

PRO BAHN Hessen



Fahrgastzeitung

Extrablatt

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

Sonderbeilage zu Nr. 100

November – Dezember 2013



Aus dem Alltag der „FGZ“-Redaktion	S. 8
Die Zukunft des ÖPNV in Hessen	S. 25
Es geht auch anders: Beispiel Frankreich	S. 37

Titelbild: Der Frankfurter Hauptbahnhof, das Epizentrum des Schienenverkehrs in Hessen. (Foto: Raimond Spekking)

Seit Februar 1997 gibt es die „Fahrgastzeitung“ („FGZ“), damals noch unter dem Titel „Südhessenschiene“. In dieser Sonderbeilage in Ausgabe Nr. 100 berichten wir über die Geschichte der „FGZ“ berichten sowie über die Erfolge der Aktiven in den fünf hessischen Regionalverbänden (siehe Karte rechts) und im länderübergreifenden Regionalverband Rhein-Neckar in den vergangenen 17 Jahren. Wir geben außerdem einen Ausblick, wie wir uns den Schienenverkehr und ÖPNV im Jahr 2030 vorstellen. Dann erscheint voraussichtlich „Fahrgastzeitung“ Nr. 200. Ein Blick über die Grenzen soll schließlich zeigen, wie gut ÖPNV sein kann, aber auch, wo Deutschland beim Schienenverkehr vorne ist. Viel Spaß beim Lesen wünscht die „FGZ“-Redaktion. (wb)



Die hessischen Regionalverbände.



< Auch „derFahrgast“, die Zeitschrift des PRO BAHN Bundesverbandes, berichtete über das Jubiläum der „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“.

Impressum

Beilage zur „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“, Nummer 100 / November – Dezember 2013

Redaktion: Thomas Kraft (V. i. S. d. P.), Wolfgang Brauer, Holger Kötting.
Weitere Mitarbeiter: Werner Filzinger, Hermann Hoffmann, Helmut Lind, Michael Löwe, Thomas Schwemmer, Wilfried Staub.

Redaktionsanschrift: Landesvorsitzender Thomas Kraft, Fliederweg 17, 35633 Lahnu, Tel. (0 64 41) 96 31 89 9, Fax: (0 64 41) 67 18 29. E-Mail: info@hessen.pro-bahn.de

PRO BAHN Hessen 
Fahrgastzeitung

Inhalt dieser Ausgabe

100. Fahrgastzeitung

Grußworte zur Jubiläumsausgabe	4
Die erste „Südhessenschiene“	7
Aus dem Alltag der „FGZ“-Redaktion / 17 Jahre „FGZ“-Geschichte.....	8

Nordhessen

Schienenverkehr in Nordhessen im Jahr 2030 – eine Vision.....	12
---	----

Osthessen

Region der Gegensätze: ICE und beinahe „nebenstreckenfrei“	14
--	----

Mittelhessen

Schientechnisch „Dritte Welt“	16
-------------------------------------	----

Großraum Frankfurt

Viel bewegt.....	19
Zukunftsprojekt Gateway Gardens.....	20
Regionaltangente West – eine unendliche Geschichte	21

Starkenburg

Erhalt der Odenwaldbahn erreicht.....	22
---------------------------------------	----

Hessen

Zukunft des Schienenverkehrs in Hessen.....	25
---	----

Rhein-Neckar

Seit 15 Jahren länderübergreifend an der „FGZ“ beteiligt	31
Interview mit Volkhard Malik, Geschäftsführer des VRN	36

Ausland

Renaissance der Straßenbahn in Frankreich	37
Ist Deutschland wirklich so schlecht? Bahnfahren im Ausland.....	44

Bahngeschichte

Vor 60 Jahren startete der S-Bahn-Vorläufer nach Bad Homburg	49
--	----

Das Allerletzte

Karikatur: Der nächste Winter kommt bestimmt	51
Neulich im ICE von Stuttgart nach Mannheim.....	51

Rückseite

Ausgewählte Titelseiten der „Fahrgastzeitung“ aus 17 Jahren	52
---	----

100. Fahrgastzeitung

Grußwort

von Jörg Bruchertseifer, PRO BAHN Bundesvorsitzender

Herzlichen Glückwunsch!

100 Ausgaben „Fahrgastzeitung“ – das ist 100 Mal Information, Position und Dokumentation. Informationen über die verkehrspolitischen Themen in Hessen und der Region Rhein-Neckar, beleuchtet aus der Position der Fahrgäste und zugleich zur Dokumentation dessen, was der Fahrgastverband PRO BAHN tut und was die Verkehrsbetriebe, Planer und Politiker vielleicht auch alles nicht tun – das alles steckt in den 100 Ausgaben der „Fahrgastzeitung“.



Jörg Bruchertseifer

Der Bundesvorstand des Fahrgastverbandes PRO BAHN gratuliert ganz herzlich zu dieser 100. Ausgabe. Viel Arbeit steckt in diesen Heften, und noch mehr geschieht drum herum. Denn um über eine Position oder Aktivität unseres Verbandes zu berichten, muss es die erst mal geben – kein Infostand macht sich von selbst, kein Positionspapier fällt vom Himmel. Für all die Aktivitäten, die dahinterstehen und die alle ehrenamtlich erbracht wurden, bedanken wir uns bei den aktiven Kollegen vor Ort. Unser Verband kann nur das leisten, was einzelne Personen bereit sind zu tun. Das schließt alle Ebenen und Aktivitäten ein, egal wo und in welcher Form sie geschehen. Wir alle engagieren uns in unserem Verband ehrenamtlich neben unseren Berufen und anderen Verpflichtungen. Ich finde es beachtlich, was erreicht wird und wovon auch die „Fahrgastzeitung“ immer wieder berichtet. Ob der Erhalt von Bahnstrecken wie der Rhönbahn von Fulda nach Gersfeld, das beharrliche Engagement für zukunftsgerichtete Planungen bei Bahnhofsumbauten oder der Einsatz für fahrgastfreundlichere Züge bei der Hessischen Landesbahn: Vor Ort rührt sich vieles, um die Interessen der Fahrgäste wahrzunehmen.

Wir wünschen den Aktiven unseres Verbandes in Hessen und der Region Rhein-Neckar viel Energie für die anstehenden Aufgaben, gute Ideen, Mut und Tatkraft sowie einen beständigen Zustrom an neuen Mitgliedern und aktiven Helfern. Die Arbeit wird unserem Verband so schnell nicht ausgehen, umso mehr können wir jede Hand, die tatkräftig hilft, gebrauchen.

Jörg Bruchertseifer
Vorsitzender des PRO BAHN Bundesvorstandes

100. Fahrgastzeitung

Grußwort

von Mathias Biemann, Verkehrsclub Deutschland (VCD)

Liebe Leserinnen und Leser!

Sie halten heute die 100. Ausgabe der „Fahrgastzeitung“ von PRO BAHN Hessen in Ihren Händen. Die Zeitung erscheint seit vielen Jahren regelmäßig. Das ist Verdienst eines ehrenamtlichen Teams, dem es immer wieder gelingt, Sachthemen aus ganz Hessen aufzugreifen und sie mal fachlich informativ, mal kritisch, aber auch konstruktiv, aufs Papier zu bringen. Vielen Dank dafür!

Die Zeitung ist ein „Aushängeschild“ für den Fahrgastverband, für seine qualifizierte Arbeit rund um das Thema Bahn und, wie ich selber bestätigen kann, gerne gelesen von den Vertreterinnen und Vertretern anderer Verbände, wie dem VCD in Hessen. Ebenso wie PRO BAHN fordern wir bessere Bedingungen für den Bahnverkehr, wie auch den gesamten öffentlichen Personenverkehr. Sie sind die Grundlage einer menschen- und umweltgerechteren Verkehrspolitik.

Kooperierende Umwelt- und Verbraucherverbände sind hier eine wichtige Triebfeder für positive Veränderungen. Daher setzen wir auf die weitere Zusammenarbeit mit PRO BAHN und freuen uns über jede weitere Ausgabe der „Fahrgastzeitung“!

Mathias Biemann
VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.
Mitglied im Vorstand des
Landesverband Hessen



Mathias Biemann

Auch der VCD Hessen feiert in diesem Jahr ein Jubiläum: Seit 25 Jahren besteht der Landesverband des alternativen Verkehrsclubs. „Gerade Hessen ist sehr stark vom Luft- und Transitverkehr betroffen. Wir setzen uns dafür ein, dass die Belastungen der Menschen vor Ort sowie der Umwelt nicht weiter zunehmen“, so VCD-Landesgeschäftsführer Martin Mützel bei der Jubiläumsveranstaltung im September in Wiesbaden. Beispielhaft dafür ist die Forderung, dass Kurzstreckenflüge auf die Schiene verlagert werden. In den letzten Jahren hat sich der VCD Hessen unter anderem auch für die einst stillgelegte Bahnstrecke Frankenberg – Korbach eingesetzt, deren Wiedereröffnung der Nordhessische Verkehrsverbund mittlerweile beschlossen hat. (wb)

100. Fahrgastzeitung

Grußwort

von Thomas Kraft, PRO BAHN Landesvorsitzender Hessen

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser der „FGZ“,

dies ist die 100. Ausgabe unserer „Fahrgastzeitung“. Andere Vereine feiern das Gründungsjubiläum. Wir nehmen die Jubiläumsausgabe der Zeitung zum Anlass, zurückzublicken und all denjenigen zu danken, die nunmehr fast 17 Jahre lang dazu beigetragen haben, dass diese Lektüre stets aktuelle Bahn-Themen aufgreift, Mängel im ÖPNV aufzeigt und darlegt, wie wir ein besseres und effektiveres Angebot von Bahnen und Bussen im Bundesland Hessen und in der Rhein-Neckar-Region erreichen können. Mein ganz besonderer Dank gilt den Redakteuren Wolfgang Brauer und Holger Kötting, die die eingereichten Berichte und Bilder stets zu einem gelungenen Gesamtwerk werden lassen. Dank auch an alle Autorinnen und Autoren. Wir als Interessensverband sind gefordert, konstruktiv, auch mithilfe von Fachjournalisten, Fakten aufzuzeigen.



Thomas Kraft

Auch wenn heute neue Medien wie das Internet immer mehr Nutzer finden, sehen Experten weiterhin einen Bedarf für gedruckte Medien, insbesondere für Fachzeitschriften. In angemessener Weise die Öffentlichkeit zu informieren und die Entscheidungsträger aufmerksam zu machen. Diesen Auftrag nimmt der Landesvorstand von PRO BAHN Hessen ernst und wird ihm mit der „Fahrgastzeitung für Hessen und Rhein-Neckar“ stets gerecht.

Sie, liebe Leserinnen und Leser, können sich jederzeit mit Leserbriefen einbringen. Auch Gastbeiträge sind willkommen. Die Erfolgsgeschichte von 100 Ausgaben der „Fahrgastzeitung“ zeigt, dass es auch mit relativ bescheidenen Mitteln möglich ist, eine ansprechende Lektüre zu erstellen. Da wir durchweg ehrenamtlich arbeiten, freut es mich umso mehr, dass mit den vorhandenen Ressourcen fünf- bis sechsmal im Jahr ein solches Werk gelingt. Für die Zukunft sehe ich die „FGZ“ gut aufgestellt. Möge es auch in den nächsten 17 Jahren stets die nötigen personellen und insbesondere finanziellen Ressourcen für die „FGZ“ geben.

Thomas Kraft
Landesvorsitzender
von PRO BAHN Hessen

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



neu!

Februar 1997
Nr. 1

Süd HESSEN SCHIENE

Informationen der PRO BAHN Regionalverbände
Starkenburg e.V. • Großraum Frankfurt a.M. e.V. • Wiesbaden/Rheingau-Taunus

I N H A L T :

	Seite
○ Starkenburg	
Wieder Wochenendverkehr Darmstadt - Aschaffenburg	2
Tagung „Schienengüterverkehr in der Region“	3
Die Bahnstrecke Darmstadt - Eberstadt - Pfungstadt	3
○ Großraum Frankfurt a. M.	
OVB verhindern Straßenbahnsonderfahrten in Offenbach	5
30er Bus weiter im alten Takt	6
Taunusbahn-Angebot wird ausgeweitet	6
○ Wiesbaden/Rheingau-Taunus	
Die Ländchesbahn von Wiesbaden nach Niedernhausen	8
Busverkehr im nordöstlichen Untertaunus	10
○ Termine, Veranstaltungen	12

Wir müssen Ihnen zunächst eine schlechte Nachricht überbringen: Der FRANKFURTER FAHRGASTBRIEF wird nicht mehr erscheinen!

Die gute Nachricht: Die SÜDHESSENSCHIENE, die Sie soeben lesen, ist als Nachfolger des FRANKFURTER FAHRGASTBRIEFES umfangreicher und aktueller denn je:

Durch Zusammenarbeit mit den Regionalverbänden Starkenburg e.

V. und Wiesbaden/Rheingau-Taunus werden Sie noch umfassender aus allen Teilen des Rhein-Main-Gebietes informiert.

Durch fünfmaliges Erscheinen im Februar, April, Juni, September und Dezember werden Sie öfter und regelmäßiger „auf dem Laufenden“ gehalten.

Durch übersichtliche Darstellung aller Termine auf der letzten Seite sind Sie auf einen Blick über aktuelle Veranstaltungen der drei Regionalverbände und benachbarter PRO BAHN-Verbände im Bilde.

Wir hoffen, daß Ihnen die neue SÜDHESSENSCHIENE gefällt. Sie können Anregungen, Kritik

SÜDHESSENSCHIENE

Die neue ÖPNV-Information

Liebe PRO BAHN-Freunde, liebe Leser,

einige von Ihnen, insbesondere aus dem PRO BAHN-Regionalverband Großraum Frankfurt, werden sich vielleicht schon gewundert haben, daß der FRANKFURTER FAHRGASTBRIEF, der Sie bisher über die aktuellsten Entwicklungen rund um den öffentlichen Nahverkehr informierte, in diesem Jahr noch nicht erschienen ist.

PRO BAHN - Ihr Fahrgastverband

Titelseite von „Süd Hessenschiene“ Nr. 1 vom Februar 1997 (Fortsetzung Seite 8)

(Fortsetzung von Seite 7)

und insbesondere Artikel (Redaktionsschluß jeweils am 15. des Vormonats, s. a. Impressum auf Seite 11) loswerden bei Ihrem Regionalverband (Anschrift S. 11) oder der Redaktionsanschrift: Andreas Schindler, Taunusstraße 95 a, 61267 Neu-Anspach, eMail: AndiSchin@aol.com Am besten als Text-Datei auf 3,5"- oder ZIP-Diskette oder per eMail.

Ihre SÜDHESSENSCHIENE-Redaktion

SÜDHESSENSCHIENE Feb. 97

PRO BAHN - Ihr Fahrgastverband

Impressum

SÜDHESSENSCHIENE erscheint fünfmal im Jahr zu folgenden Terminen: Februar, April, Juni, September und Dezember.

SÜDHESSENSCHIENE ist eine Informationszeitschrift für Mitglieder der PRO BAHN-Regionalverbände Starkenburg e. V., Großraum Frankfurt e. V. und Wiesbadener Rheingau-Taunus.

Redaktion:

Holger Kötting, Gernot Horak, Andreas Schindler (Layout)

Redaktionsanschrift:

Andreas Schindler, Taunusstraße 95 a, 61267 Neu-Anspach, Tel. 06031/43780, eMail: AndiSchin@aol.com

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Holger Scheef, Dr. Gottlob Gienger, Bruno Schütz

Redaktionsschluß für diese Ausgabe: 31.01.97

Redaktionsschluß für die nächste Ausgabe: 15.03.97

100. Fahrgastzeitung

Aus dem Alltag der „FGZ“-Redaktion

17 Jahre Zeitungsgeschichte – In jeder Ausgabe steckt viel Arbeit

Hundert Ausgaben „Fahrgastzeitung“ sind eine lange Zeit für ein Medium, das ausschließlich in ehrenamtlicher Arbeit erstellt wird. Seit nunmehr fast 17 Jahren informieren wir die Mitglieder über aktuelle Themen und Hintergründe aus unserem Einzugsgebiet und teilen über die Zeitung auch Aufgabenträgern und Politikern Wünsche und Probleme im ÖPNV mit. Uns allen war anfangs nicht klar, dass das Projekt – zunächst „Süd Hessenschiene“, später „FGZ“ – eine so lange Laufzeit haben wird und zu welchem Umfang es sich inzwischen entwickelt hat.

Die Vorgeschichte

Aus dem Nichts ist die „SHS“ nicht entstanden. Bereits seit geraumer Zeit gab es regionale Mitgliederinformationen, in Starkenburg die monatlichen Presseschauen oder in Frankfurt der etwas seltener erscheinende „Fahrgastbrief“, von dem es insgesamt drei Ausgaben gab.

FRANKFURTER FAHRGASTBRIEF

Informationen für die Mitglieder des Fahrgastverbandes
PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.

März '96

Über den Tellerrand des jeweiligen Regionalverbands wurde dabei aber nur selten geschaut. Darüber hinaus gab es nur noch die PRO BAHN Zeitung als bundesweites Medium. Regionale Themen wurden dort aber nur selten aufgegriffen, was für eine deutschlandweit erscheinende Zeitung auch sicher verständlich ist.

Um, wie man neudeutsch sagen würde, Synergien zu nutzen, trafen sich Ende 1996/Anfang 1997 einige Mitglieder beider Regionalverbände, um die Herausgabe eines gemeinsamen Informationsblattes zu beschließen. Nachdem die Finanzierungsfragen geklärt waren, war auch schnell ein Name für das „Baby“ gefunden. Analog zur „Mittel Hessenschiene“ des damaligen dortigen Regionalverbandes wurde die Zeitung „Süd Hessenschiene“

ne“ genannt und sollte den gesamten süd-hessischen Bereich abdecken. Bereits zur ersten Ausgabe schloss sich daher auch der RV Wiesbaden/Rheingau-Taunus an.



Die Süd Hessenschiene

Der Umfang der Zeitung wurde auf zwölf Seiten festgelegt, sodass abzüglich Titel, Impressum und Terminkalender für jeden Regionalverband gut drei Seiten zur Verfügung standen. Die Erstredaktion bestand aus Gernot Hornik, Holger Kötting und Andreas Schindler. Letzterer übernahm auch das Layout. Vorerst fünfmal pro Jahr sollte das Heft erscheinen; schon damals spielten sowohl finanzielle Überlegungen eine Rolle als auch allfällige Urlaubszeiten. So wurde dann im Februar 1997 die erste „Süd Hessenschiene“ an die Mitglieder verteilt.

Schon mit der ersten Ausgabe wurde die auch heute noch übliche Aufgabenverteilung angewandt. Die Mitglieder der Regionalverbände verfassen ihre Artikel und senden sie an den jeweils für sie zuständigen Regionalredakteur, idealerweise ebenfalls ein Mitglied des Regionalverbands. Dieser sichtet die eingegangenen Artikel und Bilder und bereitet sie für den Abdruck vor, führt eine Qualitätskontrolle durch und bearbeitet sie nach, falls erforderlich. Die Endredaktion erhält die aufbereiteten Artikel und erstellt daraus das druckfertige Heft.

Die Vervielfältigung oblag in der Anfangszeit jedem Regionalverband selbst,

ebenso die Verteilung. Zunächst wurde die Zeitung noch kopiert, was deutliche Einschränkungen beim Layout zur Folge hatte und vor allem Qualitätsverluste bei Bildern bedeutete, da entsprechend gerasterte Vorlagen mit den damals vorhandenen Bordmitteln nur schwierig zu realisieren waren. Als Informationsblatt standen anfangs auch Texte im Vordergrund, sodass sich die Frage nach Bildern oder Grafiken nur selten stellte.

Erst viel später konnten wir zu bezahlbaren Preisen auf Digitaldruck umsteigen und damit direkt aus der Vorlagendatei ausdrucken; danach waren dann die Probleme mit Fotografien und Grafiken verschwunden. Geblieben ist natürlich das Problem der Vorlagen. Nicht selten erhält die Endredaktion Bilder, deren Kontrast, Schärfe oder Helligkeit einen Abdruck ausschließen, was dann mitunter leider auch dazu führt, dass sich der Einreicher beleidigt fühlt, wenn wir sein Bild aus technischen Gründen ablehnen müssen.



Die getrennte Vervielfältigung hatte auch zur Folge, dass die Zeitungen in jedem Regionalverband etwas anders aussahen. Im Regionalverband Starkenburg wurden die Zeitungen zur Kostenersparnis anfangs mit hohem Zeitaufwand an die Mitglieder größtenteils ausgetragen, was bald zu einer Belastung wurde.

1998 kam es zur Abspaltung einiger Regionalverbände in Hessen, die nunmehr unter neuem Namen agierten. Für die verbliebenen Regionalverbände änderte sich

dadurch aber auch die finanzielle Situation, denn durch die Neuausrichtung des Landesverbands Hessen konnte die Verteilung der Mitgliedsbeiträge besser geregelt werden. Dies ermöglichte nun die zentrale Vervielfältigung der Zeitung (was durch eine höhere Auflage Kostenvorteile brachte) und einen Versand der Hefte (auch durch eine Anpassung der Tarife für bestimmte Zeitungsformate), sodass das zeitaufwendige Austragen entfallen konnte, das ohnehin keine Zukunft hatte.

Rhein-Neckar kommt hinzu

Mit der Entscheidung des Wiesbadener RV den Landesverband Hessen zu verlassen, entfiel deren Anteil an der SHS. Dafür folgte der RV Rhein-Neckar nach. Zunächst blieb es aber beim Titel Südhessenschiene, die nun mit dem Zusatz „Jetzt mit Rhein-Neckar“ gekennzeichnet wurde.

Nachdem Andreas Schindler aus Zeitgründen die Endredaktion abgeben hatte und auch Gernot Hornik ausschied, übernahm Martin Schmidt vom RV Frankfurt die Endredaktion, Holger Kalkhof und Holger Kötting halfen bei Bedarf einige Male tatkräftig beim Layout der Zeitung. Ab der Ausgabe 47 ist im Wechsel auch Wolfgang Brauer vom RV Rhein-Neckar für die Erstellung der „FGZ“ zuständig.

Um auch die Belange der wieder steigenden Mitgliederzahlen in Mittel- und Nordhessen zu berücksichtigen, wurde die „FGZ“ 2001 zur gesamthessischen Ausgabe ausgedehnt. Da der Name „Südhessenschiene“ das Verbreitungsgebiet nicht mehr treffend beschrieb, wurde im Sommer 2001 beschlossen, den heutigen Namen „Fahrgastzeitung“ zu verwenden.



Von der „Südhessenschiene“ zur „Fahrgastzeitung“

So erschien mit der Nr. 28 das erste Heft mit neuem Titel. Von zwölf Seiten war die Zeitung auf einen Umfang von 28 Seiten, später bis zu 44, angewachsen. Dies wiederum stellte die Endredaktion vor ein Versandproblem, denn das Heftgewicht überschritt die damals gültigen Grenzen für Büchersendungen. Glücklicherweise bot uns die Druckerei an, ohne Mehrkosten dünneres Papier zu verwenden, sodass ein Umfang von 40 Seiten nicht mehr problematisch war. Ohnehin hat uns die Druckerei in Darmstadt im Laufe der Zeit viele Innovationen zur Verfügung gestellt, die ein professionelleres Vorgehen ermöglichen. So ist (zwar nur eine Kleinigkeit, aber für uns eine große Erleichterung) seit einiger Zeit ein Gerät vorhanden, mit dem die gefalzten und gehefteten Exemplare noch einmal am Rücken zusammengedrückt werden. Kleine Ursache, große Wirkung, denn so wird das Eintüten der Zeitungen vereinfacht und die Umschläge drücken sich nicht mehr auseinander, was gelegentlich dazu führte, dass einzelne Hefte wieder aus dem Umschlag herausrutschten und nur leere Briefumschläge ankamen.

In der bewährten Konstellation erschien die „FGZ“ bis 2012 mit sechs Heften pro Jahr. Dann machten die neuen Tarife der Deutschen Post der „FGZ“ das Leben schwer, weil die Versandkosten sprunghaft von 60 Cent auf einen Euro

pro Heft anstiegen. Die Mehrkosten waren zunächst nur durch Reduzierung der Seitenzahl und den Verzicht auf eine Ausgabe pro Jahr auszugleichen. Aus finanziellen Gründen wurde zeitweilig eine Reduzierung auf vier Hefte pro Jahr diskutiert.

Ein Spendenaufruf zeigte jedoch, dass den meisten unserer Leser eine aktuelle Information wichtig ist. Zumindest für die kommende Zeit ist damit das fünfte Exemplar pro Jahrgang sichergestellt.

Aus der Arbeit der Redaktion

Wenn Sie das fertige Heft in den Händen halten, steckt viel Arbeit darin. Zwar sortieren die Regionalredaktionen die Artikel vor, aber für den jeweiligen Endredakteur bedeutet jede FGZ einen mehrtägigen Aufwand. Texte müssen überarbeitet und redigiert werden und zusammen mit den Fotos in ein ansprechendes Layout umgesetzt werden. Da gibt es verschiedene Sachzwänge. So kann eine Zeitung nur aus einer durch vier teilbaren Seitenzahl bestehen (16, 20, 24 usw.).

Was tun, wenn durch die eingereichten Artikel in Summe 33 Seiten zusammengekommen sind? Entweder muss die Redaktion auf 36 Seiten auffüllen oder auf 32 Seiten kürzen. Gelegentlich kommt es dann natürlich vor, dass sich Autoren auf den Schlipps getreten fühlen, weil sie mit der Kürzung der Endredakteure nicht einverstanden sind. Aber dies sind Probleme, die bei „richtigen“ Redaktionen genauso auftreten. Außerdem sind die Redakteure den Lesern zu Qualität verpflichtet.

Ist die Zeitung endlich fertiggestellt, ist die Arbeit noch lange nicht getan. Es müssen Briefumschläge eingekauft und mit den Adressen bedruckt werden. Anschließend erfolgt der Gang zur Druckerei. Dort wird die Zeitung erstellt, vor Ort mit mehreren Helfern direkt eingetütet und versendet. Liegt die Endredaktion bei Holger Kötting, bedeutet dies eine Mehrfachbelastung wegen Erstellung der Zeitung und der Vorbereitung und Durchführung des Versands. Die Endredaktion würde sich daher freuen, wenn sich weitere Helfer und Redakteure finden. (hk)



Vor der Namensänderung hatte die „Südhessenschiene“ 2001 zu einem Wettbewerb um den besten Zeitungskopf aufgerufen. Hier einige der eingereichten Vorschläge.



Im Jahr 2030 fährt die Kasseler Straßenbahn wieder bis zum Kasseler Wahrzeichen „Herkules“. (Abbildung: Förderverein Neue Herkulesbahn)

Nordhessen

Schienenverkehr in 2030 – eine Vision

Das könnte in der 200. Ausgabe der „Fahrgastzeitung“ zu lesen sein

In 17 Jahren wird es immer mehr ältere Personen in unserem Land geben, die nicht mehr Auto fahren. Mehr ÖPNV ist dann nötig. Zum Beispiel nach Homberg/Efze im Schwalm-Eder-Kreis südlich von Kassel, die einzige Kreisstadt, die in Nordhessen derzeit keinen Schienenanschluss (mehr) hat.

In der 200. Ausgabe der „FGZ“ (die voraussichtlich 2030 erscheint) wird dann stehen: „Die Regiotram Kassel – Melsungen wurde über Malsfeld nach Homberg verlängert“. Dies kann weitgehend auf der Trasse der alten „Kanonenbahn“ geschehen. Die Mitte-Deutschland-Verbindung wurde bis 2030 dadurch verkürzt, dass die ICE-Strecke Kassel – Fulda bei Melsungen-Adelshausen verlassen wird, um bei Morschen die Bebraer Regionaltrasse zu erreichen. Die Verbindung Morschen –

Bebra – Eisenach ist weitgehend dreigleisig. Die „Werra-Meißner-Bahn“ Bebra – Eichenberg – Göttingen hätte wieder mehr Halte, z. B. in Cornberg und in Oberrieden (bei Burg Ludwigstein im Werratal).

Die ICE-Verbindung Eisenach – Bad Hersfeld – Fulda wird über Niederaula geführt. Bad Hersfeld – Niederaula ist dann zweigleisig. Eine weitere Vision: bei Niederaula fädeln sich die Regionalgleise in die ICE-Trasse Richtung Fulda ein. Die wiederbelebte Schienenverbindung Niederaula – Alsfeld ermöglicht auch Güterverkehr zwischen Eisenach und Gießen – eine Entlastung für den Raum Kinzigtal – Frankfurt im Ost-West-Verkehr. Als Zubringer zur Vogelsbergbahn wurde bis 2030 außerdem die derzeit nur noch bis Nieder-Ofleiden von Schotterzügen befah-

rene Strecke Kirchhain–Gemünden (Ohm) komplett auch für den Personenverkehr reaktiviert. Auf ihr verkehren vier Triebzüge mit den klangvollen Namen „Der Ohmtaler“, „Der Amöneburger“, „Der Schweinsberger“ und „Der Homberger“.



*Der Bahnhof Homberg (Efze) 1970.
(Foto: Klaus Lambrecht)*

Die Schienenverbindung Frankfurt – Marburg – Korbach – Willingen – Ruhrgebiet, die nach großen Widerständen im Dezember 2015 reaktiviert wurde, wird im Sommer und im Winter rege von Erholungssuchenden genutzt, nicht nur von Wassersportlern, sondern auch von Besuchern des Nationalparks. Zwischen Herzhausen/Edersee und Frankenberg gibt es mehrere Kreuzungsmöglichkeiten. Um den Schientourismus zu fördern, heißt die Verbindung Marburg–Korbach „Burgwald-Edersee-Bahn“, Korbach–Brilon Wald heißt „Uplandbahn“.

Besondere Gästekarten sind in 17 Jahren in allen hessischen Fremdenverkehrsregionen selbstverständlich. Sie erlauben den Touristen beispielsweise in der Edersee-Region und im Habichtswald die bequeme und preisgünstige Nutzung von Bahn und Bus. Im Winter gibt es wieder Ski-Sonderzüge in den Vogelsberg, die Rhön und zum Hohen Meißner. Hier knüpfen NVV und RMV, bzw. ein gesamthessischer Verkehrsverbund an eine alte Tradition an. In den 50er und 60er Jahren hing manchmal im Frankfurter

Hbf. eine weiße Fahne. Damit wurde angezeigt, ob ein Wintersport-Sonderzug in den Vogelsberg oder in die Rhön fuhr. Heutzutage genügt ein Handy-Knopfdruck, um zu erfahren, ob Busse mit Skianhänger zwischen Kassel, dem Hohen Meißner und Eschwege verkehren – vielleicht auch zwischen Bad Hersfeld, dem Eisenberg im Knüllgebirge und Schwalmstadt, bzw. Homberg/Efze.

Auch in und um Kassel ist das Regiotram- und Straßenbahnnetz weiter ausgebaut worden. Die Kasseler Straßenbahn ist bis 2030 wieder bis zum Weltkulturerbe Bergpark Wilhelmshöhe mit dem Wahrzeichen „Herkules“ verlängert. Eine solche Verbindung gab es mit der „Herkulesbahn“ zum Weltkulturerbe Bergpark Wilhelmshöhe bereits einmal von 1902 bis 1966. Die elektrischen Triebwagen werden nicht nur bei Wasserspielen rege genutzt, sondern auch zu Silvesterfeiern in 500 Meter Höhe und zum Wintersport auf Kasseler Stadtgebiet. Kulturelle Angebote im Schloss sind dann für ältere Besucher auch an Winterabenden mit der Straßenbahn bequem erreichbar.



Bis zum Jahr 2030 soll das Kasseler Regiotram-Netz bedeutend erweitert werden. (Foto: wb)

Linienbusse fahren im Jahr 2030 in Stadt und Land nicht mehr nur montags bis freitags im Schülerverkehr, sondern in dichtem Takt selbstverständlich auch am

Wochenende. Bürgermeister sorgen dafür, dass in Gemeindeprospekten Bahn- und Busfahrpläne abgedruckt sind. Die Nut-

zung von Bussen und Bahnen ist für die meisten Menschen in Nordhessen zu einer Selbstverständlichkeit geworden. (hh)

Kassel war schon immer Vorreiter im Schienenverkehr. Kein Wunder, schließlich hatte in der Nordhessen-Metropole der bedeutende Lokomotiv-Hersteller Henschel seine Heimat. Und Vorreiter ist Kassel auch noch heute: Seit 2007 verbindet das gut ausgebaute RegioTram-Netz das Umland direkt mit der Innenstadt und hat Vorbildfunktion für Städte von der Größe Kassels (knapp 200.000 Einwohner). Aber schon in den benachbarten Kreisen Schwalm-Eder und Werra-Meißner ist der ÖPNV äußerst dürftig. Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) hat deshalb Anfang des Jahres das Projekt „Mobilfalt“ ausgerufen. Dabei werden erstmals Privatautos in den ÖPNV in der Fläche eingebunden. Private Fahrer nehmen Fahrgäste mit und erhalten dafür als Kosten-erstattung 30 Cent pro Kilometer. Der Mitfahrer zahlt ebenfalls einen festen Obolus pro Fahrt: einen Euro innerorts, zwei Euro bis zu einem Bahnhof im Nachbarort.

Zunächst ist Mobilfalt nur ein Pilotprojekt, das ein zusätzliches Angebot bringt. Bestehende Busverbindungen werden dadurch zunächst nicht gestrichen. Kritiker befürchten allerdings, dass durch Projekte wie Mobilfalt der Busverkehr in in der Fläche langfristig noch weiter ausgedünnt wird. (wb)



Osthessen

Region der Gegensätze

Fulda: einerseits ICE, andererseits beinahe „nebenstreckenfrei“

1991, als die Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg in Betrieb ging und die ersten ICE durch Deutschland fuhren, rückte auch Fulda als Fernbahnhof über die Region hinaus in den Fokus der Bahnöffentlichkeit. Die Politik hatte sich gegen die ersten Pläne der Bahn durchgesetzt. Ursprünglich sollte die Bischofsstadt gar nicht in das neue Hochgeschwindigkeitsnetz eingebunden werden.

Mit dem ICE-Bahnhof hat Osthessen einen enormen Schub bekommen. Einige neue mittelständische Firmen siedelten

sich an, die sonst wohl nicht in die Region gekommen wären.



Bahnhof Fulda (Foto: Claus Dickow)

Doch außerhalb von Fulda ist der Bahnverkehr dürftig. Gerade noch zwei Nebenstrecken sind in Osthessen verblieben, die Vogelsbergbahn in Richtung Gießen und die Rhönbahn von Fulda nach Gersfeld. Wäre es nach dem Grundschiennetzgutachten des hessischen Verkehrsministeriums gegangen, das vor 20 Jahren veröffentlicht wurde, wäre die Rhönbahn längst stillgelegt.

Vor allem durch den beharrlichen Einsatz von PRO BAHN Aktiven wurde die Strecke gerettet und modernisiert. Sie ist heute die einzig verbliebene Bahnlinie in das Biosphärenreservat Rhön.



Bahnhof Gersfeld (Foto: wb)

Stilllegungsgefährdet war auch schon die Vogelsbergbahn, zumindest auf dem am schwächsten genutzten Abschnitt zwischen Alsfeld und Lauterbach. Land Hessen und der RMV besannen sich dann aber doch eines Besseren. Die Strecke wurde 2011 saniert und wird seitdem von der Hessischen Landesbahn (HLB) befahren.

Auch der Busverkehr in der Region ist dürftig. Stadtbusse und Bahnbusse fahren in Fulda und Umgebung meist nur in den Hauptverkehrszeiten von Montag bis Freitag. Ansonsten gibt es nur AST- und ALT-Verkehre. In der Region gibt es verhältnismäßig viele sogenannte „Bürgerbussysteme“, die von den kleineren Kommunen betrieben werden.

Freilich: Neben der wenig schienenfreundlichen Landespolitik macht der Re-

gion um Fulda auch der Bevölkerungsrückgang zu schaffen. Bis 2030 werden beispielsweise für den Vogelsbergkreis und die Rhön bis zu 35 Prozent weniger Einwohner prognostiziert. Wie können Bahn und Bus auf so etwas reagieren? Natürlich nicht durch Rückbau, das beschleunigt die Landflucht noch mehr. Deshalb fordert der PRO BAHN Regionalverband Osthessen:

- Viergleisiger Ausbau der ICE-Strecke von Frankfurt nach Fulda, eine der meist befahrenen Strecken in Deutschland. (Gleichzeitig ist PRO BAHN gegen die sogenannte „Mottgers-Spange“, die die Strecke Frankfurt – Fulda und die Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg zwischen Wächtersbach und Mottgers durch eine Neubaustrecke verbinden soll, um die Fahrzeit zwischen Frankfurt und Fulda um acht Minuten zu verringern.)
- Bessere Übergangszeiten im Nahverkehr im Bahnhof Fulda. Teilweise betragen diese momentan bis zu 50 Minuten.
- Bessere Angebote auf der Rhön-Bahn und Vogelsbergbahn am Wochenende und in den Abendstunden.
- Mehr Kreuzungsmöglichkeiten auf der Vogelsbergbahn, damit es weniger Verspätungen gibt.



PRO BAHN fordert abends, nachts und sonntags einen besseren Takt beim Stadtbus Fulda. (Foto: Beat Schori)

- In der Stadt Fulda Einführung eines Null-Knotens am Bahnhof, bessere Anbindung der Stadtteile und der umliegenden Großgemeinden auch in den Abendstunden und am Wochenende sowie ein Nachtbusnetz. Derzeit fahren die Stadtbusse nur bis 22.30 Uhr. Außerdem wünscht sich PRO BAHN einen früheren Betriebsbeginn des Fuldaer Stadtbusse am Sonntag, der derzeit bei 10.30 Uhr liegt. (Im Moment können

die Gläubigen in Fulda sonntags nicht mit dem Bus zum Gottesdienst fahren!)
- Intelligente Anschlussverbindungen innerhalb der Großgemeinden im Landkreis Fulda und Vogelsbergkreis durch Bürgerbusse, AST, bzw. ALT, um auch Bürgern ohne Auto Mobilität zu gewährleisten.
- Erhalt des Stadtbusse in der Kreisstadt Lauterbach. (Werner Filzinger/tk/wb)



Auch Mittelhessen ist eine Region der Gegensätze: Einerseits gibt es sogar einen ICE-Bahnhof, Limburg Süd (linkes Bild). Auf der anderen Seite ist die Gegend geprägt von zahlreichen Streckenstilllegungen. Das rechte Bild zeigt den illegalen Abbau der Gleisanlagen der Aar-Salzböde-Bahn Anfang 2006 durch eine Gaunerbande bei Damm (Landkreis Marburg-Biedenkopf), nachdem der Personenverkehr auf der Strecke bereits abschnittsweise seit 1995 eingestellt worden war. (Fotos: Peter Stehlik/wb).

Mittelhessen

Schientechnisch „Dritte Welt“

Zahlreiche Streckenstilllegungen zwischen Kassel und Frankfurt

Mittelhessen mit seinen 1,1 Millionen Einwohnern ist beim Schienenverkehr völlig unterentwickelt. Dagegen kommt man auf mehreren gut ausgebauten Autobahnen und Bundesstraßen bequem in die großen deutschen Ballungszentren. Die Bahn-Probleme begannen in den 70er und 80er Jahren, als 20 Strecken in Mittelhessen stillgelegt und die Gleise schon bald darauf abgebaut wurden – zu einer Zeit, als noch niemand an die Förderung

des ÖPNV oder gar die Gründung von Verkehrsverbänden in Hessen dachte.

Dabei gibt es in der Region eine stark ausgeprägte mittelständische Industrie und viele tausend Pendler, die täglich vor allem in den Großraum Frankfurt, aber auch in Richtung Siegen/Köln fahren. Für diese Pendler fehlt aber oft ein adäquates Schienenangebot, das es in anderen vergleichbaren Regionen längst gibt.

Dafür besitzt Mittelhessen aber einen „Fernbahnhof“: Limburg-Süd. Dieser hat jedoch keinerlei Bedeutung für die Personenbeförderung im Großraum Gießen–Wetzlar–Marburg, da eine Verknüpfung mit den übrigen Schienenstrecken der Region fehlt. Genutzt wird der Bahnhof an der Neubaustrecke Frankfurt – Köln überwiegend von Pendlern aus dem Großraum Limburg, die schnell nach Frankfurt oder Köln wollen und mit dem Auto zum Bahnhof fahren. Dafür wurde der Fernverkehr auf der Ruhr-Sieg-Strecke nach Köln/Hagen eingestellt. Mit den verbliebenen Regionalexpresszügen sind die Reisezeiten dorthin deshalb heute doppelt so lang wie mit dem Auto.

Weil die Region Mittelhessen beim Schienenverkehr und im ÖPNV keine einheitliche Sprache spricht, konnten sich die Städte und Landkreise auch nicht auf einen eigenen Verkehrsverbund einigen, sondern sind 1995 dem vom Großraum Frankfurt dominierten RMV beigetreten. Dadurch gab es zwar auch einige Verbesserungen für Mittelhessen, so der „Mittelhessen-Express“ von Treysa, bzw. Dillenburg nach Marburg, große Teile des Regionalverkehrs hat die landeseigene Hessische Landesbahn (HLB) übernommen, es gibt inzwischen auf allen Strecken wieder Sonntagsverkehr.

Doch das ist aus Sicht von PRO BAHN noch lange nicht ausreichend. Andere Regionen sind heute viel weiter. In Mittelhessen wurde bis heute keine einzige Gesamtstrecke reaktiviert. Es gab keinen Ausbau von Strecken mit zusätzlichen Bahnanlagen in den Bahnhöfen, nur Substanzerhaltung.

Auch beim Linienbusverkehr sieht es nicht viel besser aus. Neben den Stadtbusverkehren der drei großen Städte gibt es oft noch nicht mal einen direkten Bus in

die Kreisstadt. Weite Teile des Vogelsberges, des Lahn-Dill-Berglandes, des östlichen Westerwalds sind nur noch durch AST- und ALT-Verkehr sowie Schulbusverkehr erreichbar.



Fast 20 Jahre dauerte es, bis der Umbau des Marburger Hauptbahnhofs endlich begonnen wurde. Nach drei Jahren Bauzeit soll 2014 alles fertig sein. (Foto: wb)

Die Kernforderungen von PRO BAHN für Mittelhessen lauten deshalb:

- Ausbau der Main-Weser-Bahn, nicht nur von Frankfurt bis Bad Vilbel, sondern auf der Gesamtstrecke bis Kassel.
- Wiedereinführung von Fernverbindungen von Mittelhessen in den Großraum Köln sowie ins Ruhrgebiet.
- Sicherung der Intercity-Verbindungen auf der Main-Weser-Bahn, Ausweitung des Angebots nach dem Ausbau der Main-Weser-Bahn mindestens auf einen 60-Minuten-Takt (nicht jeder ICE-Zug muss über Fulda fahren).
- Aufbau eines eigenständigen Regionalzugsystems für Mittelhessen, entweder als Regiobahn, Regiotram, S-Bahn oder Stadtbahn. Dazu soll die stillgelegte Strecke zwischen Dillenburg und Biedenkopf wieder aufgebaut werden, um einen Ringzugverkehr zu ermöglichen.
- Horloff- und Lumdatalbahn müssen reaktiviert, die Taunusbahn Friedrichsdorf–



Streckenstilllegungen in Mittelhessen in den vergangenen 50 Jahren. (Karte: wb)

Brandoberndorf muss in den Kernbereich von Mittelhessen verlängert werden.

- Neue Buslinien müssen so geplant werden, dass sie nicht in kleinen Orten enden, sondern in größere Städte mit Bahnanschluss durchgebunden werden. Ein Gesamtkonzept für alle Buslinien in Mittelhessen, vom Stadtbus bis zum Überlandbus, ist nötig.

All dies kostet Geld. Deshalb muss es endlich ein Ende haben, dass das Land

Hessen für den laufenden Betrieb des ÖPNV keinen einzigen Cent dazu bezahlt und nur die Bundesmittel durchreicht. Die ökologisch und weltklimatisch erzwungene Verkehrswende wird kommen. Die Region Mittelhessen ist darauf nicht vorbereitet. Es wird nur verwaltet und abgebaut, es werden keine neuen Visionen entwickelt. Das politische Umdenken lässt auf sich warten. Für PRO BAHN gibt es noch viel zu tun. (tk)



Gießen ist das „Bahn-Herz“ Mittelhessens. Von hier aus fahren Nahverkehrszüge nach Kassel, Treysa, Siegen, Dillenburg, Hanau, Frankfurt, Limburg, Koblenz, Fulda und Gelnhausen.

(Foto: Wilfried Staub)

Großraum Frankfurt am Main

Viel bewegt

Unermüdliche Arbeit bringt dem Regionalverband Erfolge

Der Großraum Frankfurt ist DIE Verkehrsdrehscheibe der Bundesrepublik Deutschland – auf der Schiene, der Straße und in der Luft. Doch während in den Ausbau des Frankfurter Flughafens und die Ertüchtigung des Autobahn-Netzes kräftig investiert wurde, darbt der Schienenverkehr seit Jahrzehnten. Der Bahn-Knoten Frankfurt wird nur zögernd ausgebaut – obwohl ein Großteil des Nord-Süd-Personenfernverkehrs über den Ballungsraum Rhein-Main läuft und werktäglich Hunderttausende Pendler in die Bankenmetropole strömen. Aber auch das U-Bahn-, Straßenbahn- und Bus-Netz in Frankfurt bedarf noch eines weiteren Ausbaus. Viele Themen also für den PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt in den vergangenen über 16 Jahren.

Kampf um bezahlbare Fahrpreise

Jahrelang forderte PRO BAHN eine Zeitkarte für Senioren, gültig ab neun Uhr. Noch vor fünf Jahren wurde die Karte vom RMV abgelehnt. Zum Fahrplanwechsel 2012 erfolgte dann die Kehrtwende. Der RMV führte völlig überraschend das Seniorenticket ein, das sogar in der 1. Klasse von S-Bahn und Nahverkehrszügen gilt.

Drei Bahnhöfe – drei Schwerpunkte

Bei den Plänen für die barrierefreie Umgestaltung des Bahnhofs Friedrichsdorf im Taunus konnte PRO BAHN in letzter Minute erreichen, dass eine spruchreife Vorlage, die den irreparablen Rückbau von Weichen vorsah, von der Tagesordnung der Stadtverordnetenver-

sammlung zurückgezogen wurde (2011). Wäre sie umgesetzt worden, wäre der geplante Ausbau der „Regionaltangente West“ teilweise unmöglich geworden, ebenso Zugkreuzungen der Taunusbahn und der Betrieb mit Langzügen der S 6.



Bahnhof Friedrichsdorf (Foto: MdE)

Bei der Linienführung der Regional-Tangente-West in den Bahnhof Höchst übernahmen die Planer zwei Änderungsvorschläge des Fahrgastverbandes. Auch bei der barrierefreien Umgestaltung des Bahnhofs Höchst mischte sich PRO BAHN ein und forderte einen niveaugleichen Einstieg von den Bahnsteigen in die S-Bahnen. Denn was macht es sonst für einen Sinn, 15 Millionen zu verbuddeln, wenn die Einstiegshöhe unverändert bei 20 Zentimeter belassen wird als heute? Der Alternativvorschlag von PRO BAHN könnte außerdem noch dazu beitragen, die Bauzeit um bis zu sechs Monate zu verkürzen, Kosten zu sparen und Beeinträchtigung der Fahrgäste während der Bauzeit auf ein Mindestmaß zu beschränken.

In Bad Soden im Taunus ist PRO BAHN in die Planung des neuen Busbahnhofs und die direkte Verknüpfung mit der S-Bahn involviert.



Triebwagen VT2E (Foto: MdB)

HLB-Fahrzeuge nicht fahrgastgerecht

Mit der Kritik an dem Prototyp des re-designierten VT 2E machte sich PRO BAHN vor Jahren bei der Hessischen Landesbahn (HLB) keine Freunde. Bemängelt wurde die viel zu enge Bestuhlung. Nach einer Fahrgastbefragung wurden die Sitze schließlich – auf Kosten von Stehplätzen – wieder um zehn cm auseinander gerückt und das Mehrzweckabteil umgestaltet.

Keine drei Monate später hat sich die Geschäftsleitung der HLB beim Vorstand des RV Frankfurt ausdrücklich für die konstruktive Kritik bedankt, die der Privatbahn hohe Kosten erspart hatte.

Nicht so einsichtig waren RMV und DB Regio Hessen beim neuen Desiro-Triebwagen der Niddertalbahn. Dort gab es eine große Unfallgefahr beim Fahrgastwechsel. Die Einwände des Fahrgastverbands und der Anliegergemeinden fruchteten nicht. PRO BAHN blieb keine andere Wahl, als das Eisenbahnbundesamt einzuschalten, das den Betrieb der als Notlösung

Großraum Frankfurt am Main

Zukunftsprojekt Gateway Gardens

Neue S-Bahn-Station auf dem Gelände der alten US-Flughafen-Siedlung

Im Dezember 2018 sollen nun endlich die ersten Züge in der neuen S-Bahn-Station „Gateway Gardens“ halten. Rund

eingesetzten Desiro mit sofortiger Wirkung nur noch mit strengen Auflagen erlaubte.

Erfolge auch im Busverkehr

Nach zehn Jahren hartnäckigem Nachhaken von PRO BAHN wurde im Herbst 2013 endlich die Bushaltestelle vor einem Seniorenwohnheim in Bad Soden (Taunus) mit 700 Betten barrierefrei umgebaut. Drei lange Jahre hatte es allein gedauert, bis zwei Pkw-Parkplätze aufgelassen wurden, damit auch Gelenkbusse die stark frequentierte Haltestelle Oberursel Rathaus spaltfrei anfahren können und nicht die halbe Fahrbahn blockieren. Ebenfalls zwei Jahre vergingen, bis es möglich war, die Fahrzeiten des Stadtbusses 41 in Oberursel um eine Minute zu schieben, damit der Übergang von diesem auf einen Verbundbus sicherer wird (und bis zu 30 Schulkinder nicht bei „Fußgängerrot“ verbotenerweise aus Angst, den Anschluss zu verpassen, eine viel befahrene Landstraße überqueren). *(Wilfried Staub)*

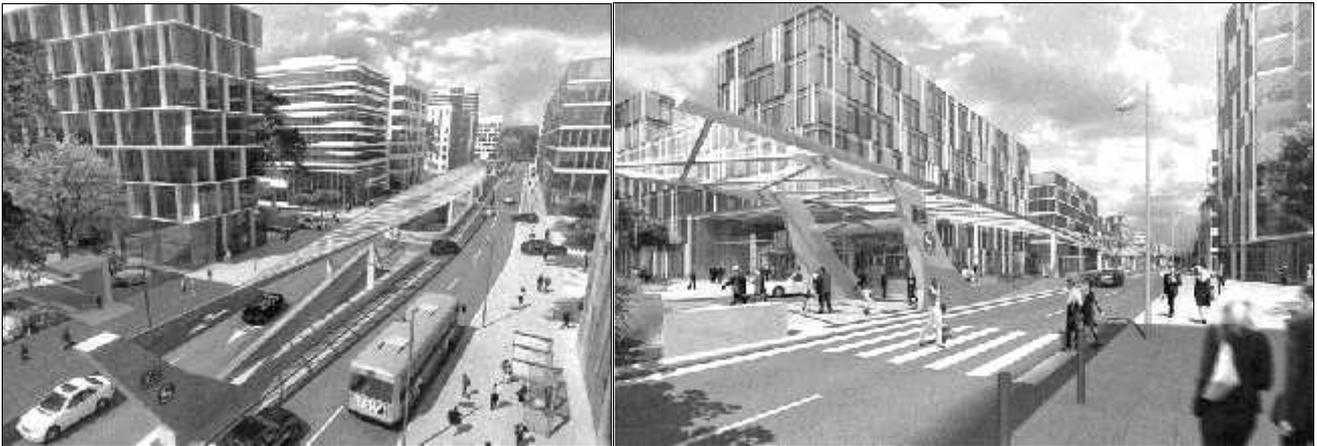


Der Busbahnhof in Bad Soden im Taunus soll umgebaut werden – ein Fall für PRO BAHN. (Foto: W. Staub)

14.000 Fahrgäste täglich, also 7.000 Personen, sollen nach optimistischen Prognosen hier einmal in unmittelbarer Nähe

zum Flughafen im neuen Gewerbegebiet ein- und aussteigen. Die Gesamtkosten des Projekts sind inzwischen auf rund 215 Mio. Euro hochgeschwungen, die inflationsbedingte Verteuerung noch nicht eingerechnet. Auf den Bund entfallen davon 111 Mio. Euro, vorausgesetzt, das Land beteiligt sich mit 22 Mio., den Rest von 84 Mio. Euro muss die Stadt aufbringen. 2007 war man im Römer noch von Ge-

samtkosten in Höhe von 150 Mio. Euro ausgegangen und bereits im Dezember 2014 sollten ursprünglich auf der verschwenkten S-Bahnstrecke die ersten Züge rollen. Die große Unbekannte bei dem Projekt bleibt die bergmännisch vorgetriebene Untertunnelung der zehnspurigen Autobahn. Baubeginn ist für Ende 2014 vorgesehen. *(Wilfried Staub)*



Der neue S-Bahnhof „Gateway Gardens“. (Bilder: Stadtplanungsamt Frankfurt)

Großraum Frankfurt am Main

RTW – eine unendliche Geschichte

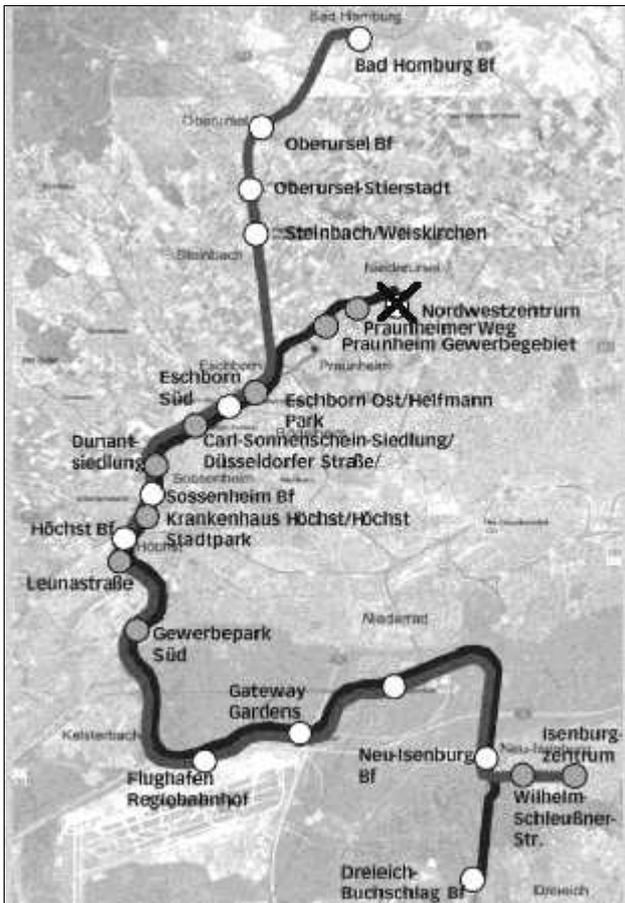
Wann wird die Regionaltangente West um Frankfurt endlich fertig?

Seit rund vier Jahrzehnten wird die Regionaltangente West (RTW) geplant, die das nördliche, westliche und südliche Umland Frankfurts direkt miteinander verbinden soll. Viele Verkehrsverbindungen im „Speckgürtel“ der Mainmetropole sollen damit möglich werden, die bisher nur über das Zentrum Frankfurts führen. Doch bei den Planungen gibt es immer wieder Verzögerungen und Pannen. So hat vor einigen Jahren die schwarz-gelbe Koalition im Frankfurter Römer just auf der geplanten Trasse den Bau der Internationalen Schule genehmigt. Böse Zungen haben damals behauptet, dass bestimmte Kreise damit die

ungeliebte RTW verhindern wollten, die Frankfurt seinerzeit ein Dorn im Auge war. Man hielt den Nutzen für die Mainmetropole auf der einen Seite für zu gering, die Zuschüsse zu den Betriebskosten auf der anderen Seite für viel zu hoch.

Inzwischen hat im Römer ein Umdenken eingesetzt. Der derzeitige Verkehrsdezernent hat sich der allgemeingültigen Lehrmeinung angeschlossen, dass man ein solches Verkehrsprojekt nicht isoliert sehen und bewerten darf. Der volkswirtschaftliche Nutzen des gesamten Systems ist ausschlaggebend und dieser erfährt durch die Führung der RTW über den

Flughafen und Gateway Gardens eine deutliche Aufwertung.



Geplanter Linienweg der RTW. Aus dem Endpunkt Nordwestzentrum wird auf absehbare Zeit nichts.

Doch um die Regionaltangente West wie geplant zum Nordwestzentrum bauen zu können, müsste nun 18 Meter tief unter

Starkenburg

Erhalt der Odenwaldbahn erreicht

Strecken in Südhessen gerettet und reaktiviert – Verbundgrenze hemmt

Ganz verschiedene Verkehrsbedürfnisse gab es – historisch gewachsen – in der Region Starkenburg* schon immer: Das Oberzentrum Darmstadt zieht viele Pendler an, andere fahren an Darmstadt vorbei in Richtung Mainz und Frankfurt.

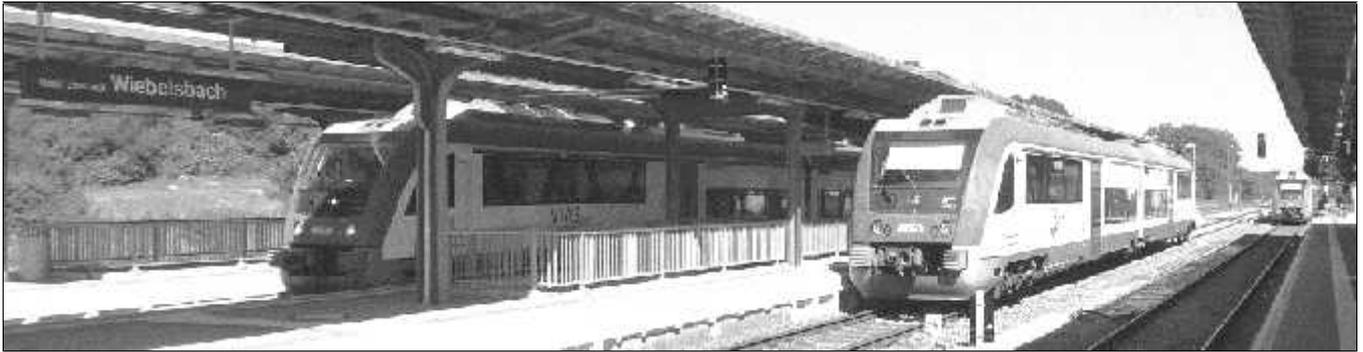
der Schule ein Tunnel gegraben werden, damit der Frankfurter Stadtteil Praunheim und das Nordwest-Einkaufszentrum über die RTW miteinander verbunden werden könnten. Diese Lösung scheidet aus Kostengründen aus und zwei Alternativrouten mit abweichenden Endpunkten kommen deshalb nicht infrage, da sie sich als nicht effizient genug herausgestellt haben.

Eine kürzlich vorgestellte neue Idee sieht nunmehr eine neue Streckenführung vor, die allerdings über eine viel zu große Distanz weit weg von jeglicher Bebauung quasi durch Niemandsland führt. Ob die Fahrgastzeitung“ bis zur 200. Ausgabe 2030 über die Inbetriebnahme der RTW berichten kann? (Wilfried Staub)



Neue geplante Führung der RTW. (Karten: RTW-Planungsgesellschaft)

Der Landkreis Bergstraße ist gar zweigeteilt und weist Pendlerströme nach Norden ins Rhein-Main-Gebiet und nach Süden in die Rhein-Neckar-Region auf. Bereits vor der Gründung der beiden großen hessischen Verkehrsverbände



Viele Jahre hat sich PRO BAHN für den Ausbau der Odenwaldbahn eingesetzt. Hier im Bild eine Zugkreuzung im Bahnhof Groß-Umstadt Wiebelsbach. (Foto: Brühl)

RMV und NVV gehörte der Landkreis Bergstraße dem VRN an. Wegen dieser Zersplitterung ergeben sich an den Kreis- und Landesgrenzen viele Reibungsverluste. Unter diesen Konstellationen ist die Arbeit des Regionalverbands Starkenburg schon immer schwierig gewesen und trotz vieler Erfolge endet so manches Projekt nach wie vor an der Kreisgrenze.

* Der PRO BAHN Regionalverband hat sich nach der historischen Bezeichnung für Südhessen benannt. Die Provinz Starkenburg (1803–1937) war Teil des Großherzogtums und späteren Volksstaates Hessen.

Viele in den vergangenen Jahren thematisierte Probleme sind nur zum Teil behoben worden, zum Teil auch „verschlimmbessert“. Eines der großen Ziele, den Erhalt und Ausbau der Odenwaldbahn, können wir uns auf die Fahnen schreiben. Durch die unermüdliche Arbeit konnte nicht nur die Stilllegung des Südabschnitts zwischen Erbach und Eberbach verhindert, sondern auch die Ausdünnung des Fahrplans gestoppt und sogar die Einrichtung von weiteren Zugverbindungen erreicht werden. Schließlich wurde die Strecke ausgebaut und mit VIAS ein neuer Betreiber gefunden.

Der Wermutstropfen: Die neue Odenwaldbahn startete im Dezember 2005 mit

einer geringeren Kapazität als das frühere Angebot. Schnell waren, auch aufgrund der gestiegenen Fahrgastzahlen, die Züge überfüllt. Erst später und auf massiven Druck wurden weitere Fahrzeuge, wenn auch noch immer zu wenig, für die Odenwaldbahn nachbestellt.

Ein weiterer Erfolg für PRO BAHN ist der Ausbau der Ost-West-Verbindung von Mainz über Darmstadt nach Aschaffenburg, für den wir uns immer wieder engagiert haben. Vor 20 Jahren ging es zunächst darum, überhaupt wieder Sonntagsverbindungen nach Aschaffenburg zu schaffen oder den Zweistundentakt zwischen Darmstadt und Wiesbaden auf einen Stundentakt zu verdichten. Heute sind es auch dort Kapazitätsprobleme, die PRO BAHN immer wieder kritisiert.



Itino-Triebwagen auf dem Weg nach Pfungstadt. (Foto: hk)

Die Reaktivierung der einst „kürzesten Kursbuchstrecke Deutschlands“ zwischen

Darmstadt-Eberstadt und Pfungstadt (1,9 km Länge) ist ebenfalls ein Erfolg der jahrelangen Bemühungen von PRO BAHN. Nach 56 Jahren „Betriebsruhe“ ist die Strecke seit Dezember 2011 für den Personenverkehr wieder in Betrieb. Der umgesetzte Fahrplan kann jedoch wieder einmal nur als halbherzig bezeichnet werden. Kein Abendverkehr und gar ein Zweistundentakt am Wochenende entsprechen nicht unserer Vorstellung von einem attraktiven Schienenverkehr.

Ein weiteres Thema mit dringendem Lösungsbedarf ist die ÖPNV-Anbindung der Gemeinden im Darmstädter Osten. Nach der Stilllegung der Eisenbahnverbindung hat bei den Buslinien ein regelrechter Wildwuchs eingesetzt. Im Berufsverkehr fahren Busse teilweise im Minutentakt in die Großstadt. PRO BAHN hat sich schon früh für die Reaktivierung der Bahnstrecke ausgesprochen und auch Alternativkonzepte zum Beispiel mit Zweisystemfahrzeugen ins Spiel gebracht. Lange Jahre wurde Schienenverkehr aber ganz abgelehnt oder mit halbherzigen Versuchen, den Busverkehr zu „optimieren“ hinausgezögert. Nun endlich hat man sich bei Kreis und Stadt durchgerungen, wieder auf die Schiene setzen zu wollen. Dabei aber wurden in die Voruntersuchungen ausschließlich Straßenbahnvarianten aufgenommen. Jegliche Vorstöße von PRO BAHN, andere Betriebskonzepte (reiner Bahnbetrieb, Mischbetrieb etc.) mit zu untersuchen, um das optimale Ergebnis zu erhalten, wurden mit fadenscheinigen Argumenten abgelehnt. So wird es denn, gesetzt der Widerstand in der hauptsächlich betroffenen Gemeinde Roßdorf kann endlich überwunden werden, eine Straßenbahnlösung auf dieser Achse geben. Diese wird sicher das Verkehrsbedürfnis zumindest teilweise de-

cken können, ob es aber die kostengünstigste und verkehrlich sinnvollste Lösung ist, bleibt aufgrund der Blockadehaltung des Kreises offen.



Im Jahr 2000 wurde die moderne Erweiterung des Darmstädter Hauptbahnhofs eingeweiht. (Foto: mdk)

Ein letzter großer Themenblock für PRO BAHN bleibt der Verkehr auf der Nord-Süd-Achse der Main-Neckar-Bahn. Hier zeigen sich die Reibungsverluste zwischen zwei Verbänden am deutlichsten. Trotz entsprechender Nachfrage endet die S-Bahn von Norden kommend in Darmstadt und der S-Bahn-Vorlaufbetrieb der Rhein-Neckar-Region von Süden in Bensheim. Dazwischen liegt quasi Niemandsland, das nur über eine stündliche Regionalbahn angebunden ist. Das Verkehrsbedürfnis ist dadurch bei Weitem nicht abgedeckt. Zeitweilig verkehrten auch keine Regionalexpresszüge zwischen Darmstadt und Mannheim und der Fernverkehr zwischen beiden Städten präsentiert sich auch mehr als bescheiden. Im Vergleich dazu existieren gleich zwei hochbelastete Autobahnen, A5 und A67, zwischen den genannten Oberzentren. Versucht man nun, hier Verbesserungen herbeizuführen, stößt man wahlweise auf Ignoranz oder offene Ablehnung bei den beteiligten Gebietskörperschaften und Verbänden. Eng damit verzahnt ist auch die längst überfällige Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim. Ähnlich

wie die oben genannten Autobahnen sind auch die beiden Altbaustrecken – Main-Neckar- und Riedbahn – überlastet, verspätungsanfällig und bieten derzeit kaum Möglichkeiten für weiteren Personenverkehr. Seit Jahren engagiert sich der Regionalverband Starkenburg für eine Vollanbindung von Darmstadt an eine Schnellfahrstrecke. Auch das bisherige Raumordnungsverfahren sieht eine ausschließliche Führung der Hochgeschwindigkeitsstrecke über Darmstadt vor, was die Haltung von PRO BAHN bekräftigt. Immer wieder wurden aber Varianten ganz an Darmstadt Hbf vorbei oder eingleisige Ausschleifungen ins Spiel gebracht und beinahe von der Politik akzeptiert. Erst durch unsere langjährige

Arbeit konnte hier überzeugt werden, dass die ausschließliche Führung über Darmstadt (dies bedeutet aber nicht, dass jeder Zug dort hält) die einzig sinnvolle Lösung für eine ICE-Neubaustrecke ist. Ob und wann die Strecke kommt, ist derzeit aber wieder einmal völlig offen. Im Sommer 2011 wurde nochmals ein Gutachten zur Strecke bei drei renommierten Verkehrsplanungsfirmen in Auftrag gegeben. Es soll klären, ob eine reine Schnellfahrstrecke – wie ursprünglich geplant – Frankfurt und Mannheim verbinden soll (mit Einbeziehung Darmstadts), ob eine Neubaustrecke für den Güterverkehr Sinn macht oder ob es eine Strecke für Mischbetrieb werden soll. (hk)

Hessen

Die Zukunft des ÖPNV in Hessen

Ein kritischer Ausblick von Wilfried Staub



Die Zukunft des ÖPNV sieht derzeit europaweit nicht allzu rosig aus, erst recht nicht in Hessen. Durch knappe Kassen und die „Schuldenbremse“ drohen drastische Kürzungen.

Betrachtet man die Zukunftsaussichten des öffentlichen Verkehrs in unserem Bundesland für die nächsten 20 Jahre, so wird man von einer ausgeprägten Dreiteilung der Verkehrsräume ausgehen müssen. Sie stellen sogar das Prinzip der verbundbezogenen Solidarfinanzierung langfristig infrage. Betrachten wir zu-

nächst den Ballungsraum Rhein-Main. Hier wird die Nachfrage weiterhin um zwei bis drei Prozent jährlich zunehmen. Allerdings beschränkt sich das zusätzliche Fahrgastaufkommen nur auf die schon heute nahezu ausgereizte Hauptverkehrszeit und in abgeschwächter Form auf den Freizeitverkehr in den frühen Abendstunden. Die Gründe hierfür sind vielschichtig. Zwei Beispiele: Viele Großstädter bewegen ihr Auto heute bei der Fahrt zur Arbeit, für kleinere Besorgungen oder bei Freizeitaktivitäten kaum noch, weil sie Gefahr laufen, einen einmal belegten Parkplatz in den Wohngebieten zu verlieren. Ein steigender Bevölkerungsanteil, der derzeit bei zwei Prozent liegt, verzichtet aus Über-

zeugung sogar ganz auf ein eigenes Fahrzeug, nutzt nur bei Bedarf Carsharing und fährt ansonsten mit dem ÖPNV.

Schätzungen gehen davon aus, dass das Fahrgastaufkommen in der Frankfurter City in den nächsten 20 Jahren um 50 Prozent zunehmen wird. Wie dieses Volumen gestemmt werden kann, darüber macht sich derzeit kaum jemand Gedanken. Dabei ist das Netz auf vielen Linien bereits heute an der Kapazitätsgrenze angelangt, beispielsweise an Messetagen.



Immer mehr Fahrgäste in der Frankfurter City – so wie hier in der U-Bahn-Station Konstablerwache – wird es bis zum Jahr 2030 geben. (Foto: traffiq)

Die Bewohner des sogenannten Speckgürtels um Frankfurt haben dagegen ein ganz anderes Bewegungsprofil. Mit 666 PKW je 1.000 Einwohnern besitzt zum Beispiel im Main-Taunus-Kreis statistisch gesehen nahezu jeder fahrtüchtige Einwohner ein Auto. Und dieses wird täglich für Einkäufe, in der Freizeit, für Fahrten der Kinder zur Schule und zum Sport bewegt. Anders als in der Großstadt ist das Auto hier im besonderen Maße ein expressives Statussymbol.

Sofern irgend möglich wird das Automobil für die Fahrt zur Arbeit genutzt. Es sei denn, der Arbeitgeber oder die Örtlichkeit der Arbeitsstelle haben dem ei-

nen Riegel vorgeschoben, indem kein Parkplatz in unmittelbarer Nähe zur Verfügung steht. Selbst Großbanken in Frankfurt gehen neuerdings dazu über, für die mittlere Führungsrige Parkmöglichkeiten aufzukündigen und den Mitarbeitern subventionierte Jobtickets anzubieten.

85 Prozent dieser Fahrgäste im Speckgürtel fahren mit dem ÖPNV nicht aus Überzeugung, sondern aus verschiedenen Sachzwängen gegen ihren freien Willen. Die Folge ist, dass auch in diesem Raum die Fahrgastzahlen im Berufsverkehr mit jedem neuen Wohngebiet ansteigen werden. In der Nebenverkehrszeit (NVZ) und erst recht in der Schwachverkehrszeit (SVZ) wird seit etwa fünf Jahren ein Fahrgasteinbruch beobachtet, der sich fortsetzen dürfte. Für Freizeitfahrten ist der RMV auch für in dieser Region beheimatete sozial schwache Menschen einfach zu teuer und für gut Betuchte aus Imagegründen schlichtweg inakzeptabel.

Dabei ist die Schiene für den Nahverkehr im Ballungsraum unverzichtbar. Ohne sie wären die Fahrgastströme im Berufsverkehr nicht zu bewältigen. So nutzt hier einer von vier Berufstätigen den ÖPNV für die Fahrt zur Arbeit. Als vor Jahren eine Teilstrecke der S 4 vor Kronberg zehn Tage gesperrt war, brach in diesem Raum der Individualverkehr morgens und abends zusammen. Ein anschauliches Beispiel, wieviel Straße selbst eine eingleisige Bahnstrecke mit einem Halbstundentakt ersetzt.

Ganz düster sieht es in der Zukunft dagegen für das „flache Land“ aus, das bereits kurz hinter Frankfurt beispielsweise mit dem Wetteraukreis beginnt.



Endstation Friedberg? Für viele beginnt hier bereits das „flache Land“. (Foto: wb)

Die Demografen sagen für so manchen Landstrich in Hessen bis 2030 einen Bevölkerungsrückgang von bis zu 30 Prozent voraus. Schon heute ist ein ÖPNV, der eine Daseinsvorsorge auch nur annähernd erfüllt, dort nicht mehr organisier- bzw. finanzierbar. Der Schülerverkehr, bisher das Rückgrat des ÖPNV, bricht immer weiter ein, die kommunalen Kassen sind leer. Wie ein sinnvoller Verkehr in schwach besiedelten Gebieten in Zukunft aussehen kann, darauf haben Verkehrswissenschaftler noch keine befriedigende Antwort gefunden. Vielleicht wird es in einigen Regionen nur noch Rufbus, Anruf-Sammel-Taxi, Bürgerbus oder als letzten Ausweg Taxigutscheine für bedürftige Personen geben?

Aufs falsche Pferd gesetzt?

Jahrelang haben sich die Verbände um die immer größer werdende Zahl der Senioren gekümmert und diese umworben. Doch diese Gruppe scheint ausgereizt. Die Zuwächse bei den Senioren-Tickets stagnieren oder gehen teilweise sogar zurück. Ein Grund könnte sein: Pensionäre beiderlei Geschlechts verfügen inzwischen zu annähernd 100 Prozent über einen Führerschein und ein Auto. Neuere Befragungen bringen ans Licht, dass diese Gruppe das eigene Auto aber so lange nutzen wird, wie es nur irgend geht. Selbst in Seniorenwohnheimen bringen immer mehr Bewohner das eigene Fahrzeug mit. Den ÖPNV dagegen meidet diese Gruppe zumindest für kür-

zere Entfernungen, weil Fahrten mit Bussen und Bahnen zu unbequem (Überwindung von Stufen) und zu wenig flexibel sind (Rentner haben nie Zeit). Der hohe Fahrpreis und das Ziehen von Fahrscheinen an Automaten stellt für einige keinen und für andere einen unüberwindbaren Hinderungsgrund dar, zumindest gelegentlich einmal das eigene Auto in der Garage stehen zu lassen.

Als Konsequenz aus dem Rückgang der ÖPNV-Nutzung von Senioren sieht sich zum Beispiel Kronberg im Taunus gezwungen, den Takt der auf die beiden großen Altersheime ausgerichteten Stadtbuslinien von 30 auf 60 Minuten ausdünnen bzw. schlägt vor, die Beförderung der nur noch wenigen auf den ÖPNV angewiesenen Bewohner zur Sache der Betreiber der Heime zu erklären.

Wie zusätzliche Fahrgäste gewinnen?

Die Fahrgastzahlen werden in Zukunft also möglicherweise nur noch im Berufsverkehr und nur in bestimmten Regionen weiter steigen. Damit wird sich die Bilanz des ÖPNV weiter deutlich verschlechtern, weil die Produktionskosten erheblich ansteigen werden. Der Grund dafür ist, dass immer mehr Personal und große Fahrzeuge vorgehalten werden müssen, doch das nur werktags für wenige Stunden, und den Rest der Zeit dann als totes Kapital herumstehen.

Damit die Bilanz nicht gar so negativ ausfällt, müssen in den Nebenverkehrszeiten mehr Fahrgäste in die meist nur

gering ausgelasteten Busse und Bahnen gelockt werden. Dies gelingt aber ausschließlich über für die Fahrgäste lukrative Rabatt- oder Mitnahmeangebote, auch wenn dadurch netto nur wenig mehr in der Kasse übrig bleibt.

Selbst das gelingt nicht immer. Ein Beispiel ist der taktverdichtete „Elefanten-Express“ zum Opel-Zoo in Kronberg im Taunus. Trotz einer relativ breit gestreuten Werbung nutzten im Durchschnitt nur 1,7 Fahrgäste pro Tour den Expressbus und diese Passagiere hatten sich in aller Regel in der Abfahrtszeit des nachfolgenden Linienbusses geirrt. Zehn von zwölf auf dem Zoo-Parkplatz befragten jungen Familien mit Kindern kannten generell die Möglichkeit nicht, mit Linienbussen anzureisen. Alle schlossen jedoch die Möglichkeit kategorisch aus, den Bus in Zukunft zu nutzen. Ihre Begründung: Sie könnten bei Ausflügen mit Kleinkindern den Kinderwagen, Roller, Spielsachen, Wickelzeug und Verpflegung nicht im Bus mitnehmen, zumal dann nicht, wenn man bis zu dreimal umsteigen muss und die Reisezeit mehr als dreimal so lange wie mit dem Auto dauert.



*Der Flopp des Jahres: „Elefanten-Express“ zum Opel-Zoo in Kronberg.
(Foto: Wilfried Staub)*

Eine befragte Familie könnte sich das allerdings versuchsweise einmal vorstel-

len, wenn der vom Eintritt her teure Privat-Zoo im Taunus die Kosten der RMV-Fahrscheine auf den Eintrittspreis anrechnen würde. Denn solange die rund 600 Parkplätze rund um den Zoo kostenlos sind, wird der ÖPNV als Zubringer hier auch weiterhin nur eine untergeordnete Rolle spielen. Beim Frankfurter Zoo dagegen reisen drei Viertel der Besucher mit dem ÖPNV an!

Gebot der Stunde: Kosten minimieren

Die Besteller werden für ÖPNV-Leistungen in Hessen in Zukunft bis zu 30 Prozent mehr zahlen müssen. Das bedeutet, dass es zwangsläufig zu Angebotskürzungen kommen wird, sofern sich das Land nicht bereit erklärt, den laufenden Betrieb zu bezuschussen. Das bedeutet im Klartext: Kosten müssen reduziert und Leistungen zurückgeschraubt werden. Z. B. durch Verzicht auf Taktfahrpläne. Busse fahren nur noch dann, wenn es ein großes Fahrgastaufkommen gibt.

Teurer Ausflugsverkehr – mangelnde Flexibilität

Das könnte auch den Ausflugsverkehr betreffen, der nur noch dann fährt, wenn der Wetterbericht Sonnenschein vorhersagt. So macht es bereits die ODE in Brandenburg. Das würde bedeuten, dass nicht von Mai bis Oktober an Regentagen heiße Luft transportiert wird und während Schönwetterperioden zum Beispiel die Kanuten an der Lahn wegen Überfüllung eines Kurzzuges nicht mitgenommen werden können, obwohl sie extra ein RMV-KanuTicket gelöst haben.

RMV verschenkt bares Geld

Zusätzliche Einnahmen könnte dagegen der RMV durch die konsequente Verfolgung von „Schwarzfahrern“ gene-



Kanuten direkt neben der Lahntalbahn vor Runkel. (Foto: DB/2007)

rieren. Auf 100.000 Einwohner kommen in der Mainmetropole 1.541 Schwarzfahrer, so das Internetportal www.reisen.de.

Knut Ringat, Sprecher der Geschäftsleitung des RMV, beziffert in einem Interview gegenüber der „Frankfurter Neuen Presse“ den Einnahmeverlust durch Schwarz- und Graufahrer auf jährlich 29 Millionen, wobei er nur von einer bescheidenen Quote von vier Prozent ausgeht. Nach Schätzungen von PRO BAHN fahren – stark abhängig von der Fahrtlänge und der Strecke – bis zu acht Prozent, im reinen Schülerverkehr vereinzelt auch mal 20 Prozent ohne gültigen Fahrschein.



Der Schülerverkehr, bisher Rückgrat des ÖPNV, bricht immer mehr ein.

(Foto: Wilfried Staub)

Malus bedeutet Manko und führt zu unzufriedenen Fahrgästen

Beim eigenwirtschaftlichen Verkehr sorgen die Betreiber der Bus-Linien selbst dafür, dass möglichst viel Geld in ihre

Kassen fließt. Beim Bestellermodell der deutschen Verbände kann es dem Busunternehmen dagegen völlig egal sein, wie viele Fahrgäste mitfahren und wie zufrieden diese sind. Um dieses Problem zu lösen, hat sich der RMV ein Bonus-Malus-System ausgedacht. Abzüge gibt es beispielsweise, wenn Busse und Bahnen an bestimmten Messpunkten mehr als drei Minuten zu spät abfahren bzw. ankommen. Die Konsequenzen sind, dass Busse und Bahnen nur noch in Ausnahmefällen und schon gar nicht bei zwei unterschiedlichen Betreibern auf verspätete Anschlüsse warten. Der Geschädigte ist der Fahrgast, der oft wegen nur zwei Minuten Verspätung an irgendeinem Provinzbahnhof eine Stunde auf die nächste Fahrtmöglichkeit warten muss. Oder so mancher Busfahrer stellt den Fahrkartenverkauf ein, wenn viele Barzahler kommen, weil er sonst den Fahrplan nicht einhalten kann. Dieser Bestandteil des Malus-Systems gehört RMV-intern unverzüglich auf den Prüfstand. Zum einen verliert der Verbund dadurch mehr Geld, als er gewinnt und zum anderen kalkulieren die Busunternehmen diesen Kostenfaktor bei zukünftigen Ausschreibungen von vorneherein mit ein. Nicht zuletzt konterkariert dieses System die Forderung des RMV nach einer garantierten Reisekette, die die Geschäftsleitung als einen der wichtigsten Bestandteile zur Kundenbindung beschwört.



Nachtbus

Viele Nachtbuslinien, insbesondere im Frankfurter Raum, werden inzwischen überraschend gut bis zufriedenstellend angenommen. Zusätzliche Einnahmen werden allerdings mit diesem Service kaum erzielt. Die Mehrheit der Nutzer sind Inhaber von Zeit- oder Tageskarten.

Auf der anderen Seite ist das Angebot in der Nacht gegenüber dem Tagbetrieb mit einem erheblichen Mehraufwand verbunden. Es ist daher durchaus vertretbar, dem Beispiel Zürichs zu folgen und in Anbetracht der klammen Kassen der Besteller von den Nachtschwärmern pro Nacht einen einmaligen Zuschlag von drei bis vier Euro einzufordern.

Anrufsammeltaxi

Böse Zungen behaupten, dass die Verbände mit der Einführung von Anrufsammeltaxis (AST) die letzten Fahrgäste in Tagesrandlagen auf ewig verprellen wollen – doch dem ist beileibe nicht in jedem Fall so. Das AST stellt auf bestimmten Linien und zu bestimmten Zeiten eine echte Alternative zu schwach genutzten Bussen dar.



Die Busalternative rechnet sich für den Besteller jedoch nur dann, wenn permanent nicht mehr als vier Fahrgäste zu befördern sind. Müssen dagegen zwei

Limousinen auf mehr als der Hälfte der Strecke eingesetzt werden, ist der Bus bereits wieder preiswerter. Hanau und Offenbach haben deshalb die Vorschläge der Verkehrsplaner verworfen, den Abendverkehr vollständig auf AST umzustellen.



Der Autor des Artikels, Wilfried Staub, ist als stellvertretender Landesvorsitzender und Pressesprecher von PRO BAHN Hessen seit vielen Jahren ein begehrter Gesprächspartner von Funk und Fernsehen, wenn es um die Themen Schienenverkehr und ÖPNV geht. Schon als Kind war er bahnbegeistert und wollte eigentlich Fahrplanmacher bei der Deutschen Bundesbahn werden. Ein Sehfehler verhinderte dies – glücklicherweise, wie er heute sagt. Stattdessen arbeitete er bei der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung. Nach seiner Pensionierung besann er sich auf seine alte Leidenschaft und begann seine ehrenamtliche Arbeit bei der „Historischen Eisenbahn Frankfurt“ und bei PRO BAHN. Er schreibt in jeder Ausgabe der „Fahrgastzeitung“. (wb)

Land ohne Visionen

In Hessen gibt es derzeit kaum Zukunftsperspektiven für den ÖPNV und den Schienenverkehr. Zahlreiche dringend erforderliche Projekte werden durch falsche Einschätzungen und Fehlplanungen

dermaßen verteuert, dass ihre Realisierung teilweise sogar infrage gestellt ist, oder um sinnlos vertane Jahre verzögert, so wie die S-Bahn-Strecke über Gateway Gardens am Frankfurter Flughafen oder die Regionaltangente West. Und auch die Vogelsbergbahn wurde mit viel Geld für

Tempo 120 ertüchtigt und die Züge sind heute aufgrund unveränderter Kreuzungsbahnhöfe zum Teil zehn Minuten länger unterwegs als früher, weil der ÖPNV und der Schienenverkehr in Hessen in der Politik nicht die Bedeutung hat, die ihm gebührt. (*Wilfried Staub*)



Die Schienenzentren der Metropolregion Rhein-Neckar: Der Mannheimer Hauptbahnhof (links) und S-Bahn im Heidelberger Hauptbahnhof. (Fotos: DB)

Rhein-Neckar

Seit 15 Jahren an der „FGZ“ beteiligt

Rhein-Neckar: Ein länderübergreifender Regionalverband

Seit Oktober 1998 ist auch der nicht zu Hessen gehörende PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar aktiv an der „Fahrgastzeitung“ beteiligt. Ursprünglich wollten sich die PRO BAHNER an einer Publikation der Umweltverbände in der Rhein-Neckar-Region beteiligen. Doch dies hätte viel gekostet, die Wirkung und der Informationswert wären jedoch gering gewesen. Durch Vermittlung des stellvertretenden Regionalvorsitzenden Sven Grahnner kam der Kontakt zur „Süd-hessenschiene“ zustande und schon bald bekam der Regionalverband Rhein-Neckar eigene Seiten. Seitdem hat die „FGZ“ viel über die Aktivitäten, Erfolge

und Niederlagen des länderübergreifenden Regionalverbandes Rhein-Neckar berichtet. Hier eine Auswahl der Themen:

S-Bahn Rhein-Neckar

Über 20 Jahre Planungsarbeit und Bau hat es gedauert, bis die 1. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar schließlich im Dezember 2003 in Betrieb ging. PRO BAHN kritisierte damals unter anderem den nur sonntäglichen Stundentakt im Neckartal, die späte Fertigstellung einiger Haltepunkte mehrere Monate nach Betriebsaufnahme und die teilweise zu geringen Kapazitäten. Die Fahrzeug-Kapazitäten wurden zum Beispiel sonntags im Neckartal

und teilweise im Berufsverkehr durch Doppel- und sogar Dreifach-Traktion erhöht, aber in mancher Hinsicht müssen wir unsere Formulierung von einer „S-Bahn 2. Klasse“ auf badischer Seite leider aufrechterhalten. Der Betrieb funktioniert jedoch gut und die S-Bahn Rhein-Neckar erhält durchweg gute Fahrgast-Bewertungen. Ein Ärgernis sind aber Gleiserneuerungen, bei denen Streckenabschnitte zum Teil wochenlang voll gesperrt sind.

Traurig ist auch das Thema „2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar“. Zwar wurde seit der Eröffnung 2003 auf weiteren Strecken inzwischen auch der S-Bahn-Betrieb aufgenommen, aber da der Abschnitt Heidelberg–Mannheim immer noch nicht mindestens dreigleisig ausgebaut ist, verzögert sich der Ausbau und die Inbetriebnahme der Nord-Süd-Strecken weiter.

Aktuell soll jetzt eine gestaffelte Inbetriebnahme ab Dezember 2017 erfolgen (europaweite Ausschreibung der 2. Stufe). Einer der Hauptgründe für die Verzögerungen ist die Vielzahl der Beteiligten, die sich für Bau und Finanzierung miteinander abstimmen müssen. Es handelt sich dabei um drei (oder genau genommen mit dem Saarland sogar vier) Bundesländer, drei (vier) Aufgabenträger und verschiedene DB-Gesellschaften, die bei der S-Bahn Rhein-Neckar mitreden.

RNV-Linie 5 („OEG“)

Ein weiteres wichtiges Thema in all den Jahren war die Linie 5 der Rhein-Neckar Verkehr GmbH (RNV), die die Straßen- und Stadtbahnen in den Städten Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen sowie im Umland betreibt. Noch immer nennen viele alte Kurpfälzer die Linie „OEG“, benannt nach dem früheren Betreiber, der Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft. Im Gegensatz zu den The-

men S-Bahn und Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar konnten wir uns hier stärker einbringen und haben so die eine oder andere Entwicklung mitbeeinflussen können.

Die Linie 5 erfüllt sowohl innerstädtisch in Mannheim, Heidelberg, Viernheim und Weinheim eine Straßenbahn-Funktion, als auch für die regionale Verbindung zwischen den genannten Städten und mit den weiteren Kommunen an der Strecke eine Stadtbahn-Funktion. Daher hat sie für den ÖPNV in der Region eine überragende Bedeutung.

Auch hier gibt es Licht und Schatten. Erfreulich ist, dass seit Ende 2011 die gesamte, über 50 Kilometer lange Ringstrecke Mannheim–Heidelberg–Weinheim–Mannheim (bis auf wenige Engstellen) zweigleisig ist. Erfreulich ist auch, dass seit Sommer 2013 im Regelverkehr ausschließlich Niederflur-Fahrzeuge verkehren, sodass die Ein- und Ausstiegsprobleme für mobilitätseingeschränkte Personen sowie Fahrgäste mit viel Gepäck oder Kinderwagen der Vergangenheit angehören. Die Fahrgastzahlen haben sich in den vergangenen 17 Jahren verdoppelt. Der Takt wurde – vor allem an der Bergstraße – mehrfach verdichtet und ist jetzt insgesamt zumindest zufriedenstellend.



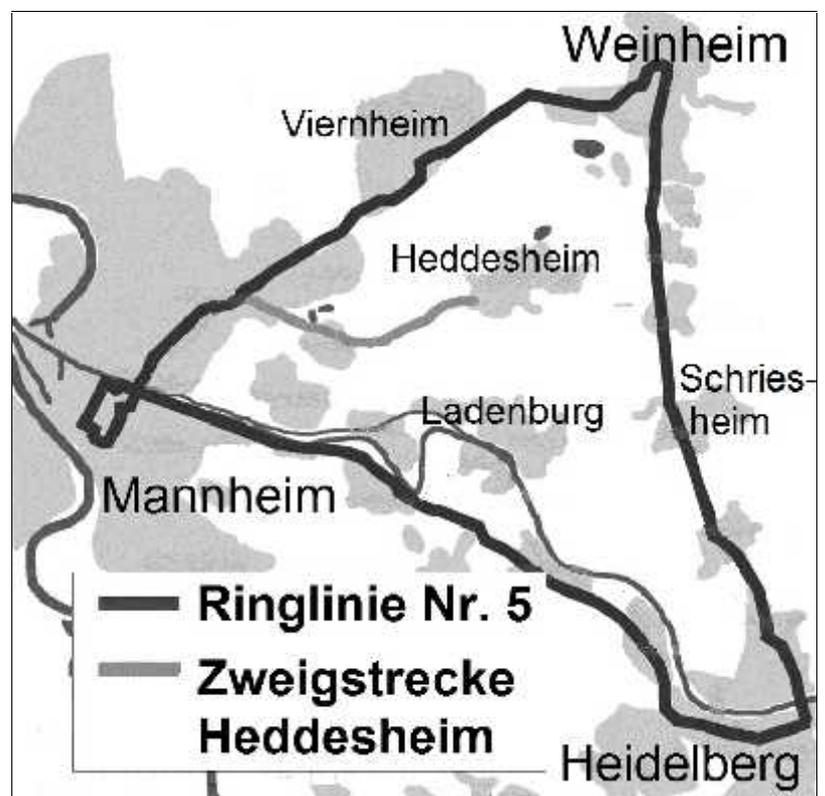
*Der neue S-Bahnhof Ludwigshafen Mitte
(Foto: Reiner Schedler/DB)*

PRO BAHN in der Metropolregion Rhein-Neckar

Der Regionalverband Rhein-Neckar von PRO BAHN ist ein schwieriges Konstrukt! Einerseits ist er kein eigenständiger Verein (e.V.), sondern eine formale Untergliederung des Landesverbandes Baden-Württemberg. Von diesem bekommt er jährlich Anteile aus Mitgliedsbeiträgen (was unter anderem zur anteiligen Übernahme von Kopier- und Porto-Kosten für die „Fahrgastzeitung“ dient). Entsprechend können Spenden auch nur auf das Konto des Landesverbandes Baden-Württemberg überwiesen werden – sinnvollerweise unter dem Stichwort „Spende für RV Rhein-Neckar“. Andererseits umfasst der Regionalverband Städte und Kreise aus Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz – ganz grob etwa die Städte Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg, den Rhein-Neckar-Kreis sowie die Vorderpfalz um Speyer, Neustadt, Bad Dürkheim und Worms. Deshalb schicken wir z. B. auch diese Zeitung an die PRO BAHN-Mitglieder in der Vorderpfalz.

Von Februar 1997 bis Dezember 2006 war Michael Löwe Regional-Vorsitzender, seit Januar 2007 ist es Andreas Schöber. Bei insgesamt etwa 85 Mitgliedern (oder etwas über 100, wenn man bei den Familien-Mitgliedschaften alle Familien-Mitglieder einzeln zählt) gibt es erfreulicherweise konstant etwa fünf bis sieben Aktive, die regelmäßig zu den monatlichen Treffen kommen und sich teilweise darüber hinaus in verschiedener Form engagieren. Aufgrund der relativ kleinen Mitgliederzahl hat sich die Konstruktion bewährt, nicht als eigenständiger e. V. zu agieren, da aufgrund der formalen Pflichten eines eingetragenen Vereins die dauerhafte Existenz eines vollzähligen Vorstandes dann doch gefährdet wäre. (ml)

Ärgerlich ist jedoch, dass der von den Anlieger-Kommunen zu zahlende Preis je Nutzwagen-Kilometer allein in den Jahren 2008 bis 2013 von 0,32 auf 3,75 Euro angestiegen ist. Die Ermittlung dieser Kosten erfolgte zumindest in früheren Jahren zugunsten der Stadt Mannheim und zu Ungunsten des Rhein-Neckar-Kreises. Unerfreulich ist auch, dass die Umlaufzeit für die gesamte Ringstrecke Mannheim – Heidelberg – Weinheim – Mannheim heute wieder bei 140 Minuten liegt. In den vergangenen Jahrzehnten lag diese teilweise bei 130, ja sogar 120 Minuten – trotz fehlender Zweigleisigkeit an der Bergstraße und trotz Fahrzeugen mit mehreren Stufen und schmalen Türen. Also bei der



Das „OEG“-Dreieck, heute RNV-Linie 5. (Karte: wb)



Wichtiger Halt der Linie 5: der Heidelberger Bismarckplatz. (Foto: RNV)

Fahrzeit trotz millionenteurer Ausbaumaßnahmen kein Gewinn!

Tarifpolitik des VRN

Den Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) gibt es seit dem 1.12.1989. Bereits in den ersten Jahren schaffte es der Gründungs-Geschäftsführer Wolfgang Wagner, mit günstigen zielgruppenorientierten Zeitkarten (für Schüler, Studenten, Senioren, Berufstätige) einen relativ hohen Anteil an Stammkunden aufzubauen. Inzwischen liegt der Anteil der Zeitkarten-Inhaber bei bundesweit einmaligen 91,5 Prozent. Parallel dazu kreierte er mit dem Ticket24plus, welches in 3 Stufen für drei Waben, fünf Waben oder das Gesamtnetz erhältlich war und 24 Stunden lang (am Wochenende 48 Stunden) für bis zu fünf Personen galt, ein attraktives Angebot für Gelegenheitsnutzer. Dieses sprach zunächst Familien und Kleingruppen (z. B. Wanderer) an, danach mit dem Ticket24 auch Einzelreisende. Hier war

der VRN bundesweit teilweise Vorreiter und wurde auch überregional für sein attraktives Tarifangebot gelobt.

Leider stiegen die Preise für Zeitkarten und das Ticket24(plus) in den letzten Jahren überproportional – Ticket24 und Ticket24plus wurden sogar abgeschafft und durch deutlich unattraktivere Tageskarten ersetzt. So stagnierte im VRN in den letzten fünf Jahren im Gegensatz zu anderen Verbänden die Fahrgastzahl, was unserer Meinung nach auf die Tarifentwicklung zurückzuführen ist – denn bei der Anzahl der jährlichen Fahrten je Einwohner gibt es im Vergleich zu anderen Verkehrsverbänden durchaus noch Steigerungspotenzial.



Was PRO BAHN Rhein-Neckar in den letzten 17 Jahren erreicht hat

Natürlich gibt es die großen Themen, bei denen teilweise die Entscheidungen auf Bundesebene liegen, wie z. B. bei der geplanten Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar, bei denen der Einfluss unseres Regionalverbandes naturgemäß gering ist. Hier liegt und lag unser Einfluss im Wesentlichen in einem Beitrag zur öf-

Vergleich zwischen Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und dem Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) anhand der Zahlen aus 2012:

	VRN	RMV	KVV
Gebietsgröße	9.967 km ²	14.000 km ²	3.550 km ²
Einwohner im Einzugsgebiet	3 Mio.	5 Mio.	1,3 Mio.
Jährliche Fahrgäste	316 Mio.	705 Mio.	178 Mio.
Jährliche Fahrgeld-Einnahmen	268 Mio. €	722 Mio. €	126 Mio. €
Jährliche Fahrleistung in km (Zug-/Nutzwagen-Kilometer)		190 Mio. km	45,9 Mio. km

fentlichen Meinungsbildung, z. B. über Pressemitteilungen.

Dann gibt es aber auch lokale oder regionale Themen, bei denen wir das eine oder andere erreichen konnten. Ein Ansatzpunkt war dabei die zweimal jährlich an etwa zehn Standorten in Baden-Württemberg stattfindende sogenannte „regionale Fahrplan-Konferenz“. Dies ist ein Konstrukt der Nahverkehrs-Gesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), des landesweiten Aufgabenträgers für den Schienen-Personen-Nahverkehr in Baden-Württemberg und der Industrie- und Handelskammern. Eingeladen sind Vertreter von Kommunen, Kreise, Firmen und am Schienenverkehr interessierte Verbände wie z. B. PRO BAHN und der VCD. Hier können die Teilnehmer konkrete Kritik und Verbesserungsvorschläge einbringen. Zu allen schriftlich eingereichten Vorschlägen wird auf der jeweils nächsten Fahrplan-Konferenz Stellung genommen. Auf diese Art und Weise konnten wir im Lauf der Jahre verschiedene zusätzliche Zughalte, Fahrplanlagen-Verschiebungen zur Anschlusssicherung oder Zug-Verstärkungen (z. B. Doppel- statt Einfach-Traktion) im Regionalverkehr erreichen.

Weitere Erfolge der letzten Jahre waren:

- Verbesserungen für Pendler auf der Main-Neckar-Bahn Frankfurt–Darmstadt–Heidelberg/Mannheim (die teilweise später wieder rückgängig gemacht wurden).
- Die Diskussion über neue Straßenbahn-Linien in und vor allem um Heidelberg
- Taktverdichtungen der RNV-Linie 5 an der Bergstraße.

Was wir uns für 2030 wünschen

- Die S-Bahn Rhein-Neckar fährt auf dem gesamten für die Stufe 2 vorgese-

henen Netz in der Hauptverkehrszeit zumindest im Halbstunden-Takt. Zweibrücken im Westen des Verbundgebietes ist an das S-Bahn-Netz angeschlossen. Viele der heute noch mit Dieselfahrzeugen befahrenen Strecken sind elektrifiziert, so wie die Weschnitztalbahn von Weinheim nach Fürth. Auch die Überwaldbahn ist reaktiviert und in das S-Bahn-Netz Rhein-Neckar integriert.

- Die RNV-Linie 5 („OEG“) fährt pünktlich, mit kürzerer Gesamtumlaufzeit und weiterer Taktverdichtung.



Die Fahrzeuge der Heidelberger Straßenbahn sollen in 17 Jahren ein viel größeres Netz befahren als heute, so von Eppelheim (im Bild) weiter bis Schwetzingen. (Foto: Martin Hawlisch)

- Es gibt im Stadtgebiet Heidelberg und zur Anbindung der Umlandgemeinden weitere Straßenbahn-Strecken in die Altstadt, in die ehemalige US-Siedlung Patrick-Henry-Village, in die Trabantenstadtteile Boxberg und Emmertsgrund sowie nach Schwetzingen, Sandhausen, Walldorf, Wiesloch und Nußloch.
- Es gibt eine Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar für den Güterverkehr; Main-Neckar- und Riedbahn sind weitgehend vom Güterverkehr entlastet. Nach Ausbaumaßnahmen können auf beiden Altstrecken mehr Nahverkehrszüge fahren. Fernverkehrszüge zwischen Mannheim/Heidelberg und Frankfurt brauchen kürzere Fahrtzeiten als heute.



„U-Bahnhof“ Ludwigshafen Hauptbahnhof. (Fotos: Martin Hawlisch)

- Das alte „OEG“-Netz wird erweitert durch Schienenverbindungen von Hedesheim nach Hirschberg sowie von Se-

ckenheim nach Ilvesheim, Ladenburg und Schriesheim.

- Auch in Ludwigshafen hat bis 2030 ein Umdenken eingesetzt. Das Stadtbahnnetz wurde innerstädtisch erweitert und ins Umland verlängert. Zum Beispiel durch Strecken nach Mutterstadt und Frankenthal.

- Die Fahrpreise im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) sind im Lauf der Jahre höchstens entsprechend den jeweiligen Inflationsraten gestiegen.

(Michael Löwe)

Rhein-Neckar

Die Zukunft des ÖPNV in Rhein-Neckar

Interview mit Volkhard Malik, Geschäftsführer des VRN

Frage: *Wie bewerten Sie die Schieneninfrastruktur (Normalspur und Meterspur) in der Metropolregion Rhein-Neckar?*

Antwort: Bzgl. der Meterspur: Die RNV verfügt über das größte zusammenhängende Netz bundesweit. Dank kontinuierlicher Instandhaltung und eines Ausbaus mit Augenmaß halte ich es für leistungsfähig genug. Andere Regionen haben mit größeren Problemen zu kämpfen. Bzgl. Normalspur: Wir verfügen über ein dichtes Schienennetz in der Metropolregion (außerhalb, aber immer noch im VRN-Gebiet, wird es natürlich etwas dünner), das mit dem Ausbau im Zuge der 1. Stufe der S-Bahn optimiert wurde. In der Vergangenheit wurde befürchtet, dass die S-Bahn wegen fehlender eigener Gleise nicht pünktlich und zuverlässig fahren kann. Das hat sich nicht bewahrheitet. Das zeigen die Statistiken.

Frage: *Welche Infrastrukturmaßnahmen müssen aus Ihrer Sicht mittel- und lang-*

fristig in der Region umgesetzt werden, damit der Schienenverkehr in der Region wettbewerbsfähig bleibt?

Antwort: Im Vollbahnbereich denke ich dabei an die S-Bahn Verlängerung Homburg – Zweibrücken. Ich hoffe, dass wir bald Klarheit darüber bekommen, ob es eine Realisierungschance gibt. Dann braucht es aber immer noch einige Zeit, bis der Betrieb aufgenommen werden könnte, der aber sicherlich positive Auswirkungen bis in den Kernbereich der Metropolregion Rhein-Neckar haben könnte.

Die Straßenbahnverlängerung in die Orte südlich von Heidelberg (Nußloch/Wiesloch) ist so ein Projekt. In der Vergangenheit scheiterten alle weiterführenden Planungen allerdings an den Kosten, die den Nutzen überstiegen. Das könnte aber heute anders gesehen werden, vor allem, wenn man an den Zeitraum nach 2018 denkt. Eine Schienenverbindung zum Beispiel von Walldorf über Sandhausen nach Heidelberg könnte die Straße entlasten,

ohne die S-Bahn zu tangieren. Ebenfalls müsste man nochmals die Tangentiale Schriesheim–Ladenburg–Mannheim betrachten. Auch in Ludwigshafen könnte das Meterspurnetz der RNV sicherlich noch vernünftig komplettiert werden wie z. B. Richtung Mutterstadt. Und nicht zu vergessen den Verknüpfungspunkt DB-Schiene mit RNV-Schiene am Hauptbahnhof in Mannheim.



Volkhard Malik

Frage: Welche Folgen wird das Auslaufen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) für die Region haben?

Antwort: Ein Auslaufen der Entflechtungsgesetzmittel wäre für den ÖPNV tödlich. Und da spreche ich nicht von großen ÖPNV-Vorhaben, die wir zwar auch noch reichlich haben werden. Nein, ich meine das eher in Bezug auf die auf die Branche zukommenden riesigen Reinvestitionen. Hier muss sich das GVFG öffnen. In Baden-Württemberg haben wir

bereits die Ermächtigungsgrundlage im Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz seit einigen Jahren für die Grundsanierung großer Infrastrukturen im ÖPNV. Allerdings muss dafür auch das Geld vorhanden sein, da darf sich der Bund nicht verweigern. Falls das alles nicht so kommt, sehe ich enorme Lasten auf die Kommunen zukommen, die dann immer häufiger entscheiden müssen, ob sie den ÖPNV sukzessive abbauen und dessen Infrastruktur verkommen lassen.

Frage: Welches Ergebnis erwarten/erhoffen Sie sich von der neuerlichen Untersuchung zur Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar?

Antwort: Angesichts des bevorstehenden Bundesverkehrswegeplans 2015, in dessen Rahmen eine Neubaustrecke zu realisieren wäre, ist es jetzt dringend notwendig, dass Klarheit besteht, ob das Vorhaben finanzierbar ist und vertiefter geplant werden kann. Die Ankündigung, dass die Untersuchung noch in 2013 vorliegen wird, ist daher zu begrüßen. Verpasst man dieses Zeitfenster, sehe ich für die nächsten Jahrzehnte keine Realisierungschance mehr. Der Schienenpersonennahverkehr, aber auch die Straßenbahn- und Busverkehre in Mannheim, wären als Zu- und Abbringer große Profiteure.

(Die Fragen stellte Wolfgang Brauer)

Ausland

Es geht auch anders!

Ein Beispiel: Die Renaissance der Straßenbahn in Frankreich

Im Jahr 2005 berichtete die FGZ in einer mehrteiligen Serie über den Neubau von Straßenbahnen in Frankreich und den

Erfolg, den die dortigen Systeme nach der Einführung hatten. Der sich bereits damals abzeichnende Trend hat sich fort-



„Straßenbahnparadies“ Frankreich: Auch die staatliche Bahngesellschaft SNCF betreibt inzwischen Straßenbahnen, die nach „Karlsruher Modell“ das Umland mit den Städten verbinden, so wie hier in Mulhouse. (Fotos: hk)

gesetzt, denn der Bauboom ist weiterhin ungebrochen. Waren zum Ende der damaligen Artikelserie in 12 Städten Straßenbahnen (wieder) in Betrieb, hat sich die Zahl seitdem fast verdoppelt. Demgegenüber stehen nur zwei deutsche Städte, die Straßenbahnen wieder eingeführt haben, nämlich Saarbrücken und Oberhausen. Viele – auch große – Städte dümpeln jedoch weiter in verkehrspolitischer Steinzeit vor sich hin. Als größte Negativbeispiele gelten hier Wiesbaden, Münster/Westfalen und Hagen, die nur mit Bussen erschlossen sind und Hamburg, das zwar über eine U-Bahn verfügt, aber außerhalb dieses Systems erhebliche Versorgungslücken bestehen und der Bus schon längst an seine Grenzen angestoßen ist.

Natürlich ist bei den Zahlen zu beachten, dass hier nie so viele Betriebe stillgelegt wurden wie in Frankreich und daher weniger Zwang zur Wiedereinführung besteht. Trotzdem stagniert hierzulande der Ausbau der Schieneninfrastruktur oder es wird offen über die Einstellung diskutiert wie in Brandenburg, Frankfurt (Oder) und mehr oder weniger ausgeprägt in den Ruhrgebietsstädten. Hier präsentiert sich vor allem Mülheim als negativer Vorrei-

ter, aber auch in den anderen Städten sucht sich der Stadtkämmerer ein passendes Sparobjekt. Längst vergessene – und noch immer falsche – Sprüche vom billigeren Busbetrieb machen die Runde.

Warum? Das Ruhrgebiet hat ein Strukturproblem mit dem Wandel in der Kohleindustrie, aber auch viele hausgemachte Probleme in den Städten. Wie so oft hing man dem Tunnelwahn nach und verbannte die Bahnen seit den 1970er Jahren massiv in den Untergrund. Zu den hohen Baukosten, die sich nie rechneten, kommen nach und nach dringend notwendige Sanierungsarbeiten hinzu, die noch weniger finanziert werden können. Praktisch steht das U-/Stadtbahnsystem in weiten Teilen vor dem Kollaps, auch wenn es sich noch niemand eingestehen will. Auf Dauer wird sich auch Frankfurt fragen müssen, wie das System U-Bahn noch bezahlt werden kann. Zwar steht die Mainmetropole finanziell besser da als die Ruhrstädte, aber letztlich werden auch hier die Tunnel irgendwann marode und bedürfen umfangreicher Erneuerungsmaßnahmen.

Die gesetzten Erwartungen in einen Tunnel konnten fast nirgendwo erfüllt werden und das Argument „Fahrgastzah-

len“ trägt schon lange nicht mehr. War es ein Credo der Verkehrspolitik, dass schon bei mittleren fünfstelligen Fahrgastzahlen pro Tag nur ein U-Bahn-System in Frage kommt, straft ein Blick nach Frankreich hiesige Verkehrsplaner und ihre Ideen gnadenlos ab. Schon 2005 berichteten wir, dass die ganz gewöhnliche Straßenbahnlinie 1 in Montpellier täglich 100.000 Fahrgäste befördert, ohne Tunnel, durch die Fußgängerzone und mit ebenso gewöhnlichen Straßenbahnwagen, die noch nicht einmal in Doppeltraktion fahren müssen. Diese Zahl ist inzwischen auf über 130.000 Fahrgäste täglich angewachsen. Ein Beweis, wie leistungsfähig ein Straßenbahnsystem sein kann, zu deutlich geringeren Kosten als jeder U-Bahn-Bau. So darf man offen fragen, ob sich Tunnelsysteme überhaupt noch lohnen, insbesondere unter Berücksichtigung der größeren Haltestellenabstände, der Zugangshemmnisse durch Treppen in den Untergrund, fehlender sozialer Kontrolle etc.

Stadtgestaltung statt Störfaktor

Ein weiterer Aspekt für die Stagnation im Straßenbahnbereich hierzulande ist, wie schon damals thematisiert, die ingenieurmäßige Planung und eine inkonsequente Umsetzung. Neue Strecken in Deutschland werden weiterhin einfach "hingerotzt", funktional, aber ohne Berücksichtigung der Umgebung und ohne Schaffung eines passenden Ambientes. Dementsprechend genießt die Straßenbahn hierzulande keine besondere Achtung und bei jeder Neubauplanung findet sich sofort eine Bürgerinitiative, die aus allerlei meist fadenscheinigen Gründen die Strecke verhindern will.

Blickt man nach Frankreich, dient eine Straßenbahnplanung grundsätzlich dazu, das Stadtbild insgesamt zu verbessern. Das fängt beim Design der Straßenbahnen

(innen wie außen) an und endet in einer konsequenten Gestaltung der Straßenzüge, Haltestellen und sonstigen Infrastrukturbestandteilen. Zwar finden sich dabei gelegentlich Auswüchse, die man bei uns als Schnickschnack abtun würde, in Brest etwa erfolgen die Haltestellenansagen in Abhängigkeit von Ebbe und Flut des Atlantiks über den Tag verteilt mal mit männlichen, mal mit weiblichen Stimmen, aber diese Details sorgen dafür, dass die Bevölkerung die Straßenbahn als Teil ihrer Stadt ansieht und man dort gerne vom rollenden Wohnzimmer spricht.



Sehen aus wie eine Seidenraupe: Straßenbahnen in Lyon.

So mag man sich bei der letzten Verlängerung der Darmstädter Straßenbahn in Arheilgen fragen, welcher Teufel die Planer geritten hat, in ein fast dörfliches Umfeld eine Hochkettenfahrleitung zu installieren, die jeder ICE-Strecke zur Ehre gereicht hätte. In den nördlichen Vororten von Angers wurde bei fast gleicher Infrastruktur ganz auf die Fahrleitung verzichtet und das APS-System (vereinfacht: Stromschiene zwischen den Gleisen) installiert, auf das ja keine Fahrleitung die dörfliche Atmosphäre stören möge.

Daher ist es kein Wunder, wenn Straßenbahnneubauten in Frankreich grundsätzlich begrüßt werden. Dies ging teilweise so weit, dass sich eine Bürgeriniti-



Inkonsequent und städtebaulich unverträglich: mit der ICE-Fahrleitung durch den Darmstädter Stadtteil Arheilgen.



Mehr als konsequent: entweder Einfachfahrleitung oder gar das aufwendige Stromschienensystem wie in Angers.

ative gebildet hatte. Nicht, um den Bau einer Strecke zu verhindern, sondern um die Trasse durch die eigene Straße legen zu lassen und nicht etwa durch die Parallelstraße. Welch Unterschied zum hiesigen Auftreten des bekannten "Straßenbahn ja, aber nur nicht bei mir"-Phänomens.

Ebenso konsequent wurde bei allen Neubauten darauf geachtet, den Autoverkehr massiv aus der Stadt zu verbannen: Die Stadt gehört den Bürgern, nicht den Blechkarossen. Diese Komponente fehlt hiesigen Planungen komplett. Betrachtet man alle Neubauten in der Rhein-Main-Neckar-Region, muss man fragen, was ist im Umfeld passiert? Wenig bis nichts. Durch die Verlängerung der Straßenbahn in Arheilgen ist kein einziges Parkhaus in der Innenstadt geschlossen, keine einzige Straße von vier auf zwei Fahrspuren zurückgebaut worden. Noch inkonsequenter war die Inbetriebnahme der Linie 18 in Frankfurt. Eine wunderbare Neubaustrecke, weitgehend auf eigenem Gleiskörper, aber eine funktionierende Vorrangschaltung: Fehlanzeige. Nur ja den Autoverkehr nicht zu weit bedrängen. So schleicht die Bahn auf eigener Trasse vor sich hin und steht sich fast an jeder Ampel die Beine in den Bauch. Wer das nicht

glaubt, möge die komplette Strecke vom Lokalbahnnhof zum Gravensteiner-Platz mitfahren und die Stoppuhr drücken, wenn immer die Bahn ungewollt anhalten muss. Pro Fahrt kommen fast zwei Jahre nach Eröffnung noch immer vier bis fünf Minuten nutzlose Verzögerung zustande. Dies kostet richtig Geld, denn bei funktionierendem Vorrang könnte ein ganzes Fahrzeug eingespart oder der Takt verdichtet werden.

Ein Blick nach Frankreich zeigt: Der Autoverkehr wird gewollt zurückgedrängt. Sei es, dass einstmals vierspurige Straßen auf zwei Spuren zurückgebaut werden oder gar ganz für den Straßenverkehr gesperrt wurden. Nicht nur in der Provinz, sondern auch in der Hauptstadt. 1992 in der Île de France, dem Ballungsraum um Paris eingeführt, fährt seit 2006 auch die erste Linie wieder im Stadtgebiet selbst. Der Boulevard des Maréchaux wurde dazu massiv umgebaut. Eine Sensation für eine Stadt, die sonst, wie viele andere Großstädte, am Straßenverkehr fast erstickt.

Wer in die Stadt will, soll das gerne tun, aber bitteschön dafür die Straßenbahn nutzen. Also sind an den Stadträndern große P+R-Parkplätze angelegt, zum Teil bewacht und die Straßenbahn fährt



Inkonsequent: Trotz Straßenbahn ist die Friedberger Landstraße in Frankfurt weiterhin mit mehreren Fahrspuren eine Einladung für jeden Autofahrer. Ohne Zwangsmaßnahmen wird der Straßenverkehr in der Stadt aber nicht abnehmen.

Konsequent: Mit der Straßenbahn wurde der Boulevard Charles de Gaulle in Petit Colombes bei Paris von sechs Fahrspuren (davon zwei Busspuren) auf eine Fahrspur je Fahrtrichtung zurückgebaut. Der Stau (links) ist gewollt.

von dort in dichtem Takt und zu zivilen Preisen (Beispiel Strasbourg: Parkgebühren und eine Hin- und Rückfahrt für alle Insassen, maximal sieben (!) Personen 3,50 EUR. Was kostet noch gleich eine Einzelfahrt für nur eine Person in Frankfurt, Darmstadt oder Heidelberg?) in die Stadt. Verwundert es da, dass P+R in Deutschland nicht wirklich funktioniert und an Adventssamstagen Autoschlangen vor den Innenstadtparkhäusern warten?

Gerne wird in Deutschland auch das Argument ‚Einzelhandelskiller‘ bemüht. Keine Parkplätze, keine Kunden, so die Standardbehauptung. Ein Blick in die Statistiken offenbart, dass Parkplatzprobleme bei Kunden weit abgeschlagen hinter Service, Angebot, Freundlichkeit etc. rangieren. Wenn Geschäfte schließen, dann liegt das im Regelfall nicht an der gebauten Straßenbahn, sondern die Ursachen sind anderswo zu suchen. Würde man umgekehrt den hierzulande angeführten Argumenten trauen, müssten Frankreichs Innenstädte komplett verödet sein und kein einziger Laden dürfte mehr geöffnet haben. Meist ist das Gegenteil der Fall und insbesondere Gastronomen freuen sich über zusätzliche Kapazitäten, denn früher konnte

man keinem Gast zumuten, draußen mitten im miefigen Autoverkehr zu sitzen.

Neue Betriebe allerorten

Rückblick: Bis in die 1980er Jahre hinein war die Zahl französischer Straßenbahnbetriebe auf drei gesunken: Lille, Marseille und St. Étienne. 1985 beginnt in Nantes der Wandel, 1987 folgt Grenoble, 1992 das Pariser Umland, 1994 Rouen und Strasbourg, 2000 Montpellier und Orléans, 2001 Lyon und 2003 Bordeaux.

Bis 2005 sind so in 12 Städten wieder Straßenbahnen unterwegs und es handelt sich nicht um Eintagsfliegen, denn die bis dahin bestehenden Netze sind nicht nur gebaut, sondern auch mehrfach erweitert worden. In Montpellier sind beispielsweise aus den ursprünglichen 15 km inzwischen stattliche 56 km Netz geworden. In Bordeaux, das 2003 mit 24 km gestartet ist, hat der Ausbau 44 km erreicht.

Nach 2005, dem Ende der damaligen Artikelserie, sind elf weitere Netze in Betrieb gegangen, 12, wenn man den Spurbus „Translohr“ in Clermont-Ferrand dazuzählt. 2006 Mulhouse, Valenciennes, 2007 Le Mans, Nice, 2010 Toulouse, 2011 Angers, Reims, 2012 Brest, Dijon,

Le Havre und in diesem Jahr Ende August Tours. In Bau befinden sich gerade Betriebe in Aubagne und Besançon, sowie fest vorgesehen die Umrüstung in Caen von Spurbus auf Straßenbahn. Daneben gibt es in fünf weiteren Städten recht konkrete Planungen. Die einzige bislang gescheiterte Planung findet sich in Toulon.

Fahrzeugdesign

Quasi das Monopol auf Straßenbahnfahrzeuge hat der französische Hersteller Alstom mit der Citadis-Serie. Bei diesem Fahrzeug, aber auch bei denen der wenigen anderen Anbieter, zeigt sich die Konsequenz französischen Designs: Obwohl die Fahrzeuge fast Stangenware sind, sieht die Bahn in jeder Stadt anders aus, sei es von der Lackierung oder der Gestaltung der Kopfform und des Innenraums. War bislang die Straßenbahn in Lyon mit ihrem Seidenraupendesign sehr extravagant, gibt es seit 2011 in Reims etwas ähnlich Auffälliges: Als Hauptstadt der Champagne sehen die Straßenbahnen von vorne, wen wundert es, wie ein Sektkelch aus. Das schafft (siehe oben) eine Identität und die Verbundenheit der Bevölkerung zu ihrer Bahn. Bei den Farben ist es ähnlich, ob "Arc en Ciel" in Angers oder "Cassis" in Dijon, stets wird darauf geachtet, dass diese zur Stadt passen. Wir hingegen haben bereits 2005 gefragt, welchen Bezug das "Subaru vista blue" genannte Türkis der VGF eigentlich zur Stadt Frankfurt hat und stellen die Frage auch weiterhin. Ergänzen lässt sich inzwischen die Frage, warum die RNV gerade eine Müllwagen- oder Baustellenfahrzeugfarbe für ihre Bahnen im Rhein-Neckar-Dreieck gewählt hat. Hat die Straßenbahn dort nur Entsorgungswert?

Beim restlichen Mobiliar ist man in Frankreich auch nicht um Lösungen ver-

legen. Schnöde Pflasterung oder gar eingeteerte Gleise sind weitgehend verpönt. Die Straßenbahn hat einen Wert in der Stadt und das will man auch ausdrücken. Rasengleis ist Standard, bei eingedeckten Oberflächen dominieren große Steinplatten, hell z. B. in Le Mans. In Angers finden sich gar Granitplatten im Haltestellenbereich. Hochkettenfahrleitung? Völlig undenkbar. Einfachfahrdrabt reicht aus. Ingenieure hierzulande weisen dann gerne auf den Strombedarf hin, aber mal ernsthaft: In Arheilgen fährt alle 7,5 Minuten eine Bahn mit Hochkette, in Frankreich sind zu den Stoßzeiten deutlich kürzere Zugfolgen üblich und der Verbrauch dortiger Bahnen, die standardmäßig mit Klimaanlage ausgestattet sind, ist mit Sicherheit nicht anders als in Deutschland.

Z. T. geht man sogar soweit und verzichtet komplett auf Fahrdrabt, um das Stadtbild nicht zu verschandeln. Ob das notwendig ist, ist gelegentlich fraglich. Das APS-System (Alimentation par le sol) mit Stromschienenabschnitten in der Gleismitte ist kostspielig und hatte in der ersten Anwendungsstadt Bordeaux viele Anlaufschwierigkeiten zu überwinden. Inzwischen setzen auch Angers, Orléans, Reims und Tours das System ein. In Nice hat Alstom Akkus eingebaut, da zwei Abschnitte ohne Fahrleitung zu überwinden sind. Rechnet man das Gewicht und den Verschleiß der Stromspeicher ein, muß man fragen, ob Aufwand und Ertrag im Verhältnis stehen. So war ein Argument, dass beim Karneval die Fahrleitung im Weg sei. Man hätte hier für die betroffenen Abschnitte eine leicht demontierbare "Deckenstromschiene" installieren können. Während des Umzugs ist die Fahrt der Straßenbahn ohnehin in dem Bereich nicht möglich, so dass eine abgebaute Fahrleitung nicht weiter gestört hätte.

Das Umland zieht nach

War in der Anfangszeit die Straßenbahn nur zur Erschließung der Städte und Vororte gebaut, kommen nun auch langsam Stadtbahnssysteme à la Karlsruhe in Mode. Bei allen Tram-Train-Modellen ist aber jeweils die SNCF mit im Boot, ausgenommen die Anbindung des Flughafens/TGV-Bahnhofs in Lyon. Hier fährt der Landkreis mit eigenen Fahrzeugen, allerdings ist der Außenast keine klassische Eisenbahnstrecke, sondern nur eine besser eingezäunte Straßenbahnstrecke. Die SNCF hat, anders als die meisten Städte, Siemens den Vorzug gegeben.

Die meisten Tram-Trains sind derzeit mehr Schein als Sein. Das erste Projekt, die Linie T4 im Pariser Umland ist eine umgebaute Eisenbahnstrecke. Den 'Eisenbahnteil' der Fahrzeugausstattung benötigen die Bahnen nur, wenn sie ins Betriebswerk fahren. Der Tram-Train in Lyon verkehrt hingegen ausschließlich auf Eisenbahninfrastruktur, sieht man von einer neuen Verbindungskurve ab, die für normale Fahrzeuge einen zu engen Radius aufweist. Betrieblich wird das System Eisenbahn nicht verlassen. Der Erfolg des Systems hier ergibt sich einfach aufgrund der Vertaktung und Verdichtung des Angebots, sowie kürzeren Fahrzeiten durch die Elektrifizierung und die Verbesserung der Infrastruktur auf den meist eingleisigen Strecken.

Der erste echte Tram-Train fährt in Mulhouse, startet am Bahnhofsvorplatz und benutzt bis Lutterbach die Straßenbahngleise. Dort wechselt er auf die Bahnstrecke nach Kruth, die hierzu bis Thann elektrifiziert wurde. Parallel läuft ein Dieselbetrieb ab Bahnhof über die Bahnstrecke bis Thann und dort weiter auf der Reststrecke nach Kruth.

In Bau bzw. Planung sind weitere Projekte. Am weitesten gediehen ist die Reaktivierung der Bahnstrecke Nantes-Châteaubriant. Bis zur Inbetriebnahme im Februar 2014 fahren die Triebwagen im Nahverkehr nach Clisson. Und auch in Bordeaux ist die Durchbindung der Stadtstrecke auf die Bahnlinie ins Médoc vorgesehen.



Wo früher der Straßenverkehr drei- bis vierspurig tobte, ist in Dijon heute eine Fußgängerzone zu finden.

Fazit

Der Erfolg eines Straßenbahnneubaus hängt nicht nur von prognostizierten Fahrgastzahlen ab, sondern stützt sich im Wesentlichen auf eine harmonische Einbindung in das Stadtbild und die zeitgleiche gewollte Verringerung des motorisierten Individualverkehrs. Diese Komponenten werden in Deutschland nach wie vor weitgehend ignoriert, so dass die Akzeptanz neuer Strecken oft nicht gegeben ist und erhebliche Verzögerungen bei Bau und Planung auftreten. Auch wenn Frankreich im städtischen Nahverkehr in vielen Fällen ein Sorgenkind war und es im Bereich des Überlandverkehrs noch immer ist, hat das Land gezeigt, wie Schienenprojekte Anklang bei der Bevölkerung finden und entsprechend rasch umgesetzt werden können. Es ist davon auszugehen, dass dies nicht der letzte Teil der Artikelserie sein wird. (hk)

Ausland

Bahnfahren anderswo in Europa

Ist der Schienenverkehr in Deutschland wirklich so schlecht?

Im Sommer veröffentlichte die "Allianz pro Schiene" zwei Statistiken, wonach der Schienenverkehr in Deutschland weit abgeschlagen sei im Vergleich zu anderen europäischen Ländern, jedoch mit diversen Ungereimtheiten. Bei der Investition pro Kopf landet Deutschland auf Platz 8 von 9. Ist das wirklich schlecht? Nein. So berücksichtigte die Statistik z. B. nicht unterschiedliche Bevölkerungsdichten. 2012 investierte Deutschland (Platz 8) 51 Euro pro Person, Österreich (Platz 2) 258 Euro. Aber Deutschland ist doppelt so dicht besiedelt. Bei halber Einwohnerzahl muss pro Kilometer doppelt soviel pro Kopf ausgegeben werden; damit sind 258 Euro gar nicht mehr imposant.

Viel wichtiger: Ist das Geld sinnvoll angelegt? Der Koralmtunnel in Österreich z. B. verschlingt wohl 2,5 Mrd Euro, wird dem Bahnsystem aber nur einige km Strecke bringen. In Deutschland müssen derzeit keine teuren Tunnel gebaut werden, weniger Ausgaben sind daher nötig. Dagegen werden Nebenbahnen in Österreich sträflich vernachlässigt. Aus Kostengründen haben die ÖBB viele Strecken schlicht den Bundesländern vermacht. Die zogen die Notbremse und so schrumpfte das Nebenbahnnetz vor ein paar Jahren erheblich. Ist der angebliche Platz 2 bei den Investitionen daher wirklich besser für das System Bahn als in Deutschland?

Die zweite Statistik verglich Entwicklung von Schienen- und Straßennetz der letzten Jahre. Österreich (11% weniger Netz), eben noch ob der Investitionen gelobt, schnitt schlechter ab als Deutschland

(9%). Mit Zuwächsen um 11% lagen Spanien und die Schweiz vorne. Nur wurden die Netze verglichen, nicht gefahrene Leistungen. Während hier immer mehr Verkehr auf der Schiene fährt und Strecken an der Leistungsfähigkeitsgrenze ankommen, baut Spanien dank EU-Förderung in vielen Fällen am Bedarf vorbei, das Bestandsnetz liegt in weiten Teilen weitgehend brach. Fast das Gesamtnetz der Extremadura steht zur Disposition: kaum Fahrgäste, Strecken mit einem täglichen Zugpaar. Trotzdem wird eine AVE-Strecke in die Region gesetzt. Das bringt Punkte in der Statistik (Netzausbau), nutzt aber weder den wenigen Einwohnern, noch fährt die Strecke jemals die Kosten wieder herein.

Was nutzen Fahrgästen solche Statistiken? Wenig. Wichtig ist, dass wir sicher, bequem, in sauberen Wagen, sinnvollen Zeiten und mit ordentlichen Angeboten zum Ziel kommen. Auch müssen wir uns darüber im Klaren sein, dass sich viele Extrawünsche nicht mit niedrigen Fahrpreisen vertragen. Guter Service kostet Geld. In Europa zählen wir eher zu den Spitzenreitern. Wir beleuchten einige Länder:

England: Service bei teuren Preisen

Bahnfahren ist mit Regelpreisen sehr teuer, über das Preisniveau des Landes hinaus. Einmal "anytime" London-Birmingham (ca. 200 km) kostet 79 Pfund (93 EUR). Frankfurt-Köln ist ähnlich weit und kostet 69 EUR (direkt)/46 EUR (Rheintal). Günstiger sind "Off-Peak", "Advance" oder Sparpreise der Bahngesellschaften, die aber oft zuggebunden sind.



Triebwagen der Reihe 158 von Northern Rail in Carlisle. Auf der Carlisle & Settle Railway setzt sich ein Verein für den Fortbestand der Strecke ein und bewirtschaftet Züge und Stationen. (Fotos: hk)

Von den Fahrplänen und der Unkompliziertheit her ist man in der Spitzengruppe. Viele Strecken haben Stundentakt oder besser, in ländlichen Regionen oft auch nur zweistündlich. Ansonsten gilt wie bei uns einsteigen und losfahren. Keine Reservierungspflicht und sonstige Verrenkungen.

Vom Service können wir träumen. Viele Bahnhöfe sind mit Personal besetzt, die, wie das Zugpersonal, stets freundlich und hilfsbereit sind und unaufgefordert anpacken, wenn Kunden Hilfe benötigen. Die Freundlichkeit findet sich auch an anderer Stelle. Wenn selbst Reinigungspersonal nach dem Fahrtziel fragt, um Kunden das richtige Gleis zu weisen, steht man als Deutscher oft mit offenem Mund da.

Ausgenommen einige große Bahnhöfe, die von Network Rail betreut werden, sind die Stationen in den Händen der Verkehrsunternehmen (wie z. B. Scotrail) und fast immer sehr gepflegt. Personal vor Ort wirkt sich eben aus, z. T. sorgen Bahnsteigsperrern dafür, dass sich nur erwünschte Kunden aufhalten. Aber diese Qualität hat ihren Preis und der schlägt sich auch in den Fahrkarten nieder.

Fahren in **Irland** ist ähnlich unkompliziert. Der Wagenpark ist modernisiert, das (nicht besonders dichte) Netz in gutem Zustand und es gilt "Einsteigen und Losfahren". In allen Zügen ist Internet gratis und

man zieht so mit den Fernbussen gleich, was hier bei der DB noch aussteht.

In **Belgien**: Keine Reservierungspflicht (nur Thalys/TGV), Taktverkehr, aber auch durchmisches Wagenmaterial von Silberling-Niveau bis Doppelstock. Die Pünktlichkeit ist ähnlich durchwachsen wie in Deutschland. In den Regionen sieht es an Stationen oft trostlos wie hierzulande aus.

Mittel- und Osteuropa fassen wir kurz zusammen. Das Angebot ist sehr unterschiedlich, man muss Investitionsrückstau, Finanzsituation und steigende Auto konkurrenz bedenken, denn leider machen die früheren Ostblockstaaten Fehler nach ("Freie Fahrt für freie Bürger auf möglichst vielen Autobahnen"), die Westeuropa schon hinter sich hat. **Tschechien** versucht z. B. mit geringen Mitteln den Betrieb auf den Nebenstrecken (meist etwa zweistündlich) aufrecht zu erhalten.

In den Alpen

Bahnfahren in **Österreich** ist einfach: Fahrkarte kaufen, einsteigen. Der Betrieb auf den Hauptstrecken ist gut, auf Nebenbahnen ist insbesondere am Wochenende ein dürftiges Angebot, oft ohne Takt. Viele Nebenbahnen umfahren jeden Bauernhof mit entsprechend niedrigen Geschwindigkeiten. Defizitäre Strecken gaben die ÖBB an die Bundesländer ab. Dort hing es wie bei uns von der politischen Couleur und der Verkehrspolitik ab, ob und wie diese Strecken weiterbetrieben werden.

Über den Vorreiter **Schweiz** muss man wenig sagen. Fahrkarten sind zwar teuer, aber anders als in England nicht über die Kaufkraft hinaus und dank weit verbreiteter Rabattkarten (die im Gegensatz zu Deutschland bei fast allen Verkehrsträgern gelten) fahren die wenigsten Kunden zum Vollpreis. Auch die Nutzung von Jahresnetzkarten ist wesentlich ausgeprägter.

Interessant ist, dass die Nachfrage nicht vom Wagenpark abhängt. Dem Wahn, bei jeder Ausschreibung nur neueste Züge einzusetzen, hängt man in der Schweiz nicht nach. Die Fahrgastzahlen zeigen, dass Kunden vor allem wegen einem dichten, stimmigen und vernetzten Angebot den ÖPNV nutzen und nicht, weil eine Bahn auf einmal blau statt grün gestrichen ist.



Die Strecke nach Markt St. Aegydt gehörte zu den ersten, die von Niederösterreich nach der Übernahme von den ÖBB stillgelegt wurden.

Hochgeschwindigkeit und Stolpertakt

Frankreich ist sehr zwiespältig. Der auf Paris ausgerichtete Zentralismus zeigt sich auch im Bahnverkehr. Dünne Besiedlung macht Bahnverkehr in der Region oft schwierig: Es gibt Strecken mit nur zwei oder drei Zugpaaren. Je nach Region hat sich das Angebot aber schon gebessert und seit wenigen Jahren hat das Prinzip Taktverkehr auch die Grande Nation erreicht, der nun nach und nach kommt. Jedoch ändert das oft nichts an der Angebotsdichte: Einmal am Tag ist auch ein Takt.

Im TGV galt schon immer Reservierungspflicht, nicht tragisch, wenn Züge im dichten Takt auf den Schnellfahrstrecken fahren. "Leider" fährt der TGV immer weiter in die Region – Bürgermeister fühlen sich geehrt, wenn einmal am Tag im Dorf der Vorzeigezug hält – und übernimmt

dann quasi Nahverkehrsfunktion. Dort ist Reservierungspflicht kontraproduktiv und verhindert spontanes Reisen. Zudem ist das Fahrzeug TGV nicht für Nahverkehr ausgelegt. Mit dem TGV stiegen die Fahrgastzahlen, aber zur Bahnfahrernation wurden die Franzosen dadurch nicht. Der typische Fahrgast steigt ein, bleibt mitten im Vorraum stehen, blockiert die nächsten Reisenden und sucht dann umständlich seinen Platz: Fahrgastwechselzeiten von fünf Minuten sind beim TGV nicht selten.

Im konventionellen Fernverkehr gibt es den IC und die Marke TéoZ, nichts anderes als modernisierte Wagen, aber leider auch mit Zwangsreservierung und den damit verbundenen Unannehmlichkeiten.

Seit kurzem macht sich die SNCF im Billigsektor selbst Konkurrenz. Als 'Ouigo' fahren Lowcost-TGV ohne 1. Klasse und Speisewagen. Ticketkontrolle am Bahnhof und Halte oft in der Peripherie, da die Stationsgebühren niedriger sind. Tickets gibt es nur online und bieten weder Anschlüsse, noch Fahrgastrechte bei Anschlussverlust. Man muss prüfen, ob der günstigere Preis wirklich ein Schnäppchen ist. Aber hierzulande wird auch nur der Flugpreis ab "Frankfurt"-Hahn gesehen, ohne den Bus in den Hunsrück einzukalkulieren.

Im Land der Sternköche ist das Speisenangebot im Fernverkehr unterirdisch. Außer auf ein paar labberige Sandwiches oder in der Mikrowelle aufgewärmte Fertiggerichte zu übersteuerten Preisen sollte man nicht spekulieren.

Bis an die Algarve

In Portugal kann man trotz der Finanzsituation im Land und dem im Vergleich zu früher ausgedünnten Netz auf ein relativ gutes Angebot zugreifen. Das zeigt sich auch bei den Fahrgastzahlen. Die Vorortstrecken in Porto und Lisboa sind ohnehin

dicht befahren, auch in den Regionen sind oft (angenäherte) Stunden- oder Zweistundentakte zu finden. Fernverkehr (IC/Alfa Pendular) ist reservierungspflichtig, im Regelfall gibt es kurzfristig noch Fahrkarten.



Der Fernverkehr abseits französischer Magistralen wird immer weiter ausgedünnt. Inzwischen gibt es Verträge mit den Regionen über die Weiterführung solcher Angebote. So wird wohl auch der Cévenol (hier in St Georges d'Aurac) weiterfahren, aber auf Triebwagen umgestellt.

Ein Problem sind internationale Verbindungen: Um nach Portugal zu kommen, muss man durch Spanien. Es gibt nur noch den Übergang Porto-Valença-Vigo im Tagesverkehr. Die zweite Verbindung Guarda-Salamanca wird nur vom Nachtzug Lisboa-Irun/Madrid bedient. So bleibt für die Einreise oft nur der Fernbus.

Zum Abgewöhnen: Spanien

Die spanische Eisenbahn ist ein Abenteuer für sich. Die Renfe steht attraktivem Schienenverkehr im Weg. Das zeigt sich in den Nutzungszahlen. Spanier fahren halb so viele Kilometer Bahn im Jahr wie Deutsche. Das kommt von verfehlten Investitionen und entsprechendem Bauwahn. Spanien rühmt sich mit dem längsten Hochgeschwindigkeitsnetz Europas, aber weder sind die Fahrgastzahlen ausreichend, noch eine Netzwirkung vorhanden und mit so mancher Neubaustrecke werden die Altstrecken im Personenverkehr aufgegeben,

was zu weiterer Landflucht führt. Wird im Altnetz modernisiert, führt das u. U. zu solchen Stilblüten, dass Abschnitte für 200 km/h ausgebaut sind, aber dann pro Tag zwei Triebwagen die Strecke abfahren.

Hauptproblem und Kern des spanischen Bahndesasters sind die Zugangshemmnisse. Wer dort einmal eine Reise geplant hat, wird nächstes Mal lieber den Fernbus nehmen. Was überall Standard ist, darf man in Spanien getrost vergessen:

1. Keine Anschlüsse, zumindest keine unter 60 Minuten Umsteigezeit und bis vor kurzem gab es auch keine Tickets dafür. Was in Frankfurt mit zehn Minuten klappt, ist auf spanischen Dorfbahnhöfen mit drei Gleisen völlig undenkbar. Seit zwei Jahren gibt es wenige Umsteigebeziehungen zwischen bestimmten Zügen mit "europäischen" Umsteigezeiten.

2. Die Fahrplanauskunft findet keine Umsteigeverbindungen bzw. nur, wenn es keine direkten Züge gibt. Von Darmstadt nach Berlin? Dann böte die spanische Auskunft nur einen Zug an, den ICE-Sprinter und verschweigt, dass man auch stündlich mit Umstieg in Frankfurt nach Berlin käme. S-Bahnen sind nur in getrennten Auskünften abfragbar. Die großen Fernbusbetreiber in Spanien haben hingegen ein gemeinsames Buchungsportal aufgesetzt.

3. Fahrplangestaltung. Dazu zählt nicht einmal, dass das Netz wenig befahren ist, aber oft hat man den Eindruck, dass die Renfe heute nicht weiß, wie morgen ihre Züge fahren. Es ist nicht selten, dass Verbindungen erst 14 Tage vorher angezeigt werden. Nur fallen Bauarbeiten nicht so kurzfristig vom Himmel und oft unterscheiden sich die neuen Zeiten noch nicht einmal von den vorigen. Eine verlässliche Planung ist das nicht. Bei uns würde man einfach den nächsten Zug nehmen, in Spanien heißt das meist: Einen Tag später.



Unsinnige Reservierungspflicht: In Vitoria aus Palencia angekommen, wurde aus dem reservierungspflichtigen Regionalexpress ein reservierungsfreier Regionalzug nach Irun. Weder änderte sich das Servicenniveau noch der Füllungsgrad des Zuges.

Dünne Besiedelung macht gute Fahrpläne schwierig, aber selbst bei genügend Potential hat die Renfe keine Lust: 100 km trennen Sevilla (700.000 Einw.) und Huelva (147.000), etwa Frankfurt–Heidelberg. Auf der Strecke in Spanien fahren nur drei Züge am Tag. Kein Potential? Dann würden die privaten Buslinien nebenan sicher nicht minimal im Stundentakt fahren. Verwundert es da, wenn auf dem Bahnhof in Sevilla weniger Betrieb herrscht als auf hessischen Kleinstadtbahnhöfen?

4. Jeder Zug hat Reservierungspflicht, außer R- und S-Bahn. Egal ob AVE oder RE, spontanes Bahnfahren: unmöglich. Für die wenigen Züge, die fahren, gibt es eine Vielzahl an Zuggattungen, R, RE, MD, Avant, Alvia, Ave, Arco, IC etc. Fast jeder Zug hat eine eigene Bezeichnung und sie ist inkonsistent zur Reservierung. In Katalonien ist fast alles außer der Schnellfahrstrecke reservierungsfrei. Anderswo ist es selbst innerhalb einer Region völlig unterschiedlich. Beispiel „Media Distancia“: Von Vigo nach A Coruña fahren MD mit und ohne Reservierung. Von Palencia nach Valladolid: Es kommt vor, dass die niederwertige Gattung Regionalexpress eine Reservierung benötigt und der folgende IC frei zugänglich ist!

5. Unsinnige Zugangssperren. Die Renfe sieht sich eher als Fluggesellschaft: Im Hochgeschwindigkeitsverkehr sind Bahnhöfe abgeriegelte Sicherheitsbereiche. Zugang erhält nur, wer am Check-In die passende Fahrkarte vorgezeigt und sein Gepäck einem Röntgenscan unterzogen hat: Dieses Secutainment ("Security Entertainment") macht Bahnfahren nicht wirklich sicherer: Auf einem Bahnhof erfolgt die komplette Security-Show, im nächsten Ort steigen Fahrgäste völlig unkontrolliert mit der Bombe im Koffer zu.

6. Fahrzeiten. Die Renfe hat scheinbar keine Ahnung von Zeitplanung. Von 15 Minuten zu früh bis 15 zu spät ist alles drin: Es geht sogar soweit, dass ein Zug pünktlich startet und nach wenigen Kilometern fünf Minuten Verspätung hat, ohne Bauarbeiten oder sonstige Probleme.

In Deutschland beschweren wir uns schon bei kleinen Verspätungen. Auf unserem stark belasteten Netz, auf dem Züge mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Halten fahren, erstaunt es, dass viele Züge nur so wenig Verspätung haben. Wer in Spanien erlebt hat, wie bei zwei Zügen am Tag und ansonsten freier Strecke aus 0 Minuten 65 Minuten Verspätung werden, wird den Verkehr in Resteuropa mit ganz anderen Augen betrachten.

7. Entschädigungen: Auf Schnellfahrstrecken gibt es z. T. schon ab fünf Minuten Geld zurück. Kunststück: Auf einem isolierten Netz mit homogenen Zugfahrten, wo weder Anschlüsse abgewartet, noch Verspätungen aus dem Altnetz eingeschleppt werden, fährt jeder pünktlich. Was nutzen 300 km/h Madrid-Barcelona nonstop, wenn vorher 60 Minuten Umsteigezeit fällig sind? Auch sind die Fahrzeiten so üppig, dass Verspätungen im Regelfall nicht auftreten. Das geht hier auch: Einfach die ICE-Fahrzeit Frankfurt–Stutt-

gart von 1:30 auf 2h strecken und schon wären öffentlichkeitswirksame Geld zurück-Garantien möglich. Wollen wir das?

Fazit: Die Bahn in Deutschland ist nicht so schlecht, wie uns die Presse oft suggeriert. Internet und "Leserreportern" sei Dank wird nur jeder Pups zur nationalen Katastrophe aufgeputscht. Merkwürdig, dass Zeitungen nicht voll sind mit täglichen Autobahnstaus und ähnlichem. Selbst Fluglotsenstreiks mit Ausfall aller Flüge sind nur kleine einspaltige Artikel wert. Im Vergleich zu anderen Ländern brauchen wir uns nicht zu verstecken. Jede

Bahn hat ähnliche Probleme und Ausfälle zu bewältigen, nur dringen diese Fälle nicht zur hiesigen Presse vor oder sind vor Ort schlichtweg keine Meldung wert.

Schlechter Bahnverkehr anderswo ist kein Argument, hier keine Verbesserungen zu fordern. Aber wir müssen auch überlegen, ob Wünsche realistisch und zu vertretbaren Kosten umsetzbar sind. Ein 15-Minuten-Takt auf allen Strecken in Hessen rund um die Uhr, mit besetzten Bahnhöfen, beheizten Warteräumen und Sitzplätzen für alle wäre ein schönes Ziel. Ist es aber finanzierbar und auch sinnvoll? (hk)

Bahngeschichte

Der Kampf um Fahrgäste in Bad Homburg

Zum Ausblick noch ein Rückblick: Wie war es vor 60 Jahren?

Die Einführung des ersten Taktfahrplanes im Raum Frankfurt, damals noch „Starrer Fahrplan“ genannt, war ein großer Wurf, der Verkehrsverhältnisse brachte, die es vorher nicht gab – und denen mancher heute noch nachtrauert. Mit Beginn des Sommerfahrplans am 23. Mai 1954 nämlich wurde alles grundlegend neu gestaltet: Die Strecken von Frankfurt Hbf nach Bad Homburg und nach Kronberg erhielten einen gemeinsamen Fahrplan.

Im Hauptbahnhof wurde das Gleis 14 fast ausschließlich von den in den Taunus fahrenden Zügen der neuen Gattung N = Nahschnellverkehrszug benutzt. Bei einer Fahrzeit von 25 Minuten waren die Aufenthalte an den Endpunkten relativ kurz: Im Hbf. fuhr der Zug nach Bad Homburg zur Minute 11 und 41 aus – der Gegenzug von dort kam 16 und 46 an und fuhr zur Minute 26 und 56 nach Kronberg aus – fünf Minuten später kam der Gegenzug und das Spiel begann von vorne.



*Bahnhof Oberursel in den 50er Jahren
(Fotos: Gerhard Hofmann)*

In Bad Homburg betrug der Aufenthalt 15 Minuten, der ggf. zum Wasserfassen der Dampflok und zum An- oder Abhängen von Wagen benutzt wurde. Längere Pausen entstanden allerdings dadurch, dass die Züge nach Kronberg außerhalb der Hauptverkehrszeiten nur stündlich verkehrten.

Auf der Homburger Strecke gab es dagegen noch zusätzliche Personenzüge nach Weilburg oder Wetzlar. Im Berufsverkehr

fuhren sogar halbstündlich (aus den Gleisen 1 oder 23/24) weitere Züge nach Usingen-Weilburg oder Friedberg, die in Oberursel zum ersten Mal hielten. Für die Pendler wurden dadurch Fahrzeiten erreicht, die nahe an den heutigen S-Bahn- und Taunusbahn-Fahrzeiten lagen, z. B. bis Bad Homburg 22 und bis Usingen 60 Minuten!

FRANKFURT (MAIN) – BAD HOMBURG

(Fahrplan gültig bis 22. 5. 1954)



Hohe Fahrpreisermäßigung



Auch setzte man hier erstmals Wendezüge ein. Insgesamt gab es davon sechs Stück, von denen fünf im Umlauf waren, einer stand als Reserve im Hauptbahnhof bereit. Zwei dieser Züge waren aus je einer Dampflok (BR 78), einem umgebauten D-Zug-Wagen als Steuerwagen und je nach Uhrzeit mit ein bis drei Umbauwagen-Einheiten zusammengestellt. Die „Steuerung“ der Lok bei Schiebetrieb erfolgte über Maschinen-Telegraf (auf der Lok war dann nur noch ein Mann).

Die vier weiteren hatten als Zugmaschine eine Diesellok der Baureihe V80 und bestanden zeitweise aus drei bis sie-

ben „Donnerbüchsen“ (zweiachsig), von denen die erste mit Sichtfenster und Führerstand für den Lokführer ausgerüstet war. Bei der Talfahrt war die Diesellok im Sommer unbemannt.

Auf den anderen Strecken, die von Frankfurt ausgehen, wurden im Berufsverkehr beispielsweise nach Gießen, Limburg oder Niederlahnstein zusätzlich zu den hier verkehrenden Eilzügen ebenfalls einige schnelle Züge eingesetzt, die bis Friedberg nur in Bad Vilbel oder bis Niedernhausen und Wiesbaden nur in Frankfurt-Höchst anhielten.



Wendezugbegegnung in Oberursel

Diese waren an den Abfahrtafeln und Aushangfahrplänen dadurch gekennzeichnet, dass das Wort Nahschnellverkehrszug bzw. „N“ diagonal rot durchstrichen war. Ein Taktfahrplan war aber ausschließlich auf den Strecken im Vordertaunus eingeführt worden. Somit sind die Linien Frankfurt –Bad Homburg und Frankfurt–Kronberg die Ersten im Rhein-Main-Gebiet, die schon 24 Jahre, bevor hier die S-Bahn eröffnet wurde, ein Zugangebot von ähnlicher Qualität aufweisen konnten.

(Helmut Lind/Walter Söhnlein)

196g

196g Frankfurt (M) Hbf – Bad Homburg – Friedrichsdorf (Ts) – Weilburg und Friedberg (Hess) und Laubueschbach – Weilmünster (Oberlahnkreis)

Frankfurt (M) – Weilburg 1196a u. 1196g
 Frankfurt (M) – Oberursel (Ts) 1196k
 Frankfurt (M) – Bad Homburg 1196n

km	St. Frankfurt (M)	Zug Nr. Klasse	Frankfurt (M) Hbf	Frankfurt (M) West	Frankfurt-Rödelheim	Weilbilschen (Towern)	Oberursel (Ts) 196k	Bad Homburg 196n	Frankfurt (M) Hbf	Frankfurt (M) West	Frankfurt-Rödelheim	Weilbilschen (Towern)	Oberursel (Ts) 196k	Bad Homburg 196n	Frankfurt (M) Hbf	Frankfurt (M) West	Frankfurt-Rödelheim	Weilbilschen (Towern)	Oberursel (Ts) 196k	Bad Homburg 196n
0,0	Frankfurt (M) Hbf	Gesam- ob	23.41	23.41	23.41	23.41	23.41	23.41	23.41	23.41	23.41	23.41	23.41	23.41	23.41	23.41	23.41	23.41	23.41	23.41
3,3	Frankfurt (M) West	verkehr	23.46	23.46	23.46	23.46	23.46	23.46	23.46	23.46	23.46	23.46	23.46	23.46	23.46	23.46	23.46	23.46	23.46	23.46
5,6	Frankfurt-Rödelheim	gang	23.50	23.50	23.50	23.50	23.50	23.50	23.50	23.50	23.50	23.50	23.50	23.50	23.50	23.50	23.50	23.50	23.50	23.50
12,3	Weilbilschen (Towern)	196h	23.56	23.56	23.56	23.56	23.56	23.56	23.56	23.56	23.56	23.56	23.56	23.56	23.56	23.56	23.56	23.56	23.56	23.56
15,2	Oberursel (Ts) 196k	196g, v.v.	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02
16,5	Bad Homburg 196n	196g, m.p.	0.06	0.06	0.06	0.06	0.06	0.06	0.06	0.06	0.06	0.06	0.06	0.06	0.06	0.06	0.06	0.06	0.06	0.06

Fahrplanauszug vom Sommer 1953

Das Allerletzte

Der nächste Winter kommt bestimmt ...



„Ach was, für richtige Eisenbahnabenteurer fragen Sie mal den da!“ (© Gerd Windenroth)

Neulich im ICE von Stuttgart nach Dortmund die Durchsage: „Sehr verehrte Damen und Herren, unser Zug hat zurzeit eine Verspätung von zehn Minuten. Der ICE 314 nach Berlin Zoo über Mannheim und Frankfurt kann leider nicht mehr erreicht werden.“ Die Fahrgäste im Abteil zuckten zusammen. Unmittelbar danach kam eine zweite Durchsage: „Hier spricht der Lokführer. Der ICE 314 nach Berlin Zoo über Mannheim und Frankfurt wird noch erreicht.“ Erleichtertes Aufatmen im Abteil. Dritte Durchsage unmittelbar danach: „Hier spricht die Zugführerin. Die Verkehrsleitstelle – ich wiederhole – die Verkehrsleitstelle hat mir mitgeteilt, dass der Anschluss zum ICE 314 nach Berlin Zoo über Mannheim und Frankfurt nicht erreicht werden kann.“ Irritation und verständnislose Blicke im Abteil. Als Antwort kam jedoch gleich die nächste Ansage: „Hier spricht noch einmal der Lokführer. Der ICE 314 nach Berlin Zoo fährt derzeit hinter uns und auf demselben Gleis und wird uns vermutlich nicht überholen“. Die Folge war großes Gelächter und Erleichterung im Abteil. Danach kamen keine weiteren Durchsagen mehr, auch keine neuen Infos aus der Verkehrsleitstelle. (wb)

Titelseiten aus 17 Jahren

