

PRO BAHN Hessen 

Fahrgastzeitung

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

Nr. 83

November – Dezember 2010



Hat die Horlofftbahn eine Zukunft?	S. 10
Kamikaze am Bahnübergang	S. 12
Darmstadt: Bahnhof des Jahres 2010	S. 29

Titelbild und Rückseite: Bereits seit Ende Oktober fahren die neuen Triebwagen der Hessischen Landesbahn, die für die Main-Weser-Bahn und die Strecke nach Siegen beschafft wurden, sowie die VIAS-Züge für die Verbindung Frankfurt – Neuwied zur Probe. Die Fotografen der Fahrgastzeitung konnten dabei erste Aufnahmen machen. Auf der Titelseite der VIAS-Triebwagen am 23. Oktober 2010 auf seiner ersten Ausfahrt am rechten Rhein in der Ortsdurchfahrt in Kaub (*Foto: Holger Kötting*). Auf der Rückseite verschiedene Aufnahmen der neuen Fahrzeuge in Friedberg, Bad Vilbel und dem Frankfurter Hauptbahnhof (*Fotos: Wilfried Staub und Manuel Härter*).

Impressum

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

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

Sie können die „Fahrgastzeitung“ auch erhalten, wenn Sie nicht Mitglied bei PRO BAHN e.V. sind. Das **Jahresabonnement** kostet 7,50 Euro und beinhaltet die Zusendung von sechs Ausgaben der „Fahrgastzeitung“. Bitte bestellen Sie mit Angabe Ihrer Adresse beim Landesverband Hessen (Postfach 11 14 16, 60049 Frankfurt am Main) unter Beifügung von 7,50 Euro in bar oder in Briefmarken.

Die FGZ kann auch online unter www.pro-bahn.de/mittelhessen bestellt werden.

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

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

Redaktion: Martin U. Schmidt (*mus*), Holger Kötting (*hk*), Wolfgang Brauer (*wb*), Helmut Lind (*ld*), Hermann Hoffmann (*hh*). Alle anderen Artikel sind namentlich gekennzeichnet. V. i. S. d. P.: *mus*, für die einzelnen Regionalverbände: *hk, wb, ld, hh*.

Redaktionsanschrift: Martin U. Schmidt, Küferstraße 30, 65931 Frankfurt am Main,
Tel/Fax: (0 69) 37 56 24 88. E-Mail: m.schmidt@chemie.uni-frankfurt.de

Endredaktion und Layout dieser Ausgabe: *wb*

Druck und Versand: *hk*

Regionalredaktionen:

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

Großraum Frankfurt: Helmut Lind, Holzweg 17, 61440 Oberursel, Tel. (0 61 71) 46 28,
E-Mail: info@frankfurt.pro-bahn.de

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

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

Redaktionsschluss für diese Ausgabe: 1.10.2010 (Heft November – Dezember 2010)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 1.12.2010 (Heft Januar – Februar 2011)

Inhalt dieser Ausgabe

Nordhessen

Eurobahn fährt zwischen Dortmund und Kassel IC-Ersatzzüge	4
Zeitungsleser geben Noten für nordhessische Bahnhöfe	6
Reaktivierung Frankenberg – Korbach weiter vertagt	7

Mittelhessen

Strecke Sarnau – Frankenberg erneuert	9
Hat die Horlofftalbahn eine Zukunft?	10

Osthessen

Mängel am neuen Schlüchterner Tunnel	11
--	----

Großraum Frankfurt

Kamikaze am Bahnübergang	12
Frankfurt 21 – nur ein kurzer Traum	20
Höchst 2014 – Neue Protestaktion von Behinderten	24
Neue Linien, neue Züge	26
Monatstreff des Regionalverbandes in Franken	28

Starkenburg

Darmstadt – Bahnhof des Jahres 2010	29
Kommentar: War die Jury wirklich in Darmstadt?	30

Rhein-Neckar

Was ist neu im Fahrplan?.....	32
Neuer Haltepunkt in Weinheim / Pfenning will Güterbahnanschluss	34

Das Allerletzte

Schwarzbuch des Bundes der Steuerzahler 2010	36
--	----

<u>PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten</u>	38
--	----

<u>PRO BAHN – Termine</u>	39
---------------------------------	----



Stadler FLIRT der Eurobahn kurz vor Einfahrt in Paderborn. (Jacek Rużyczkaof)

Nordhessen

Eurobahn zwischen Dortmund und Kassel

Verkehrsverbände bringen Ersatz für IC-Züge auf die Schiene

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 wird es zwei neue Zugpaare der Eurobahn zwischen Dortmund und Münster (Westfalen) nach Kassel-Wilhelmshöhe und zurückgeben. Sie sollen die gestrichenen InterCity-Züge auf der „Mitte-Deutschland-Verbindung“ ersetzen, denn zum Fahrplanwechsel werden weitere Fernverkehrszüge zwischen dem Ruhrgebiet und Nordhessen wegfallen, weil sie nach Angaben der Deutschen Bahn zu gering ausgelastet seien. Die Eurobahn fährt bereits seit zwei Jahren Nahverkehrszüge zwischen Münster und Warburg (Westfalen). Moderne Eurobahn-

Triebzüge sollen nun zweimal täglich zwischen Dortmund und Kassel mit bis zu 160 Kilometer pro Stunde auf der Strecke pendeln und sie in rund zwei Stunden zurücklegen. Geplant sind Stopps in Hofgeismar, Warburg, Altenbeken, Paderborn, Lippstadt, Soest, Hamm und Kamen. Eingesetzt werden Triebwagen vom Typ Flirt mit 160 km/ Stunde Höchstgeschwindigkeit. Werktags starten sie um 4.50 Uhr in Dortmund und kommen knapp zwei Stunden später in Kassel an. Um 7.04 Uhr fährt die Eurobahn wieder zurück. Endstation dieser Tour ist Münster um 9.47 Uhr. Abends

fährt von dort der Zug um 18.10 Uhr nach Kassel und kehrt um 21 Uhr wieder in den Westen zurück.

Wegen eines Ersatzverkehrs für die gestrichenen IC-Züge gab es lange Zeit Unstimmigkeiten zwischen dem Nordhessischen-Verkehrsverbund (NVV) und dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe, kurz NWL. Auch der Fahrgastverband PRO BAHN hatte die mangelnde Koordination im ÖPNV zwischen Westfalen und Nordhessen kritisiert.

Ursprünglich hatte der NWL ein zukunftsfähiges Ersatzkonzept mit vier Regionalzügen bis Kassel in Ergänzung zum verbleibenden Fernverkehr mit drei Verbindungen (zwei Fahrtenpaare Düsseldorf – Dresden und ein Fahrtenpaar Düsseldorf – München) abzustimmen. Grundlage dieses Konzeptes waren Verlängerungen der heute in Warburg endenden Linie RB 89, die aus Münster über Hamm nach Kassel-Wilhelmshöhe gefahren wäre. Dieses Konzept hätte die Achse zwischen den Oberzentren Paderborn und Kassel deutlich gestärkt, da in Verbindung mit der Oberen Ruhrtalbahn (RE 17 Hagen – Kassel) und den Fernverkehrsleistungen praktisch ein Stundentakt entstanden wäre, der auch der Nachfrage der Fahrgäste aus dem Hellwegkorridor entspricht, so der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe.

Dieses Konzept hätte auch die Option geboten, über Kassel hinaus eine Direktverbindung nach Eisenach in Thüringen zu schaffen, mit Anschluss an den Fernverkehr nach Dresden. Die Eurobahn als Betreiber dieser vier Fahrtenpaare hatte für diesen Verkehr einen besonderen Fahrgastservice für die Fernreisenden vorgesehen. Geplant waren Angebote wie hohe Zugbegleitquote, ein Cateringkon-

zept im Zug und Marketingmaßnahmen. Doch daraus wurde nichts, der NVL gab dem Nordhessischen Verkehrsverbund die Schuld am Scheitern der Verhandlungen.

Besonders der Beharrlichkeit der Eurobahn sei es zu verdanken, dass die Verhandlungen, bei denen die Finanzierung des neuen Angebots eine große Rolle spielte, nun so weit gediehen seien, sagte NWL-Sprecher Uwe Beele. NVV-Sprecher Steffen Müller nannte die Arbeitsatmosphäre bei den Gesprächen wieder freundschaftlich und partnerschaftlich.



Eurobahn: Zum Fahrplanwechsel ab nach Kassel. (Foto: Jürgen Götzke)

Und NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel ergänzte: „Der NVV und der NWL konnten gemeinsam mit der Eurobahn eine Lösung für die Fahrgäste umsetzen, die sich ideal in die Fahrplanangebote in Kassel-Wilhelmshöhe einfügt. Wir werden auch in Zukunft bei Streichungen im Fernverkehr durch die Deutsche Bahn AG nach sinnvollen Lösungen im Sinne der Fahrgäste suchen, aber

keine kompletten Fernverkehrsangebote ersetzen.“

Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt die neuen Pläne, wenn in der Eurobahn die preiswerten Verbundtickets, Ländertickets und das Schöne Wochenendticket anerkannt werden. „Die gute

Auslastung der RE-Verbindungen Kassel – Halle (Saale) und Kassel – Gießen – Frankfurt zeigt, dass die Eurobahn zwischen Kassel und Dortmund auf bestem Wege ist,“ so PRO BAHN Landesvorsitzender Hermann Hoffmann. (hh/wb)

Nordhessen

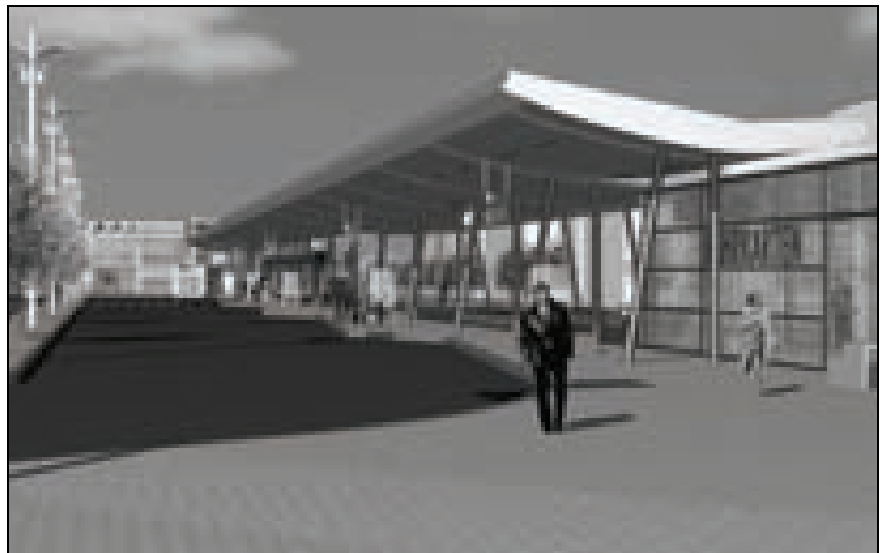
Zeitungsleser geben Noten für Bahnhöfe

Durchschnittsnote nur knapp „Ausreichend“

Schlechte Noten für die Bahnstationen im Bahnhofstest der in Kassel erscheinenden Tageszeitung „Hessische Allgemeine“ (HNA): Inzwischen sind 32 nordhessische Bahnhöfe durch die Leser bewertet. Den 1. Platz erhielt Eschwege mit der Durchschnittsnote 1,3. Mit der Note zwei wurde der Bahnhof Witzenhausen bewertet, Platz drei belegte die Station Külte-Wetterburg (Note 2,3) im Landkreis Waldeck-Frankenberg.

Zwar halten an der Station Züge nur auf Anforderung, im schmucken Bahnhofsgebäude lockt jedoch ein Gasthaus Wanderer, die mit dem Zug fahren. Nur den 4. Platz belegte der Kasseler Hauptbahnhof mit der Note 2,9. Kassel-Willhelmshöhe kam auf den 13. Platz (Note 3,7). Drei Bahnhöfe fielen bei der Bewertung mit der Note fünf ganz durch: Guxhagen, Liebenau, Heinebach.

Hessische Allgemeine
HNA

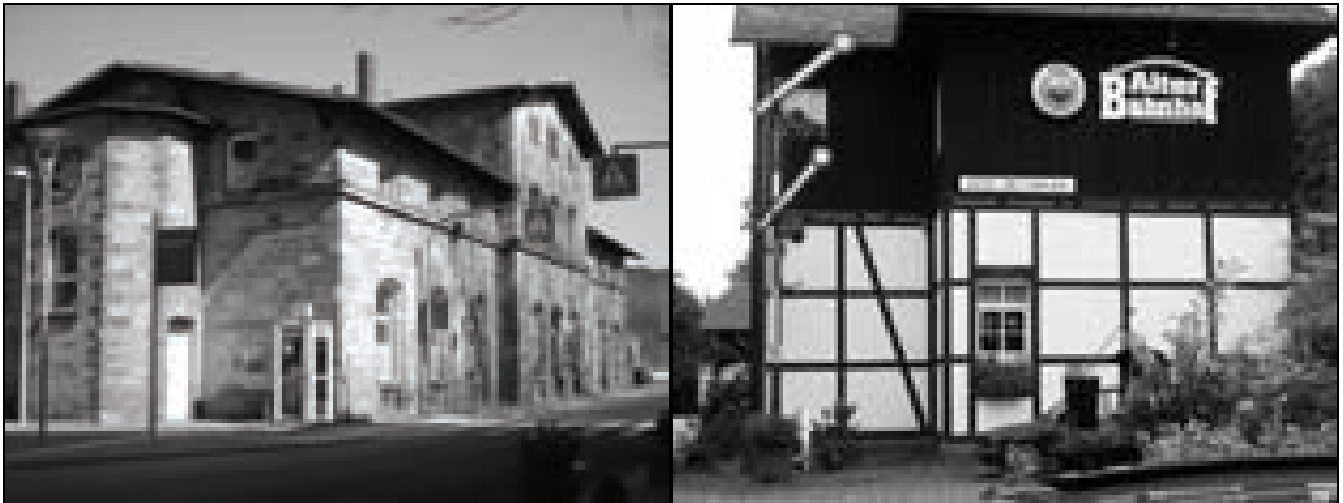


Platz 1: Der neue Bahnhof Eschwege

14 Bahnhöfe bekamen bei der Benotung eine Vier vor dem Komma. Wenn Bahnhöfe nur wenig oder nicht benotet wurden, kamen sie nicht in die Wertung, so wie zum Beispiel Bad Hersfeld. Bessere Noten bekamen die Bahnhöfe mit guten Zugangeboten, schlechte Bewertungen gab es für mangelnde Sauberkeit, schlechte Ausstattung mit Toiletten, mangelhafte Erreichbarkeit der Bahnsteige oder fehlende Parkplätze für Autos oder Fahrräder. Viele Fahrgäste vermissen auch ein ausreichendes Informationssys-

tem. Eschwege, der Bahnhof auf Platz 1, ist der jüngste Bahnhof in Nordhessen. Er wurde 24 Jahre lang wegen Stilllegung der Strecke nicht angefahren und erst 2009 renoviert und reaktiviert. Parallel zu den HNA-Lesern hatte die „Allianz pro Schiene“ bei der Wahl zum Bahnhof des Jahres 2010 Eschwege ebenfalls einen Sonderpreis zuerkannt. Jury-Mitglied Karl-Peter Naumann, seit zwölf Jahren PRO BAHN-Bundesvorsitzender, wies darauf hin, dass die Integration in die Stadt Eschwege gut gelungen sei. Die kleine Station habe „auch sonst den Ex-

pertencheck gut überstanden“. PRO BAHN Hessen freut sich, dass eine Tageszeitung wie die HNA einen solchen Bahnhofstest durchführt. Dadurch werden Bürgermeister und andere Verantwortliche auf Missstände hingewiesen und können diese zum Wohl der Fahrgäste verbessern. Zeitungsleser, die selten mit der Bahn fahren, werden ange-regt, sich die getesteten Bahnhöfe einmal anzusehen und die Bahn in Zukunft viel-leicht häufiger zu benutzen. (hh)



2. und 3. Platz: die Bahnhöfe Witzenhausen (links) und Külte-Wettenburg (rechts).
(Fotos: Stefan Flöper und Andreas Moll)

Nordhessen

Reaktivierung weiter vertagt

Zukunft der Mittleren Edertalbahn Frankenberg – Korbach ungewiss

Ohne konkrete Ergebnisse verlief ein Gespräch zwischen dem Landrat des Kreises Waldeck-Frankenberg, Reinhard Kubat und Hessens Verkehrsminister Dieter Posch Ende September über die seit Jahren geplante, aber immer noch

ausstehende Reaktivierung der Bahnstrecke von Korbach nach Frankenberg. Ende des Jahres soll in größerer Runde zusammen mit der Kurhessenbahn und dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) nochmals über die mögliche Wie-

derinbetriebnahme der Strecke gesprochen werden. Landrat Kubat machte gegenüber dem Verkehrsminister nochmals auf die Bedeutung der Strecke für den Landkreis Waldeck-Frankenberg aufmerksam.



*Bei Vöhl-Herzhausen ist vorerst Ende. Die Strecke von dort bis Korbach Süd ist nicht befahrbar.
(Fotos: Wolfgang Brauer)*

Unterstützung bekommt er dabei vom FDP-Landtagsabgeordneten Heinrich Heidel. Mit dem Ausbau der Trasse werde es möglich, Korbach im Zwei-Stun-

den-Takt an das Rhein-Main-Gebiet anzubinden. Langfristig würde auch für die Kurhessenbahn eine wirtschaftliche Bedienung der Burgwaldbahn Marburg – Frankenberg gesichert. Der Vorsitzende der FDP-Kreistagsfraktion, Dieter Schütz, sagte Landrat Reinhard Kubat bei den nun anstehenden Verhandlungen mit dem NVV die volle Unterstützung der FDP-Kreistagsfraktion zu.

Kreisbeigeordneter Otto Wilke (FDP) wies darauf hin, dass dieses Projekt auch von Nordrhein-Westfalen und dem Hochsauerlandkreis unterstützt wird. Mit dem Netzschluss werde die Kellerwaldregion mit dem Nachbarland vernetzt und zugleich die Touristikregion Naturpark Diemelsee mit dem Rhein-Main-Gebiet verbunden. Gerade immer mehr Senioren wünschten sich gute Schienenverbindungen in die nahegelegenen Urlaubsregionen. Aber auch Studenten aus dem Hochsauerland bzw. dem nördlichen Waldecker Land, ein traditionelles Einzugsgebiet der Philipps-Universität, bekämen wieder eine Schienenverbindung nach Marburg. (hh/wb)



Am 23. und 24. Oktober 2010 anlässlich des Bahnhofsfestes in Frankenberg fuhren auch wieder einmal Züge nach Herzhausen (Bild). Im Sommer 2011 soll es an Sonn- und Feiertagen wieder regelmäßige von Marburg Ausflugsfahrten nach Herzhausen geben, teilte der NVV am Rande des Bahnhofsfestes mit.



*Links: Der Bahnhof Wetter (Landkreis Marburg-Biedenkopf) erhielt einen neuen Mittelbahnsteig. Rechts: Helfer der Kurhessenbahn gaben beim Bahnhofsfest in Frankenberg und bei den Sonderfahrten nach Herzhausen und Battenberg Auskunft.
(Fotos: Wolfgang Brauer)*

Nordhessen/Mittelhessen

Strecke Sarnau – Frankenberg erneuert

Haltepunkte verlegt – Festliche Wiedereröffnung

Mit einer Bauzeit von rund drei Monaten wurden von Juli bis Oktober Gleise, Signaltechnik, Oberbau und Stationen der Burgwaldbahn von Sarnau bei Marburg bis Frankenberg erneuert. In dieser Zeit war die rund 30 Kilometer lange Strecke ganz oder teilweise für den Zugverkehr gesperrt. Investitionen von rund neun Millionen Euro flossen unter anderem in neue Mittelbahnsteige in Wetter. Außerdem wurden die Stationen in Birkenbringhausen und Simtshausen näher an die Ortskerne herangerückt und die Bahnsteige auf eine Höhe von 55 Zentimeter angehoben. Zentrales Element der Modernisierung war aber die Umstellung der Leit- und Sicherungstechnik auf ein elektronisches System. Signale und Weichen der Burgwaldbahn werden künftig

per Mausclick gesteuert. Am 4. Oktober wurde die komplette Strecke wieder in Betrieb genommen und am 23. und 24. Oktober wurde die Inbetriebnahme der Strecke mit einem Bahnhofsfest und Fahrten von Marburg über Frankenberg bis Herzhausen gefeiert. Die Strecke von Frankenberg bis Herzhausen wird derzeit nur sporadisch von Sonderzügen befahren. Zwischen Herzhausen und Korbach Süd ist die Strecke derzeit außer Betrieb, eine Reaktivierung ist schon jahrelang geplant. Auch zwischen Frankenberg und Battenberg-Auhammer gab es Sonderzugfahrten, die unter anderem mit einer Garnitur des legendären TEE-Rheingold aus den 60er Jahren gefahren wurden. (Siehe auch Artikel Seite 7 und 8). (wb)

Mittelhessen

Hat die Horlofftbahn eine Zukunft?

Landkreis Gießen und Anliegergemeinden sind für die Strecke

Der Landkreis Gießen möchte die Horlofftbahn von Wölfersheim-Södel nach Hungen erhalten. Dies erklärte Wolfgang Kubat, der Pressesprecher der Kreisverwaltung im September gegenüber der Tageszeitung „Gießener Anzeiger“. Dieser Streckenabschnitt war 2004 stillgelegt worden. Um dem drohenden Streckenrückbau zu entgehen, hatte danach der Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe mit der DB Netz AG einen Infrastrukturversicherungsvertrag abgeschlossen.



Fahren die Züge von Beienheim (Bild) irgendwann wieder bis Hungen durch? (Foto: MdE)

Dieser Vertrag lief Ende 2008 aus. Die DB Netz AG will die Strecke seitdem verkaufen, die Gemeinden Hungen und Wölfersheim haben Interesse angemeldet. Die Verkaufsverhandlungen seien noch nicht zuende geführt, weil über den Kaufpreis bisher noch keine Einigung erzielt werden konnte, sagte Kubat.

Die Gleise sind noch vorhanden und abgesehen von geringer Verwitterung in relativ gutem Zustand, der Abschnitt ist aber zum größten Teil überwachsen. Die Signaltechnik und die Sicherungstechnik der Bahnübergänge müssten auf dem stillgelegten Abschnitt Wölfersheim-Södel – Hungen allerdings grundlegend erneuert oder neu verlegt werden.

Ursprünglich führte die Horlofftbahn von Friedberg bis Mücke an der Vogelsbergbahn Gießen – Fulda. Die Strecke von Hungen bis Mücke durch den Vogelsberg wurde jedoch schon 1958/59 stillgelegt. Von 1899 bis 1959 gab es ab Villingen (westlich von Hungen) auch eine Zweigstrecke zur Friedrichshütte, die aber nur im Güterverkehr sowie zum Transport von Bergarbeitern genutzt wurde. Öffentlichen Personenverkehr gab es auf der vier Kilometer langen Stichstrecke nie.

Zurück in die Zukunft: Die Gemeinden Hungen im Landkreis Gießen und Wölfersheim im Wetteraukreis möchten gerne, dass die Bahnstrecke erhalten bleibt und ab 2016 mit dem viergleisigen Ausbau der Main-Weser-Bahn von Frankfurt nach Friedberg auch wieder durchgehende Züge von Hungen in die Mainmetropole fahren.
(wb)

Osthessen

Mängel am neuen Schlüchterner Tunnel

Inbetriebnahme ein Jahr später als geplant, frühestens Frühjahr 2011

Erst während der Osterfeiertage 2011 soll der neue Schlüchterner Tunnel an das Streckennetz der DB zwischen Frankfurt und Fulda angeschlossen werden. Die Inbetriebnahme des Bauwerks hat sich damit um ein Jahr verzögert. Der Grund sind Mängel an den Betonelementen der Tunnelschale. Darin waren Mikrorisse aufgetreten. Diesen Rissen wird mit Spezialdübeln begegnet, die über die gesamte Tunnellänge, also vorsorglich auch in Bereichen, in denen keine Risse erkannt wurden, in die Tunnelschale gesetzt werden. Ursprünglich sollten die Gleise durch das neue Tunnelbauwerk bereits an Ostern 2010 ans Schienennetz angeschlossen werden. Der

1914 in Betrieb genommene zweigleisige alte Schlüchterner Tunnel auf der Fernverkehrsstrecke Frankfurt – Fulda ist einer der meistbefahrenen Eisenbahntunnel Deutschlands und dringend sanierungsbedürftig. Täglich durchfahren ihn insgesamt 260 Personen- und Güterzüge. 2007 wurde damit begonnen, in einem Abstand von 50 bis 90 Metern einen zweiten, vier Kilometer langen Tunnel vorzutreiben. Durch den neuen Schlüchterner Tunnel soll vorerst der Zugverkehr zweigleisig abgewickelt werden, während die alte Röhre grundlegend erneuert wird. Danach werden dann beide Tunnelröhren eingeleisig in je einer Fahrtrichtung betrieben werden. (wb)



*Ultraschall-Schienenprüfzug bei Ausfahrt aus dem alten Schlüchterner Tunnel.
(Foto: DB AG/Georg Wagner)*



Bahnübergang in Frankfurt-Unterliederbach. Nach zwei tödlichen Unfällen wegen Missachtung des Rotlichtes durch einen 16-jährigen Fahrradfahrer und einen 80-jährigen Autofahrer innerhalb von nur vier Monaten hat die Hessische Landesbahn kurzfristig eine Halbschranke bei dem bis dahin nur mit Lichtzeichen gesicherten BÜ nachgerüstet.

Großraum Frankfurt

Kamikaze am Bahnübergang

Anmerkungen von Wilfried Staub

Mehrere tragische Unfälle auf Bahnübergängen (bahnamtlich BÜ genannt) im Raum Frankfurt beschäftigten in den letzten Monaten die Gemüter, auch in Internet-Foren des Fahrgastverbandes PRO BAHN. Besonders intensiv war die Diskussion im Fall von 27 getöteten Schafen auf einem mit Halbschranken gesicherten Bahnübergang auf der Strecke der S2 im Rodgau am 21. September 2010. Ein Schäfer wollte damals ohne fremde Hilfe ganz alleine seine aus 200 (andere Berichte sprechen von 600 Tieren) bestehende Herde über einen mit Halbschranken gesicherten Bahnübergang der zwischen Offenbach-Bieber und Heusenstamm zweigleisigen Strecke treiben, als sich die Schranken schlossen. 27

Tiere waren laut Presseberichten „eingeschlossen“ (was so nicht ganz richtig ist) und wurden trotz Vollbremsung von einem S-Bahn-Zug erfasst und getötet.

„Das Opfer wird bestraft“

So titelte ein Forumsteilnehmer seinen Beitrag. Dies sei eine totale Verdrehung der Tatsachen, meinte ein anderer, denn der Schäfer (bzw. seine Schafe) sei nicht Opfer, sondern Täter, der sich eines schwerwiegenden Eingriffs in den Eisenbahnverkehr schuldig gemacht habe. Er hätte wissen müssen, dass Schafe ihrem Trieb instinktiv folgend sich nicht von einer geschlossenen Halbschranke abhalten lassen, weiter der Herde zu folgen.

Ein nur wenige Wochen zuvor im benachbarten Heusenstamm zu Tode gekommener 59-jähriger Mann hat die Gemüter im Forum dagegen überhaupt nicht berührt.

50.000 Bahnübergänge in Deutschland

Es gibt in Deutschland rund 50.000 Bahnübergänge, davon laut ADAC etwas über 20.000 auf Strecken der Deutschen Bahn. Hiervon sind etwa 50 Prozent durch technische Einrichtungen gesichert. Die restlichen 30.000 Übergänge entfallen auf Privatbahnstrecken, Industrie- und Hafenbahnen. Auf der Frankfurter Hafenbahn mit einer Gesamtstreckenlänge von 56 km gibt es zum Beispiel genau 56 Bahnübergänge. Drei davon sind mit Schranken bzw. Halbschranken und weitere sieben durch Lichtzeichen bzw. Blinklichter gesichert.

Nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz ist es das Ziel, auf Strecken, die mit mehr als 30 km/h befahren werden, langfristig auf Bahnübergänge gänzlich zu verzichten. Bis dahin ist es allerdings – schon aus finanziellen Gründen – noch ein langer Weg.

Tatsache ist, dass die Zahl der Unfälle (2008: 207 Vorkommnisse) an Bahnübergängen ständig zurückgeht und auch die Zahl der getöteten Personen erfreulicherweise immer weiter abnimmt (2008: 51 Personen). Jeder Tote ist zweifelsohne einer zuviel. Daran gibt es nichts zu deuten. Es ist in den letzten Jahren allerdings kein Fall bekannt, dass Unfälle auf technisches Versagen der Sicherungseinrichtungen zurückzuführen sind, also dem Betreiber anzulasten wären. Es war vielmehr immer menschliches Fehlverhalten der Teilnehmer im Straßenverkehr im Spiel oder aber es sind Fahrzeuge

wegen technischer Defekte auf Übergängen liegen geblieben oder Fahrzeugführer haben den Stauraum nicht freigehalten oder gar versucht, Lkw auf Übergängen zu wenden. In vielen dieser Fälle waren die Verletzten und Toten bei der Bahn (Triebfahrzeugführer und Fahrgäste) zu beklagen.



Vollschranke in Sindlingen, videoüberwacht durch das Stellwerk und gesichert durch 800 Meter entfernte Streckensignale. Schließzeit je nach Zuggattung daher bis zu fünf Minuten.

Im Internet-Forum von PRO BAHN wurden viele konstruktiv gemeinte Verbesserungsvorschläge gemacht:

- Anbringung von Hinweisen mit Notfallnummern an den Bahnübergängen,
- Notfallsprechanlage mit direkter Leitung zum Stellwerk zusätzliche Sicherung der Übergänge mit Infrarotgittern.
- Zusätzliche Sicherung der Übergänge mit Infrarotgittern.

Da Bahnübergänge mit technischer Sicherung nach der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) mindestens 26 Sekunden vor Eintreffen des Zuges gesichert sein müssen, erübrigt sich eine Weiterverfolgung solcher Vorschläge von sich aus, denn die Vorwarnzeit dürfte in keinem Fall ausreichen, aktiv in das Geschehen einzugreifen. Betroffene dürften sich aber im Gefühl einer trügerischen Sicherheit mit fatalen Folgen wiegen. Solange Steinewerfer von Autobahnbrücken zum Alltag unserer Republik gehören, solange werden Spaßvögel solche Notfalleinrichtungen dazu benutzen, den Eisenbahnverkehr mehrmals täglich zum Erliegen zu bringen, ohne dass aus der Umsetzung dieser Vorschläge irgendein Nutzen entstünde.

Nachgefragt: Wie sollte es möglich sein, einen mit 120 km/h heranbrausenden tonnenschweren Zug mit einem Bremsweg von mehr als einem Kilometer in weniger als einer halben Minute zum Halten zu bringen? Auf der anderen Seite dürfen BÜs mit Lichtsignalen und Halb-

schränken laut Vorgabe des Eisenbahnbundesamtes nicht länger als vier Minuten geschlossen sein, weil sonst Verkehrsteilnehmer von der irrigen Annahme ausgehen könnten, dass der Zug wegen einer Störung nicht kommt.

Zughalt vor jedem Bahnübergang?

Ein „Experte“ schlug allen Ernstes vor, dass Züge auch vor technisch gesicherten Bahnübergängen ihre Geschwindigkeit so weit herabsetzen müssen, dass sie notfalls vor dem BÜ zum Stehen kommen. Abgesehen davon, dass dieser Vorschlag völlig absurd ist, würde es auf den Straßenverkehr übertragen bedeuten, dass ein Autofahrer, der innerorts mit erlaubten 50 km/h auf einer Kreuzung bei Grün mit einem bei Rot querenden Fahrzeug zusammenstößt, die volle Schuld trägt, denn er hätte damit rechnen müssen, dass sich der andere Verkehrsteilnehmer nicht an die Ge- und Verbote hält!



Bahnübergang direkt am Bahnhof Heusenstamm. Bebauung und Straßenanbindungen erlauben hier nicht den Bau einer Unterführung.

Ein anderer Forumsteilnehmer fordert schließlich die Wiedereinführung von Schrankenwärtern. Seinem jugendlichen Alter mag man es zugutehalten, dass er sich nicht an die wirklich schweren Unfälle von auf diese Weise gesicherten Überwegen in den 1950er Jahren mit damals kaum nennenswertem Autoverkehr erinnern kann. Fast wöchentlich kam es zu Vorfällen, weil Schrankenwärter eingeschlafen waren bzw. einen Zug oder den Gegenzug einfach vergessen hatten. Damals lag die absolute Zahl der zu Schaden gekommenen Personen wesentlich höher als heute. Diesen Wert auf die aktuelle Verkehrsdichte hochgerechnet, würde bedeuten, dass wir derzeit jährlich ein Vielfaches der 51 Toten beklagen müssten.

Es ist zutreffend, dass es auch heute noch zahlreiche mit Vollschranken ausgestattete innerörtliche Übergänge gibt: Beispiele in der Region Frankfurt sind neben Sindlingen (Bild) Eschborn Bf, Niederhöchstadt und Kronberg Bf. Die meisten davon sind aus den negativen Erfahrungen früherer Jahre heraus nunmehr allerdings mindestens doppelt abgesichert: Der Schrankenwärter oder Fahrdienstleiter schließt bei Signalisierung eines herannahenden Zuges die Schranken in drei Schritten, überzeugt sich anschließend über Sichtkontakt oder per Monitor, dass der Gleisbereich vollständig geräumt ist, bestätigt dies am Stellpult per Knopf- oder am Computer per Mausclick und schaltet damit das Haupt- oder Blocksignal auf Grün (Hp1). Fehler sind hierbei an und für sich ausgeschlossen. Allerdings muss der Bahnübergang wegen der in Triebfahrzeugen installierten automatischen Geschwindigkeitsüberwachung noch, bevor ein Zug

das Vorsignal passiert, geschlossen sein und die Vor- und Hauptsignale müssen zu diesem Zeitpunkt bereits auf „Fahrt“ stehen. Das bedeutet enorm lange Schließzeiten, insbesondere, wenn in der Einschaltstrecke noch ein Bahnhof oder Haltepunkt liegt, der nicht von allen Zügen angefahren wird.



Nur kann man ein solches System nicht so einfach auf Nebenstrecken übertragen, auf denen BÜs der unterschiedlichsten Kategorien in ganz kurzen Abständen üblich sind und die erforderliche Sicherungstechnik nicht installiert werden kann. Einen solchen nur durch einen Schrankenwärter gesicherten Übergang gibt es zum Beispiel noch bei Stockweiler im Landkreis Lindau auf der B12. Hier kam es zuletzt 2006 zu einem tödlichen Unfall und im Juli 2010 erneut zu einem gefährlichen Vorkommnis. Die Wiedereinführung von solch isolierten Schrankenwärterposten ist also wegen der damit verbundenen Gefahren strikt abzulehnen.



Großbaustelle Niedernhausen (Taunus) kurz vor der Fertigstellung: Unterführung unter der Main-Lahn-Bahn anstelle eines Bahnübergangs und Verbreiterung der einspurigen Unterführung unter der Ländchesbahn auf der L 3028, Zubringer von der Autobahn – 15 Jahre geplant – Bauzeit zwei Jahre.

Anrufschranken – ein Auslaufmodell

Schließlich fordert ein anderer Forumsteilnehmer, vermehrt Anrufschranken einzuführen. Diese Schranken sind im Normalzustand geschlossen, per Gegensprechanlage besteht Sprechkontakt mit dem nächstgelegenen Stellwerk. Auf Anforderungen des Verkehrsteilnehmers werden die Vollschraken geöffnet und unmittelbar nach Überqueren der meist landwirtschaftlichen Gespanne auf Zuruf wieder geschlossen. Diese sind aber ein Auslaufmodell, weil auch hier menschliches Versagen nicht gänzlich ausgeschlossen werden kann und der Schrankenwärter/Stellwerker eigentlich völlig blind handelt. Solche Anrufschranken gibt es nur noch auf Strecken mit schnellem Zugverkehr und an Stellen, wo nur ganz vereinzelt Schienenwege durch landwirtschaftliche Fahrzeuge überquert werden und eine reine Sicherung durch

Lichtzeichen zu gefährlich wäre. Eine Videoüberwachung so gesicherter Überwege ist die absolute Ausnahme.

Am 25. August 2010 um 17:02 Uhr kam es in der Gemarkung Sindlingen auf der Strecke der Taunuseisenbahn (früher mit IC-Verkehr) an so einer Anrufschranke zu einem Zwischenfall, der glimpflich ablief. Bauer Patrick Stappert bat um Öffnung der Schranken. Der Bitte leistete das Stellwerk Frankfurt-Höchst Folge. Doch noch ehe Traktor und Anhänger den Übergang vollständig passiert hatten, schlossen sich die Schranken wieder. Mit dem Hänger wurde der im Bild vordere Schrankenbaum mitgerissen und nur wenige Augenblicke später passierte die S1 aus Wiesbaden mit Tempo 120 die Stelle. Bauer und Bahn streiten sich nun um die Schuldfrage. Ausgang derzeit offen.

Senior Ludwig Stappert sagte beim Lokaltermin mit der Fahrgastzeitung:

„Die Angst fährt jedes Mal mit“ und er ergänzt: „Gegenüber früher ist es allerdings deutlich sicherer geworden. Damals gab es nur eine Art Klingel zum 800 Meter entfernten Schrankenwärter an der heutigen „Straße zur Internationalen Schule“ in Sindlingen und keinen direkten Sprechkontakt. Da hatte man immer ein mulmiges Gefühl im Bauch“. Und er erinnert sich weiter, dass das Pferdegespann seines Nachbarn in den 50er Jahren bei geöffneten Schranken von einer Dampflokomotive erfasst wurde. Ein anderer Kollege, der auf einer Vollschranke eingeschlossen wurde, rettete sich nur, indem er beherzt mit dem Traktor ein paar Meter über die Schienen und dann die Böschung herabfuhr.

Am 13. Juni 2010 ereignete sich auf dem mit Halbschranken gesichertem Bahnübergang am Bahnhof in Heusenstamm, also nur wenige Kilometer von der Stelle der getöteten Schafe entfernt, ein tragischer Unfall mit Todesfolge. Ein 59-Jähriger Mann überquerte, sein Fahrrad schiebend, trotz Rotlicht und trotz geschlossener Schranken den dortigen Bahnübergang und wurde prompt von einer S-Bahn erfasst und tödlich verletzt. Und das, obwohl die Gleise an dieser Stelle in beiden Richtungen über Kilometer schnurgerade verlaufen und heranführende Züge gut sichtbar sind. Aber gerade dieser Umstand und die recht lange Schließzeit verleiten viele Personen zu selbstmörderischem Handeln und Missachten des Querungsverbot. Heusenstamms Bürgermeister Peter Jakoby hat es längst aufgegeben, solche Personen auf ihr Tun anzusprechen. Meist erhält man nur freche Antworten, berichtet er der lokalen Presse.

„Halbschranken sind absolut sicher“

Die Offenbach Post, ob ihrer kritischen Einstellung der Bahn und dem ÖPNV gegenüber bekannt, titelt ihren Bericht über diesen Unfall mit „Halbschranken sind sehr sicher“, fügt allerdings einschränkend hinzu, wenn sich alle Verkehrsteilnehmer strikt an die Spielregeln halten. Die Offenbach Post macht sich damit allerdings nur die Argumentation der Pressestelle der Bahn zu eigen. Dass der tödliche Unfall von Heusenstamm zu einer Änderung des Verhaltens der Ignoranten führt, wie ein Bahnsprecher hofft, mag ernsthaft bezweifelt werden.

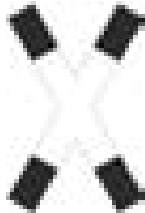


Anrufschanke im Hofheimer Feld an der S1 in der Gemarkung Sindlingen. Bauer Stappert beim Passieren der auf Zuruf vom Stellwerk Höchst aus geöffneten Schranke.

Das Überqueren von Bahnanlagen vor herankommenden Zügen ist längst weltweit zu einer Art Kamikazesport geworden, wie entsprechende Spots auf YouTube belegen.

Der Berichterstatter fordert in einem Interview der Offenbach Post verstärkte Kontrollen von Zivilstreifen gerade an diesem Bahnübergang, an dem nach An-

wohnerangaben täglich bis zu 20 Personen aller Altersgruppen und Geschlechter die Gleise kurz vor heranfahrenden S-Bahnen überqueren, ermittelt nach den von den Triebfahrzeugführern abgesetzten Notfallpfeiffsignalen. In Wirklichkeit sind es aber deutlich mehr Personen, die bei „frühem Rot“ die Gleise noch überschreiten. Bei dieser Personengruppe greifen wohl nur drastische Strafen, die auch einen Führerscheinentzug bei Fußgängern und Radfahrern einschließen.



Diesen Übergang mit Vollschranken auszurüsten und vom zentralen Stellwerk aus fern zu überwachen wäre sicherlich kein Problem. Dann würde aber in der Stadtmitte von Heusenstamm beim 15-Minutentakt der S2 im Berufsverkehr, wenn also nach Fahrplan exakt alle 7 1/2 Minuten ein Zug abwechselnd in beide Richtungen kreuzt und die Schließzeit einer solchen Schranke sicherungstechnisch viereinhalb Minuten betragen muss, der Individualverkehr komplett zusammenbrechen. Hier eine Unterführung zu bauen, wie im benachbarten Obertshausen vorbildlich gelöst, schied bei der Neuplanung der Strecke aus Gründen der komplexen örtlichen Verkehrssituation aus. Eine Halbschranke ist hier die beste Lösung, zumal die Züge mit verminderter Geschwindigkeit in den in Bild links angrenzenden Haltepunkt ein- und ausfahren.

Opfer sind die Lokführer

Nicht in jedem Fall wurde in Deutschland bei schienengleichen Kreuzungen das technisch Machbare umgesetzt. Oft scheitern intelligente Lösungen an den zu beteiligenden Stellen, vielfach aber auch am fehlenden Geld. Man kann aber davon ausgehen, dass die Bahn alles unternimmt, um neuralgische Punkte zum Schutz ihres Personals und der ihr anvertrauten Fahrgäste zügig zu beseitigen.

Diejenigen Personen, die Halbschranken, Lichtzeichen oder Blinklichter missachten, gefährden zwar in erster Linie sich selbst, leider aber oft genug auch die Gesundheit und das Leben von Triebwagenführern und das der Fahrgäste in den Zügen. Moderne Triebwagen werden heute meist in Leichtbauweise gebaut. Ältere Typen, wie die Baureihe 628, räumten Hindernisse gleich welcher Art spielend beiseite. Auch Dampfloks gingen mit Hindernissen auf Schienen in der Regel nicht gerade zimperlich um, ohne selbst größeren Schaden an der Maschine zu nehmen, insbesondere, wenn noch ein „Kuhfänger“ an der Front montiert war. Und die Sicht vom Führerstand auf die Strecke war bei Dampfloks stark eingeschränkt. Selbst bei modernen Diesellokomotiven mit Führerstand in der Mitte ist die Sicht auf die Strecke nicht gerade optimal. Der meist rundum verglaste Führerstand bietet in dieser Hinsicht einen großen Fortschritt.

Die EG-Richtlinie über die Crashanforderungen bei Neubauten von Triebwagen ist nur ein halbherziger Versuch zum Schutz des Bahnpersonals und zur Minderung von Schäden durch sich im Lichtraumprofil befindender Gegenstände. In erster Linie sind es also die Lokführer, die durch die Unvernunft anderer zu Schaden kommen und sei es auch nur, dass sie mit dem Schock eines erlebten

„Personenschadens“ über Jahre zurechtkommen müssen. Sie sind die eigentlichen Opfer von uneinsichtigen Schäfern, mit MP3-Playern „bewaffneten“ Jugendlichen, unachtsamen oder rotblinden Personen und von Kids, die sich einen Sport daraus machen, Russisches Roulett

beim Überqueren von Bahnübergängen Sekunden vor Eintreffen der Züge zu spielen. Sprechen Sie einmal einen Lokführer an, was er zu berichten weiß, was sich so Tag für Tag auf unseren Schienen abspielt. *(Text und Fotos: Wilfried Staub)*



Bahnübergang zwischen Herleshausen und Wartha (Foto: DB AG/Annette Koch).

Zum Artikel „Alle Jahre wieder“ von Wilfried Staub in der vorigen Ausgabe unserer Verbandszeitschrift erhielten wir folgende Zuschrift:

In der Ausgabe September-Oktober 2010 der „Fahrgastzeitung“ von Pro Bahn Hessen wird im Zusammenhang mit den RMV-Preisen und mit Berufung auf den früheren RMV-Geschäftsführer Volker Sparmann und auf mich als RMV-Pressesprecher behauptet, „dass der Verbund schon aus Gründen der Nachfragerregulierung die Preise regelmäßig anheben muss, weil schon jetzt im morgendlichen Berufsverkehr gravierende Kapazitätsengpässe auftreten, die sonst nicht mehr beherrschbar wären.“ Diese Darstellung ist falsch. Gemeint war vermutlich, dass (auch) der RMV gezielt verbilligte Fahrkarten wie beispielsweise die 9-Uhr-Monatskarte anbietet, damit die Kapazitäten außerhalb der Spitzenzeiten besser genutzt werden und sich die Nachfrage besser verteilt. Die Preiserhöhungen hingegen dienen wie in dem Artikel dargestellt dazu, die Kostenseite im Griff zu behalten und gleichzeitig das Leistungs- und Qualitätsniveau zu verbessern.

Peter E. Vollmer, Leiter Stabsstelle Kommunikation, Pressearbeit des Rhein-Main Verkehrsverbundes (RMV)



So sah die Deutsche Bahn AG vor vier Jahren die Zukunft des unterirdischen Stuttgarter Hauptbahnhofs. Ein ähnliches Projekt zur Tieferlegung des Frankfurter Hauptbahnhofs wurde rechtzeitig gestoppt. (Grafik: DB AG 2006)

Großraum Frankfurt

Frankfurt 21 – nur ein kurzer Traum

Im Gegensatz zu Stuttgart 21 wurde hier rechtzeitig gegengesteuert

Mitte der 90er Jahre träumte man allenthalben noch vom wirtschaftlichen Boom im 21. Jahrhundert. So auch bei der Bahn. Kopfbahnhöfe, so praktisch sie im Dampfzugzeitalter wegen des erforderlichen Lokwechsels waren, so stellen sie heute für den Schnellverkehr in vielen Fällen einen Bremsklotz dar. Neben Stuttgart wurden auch Pläne für unterirdisch durch die Stadt führende Durchgangsstrecken für München und Frankfurt geschmiedet.

1996 wurde das Projekt Frankfurt 21 euphorisch als das Ei des Kolumbus der Öffentlichkeit vorgestellt. Oberbürgermeisterin Petra Roth, alle Fraktionen, selbst die der Grünen konnten sich an-

fänglich für die Idee erwärmen, den Hauptbahnhof als unterirdische Durchgangsstation umzubauen. Aber genau so schnell versank das Projekt überraschend lautlos wieder in den Schubladen der Planer bzw. auf den Festplatten der Computeranimateure. Fünf Jahre später war der Traum endgültig geplatzt und das Vorhaben „auf Eis gelegt“, so die offizielle Verlautbarung.

Heute ist man bei der Bahn, der Stadt und der Landesregierung froh über diese mutige, weil nach dem damaligen Zeitgeist zukunftsfeindliche Entscheidung, und alle wollen sich nun, mit Blick auf das Stuttgart von heute, den Schuh anziehen, diesem Mammutprojekt am Main

den Dolchstoß verpasst zu haben. Allen vorweg, der damalige und jetzige hessische Verkehrsminister Dieter Posch, wobei man neidlos anerkennen muss, dass sein klares Nein für Landeszuschüsse den Befürwortern in einem frühen Stadium den Wind aus den Segeln genommen hat. Er bezweifelte von Anfang an, dass der von der Bahn vorgelegte Kostenrahmen auch nur annähernd eingehalten werden kann.

Da spielten die fachlichen Argumente, die gegen das ehrgeizige Vorhaben sprachen, nur noch eine untergeordnete Rolle – oder sie wurden später von offizieller Seite als Rechtfertigung für das Scheitern zitiert.



Die unter Denkmalschutz stehende Konstruktion des Frankfurter Hauptbahnhofs stellten die Planer von Frankfurt 21 vor große Probleme (Foto: DB AG)

Contra ohne Pro

Gegen das Projekt Frankfurt 21 sprechen folgende Sachargumente:

- Die Kosten stehen in keinem vernünftigen Verhältnis zum Nutzen,
- der Zeitgewinn ist nur minimal und wird durch die Führung über die nordmainische Strecke nach Hanau zum Teil wieder aufgezehrt,
- das westliche Gleisfeld in Hanau müsste zudem aufwändig umgebaut werden,
- die Fernbahngleise sollten in einer offenen Grube mit an das alte Rom erinnernden viaduktartigen Seitengalerien durch den Hauptbahnhof geführt werden, was ggf. einen Eingriff in die seit 1972 unter Denkmalschutz stehende Hallenkonstruktion darstellen würde (Urheberrechtsfrage),
- somit wird kein Raum für zusätzliche Gleise geschaffen,
- weitere Konzentration der Verkehrsströme auf den überlasteten Hauptbahnhof,
- der Aufenthalt der Expresszüge beträgt wegen des Fahrgast- und Triebfahrzeugführerwechsels wie beim Kopfmachen vier Minuten,
- in Höhe der Hauptwache müsste die Trasse auf Level Minus 4, also etwa 30 Meter unter der Erde geführt werden,
- der uneinheitliche Untergrund in Frankfurt (ständiger Wechsel von Sand, wasserführendem Geröll und massivem Fels) und die auf der Trasse stehenden bis zu 300 Meter hohen Wolkenkratzer mit Fundamenten bei 20 Meter Tiefe stellen die Tunnelbauer vor fast unlösbare Probleme,
- niemand fand sich bereit, das Risiko eines solchen Mammutprojektes zu tragen.

In Frankfurt wurden durch das Vorhaben – anders als in Stuttgart anfänglich vorgesehen – auch keine lukrativen Flächen frei, die die Bahn hätte vermarkten und zur Finanzierung des Projektes verwenden können. Bis heute hat nicht einmal die Hälfte des Areals der aufgelassenen Güterbahnhöfe im Frankfurter Gallusviertel einen Käufer gefunden. Insofern hat sich auch die Bahn schnell damit abgefunden, dass das Projekt ad acta gelegt wurde, da es, Zitat: „finanziell nicht darstellbar war“.



*IC im Frankfurter Hauptbahnhof
(Foto: Helmut Lind)*

Frankfurt Rhein-Main plus

Der Frankfurter Hauptbahnhof wurde 1888 eröffnet und ist mit 360.000 Reisenden und knapp 1.000 Zugbewegungen pro Tag der Kopfbahnhof Nummer eins in Deutschland. Als Alternative zu Frankfurt 21 wurde zur Ertüchtigung des Gleisvorfeldes, zur Verbesserung der Pünktlichkeit aller Zugbewegungen, zur Kapazitätserweiterung und Beschleunigung im Jahr 2003 das Folgeprojekt Frankfurt Rhein-Main plus geboren und im Jahr 2009 auf den neuesten Stand der Technik (ein Regelwerk mit 31 Schreibmaschinenseiten) fortgeschrieben. Der

Finanzierungsrahmen sieht je nach Maßnahme eine unterschiedlich hohe Beteiligung des Bundes, des Landes, der Stadt Frankfurt, der Region und der Bahn vor. Vorgesehen sind darin unter anderem folgende Maßnahmen:

- elektronisches Stellwerk (ESTW) für den Großraum Frankfurt (verwirklicht),
- stufenweiser Ausbau des Kopfbahnhofes mit Verlängerung von Bahnsteigen, Neuordnung des Gleisvorfeldes mit kreuzungsfreier Ein- und Ausfahrt von Zügen aus den Haupteinfallrichtungen (teilweise in Angriff genommen),
- Ertüchtigung des S-Bahntunnels auf 24 Zugpaare pro Stunde (verwirklicht),
- Umgestaltung des Bahnhofs Stadion, früher Sportfeld (teilweise verwirklicht),
- Umgestaltung der niveaugleichen Kreuzungen in Höhe des Bahnhofs Sportfeld durch Überwurfbauwerke (Termin offen),
- Bau der dritten Niederräder Eisenbahnbrücke (Termin offen),
- Bau der Schnellfahrstrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar (Termin offen),
- viergleisiger Ausbau der Main-Weser-Bahn in zwei Etappen bis Friedberg (Baubeginn wahrscheinlich noch 2010),
- Modernisierung des Südbahnhofs (Termin offen),
- Bau der Regionaltangente West, der nordmainischen S-Bahn, Anbindung Flughafen Terminal 3, Verschwenkung der Flughafen S-Bahn über Gateway Gardens (Termin offen),
- Ausbau der Ried-, Kinzigtal- und Main-Neckar-Bahn (Termin offen).

Was PRO BAHN sich zusätzlich wünscht, ist eine Querverbindung für die eiligen Fahrgäste, die in den mittleren oder hinteren Wagen eines Zuges einfahren und umsteigen möchten. Dieser helle und ausreichend breite Verbin-

dungstunnel sollte zumindest bei den später einmal acht benachbarten Ferngleisen im Hauptbahnhof in Höhe der halben Bahnsteiglänge mit Rolltreppen und Aufzügen ausgestattet sein.

Inzwischen haben die Verkehrsplaner dazu gelernt, dass nicht jeder Fernzug über den Hauptbahnhof geführt werden muss. Für einen 20-Minutentakt von ICE-Zügen wäre selbst das Fahrgastaufkommen der Region nicht ausreichend groß genug. Es genügt nach Auffassung des Berichterstatters, wenn bestimmte beschleunigte Züge nur den Fernbahnhof auf dem Flughafen oder den Südbahnhof anfahren, wobei letzterer allerdings erst einmal barrierefrei auszubauen wäre und die Umsteigebedingungen und Wartegerlegenheiten ansprechender und fahrgastfreundlicher gestaltet werden müssten.

Alle vorgenannten Maßnahmen werden dazu beitragen, dass die Metropolregion Rhein-Main ein leistungsfähiges Schienennetz erhält, das gleichermaßen den Ansprüchen an einen modernen Schnell- als auch attraktiven Regionalverkehr entspricht. Eine Tunnelstrecke Hauptbahnhof – Ostbahnhof oder in der abgespeckten Version zum Südbahnhof hätte unkalkulierbar hohe Summen gebunden, aber kaum messbare Vorteile gebracht. Das Programm Frankfurt Rhein-Main plus ist die fachlich zutreffende Antwort auf eine nicht verantwortbare Gigantomanie der 90er-Jahre. In Bälde soll ein nächstes Expertentreffen stattfinden, bei dem der weitere Zeitrahmen zur Realisierung der einzelnen Baumaßnahmen festgezurrert werden soll.



Der Frankfurter Hauptbahnhof bleibt oberirdisch (Foto: Raimond Spekking).

Stuttgart 21 - das Ende aller zukunftsorientierten Großprojekte in Deutschland?

Ob Berlin allerdings nach dem Debakel mit Stuttgart 21 und den Einsprüchen zum Bau der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm in einem überschaubaren Zeitrahmen noch Gelder für die dringenden hessischen Projekte lockermachen wird, bezweifeln so manche Insider. Eine über Jahrzehnte autofreundliche Landesregierung hat zudem lieber Millionen in Konzepte wie „Staufreies Hessen“ investiert, Projekte, die sich in vielleicht zehn Jahren bei Benzinpreisen von drei Euro von selbst erledigt haben, aber Investitionen in die Infrastruktur der Schiene schleifen lassen, wobei Bürgerinitiativen und Naturschutzfanatiker durchaus auch ihren Teil dazu beigetragen haben, dass hessische Projekte seit zehn Jahren auf der

Stelle treten, Beispiel: Lärmschutzforderungen an der Main-Weser-Bahn. Das Nachsehen haben ein leistungsfähiger innerdeutscher und europäischer Fernverkehr, noch mehr aber ein attraktiver und pünktlicher Nahverkehr hier in der Region. Scheitert allerdings Stuttgart 21 am Widerstand der Bevölkerung, dann ist unter Umständen auch das Projekt der dringend erforderlichen Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim dem Tode geweiht, das zwar im deutlich kleineren Umfang, aber nicht minder heftig von lokalpatriotischen Protesten, egoistischem Starrsinn und überzogenen Anforderungen an den Naturschutz begleitet wird. Kein Politiker und kein Planer wird als direkte Folge der Stuttgarter Protestbewegung das Risiko eingehen wollen, sich einer ähnlichen Konfrontation mit der Öffentlichkeit stellen zu müssen.

(Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt

Höchst 2014

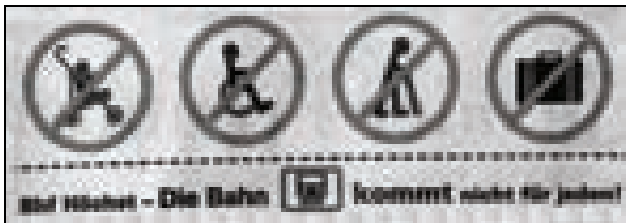
Neue Protestaktionen von Behinderten

Eine Bürgerinitiative in Frankfurt-Höchst will die unhaltbaren Zustände im Bahnhof nicht länger hinnehmen und protestiert lautstark dagegen. Nicht nur Stuttgart, sondern auch Frankfurt hat also seine Bahnprotestbewegung. Allerdings unterscheiden sich beide Initiativen von Grund auf. In Stuttgart versammeln sich regelmäßig montags einige 10.000 Menschen gegen den Bahnhofsumbau, in Frankfurt dagegen trifft man sich sporadisch zu Kundgebungen.



Foto von der Protestaktion

Immerhin etwa 150 Demonstranten machten bei der dritten großen Aktion am 30. September 2010 ihrem Unmut gegen die nach ihrer Ansicht erneute Verschleppung des Umbaus der maroden Station Luft. In Höchst ging es an diesem Abend zwar lautstark und kämpferisch, aber auch ausgesprochen friedlich zu. Auch der anwesende Bahnschutz hielt sich vornehm zurück, obwohl die Demonstranten gegen ihre ureigene Forderung, die einen ungehinderten Zugang zum Bahnsteig zum Inhalt hat, verstießen, indem sie den eiligen Reisenden zu Kundgebungsbeginn vor dem Haupteingang den Weg von und zu den Zügen durch Blockierung der Zugänge erschwerten.



Piktogramm auf den gesponserten Warnwesten der Demonstranten



Die Gruppe der Höchst Demonstranten

„Wir Höchster schämen uns für unseren Bahnhof“, meinte Claus Cromm vom Vereinsring. Seit mehr als 15 Jahren werden Versprechungen gemacht und Stadt und Bahn halten uns Höchster immer wieder hin. Er forderte den vorgezogenen Bau von Aufzügen und Rolltreppen. Für Rollstuhlfahrer, Mütter mit Kinderwagen und ältere Personen mit schwerem Gepäck sei bereits in dem Fußgängertunnel Schluss, noch bevor die Reise begonnen hat.

Bei Stuttgart 21 ruhen die Hoffnungen auf Heiner Geißler als Vermittler. Vielleicht wäre ein honorierter Moderator für Höchst auch eine Lösung, denn nach wie vor schieben sich Stadt und Bahn gegenseitig den Schwarzen Peter für die langsam unerträglichen Verzögerungen bei der Erstellung eines tragfähigen, finanzierbaren und zukunftsweisenden Konzeptes, das nach Meinung des PRO BAHN Regionalverbandes Großraum Frankfurt auch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 11 bis in den Bahnhof einschließt, zu.

Es wäre vielleicht keine schlechte Idee, wenn man in diesem frühen Stadium auch die Bürgerinitiative einbeziehen würde. Der derzeitige Zustand ist, in Abwandlung eines bekannten Slogans, höchst unerfreulich für Höchst. Damit aus Höchst 2014 nicht ein Höchst 2021 wird, werden wohl weitere solche Protestaktionen der Höchster Aktivisten vonnöten sein.

*(Text und Fotos:
Wilfried Staub)*



Werbung für die neue Riedberg-Strecke auf einer Frankfurter Stadtbahn (Foto: traffiq)

Großraum Frankfurt

Neue Linien, neue Züge

Änderungen zum Fahrplanwechsel in Frankfurt und der Region

Viel ist bisher nicht über die Änderungen zum Fahrplanjahr 2011 an die Öffentlichkeit gelangt, außer dem, was schon hinlänglich bekannt ist. RMV und die Lokalen Nahverkehrsorganisationen verweisen auf die noch nicht abgeschlossene Feinabstimmung bzw. auf die eigenen Pressetermine Ende November.

Zum 12. Dezember 2010 gehen in Frankfurt am Main zwei neue U-Bahnlinien der Stadtbahnstrecke D IV ans Netz: die U8, die das Neubaugebiet Riedberg auf direktem Wege mit der Hauptwache und dem Südbahnhof verbindet und in den Taktzeiten der zukünftig entfallenden Verdichtungsfahrten der U3 nach Oberursel verkehrt, und die U9, eine Querverbindung vom Riedberg in östlicher Richtung nach Nieder-Eschbach mit Anschluss an die U2 und in der Gegenrichtung über das Nordwestzentrum hinaus nach Ginnheim mit Anschluss an die Straßenbahnlinie 16 zum Hauptbahnhof. Die Baukosten der rund vier Kilometer langen Neubaustrecke betragen 71 Mio. Euro.

Streiten mag man sich darüber, ob es sinnvoll war, die Strecke auf dem Riedberg oberirdisch zu führen oder nicht besser die Topografie nutzend in offener Bauweise in einem gedeckelten Trog zu verlegen. In der ausgeführten Form kreuzt die Bahn alle zwei bis vier Minuten den viel zu eng dimensionierten Kreisel der nach Abschluss des Siedlungsprojektes einmal stark frequentierten Straße „Zur Kahlbacher Höhe“.



Abzweig Richtung Oberursel (links) und Riedberg (rechts). (Foto: Helmut Lind)

Die oberirdische Lösung hat jedoch den großen Vorteil, dass die Fahrgäste die Bahnsteige der beiden Stationen „Riedberg“ und „Am Forum“ auf kurzen Wegen stufenlos erreichen können. Störend werden allerdings die völlig überdimensionierten Oberleitungsmasten empfunden.

Neue Strecken für HLB und VIAS

Die Hessische Landesbahn übernimmt zum Fahrplanwechsel von DB Regio die Regionalexpress-Linie 40 (Frankfurt Hbf – Gießen – Siegen) und einzelne Kurse der Regionalbahn-Linie 30 (Gießen – Marburg). Die Züge von Marburg fahren ab Gießen mit denjenigen aus Siegen vereint nach Frankfurt Hbf bzw. werden in der Gegenrichtung dort getrennt. Die insgesamt 1,3 Millionen Zugkilometer werden mit fabrikneuen drei- oder vierteiligen E-Triebwagen der Baureihe Flirt gefahren. Der Gesamtfahrplan auf der Strecke Gießen – Frankfurt ist dadurch verbessert, auch wenn nicht alle berechtigten Kundenwünsche berücksichtigt werden konnten.

Auch auf der „RheingauLinie“ (SE 10, rechte Rheinseite) kommt zwischen

Frankfurt Hbf und Neuwied der gleiche Triebwagentyp zum Einsatz. In Hessen gilt in diesen Stadtexpresszügen der RMV-Tarif. Tickets können nur an den Automaten des RMV erworben werden. Zwischen Kaub und Neuwied gelten die Tarife des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM). Bei verbundübergreifenden Fahrten kommt der VIAS-Haustarif zur Anwendung, der dem der DB entspricht. Auf dem Streckenabschnitt in Rheinland-Pfalz – und nur dort – kann man unter bestimmten Voraussetzungen den Fahrschein auch beim Zugbegleiter nach Antritt der Fahrt erwerben. Gute Geografiekenntnisse der Fahrgäste werden also vorausgesetzt, sonst ist Ärger vorprogrammiert. Vielleicht gibt es in den Zügen aber einen optischen und akustischen Hinweis: „Achtung, Sie verlassen jetzt den Bereich des fahrgastfreundlichen VRM!“

In diesem Jahr lohnt sich besonders der Kauf der entsprechenden Fahrplanbücher des RMV. Vom 11. November an sollen außerdem alle ab dem 12. Dezember 2010 gültigen Verbindungen online über die RMV-Verbindungsanskunft abrufbar sein. (*Wilfried Staub*)



Neue Triebwagen der Hessischen Landesbahn. (Foto: Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt**Monatstreff in Franken****Exkursion des Regionalverbandes nach Nürnberg und Gräfenberg**

Unter dem Motto „Vom Adler zur U-Bahn – Exkursion nach Nürnberg und Gräfenberg“ besuchte eine kleine Gruppe des Regionalverbandes Frankfurt im Juli die Gräfenbergbahn in Mittel- und Oberfranken und verschaffte sich einen Einblick in den ÖPNV der Stadt Nürnberg. Als örtlicher Begleiter war Siegfried Wagenländer von PRO BAHN Mittelfranken mit von der Partie, der zusammen mit Thomas Schwemmer vom Regionalverband die Reiseleitung übernommen hatte.



Gespannt erwarten die Teilnehmer der Exkursion die Einfahrt der U2 in Nürnberg. (Fotos: Helmut Lind)

In Nürnberg konnte die Gruppe aus der „Führerstandsperspektive“ die Fahrt mit der brandneuen führerlosen U-Bahn der Linie 2 zum Nordostbahnhof im Tunnel erleben. Der bereits wartende Desiro der Gräfenbergbahn fuhr uns dann durch

die hügelige Landschaft an den Rand der Fränkischen Schweiz zum Endbahnhof Gräfenberg.



Zugkreuzung in Eschenau

Mehrfach von der Stilllegung bedroht, verdankt die Bahn ihre Rettung einem Landrat, der die Schüler wieder in die Bahn holte, Bürgerinitiativen und der „Allianz pro Schiene“, insbesondere PRO BAHN. Heute fährt die DB Regio einen Stundentakt an allen Tagen der Woche und in den Hauptlastzeiten halbstündliche Verstärker auf der eingleisigen Nebenbahn. Teilweise sind auf der rundum renovierten und mit modernen Haltepunkten ausgestatteten Strecke drei Züge gleichzeitig unterwegs.

Zurück ging es zum Abschluss unserer Exkursion wieder zurück nach Nürnberg, um – sozusagen als Kontrast – das historische Straßenbahndepot St. Peter und dort die Sonderausstellung „Vom Adler zur führerlosen U-Bahn“ zu besuchen. (Thomas Schwemmer)

Starkenburg

Darmstadt – Bahnhof des Jahres 2010

Auszeichnung der „Allianz pro Schiene“ – auch PRO BAHN mit dabei

Der kundenfreundlichste Bahnhof Deutschlands liegt nach Ansicht der Allianz pro Schiene im Süden Hessens. Bahnfreunde und Politprominenz aus Wiesbaden feierten am 14. September 2010 die Siegerehrung. Im Beisein von Landesverkehrsminister Dieter Posch (FDP) enthüllten die Jury-Mitglieder eine Messingtafel an der Fassade des alten, denkmalgeschützten Bahnhofs aus grauem Naturstein.

Der Darmstädter Bahnofsmanager Benjamin Schmidt und Darmstadts Oberbürgermeister Walter Hoffmann (SPD) bekamen eine Urkunde für ihre vorbildliche Gemeinschaftsleistung bei der fast zehn Jahre währenden Modernisierung des Darmstädter Hauptbahnhofs.

Darmstadt besitzt Deutschlands grünen Bahnhof, so die Jury. Daneben sei er ein Paradebeispiel, wie man alle Verkehrsträger vorbildlich miteinander verbindet. Ein Jury-Mitglied verwies auf den Vorplatz vor dem Haupteingang mit den fantasievoll gestalteten Straßenbahnhaltestellen. „Hier wird der Nutzer des Öffentlichen Verkehrs nicht sofort vom Autoverkehr erfasst, sondern er kann in Ruhe umsteigen“. Der Westeingang sei mit einem Parkhaus passend für den Autoverkehr eingerichtet, Fahrradfahrer könnten den Bahnhof rundum anfahren.



Der Darmstädter Hauptbahnhof (Fotos: Wilfried Staub)

Nach Ansicht der Jury steht in der hessischen Wissenschaftsstadt ein Bahnhof, der von innen und außen konsequent auf Kundenbedürfnisse abgestimmt ist. Sie führt dazu aus:

„Von außen ist das unter Denkmalschutz stehende Gebäude imposant anzusehen, von innen eine Wohltat für Reisende. Innen ist es hell. In der Bahnhofshalle harmonisiert moderne Glasarchitektur mit Jugendstillampen. Grauer Naturstein steht in wohlthuendem Kontrast zur grünen Leuchtreklame des Obstsaftstandes. Wer Fahrkarten kaufen will, bekommt auf Fernsehbildschirmen schon vorher die Fotos und Namen der Kundenbetreuer angezeigt. Wer eine Nummer gezogen hat, kann Wartezeiten im Reisezentrum in roten Ledersesseln überbrücken. Auffallend viel Sitzgelegenheiten gibt es auch auf dem Vorplatz zum Westausgang und gut verteilt im ge-

samen Gebäude. Das Einkaufs- und Gastronomieangebot ist vielfältig, auch dank des nachträglich zur besseren Verknüpfung mit dem Stadtwesten angebauten Glasbaus, der zahlreichen Geschäften und Büros zusätzlichen Platz bietet und eine harmonische Einheit mit dem historischen Ursprungsgebäude bildet.

Ein besonderes Schmuckstück ist der Fürstenbahnhof. Früher mit Warte- und Sanitärräumen sowie einem eigenen Zugang zum Gleis 1, dem Fürstenbahnsteig, ausgestattet, wirbt er nun mit historischem Namen und dem Zusatz „Bar, Restaurant, Lounge“ in unmittelbarer Bahnhofsnähe um Kunden.



Preisverleihung: Zur Jury gehörte auch Karl-Peter Naumann (PRO BAHN Bundesvorsitzender, ganz rechts).

Der Vorplatz am Haupteingang besticht durch futuristische Bus- und Straßenbahnhaltestellen. Farbenfroh leuchten sie den Reisenden den Weg. Die strikte Trennung des Autoverkehrs von den Öffentlichen Verkehrsmitteln auf dem Bahnhofsvorplatz und die vorbildliche Information zu den weiterführenden Verkehrsmitteln haben aus dem Darmstädter Hauptbahnhof ein Paradebeispiel für die gelungene Verknüpfung der Verkehrsmittel gemacht: Das Parkhaus und Motorradstellplätze am Vorplatz zum Westeingang, der Öffentliche Verkehr am Vorplatz zum Haupteingang und Fahrräder rund um den Bahnhof.

Jenseits des Berufsverkehrs kommt an Deutschlands grünstem Großstadtbahnhof eine heiter entspannte Grundstimmung auf. Hier steigt man gerne ein und aus, kauft ein oder lässt sich nieder – zum Beispiel unter dem sommergrünen Kastanienbaum vor dem Restaurant Fürstenbahnhof." (hk)

War die Jury wirklich in Darmstadt?

Zur Ehrung ein etwas launiger Kommentar von Holger Kötting

Darmstadt ist Bahnhof des Jahres geworden. Schön. Allerdings ist dies nicht mehr als die Momentaufnahme einer Jury, die sich nicht mit den Alltagsproblemen befasst hat. Es ist der typische Eindruck, den man erhält, wenn man kurzzeitig in einer fremden Stadt zu Gast ist. Kommt man mit den Leuten vor Ort

ins Gespräch, so stellt man fest, dass auch dort nicht alles so rosig ist, wie es der erste Anblick vermuten lässt. So ist es auch in Darmstadt. Sicher, gegenüber dem unrenovierten Bahnhof und seinem Umfeld hat sich mit der Modernisierung einiges getan und die Darmstädter können sich über ihr Schmuckstück freuen.



Der Fürstenbahnhof in Darmstadt, Teil des Hauptbahnhofs. (Foto: Reinhard Dietrich)

Aber ein Bahnhof ist nicht nur ein Kunstwerk zum Ansehen, sondern ein Bauwerk, das bestimmte Funktionen zu erfüllen hat. Eine heiter-gelassene Grundstimmung sagt die Jury dem Bahnhof nach. Das mag so lange zutreffen, bis Fahrgäste durch die seit der Renovierung viel zu schmalen Treppen und den sich werktätlich dort bildenden Schlangen ihren Anschlusszug verpassen. Dann ist es aus mit der heiter-gelassenen Stimmung.

Und besonderer Service im Reisezentrum? Nun ja, das Ziehen von Wartemarken und aufgestellte gemütliche Sitze sind keine Besonderheit von Darmstadt. Dass das Reisezentrum erst verkleinert wurde, ist der Jury offensichtlich entgangen. Die Wartezeiten haben sich erhöht, egal ob Einzel-, Zentralschlange oder Aufrufnummern. Das betrifft mich persönlich zum Glück recht wenig, und wenn es die

Bahn endlich schaffen würde, ihren Automaten (oder dem Online-System) auch den Verkauf von Fahrkarten ab und bis zu den Grenztarifpunkten beizubringen, müsste ich das Reisezentrum noch seltener aufsuchen. Aber die Warteschlangen im Reisezentrum zeigen, dass es weiterhin genügend Bedarf für personalbedienten Fahrkartenverkauf gibt.

Über das vielfältige Gastronomie- und Einkaufsangebot kann man ebenso geteilter Meinung sein. Bis heute gibt es beispielsweise im Darmstädter Hauptbahnhof keine Bäckerei. Nun werden einige Leser einwenden, dass dort die Filiale eines Großunternehmens zu finden ist, die sich im Untertitel als Feinbäcker der österreichischen Hauptstadt ausgibt. Aber Hand aufs Herz: Die Produkte dieser Kette haben mit Backwaren einer echten Bäckerei soviel gemeinsam wie Analogkäse mit einem leckeren Maroil-

les. Und Gastronomie? Außer dem hektischen Imbissbereich gibt es nur den Fürstenbahnhof, der von seiner Preisstruktur nicht wirklich zum Verweilen einlädt. Den einzigen Gastronomen im Westbahnsteig, bei dem man gemütlich die Wartezeit auf einen Zug verbringen konnte, hat die Stadt Darmstadt bereits vor Jahren erfolgreich vertrieben.

Der Vorplatz besticht durch futuristische Straßenbahnhaltestellen. Diese scheinen von der Jury aber keiner näheren Überprüfung unterzogen worden zu sein, denn sonst wäre ihr aufgefallen, dass die Playmobilhütten nicht alltags-tauglich sind. Der Wind pfeift ungehindert hindurch, sie sind schlecht beleuchtet und bei Dunkelheit können die Fahrpläne nicht entziffert werden. Hinzu kommt, äußerst geschickt für die wichtigste Haltestelle im ganzen Netz, dass die Stadt Darmstadt Stadtpläne aufgehängt hat, die keinerlei eingezeichnete Bus- und Straßenbahnlinien aufweisen. Wie soll sich da ein auswärtiger Gast orientieren können – und man fragt sich, wie die Jury zu ihrer Aussage „vorbildliche Information“ gekommen ist. Von

den Problemen mit den Abfahrtsanzeigen, die bis heute nicht richtig funktionieren, mal ganz zu schweigen. Ebenso der Aufwand über viele Jahre, bis endlich im Bahnhof eine Fahrgastinformationsanzeige für die Bus- und Straßenbahnlinien angebracht werden konnte.

Aber das erste Orientierungsproblem stellt sich bereits am Treppenabgang zu den Bahnsteigen, wenn sich ein fremder Fahrgast entscheiden muss, in welche Richtung er zu seinem Anschlussbus laufen soll. Warum auch immer, die Stadt Darmstadt ist nicht in der Lage, die Buslinie F wieder wie alle anderen Linien auf die Ostseite des Bahnhofs zu führen. Offiziell gibt dies keiner zu, aber diese Maßnahme gegen ÖPNV-Nutzer hatte einzig den Zweck, den städtischen Westbahnsteig durch zwangsweise Laufkundschaft zu beleben. Dank des Supermarkts ist diese Zwangsmaßnahme nicht mehr nötig. Trotzdem verbleibt die Buslinie unsinnigerweise auf der Westseite und verursacht unnötige Umsteigewege. Was soll daran eine „gelungene Verknüpfung“ der Verkehrsträger sein?(hk)

Rhein-Neckar

Was ist neu im Fahrplan?

Änderungen für die Rhein-Neckar-Region

Große Veränderungen stehen in der Region zwischen Mannheim und Karlsruhe zum bevorstehenden Fahrplanwechsel nicht an. Neu in Betrieb gehen wird die Strecke der Karlsruher S-Bahn vom südpfälzischen Wörth nach Germersheim, die mit Stadtbahnfahrzeugen auf zwei Linien von der Karlsruher Innen-

stadt bis zum Endpunkt der Linien S3 und S4 der S-Bahn Rhein-Neckar führen wird.

KBS 675 bis KBS 679 (Südpfalznetz)

Wegen der Neuausschreibung des Südpfalznetzes werden ab 12. Dezember 2010 zahlreiche Änderungen umgesetzt.

Insgesamt kommen 16 moderne Triebwagen vom Typ 643 und 642 zum Einsatz, die unter anderem im Innenraum komplett modernisiert wurden und die bisherigen Triebzüge der Baureihe VT 628 ersetzen. Vor 19 Uhr werden 25 Prozent und nach 19 Uhr alle Züge im Südpfalznetz mit einem Kundenbetreuer besetzt. Dazu werden derzeit 16 neue Mitarbeiter geschult und auf ihren Einsatz vorbereitet.



*Triebwagen der Baureihe 643 der S-Bahn Rhein-Neckar
(Foto: DB AG/Rinderspacher)*

KBS 704

Wegen Elektrifizierungsarbeiten für die Verlängerung der S3 und S4 nach Bruchsal bleibt die Strecke Graben-Neudorf Germersheim zwischen dem 30.7. und 25.9.2011 voll gesperrt.

KBS 705

In den Sommerferien 2011 vom 8. August bis 10. September 2011 wird der RE-Verkehr Würzburg – Stuttgart über Osterburken und Neckarelz umgeleitet. Für die S-Bahnen ergeben sich dadurch leichte Veränderungen.

Die RE der Linie (Stuttgart) – Heilbronn – Mannheim halten ab dem Fahrplanwechsel an Samstagen und Sonntagen überwiegend zusätzlich am Bahnhof Heidelberg Altstadt im Zweistun-

dentakt, um Ausflüglern einen direkten Zugang zum Touristenzentrum der Neckarstadt zu ermöglichen.

KBS 650

Der Bahnhof Großsachsen-Heddesheim wird zum Fahrplanwechsel in Heddesheim-Hirschberg umbenannt.

Fernverkehr

Der ICE-Sprinterzug, der bisher in Darmstadt startete, wird ab Fahrplanwechsel montags von Stuttgart über Mannheim und Frankfurt nach Berlin fahren. Abfahrtszeit in Mannheim wird 5.28 Uhr sein, die Ankunft Berlin Hbf 9.52 Uhr. Darmstadt wird in Zukunft mit einem ICE der Linie Frankfurt – Leipzig an den ICE-Sprinter nach Berlin angebunden.

Ein Zugpaar Budapest – München mit österreichischen Railjet-Fahrzeugen wird an Samstagen und Sonntagen über Stuttgart und Mannheim nach Frankfurt am Main durchgebunden. Abfahrt Richtung Budapest wird in Mannheim 6.13 Uhr sein, Ankunft aus Budapest 23.44 Uhr.

Neu für Pendler ist eine schnelle IC-Verbindung montags bis freitags von Mannheim (ab 6.10 Uhr) über Ludwigshafen (6.19 Uhr), Frankenthal (6.27 Uhr) und Worms (6.37 Uhr) nach Frankfurt. Rückfahrt ab Frankfurt ist abends um 17.40 Uhr.

Der „Ski-Express Montafon“ der bereits seit zwei Fahrplanperioden im Winter samstags von Frankfurt nach Bludenz fährt, wird bis Landeck verlängert. Abfahrt in Frankfurt um 6.46 Uhr, in Heidelberg um 7.42 Uhr.

Samstags neu eingeführt wird auch eine IC-Direktverbindung von Stuttgart über Heidelberg (ab 7.55 Uhr) und Mannheim (ab 8.08 Uhr) und via Köln nach Norddeich Mole sein. (wb)

Rhein-Neckar

Neuer Haltepunkt in Weinheim

Station Sulzbach soll kommen – Zusammenhang mit neuen Gütergleisen?

Im Oktober meldeten der Stuttgarter Staatssekretär Georg Wacker (CDU) als auch der Weinheimer Oberbürgermeister Heiner Bernhard (SPD), dass der von Weinheim gewünschte künftige S-Bahn-Haltepunkt Weinheim-Sulzbach gebaut werden kann. Die DB Netz AG hatte noch vor einem Jahr den Bau zusätzlicher Haltepunkte an der Main-Neckar-Bahn abgelehnt mit der Begründung, die Strecke sei heute schon überlastet. Was hat nun den Meinungsumschwung bei DB Netz ausgelöst?

Die Stadt Weinheim hatte schon Anfang des Jahres, unter anderem auf Anregung von PRO BAHN, vorgeschlagen, die Haltepunkte Lützelsachsen und Sulzbach alternierend zu bedienen, so dass in Summe bezüglich der Anzahl der Zug-, bzw. S-Bahn-Halte keine Änderung gegenüber der heutigen Situation entstünde. Insbesondere PRO BAHN hält es für wichtig, diesen Haltepunkt jetzt im Rahmen der 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar zu bauen, da sonst wahrscheinlich für Jahrzehnte keine weiteren Haltepunkte an der Main-Neckar-Bahn gebaut werden. Der Vorschlag der Stadt Weinheim wurde damals jedoch abgelehnt. Es muss sich also seit Anfang 2010 etwas getan haben, was diesen Meinungsumschwung bei DB Netz ausgelöst hat.

Die Antwort dürfte die geplante Ansiedlung des Logistik-Dienstleisters Pfenning in Heddesheim sein. Die Firma will ihren Firmensitz von Viernheim nach Heddesheim verlagern und dort für 100

Millionen Euro ein großes Logistikzentrum bauen.



Der bisherige Gleisanschluss der Firma Pfenning in Viernheim (Foto: local4u)

Dieses soll einen Gleisanschluss an die Main-Neckar-Bahn bekommen – und jetzt wird es spannend: Im städtebaulichen Vertrag hat sich die Firma Pfenning nämlich verpflichtet, beim Regierungspräsidium in Karlsruhe einen Antrag auf Planfeststellung für eine Schienenanbindung an die Main-Neckar-Bahn zu stellen. Dies ist erfolgt und es liegt bereits ein unterschrittsreifer Infrastruktur-Anschlussvertrag der Deutschen Bahn AG vor. Zusätzlich hat DB Netz mit Schreiben vom 5. September 2008 er-

klärt, dass „der gewünschte Gleisanschluss im Bahnhof Großsachsen-Heddesheim bedienbar sei, wenn eine direkte Einfahrt aus dem Bahnhof Großsachsen-Heddesheim in den Anschluss erfolge“.

Zur technischen Machbarkeit heißt es in diesem Schreiben, dass eine Bedienung aus Richtung Mannheim Rangierbahnhof erfolgen solle und dass der Anschluss nach kurzem Aufenthalt im Gleis 3 des Bahnhofs Großsachsen-Heddesheim (der bald Heddesheim-Hirschberg heißen wird) mit dem Triebfahrzeug an der Spitze erreicht werde.



*Pfenning-Güterzug in Vierheim
(Foto: Martin Hawlisch)*

Nun muss man wissen, dass die Firma Pfenning westlich der Main-Neckar-Bahn bauen will, das Gleis 3 (ein Überholgleis) jedoch das östlichste der drei Gleise ist. Daher braucht man für die Kreuzung der zwei Betriebsgleise der Main-Neckar-Bahn über vier oder fünf Weichen und eine Strecke von etwa 300 m mit einem Güterzug mit 18 Wagen (Angabe der Firma Pfenning) aus dem Stand ein Zeitfenster von etwa 15 Minuten.

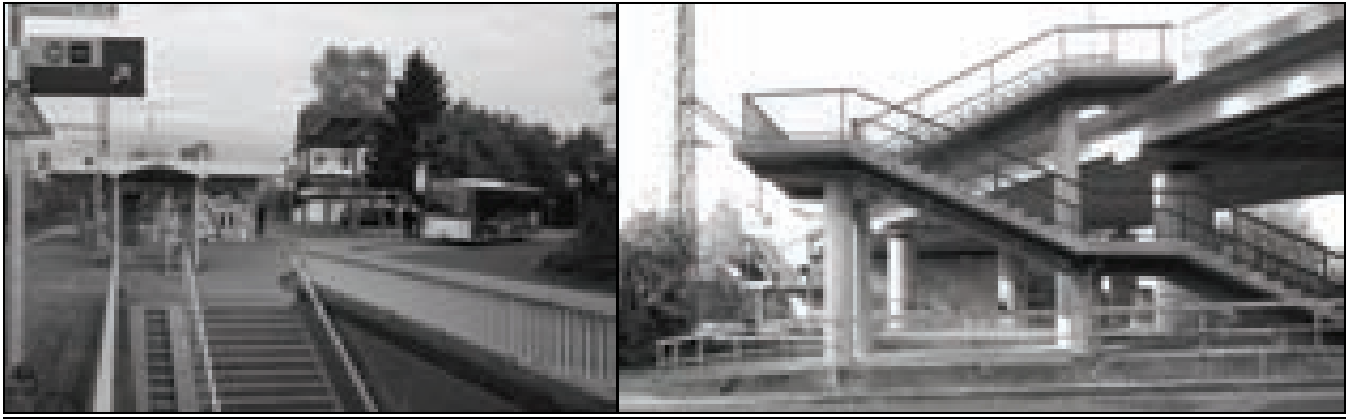
Wie kommt nun DB Netze dazu, ausgerechnet auf der Main-Neckar-Bahn mehrmals täglich ein freies Zeitfenster von mindestens 15 Minuten zuzusagen?

Hier ist offensichtlich etwas politisch gewollt, was real nicht machbar ist. Deshalb wurden auch von verschiedener Seite Einwendungen beim Regierungspräsidium Karlsruhe gegen diesen Gleisanschluss geltend gemacht.

Dadurch kam ans Licht, dass DB Netz zwar die Main-Neckar-Bahn weder als überlastet noch als von Überlastung bedroht erklärt hat, andererseits aber ein um 20 Prozent erhöhtes Trassenentgelt für die Benutzung aufgrund „besonders starker Auslastung“ von allen Benutzern im Abschnitt Mannheim-Friedrichsfeld bis Darmstadt nimmt. Dies ist schlicht und einfach illegal. Die sogenannte Eisenbahn-Infrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) schreibt einerseits in den Paragraphen 16 bis 18 vor, dass überlastete oder von Überlastung bedrohte Strecken gemeldet werden müssen und eine Kapazitätsanalyse sowie ein Plan zur Beseitigung des Kapazitätsengpasses vorgelegt werden müssen, andererseits ein erhöhtes Trassenentgelt wegen starker Auslastung nur erhoben werden darf, wenn eine Strecke als überlastet gemeldet ist, der geforderte Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität vorliegt und „mit dem im Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität aufgeführten Maßnahmenkatalog Fortschritte erzielt“ wurden.

Die DB Netz AG kommt also immer mehr unter Druck, weil natürlich auch dem Eisenbahnbundesamt (EBA) als Aufsichtsbehörde dieses an eigenen Interessen und nicht an der Gesetzeslage orientierte Verhalten der DB Netz AG aufgefallen ist. So dürfte die Zustimmung zur Errichtung des neuen Haltepunktes Sulzbach den Protesten und Einwendungen gegen den Gleisanschluss der Firma Pfenning zu verdanken sein.

(Michael Löwe)



Kaum genutzt: Die Brücke an der Station Oberursel-Weißkirchen/Steinbach (rechts). Die Fahrgäste gehen lieber durch die Unterführung (links). (Fotos: Wilfried Staub)

Das Allerletzte

Schwarzbuch des Bundes der Steuerzahler

Auch Bahnprojekte in Hessen und Rhein-Neckar im Visier

Auf Platz 4 der bundesweiten Top 10 der Steuerverschwendungen, die im diesjährigen Schwarzbuch des Bundes der Steuerzahler aufgeführt sind, rangiert die Sanierung eines Treppenaufgangs zur L 3006 in Oberursel-Weißkirchen/Steinbach der Homburger Bahn (S5). Dieser war so marode, dass er über fünf Jahre gesperrt war und nun entweder – weil überflüssig – für 80.000 Euro abgerissen oder aber von Grund auf saniert werden musste. Das Amt für Straßenwesen Frankfurt entschied sich – ohne Beteiligung der Kommunen und der Bahn - für die 285.000 Euro teure Sanierung, obwohl laut einer Zählung des Bundes der Steuerzahler nur vier von täglich 500 Fahrgästen diesen Treppenaufgang nutzen. Der Rest nimmt den Weg durch die ebenfalls vorhandene bequemere Unterführung mit unmittelbarem Zugang zu den Bussteigen der RMV-Linien.

Auf kein Verständnis stößt beim Steuerzahlerbund die politisch gewollte 13 Kilometer lange ICE-Anbindung des Hauptbahnhofs Wiesbaden an die Neubaustrecke Frankfurt – Köln, die 2002 eröffnet wurde und 279 Millionen Euro gekostet hat. Die Bahn hatte sich von Anfang an gegen die Stichstrecke ausgesprochen und sich noch vehementer gegen einen zweigleisigen Ausbau gewehrt, da ihre eigenen Fahrgastprognosen überhaupt keinen wirtschaftlichen ICE-Betrieb erkennen ließen. Was wäre aber eine Landeshauptstadt ohne Schnellverkehrsanbindung wert, fragte man sich in der Staatskanzlei und im Magistrat und bestand auf dem Millionengrab? Die Verkehrsexperten der Bahn behielten recht. Nur durchschnittlich 10 Fahrgäste stiegen beim Zweistundentakt in Wiesbaden ein oder aus. Heute gibt es folgerichtig werktags nur noch zwei Zugpaare auf der Geisterstrecke.

Mainzelbahn zu lang

Mainz baut derzeit eine neue Straßenbahnlinie, die „Mainzelmännchen Bahn“. Auch an diesem Projekt findet der Steuerzahlerbund gar keinen Gefallen, „da ein millionenschwerer Investitionsflop drohe“. Die zehn Kilometer lange Strecke solle Bund, Land und Stadt rund 70 Millionen Euro kosten. Die geplante Trasse sei nur deshalb so lang, weil man erst ab einer Projektsumme von 50 Millionen Euro Fördermittel des Bundes erhält. Ursprünglich sei nur eine drei Kilometer lange Strecke für 22 Millionen Euro vorgesehen gewesen, die Mainz alleine hätten stemmen müssen.



Mainzer Straßenbahn (Foto: Juvée Blau)

Draisine im Überwald

In der Hessenschau vom 28. Oktober 2010 wurde auch das Projekt von Draisinenfahrten auf der vor 15 Jahren stillgelegten Trasse der Überwaldbahn auf die Schippe genommen, das bereits im Schwarzbuch von 2008 kritisiert wurde. 7.460.000 Millionen Euro teuer sei das Unterfangen, das sich trotz Fördermittel aus Brüssel nie rechnen werde, weil von falschen Tatsachen ausgegangen werde.



Draisine auf der Überwaldbahn

Der Reporter des Hessischen Rundfunks machte sich darüber lustig, dass man wegen der erheblichen Steigung erwäge, mit Solarzellen ausgerüstete Draisinen einzusetzen, obwohl große Teile der Strecke doch durch Wälder oder sogar Tunnel führen.

Die Befürworter dieser Idee hätten sich zunächst einmal bei den Betreibern bestehender Draisinenstrecken fachkundig machen sollen, welche Auflagen des Eisenbahnbundesamtes und der Versicherer zu erfüllen sind. Die Durchführung von Draisinenfahrten auf der ebenerdig verlaufenden Frankfurter Hafentbahn, eine Idee von Stadtrat Lutz Sikorski, und den Grünen, die zweifellos ein Publikumsmagnet hätte werden können, verschwand nach einem Versuch im Sommer dieses Jahres sang- und klanglos in den Schubladen, weil die behördlichen Auflagen und die der Versicherung einfach nicht zu erfüllen waren. So hätte jedes Gefährt von einem eingewiesenen Bremser und einer weiteren ausgebildeten Person zur Sicherung der Fußgängerüberwege begleitet werden müssen.

(Wilfried Staub)

PRO BAHN – Adressen und Spendenkonten

PRO BAHN e. V. Hauptstadtbüro

Friedrichstr. 95 (PB 98)
10117 Berlin
Tel.: (030) 3982 0581 (Mitgliedsanfragen)
Tel.: (030) 3982 0582 (Kundenprobleme)
Fax: (030) 2096 2586
www.pro-bahn.de

Für Adressänderungen:

E-Mail: mitgliederservice@pro-bahn.de

PRO BAHN Landesverband Hessen e. V.

Landesvorsitzender Hermann Hoffmann
Postfach 11 14 16
60049 Frankfurt a.M.
www.pro-bahn.de/hessen

Ansprechpartner für Radio und Fernsehen

Dr. Martin Schmidt
Tel./Fax (0 69) 37 56 24 88
tagsüber Tel. (0 69) 7 98 - 2 91 71
E-Mail: m.schmidt@chemie.uni-frankfurt.de

PRO BAHN in Nordhessen

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

Bankverbindung (Spendenkonto):

Landesverband Hessen e. V.: Konto 695831-605 bei der Postbank Frankfurt am Main
(BLZ 500 100 60); Kontoinhaber Holger Kötting
Landesverband Baden-Württemberg e. V.: Konto 2035261 bei der Volksbank Pforzheim
(BLZ 666 900 00)
Regionalverband Großraum Frankfurt e. V.: Konto 1113091 bei der Sparda-Bank Frankfurt
(BLZ 500 905 00)
Regionalverband Starkenburg e. V.: Konto 571300 bei der Volksbank Darmstadt (BLZ 508 900 00)

Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!

PRO BAHN in Osthessen

Thomas Bayer
Roter Weg 5
36163 Poppenhausen
Tel./Fax: (0 66 58) 91 86 03
E-Mail:
thomas.bayer-poppenhausen@t-online.de

PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.

Regionalvorsitzender Helmut Lind
Holzweg 17
61440 Oberursel
Tel. (0 61 71) 46 28
E-Mail: info@frankfurt.pro-bahn.de

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.

Regionalvorsitzender Dr. Gottlob Gienger
Berliner Str. 32
64807 Dieburg
Tel. (0 60 71) 2 43 60, Fax 8 17 60
E-Mail: info@starkenburg.pro-bahn.de
www.pro-bahn.de/starkenburg

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar

Regionalvorsitzender Andreas Schöber
Holbeinstraße 14
68163 Mannheim
Tel. (06 21) 41 19 48 oder (01 74) 5 85 62 63
E-Mail: pb-rhein-neckar@arcor.de
www.pro-bahn.de/rhein-neckar

PRO BAHN – Termine

Allgemeine Termine:

Mi 1.12. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft Januar – Februar 2011. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken.

PRO BAHN in Nordhessen:

Mi 24.11. 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmstraße 2, Kassel

Mi 29.12. (jeden letzten Mittwoch im Monat).

PRO BAHN Großraum Frankfurt e.V.:

Mo 6.12. ab 18.30 Uhr: Monatstreff im Saalbau Gutleut, Rottweiler Straße 32, Raum 3 (fünf Fußminuten vom Hauptbahnhof/Südseite).

Regionalverband Starkenburg e. V.:

Mi 24.11. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg, Vereinsgaststätte „Grün-Weiß“ in der Waldkolonie (Dornheimer Weg 27, Darmstadt)
15 Minuten Fußweg ab Hauptbahnhof oder mit Linie F bis Hst. Rodensteiner Weg (18.30-19.00 Uhr: informeller Teil, 19.00-21.00 Uhr: Tagesordnung).

Mi 22.12. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des Regionalverbandes Starkenburg in der Vereinsgaststätte „Grün-Weiß“ in der Waldkolonie.

Regionalverband Rhein-Neckar:

Do 18.11. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar im Umweltzentrum Mannheim, Käfertaler Straße 162.

Do 16.12. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar im Braustüberl, Bergheimer Str. 91 in Heidelberg.

Sonstige Termine

Do 11.11. 20.00 Uhr: Arbeitstreffen der IG PRO SCHIENE Weschnitztal-Überwaldbahn

Do 9.12. im Gasthaus „Zur Kreuzgasse“ in Ober-Waldmichelbach.

Advents- und Nikolausfahrten Hessischer Eisenbahnvereine (eine Auswahl):

Bad Homburg – 11. Dezember – Schienenbus (www.eistalbahn.com)

Bad Nauheim – 27./28. November – Diesellokomotive (www.ef-wetterau.de)

Darmstadt – 4./5. Dezember – Dampflokomotive (www.museumsbahn.de)

Frankfurt (Main) – 11./12. Dezember – Dampflokomotive
(www.frankfurt-historischeisenbahn.de)

Frankfurt (Main) – 12. Dezember – Dampflokomotive (www.museumsbahn.de)

Naumburg – 4./5./12. Dezember – Dampflokomotive (www.hessencourrier.de)

Rüdesheim (Rhein) – 28. November – Dampflokomotive
(www.frankfurt-historischeisenbahn.de)

Rüdesheim (Rhein) – 5. Dezember – Schienenbus (www.oef-online.de)

Wiesbaden – 4. Dezember – Dampflokomotive (www.artalbahn.de)

Alle Angaben ohne Gewähr!

