

Der Umsteiger

Die Fahrgastzeitung für Hessen - Rhein-Neckar - Rheinland-Pfalz & Saarland



**Bahnhofssanierung in Hessen
Main-Weser-Bahn wird endlich viergleisig
Streckenreaktivierung: einmal Flop, einmal top**

Inhalt

	Seite		Seite
Inhalt / Impressum	2	Starkenburg/Rhein-Neckar	
Blickpunkt		Neues Konzept auf der Main-Neckar-Bahn	13
Bahnhofssanierung in Hessen	3	Beteiligungsforum nur eine Alibiveranstaltung?	15
DB Station und Service „erpresst“ Gemeinden	4	Rhein-Neckar	
Noch immer kein barrierefreier Ausbau in Treysa	4	Ausbau des Meterspurnetzes	16
Politik		Rheinland-Pfalz/Saarland	
Eigenwirtschaftlichkeit vor Gemeinwirtschaftlichkeit? Beispiel der Linie 24 Gießen – Wetzlar	5	Saarländische Bahnhöfe in desolatem Zustand	18
Wenn das Beispiel Pforzheim Schule macht...	6	Moseltunnel saniert	18
Nordhessen		Ausstellung Straßenbahn im Saartal	18
Sperrung der Oberen Edertalbahn	7	Meckerecke	
Chaotischer Schienenersatzverkehr	7	Wann ist eine Kurzstrecke eine Kurzstrecke?	19
Nahverkehr bremst Fernverkehr in Kassel-Wilhelmshöhe aus / Streckenreaktivierung könnte helfen	8	Nachgehakt: Wer zu viel zahlt, fährt schwarz	19
Osthessen		Service	
Bahnstrecke wird bei eBay angeboten	9	Preisgünstig reisen mit der RheinMainCard	20
Mittelhessen		Ausfahrt	
Fehlplanung beim Bahnhofsumfeld in Wetzlar	9	Mit dem Vulkanexpress in den Vogelsberg	20
Großraum Frankfurt		Rückblick	
Ausbau Frankfurt – Bad Vilbel beginnt	10	Längst Geschichte: Straßenbahn Neunkirchen	21
Auswirkungen der 10-Minuten-Garantie des RMV	11	PRO BAHN intern	
Bald längere Wege in Wiesbaden-Igstadt	11	In memoriam – Gottlob Gienger	22
Starkenburg		Das Allerletzte	22
Streckenreaktivierung einmal Flop einmal Top	12	Termine / Adressen	23

Titelfotos: Die Saarbahn fährt grenzüberschreitend auch ins französische Sarreguemines. Das Bild zeigt einen Triebwagen der Saarbrücker Straßenbahn, die nach dem „Karlsruher Modell“ auch auf DB-Strecken fahren kann, in der französischen Grenzstadt. (Foto: Pim Varthent)

Impressum

„Der Umsteiger“ (bisher „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“) wird herausgegeben von den Regionalverbänden Nordhessen, Osthessen, Mittelhessen, Großraum Frankfurt, Starkenburg und Rhein-Neckar des Fahrgastverbandes PRO BAHN sowie von den PRO BAHN Landesverbänden Hessen und Rheinland-Pfalz/Saarland (Adressen siehe Seite 23).

Die Zeitschrift erscheint alle drei Monate.

Redaktionsanschrift: „Der Umsteiger“, Brückenkopfstraße 6, 69120 Heidelberg, Tel. 06221 - 470134, Fax 06221 - 411034, E-Mail: redaktion@der-umsteiger.com

Redaktion: Wolfgang Brauer (wb), v.i.S.d.P, Reinhard Ahrens (ra), Holger Kalkhof (hka).

Regionalredaktionen:

Nordhessen, Osthessen, Mittelhessen: Reinhard Ahrens, Schützenstraße 19, 35096 Weimar (Lahn), Tel. 06421 - 794046

E-Mail: reinhardahrens@web.de

Großraum Frankfurt: N.N.

Starkenburg (Südhessen): Holger Kalkhof, Am Bessunger Fort 30, 64367 Mühlthal, E-Mail: holger.kalkhof@t-online.de

Rhein-Neckar: Wolfgang Brauer, Brückenkopfstraße 6, 69120 Heidelberg, Tel. 06221 - 470134, Fax 06221 - 411034,

E-Mail: wolfgangbrauer@t-online.de

Rheinland-Pfalz/Saarland: Martin Mendel, Johannes-Goßner-Straße 10, 55252 Mainz-Kastel, Tel. 06134 - 9581549, E-Mail:

martinmendel@web.de

Derzeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 1, Kontakt für Anzeigenkunden: anzeigen@der-Umsteiger.com

Der Nachdruck oder die Verbreitung in elektronischer Form von Texten und Bildern aus „Der Umsteiger“ ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion erlaubt.





Ein aktuelles Beispiel für Bahnhofssanierung in Hessen ist Darmstadt-Eberstadt. Wenn die Modernisierung im Jahre 2019 abgeschlossen sein wird, dann sind die beiden Bahnsteige auf eine Höhe von 76 cm und eine Länge von 210 m gebracht und es werden ein modernes Dach sowie zeitgemäße Kundeninformationen und Aufzüge installiert sein - Gesamtkosten: 8,9 Millionen Euro. (Fotos: Benjamin Schmidt/DB)

Rheinland-Pfalz, Hessen und das Saarland sind noch immer Schlusslichter beim stufenfreien Ausbau ihrer Bahnhöfe. Dies ergab eine Auflistung der „Allianz pro Schiene“, einem Zusammenschluss von 23 Verkehrs- und Umweltverbänden (darunter PRO BAHN) sowie Gewerkschaften, die sich die Förderung des sicheren und umweltfreundlichen Schienenverkehrs zum Ziel gesetzt haben. Während in Schleswig-Holstein 96 % und im Bundesdurchschnitt 77 % der Bahnstationen stufenfrei sind, sind es in Rheinland-Pfalz nur 71 %, in Hessen 66 % und im Saarland 56 %. Baden-Württemberg liegt im Mittelfeld mit 78 %. In unserem Schwerpunktthema „Blickpunkt“ beleuchtet „der Umsteiger“ deshalb in dieser Ausgabe aus verschiedenen Blickwinkeln, wie weit die Barrierefreiheit der Bahnhöfe im Südwesten gediehen ist und welche Probleme es bei der Umsetzung gibt. (wb)

Bahnhofssanierung in Hessen

Erste Fortschritte erkennbar, aber es gibt noch viel zu tun

Im Jahr 2011 schlossen die Deutsche Bahn und das Land Hessen eine Rahmenvereinbarung über die Sanierung von Bahnhöfen. Danach sollen 93 Stationen modernisiert werden. 258 Millionen Euro sind dafür vorgesehen. Die DB beteiligt sich mit 50 %, 33 % kommen vom Land Hessen. Den Rest steuern die Verkehrsverbände und die (betroffenen) Kommunen bei. Mittels dieser vorgesehenen Baumaßnahmen sollen die Bahnstationen auf folgenden Stand gebracht werden:

- Erhöhung der Bahnsteige auf 76 cm, teilweise auch 55 oder 96 cm;
- Einrichtung eines barrierefreien Zuganges (z. B. durch Rampen oder Aufzüge) wie auch Installation eines visuellen und akustischen Kundeninformationssystems;
- Wetterschutz für die Reisenden.

Beim Wetterschutz sind die Minimalanforderungen von der Anzahl der Reisenden, die an diesen Station täglich ein- und aussteigen, abhängig. Bis 3.000 Reisende reicht ein überdachter Unterstand (Wetterschutzhäuschen) aus. Erst bei mehr als 3.000 Ein- und Aussteigern ist eine Bahnsteigüberdachung gefordert. Selbst die Länge der Überdachung wird von der Anzahl der Reisenden vorgegeben. Die Minimalanforderung bei 3.000 Reisenden kann dazu führen, dass im Zuge der Renovierung das gewohnte,

aber eventuell etwas marode Bahnsteigdach verschwindet.

Zum einen kam es immer wieder zu erheblichen Planungsrückständen, sodass die Baufristen oft nicht eingehalten werden konnten. Nicht alle avisierten Umbauten konnten so umgesetzt werden. Von den 191 Bahnhöfen mit über 1.000 Reisenden waren nur 121 barrierefrei (Stand 2015). Immerhin haben sich Land und Bahn AG darauf verständigt, die Verfahren zur Planung und Finanzierung zu vereinfachen. Zum anderen war das Programm auf die Stationen mit mehr als 1.000 Reisende begrenzt. Da aber 287 der 479 Bahnhöfe unter 1.000 Reisende am Tag haben, wurden sie bisher noch nicht modernisiert.

Damit auch kleinere Stationen in den Genuss einer Förderung kommen können, hat der Bund ein weiteres Programm unter Beteiligung der DB Netz AG und der Kommunen initiiert. So stehen für 108 Stationen 160 Millionen Euro bereit, von denen der Bund die Hälfte übernimmt. In anderen Bundesländern konnten nicht alle eingeplanten Haltepunkte gefördert werden, da die Kommunen den erforderlichen Eigenanteil, der oft bei mehreren hunderttausend Euro liegt, nicht aufbringen konnten. In Hessen übernimmt das Land nun den kommunalen Eigenanteil.

Land und Bahn haben sich bereits 2015 darauf verständigt, möglichst alle Stationen bis 2025 barrierefrei zu gestalten. Sicherlich benötigen nicht alle 287 Haltepunkte eine aufwendige Modernisierung. Im einfachsten Fall (eingleisige Strecke, ebenerdiger Zugang) wäre nur die Zufahrt treppenfrei zu gestalten, den Bahnsteig in seiner Höhe anzupassen sowie die Fahrgastinformationen zu überarbeiten. Es wird sich zeigen, ob mit den bestehenden finanziellen Mitteln das angestrebte Ziel zu erreichen ist. (hka)



DB Station & Service „erpresst“ Gemeinden

Barrierefreier Ausbau ist auch ein Kostenproblem - Beispiel Niederwalgern

Müssen die Gemeinden zahlen, wenn die Deutsche Bahn dort Bahnhöfe barrierefrei ausbauen will? „Nein“ lautet die klare Antwort auf die Frage. Das erstaunt vielleicht zunächst, denn DB Station & Service behauptet gegenüber den Vertretern der betroffenen kommunalen Gebietskörperschaften etwas ganz Anderes: Die Gemeinden seien gesetzlich verpflichtet, für die Barrierefreiheit aufzukommen, sprich: zu zahlen. Sollten sie dazu nicht bereit sein, gebe es keine Barrierefreiheit.

In Hessen gibt es zahlreiche Kom-



Bahnhof Niederwalgern. (Foto: Thomas Kraft)

munen, die betroffen sind. Eine kleine Auswahl: Kirchhain, Weimar-Niederwalgern, Darmstadt-Eberstadt, Marburg-Süd, Brechen-Oberbrechen. Meist geht es dabei um den Bau von Aufzügen, das Stück zu 400.000 Euro und mehr. Rampen, die den gleichen Effekt hätten, und höchstwahrscheinlich billiger zu bauen wären, sind von DB Station & Service aus unerfindlichen Gründen nicht gewünscht. Je nach Komplexität der Baumaßnahme entstehen schnell Kosten, die bei einer Million Euro und mehr liegen können, je nachdem, wie viele Aufzugsanlagen bzw. Rampen gebaut werden müssen. Nach Abzug aller Fördergelder bleibt eine Gemeinde auf knapp einem Drittel der Planungs- und Baukosten sitzen. Ein bisschen viel verlangt von kleinen Kommunen mit einem jährlichen Haushaltsvolumen von gerade mal zehn bis zwölf Millionen Euro! Dabei handelt es sich um freiwillige Leistungen der Kommunen, was von DB Station & Service nicht bestritten wird. Auch der DB AG dürfte klar sein, dass freiwillige Leistungen

nicht gleichzeitig gesetzliche Leistungen sein können. Eine Antwort auf die Frage, wie sie diesen Widerspruch aufzulösen gedenken, sind die Herren der DB bislang schuldig geblieben. DB Station & Service AG ist eine Tochterfirma der Deutschen Bahn AG. Sie ist Eigentümerin der ca. 5.400 Bahnhöfe und Haltepunkte im Netz der Deutschen Bahn und damit bei Um- und Neubauten von Bahnstationen Bauherrin. Die Gesellschaft machte im Jahr 2016 einen Umsatz von nicht ganz 1,2 Milliarden Euro und erzielte 177 Millionen Euro Gewinn.

Nach Angaben des Unternehmens werden 70 Prozent der Einnahmen über Stationsgebühren erzielt. Für jeden Zughalt werden Stationsgebühren fällig, die aus Regionalisierungsmitteln des Landes Hessen bezahlt werden. Das Bundes-Behinderten-Gleichstellungsgesetz aus dem Jahr 2002 schreibt vor, dass Bahnstationen, die sich im Eigentum des Bundes befinden,

bei investiven Um- und Neubaumaßnah-

men bis 2022 barrierefrei zu gestalten sind.

Vertreter von DB Station & Service behaupten gern, dass sie nicht verpflichtet seien, an kleinen Stationen mit weniger als eintausend Zu- und Aussteigern pro Tag Barrierefreiheit zu schaffen. Doch das stimmt nicht.

Es fällt auf, dass zahlreiche Kommunen den Ausführungen der DB Glauben schenken und darauf vertrauen, dass es damit schon seine Richtigkeit haben wird. Aber es gibt auch Gemeinden, die dem Ansinnen des Staatskonzerns widersprechen und eine finanzielle Beteiligung per einstimmigen Parlamentsbeschluss ablehnen. So geschehen in Brechen im Landkreis Limburg-Weilburg. Deren Gemeindevertreter haben erkannt, dass sie nicht zuständig sind und DB Stationen & Service in der Pflicht ist, Barrierefreiheit herzustellen – wie es im Personenbeförderungsgesetz eindeutig vorgeschrieben ist.

Im Fall Niederwalgern rudert die DB-Tochtergesellschaft übrigens jetzt plötzlich zurück. Die Gemeinde Weimar müsse sich nicht mehr am Ausbau beteiligen. Angeblich ist der Umbau des Bahnhofs in ein Programm zum Ausbau des Seehafen-Hinterlandverkehrs aufgenommen worden. Dem Haushalt der Gemeinde Weimar bleiben damit Belastungen in Höhe von 270.000 Euro erspart.

(Reinhard Ahrens)



Johannes Pütz aus Schwalmstadt leidet darunter, dass der Bahnhof Treysa immer noch nicht barrierefrei ausgebaut ist. Wenn er nach Kassel will, muss er erst von Gleis 1 nach Stadtallendorf fahren. Dort kann er am gleichen Bahnsteig dann in den RE nach Kassel umsteigen. Schon seit 2012 soll der Bahnhof in Treysa barrierefrei ausgebaut werden. Doch es tut sich nichts. Inzwischen besteht die Gefahr, dass das Baurecht ausläuft. (Foto: lokal24)

Eigenwirtschaftlich vor Gemeinwirtschaftlich?

Ein Negativ-Beispiel ist die Buslinie 24 zwischen Gießen und Wetzlar

Der Öffentliche Nahverkehr bleibt überall in Hessen in Öffentlicher Hand – dies war die zentrale Aussage des hessischen Wirtschafts- und Verkehrsministers Tarek Al-Wazir in einer Aktuellen Stunde des Hessischen Landtages Anfang des Jahres anlässlich des Busfahrerstreiks. Doch die Praxis sieht manchmal schon lange anders aus. Auch in Hessen gibt es Buslinien, die eigenwirtschaftlich befahren werden. Das heißt, ein Busunternehmer betreibt eine Linie „auf eigene Kosten“, deckt also seinen Aufwand nur durch den Fahrscheinverkauf.

Diese „privaten“ Buslinien könnten in Zukunft sogar zunehmen. Das Personenbeförderungsgesetz sieht nämlich seit seiner Novellierung 2016 vor, dass eigenwirtschaftlichen Verkehren Vorrang eingeräumt werden soll. Das heißt, wenn ein Unternehmer eine Buslinie ohne staatliche Zuschüsse nur mit seinen Fahrgeldeinnahmen betreiben kann, erhält er den Zuschlag bei einer Ausschreibung.

Der Gesetzgeber wollte damit Zuschüsse der Öffentlichen Hand vermeiden, sofern Leistungen durch Fahrgeldeinnahmen kostendeckend erwirtschaftet werden können. Den Aufgabenträgern obliegt es zu prüfen, ob eine Verkehrsleistung im Sinne der Eigenwirtschaftlichkeit auskömmlich ist, oder ob für politisch gewollte Verkehrsangebote – beispielsweise Fahrten am Abend – Ausgleichszahlungen erforderlich sind.

Das hat damit zu tun, dass Betreiber von eigenwirtschaftlich auskömmlichen Linien in der Regel nicht bereit sind, auch weniger stark nachgefragte Verkehre, beispielsweise am Abend, zu fahren.

Nachvollziehbar, denn das würde ja ihren Gewinn schmälern. Die Aufgabenträger müssen die Kostendeckungslücke aus Steuermitteln schließen.

Verschiedene Politiker und insbesondere die Fachverbände wie PRO BAHN warnen schon lange davor, dass große Betreiber auf lukrative Netze in den Ballungsräumen zugreifen und den Nahverkehr auf dem Land bis zur Bedeutungslosigkeit ausdünnen könnten.

Ein Beispiel für „Eigenwirtschaftlichkeit“ ist die „24“, die Gießen mit Wetzlar über Heuchelheim und Lahnu verbindet. Die 17 Kilometer lange Linie, auf der ein Bus rund 50 Minuten lang unterwegs ist, ist eine Mischung aus Stadt- und Regionallinie. Sie gehört zu den am stärksten frequentierten Buslinien in Gießen außerhalb des Stadtbusbereiches.

Im Gegensatz zum übrigen ÖPNV hat die Linie 24 in dieser Region eine Sonderstellung: Sie durchfährt das Gebiet von vier verschiedenen Aufgabenträgern und wurde deshalb keinem Linienbündel zugeordnet. Dies war in der Vergangen-

heit auch schon so und macht die ganze Sache schwierig. Die Linie 24 stand jetzt zum dritten Mal zur Vergabe an. Im ersten Zeitraum (1999 bis 2009) lief das noch als gemeinwirtschaftlicher Verkehr. Im zweiten Zeitraum (2009 bis März 2017) lief es bereits als eigenwirtschaftlicher Verkehr. Von April 2017 bis 2027 werden die Verkehrsleistungen erneut eigenwirtschaftlich erbracht.

Schon rund eineinhalb Jahre vor Beginn der neuen Laufzeit wurde ein neuer Fahrplan veröffentlicht, der je nach Liniensegment neun bis 18 Prozent weniger Busfahrten als bisher enthält. Als PRO BAHN Mittelhessen den neuen Fahrplänenentwurf monierte, wiegelten die Verkehrsbehörden noch ab. Dies sei nur ein Entwurf, hieß es, der nur das Mindestangebot darstelle und es könne durchaus sein, dass bei Eigenwirtschaftlichkeit mehr gefahren werde, bzw. dass es auch durchaus noch zu einer gemeinwirtschaftlichen Vergabe kommen könne. Doch zum Fahrplanwechsel im Dezember wurde exakt der kritisierte Fahrplan veröffentlicht. Die Einwände von PRO BAHN wurden einfach übergangen. Auffällig ist zudem, dass sich mit der ESE-Verkehrsgesellschaft nur ein einziges Unternehmen um den eigenwirtschaftlichen Betrieb bemüht hat. Mit dem reduzierten Fahrplan hat es einen Fahrplan bekommen, der genau auf sein Betriebskonzept zugeschnitten ist. Dies ist aus Sicht von PRO BAHN Hessen eine grundsätzliche Fehlentscheidung, denn die rein privaten Unternehmen werden sich die profitablen Strecken herauspicken und die nur mit deutlichen Zuschüssen zu betreibenden Linien bleiben am Staat hängen oder werden über kurz oder lang eingestellt.

Damit das nicht passiert, werden Linienbündel geschaffen, wo sogenann-



Hessischer Landtag. (Foto: Hermann Hebel)



Linie 24 am Bahnhof in Gießen. (Foto: Thomas Kraft)

te „Rosinenstrecken“ mit „Zitronenstrecken“ gemeinsam in die Ausschreibung gebracht werden. Dies wird in einigen Fällen in Hessen durch die zuständigen städtischen und kreiseigenen Nahverkehrsgesellschaften, d. h. die Lokalen Nahverkehrsorganisationen (LNO) praktiziert. Die Fahrgastverbände befürworten dies. Allerdings gelingt dies nicht überall. Zum Beispiel wurden bei der Bildung von Bündeln Linien vergessen. Einige LNO waren nicht so sorgsam, oder verfolgen in ihrem Betriebskonzept sogar ein Stück weit das Ziel, möglichst die Linien nur von privaten Omnibusbetrieben fahren zu lassen.

Was ist die Krux an der Sache? Für die Gemeinden Heuchelheim und Lahnau ist die Linie 24 die einzige ÖPNV-Lebensader. Vor den Toren der beiden Mittelstädte wohnen viele Menschen. Die Vororte wollen deshalb mehr Öffentlichen Nahverkehr. Alle Initiativen sind jedoch wegen der eigenwirtschaftlich geführten Linie 24 im Sande verlaufen. Die Gründe: Das Busunternehmen führt exorbitante Kosten für die Mehrfahrten an. Diese Kosten könnten von den Gemeinden und den Kreisen nicht ohne Weiteres übernommen werden, dies stehe den Grundsätzen einer soliden Haushaltsführung entgegen.



Das führt zur paradoxen Situation, dass auf allen von Gießen ausbrechenden Regionalbuslinien, die gemeinwirtschaftlich vergeben wurden, abends länger gefahren wird. In der Regel fahren die letzten Busse so, dass sie noch Anschlussfahrgäste aufnehmen, die um 23.30 Uhr aus Richtung Frankfurt in Gießen ankommen. Man kommt rund um die Universitätsstadt spätabends sogar noch in Orte, die teilweise 25 Kilometer und mehr vom Bahnhof entfernt sind. Nur die Fahrgäste ins drei Kilometer entfernte Heuchelheim und ins sieben Kilometer entfernte Lahnau kommen abends nicht mehr mit dem Bus nach Hause. In der Bevölkerung hat sich deshalb im Laufe der Zeit einiger Unmut, Zorn und Wut aufgestaut.

< *Busbahnhof Wetzlar (Foto: T.Kraft)*

Die Einwohner zwischen Gießen und Wetzlar sind Opfer der starren Regelung, dass Kommunen unter 50.000 Einwohnern einzig nur der Nahverkehrsorganisation ihres jeweiligen Landkreises angehören dürfen. Wie das Beispiel der Linie 24 mit ihren vier Aufgabenträgern zeigt, muss es möglich sein, dies in begründeten Fällen auch nach Verkehrsströmen sowie Pendler- und Schülerbeförderungen auszurichten. Dies würde die Situation der Linie 24 erheblich verbessern. Ein besserer ÖPNV darf nicht, wie im konkreten Fall, durch unpraktikable Rechtsgrundlagen verhindert werden, obwohl viele Menschen vor Ort gerne Busse und Bahnen nutzen würden, wenn es ein besseres Angebot gäbe.

Weiterhin muss die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes, die vor genau einem Jahr von Bundestag und Bundesrat beschlossen wurde, wieder rückgängig gemacht werden. Sie sieht zuerst die Vergabe von ÖPNV-Leistungen für eigenwirtschaftliche, dann für gemeinwirtschaftliche Verkehre und erst zuletzt die Möglichkeit der Direktvergabe, zum Beispiel an einen kommunalen Eigenbetrieb, vor. Sonst droht mittel- bis langfristig weniger ÖPNV.

(Thomas Kraft/ra/wb)

Wenn das Beispiel Pforzheim Schule macht...

Ein Beispiel für den Vorrang der „Eigenwirtschaftlichkeit“ ist Pforzheim. Dort übernahm die Bahn-Tochter Regionalbus Südwest (RVS) im Dezember 2016 den Busverkehr in der nordbadi-schen Schmuckstadt am Rande des Schwarzwaldes. Damit ging die mehr als 100-jährige Geschichte des kommunalen ÖPNV zuende. Die Stadt Pforzheim, die mit gewaltigen Problemen im kommunalen Haushalt zu kämpfen hat, wollte diese Übernahme nicht, konnte sich aber schlussendlich nicht dagegen wehren. Das zuständige Regierungspräsidium in Karlsruhe musste die Genehmigung erteilen.

Gewehrt haben sich einzig die rund 200 betroffenen Mitarbeiter der Stadtwerke Pforzheim, die den städtischen Busverkehr wochenlang bestreikten – ohne Erfolg. Sie wurden entlassen, lediglich 60 Fahrer wurden vom neuen Betreiber wieder eingestellt – zu deutlich schlechteren Löhnen.

Ein Szenario wie in Pforzheim wird überall dort möglich, wo Linienverkehrsgenehmigungen auslaufen. Was ist an der Eigenwirtschaftlichkeit falsch, wenn sie

dazu führt, dass Verkehre ohne einen Zuschuss der Stadt auskommen? Dies beginnt bereits bei der Grundannahme. Die Erfahrung zeigt: ÖPNV zu einem vertretbaren Preis war und ist nicht ohne staatliche Zuschüsse zu betreiben. Und so erwarten private Anbieter in der Praxis ebenfalls Zuschüsse, etwa für die Schülerbeförderung, vergünstigte Tickets im Verkehrsverbund oder die Anschaffung von Bussen. Den Kommunen geht es vor allem ums Grundsätzliche. Sie wollen selbst entscheiden können, welches Unternehmen den ÖPNV wie den Busverkehr anbietet und welche konkreten Angebote im Interesse der Kunden dazu gehören. Nicht weniger wichtig sind sozial- und umweltpolitische Aspekte. Die Kommunen haben einen Versorgungsauftrag. Dieser sichert ab, dass die Menschen in der Stadt und auf dem Land die Möglichkeit behalten, Arztbesuche und Lebensmitteleinkäufe mit dem ÖPNV zu organisieren.

Dies wollen auch die kommunalen Spitzenverbände wie der Deutsche Städtetag und der Landkreistag. Sogar von der mittelständischen Busbranche, die tradi-

tionell mit den kommunalen Aufgabenträgern gut zusammenarbeiten, gibt es Rückenwind. Sie verweisen auf die gute öffentlich-private Partnerschaft zwischen kommunalen Verkehrsbetrieben und der mittelständischen Busbranche. Mittlerweile haben auch die Bundesländer den Reformbedarf erkannt. Am 10. Februar hat der Bundesrat einen Gesetzentwurf beschlossen, der sicherstellen soll, dass tatsächlich nur kostendeckende Angebote zum Zuge kommen. Die Behörden können im Vergabeverfahren von Verkehrsleistungen soziale Standards, wie die Übernahme von Beschäftigten und tarifvertragliche Mindestentgelte, verbindlich vorschreiben.

Dies ist ein wichtiger Anfang. Langfristiges Ziel muss bleiben, den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre ganz zu streichen. Damit würde die kommunale Entscheidungshoheit gestärkt und die auch schon in der europäischen ÖPNV-Verordnung vorgesehene Direktvergabe von Verkehrsleistungen durch eine Kommune an ein kommunales Unternehmen abgesichert. *(Wolfgang Brauer)*

Zugausfälle auf der Oberen Edertalbahn

Baustellen während der Feriensaison - chaotischer Ersatzverkehr

Die erst vor zwei Jahren wiedereröffnete Bahnstrecke zwischen Frankenberg und Korbach wurde wieder „dicht gemacht“. Der Grund: Es stehen mehrere Baumaßnahmen an, die vor der Wiederinbetriebnahme im Jahre 2015 nicht erledigt werden konnten. Hätte man das, was jetzt in Angriff genommen wird, damals im Vorfeld gleich mit erledigt, wäre die Kosten-Nutzen-Rechnung vermutlich negativ ausgefallen und die Reaktivierung möglicherweise vom Tisch gewesen.

Die größte Baumaßnahme ist im Bahnhof in Viermünden (einem Stadtteil von Frankenberg). Innerhalb von zweieinhalb Monaten bis zum 16. September wird die Bahnstation für 3,1 Millionen Euro neu gebaut und eine für die Strecke dringend notwendige Kreuzungsmöglichkeit wieder hergestellt, denn auf dem 31 Kilometer langen Abschnitt zwischen Frankenberg und Korbach können sich Züge bisher nicht begegnen.

Nach Abschluss der Bauarbeiten können die Züge künftig stündlich in Frankenberg Richtung Korbach starten und in Viermünden mit dem Gegenzug kreuzen. Außerdem können so in Brilon Wald ab Dezember 2017 schlanke Anschlüsse an die R57 von Brilon Stadt nach Dortmund vermittelt werden. Obendrein können die Triebfahrzeuge besser ausgelastet werden, weil sie in Frankenberg nicht mehr über eine Stunde lang nutzlos herumstehen müssen.



Riesenbaustelle um den Korbacher Bahnhof: Rechtzeitig vor dem Hessentag 2018 in der Hansestadt entsteht dort eine neue Busstation. (Foto: Jobst Conrad)

In der Öffentlichkeit wenig bekannt ist, dass Dortmund auch heute schon mit einmaligem Umsteigen in Bestwig von Marburg aus alle zwei Stunden in 3 Stunden und 48 Minuten mit der Edertalbahn erreicht werden kann. Kaum zu glauben, aber in die westfälische Metropole zählt diese Verbindung sogar zu den schnellsten. Das Beispiel zeigt, welches Potenzial in dieser Strecke steckt.

Neben dem Ausbau von Viermünden stehen bis zum Herbst weitere Baumaß-

nahmen auf der gesamten Strecke zwischen Marburg und Brilon Wald an. Vom 1. bis zum 23. Juli war auch der Abschnitt Münchhausen - Frankenberg gesperrt und vom 1. Juli bis 11. August die Strecke Korbach - Brilon Wald. Voll gesperrt ist auch der (Haupt-) Bahnhof von Korbach, wo eine neue Bahnsteigunterführung und ein neuer Busbahnhof entstehen.

Fortsetzung Seite 8 >

Chaostage rund um den Edersee

Chaotische Verhältnisse gab es beim Schienenersatzverkehr (SEV) auf der Oberen Edertalbahn. Der SEV war doppelt vergeben worden, sodass in der ersten Woche auf jeder Linie zwei Busse fahren. Dafür fielen in diesem Zeitraum die Pendlerverbindungen von Brilon Stadt nach Brilon Wald aus, weil vergessen wurde, die Busleistungen zu bestellen. Die Fahrer stammten aus Osteuropa und sprachen kein Wort deutsch. Nach Protesten der Fahrgäste wurde schließlich deutsches Personal eingesetzt. Die Buslenker hatten keinerlei Streckenkenntnis und verfuhrten sich in den ersten Tagen öfter und wussten zum Beispiel nicht, wo in Frankenberg der Bahnhof ist. Fahrgäste mussten den richtigen Weg weisen.

Der Fahrplan des Ersatzverkehrs wich – völlig unbegründet – um 60 Minuten vom Regelfahrplan ab. Wer also vom Marburg aus nach Korbach oder Brilon wollte und sich nach dem gewohnten Fahrplan richtete, lief in Korbach ins Leere. Weder die Busfahrer noch die Zugbegleiter (wenn sie überhaupt mitfahren) kannten den Fahrplan und die Anschlüsse. Die Ersatzbusse selbst waren in einem erschreckenden Zustand: harte unkomfortable Plastiksitze mit Stoffüberzügen. Die Beinfreiheit war schlimmer als beim irischen Billigflieger Ryan-Air. Ein gerades Sitzen war unmöglich.

Die Anschlüsse vom Zug auf den Bus in Korbach waren desaströs. Die Fahrgäste kamen vom Bahnsteig nicht direkt in die Innenstadt. Es war ein längerer

Fußweg entlang einer Umgehungsstraße nötig, weil die Ersatzbusse sehr weit vom Bahnhof entfernt warteten. Laut Auskunft der verantwortlichen Kurhessenbahn sollten die Busse auf verspätete Züge aus Kassel warten. Dies war jedoch nicht der Fall, da die Busfahrer nicht sehen konnten, ob ein Zug im Bahnhof eingefahren war. Eine Kommunikation zwischen Bahn und Bus wurde seitens der Kurhessenbahn nicht für nötig erachtet. So kam es nicht selten vor, dass die Ersatzbusse bei einer fünfminütigen Verspätung der Regionalbahn leer abfuhrten und die Fahrgäste dann zwei Stunden auf die nächste Fahrt nach Münchhausen warten mussten. (Jobst Conrad)

Um die Fahrzeiten auf der Edertalbahn weiter zu reduzieren, müssen Bahnübergänge an der Strecke geschlossen oder technisch gesichert werden. Die Infrastrukturabteilung der Kurhessenbahn ermittelt derzeit, bei welchen Schienenkreuzungen dies in angemessener Zeit möglich ist. Stehen diese fest, muss die Finanzierung geklärt werden.

Immerhin werden zum Fahrplanwechsel im Dezember die altersschwachen Triebwagen vom Typ 628 durch gebrauchte und renovierte und spurtstärkeren Triebwagen vom Typ 642



Umbau in Viermünden. (Foto: ra)

(Siemens Desiro) ersetzt.

Damit die Edertalbahn in Zukunft fit gemacht wird für den Wettbewerb mit dem motorisierten Individualverkehr auf der demnächst fertig ausgebauten B 252 von Ostwestfalen bis nach Marburg bedarf es weiterer Investitionen in die Schienen-Infrastruktur. (ra)

PRO BAHN fordert bereits seit Jahren eine weitere Begegnungsmöglichkeit in Herzhausen, genau auf halber Strecke zwischen Frankenberg und Korbach. Dadurch könnte der Zugbetrieb zwischen den beiden Städten flexibler und in der Sommersaison wieder Sonderfahrten von Marburg an den Edersee angeboten werden. Der 2015 neu gebaute Haltepunkt Herzhausen liegt jedoch direkt am Hang, für zusätzliche Gleise ist dort kein Platz. Deshalb schlägt der Fahrgastverband einen neuen, zusätzlichen Kreuzungsbahnhof etwa 250 Meter nördlich außerhalb der Ortslage vor. Dadurch können Züge unmittelbar in Herzhausen wenden und müssen nicht die lange Strecke bis Korbach fahren und dafür Transportpreise zahlen. (red)

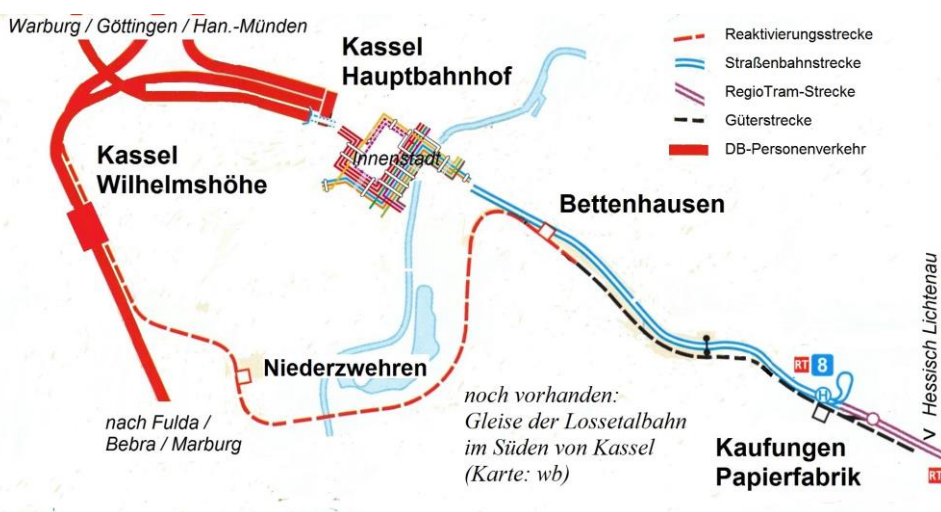
Nahverkehrszüge blockieren den Fernverkehr

Streckenreaktivierung in Kassel könnte das Problem lösen

Der Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe platzt aus allen Nähten. Die acht Bahnsteiggleise dort reichen oft nicht aus, um alle Züge aufzunehmen. Probleme bringen besonders die Nahverkehrsverbindungen aus Norden, also aus Korbach, Hagen/Brilon, Düsseldorf/Paderborn, Halle/Nordhausen und Erfurt/Leinefelde. Sie alle haben ihren Endpunkt im Fernbahnhof Wilhelmshöhe und blockieren dort über längere Zeiträume die Gleise.

Der Grund: Der am 29. Mai 1991 eröffnete neue Kasseler Bahnhof war ursprünglich vor allem für den schnellen Fernverkehr konzipiert worden. Der Schienennahverkehr sollte weiter über den Hauptbahnhof abgewickelt werden.

Damals war sogar geplant, dass die Interregio-Züge auch weiterhin den Hbf ansteuern sollten. Inzwischen haben die Fahrgäste mit den Füßen abgestimmt. Sie wollen durchgängige Reiseketten mit möglichst wenigen Umstiegen. Der Fahrplan ist nun so ausgerichtet, dass fast alle Nahverkehrslinien auch den Bahnhof Wilhelmshöhe ansteuern. Die Nahverkehrszüge müssen dort nun die Richtung wechseln, haben lange Standzeiten und blockieren die Gleise für durchgehende Verbindungen, insbesondere der Fernzüge. Dadurch wird beispielsweise oft verhindert, dass sich ICE bei Verspätungen überholen können, Verzögerungen schaukeln sich so weiter bis nach Norddeutschland auf.



Für die Probleme im Bahnhof Wilhelmshöhe gibt es einen einfachen Lösungsansatz: Im südlichen Teil des Bahnhofs zweigt eine Güterstrecke ab. Sie ist Teil der ehemaligen Lossetalbahn. Auf einem Abschnitt der Trasse bis zum alten Bahnhof Kassel-Bettenhausen könnte diese Strecke auf einer Länge von 8,2 km bereits ohne große Investitionen von den Dieseltriebfahrzeugen der heute in Wilhelmshöhe endenden Linien R 4, RE 17 und RE 2 genutzt werden. Im Stadtteil Bettenhausen gibt es noch große Bahnanlagen, außerdem bestehen Anschlussmöglichkeiten an die Straßenbahn der Linien 4 und 8 sowie an den Bus. Es wäre sogar denkbar, die Triebwagen von Bettenhausen weitere 3,9 km über die ehe-

maligen Haltepunkte Niederrzwehren und Waldau bis Papierfabrik zu führen. Dort ist ein Endpunkt des Kasseler Straßenbahnnetzes, ein größerer Pendlerparkplatz und eine Fernbusstation.

Die Strecke ist bereits teilweise elektrifiziert. Würden weitere Oberleitungen gezogen, wäre es möglich, auch die elektrisch betriebenen Nahverkehrslinien RE 11 (von Düsseldorf) und RE 9 (von Halle/Saale) bis nach Bettenhausen durchzuleiten und so den Fernbahnhof zu entlasten. In der Station Niederrzwehren ist die Strecke mehrgleisig, ein Begegnungsverkehr mitten im rund acht Kilometer langen Streckenabschnitt wäre möglich. (wb/tk)

Bahnstrecke wird über ebay verkauft

BILD-Zeitung: „Die irrste Anzeige des Jahres“

Über mangelnde Publicity kann sich der „Förderverein Werra-Fulda-Bahn e.V.“ derzeit nicht beschweren. Der Grund: Die Eisenbahnfreunde aus Schenkklengsfeld bieten ihr etwa zwölf Kilometer langes Teilstück der ehemaligen Hersfelder Kreisbahn samt Lokschuppen und einem Triebwagen bei ebay zum Verkauf an. Seit dies bekannt wurde, geben sich Journalisten bei Vereinsvorstand Johannes Hesse die Klinke in die Hand. BILD-Zeitung, Hersfelder und Fuldaer Zeitung, Frankfurter Rundschau und viele andere Zeitungen sowie die Fernsehsender Hessischer Rundfunk, ZDF und RTL haben schon über die ungewöhnliche Online-Auktion berichtet.

keinen Nachwuchs mehr. Die Arbeit wächst den rührigen Aktiven jedoch über den Kopf, speziell das Freischneiden der Strecke. Dazu kommen die laufenden Kosten, bis zu 4.000 Euro pro Jahr für Gebäudeversicherung, Grundsteuer und Regenwasserabgabe. Dieses Geld kann der Verein nur mit Mühe aufbringen und nur, weil er eine Wohnung in den dazugehörigen Gebäuden vermietet.

40.000 Mal wurde die eBay-Anzeige seit ihrem Erscheinen im März angeklickt. Es gab 400 Anfragen und 30 Angebote. Sechs davon erscheinen dem Verein realistisch. Darunter sind unter anderem Pläne für Dampflok- und Draisenfahrten. Auch eine Testanlage für

sich schwierig, weil der Streckenteil nach Bad Hersfeld bereits gekappt wurde und die in Heimboldshausen anschließende Bahnstrecke Gerstungen - Vacha ebenfalls wegen der deutschen Teilung teilweise schon lange abgebaut ist bzw. nur noch Güterzüge verkehren. Mit mehr Weitsicht hätte auch hier in der ehemaligen deutsch-deutschen Grenzregion ein intelligenter Schienennahverkehr aufgebaut werden können. (wb)

Zu DDR-Zeiten war die Strecke der Bad Hersfelder Kreisbahn noch wichtig. Damals war sie die einzige Bahnverbindung aus dem Werratal über bundesdeutsches Gebiet, auf der regelmäßig Kalizüge verkehrten. Ohne die Strecke hätte der bundesdeutsche Kali-Verkehr nur über Gerstungen in Thüringen angewickelt werden können. In Zeiten des „Kalten Krieges“ hatte die DDR diese Güterverbindung jedoch immer wieder gekappt. Mit der Grenzöffnung verlor die Strecke an Bedeutung. Schließlich kaufte sie der Verein für einen Euro. Seit 1993 verkehren auf den Gleisen keine Züge mehr, der Kaliverkehr wird wieder über Gerstungen abgewickelt. Nur die unermüdeten Vereins-Männer führen mit einer Fahrraddraisine darauf. Das Reststück zwischen Schenkklengsfeld und Bad Hersfeld wurden im August 1999 abgebaut und ein Radweg auf der Trasse errichtet.



Zu verkaufen: Lokschuppen in Schenkklengsfeld. (Foto: F. Lasch)

In den vergangenen 27 Jahren hat der Förderverein den stillgelegten Abschnitt zwischen Schenkklengsfeld und Heimboldshausen auf der Strecke Bad Hersfeld - Philipsthal an der Werra erhalten, Bäume zurückgeschnitten, Sträucher entfernt und manchmal auch eine Schwelle ausgetauscht. Nun aber findet der Verein

Schienensensoren sei im Gespräch. Maximal noch ein Jahr will sich der „Förderverein Fulda-Werra-Bahn“ noch Zeit lassen. Gibt es keinen Käufer, müsste das Land Hessen aktiv werden, denn es ist nach wie voreine gewidmete Eisenbahnstrecke. Eine Wiederinbetriebnahme für den regulären Personenverkehr gestaltet

Keine Weitsicht bei der Entwicklung des Bahnhofsumfeldes

Rund um den Bahnhof Wetzlar ist es zu eng. Die zum Hessentag 2012 errichtete Busstation auf dem Bahnhofsplatz platzt bereits aus allen Nähten, obwohl sie über zwölf Bussteige verfügt. Der Grund: Fast alle Stadt- und Lokalbuslinien enden am Bahnhof. Es stehen nur sechs weitere Abstellplätze für Busse zur Verfügung, deren Fahrer eine Ruhepause machen müssen. Außerdem fehlt es an Flächen für den Fernbusverkehr.

Hinzu kommt, dass Reisebusse für Tages- und Mehrtagesfahrten morgens in der Hauptverkehrszeit in den Zentralen Omnibusbahnhof einfahren und durch die zwangsläufig längeren Standzeiten zur Gepäckverladung den Linienbusverkehr deutlich behindern. Reisebusflotte und Stadtbussflotte stammen quasi aus dem gleichen Haus, jedoch mindert das die Schwierigkeiten im Betriebsablauf nicht. Auch die Zahl der kostenlosen Park&Ride-Plätze ist mit 160 viel zu gering. Einige Wetzlarer mutmaßen, dass dies auch daran liegt, dass die Besucher eines nahe gelegenen Einkaufszentrums ihre Fahrzeuge dort abstellen, um die Parkgebühren zu sparen.

Sinnvoll wäre es, wenn am Wetzlarer Bahnhof eine neue Fern- und Reisebusstation entstehen würde. Da beim Umbau des Bahnhofsgeländes aber nicht in die Zukunft gedacht und geplant wurde, wurden freiwerdende Verkehrsflächen voreilig verkauft bzw. zum Straßenbau freigegeben, zum Beispiel als Zufahrt für das neu eröffnete IKEA-Möbelhaus. Als Lösung für Wetzlar sieht der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen nunmehr nur noch die Möglichkeit, einen Teil des P&R-Parkplatzes an der Bahnhof-Nordseite durch ein Parkhaus mit deutlich mehr Stellplätzen zu ersetzen und im Erdgeschoss eine Busanlage für Fern- und Reisebusse sowie Kurzzeitparkplätze zu errichten. So könnten zumindest die drängendsten Probleme rund um den Wetzlarer Bahnhof gelöst werden. (red)

Main-Weser-Bahn wird endlich viergleisig

Bevor es soweit ist, gibt es jahrelang Einschränkungen für die Pendler nach Frankfurt

Die Einen sehnen ihn bereits jahrzehntelang herbei, die Anderen bekämpfen ihn bis zur letzten Minute: den viergleisigen Ausbau der Strecke Frankfurt - Friedberg. Nun geht es bald los: Noch im Herbst 2017 sollen die ersten Bagger anrollen. Bis 2022 soll zunächst der 13 Kilometer lange Abschnitt Frankfurt West – Bad Vilbel vier Gleise erhalten; bis 2026 sollen dann auch die Bauarbeiten zwischen der Sprudelstadt und Friedberg abgeschlossen sein.

Dies macht es dann möglich, dass die S6 in einem klaren 15-Minuten-Takt fahren kann. Da sich bislang S-Bahnen und Regional-/Fern- und Güterverkehr die Gleise teilen müssen, wurden die Schnellbahnen immer wieder überholt und mussten dafür Zwangsstops einlegen. Die Fahrt zwischen Bad Vilbel und Frankfurt wird sich um sechs Minuten verkürzen, obwohl ein zusätzlicher Haltepunkt in Ginnheim neu gebaut wird.



Sie können auch in „Der Umsteiger“ preisgünstig werben und erreichen so eine homogene Zielgruppe von Bahnfahrern und umweltorientierten Lesern. Einfach Infos anfordern unter anzeigen@der-Umsteiger.com.

Von den zusätzlichen zwei Gleisen profitieren nicht nur die S-Bahn-Nutzer. Auch der übrige Regionalverkehr auf der Main-Weser-Bahn wird stabiler, es können drei zusätzliche Zugpaare von der Horlofftalbahn (Nidda - Beienheim - Friedberg) bis nach Frankfurt durchgebunden werden. Möglich sind ebenfalls acht zusätzliche Zugpaare des Mittelhessenexpress. Nach Ausbau der Niddertalbahn (Glauburg-Stockheim - Bad Vilbel) sind auch hier zusätzliche Zugpaare möglich. Die neuen Gleise werden der Fernverkehr und der überregionale Nahverkehr nutzen, auf den alten Schienen fährt weiterhin die S-Bahn.

Bevor es soweit ist, müssen Pendler und Anwohner aber noch einige Unannehmlichkeiten ertragen. Teilweise steht nur ein Gleis zur Verfügung. Eine erste mehrtägige Vollsperrung wird es vom 16. bis 18. Dezember 2017 geben. Die Regional- und Fernzüge werden dann über Hanau und Frankfurt Süd umgeleitet. (wb)

DB Netz gibt sich auch bei dieser Baumaßnahme sehr viel Mühe, die Anwohner umfassend zu informieren. Im Mai lud sie zu zwei Informationsveranstaltungen in Frankfurt und Dorteilweil ein. Wer mehr über den Ausbau Frankfurt – Friedberg erfahren will: www.s6-frankfurt-friedberg.de.

Anzeige



GEFAK

Nachhaltige Wirtschaftsförderung – Beratung für starke Städte und Regionen

Die GEFAK setzt nicht nur bei ihrer Mobilität ganz auf Nachhaltigkeit. Für uns als bundesweit tätiges Unternehmen heißt das vor allem, konsequent den umweltfreundlichen Schienenverkehr zu nutzen. So wünschen wir uns die Deutsche Bahn als verlässlichen Partner. Leider hindern uns Verspätungen, Zugausfälle und ein mangelhaftes Informationsmanagement immer öfter daran, pünktlich und entspannt beim Kunden anzukommen. Ein Umstieg auf das Auto kommt für uns dennoch nicht infrage. Die Bahn bleibt also weiterhin unser Wunschpartner. www.gefak.de



Es kommt auf jede Sekunde an

Die Auswirkungen der 10-Minuten-Garantie im RMV

Nervös schauen Fahrgäste in der S3 bei der Einfahrt in den Bahnhof Bad Soden auf ihre Uhr: Die Fahrt in die Taunus-Kurstadt war recht flott doch plötzlich bremst der Lokführer ab und der Triebwagen schleicht in den Bahnhof. Wird der Anschluss an die Busse in Richtung Main-Taunus-Zentrum, Liederbach oder Königstein noch klappen, wenn diese pünktlich abfahren?

Diese Szenen spielten sich in den vergangenen Jahren in der S3 oft ab – und oft passte es nicht, weil die „Bummel-S-Bahn“ zu spät kam und die Umsteiger nur noch die Rücklichter der Busse sahen. Mindestens sieben Prozent der S-Bahnen kamen zu spät in Bad Soden an, weil die Fahrdienstvorschriften dies so bestimmten, hat Wilfried Staub von PRO BAHN Großraum Frankfurt schon vor Jahren herausgefunden.

Der Grund für die schleichenden Triebwagen lag in der sogenannten „Punktförmigen Zugbeeinflussung“. Sie wacht darüber, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen von den Zügen eingehalten und Signale nicht bei „Rot“ überfahren werden.

Die Magnete, die neben den Schienen abprüfen, waren schon sehr weit vor dem Sodener Bahnhof platziert. Die Einfahrt durfte nur mit 25 km/h erfolgen. Hätte sich der Lokführer nicht daran gehalten, wäre der S-Bahn-Zug zwangsgebremst worden. Dann hätte die Einfahrt in den Bahnhof noch länger gedauert – und das lag erst recht nicht im

Interesse der Fahrgäste, die dann erst recht ihren Bus verpasst hätten. Die Bummelstrecke in Bad Soden gibt es seit einigen Monaten nicht mehr. Damit wurde ein Vorschlag von Wilfried Staub von PRO BAHN Großraum Frankfurt endlich umgesetzt.

Zur Verbesserung der Pünktlichkeit der S3 hatte Staub bereits im Jahre 2003

betragen hätte. Vorschlag Nummer 1 wurde umgehend verwirklicht. Die zweite Idee wurde erst jetzt umgesetzt. Ebenso die gleiche Maßnahme im S-Bahnhof Kronberg im Taunus. Außerdem wurde auf Vorschlag von PRO BAHN auf der Strecke Eppstein - Niedernhausen ein weiterer Blockabschnitt verwirklicht, das heißt, es wurde ein zusätzliches Signal aufgestellt. Das hatte zur Folge, dass der folgende Regionalexpress im Falle einer verspäteten S-Bahn nun dichter auf diese auffahren kann und somit kein weiterer Zeitverlust auftritt.

Die Maßnahmen in Bad Soden und Kronberg bewirken einen Zeitgewinn von jeweils nur etwa 20 Sekunden. Dies mag für den betriebenen Aufwand gering erscheinen, hat jedoch für die S-Bahn Rhein-Main den Effekt, dass die Maluszahlungen an den RMV nach Einführung der „10-Minuten-Garantie“ bei der Verspätungsanfälligkeit der S3 und der S4 deutlich geringer ausfallen werden.

Diese freiwillige Leistung des Rhein-Main-Verkehrsbundes verspricht den Fahrgästen unter bestimmten Voraussetzungen eine Erstattung eines Teil des Fahrpreises wenn der Bus oder die Bahn mehr als zehn Minuten verspätet ist. Auch die 20 Sekunden Fahrzeitgewinn können also bereits entscheidend sein, ob ein Fahrgast seinen Anschluss erreicht oder die Erstattung greift. (Wilfried Staub)



S-Bahn vor Kronberg. (Foto: W. Staub)

die Deutsche Bahn angeschrieben und vorgeschlagen, die Fahrzeit von Sulzbach Nord bis Bad Soden von zwei auf drei Minuten zu verlängern und den Überwachungsmagneten um 300 Meter an die Bahnsteigkante vorzulegen, sodass die Langsamfahrstrecke nur noch 210 Meter

wohl von der Unter- als auch von der Oberstadt ergeben. Schätzungsweise 95 Prozent der Baukosten, die die Stadt Wiesbaden alleine aufbringen muss, und ganz erhebliche Mittel für die Pflege und Instandhaltung könnten dadurch eingespart werden. Eine abschließende Planung und die zwingend vorgeschriebene Bürgerbeteiligung stehen noch aus. Der Baubeginn wurde auf 2020 vertagt. Doch die Chance für eine fahrgastfreundliche Lösung scheint schon jetzt vertan. (Wilfried Staub)

Bald große Umwege im Bahnhof Wiesbaden-Igstadt

DB Netze schafft Fakten im Bahnhof Wiesbaden-Igstadt an der „Ländchenbahn“ nach Niedernhausen. Noch in diesem Sommer soll das alte Hebelstellwerk abgeschafft und die Strecke per elektronischem Stellwerk gesteuert werden. Die ersten neuen Lichtsignale wurden bereits aufgestellt. Der Standort der Ausfahrtsignale wurde dabei so gewählt, dass der geplante Umbau der Station nicht mehr optimal umgesetzt werden kann. Der Ortsbeirat von Wiesbaden-Igstadt hat im Sommer vergangenen Jahres PRO BAHN über die Pläne zur Umgestaltung des Zugangs zu den beiden Richtungsgleisen im

Kreuzungsbahnhof Wiesbaden-Igstadt informiert. Diese Pläne sehen auf der Südseite einen Zugang zum um einen Meter verbreiterten Mittelbahnsteig über 45 Stufen bzw. eine „gewendelte Rampe“ mit einer Länge von rund 100 Meter und auf der Nordseite einen neuen Zugang vor, der zunächst rund 250 Meter lang entlang der Gleise führt, um am Bahnsteigende Gleis 2 zu queren.

PRO BAHN hat den beteiligten Gremien einen Gegenvorschlag unterbreitet, der, wie vielerorts in Deutschland üblich, einen Linksverkehr vorsieht, wodurch sich kurze Zugänge zu den Gleisen so-

wohl von der Unter- als auch von der Oberstadt ergeben. Schätzungsweise 95 Prozent der Baukosten, die die Stadt Wiesbaden alleine aufbringen muss, und ganz erhebliche Mittel für die Pflege und Instandhaltung könnten dadurch eingespart werden. Eine abschließende Planung und die zwingend vorgeschriebene Bürgerbeteiligung stehen noch aus. Der Baubeginn wurde auf 2020 vertagt. Doch die Chance für eine fahrgastfreundliche Lösung scheint schon jetzt vertan. (Wilfried Staub)

Streckenreaktivierungen: einmal Flop, einmal top

Entwidmung der Gersprenztalbahn nicht so einfach möglich - Großostheim ist weiter



Das letzte Stück Schiene am Rathaus in Großostheim. (Foto: Manfred Schmid)

Die geplante Stilllegung eines 1,5 Kilometer langen Reststückes der Gersprenztalbahn zwischen Groß-Bieberau und Reinheim im Landkreis Darmstadt-Dieburg ist nicht ohne Weiteres möglich. Damit scheinen die Pläne der Mitteldeutschen Hartsteinindustrie (MHI) und der Gemeinde Groß-Bieberau, die Gleise herauszureißen und die Bahnanlagen mit einer Umgehungsstraße, Wohnungen und Gewerbegebäuden zu bebauen, zunächst gescheitert. PRO BAHN Starkenburg hatte sich Ende 2016 für den Erhalt der Schienen starkgemacht und einen Wiederaufbau der gesamten Bahnstrecke im Gersprenztal gefordert.

Die MHI als Eigentümer der Gleise hat am 3. Juni 2017 beim Regierungspräsidium Darmstadt die Stilllegung des Schienenstrangs beantragt. Neu bebaut werden kann das 1,5 Kilometer lange Reststück der Gersprenztalbahn aber erst wenn die Gleistrasse auch entwidmet ist. Bei einer Stilllegung muss die Trasse aber weiterhin frei gehalten werden. Von der restlichen ca. 15 km langen Strecke ist nichts mehr übrig geblieben, das Gleisbett wurde längst entfernt. Auf Teilen der Trasse verläuft heute die Bundesstraße 38.

Die Entwidmung der gesamten Gersprenztalbahn entwickelt sich wohl nun zum Politikum. Einerseits steht im Regionalplan Südhessen, dass die Trasse gesichert werden muss. Andererseits existiert die ehemalige Betreibergesellschaft

Zur Entwidmung müssten außerdem alle an der Strecke liegenden Kommunen an einem Strang ziehen.

Die Bundesstraße 38 parallel zur ehemaligen Bahnstrecke ist derzeit stark überlastet, eine Schienenverbindung im Gersprenztal würde also Sinn machen. Andererseits gibt es aber auch starke Gegner des Wiederaufbaus in der Region. Zudem gibt es derzeit keine konkreten Pläne. Im neuen Bundesverkehrsweegeplan 2030 ist die Strecke nicht aufgeführt.

Mehr Interesse an einer Wiederinbetriebnahme des Eisenbahnverkehrs besteht bei den kommunalen Entscheidungsträgern im nahen Großostheim direkt hinter der hessisch-bayerischen Grenze. In einer Sondersitzung beschloss die Gemeindevertreter, eine Machbarkeitsstudie für eine Wiederinbetriebnahme der Bachgaubahn bis ins Oberzentrum Aschaffenburg in Auftrag zu geben. „Wir haben jeden Tag 6.000 Pendler auf der Straße zwischen Großostheim und Aschaffenburg. „Wir haben die Firma Linde mit ihren Mitarbeitern und alle stehen hier regelmäßig im Stau“, kommentierte Großostheims Bürgermeister Herbert Jakob (CSU) – als ehemaliger Eisenbahner ein Verfechter der Bachgaubahn – den

parteiübergreifenden Konsens für das Zukunftsprojekt.

Die Machbarkeitsstudie soll auch – klären, wie teuer es überhaupt wäre, die Strecke zu reaktivieren. Rund drei Kilometer Schienen müssten neu verlegt werden. „1.000 Fahrgäste am Tag müssen es sein – das bringen wir locker zusammen. Es darf keinen Busparallelverkehr geben – auch das schaffen wir. Und der dritte Punkt ist die Infrastruktur, die die Gemeinde, der Landkreis und die Stadt Aschaffenburg gemeinsam schultern müssen. Hier müssen wir noch viele Gespräche führen,“ so Bürgermeister Jakob.

Einen Partner haben die Großostheimer auch in der Aschaffener Bachgaubahn-Hafengesellschaft, die ihre Gleise elektrifizieren möchte und sich eine Verlängerung bis in die Markt-Gemeinde vorstellen kann. Selbst Bayerns Ministerpräsident Horst Seehofer hatte bei einem Besuch in Großostheim angekündigt, dass er den Bahnreaktivierungsplänen positiv gegenüberstehe, wenn das Projekt Erfolg versprechend sei.

Die Machbarkeitsstudie soll auch klären, wie teuer es überhaupt wäre, die Strecke zu reaktivieren. Rund drei Kilometer bereits ausgebaute Schienen müssten neu verlegt werden. Dass das Thema Bachgaubahn wieder auf der Tagesordnung steht, erfüllt besonders Bernd Kuhn vom Bündnis Bachgaubahn mit Genugtuung: „Das Thema ist ein heißes Eisen. Früher wurde ich als Spinner abgetan. Doch zur Rush-Hour brauchen Sie für die sieben Kilometer lange Strecke nach Aschaffenburg mitunter anderthalb Stunden. 25.000 Autos fahren täglich auf der Straße. Ich bin froh, dass nun endlich Bewegung in das Thema kommt.“ (wb/hkh)



Tunnel an dem noch existierenden Teil der Gersprenztalbahn in Reinheim. (Foto: Pressebild)



An der Main-Neckar-Bahn wird gebaut. Gerade abgeschlossen ist der Umbau des Bahnhofes Ladenburg (Bild links): Neu errichtet wird auch ein Überwerfungsbauwerk im Trennungsbahnhof Mannheim-Friedrichsfeld, der seit dem Fahrplanwechsel Neu-Edingen-Friedrichsfeld heißt, weil er weitgehend Teil auf der Gemarkung von Edingen im Rhein-Neckar-Kreis liegt. (Fotos: Axel Juedtz)

Kommt Twindexx rechtzeitig?

Doppelstocktriebzüge sollen ab Dezember als Main-Neckar-Ried-Express eingesetzt werden

Der Nahverkehr auf der Main-Neckar-Bahn Frankfurt - Mannheim/Heidelberg wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 neu geordnet. Ab 10.12. wird außerdem der Main-Neckar-Ried-Express mit neuen Doppelstock-Triebwagen vom Typ Twindexx fahren. Dafür müssen sämtliche Bahnsteige an der Strecke auf eine Höhe von 76 Zentimeter umgebaut sein.

Von Frankfurt aus fahren die Regionalexpress-Züge mit je zwei gekoppelten Triebwagen über Darmstadt, Bensheim und Weinheim bis zum Bahnhof Neu-Edingen/Friedrichsfeld. Von dort aus fährt der vordere Teil des Zuges nach Heidelberg und teilweise sogar weiter bis Wiesloch-Walldorf. Der hintere Zugteil dagegen wird abgekoppelt und fährt weiter zum Mannheimer Hauptbahnhof.

Dieses Flügelungskonzept gab es bereits 1846 bei der Eröffnung der Main-Neckar-Bahn. Der Hintergrund: Da sowohl Mannheim als auch Heidelberg an die Strecke nach Frankfurt angeschlossen sein wollten, fand die damalige Badische Staatsregierung einen Kompromiss:

Sie führte die Strecke zunächst nach Friedrichsfeld (auf halbem Wege zwischen Heidelberg und Mannheim) und verzweigte sie dort nach Ost und West. In Friedrichsfeld rief der Zugführer dann immer „Monnem hinne“, um den Reisenden zu signalisieren, dass der hintere Zugteil ab-

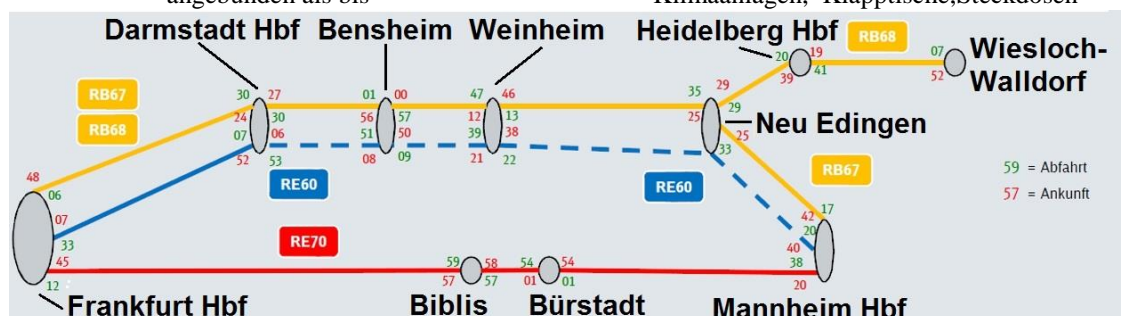
gekoppelt wurde und nach Mannheim fuhr.

Dieses Konzept lebt nun wieder auf. Die beiden Regionalbahnlinien Frankfurt - Heidelberg - Wiesloch-Walldorf (R68) und Frankfurt - Mannheim (R67) werden damit verknüpft. Außerdem fährt alle zwei Stunden auf der Main-Neckar-Bahn die Regional-Express-Linie 60 von Frankfurt über Darmstadt nach Mannheim. An Werktagen wird sogar auf einen Stundentakt verdichtet.

Das Konzept ist Teil eines neuen Verkehrsvertrages, den die Verkehrsverbünde RMV und VRN sowie die beiden Bundesländer Hessen und Baden-Württemberg ausgeschrieben hatten und den DB Regio gewonnen hat. Teil des Vertrages ist auch die Riedbahn-Regional-Express-Linie RE70 von Frankfurt über Biblis nach Mannheim. Dort werden die Züge künftig an allen Tagen der Woche auf dem gesamten Linienweg im Zwei-Stundentakt fahren. Das bedeutet etwa doppelt so viele Fahrten wie bisher. Zudem halten alle Züge sowohl in Mörfelden als auch in Walldorf. Die Doppelstadt ist dadurch deutlich besser angebunden als bis-

her. Neu sind auch die Fahrzeuge, die in Zukunft auf den beiden südhessischen Strecken eingesetzt werden sollen: Geplant ist der Einsatz von 24 neuen Doppelstock-Triebwagen vom Typ Twindexx Vario von Bombardier Transportation. Sie ähneln den bekannten Doppelstock-Wagen, die heute auch schon auf der Main-Neckar- und der Riedbahn eingesetzt werden, benötigen aber keine Lokomotive.

Der Antrieb ist in den beiden Steuerwagen eingebaut. 48 Triebköpfe und 41 Mittelwagen sind bestellt. Daraus sollen drei- und vierteilige Einheiten gebildet werden. Die vierteiligen Züge sind etwa 104 Meter lang und haben rund 420 Sitzplätze, die dreiteiligen messen 77 Meter; darin können maximal 300 Fahrgäste sitzen. Auf dem Wagen steht außen die Aufschrift „Main-Neckar-Ried-Express“. Beim Einsatz von zwei gekoppelten vierteiligen Einheiten im Berufsverkehr stehen damit über 800 Sitzplätze zur Verfügung. In besonders nachgefragten Zügen sind das rund 150 Sitzplätze mehr als bisher. Alle Triebwagen haben große Mehrzweckabteile und sind mit Klimaanlage, Klappische, Steckdosen



Starkenburg / Rhein-Neckar

und Mobilfunkverstärkern ausgestattet. Das Betriebskonzept sieht auch vor, dass auf allen Fahrten mindestens ein Zugbegleiter mit an Bord sein wird.

Noch ungewiss ist, ob zum Fahrplanwechsel im Dezember die neuen Fahrzeuge vom Typ Twindexx auch wirklich einsatzbereit sind. Bei früheren Bestellungen dieses Typs gab es Verzögerungen bei der Zulassung und Auslieferung. (wb)



Twindexx ab Dezember im Frankfurter Hauptbahnhof. (Zeichnung: Bombardier Transportation)

Die Nachtlücke wird geschlossen

Ab Fahrplanwechsel fahren Montag bis Freitag zwischen 7 und 20 Uhr alle Regionalbahnen von Frankfurt über Heidelberg bis nach Wiesloch-Walldorf durch und von dort zurück in die Main-Metropole. Bisher gab es hier nur wenige durchgehende Züge in den Hauptverkehrszeiten. Damit wird ein langjähriger Wunsch zahlreicher Fahrgäste erfüllt, denn es gibt viele Verkehrsbeziehungen von der Bergstraße in den Raum südlich von Heidelberg. Zum Beispiel Mitarbeiter des Software-Konzerns SAP, von Heidelberger Druckmaschinen und des Finanzdienstleisters MLP, die in Wiesloch, bzw. Walldorf ansässig sind.

Geschlossen werden sollen zum Fahrplanwechsel auf der Main-Neckar-Bahn auch die Taktlücken in den Wochenendnächten. Geplant sind zusätzliche

Fahrten an Samstagen und Sonntagen ab Frankfurt Hbf um 2.06 Uhr und 4.06 Uhr. Ankunft in Heidelberg ist 3.32 Uhr und 5.32 Uhr. In Gegenrichtung starten die neuen Nachtzüge um 0.20 Uhr und 2.20 Uhr in der nordbadischen Universitätsstadt.

„Beim geplanten Nachtverkehr gibt es allerdings noch Optimierungsmöglichkeiten“, so Axel Juedtz, der Nahverkehrsbeauftragte der Stadt Ladenburg. „Mehrere Züge haben in Bickenbach, bzw. Weinheim längere Aufenthaltszeiten, obwohl dort möglicherweise keine Überholungen stattfinden.“ Gleiches gilt für Neu-Edingen/Friedrichsfeld, obwohl dort keine Zugteile ab- oder angehängt werden. „Diese Züge sollten so beschleunigt werden, dass sie früher in Heidelberg ankommen oder abfahren. Dies ist nötig,

um nachts den Übereckanschluss von Frankfurt über Heidelberg-Wieblingen nach Mannheim sicherzustellen – bzw. umgekehrt“, so der Ladenburger Nahverkehrsexperte. Er lobt auch die gelungenen Anschlüsse in Weinheim von der Straßenbahnlinie 5 auf die Züge der Main-Neckar-Bahn in der Nacht. Schon jetzt verlassen zahlreiche Fahrgäste die abendlichen Regionalzüge in Weinheim zügig, um auf die Linie 5 umzusteigen, die nach Viernheim, Mannheim und Heidelberg fährt. Um zur Tram-Haltestelle zu gelangen, müssen sie rund 250 Meter zurücklegen. „Wie können hier diese Anschlüsse bei Verspätungen sichergestellt werden?“ Dies sei noch eine ungeklärte Frage beim neuen Nachtverkehr auf der Main-Neckar-Bahn, so Axel Juedtz. (wb)

Beteiligungsforum nur eine Alibiveranstaltung?

Deutsche Bahn will offenbar nur ihre Variante durchdrücken

Es „knirscht“ beim Beteiligungsforum zur geplanten Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar. Nachdem bei der Auftaktveranstaltung im September 2016 im Audimax der TU Darmstadt bei den über 500 Interessierten aus Naturschutz- und Verkehrsverbänden, betroffenen Bürgermeistern, Landtagsabgeordneten und Ministeriumsvertretern aus Hessen und Baden-Württemberg der Eindruck entstanden war, die Bahn wolle die Trassenplanung völlig ergebnisoffen angehen, wurde dieser Eindruck im Laufe der

weiteren Foren deutlich getrübt. Die Vertreter von PRO BAHN (Bernd Rohrmann und der kürzlich verstorbene Gottlob Gienger für Hessen, Andreas Schöber für Baden-Württemberg) sowie viele andere Teilnehmer haben inzwischen den Eindruck gewonnen, dass sich die DB von dem vereinbarten „Selbstverständnis des Beteiligungsforums“ schon heute verabschiedet hat. Aufgabe des Gremiums soll nach dem „Rollenverständnis und Zielsetzung“ ein gemeinsamer Trassenauswahlprozess sein, der zu gemeinsam trag-

fähigen Lösungen führt. Die Präsentationen der DB-Projektleitung und der von ihr beauftragten Planungsbüros vermitteln allerdings immer mehr den Eindruck, dass es der DB nur darum geht eine bereits planfeststellungsreife Trassenplanung (insbesondere zwischen Zepelinheim und Lorsch als „Direttissima“) ohne Diskussion über Alternativen, z. B. die Vorzugsvarianten aus dem Raumordnungsverfahren 2004 (ROV), alternativlos durchzusetzen.

Dies wird ganz deutlich an der Darstellung der Untersuchungsbereiche an denen offenbar überhaupt nicht gerüttelt werden darf. Als Begründung für die Festlegung der Streckenführung im Raum Darmstadt ohne Vollenbindung des Hauptbahnhofs Darmstadt dient eine zweifelhafte Interpretation der Rechtswirkung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) und des danach vom Bundestag beschlossenen Bundesschienenwegeausbaugesetzes von 2016.

Im Beteiligungsforum für die Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar, das am 30. September 2016 erstmals tagte, wurden fünf Arbeitsgruppen zu den Themen Verkehrskonzeption, Lärmentwicklung an den Bestandsstrecken, Raum Darmstadt und Umgebung, Raum Pfungstadt - Lorsch und Raum Lorsch-Viernheim-Mannheim gegründet. Einige haben bereits zweimal getagt, nach der Sommerpause soll es mit den Arbeitsgruppen weiter gehen. Die nächste „Vollversammlung“ ist für den 5. November 2017 vorgesehen. Präsentationen und Protokolle von allen AG-Sitzungen und Foren findet man unter www.rmrn.de.

Die DB-Projektleitung des Beteiligungsforums vertritt vehement die Auffassung, dass dieses Gesetz den Streckenabschnitt südlich Zeppelinheim bis Lorsch zwingend neben die Autobahnen A5 und A67 festgelegt hat, obwohl in einer Begründung folgendes zu lesen ist: „Mit den Festsetzungen des Bedarfsplanes wird der verkehrliche Bedarf festgestellt. Die Realisierung der darin bezeichneten Projekte hängt von der weiteren Detailplanung der Vorhaben in den ROV und Planfeststellungsverfahren ab. Der Bundesverkehrswegeplan enthält insofern keine Festsetzungen bezüglich der Trassenführung“. Dem ist eigentlich nichts hinzuzufügen.

PRO BAHN liegen entsprechende Rechtsgutachten vor, die beide eine ergebnisoffene Prüfung aller aus Verkehrs-

und Naturschutzgründen denkbaren Varianten für zwingend erforderlich halten.

Dennoch glauben DB-Netz und ihr Projektleiter an eine angeblich gesetzliche Festlegung der Trasse im Raum Darmstadt und lehnen eine eigene juristische Expertise der DB oder des Eisenbahnbundesamtes strikt ab. (Anmerkung: Seltsamerweise wird das Dreieck Lorsch - Viernheim - Mannheim demgegenüber als offener Planungssuchraum dargestellt).

Das bedeutet, dass die beiden im Raumordnungsplan Südhessen 2010 als Ziel der hessischen Landesplanung dargestellten Trassen über den Hbf Darmstadt von einer gleichwertigen Alternativenprüfung ausgeschlossen werden. Abgesehen vom Trassenauswahlprozess ist auch die gesamte Verkehrskonzeption hinsichtlich der Verträglichkeit von schnellen ICE und dem Güterverkehr auf der Neubaustrecke unklar.

Selbst wenn die DB sich endlich von der Maxime 300 km/h verabschieden würde (was bisher nicht der Fall ist) und mit völlig ausreichenden Streckengeschwindigkeiten von 200-230 km/h planen würde, wäre wohl eine Mischung mit Güterzügen während der Tagesstunden auch bei fliegenden Überholungen nicht realistisch. Dies hat ein Gutachter im Forum glaubhaft nachgewiesen. Das bedeutet aber, dass die die Altstrecken vom Güterverkehr – wenn sie nur nachts von 23 bis 5 Uhr stattfinden kann – kaum entlastet werden können.

Noch unzufriedener waren die Mitglieder der AG Lärmentwicklung an Bestandsstrecken. Hier stellte der Gutachter im Beteiligungsforum am 4. Mai 2017 sehr ausführlich die zu erwartende Lärm

belastung an der NBS dar, nicht aber die zu erwartenden Belastungen auf den Altstrecken – insbesondere der Riedbahn Ost und West, und genau dafür wurde ja die AG gegründet! Diese Ignoranz des Gutachters zur zukünftigen Belastung an den Altstrecken im Vergleich zur Detailgenauigkeit der Schall- und Erschütterungsprognose entlang der DB-Vorzugstrasse - der „Direttissima“ - ist auch Beweis für das einseitige Vorgehen der DB..

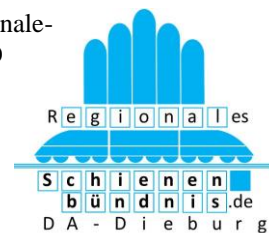


Wann werden neue Gleise verlegt? (Foto: DB)

Andere Teilnehmer des Forums trugen sich bereits mit dem Gedanken, das gesamte Beteiligungsforum zu verlassen, weil es offenbar eine „Alibiveranstaltung“ zur Besänftigung späterer Bürgerproteste darstellt - Heiner Geißlers Runder Tisch zu Stuttgart 21 lässt grüßen. Ich finde aber, PRO BAHN sollte das nicht tun, sondern den Schulterschluss mit den anderen Verkehrs- und Naturschutzverbänden suchen (VCD, EVG, BUND, SDW) und weiterhin für einen breiten ergebnisoffenen Untersuchungsraum zwischen der Riedbahn und der Main-Neckar-Bahn auf voller Länge kämpfen. Nur so kann eine Trasse gefunden werden, die möglichst naturschutz- und raumverträglich ist und optimale Verbesserungen im gesamten Schienenverkehr (Fern-, Nah- und Güterverkehr) erzielt. Die Hoffnung stirbt zuletzt.

(Bernd Rohrmann)

Mehr und besseren Schienenverkehr für die Region Darmstadt-Dieburg fordert das neu gegründete „Regionale-Schienenbündnis“. Dies ist ein Zusammenschluss von acht Verbänden und Gewerkschaften (darunter PRO BAHN, der BUND, der ADFC, die Gewerkschaften EVG und GDL) sowie dem lokalen Fahrgastbeirates. Seine Ziele sind unter anderem Erhalt der Gersprenztalbahn nach Groß-Bieberau, 30-Minuten-Takt auf der RE-Linie Aschaffenburg - Darmstadt - Wiesbaden und Halbstundentakt auf der Odenwaldbahn. Entstanden ist das Bündnis aus der Zusammenarbeit von PRO BAHN und VCD im Landkreis Darmstadt Dieburg. Dort reifte die Erkenntnis, dass es Verbündete braucht, um neue ÖPNV-Projekte vor Ort durchzusetzen. Nach der Bundestagswahl will das Bündnis sein Konzept veröffentlichen. (red)





Neue Schienen in der Heidelberger Bahnstadt: Dort, wo bis vor 20 Jahren noch Güterwagen verschoben wurden, entstand, nach Abbau der alten Gleisanlagen, inzwischen ein neuer Stadtteil. Nun werden wieder neue Schienen verlegt für die Straßenbahn. Die Strecke soll Ende des Jahres eröffnet werden. (Foto: wb)

Zukunftspläne beim Meterspurnetz Rhein-Neckar

Hochstraßenabriss in Ludwigshafen erfordert neuen Linienzuschnitt

Abbau, Ausbau, Resignation – so lässt sich kurz der ganz unterschiedliche aktuelle Status der Straßenbahnen in den Städten Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg beschreiben. Die drei ganz unterschiedlichen benachbarten Großstädte in der Rhein-Neckar-Region werden durch das größte meterspurige Straßen-/Stadtbahnnetz in Deutschland verbunden. Es misst rund 160 Kilometer und reicht von Weinheim (Bergstraße) und Leimen im Osten bis ins pfälzische Bad Dürkheim als westlichstem Punkt des Netzes. Für die kommenden Jahre sind umfangreiche Bauarbeiten und Linienänderungen geplant, die aber zum Teil bereits auf Widerstände gestoßen sind.

Ludwigshafen

Die junge pfälzische Stadt, die zweitgrößte des Landes Rheinland-Pfalz verdankt ihre Existenz dem Chemie-Konzern BASF, der einst für sprudelnde Gewerbesteuererinnahmen sorgte. Diese lösten in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts einen wahren Bauboom aus: Der Kopfbahnhof wurde zu einem Durchgangsbahnhof und an den Rand der Innenstadt verlegt. Dies war Auslöser für den Bau gigantischer Hochstraßen, die damals als fortschrittlich galten. Gleichzeitig wurde die Straßenbahn unter die

Erde verlegt. Obwohl durch die aufgelassenen innerstädtischen Gleisanlagen der Deutschen Bundesbahn genügend ebenerdiger Platz für neue Straßenbahnschienen vorhanden war, wurden kurzerhand U-Bahn-Tunnel gebaut - Geld spielte ja keine Rolle.

Doch dies entpuppte sich schon bald als gigantische Fehlplanung. Die unterirdischen Strecken waren teilweise am Bedarf vorbeigeplant. Deshalb legte Ludwigshafen als erste Stadt in Deutschland 2007 eine rund zwei Kilometer lange unterirdische Strecke still. Und auch die Hochstraßen waren ein Flop: Ihre Sanierung verschlang bereits Millionen. Nun, nach 50 Jahren, sind sie so marode, dass sie abgerissen werden müssen. Damit soll 2018 begonnen werden, für den weitgehend ebenerdigen Wiederaufbau werden fünf Jahre veranschlagt, mehr als 200 Millionen Euro soll das Projekt kosten.

Das gigantische Straßenbauprojekt hat auch Auswirkungen auf die Straßenbahn: Da der Abriss der Ludwigshafener Hochstraßen den Autoverkehr erheblich einschränken wird, rechnet die verantwortliche Rhein-Neckar Verkehr GmbH in den Hauptverkehrszeiten mit bis zu 1.200 zusätzlichen Fahrgästen.

Während der Bauphase soll es zusätzliche Linien geben. Wegen des Hoch-

straßenabrisses wird aber eine der beiden Rheinbrücken für mindestens zwei Jahre gesperrt, sodass der gesamte Städte überschreitende Tramverkehr zwischen Ludwigshafen und Mannheim nur über eine Flussüberquerung fahren kann.

Nach oben verlegt wird in diesem Zusammenhang auch die unterirdische Station "Rathaus". Damit endet ein rund 50-jähriges Provisorium. Da für Ludwigshafen/Mannheim in den 60er und 70er Jahren ein U-Bahn-System mit Stadtbahnwagen geplant war, wurden die Bahnsteige in der Haltestelle unter der Erde nur provisorisch für Straßenbahnen mit niedriger Einstieghöhe angelegt, die später erhöht werden sollten. Das hatte zur Folge, dass am Ende der Rolltreppen noch drei normale Stufen überwunden werden mussten, nur schwer überwindbare Hindernisse für Kinderwagen und Gehbehinderte.

Mannheim

Den größten Straßenbahnausbau im Rhein-Neckar-Städtedreieck gab es in den vergangenen 20 Jahren in Mannheim. Dort wurde das Netz an fünf Stellen um insgesamt 25 Kilometer erweitert. Erst im vergangenen Jahr wurde eine seit mehr als 30 Jahren geplante, sieben Kilometer

lange Strecke in die „Gartenstadt“ eröffnet. Damit wurde der letzte „Weiße Fleck“ im Mannheim Straßenbahnnetz erschlossen. Weitere Streckenausbauten sind bislang nur angedacht. So sollen die Konversionsflächen mit Kasernen und Wohnungen, die ehemals von den amerikanischen Streitkräften benutzt wurden, mit der Straßenbahn erschlossen werden. Größtes Areal sind die Franklin Barracks im Norden der Stadt. Hier wäre eine Stichstrecke von der bestehenden Linie 5 möglich. Das Mannheimer Umweltforum, dem 17 Verkehrs- und Umweltverbände (darunter auch PRO BAHN) angehören, schlägt eine weitergehende Ring-Verbindung durch das Turley-Gelände in die Trabantenstadt Vogelstang vor, die ebenfalls in den 60er Jahren am Stadtrand erbaut wurde. Dadurch wäre eine viel bessere verkehrliche Erschließung möglich, so Andreas Schöber, Regionalvorsitzender von PRO BAHN Rhein-Neckar.

An die Schiene angebunden werden soll auch das Gelände der Spinelly Barracks nördlich des Neckar. Auf Teilen dieses Areals und einem angrenzenden Grünzug soll das Gelände für die Bundesgartenschau 2023 entstehen. Hier gibt es bereits seit den 70er Jahren eine Freihaltetrasse.

Geplant ist in Mannheim ebenfalls der Ausbau der Gleisanlagen auf dem Bahnhofsvorplatz. Hier gibt es in Ost-Richtung zwei Gleise, in West-Richtung

jedoch nur ein Gleis. Hier soll ein weiterer Schienenstrang gebaut werden.

Heidelberg

In der alten Universitätsstadt am Neckar sollte ursprünglich ein neues "Mobilitätsnetz" umgesetzt werden, das den Bau von drei Kilometern neuen Straßenbahnstrecken vorsah, unter anderem in den Universitätscampus „Im Neuenheimer Feld“, in die Altstadt, durch die neue Wohnsiedlung „Bahnstadt“ auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs sowie eine Strecke nach Schwetzingen.

Doch bei diesem ehrgeizigen Programm, das vom Heidelberger Oberbürgermeister Eckehard Würzner vorangetrieben wurde, ist inzwischen Ernüchterung eingetreten. Wegen zahlreicher Proteste stockt die Planung für die schwierig zu führende Strecke in die Altstadt. Der schon planfestgestellte Abschnitt ins „Neuenheimer Feld“ wurde vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg im vergangenen Jahr gestoppt, weil ein Bauplan aus den 60er Jahren nicht beachtet wurde. Bei der Strecke nach Schwetzingen, die es bis 1973 schon einmal gab, entschieden sich die Bürger 2016 dagegen, dass diese Linie durch ihre Gemeinde Plankstadt geführt wird.

Vom hochgelobten „Mobilitätsnetz Heidelberg“ wird deshalb zunächst nur der rund zwei Kilometer lange Abschnitt durch das Neubaugebiet „Bahnstadt“ verwirklicht. Ende 2017 sollen hier die ersten Straßenbahnen rollen. Dazu wird die bisherige Strecke nach Eppelheim verlegt. Wegen des Neubaus einer Autobahnbrücke wird diese Strecke derzeit im Ersatzverkehr mit Bussen bedient. Ende 2018 soll die Schienenstrecke nach Eppelheim wieder befahrbar sein. Dann wird die Bahnstadt, in der einmal 6.000 Menschen leben werden, von zwei Straßenbahnlinien erschlossen.

Verzögert hat sich auch der Ausbau des Heidelberger Bahnhofsvorplatzes. Hier soll eine kombinierte Bahn-/Bushaltestelle mit vier Gleisen entstehen. Eigentlich sollte mit dem Bau bereits jetzt in den Sommerferien begonnen werden. Auf die europaweite Ausschreibung der Rhein-Neckar Verkehr GmbH gab es aber nur eine Bewerbung. Diese lag mit rund 20 Millionen Euro aber weit über den für das Projekt veranschlagten 12 Millionen – eine Folge der guten Baukonjunktur in Deutschland. Deshalb wurde der Bau der neuen Haltestellenanlage zunächst um ein Jahr verschoben. (wb)

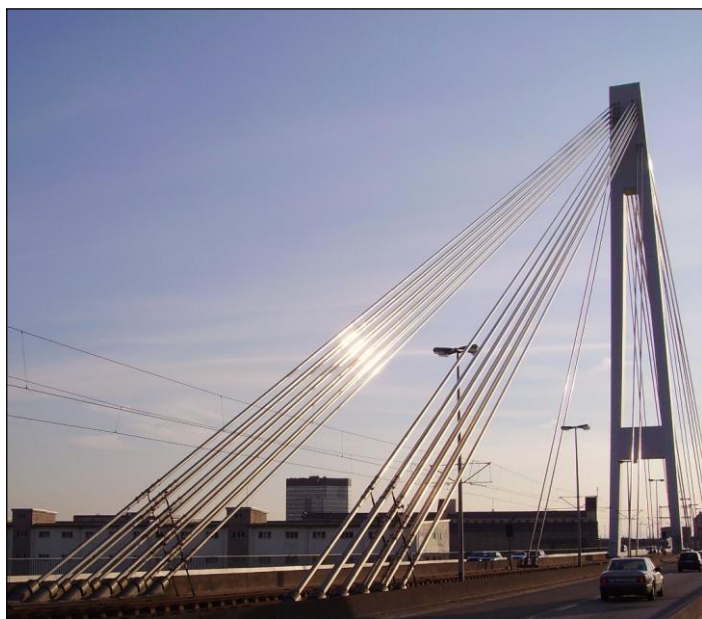


Weinheim

Aktuell stehen in Weinheim zwei größere Baumaßnahmen bei der Linie 5 an: Zum einen wird die Haltestelle „Weinheim, DB-Bahnhof“ von der Ostseite der Bergstraße auf die Westseite verlegt. Zum anderen finden Gleiserneuerungen zwischen den Haltestellen „Weinheim, DB-Bahnhof“ und „Händelstraße“ statt. Die beiden Baumaßnahmen sollen gekoppelt werden und voraussichtlich im Februar 2018 beginnen. Insgesamt wird es für sechs bis neun Monate zu Vollsperrungen mit Bus-Ersatzverkehr kommen. Besonders betroffen hiervon sind zwei Personengruppen:

Von Süden her ist es gerade noch verkraftbar für die Pendler, die am Bahnhof Richtung Norden mit dem Zug weiterfahren wollen. Deren Fußweg verlängert sich während der Sperrung um etwa 200 m. Härter trifft es die Schüler dreier Schulen im Umfeld der Haltestelle „Händelstraße“. Sie müssen für zwei Haltestellen von der Linie 5 in den Ersatzbus wechseln.

Von Westen her dagegen sind es vor allem die Bahnpendler, die für eine oder zwei Haltestellen den Ersatzbus benötigen und deren Reisekette daher um ein weiteres Verkehrsmittel „angereichert“ wird. In Summe sind auf diese Weise viele hundert Fahrgäste täglich deutlich betroffen. Während die Schüler fast alle keine Alternative haben dürften, werden vermutlich einige Bahn-Pendler auf Auto oder Fahrgemeinschaften wechseln. (Michael Löwe)



Bald gesperrt: Die Kurt-Schumacher-Brücke, eine von zwei kombinierten Straßen-/Tram-Brücken zwischen Mannheim und Ludwigshafen. (Foto: Immanuel Giel)



Keiner interessiert sich für den Zustand der Bahnhöfe und Haltepunkte im Saarland: Links der Bahnhof Saarbrücken Ost, rechts eine defekte Tür in Saarlouis, die über Monate nicht repariert wurde. (Fotos: Erhard Pitzius)

Nähere Infos dazu über www.vep.saarland/fileadmin/dateien/Downloads/Stationserfassung_Abschlussbericht.pdf

Saarländische Bahnhöfe in desolatem Zustand

Untersuchung im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes des Saarlandes 2030

„Pfui“, sagen viele Fahrgäste, wenn sie die Bahnhöfe und Haltepunkte im Saarland betreten: Sie sind verwahrlost, dreckig und die nötigen Informationen für die Reisenden fehlen. Dies bestätigte auch ein Gutachten, welches das Landesverkehrsministerium in Saarbrücken in Auftrag gegeben hatte. Es soll eine Grundlage für den Verkehrsentwicklungsplan 2030 (VEP 2030) des Saarlandes sein.

Die von einem Düsseldorfer Verkehrsplanungsbüro erarbeitete Untersuchung nahm 117 Stationen der Deutschen Bahn (77 Bahnhöfe und Haltepunkte), Saarbahnhaltestellen und Regio Bus Verknüpfungspunkte unter die Lupe. Bei 62 davon (überwiegend von der DB) wurden Mängel festgestellt, bei 69 leidet das Erscheinungsbild und bei 54 gab es Probleme mit der Sauberkeit. Das Problem, dass in zahlreichen Bahnhöfen Toilettenanlagen fehlen, wurde in dem Gutachten gar nicht behandelt.

Gerade bei den DB-Stationen besteht dringender Verbesserungsbedarf, über 60 Prozent entsprechen nicht dem Standard. So besitzen die saarländischen DB Haltepunkte und Bahnhöfe auch heute noch einen Aushang mit Netzplan oder Wabplan des Saarländischen Verkehrsverbundes. Die Haltestellen der Saarbahn (Über-

landstraßenbahn im Raum Saarbrücken) und die Verknüpfungspunkte der Regionalbuslinien schnitten bei der Untersuchung besser ab als die DB Stationen.

Ein Grund für den miserablen Zustand der Bahnanlagen liegt darin, dass sich im Saarland dafür niemand so recht zuständig fühlt. Es finden keine Kontrollen vonseiten des Aufgabenträgers für den Schienenpersonennahverkehr sowie des Verkehrsministeriums statt. In anderen Bundesländern wird das Erscheinungsbild der Bahnhöfe stärker überwacht und es werden zum Beispiel Rahmenverträge abgeschlossen. Doch im Saarland drängt keiner auf Besserung oder beschließt Strafzahlungen.

Dabei finanziert das Land über die Stationsgebühren die maroden Bahnhöfe und Haltestellen mit. Jeder Zughalt schlägt mit Stationspreisen zwischen 1,91 Euro (Bous, Ensdorf, Luisenthal) und 39,43 Euro (Saarbrücken Hbf) zu Buche. Millionenbeträge fließen über die Regionalisierungsmittel zurück zum bundeseigenen Unternehmen DB und der Tochtergesellschaft Station & Service.

Ende August tagt der Projektbeirat des VEP 2030 des Saarlandes erneut. Dann soll auch entschieden werden, wie das Erscheinungsbild der Bahnhöfe und Haltestellen im kleinsten Flächenbundesland Deutschlands endlich verbessert werden kann. (red)

Die Abschlussarbeiten am Petersberg- sowie am Kaiser-Friedrich-Tunnel zwischen Cochem und Wittlich brachten den Bahnverkehr auf der Moselstrecke in diesem Abschnitt für einen rund einen Monat komplett zum Erliegen. Die eingesetzten Ersatzbusse Züge verkehrten zwischen Wittlich und Koblenz ohne Zwischenhalt mit einer offiziell längeren Fahrzeit von 25 bis 30 Minuten. Besonders schwierig war die Bauphase für mobilitätseingeschränkte Menschen.

Die vollständige Sperrung für hochkomplexer Tunnelinstandsetzungsmaßnahmen mag unumgänglich sein. Eine Einschränkung bei der Barrierefreiheit ist aber sehr wohl vermeidbar und darf im Jahr 2017, wohlgernekt neun Jahre nach Inkrafttreten der UN-Behindertenrechtskonvention, auch nicht mehr vorkommen. Die eingesetzten Busse verfügten oftmals über keinen Niederflur-Einstieg oder Mehrzweckabteile, welche etwa zum Abstellen eines Rollstuhls oder eines Rollators jedoch dringend benötigt werden. Die Haltestellen der Ersatzbusse waren zum Teil über abenteuerliche Schleichwege zu erreichen. Aus diesen Fehlern gilt es zu lernen, fordert PRO BAHN Rheinland-Pfalz/Saarland. (mm)

Nachgemessen und für zu lang befunden

Wann ist eine Kurzstrecke eine Kurzstrecke? Zu dieser Frage liefert sich ein Frankfurter Bürger seit Monaten ein Gezeter mit der Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF), nachzulesen im Dialogforum des Rhein-Main Verkehrsverbundes (RMV). Der Hintergrund: Die Haltestellen der U 5 in der Eckenheimer Landstraße in Frankfurt wurden im vergangenen Sommer barrierefrei umgebaut. Dazu wurden alte Haltestellenanlagen aufgelassen und die Neubauten um rund 100 Meter verrückt. Früher zahlte der besagte Bürger, der mehrmals die Woche von der Haltestelle „Marbachweg“ zur Haltestelle „Glauburgstraße“ fährt, den Kurzstreckentarif von 1,85 Euro, nun nach dem Umbau 2,90 Euro. Dies ließ den Fahrgast nicht ruhen und er hat einmal nachgemessen und kommt zu dem wenig überraschenden Ergebnis, dass für die Distanz in beide Richtungen im Durchschnitt 1.700 Meter nur der Preis für eine Kurzstrecke fällig werden darf.

Nachdem sich der Regionalverband Großraum Frankfurt von PRO BAHN eingeschaltet hatte, nahm sich eine große Frankfurter Tageszeitung der Geschichte an, und noch bevor der Artikel gedruckt wurde, war das Problem gelöst. Allerdings galt die Kurzstrecke nur für ein paar Tage. Danach musste man für die kurze Distanz wieder den vollen Preis zahlen. Und wieder ging besagter Bürger auf die Barrikaden und erreichte nunmehr abschließend, dass die VGF ihre Software so programmierte, dass für alle Fahrkarten-Vertriebswege nunmehr einheitlich der Kurzstreckentarif angewandt wird.

Das Thema Kurzstrecke erhitzt die Gemüter in Frankfurt am Main schon seit Jahren. Ursprünglich war man einmal sehr großzügig und hat für die Berech-

nung die Luftlinienentfernung herangezogen und selbst dabei war man nicht gerade knauserig. Wie weit man auf Kurzstreckentarif fahren darf, wird per Aushang seitlich an den Automaten bekannt gemacht.



Haltestelle Marbachweg. (Foto: Wilfried Staub)

Noch vor wenigen Jahren war es zum Beispiel möglich, von der Hauptwache bis zur Haltestelle Messe/Festhalle auf preiswerte Weise zu fahren. Diese gewisse Großzügigkeit ging solange gut, bis jemand feststellte, dass in den Tarifbestimmungen des RMV die Kurzstrecke in Frankfurt auf eine maximale Entfernung von nur 2.000 Meter, bezogen auf die zurückgelegte Fahrstrecke, beschränkt ist.

Danach, offensichtlich im Jahr 2012, hat die VGF damit begonnen, alle fraglichen Distanzen mit dem Zollstock millimetergenau zu ermitteln, mit dem Ergebnis, dass bestimmte Relationen in der einen Richtung zum Kurzstrecken-

tarif zählen und in der anderen zum Normaltarif. Noch größere Blüten ergeben sich dann, wenn man zwischen zwei Punkten verschiedene Verkehrsmittel nutzen kann und der Bus in einigen Fällen dann einen längeren Weg zurückgelegt als die Straßenbahn und somit als Folge zwei verschiedene Preise fällig werden.

Dies wird nur ganz vereinzelt auf den Aushängen vermerkt. Teilweise fallen auch unterschiedliche Preise an, je nachdem ob man ein Handyticket erwirbt oder den Fahrschein am Automaten löst.

In der Fernsehsendung „Service-Trend“ des hr-Fernsehens be-

antwortete PRO BAHN Regionalvorsitzender Thomas Schwemmer dazu auch eine Frage einer Zuschauerin aus Offenbach. Leser unseres Magazins, denen solche Fahrpreiskuriosa in Frankfurt oder in anderen Orten aufgefallen sind, werden gebeten, diese dem Regionalverband Frankfurt oder der Redaktion des „Umsteigers“ zu melden. PRO BAHN nimmt sich der Sache an. (Wilfried Staub)

Nachgehakt: Wer zu viel zahlt, fährt schwarz

In der Fahrgastzeitung „Der Umsteiger“, Ausgabe 115 schilderten wir auf Seite 29 einen Fall, bei dem ein Fahrgast, der im Besitz einer überteuerten RMV-Anschlusskarte war, zum Schwarzfahrer erklärt wurde. Besagter Fahrgast konnte das erhöhte Beförderungsentgelt (EBE) dadurch abwehren, indem er einen weiteren Fahrschein (zum um 2,30 Euro niedrigeren Fahrpreis) beim Zugbegleiter erwarb. PRO BAHN hat sich der Sache angenommen. Die Deutsche Bahn hat dem Fahrgast daraufhin inzwischen einen Kulanzgutschein in Höhe von 20 Euro mit dem Ausdruck der Entschuldigung als Entschädigung für die ihm entstandenen Unannehmlichkeiten überreicht.

Wenn auch Sie sich anlässlich einer Fahrscheinkontrolle nicht korrekt behandelt fühlen, informieren Sie bitte PRO BAHN per E-Mail unter mail@pro-bahn-hessen.de. Wir prüfen Ihren Fall und kümmern uns um ihr Recht.

Günstige Touristenkarten – doch keiner kennt sie

Neu beim Rhein-Main Verkehrsverbund (RMV) ist ein spezielles Angebot, das insbesondere für Touristen aufgelegt wurde, aber auch für die Einwohner der Metropolregion von Interesse sein könnte, wenn diese die Schönheiten ihrer näheren Heimat auf preiswerte und ökologisch sinnvolle Weise mit öffentlichen Verkehrsmitteln erkunden möchten.



Solche Offerten gibt es schon lange in vielen Ferienregionen Deutschlands und sogar für die Stadt Frankfurt am Main. Hier ist die Existenz eines solchen Angebots aber so gut wie unbekannt.

Mit der FrankfurtCard hat man an einem oder zwei Tagen für eine oder bis zu fünf Personen freie Fahrt im Öffentlichen Nahverkehr des Stadtgebietes einschließlich des Flughafens und erhält in zahl-

reichen Restaurants mindestens ein Freigeränk und in vielen Museen und Sehenswürdigkeiten einen Nachlass von bis zu 50 Prozent. Die Einzelkarte kostet 10,50 bzw. 15,50 Euro für zwei Tage, die Gruppenkarte 20,50 bzw. 30,50 Euro. Zum Vergleich: Die RMV-Tageskarte der Preisstufe 4 kostet 9,35 und die (Gruppen-) Tageskarte 16,40 Euro. Die FrankfurtCard ist unter anderem erhältlich bei allen Tourist Informationen (zum Beispiel im Frankfurter Hauptbahnhof), der Verkehrsinsel von TraffIQ und in vielen Hotels. Sie kann im Voraus erworben werden; gültig wird sie mit händischem Eintrag des Gültigkeitstages.

Längst überfällig ist ein solches Angebot für die gesamte Metropolregion Rhein-Main. Zum 1. März 2017 hat der RMV nun endlich nachgelegt und ein identisches Angebot für die Großstädte Frankfurt, Offenbach, Darmstadt, Wiesbaden und Mainz sowie die Landkreise Offenbach, Darmstadt-Dieburg und die Regionen Wetterau, Taunus, Rheingau, Spessart und Odenwald aufgelegt. Der Unterschied: Die RheinMainCard gibt es nur für zwei Tage und zunächst nur für einen Versuchszeitraum von einem Jahr,

dafür gilt sie aber im gesamten RMV Gebiet (ohne Übergangsbereiche). Ihr Preis beträgt für eine Person unschlagbare 22,00 und für bis zu fünf Personen lediglich 46,00 Euro. Zum Vergleich: Für zwei Tageskarten der höchsten, bundesweit geltenden Preisstufe 7 müsste man 60,40 Euro hinlegen und für zwei Hesen-Tickets 70,00 Euro.

Die RheinMainCard liegt auf in rund 50 Verkaufsstellen in der Region und ist in Kürze auch über das Internet beziehbar. Beide Karten sind aber nicht am Automaten erhältlich. Nähere Informationen dazu finden sich auf der Homepage der Tourismus+Congress GmbH Frankfurt oder des RMV. Im Internetauftritt von VGF und traffiQ sucht man allerdings vergeblich nach einem Hinweis auf das Frankfurter Angebot. (Wilfried Staub)



Vulkanexpress: Mit Bahn und Bus in den Vogelsberg



Bahn - Fahrrad – Eisenbahngeschichte. Die Verbindung dieser drei „Elemente“ bietet der Vogelsberger Vulkan-Express, ein Netz als sechs Freizeitbus-Linien, das noch bis zum 31. Oktober 2017 an Samstagen, Sonn- und Feiertagen das ehemalige Vulkangebiet an Sams-, Sonn- und Feiertagen das größte zusammen hängende ehemalige Vulkangebiet Mitteleuropas erschließt.

Wer beispielsweise aus dem Rhein-Main-Gebiet, aber auch aus Mittel- und Osthessen, zu einer Fahrradtour in den Vogelsberg aufbrechen möchte, bekommt in Wächtersbach, Stockheim, Nidda, Hungen, Mücke und Lauterbach Anschluss an die Vulkan-Express-Busse, die einen Fahrradanhänger mitführen.

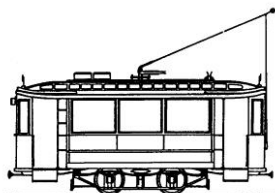
Von den Bahnstationen aus mit dem Bus zum Beispiel der Hoherodskopf, Ulrichstein, Herbstein, aber auch Gedern und Birstein angesteuert werden. Oder auch Hartmannshain, wo über den Vulkannradweg dann bis nach Glauburg-Stockeim geradelt werden kann, der auf der Trasse der ehemaligen Oberwaldbahn bis nach Lauterbach entstanden ist. Mehrere ehemalige Bahnhaltungen dienen

heute als Unterstell-Rastplätze oder als Gaststätten.

PRO BAHN sieht den Vulkan-Express mit einem lachenden und einem weinenden Auge. Einerseits begrüßt der Fahrgastverband den Freizeitverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln, die eine echte Alternative zum Auto bieten. Andererseits werden diese Freizeitangebote gerade auch vom Rhein-Main-Verkehrsverbund besonders beworben. Gleichzeitig werden aber die Regelangebote im ÖPNV unter der Woche und auch am Wochenende gerade im Vogelsbergkreis seit Jahren zurückgeschraubt. Außerdem wäre es natürlich viel besser, wenn die Radler direkt von Frankfurt aus mit der Bahn in den Vogelsberg fahren könnten. (red)

Nähere Infos unter: ww.vulkanradweg.de oder unter www.vgo.de





„Neinkerje“ hatte einst eine Tram

Auch Erich Honecker aus Wiebelskirchen fuhr in seiner Jugend damit

Ein Dorf mit Straßenbahn – das war Neunkirchen Anfang des 20. Jahrhunderts, denn die später zweitgrößte Stadt des Saarlandes bekam die Stadtrechte erst 1923. Damals zählte das bis dahin größte Dorf Preußens 38.000 Einwohner. In den 70er Jahren war der Tram-Betrieb in der Hüttenstadt der kleinste in der Bundesrepublik. Eine weitere Besonderheit: Mit 111 Promille war die Steigungsstrecke am Hüttenberg, der Haupteinkaufsstraße Neunkirchens, die steilste Straßenbahnstrecke in Europa im Adhäsionsbetrieb, also ohne Zahnräder. Doch dieser Betrieb ist längst Geschichte. Vor fast 40 Jahren fuhren die letzten Straßenbahnen in Neunkirchen.

Die ersten Überlegungen für eine Straßenbahn in der Bergbau- und Hütten-gemeinde reichen bis in das Jahr 1901 zurück. Den Bau einer Tram verhinderte jedoch zunächst ein Vertrag mit einem privaten Gaswerk in der Kommune. Diese hatte sich darin verpflichtet, kein eigenes Elektrizitätswerk als Konkurrenz zu bauen. Erst als das Gaswerk von der Gemeinde gekauft wurde, war der Weg frei auch für eine Straßenbahn in Neunkirchen.

Im September 1907 wurde schließlich die erste, rund fünf Kilometer lange Strecke ins benachbarte Wiebelskirchen in Normalspur eröffnet. Sie wurde im 15-Minuten-Takt befahren wurde. Bereits im ersten Betriebsjahr wurden 1,6 Millionen Fahrgäste befördert. Trotz 160.000 Mark Fahrgeldeinnahmen musste die Gemeinde für den Betrieb Zuschüsse geben. Um die Tram rentabler zu machen, sollte deshalb das Netz erweitert werden,

Der Erste Weltkrieg und die anschließende Inflationszeit verzö-

gerten diesen Plan jedoch. Die nächste, fünf Kilometer lange Strecke nach Spiesen wurde erst 1927 in Betrieb genommen. Dort war bereits die Endhaltestelle der Saarbrücker Straßenbahn. Da diese aber auf Meterspurgleisen fuhr, konnte es keinen Übergangsverkehr geben.

Die nächsten Erweiterungen folgten in der nun zur Stadt aufgestiegenen Gemeinde 1931 bis Heiligenwald. Damit erreichte die Neunkircher Straßenbahn mit knapp 19 Kilometer Streckenlänge ihre größte Ausdehnung mit vier Linien.

wichtiger Güter für den bevorstehenden Frankreich-Feldzug der deutschen Wehrmacht gebraucht. Die Strecke wurde deshalb auf das Saarbrücker Meterformat umgespurt. Nach dem Frankreich-Feldzug wurde die Strecke wieder an die Neunkircher Straßenbahn AG zurück gegeben und erneut umgespurt.

Noch problematischer als die Kriegseinflüsse waren aber schon in den 30er und in den 40er Jahren die starken Bergbauschäden, die zu Gleisverwerfungen

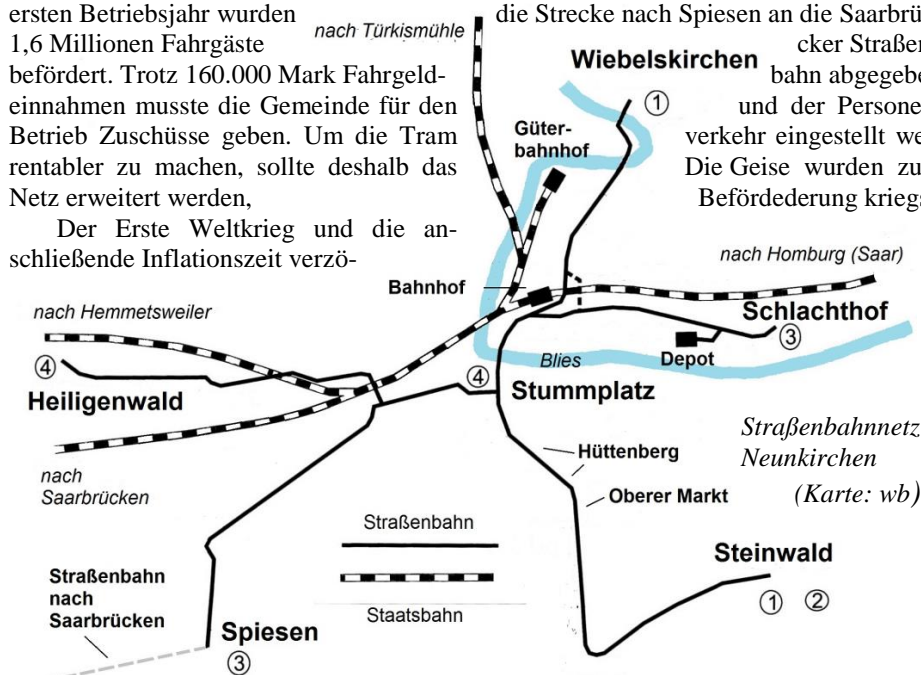


Steilstrecke am Hüttenberg in Neunkirchen. (Foto: Michael First)

Im Zweiten Weltkrieg gab es zahlreiche Zerstörungen und Betriebseinschränkungen. Im Februar 1940 musste die Strecke nach Spiesen an die Saarbrücker Straßenbahn abgegeben und der Personenverkehr eingestellt werden. Die Geise wurden zur Beförderung kriegs-

führten und die Unterhaltungskosten immer mehr in die Höhe trieben. Gleichzeitig sanken die Zahl der beförderten Personen und die Fahrgeldeinnahmen. Als Konsequenz daraus wurden 1953/54 zwei Straßenbahnlinien auf Oberleitungsbusse umgestellt – als drittletztem Betrieb in Deutschland nach 1945. Die Obus-Ära in Neunkirchen dauerte aber nur elf Jahre. Schon 1964 wurden auch die Trolleybusse abgeschafft und die Linien verdieselt. Die Straßenbahn in Neunkirchen, die nur noch auf einer Linie fuhr, bekam noch eine längere „Gnadenfrist“.

Das lag auch daran, dass 1961 noch einmal neue Vierachser mit 40 Sitz- und 114 Stehplätzen beschafft wurden. Die Abschreibungsfrist bis 1980 wollten die Stadtväter noch abwarten, bevor die Tram in Neunkirchen endgültig auf Abstellgleis fahren sollte. Wenn man den Aussagen alter „Neinkerjer“ Glauben schenken darf, hing es aber auch mit der Steilstrecke zusammen. Durch das nahe Eisenwerk bildete sich immer Kondenz-



wasser, das in die Luft aufstieg und im Winter die steile Straße vereiste. Die Tram konnte auf ihren Schienen dann noch problemlos fahren, Busse aber nicht mehr. Weil es auf den vielen eingleisigen Streckenabschnitten aber immer wieder zu „gefährlichen“ Begegnungen mit Pkw

kam und es weitere Gleisverwerfungen durch Bergbauschäden gab, wurde der Straßenbahnbetrieb in Neunkirchen schließlich im Juni 1978 stillgelegt. Die verbliebenen sieben vierachsigen Straßenbahnen wurden anschließend rund 80 Tram-Betrieben in Europa, Nordafrika

und dem Vorderen Orient zum Kauf angeboten – jedoch ohne Erfolg. Ein Exemplar befinden sich heute im Straßenbahnmuseum in Hannover. Auch im Busbetriebshof in Neunkirchen erinnert noch eine alte Tram an die Straßenbahn-Ära in der Stadt. (wb)

In memoriam - Gottlob Gienger

Am 28. Juni erlag der Ehrenvorsitzende des PRO BAHN Regionalverbandes Starkenburg im Alter von nur 62 Jahren einer tückischen Krankheit. Ende 2016 bekam Gottlob Gienger die Diagnose Bauchspeicheldrüsenkrebs. Dabei hatte der promovierte Mathematiker noch viel vor. Er wollte weiter wissenschaftlich arbeiten und hatte das Büro in seinem Haus in Dieburg entsprechend eingerichtet. Für den 28.6. hatte er zuletzt, schon von der Krankheit gezeichnet, noch eine Präsentation zum Thema „Stadt-Land-Bahn“ im Raum Darmstadt vorbereitet – ohne zu ahnen, dass dies sein Todestag sein würde.

Gottlob Gienger wurde am 17. Januar 1955 in Mühlacker nahe Pforzheim geboren. Schon in jungen Jahren war er sehr strebsam und zielorientiert. Während seiner Studienzeit in Heidelberg lernte er seine spätere Ehefrau kennen; drei Kinder gingen aus der Ehe hervor. Nach dem Studium übernahm er eine Stelle als wissenschaftlicher Mitarbeiter

an der Uni Gießen. Anschließend an seine Promotion arbeitete Gienger seit Ende der 80er Jahre beim Europäischen Raumfahrtkontrollzentrum ESOC in Darmstadt und war dort unter anderem für die Berechnung der Flugbahnen von Satelliten und Raumsonden zuständig. Dort war er bis zum Eintritt in den Vorruhestand Mitte 2016 tätig.

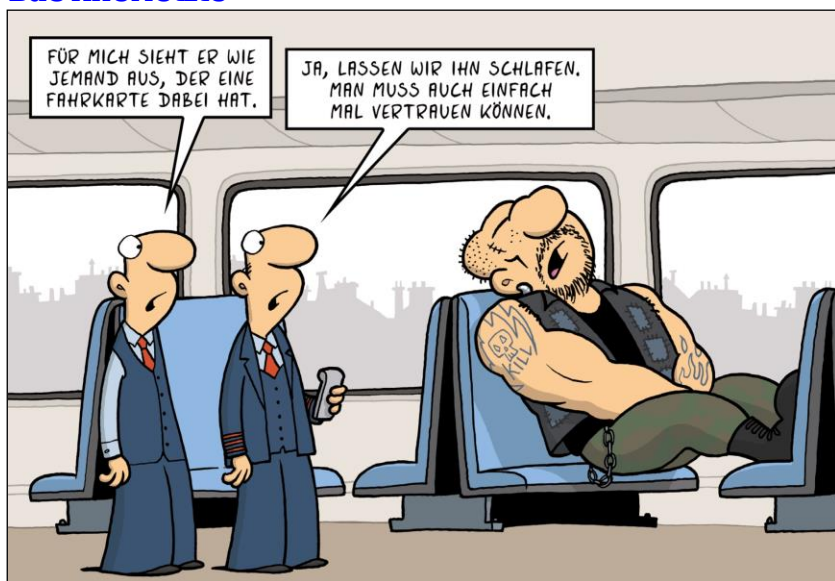


Gottlob Gienger

Schon während seiner Zeit in Gießen fing Gottlob Gienger an, sich für die Eisenbahn verkehrspolitisch zu engagieren und gründete den „Bürgerverband zur Förderung des Schienenverkehrs“ (BFS) mit, der später ein Teil von PRO BAHN Hessen wurde und der sich unter anderem für den Erhalt der Lumdatalbahn und der Solmsbachtalbahn einsetzte.

Mit seinem beruflichen Wechsel nach Südhessen betrieb er aktiv die Gründung des Regionalverbandes Starkenburg und war rund 30 Jahre lang dessen Vorsitzender. PRO BAHN in Südhessen hat ihm viel zu verdanken. Auch im Landesverband, der Ende der 1990er Jahre nach Abspaltung zahlreicher Untergliederungen neu gegründet werden musste, war er in verschiedenen Funktionen tätig, zuletzt als erster stellvertretender Landesvorsitzender von Mai 2014 bis Juni 2017. (red)

Das Allerletzte



Die Redaktion des „Umsteigers“ dankt allen Spendern, die durch ihre Unterstützung die Anschubfinanzierung der neuen PRO BAHN Verbandszeitschrift für Hessen, Rhein-Neckar, Rheinland-Pfalz und das Saarland möglich gemacht haben.

Folgende Personen haben an der Erstellung dieser Ausgabe des „Umsteigers“ mitgewirkt:: Jobst Conrad, Hermann Hoffmann, Axel Juedtz, Thomas Kraft, Helmut Lind, Michael Löwe, Wilfried Staub, Eginbert Wichmann,

< Die Zeichnung von Fernandez stammt aus dem „Pendlerkalender 2018“ des Carlsen-Verlages, der im Buchhandel erhältlich ist.

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen

Mo 13.11. 18.00 Uhr: Regionaltreffen, Kombinatsgaststätte Zur Marbachhöhe, Amalie-Wündisch-Straße 3, **Kassel** (drei Stationen mit der Linie 4 ab Bahnhof Kassel-Wilhelms-höhe).

PRO BAHN Regionalverband Osthessen

Do 14.9. 19 Uhr: Regionaltreffen im Restaurant „Mainzer Rad“ Phulkari, Kurfürstenstraße 2, **Fulda**.

PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen

Mi 20.9. 18.30 Uhr: Regionaltreffen in der Pizzeria Adria, Frankfurter Straße 30, **Gießen**.

Mo 3.10. Infostand beim Fest „120 Jahre Horloffthalbahn in Reichelsheim-Beienheim (Wetteraukreis)

Mi 18.10. Fahrgaststammtisch Marburger Land, Restaurant Thesaloniki, Zeppelinstraße 1, **Marburg**.

PRO BAHN Regionalverband_Großraum Frankfurt am Main e. V.

Mo 9.9. 18.30 Uhr: Monatstreffen im Saalbau Gutleut, Rottweiler Straße 32, **Frankfurt**, Clubraum 2,

Mo 9.10. 18.30 Uhr, Jahreshauptversammlung im Saalbau Gutleut in **Frankfurt**, Seminarraum 2 (zehn Minuten vom Hauptbahnhof/Südseite)

PRO BAHN Regionalgruppe Westhessen/Rheinhessen

Mi 11.10. 18.00 Uhr, Restaurant im Intercity-Hotel Mainz, Binger Straße 21, **Mainz**

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.

Mi 23.8. 18.00 Uhr Regionaltreffen im Restaurant Casa

Mi 13.9. Algarve („Grün-Weiß“), Dornheimer Weg,

Mi 25.10. **Darmstadt**

Sa 26.8. Umweltinformationsbörse der Stadt Darmstadt auf dem Luisenplatz

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar

Do 22.9. 19.30 Uhr: Monatstreffen im Umweltzentrum, Käfertaler Str. 162, **Mannheim**

Do 19.10. 19.30 Uhr: Monatstreffen im Restaurant red, Poststraße 42, **Heidelberg**

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 am Main
Tel. (069) 244372266, Fax: (069) 24749537
www.pro-bahn-hessen.de
E-Mail: mail@pro-bahn-hessen.de
Landesvorsitzender: Thomas Kraft
Stellvertreter: John Grimmette, Werner Filzinger, Kasse: Barbara Filzinger

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen

Postfach 41 02 34; 34064 Kassel
E-Mail: nordhessen@pro-bahn-hessen.de
Regionalvorsitzender: Dieter Kleinschmidt
Tel. (0561) 5100 9001, Fax (0561) 2207 8108

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) 9631899, Fax 5669880

PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt e. V.

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

PRO BAHN Regionalgruppe Westhessen/Rheinhessen

Regionalsprecher: Martin Mendel
Postfach 31 43, 55021 Mainz
Tel. (06134) 9581549

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.

Regionalvorsitzender: Peter Castellanos
Postfach 12 69, 64356 Mühlthal
Tel. (0 157) 79217391
www.pro-bahn.de/starkenburg
E-Mail: starkenburg@pro-bahn-hessen.de

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar

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

Landesverband Rheinland-Pfalz/Saarland e.V.

Postfach 2220
67512 Worms
Tel.: (06241) 854 5201 oder (0177) 234 1185
Fax: (06241) 496 6728
www.probahn-rlp-saar.de
E-Mail: info@probahn-rlp-saar.de
Landesvorsitzender: Sebastian Knopf

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 (Sparda-Bank Hessen)

Spendenkonten für die Untergliederungen von PRO BAHN:

● Landesverband Hessen e. V.: IBAN DE22 5009 0500 2105 9502 33 / BIC GENODEF1S12 (Sparda-Bank Hessen)

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

IBAN: DE47 6669 0000 0002 0352 61 / BIC: VBPFDE66XXX (Volksbank Pforzheim)

● Landesverband Rheinland-Pfalz/Saarland e.V.: DE51 5405 0220 0003 8063 61 / BIC: MALADE51K1K (Kreissparkasse Kaiserslautern)

● Regionalverband Frankfurt e. V.: IBAN: DE65 5009 0500 0001 1130 91 / BIC: GENODEF1S12 (Sparda-Bank Hessen)

● Regionalverband Starkenburg e. V.: IBAN: DE83 5089 0000 0000 5713 00 / BIC: GENODEF1VBD (Volksbank Darmstadt-Südhessen)

● Regionalverbände Nordhessen, Osthessen, Mittelhessen: IBAN: DE59 5199 00002150656209 / BIC: GENODE51LB1 (Volksbank Lauterbach-Schlitz)

Ökologisch mobil mit dem VCD

Auf reibungslosen Autoverkehr konzentrieren. Steuergelder für prestigeträchtige Großprojekte verschwenden. Klimaschonende Mobilität vernachlässigen. Das ist kurz gedachte Verkehrspolitik von gestern.

Ein sinnvolles und konfliktfreies Miteinander der verschiedenen Verkehrsmittel fördern. Ein kundenfreundliches, ausgereiftes Bus- und Bahnangebot fordern. Sich für Fußgängerinnen und Radfahrer starkmachen. Das ist sinnvolle Mobilitätspolitik von heute und für die Zukunft.

Der VCD macht sich seit 1986 als gemeinnützige Organisation stark für eine umweltverträgliche, sichere und gesunde Mobilität. Wir kämpfen auf politischer Ebene. Und wir helfen Verbraucherinnen und Verbrauchern.

55 000 Mitglieder und Förderer unterstützen unsere Arbeit und profitieren von dem umfangreichen Service, den wir ihnen bieten. Bei uns sind alle umweltbewusst und clever mobile Menschen gut aufgehoben.

VCD – der ökologische Verkehrsclub.

Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
Wallstraße 58 • 10179 Berlin
Fon 030/28 03 51-0 • www.vcd.org



VCD
Verkehrsclub
Deutschland

