anschlüsse in Siegen, die nicht passen, und schwierige Abstimmungen im ÖPNV und in der Politik, aber auch bei den Fahrgast- und Umweltverbänden – das ist Alltag im Dreiländereck Hessen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen. Um diese Probleme zu lösen, haben sich auf Anregung des hessischen Landesverbandes am 18. Juni 2016 erstmals Vertreter von PRO BAHN Mittelhessen, Rhein-Sieg, Rheinland-Pfalz/Saarland sowie der Bezirksgruppe Südwestfalen, des BUND mit mehreren Kreisgruppen, der Schienenverkehrsleute Südwestfalen und des Fahrgastverbandes Pro Bahn&Bus in Siegen-Weidenau getroffen. Sie haben gemeinsam ein Aktionsbündnis gegründet, ein passender Name dafür muss noch gefunden werden. Die ersten Arbeitsziele: Es soll ein Positionspapier zu Pro und Contra der neuen IC-Verbindung über die Sieg-Dill-Strecke erarbeitet werden. Dann soll auf die anstehende Neuausschreibung der RE-Linie 9 (Siegen – Köln) Einfluss genommen werden. Ein weiteres Thema soll auch die Gleisbelegung im Bahnhof Siegen nach dessen Umbau sein. *(wb)*

Kann die Lumdatalbahn reaktiviert werden?

Der Verein „Lumdatalbahn e.V.“ wirbt weiter intensiv für die Reaktivierung der Bahnstrecke von Lollar nach Londorf. Eine jüngst erfolgte Ausflugsfahrt nach Nordhessen zur dort reaktivierten Strecke Korbach - Frankenberg sollte aufzeigen, welche vergleichbaren Potentiale auch in schwach strukturierten Räumen aktiviert werden können, um ein vorweg zwiespältig gesehenes Projekt letztlich zum Erfolg zu führen. Nun warten alle Beteiligten auf ein Gutachten, das aufzeigen soll, unter welchen Bedingungen eine Wiederinbetriebnahme erfolgen könnte oder welche Fakten gegen eine Reaktivierung sprächen. Indes sind die Akteurinnen und Akteure nimmer müde, mit neuen Terminen auf ihr Thema aufmerksam zu machen. Mögen Sie weiterhin überaus viel Kraft haben, um das Projekt selbst bei zwischenzeitlichen Rückschlägen doch noch zum Erfolg zu bringen. *(Text und Foto: T. Kraft)*

Bahnhof Londorf >



Ausbaubefürworter organisieren sich

Nach über 30 Jahren Diskussion scheint es nun endlich loszugehen: Ab 2017 soll die Main-Weser-Bahn im Abschnitt Frankfurt-West bis Bad Vilbel ausgebaut werden, ab 2022 dann die Strecke von Bad Vilbel bis Friedberg. Die neuen Gleise sollen von der S-Bahn genutzt werden.

Die Verzögerungen gehen auch auf das Konto von sogenannten „Bürgerinitiativen“ die lautstark gegen den Ausbau der Main-Weser-Bahn gekämpft haben. Nun haben sich die Befürworter des Projekts zusammengetan. In Friedberg trafen sich auf Einladung des Zweckverbandes Oberhessischer Versorgungsbetriebe (ZOV), dem lokalen Verantwortungsträger in der Wetterau, Vertreter der Deutschen Bahn, des RMV, von Nahverkehrsträgern, Landkreisen, Kommunen, von Fachverbänden und der Wirtschaft. Sie wollen ein Bündnis schmieden, um gemeinsam den Ausbau der Main-Weser-Bahn zwischen Friedberg und Frankfurt durchzusetzen. In dieses Bündnis eingereiht hat sich auch der Fahrgastverband PRO BAHN.

Nun gilt es Flagge zu zeigen und dafür zu sorgen, dass weitere Bauverzögerungen verhindert werden können. PRO BAHN dankt dafür, mit am Tisch sitzen zu dürfen und ist als Verband bereit, seinen ihm möglichen Beitrag dazu zu leisten. *(Thomas Kraft)*

Großraum Frankfurt

Beispiele aus dem RMV-Tarifdschungel

Ist das neue RMV-Tarifmodell eine Mogelpackung?

„Einfach über eine Tarifgrenze fahren und bei den Nachbarn mal ein Eis essen gehen – das ist mit dem neuen RMV-Tarifmodell deutlich günstiger. Nachbarschaftlich fahren und fair bezahlen ist nicht nur ein Werbeslogan, sondern wird hier Wirklichkeit.“ So vollmundig pries Frankfurts Oberbürgermeister und RMV-Aufsichtsratsvorsitzender Peter Feldmann bei einem Pressetermin Anfang Mai das neue Tarifmodell des Rhein-Main Verkehrsverbundes (RMV), das derzeit getestet wird. Doch bei diesem Test lief offenbar einig schief.



Alles nur PR? Peter Feldman, Ulrich Krebs und André Kavai (von links) beim App-Test. (Foto: RMV)

Bereits seit Jahren will der größte Verkehrsverbund in Hessen ein neues Tarifmodell einführen, das die großen Preissprünge an den Tarifgrenzen vermeiden soll. Dafür will man jetzt Erfahrungen mit einem Handy-Ticket sammeln. Als Tester stellten sich die Spitzen des Verkehrsverbundes, Oberbürgermeister Peter Feldmann (Frankfurt am Main), Landrat Ulrich Krebs (Hochtaunuskreis) und André Kawai vom RMV zur Verfügung. Die Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ) berichtete am 7. Mai 2016, dass die Herren nach dem Besuch einer Eisdiele von Frankfurt-Niedereschbach mit der U-Bahn U2 über die Tarifgrenze in den Hochtaunuskreis nach Bad Homburg-Obereschbach gefahren seien.

Anstatt eine Fahrkarte am Automaten zu lösen, hätten sie die neue RMV-Smartphone-App benutzt, welche automatisch einen entfernungsabhängigen Fahrpreis ermittelt, wie er eines Tages für alle Fahrgäste gelten soll. Für die kurze Strecke habe das Gerät einen Fahrpreis von 2,13 Euro angezeigt, anstatt der normal fälligen 4,65 Euro, die beim Lösen eines Papiertickets am Automaten fällig gewesen wären. Nach dieser ansehnlichen Ersparnis von 2,52 € hätten sich die

Tester dann in Obereschbach noch ein zweites Eis gegönnt.

Aufmerksamen Lesern kamen schnell Zweifel, ob es sich hierbei nicht um eine „Milchmädchenrechnung“ handelt, denn die U-Bahnstation Niedereschbach liegt auf der Tarifgrenze, von hier gilt bis zur Saalburg schon heute der Fahrpreis des Stadtgebiets Bad Homburg, also 2,15 Euro. Die „Ersparnis“ hätte also gerade einmal zwei Cent betragen!

Man fragt sich, wie ein Normalfahrgast das RMV-Tarifsystem überblicken soll, wenn dies den Spitzen des Verbundes trotz ihrer Berater nicht gelingt, sodass sie für ihre Testfahrt die falsche Örtlichkeit ausgewählt haben. Leider hat man uns auch nicht mitgeteilt, was künftig eine Fahrt von der Grenzhaltestelle nach Bad Homburg-Kurhaus oder gar zur Saalburg kosten wird, wenn über das neue System der Fahrpreis errechnet wird. Fest steht aber schon jetzt, dass solche Kurzstrecken deutlich teurer werden.

Die FAZ hat übrigens den betreffenden Artikel in der Online-Ausgabe nach Hinweis des Berichterstatters auf fehlerhafte Recherchen stillschweigend gelöscht. (*Walter Söhnlein*)

Großraum Frankfurt

S-Bahn-Tunnelsperrung: Gemischte Gefühle

Die Verantwortlichen haben offenbar etwas gelernt

In den Osterferien vom 27. März bis 10. April war der S-Bahn-Tunnel in Frankfurt wieder dicht: Für den Neubau eines neuen elektronischen Stellwerks wurde die unterirdische Strecke erneut gesperrt, nachdem der Tunnel bereits im Juli und August 2015 gesperrt war.



In der vierten Bauphase (Sommer 2018) werden die Arbeiten beendet. Die Deutsche Bahn zog eine positive Bilanz, sie liegt mit ihren Arbeiten im Plan. Doch wie kamen die Frankfurter und ihre Besucher diesmal mit der Sperrung ihrer zentralen Verkehrsachse zurecht? Überwiegend blieben sie gelassen, das ganz große Chaos blieb aus. Die Informationen zum Ersatzverkehr im Internet, an den Stationen und durch zusätzliches Personal an den neuralgischen Punkten waren ausreichend (und hatten sich gegenüber der ersten Tunnelsperrung verbessert), so dass jeder seinen Weg fand.



Eine besondere Rolle kam der Straßenbahnlinie 16 zu, die einen Großteil der Fahrgäste vom Frankfurter Südbahnhof (im Bild) zum Hauptbahnhof aufnehmen musste.

Der Ersatzverkehr stieß allerdings teilweise an seine Grenzen und einige Wege verlängerten sich drastisch. Dazu kamen weitere Baustellen mit massiven Beeinträchtigungen für die Fahrgäste. Der barrierefreie Ausbau der U5 begann just ebenfalls in den Osterferien, weshalb die U5 bis Ende August nicht zwischen Hauptbahnhof und Marbachweg/Sozialzentrum fährt. Zwischen Nieder Wöllstadt und Friedberg wurde ebenfalls gebaut, daher fuhren für die S6 auf diesem Stück Ersatzbusse und Regionalzüge wurden

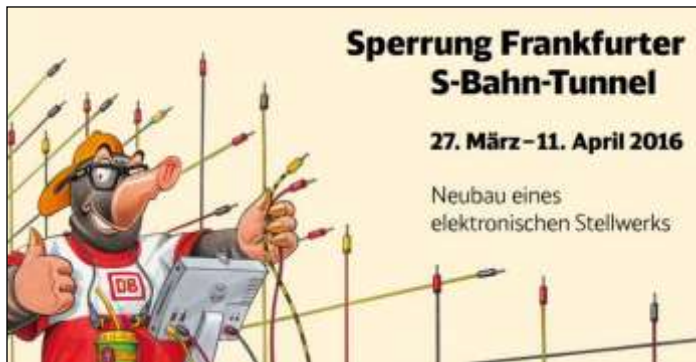
über Hanau und Frankfurt Süd umgeleitet.

Eine Bestandsaufnahme im Einzelnen:

- Zwischen Konstablerwache und Hauptbahnhof war die U4 der wichtigste Ersatzverkehr. Sie fuhr zu den Stoßzeiten im Fünf-Minuten-Takt und immer in voller Wagenlänge. Meistens waren die Züge sehr voll (auch am Wochenende), sie stießen insbesondere zwischen Willy-Brand-Platz und Hauptbahnhof an ihre Belastungsgrenzen. Aber für eine Station kann man ein „Sardinen-in-der-Büchse-Gefühl“ noch als Abenteuer betrachten, und in der Regel kamen alle Wartenden noch irgendwie in den Zug hinein.

- Deutlich jenseits der Belastungsgrenze war allerdings die Situation zwischen Galluswarte und Innenstadt. Die S-Bahnlinien S3 und S4 endeten nämlich während der Tunnelsperrung dort, auch jede zweite S5 endete dort. Viele Fahrgäste wichen daher auf die Straßenbahnlinien 11 und 21 aus. Diese waren dem Andrang jedoch überhaupt nicht gewachsen und hoffnungslos überfüllt. Immer wieder mussten Fahrgäste an den Haltestellen zurückbleiben und auf die nächste Bahn warten. Entsprechend schlecht war die Stimmung. Ein Fahrgast berichtet davon, dass es „beim Einsteigen ein Hauen und Stechen wie auf einem Rugbyfeld“ gab. Hier muss der RMV bei der Tunnelsperrung im Sommer dringend nachbessern.

- Auch aus dem Osten Frankfurts berichteten Fahrgäste von massiven Unannehmlichkeiten. Von oder nach Offenbach fuhr die S1 zwischen Offenbach Ost, Offenbach Bahnhof und Frankfurt Süd oder die Straßenbahnen 15 und 16 zwischen Offenbach Stadtgrenze und Frankfurt Süd, was zu teils deutlichen



Fahrzeitverlängerungen führte. Pendler zwischen Bornheim oder Seckbach und Offenbach mussten auf den Bus ausweichen, was deutlich länger dauerte und wegen Staus auf der Straße die Fahrtzeit manchmal unkalkulierbar machte.

Welche Lehren sollte der RMV daraus für die Tunnelsperrung im Sommer ziehen? Auf keinen Fall sollte er sich auf dem überwiegend reibungslosen Betrieb der Osterferien ausruhen. Denn jetzt dauerte die Sperrung nur zwei Wochen, viele Pendler hatten zumindest einen Teil der Zeit Urlaub. So ein Zeitraum ist kurz genug, Unannehmlichkeiten zu ertragen, den ein oder anderen Tag anderweitig zu überbrücken (beispielsweise mit Homeoffice, wer die Möglichkeit dazu hatte), oder das im wahrsten Sinne des Wortes

sportlich zu sehen – viele Fahrgäste legten einfach mal eine längere Strecke zu Fuß zurück. Für einen langen Zeitraum von sechs Wochen im Sommer werden viele die Unannehmlichkeiten aber zu recht als Zumutung empfinden. Konkret sollte der RMV darauf achten, die Anzahl zusätzlicher Baustellen wenigstens zu minimieren.

Der Abschnitt zwischen Galluswarte und Innenstadt sollte (zu den Stoßzeiten) unbedingt durch einen Busersatzverkehr bedient werden. Hier liegt dem RMV ein konkreter und vollständig ausgearbeiteter Vorschlag von PRO BAHN vor: Ersatzbusse könnten von der Galluswarte über die Taunusanlage bis zum Goetheplatz fahren, in der Hauptverkehrszeit alle zwei bis fünf Minuten. Dafür wären 14 Gelenkbusse nötig, in der Schwachlastzeit lediglich vier. Der RMV hat den Vorschlag geprüft, jedoch wegen der zu geringen Kapazität der Gelenkbusse abgelehnt. PRO BAHN kann diese Argumentation nicht nachvollziehen, denn jeder zusätzlich Platz würde helfen!

(Kristine Schaal)

Im März traf sich der Landesvorstand von PRO BAHN Hessen mit Vertretern der Hessischen Landesbahn in Frankfurt. Themen waren die vielen Zugausfälle, die knappe Um-



steigezeit in Siegen, Probleme auf der Lahntalbahn (siehe Seite 11) und die RE-Linie Wiesbaden - Darmstadt - Aschaffenburg, die die HLB 2018 übernimmt. Im Bild: Veit Salzmann, Frank Velten, Peter Runge, Stefan Altmann (HLB) sowie Gottlob Gienger, Werner Filzinger, Wilfried Staub, Thomas Kraft (PRO BAHN).

(Foto: red)



Problemfall Darmstadt-Eberstadt. Der Bahnhof im Süden der Wissenschaftsstadt soll jetzt endlich saniert werden. (Foto: Jivee Blau)

Starkenburg

Dringender Sanierungsfall

Bald beginnt die Auffrischung in Eberstadt

Der Bahnhof Darmstadt-Eberstadt gehört zu den renovierungsbedürftigsten Bahnhöfen in Hessen. Die extrem niedrige Bahnsteighöhe, die schlechte Zugänglichkeit der Bahnstange und die fehlenden Aufzüge lassen den Bahnhof in einem sehr schlechten Licht erscheinen.

Der für Ende 2015 anvisierte Bahnhofsumbau musste noch einmal verschoben werden, weil beim Planfeststellungsverfahren Fragen zum Lärmschutz während der Bauarbeiten zu klären waren. Damit waren die geplanten Umbauphasen mit einhergehender Streckensperrung nicht mehr zu halten.

Die Bauzeit soll insgesamt zwei Jahre dauern. Die Kosten für den Umbau sind auf neun Millionen Euro veranschlagt, davon würde die Stadt Darmstadt 1,7 Millionen finanzieren. Weitere Investitionsmittel stellen die Deutsche Bahn, das Land Hessen und die lokale Nahverkehrsgesellschaft DADINA. Begonnen wird der Umbau mit der Anhebung der Bahnsteighöhe auf 76 cm. Diese Erhöhung ist notwendig, damit ab 2017 die

neuen Züge auf der Main-Neckar-Bahn verkehren können.

Wichtigste Baumaßnahme ist der Zugang zu den Bahnsteigen von der West- (Pfungstädter) Seite. Diese soll 2017 erfolgen. Dazu wird die Unterführung unter dem Gleis der Pfungstädter Bahn durchgebrochen, um die sanft ansteigende Bahnsteigzuführung zu erreichen. Damit erreicht man direkt die Haltestelle der HEAG Buslinien.

Über den genauen Zeitpunkt dieser Baumaßnahme liegen noch keine Informationen vor. Für eine gewisse Zeit müsste dann auch das Pfungstädter Gleis gesperrt werden, so dass kein Betrieb zwischen Pfungstadt und Eberstadt möglich ist. Für beide Bahnsteige werden Aufzüge errichtet. Das Bahnhofsgebäude, das derzeit keine Funktion mehr hat, wird abgerissen. An der Stelle werden Fahrradstellplätze entstehen.

Neben dem Eberstädter Bahnhof sind auch die Bahnhöfe Darmstadt-Nord und Süd dringende Sanierungsfälle. Allerdings liegt für diese beiden Bahnhöfe noch kein Sanierungskonzept vor. (hka)

Rhein-Neckar

Neue Bushaltestellen in Weinheim

Land förderte mit 75 Prozent



Neue Haltestelle in Weinheim. (Fotos: Markus Löwe)

Mit Inbetriebnahme des Zentralen Busbahnhofs vor rund zwei Jahren ging in Weinheim ein neues Busliniensystem mit fünf Kernlinien in Betrieb, bei dem neue Haltepunkte angelegt wurden, um den Siedlungsbereich besser zu erschließen. Zielsetzung dabei war, dass in ganz Weinheim jede Bushaltestelle mit einem Fünf-Minuten-Fußweg erreichbar sein sollte. Dies entspricht in der Ebene ca. 350 m und in Hangsituationen ca. 250 m.

Insgesamt gibt es in Weinheim und seinen Ortsteilen neben den Haltestellen der RNV-Bahnlinie 5 für den Busverkehr 93 Haltepunkte, bzw. 180 Haltestellen. Ausbau und Ausstattung der Haltestellen wurden in den letzten zwei Jahren sukzessive verbessert, um Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen. Aktuell besitzen 70 Haltestellen einen erhöhten Bordstein und 78 einen Witterungsschutz mit Sitzgelegenheit.

Für ein Paket von 56 Haltestellen wurde dabei ein GVFG-Förderantrag beim Land Baden-Württemberg gestellt, der mit einem Förderanteil von 75 Prozent für Neu-, bzw. Ausbau und Möblierung genehmigt wurde (präzise formuliert sind das ja nicht mehr Landes-GVFG-Mittel, sondern sogenannte

Mittel gemäß dem Bundesländer-Entflechtungsgesetz). So musste die Stadt Weinheim von den Gesamtkosten von über einer Million Euro nur etwa 300.000 Euro selbst tragen.

Im Einzelnen wurden die Haltestellen mit Fahrplan, Linienplan und Umgebungsplan ausgestattet. Außerdem wurde die Telefonnummer des Betreibers VBus angegeben, um bei nicht verkehrenden Bussen oder sonstigen Störungen direkt den Betreiber erreichen zu können. Die Bordsteine wurden erhöht, Blindenleitstreifen angebracht und teilweise Beleuchtungen sowie Wartehäuschen mit Sitzgelegenheiten installiert. Als Marketing-Maßnahme, die ein Buslinienetz wirklich in einer Stadt verankert, kann man das von der Bedeutung her nicht hoch genug einschätzen. Im Gegensatz zu einer Straßenbahn, die durch ihre Gleise automatisch optisch präsent ist, muss ein Busnetz durch die Fahrzeuge und vor allem die Haltestellen sich diese Wahrnehmung verschaffen.

Seit gut zwei Jahren gibt es nun das neue Busliniensystem in Weinheim. Es ist ihm zu wünschen, dass die Akzeptanz der Buslinien noch zunimmt, denn zusammen mit der vielfach installierten Busvorrangschaltung und dem Halbstundentakt teilweise auch am Wochenende und bis spät abends ist das Angebot für ein Mittelzentrum nicht schlecht.

Aktuell sind in Weinheim die Bahn-Umbaumaßnahmen am Hauptbahnhof in

der Schlussphase. Schließlich wird es 2017 noch eine Verlegung der Haltestelle „Luisenstraße“ der Linie 5 sowie umfangreiche Gleiserneuerungen mit Einführung von Rasengleisen in der Mannheimer Straße geben. Damit sind die mehrjährigen ÖPNV-Infrastruktur-Maßnahmen in Weinheim dann abgeschlossen. (*Michael Löwe*)



Der neue Busbahnhof in Weinheim (Bergstraße)

Rhein-Neckar

Alles auf Anfang

Verwaltungsgericht: Straßenbahnstrecke darf nicht gebaut werden

Die Heidelberger „Campus-Bahn“ ist gestorben. Das Verwaltungsgericht Baden-Württemberg in Mannheim versetzte der geplanten Straßenbahnlinie in das Uni-Neubaugelände „Neuenheimer Feld“ mit zahlreichen Instituten und Kliniken am 11. Mai 2016 den Todesstoß. Der vorsitzende Richter hob den Planfeststellungsbeschluss für den Bau der Tramstrecke auf. Er begründete dies mit erheblichen Mängeln im Beschluss. Geklagt hatten die Universität, ein Max-Planck-

Institut und das Deutsche Krebsforschungszentrum. In der Urteilsverkündung hieß es, das Regierungspräsidium in Karlsruhe habe die Belange der Kläger nicht ausreichend berücksichtigt und außerdem gegen einen immer noch gültigen Bebauungsplan aus dem Jahr 1960 verstoßen. Dieser Plan sieht im Interesse der Universität keine öffentlichen Verkehrsflächen in diesem Sondergebiet vor. Wenn der über 50 Jahre alte Bebauungsplan allerdings wirklich genau ausgelegt

würde, dürften auch keine Autos und Busse den Campus am Rande der Stadt durchfahren.

Ein Knackpunkt waren die möglichen Erschütterungen und elektrischen Felder, die von einer Straßenbahn ausgehen könnten. Sie würden, so die Kläger, sensible Messgeräte stören. Darauf wurde bereits im Bebauungsplan Rücksicht genommen, die Trasse rund 40-Meter von den betroffenen Forschungsinstituten entfernt geführt und stromlose Abschnitte eingeplant. Der vorgesehene Erschütterungsschutz wäre bundesweit einmalig gewesen. Das beeindruckte Universität, Krebsforschungs- und Max-Planck-Institut jedoch nicht, ihnen ging es nur um Rechthaberei und darum, die Straßenbahn zu verhindern. Sie beriefen sich bei ihrer Klage auch auf Artikel 5 Grundgesetz, dass die Freiheit der Forschung garantiere. Durch die geplante Trasse würden die Entwicklungsmöglichkeiten der Universität begrenzt. Diesen Argumenten folgte das Verwaltungsgericht in Mannheim

Bereits 1994 fasste der Heidelberger Gemeinderat den Grundsatzbeschluss, dass der Uni-Campus durch eine Straßenbahn erschlossen werden soll. Die geplante Tram, deren Trassenbau bereits 2014 begonnen werden sollte, hätte jeden Tag 10.000 Menschen umweltfreundlich und staufrei in das „Neuenheimer Feld“ bringen können. Insgesamt arbeiten und studieren rund 25.000 Menschen dort, dazu kommen noch zahlreiche Patienten und Klinikbesucher.

Wie es nun weitergeht, ist noch völlig offen. Der Gemeinderat, auch das betonte das Verwaltungsgericht in Mannheim, hat jederzeit das Hoheitsrecht, den Be-



Keine Weiterfahrt für Tram in Heidelberg. (Foto: wb)

bauungsplan von 1960 aufzuheben und durch einen neuen zu ersetzen. Bis ein neuer Bebauungsplan für das "Neuenheimer Feld" in Heidelberg, der auch eine Straßenbahntrasse zulässt, politisch durchgeboxt ist, werden jedoch viele Jahre, wenn nicht Jahrzehnte vergehen. (wb)

Kommentar

von Wolfgang Brauer

Freud und Leid in der Metropolregion "Rhein-Neckar" in Sachen Straßenbahn. Gerade erst wurde in Mannheim eine neue, 6,4 Kilometer lange Tramstrecke eröffnet. Dies ist die fünfte neue Straßenbahntrasse in den vergangenen zwanzig Jahren. Im benachbarten Heidelberg dagegen kam man gerade mal auf eine etwa vier Kilometer lange Strecke. Dabei wollte Oberbürgermeister Eckehard Würzner bis zum Ende dieser Dekade ein ganzes Mobilitätsnetz mit rund 20 Kilometer neuen Schienenstrecken umsetzen. Doch nach und nach stürzen die Projekte wie ein Kartenhaus ein. Zuerst die wichtige Strecke in die Altstadt und jetzt die „Campus-Bahn“, die von noto-

rischen Straßenbahn-Gegnern zu Fall gebracht wurden.

Während andere baden-württembergische Unistädte wie Karlsruhe und Freiburg ihr Tram-Netz in den letzten 20 Jahren sukzessive erweitert haben zum Wohle von Bürgern, Studenten und Dozenten, wird in Heidelberg in Sachen (schienengebundener) ÖPNV weiter klein-klein

gedacht, vor allem in Universitätskreisen. Der Uni-Spitze wäre ein „Lebendiger Geist“ (das steht als Leitmotiv der Ruprecht-Karls-Universität auf dem Portal eines wichtigen Unigebäudes) nicht nur in Sachen Wissenschaft und Forschung zu wünschen, sondern auch in Sachen Verkehrspolitik und zum Wohle von Studierenden und Mitarbeitern.

Bundesverkehrswegeplan

Bundesverkehrswegeplan 2030 auf dem Weg

Kritik von PRO BAHN an den unausgereiften Plänen

Welche Straßen, Wasserwege und Schienentrassen in Deutschland sollen in den nächsten fünfzehn Jahren neu- und ausgebaut werden? Die Grundlage dafür bildet der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030, dessen Entwurf im Frühjahr 2016 vorgestellt wurde und der Ende 2016/Anfang 2017 von Bundestag verabschiedet werden soll. Dafür sind Finanzmittel von mehr als 265 Milliarden Euro eingeplant. Rund 50 Prozent davon sind für Straßenbauprojekte vorgesehen, etwa 40 Prozent für Schienenstrecken und ca. zehn Prozent für Bundeswasserstraßen.

In Hessen und der Rhein-Neckar-Region sind folgende neue große Schienenprojekte im BVWP 2030 aufgeführt:

- Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hanau - Würzburg/Fulda
- Verbindungsstrecke Kirchheim - Blankenheim in Osthessen
- Nordmainische S-Bahn
- Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim
- Ausbaustrecke Köln/Hagen - Siegen - Hanau
- Wallauer Spange (zwischen Wiesbaden und Frankfurt)



Sowohl der PRO BAHN Bundesverband als auch der Landesverband Hessen und einzelne Regionalverbände haben Stellungnahmen zum BVWP abgegeben. Kritisiert wurde allgemein die sehr kurze Frist für die Beteiligung der Öffentlichkeit. Viel zu kurz sei der Eingabezeitraum gewesen, mit dem man die

Neue Schellbahnverbindung in Osthessen

Überraschend wurde auch eine neue Verbindungsstrecke in Osthessen in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Sie soll von Kirchheim an der Schnellfahrstrecke Fulda - Kassel abzweigen, die Gemarkung von Bad Hersfeld tangieren und nach 20 Kilometern bei Bebra-Blankenheim in die Strecke nach Eisenach/Erfurt einmünden. Durch die neue Spange könnte die Fahrzeit von Frankfurt nach Erfurt um zehn Minuten verkürzt werden. Mit weiteren geplanten Ausbauten in Hessen und Thüringen könnte der Zeitgewinn auf zwanzig Minuten erweitert werden.

Gegen diese Planung regt sich von zwei Seiten Protest. Einmal von den Anwohnern im Geistal, durch das die neue Schienenstrecke führen soll. Aber auch Bad Hersfeld macht gegen den Plan mobil, denn die Kurstadt würde nach Fertigstellung der Verbindungskurve von schnellen Zügen umfahren werden und befürchtet, vom ICE-Netz abgekoppelt zu werden. (wb)

scheinbare Bürgerbeteiligung in ein positives Mäntelchen habe einhüllen wollen. PRO BAHN Hessen hat folgende Punkte kritisiert:

Bei der Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar fordert PRO BAHN weiterhin die vollständige Einbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes (siehe separaten Artikel auf Seite 28). Rund um Kassel sieht der Fahrgastverband erheblichen Nachbesserungsbedarf bei der „Mitte-Deutschland-Verbindung“ Düsseldorf - Ruhrgebiet - Kassel - Erfurt - Chemnitz - Dresden, für die im hessischen Abschnitt keinerlei Ausbau vorgesehen sei. So fordert PRO BAHN den viergleisigen Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und Guntershausen. „Zwischen Guntershausen und Melsungen muss ein drittes Gleis her, um sowohl für die RegioTram sowie für weitere Ausbauten des Schienenpersonennahverkehrs einerseits als auch für den vorweg beschriebenen Mitte-Deutschland-IC-Fernverkehr und den Güterverkehr ausreichende Kapazitäten vor-

halten zu können“, so Landesvorsitzender Thomas Kraft.



Bis Guntershausen müssen die Schienen ausgebaut werden. (Foto: K. Jähne)

Für die Main-Weser-Bahn Kassel - Gießen - Frankfurt, die insbesondere „schienentechnische Lebensader“ für Mittelhessen sei, fordert der Fahrgastverband die Aufnahme der gesamten Strecke in den Bundesverkehrswegeplan als Ausbaustrecke (ABS). Die Geschwindigkeit für Fernzüge müsse auf mindestens 120 km/h angehoben werden, einige längere Abschnitte bedürften des Ausbaus auf 200 km/h. „Es müsse möglich sein, innerhalb einer Stunde von Gießen nach



Wie wird der Knoten Frankfurt ausgebaut? (Foto:Thomas Wolf)

Kassel zu kommen“, so der Landesvorsitzende Thomas Kraft weiter. Die Neubauspange Kirchheim - Blankenheim in Osthessen (siehe Kasten) hält PRO BAHN Hessen für unverzichtbar. Der Fahrgastverband kritisiert allerdings, dass das Bundesverkehrsministerium mit dem Entwurf dieser Strecke an die Öffentlichkeit gegangen sei, ohne vorher mit den Verantwortungsträgern sowie mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort das Gespräch zu suchen. Es müsse zunächst ein Korridor für die Neubauspange bestimmt und dann im Rahmen eines Dialogforums die genaue Lage des Schienenstrangs festgelegt werden.

Zur Strecke Hanau - Fulda/Würzburg positioniert sich PRO BAHN eindeutig. Diese Strecken müssen zukunftssicher gemacht werden. Hierzu bedürfe es aber keines kompletten Neubaus wie zum Beispiel einer „Mottgers-Spange“, sondern eines schnellen Ausbaus der vorhandenen Schienenwege mit kurzen abschnittswisen Neubauten.

Auch die Ausführungen zum Ausbau des „Bahnknoten Frankfurt“ im BVWP 2030 kritisiert PRO BAHN. Die Angaben seien viel zu ungenau, außerdem fehle die „Nordmainische“ S-Bahn von Frankfurt nach Hanau in dem Plan des

vorgesehenen Ausbau des Bahnknotens Frankfurt.

Aber auch scheinbare „Kleinigkeiten“ sind PRO BAHN bei Durchsicht des BVWP 2030 nicht entgangen. So die geplante Umgehungsstraße Frohnhausen/Wissenbach der B253 im Lahn-Dill-Kreis. Diese würde laut Plan über die Trasse der Dietzhöhlalbahn führen, obwohl diese Strecke nicht entwidmet sei, sondern laut Regionalplan weiterhin als Bahnstrecke festgeschrieben sei.

Das Fazit von PRO BAHN Hessen zum Bundesverkehrswegeplan 2030: „Gerade an dem letzten Beispiel wird deutlich, wie die Schwerpunkte pro Straße gesetzt wurden. Von den Grundsätzen, die Klimaziele von Paris zu erfüllen, ist in dem Entwurf des BVWP 2030 nichts zu erkennen“, so Landesvorsitzender Thomas Kraft. Er fordert daher den Hessischen Verkehrsminister Tarek Al-Wazir (Grüne) auf, sich von der Vorlage des Bundesverkehrsministers Alexander Dobrindt (CSU) im Grundsatz zu distanzieren. Der Gesamtplan gehöre überarbeitet und die Zeichen einer Verkehrswende als Teil der Energiewende müssten auch in der Verkehrsplanung endlich zur Umsetzung kommen.

Deutliche Kritik übt PRO BAHN auch

daran, dass das Bundesverkehrsministerium weiterhin Neubaustrecken für eine Geschwindigkeit von 300 km/h plane. Diese Hochgeschwindigkeiten sind im engen Netz der Deutschen Bahn völlig kontraproduktiv, da sie in unserem dicht besiedelten Land kaum ausgefahren werden könnten. Außerdem nehme die Unternehmenspolitik der DB längst Abschied

vom Hochgeschwindigkeitsverkehr und beschaffe nur noch neue Züge, die maximal 250 km/h fahren können. Deshalb sei vielmehr das Bestandsnetz von 150 km/h bis 250 km/h auszubauen, durch Neubauten zu ergänzen und zu erhalten., so der Landesvorsitzende. (wb)

Wallauer Spange

Ebenfalls in den Bundesverkehrswegeplan als „vordringlicher Bedarf“ aufgenommen wurde die „Wallauer Spange“. Die Bahnverbindung soll die hessische Landeshauptstadt an die Schnellbahnstrecke Köln-Frankfurt anbinden und so die Fahrtzeit von Wiesbaden zum Frankfurter Flughafen von derzeit 34 auf 13 Minuten verkürzen. Auf der Strecke sollen auch Regionalexpress-Züge, der sogenannte neue „Hessen-Express“ verkehren.

Die „Wallauer Spange“ soll von der Bahnstrecke Wiesbaden - Breckenheim abzweigen. Diese rund 13 Kilometer lange Trasse ist Teil der Schnellfahrstrecke Frankfurt – Köln. Diese Strecke war gebaut worden, weil ein hohes Reisendenaufkommen von mehr als 1.000 Fahrgästen täglich auch von Wiesbaden in Richtung Köln prognostiziert wurde. Doch diese Erwartungen erfüllten sich nicht, nach und nach wurden ICE-Verbindungen von Wiesbaden nach Köln gestrichen. Heute verkehren nur noch zwei Zugpaare auf dem Abschnitt der Schnellfahrstrecke von und nach Wiesbaden. Die neue, etwa zwei Kilometer lange Spange, soll in Höhe von Wallau von der Strecke Wiesbaden – Breckenheim abzweigen und den Anschluss an die Schnellfahrstrecke Köln - Frankfurt in Richtung Flughafen herstellen. (wb)

Bundesverkehrswegeplan

Rauscht der ICE weiterhin an Darmstadt vorbei?

Kritik am Bundesverkehrswegeplan von PRO BAHN Starkenburg

Der PRO BAHN Regionalverband Starkenburg kritisiert die im Bundesverkehrswegeplan 2030 vorgeschlagene Umsetzung der lange geplanten Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar, die als „vordringlicher Bedarf“ im Raum Südhessen vorgesehen ist:

- Trassierung als Hochgeschwindigkeits-





So könnte die Neubaustrecke parallel zur A5 geführt werden. (Fotomontage: W. Krone)

strecke für 300 km/h.

- Die neue Trasse soll mit vorhandenen Bundesautobahnen gebündelt werden: Im nördlichen Abschnitt ab dem Abzweig Zeppelinheim von der Riedbahn folgt die Trasse der BAB A5, um ab Höhe des Darmstädter Kreuzes der BAB 67 zu folgen.
- Teilanbindung Darmstadts: Nördlich von Darmstadt soll eine zweigleisige Ausfädelung zum Darmstädter Hauptbahnhof errichtet werden. Die südliche Anbindung ist ungewiss. Laut Entwurf soll diese nur erfolgen, wenn die „verkehrliche Erfordernis“ im Rahmen des Planungsprozesses erbracht wird.
- Die Anbindung von Wiesbaden an die Schnellfahrstrecke Köln - Frankfurt Flughafen soll über die „Wallauer Spange“ erfolgen. Damit ist eine Direktverbindung von Wiesbaden über die Neubaustrecke Köln - Frankfurt zum Frankfurter Flughafen möglich. Da Wiesbaden de-facto vom Fernverkehr abgeschnitten ist, kann diese Strecke nur vom Regionalverkehr benutzt werden – tatsächlich

ist eine ausschließliche Nutzung durch Regionalverkehr vorgesehen.

- Verknüpfung mit Bestandsstrecken zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Neubaustrecke im Raum Weiterstadt oder Pfungstadt auf die Strecke Wiesbaden - Aschaffenburg sowie die Main-Neckar-Bahn und bei Klein Gerau auf die Riedbahn.

Die geplante Streckenvariante hat einige Nachteile

- Das Reisendenpotenzial in Darmstadt bleibt ungenutzt. Insbesondere die Fernverkehrsankunft nach Süden, nach Karlsruhe - Basel wie auch Stuttgart und München bleibt unbefriedigend.
- Die Lärmbelastung auf den Bestandsstrecken nimmt nur wenig ab
- Aufwendige Baumaßnahmen im Bereich des Darmstädter Kreuzes sind nötig. Bereits bei der Anbindung des Frankfurter Flughafens an die Riedbahn hat sich gezeigt, dass die Querung eines Autobahnkreuzes sehr kompliziert ist.
- Um die Bestandsstrecken mit der Neubaustrecke zu verknüpfen, sind aufwen-

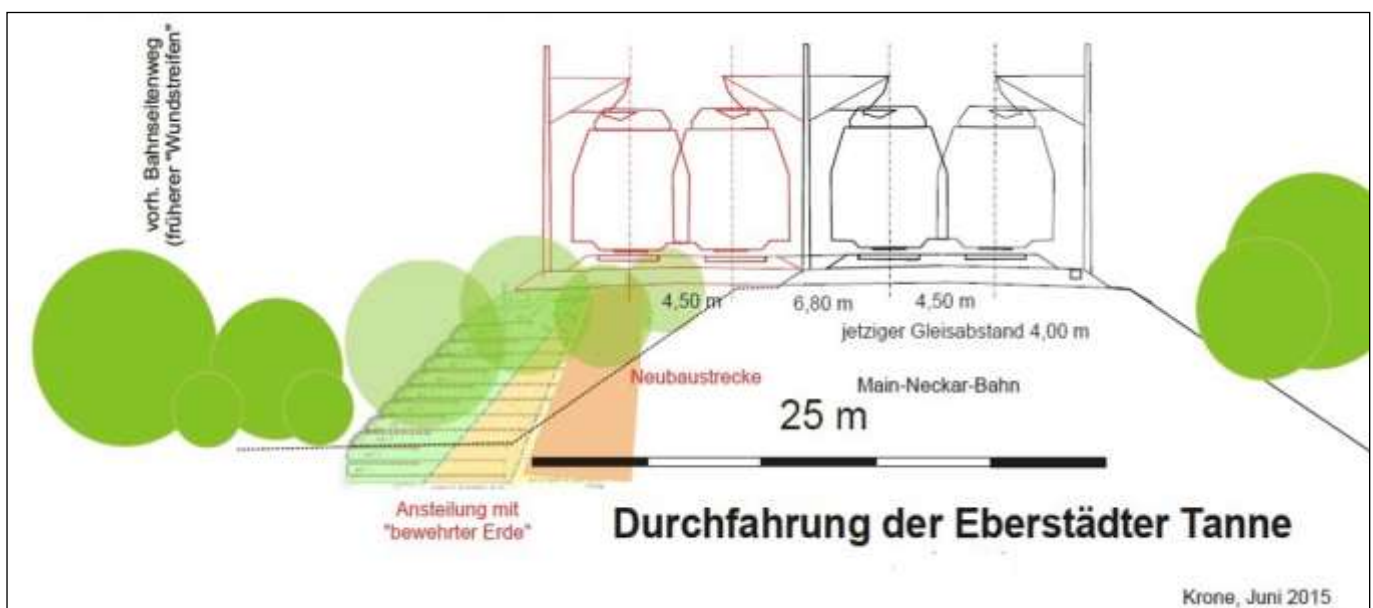
dige und ressourcenverschlingende Konstruktionen notwendig.

Bereits Ende der 90iger Jahre hat man sich im Raumordnungsverfahren auf eine Variante festgelegt, welche die oben genannten Mängel nicht aufweist. Diese Variante wird auch von PRO BAHN unterstützt. Zusätzlich wird das Problem der Lärmemission der Bestandsstrecke im Bereich südlich von Darmstadt gelöst, weil die alte und neue Trasse in einem Trog versenkt werden würden. Bei dieser Streckenführung wird der Darmstädter Hauptbahnhof direkt angebunden, eine Umfahrstrecke ist nicht notwendig. Gemäß dieser Variante würden die Schnellfahr Gleise südlich des Darmstädter Hauptbahnhofes der bestehenden Main-Neckar-Trasse folgen, um südlich des Pfungstädter Moores die BAB 67 zu erreichen. Damit verkehren alle Züge – also auch Güterzüge – auf der Neubau-strecke durch den Darmstädter Hauptbahnhof. Der auf den ersten Blick sichtbare Nachteil, dass die Darmstädter Bürger mit mehr Lärm konfrontiert werden, entwickelt sich zum Vorteil, weil dann endlich effektiver Lärmschutz für alle Trassen notwendig werden würde. Ohnehin wird die Main-Neckar-Bahn zwi-

schen Darmstadt Hauptbahnhof und Südbahnhof von zwei auf vier Gleise ausgebaut, was zusätzlichen Güterverkehr und damit höhere Lärmemission zur Folge haben wird. Bei der Durchfahrung von Wohnsiedlungsgebieten ist nach den Lärmschutzvorschriften des Bundesim-missionsschutzgesetzes verstärkter Schallschutz – z.B. in Form eines gedeckelten Trogs – erforderlich. Im gesamten Bereich südlich Darmstadts ist bei dieser Variante mit wenigen Eingriffen zu rechnen. So ist z.B. im Raum Eberstadt ist nur eine Verbreiterung des Bahndammes von zwei auf vier Gleise erforderlich. (Siehe Zeichnung von Werner Krone unten.)

Es zeigt sich, dass diese Variante Vorteile mit sich bringt. Sie ist damit den anderen Planungsvarianten überlegen. Es ist davon auszugehen, dass die Umweltauswirkungen und Baukosten dieser Lösung offensichtlich weitaus geringer sind, als bei der im Bundesverkehrswegeplan bevorzugten Trassenvariante.

PRO BAHN Starkenburg hat seine Sicht der Dinge als Einwendung zum Bundesverkehrswegeplan 2030 an das Bundesverkehrsministerium in Berlin geschickt. (hka)



PRO BAHN intern

Landesschriftführer Thomas Schwemmer (li.) lauscht interessiert den Ausführungen des alten und neuen Landesvorsitzenden Thomas Kraft (re.) bei der Landesversammlung am 4. Juni 2016 in Gießen. Als Gäste waren der neue PRO BAHN Bundesvorsitzende Detlef Neuß (2.v.r.) und Lukas Iffländer aus dem Bundesvorstand dabei. (Fotos: wb)

Neue Ziele zum Wohle der Fahrgäste

Jahreshauptversammlung beschließt zahlreiche Leitanträge

Viel vorgenommen hat sich der neue Landesvorstand von PRO BAHN Hessen. Auf der Jahreshauptversammlung am 4. Juni 2016 in Gießen wurden mehrere Leitanträge, meist einstimmig, von den anwesenden Mitgliedern verabschiedet. Es ist nun Aufgabe der Verbandsspitze, die Aufgaben anzugehen und umzusetzen:

- Der Hessische Landtag wird aufgefordert, dass eine Rechtsgrundlage für einen „Landesfahrgastbeirat für Hessen“ geschaffen wird. Der Grund: die bisher bei den Verkehrsverbänden und Verkehrsgesellschaften eingerichteten Fahrgastbeiräte geben die Themen vor und bestimmen sie, eine weitreichende Aussprache und Diskussion finden nicht statt, der RMV-Fahrgastbeirat tagt nicht öffentlich und wird zur Verschwiegenheit verpflichtet. Das entspricht nach Mei-

nung von PRO BAHN nicht dem Grundgedanken einer demokratischen Arbeit und Teilhabe.



- PRO BAHN Hessen fordert die Landesregierung auf, neue Finanzierungsmöglichkeiten für den ÖPNV zu schaffen: durch eine Basisfinanzierung des Landes und ergänzend durch Abgaben, die von den Kommunen erhoben werden. Die hessischen Kommunen sollten auch die Parkraumbewirtschaftung endlich flächendeckend wahrnehmen und mit den eingenommenen Mitteln Busse und Bahnen finanzieren.

- Der PRO BAHN Landesvorstand wurde außerdem beantragt mit anderen Ver-

kehr- und Sozialverbänden sowie Verkehrsgewerkschaften ein „Nahverkehrsbündnis Hessen“ zu gründen, um größere ÖPNV- und Schienenprojekte gemeinsam politisch durchzusetzen. Ein Vorbild könnte das „Nahverkehrsbündnis Niedersachsen“ sein.

Der alte ist zugleich auch der neue Vorstand von PRO BAHN Hessen. In ihren Ämtern wurden bestätigt: Thomas Kraft (Landesvorsitzender), Gottlob Gienger (1. stellvertretender Landesvorsitzender), Werner Filzinger (2. stellvertretender Landesvorsitzender) sowie Barbara Filzinger (Kasse). Den erweiterten Landesvorstand gehören an: Thomas Schwemmer, Helmut Lind, Hermann Hoffmann und neu John Grimette vom Regionalverband Starkenburg.

Bundvorsitzender Detlef Neuß und Thomas Kraft im Bahnhof Gießen >

- In einem verabschiedeten Sachantrag wird der PRO BAHN Bundesvorstand aufgefordert, ein Positionspapier zu einem Bundes-Personenfernverkehrsgesetz auszuarbeiten, das die Sicherung und den Ausbau des Schienenfernverkehrs in Deutschland sicherstellen soll.
- PRO BAHN Hessen fordert das Land auf, ein „Bestandssicherungsgesetz für alle Schienenverkehrsflächen in Hessen“ zu beschließen, damit Liegenschaften, die dem Bahnverkehr gewidmet sind, nicht für andere Nutzungen umgewandelt werden können. Außerdem beschloss der Landesverband, Reaktivierungsinitiativen

für stillgelegte Bahnstrecken zu unterstützen. Aktuell sind dies Initiativen zu Erhalt der alten Bahntrasse von Kassel-Wilhelmshöhe bis Kaufungen Papierfabrik, dem Wiederaufbau der Herkulesbahn in Kassel, der „Kanonenbahn“ von Treysa bis Malsfeld, der Lumdatalbahn Lollar - Staufenberg-Mainzlar, der Horlofftalbahn Hungen - Wölfersheim, der Dietzhöhlztalbahn Dillenburg - Ewersbach, die Teil einer Regio-S-Bahn Mittelhessen werden könnte, der Taunusbahn-Verlängerungen von Brandoberndorf nach Wetzlar bzw. Albshausen sowie der Aartalbahn von Wiesbaden über Bad Schwalbach nach Diez bzw. Limburg.



- Außerdem fordert die Landesversammlung einen einheitlichen Liniennummerierungsplan für den ÖPNV in Hessen sowie eine Anpassung der Namen von Bahnhöfen und Haltepunkten, die zum Teil noch aus dem 19. Jahrhundert stammen, an die heutigen Namen der Gebietskörperschaften. (wb)

Thema auf der Jahreshauptversammlung in Gießen war auch der PRO BAHN Bundesverbandstag im kommenden Jahr vom 24. bis 26. März 2017 in Wiesbaden. Der Landesverband Hessen wird dann Gastgeber sein.

PRO BAHN intern



Sehr gut besucht war die Jahreshauptversammlung des PRO BAHN Landesverbandes Baden-Württemberg am 4. Juni 2016 in Karlsruhe. Nachdem die Teilnehmer den im Bau befindlichen Stadtbahntunnel besichtigt hatten, wählten sie einen neuen Landesvorstand, der weitgehend mit dem alten identisch ist. Landesvorsitzender bleibt Stefan Buhl (4. von links), Stellvertreter ist Joachim Barth (2. von rechts), Schatzmeister Lothar Faas (rechts im Bild). Als Beisitzer wurden gewählt: Andreas Kegreiß (links), Ulrich Müller, Hans-Wolfgang Diemer, Günther Heger und Andreas Heide. (Foto: Michael Löwe)

Eröffnung der Stadtbahn Nord in Mannheim. Aus diesem Anlass nahm PRO BAHN Regionalvorsitzender Andreas Schöber an einer Diskussion im regionalen Rhein-Neckar Fernsehen teil. > Anzusehen unter: www.rnf.de/mediathek/video/zur-sache-vom-3-juni-2016/



< Eröffnungsfeier am 11. Juni. Mit dabei war Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann (5. von links).

(Fotos: Rhein-Neckar-Fernsehen und RNV)



PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten

PRO BAHN e. V. Bundesverband

Friedrichstraße 95; 10117 Berlin
 Tel. (030) 3982 0581 (Mitgliedsanfragen)
 Tel. (030) 3982 0582 (Kundenprobleme)
 Fax (030) 2017 9967
 www.pro-bahn.de

Mitgliederverwaltung/Datenänderung:

Agnes-Bernauer-Platz 8
 80687 München
 Tel./Fax: Bitte die Berliner Nr. wählen
 E-Mail: mitgliederservice@pro-bahn.de

PRO BAHN Landesverband Hessen e. V.

Postfach 11 14 16
 60049 Frankfurt/Main
 Tel. (069) 244372266, Fax: (069) 24749537
 www.pro-bahn-hessen.de
 E-Mail: mail@pro-bahn-hessen.de

Landesvorsitzender: Thomas Kraft
 Stellvertreter: Dr. Gottlob Gienger, Werner
 Filzinger, Kasse: Barbara Filzinger

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen

Postfach 41 02 34; 34064 Kassel
 E-Mail: nordhessen@pro-bahn-hessen.de
 Regionalvorsitzende:
 Hermann Hoffmann (0561) 67179
 Dieter Kleinschmidt (05665) 2114

PRO BAHN Regionalverband Osthessen

Regionalvorsitzender: Werner Filzinger
 Baumgartenweg 12; 36341 Lauterbach
 Tel. (06641) 2911, Fax: 910672
 E-Mail: osthessen@pro-bahn-hessen.de

PRO BAHN Regionalverband

Mittelhessen

Postfach 10 07 28
 35337 Gießen
 www.pro-bahn-mittelhessen.de
 E-Mail: mittelhessen@pro-bahn-hessen.de
 Regionalvorsitzender: Thomas Kraft
 Tel. (06441) 66099, Fax 671829

PRO BAHN Regionalverband

Großraum Frankfurt e. V.

Postfach 11 14 16
 60049 Frankfurt/Main
 www.pro-bahn-frankfurt.de
 E-Mail: frankfurt@pro-bahn-hessen.de
 Regionalvorsitzender: Thomas Schwemmer
 Tel. (069) 3670 1750, Fax: 710459442

PRO BAHN Regionalverband

Starkenbourg e. V.

Regionalvorsitzender: Dr. Gottlob Gienger
 Berliner Str. 32
 64807 Dieburg
 Tel. (0 6071) 24360, Fax: 81760
 www.pro-bahn.de/starkenbourg
 E-Mail: info@starkenbourg.pro-bahn.de

PRO BAHN Regionalverband

Rhein-Neckar

Regionalvorsitzender: Andreas Schöber
 Holbeinstraße 14
 68163 Mannheim
 Tel. (0621) 411948
 E-Mail: pb-rhein-neckar@arcor.de
 www.pro-bahn.de/rhein-neckar

Bankverbindung Spendenkonten (Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!):

Spendenkonto für die Fahrgastzeitung (Kontoinhaber Landesverband Hessen e. V.):

IBAN: DE67 5009 0500 1105 9502 33 BIC: GENODEF1S12

Spendenkonten für die Gliederungen von PRO BAHN:

Landesverband Hessen e. V.: IBAN DE22 5009 0500 2105 9502 33 / BIC GENODEF1S12

Landesverband Baden-Württemberg e. V. (für Regionalverband Rhein-Neckar):

IBAN: DE47 6669 0000 0002 0352 61 / BIC: VBPFDE66XXX

Regionalverband Frankfurt e. V. (auch für die Regionen Nordhessen, Mittelhessen, Osthessen)

IBAN: DE65 5009 0500 0001 1130 91 / BIC: GENODEF1S12

Regionalverband Starkenbourg e. V.:

IBAN: DE83 5089 0000 0000 5713 00 / BIC: GENODEF1VBD

PRO BAHN – Termine

Allgemeine Termine:

Mo, 15.8. Redaktionsschluss der „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“, Heft Nr. 113, September 2016. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (siehe Seite 2)

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen:

Mo, 8.8. 18.00 Uhr: Regionaltreffen PRO BAHN Nordhessen, Restaurant Depesche, Wilhelmshöher Allee 254, Kassel (gegenüber Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe)

PRO BAHN Regionalverband Osthessen:

Di, 6.9. 19 Uhr: Treffen des Regionalverbandes Osthessen. Ort wird noch bekannt gegeben. Die Termine des Regionaltreffens haben sich geändert. Sie finden nun am ersten **Dienstag** im September und Dezember 2016 statt.

PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen:

Terminänderung:

Mi, 20.7. 18.30 Uhr: Treffen in der Pizzeria Adria, Frankfurter Straße 30 in Gießen.

Mi 21.9. 18.30 Uhr: Treffen in der Pizzeria Adria, Frankfurter Straße 30 in Gießen

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

Regionaltreffen an jedem 1. Montag im Monat

Mo, 4.7. 18.30 Uhr im Saalbau Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 3 (fünf Minuten vom Hauptbahnhof/Südseite)

Sa, 9.7. ab 10 Uhr: Eröffnung des Bahnhofes Eppstein an der S-Bahn-Linie 2 mit PRO BAHN Infostand

Mo, 1.8. 18.30 Uhr im Saalbau Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 3

Mo, 5.9. 18.30 Uhr im Saalbau Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 3

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi, 22.6. 18.00 Uhr im Restaurant Casa Algarve („Grün-Weiß“), Dornheimer Weg 27, Darmstadt (18.00-18.30 Uhr Abendessen, 18.30-20.15 Uhr Tagesordnung)

Im Juli findet wegen der Sommerferien kein Arbeitstreffen statt!

Mi, 24.8. 18.00 Uhr im Restaurant Casa Algarve

Mi, 28.9. 18.00 Uhr im Restaurant Casa Algarve

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar:

Monatstreffen jeweils am 3. Donnerstag im Monat in Heidelberg oder Mannheim

Do, 21.7. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbandes Rhein-Neckar im **Umweltzentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

Im August findet wegen der Sommerferien kein Monatstreffen statt!

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

