

HESSEN SCHIENE

Nr. 47 1,50 Euro
März 2002 - Mai 2002
H 4032

Die Infozeitschrift
von Pro Bahn & Bus



- Regiotram für Kassel: 28 Fahrzeuge bestellt
- Odenwaldbahn wird modernisiert
- 10 Punkte-Programm Frankfurt 2010 vorgestellt



Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Pro Bahn & Bus Pinwand	4
Tipps und Infos	6
Aktuell	
Regiotram: Kauf von 28 Fahrzeugen perfekt	7
Kostenlose Fahrradmitnahme im nph-Verbundraum	9
Modernisierung der Vogelsbergbahn liegt im Plan	13
Johannlandbahn: Zeichen der Zeit erkennen und Chancen nutzen	17
Neues von der Lumdatalbahn AG	18
Seit 16. Dezember halten mehr Züge in Burghaun	21
Ausschreibung des S-Bahn-Netzes jetzt erforderlich	23
10 Punkte zur Verbesserung des Schienenverkehrsknotens Frankfurt	25
Bahndreieck Spessart: Raumempfindlichkeitsuntersuchung weist Weg ..	27
Bald der schönste Kleinbahnhof in Hessen	28
DB beantragt Raumordnungsverfahren für NBS Frankfurt-Mannheim ..	29
Modernisierung der Odenwaldbahn rückt näher	31
Trennung von Netz und Betrieb	36
„Mehr Bahnen!“ statt „Die Bahnen“	41
Start: Verkehrsverbund Rhein-Mosel	42
Streckentelegramm	43
Zum Schluss	46

Titelbild: Endlich ein richtiger Winter! Im Rothaargebirge fiel jedoch so viel Schnee, dass die Bahnstrecke Siegen - Erndtebrück rund anderthalb Wochen zwischen Hilchenbach und Erndtebrück unterbrochen war. Ein Schneepflug räumt im Bahnhof Lützel das Gleis
Foto (04. Januar 2002): J. Lerch

Liebe Mitglieder, liebe Freunde des Schienenverkehrs,

Service wird bei der Deutschen Bahn AG immer größer geschrieben. Ja, Sie haben richtig gelesen. Zumindest kann ich da für meine Mittelhessische Region sprechen. Bis vor geraumer Zeit habe ich in Gießen gewohnt und gearbeitet. Da benötigte ich den ÖPNV eher selten. Mit dem Rad ist man sehr flexibel und schnell in der Stadt unterwegs. Aber dann bin ich umgezogen. Obwohl mir auch ein Auto zur Verfügung steht, habe ich doch den Umstieg zum ÖPNV gewagt. Ich weiß, in meiner Funktion sollte das selbstverständlich sein, aber mein Ort liegt an der Vogelsbergbahn. Oh je, da fällt einem doch nur so was ein wie „sch*** Dampfheizung“, „elend alte und verdreckte Wagen“ oder „die tägliche Verspätung gebe mir heute“ und „Die Unterführung hier in Gießen ist wirklich überfällig“, werden Sie denken. Und zu 80 Prozent stimmt das ja auch.

Mein Zug ist erfreulicherweise meistens pünktlich und die Sauberkeit betreffend kann ich auch nicht so klagen. Allerdings benutze ich in der Regel auch nur zwei Züge von derzeit 43. Aber eines ist doch anders als vor Jahren: Oftmals gibt es im Zug Durchsagen der Haltepunkte. Auch ein freundliches „Wir wünschen Ihnen einen schönen Tag und hoffen, Sie demnächst wieder bei uns begrüßen zu können.“ lässt den Tag viel entspannter beginnen. Wobei man sich in einem Pendlerzug den zweiten Teil des Satzes sparen kann.

Auch im Bahnhof selbst ist man höflich geworden. Die Ansage der Anschlusszüge ist ja allgemein Standard. Aber ich war doch sehr erstaunt, dass es Sicherheitshinweise über den Lautsprecher gab. Das kenne ich sonst nur von großen Bahnhöfen oder Flughäfen. Doch ein Hinweis hat mich etwas ins Grübeln gebracht. Die „Verehrten Fahrgäste“ wurden gebeten, ihre Fernverkehrsfahrkarten bitte an den Fernverkehrsfahrkartenautomaten zu lösen. „Wenn Sie Probleme mit der Bedienung der Automaten haben, ist das Serviceteam gerne bereit, Ihnen zu helfen“. Jetzt war ich doch neugierig. Sollten so viele Kunden an den Schaltern stehen, dass das Personal nicht mehr mit dem Ansturm fertig wird? Also gleich mal bei der Fahrkartenausgabe vorbei geschaut. Dort war aber nichts dergleichen zu sehen. Für mich gibt es nur eine Schlussfolgerung: Kein Mensch nutzt das Angebot der Automaten, wenn die Schalter geöffnet sind. Somit hat sich die Investition nicht rentiert. Oder aber, dies ist nur ein ganz böser und abwegiger Gedanke, man möchte das Personal einsparen und die Kunden an den Automaten oder ins Internet zwingen. Damit kann man mehr Umsatz machen weil sich die meisten Kunden der DB in dem Tarifdschungel nicht auskennen.

Ich hoffe Sie haben vor Ort noch kompetente und geschulte Mitarbeiter, um Ihre Fahrkarte für den Oster- oder Sommerurlaub zu erstehen.

Mit freundlichen Grüßen

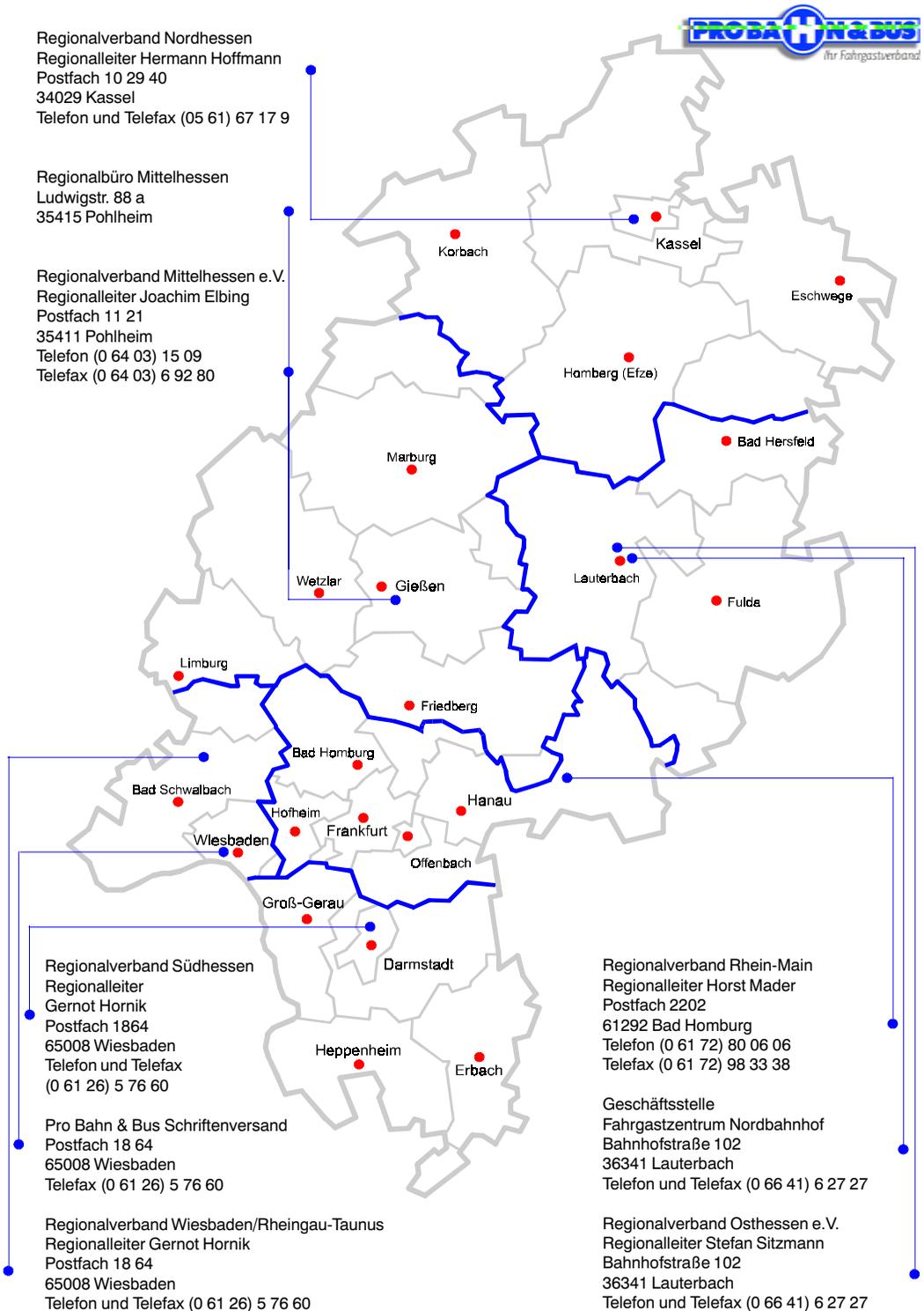


Petra Becker

Regionalverband Nordhessen
 Regionalleiter Hermann Hoffmann
 Postfach 10 29 40
 34029 Kassel
 Telefon und Telefax (05 61) 67 17 9

Regionalbüro Mittelhessen
 Ludwigstr. 88 a
 35415 Pohlheim

Regionalverband Mittelhessen e.V.
 Regionalleiter Joachim Elbing
 Postfach 11 21
 35411 Pohlheim
 Telefon (0 64 03) 15 09
 Telefax (0 64 03) 6 92 80



Regionalverband Südhessen
 Regionalleiter
 Gernot Hornik
 Postfach 1864
 65008 Wiesbaden
 Telefon und Telefax
 (0 61 26) 5 76 60

Pro Bahn & Bus Schriftenversand
 Postfach 18 64
 65008 Wiesbaden
 Telefax (0 61 26) 5 76 60

Regionalverband Wiesbaden/Rheingau-Taunus
 Regionalleiter Gernot Hornik
 Postfach 18 64
 65008 Wiesbaden
 Telefon und Telefax (0 61 26) 5 76 60

Regionalverband Rhein-Main
 Regionalleiter Horst Mader
 Postfach 2202
 61292 Bad Homburg
 Telefon (0 61 72) 80 06 06
 Telefax (0 61 72) 98 33 38

Geschäftsstelle
 Fahrgastzentrum Nordbahnhof
 Bahnhofstraße 102
 36341 Lauterbach
 Telefon und Telefax (0 66 41) 6 27 27

Regionalverband Osthessen e.V.
 Regionalleiter Stefan Sitzmann
 Bahnhofstraße 102
 36341 Lauterbach
 Telefon und Telefax (0 66 41) 6 27 27

Datum	RV	Veranstaltung	Ort
04.03.02 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
04.03.02 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
06.03.02 18 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Treffpunkt Geschäftsstelle Nordbahnhof, Lauterbach
23.03.02 16 Uhr	NH	RV-Treff Nordhessen	Kassel Hauptbahnhof, Gaststätte Gleis 1
08.04.02 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
08.04.02 18:30 Uhr	WRT, SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr.10, Wiesbaden
06.05.02 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
13.05.02 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
15.05.02 18:30 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Gaststätte Waidesgrund, Esperantostr., Fulda
03.06.02 18:30 Uhr	WRT, SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr.10, Wiesbaden

Unsere Treffen vor Ort

Kontaktadressen

Haben Sie Fragen zu Ihrer Bahnstrecke, Verbesserungsvorschläge, oder möchten Sie einfach das nächste Arbeitskreistreffen besuchen? Links finden Sie Ansprechadressen. Die genannten ProBahn & Bus-Mitglieder helfen Ihnen gerne weiter!



Elektronische Fahrkarte: Neuer Versuch in Hanau

(rmv/fl) Nach dem Versuch in Marburg startet der Rhein-Main-Verkehrsverbund eine neue Anwendung der elektronischen Fahrkarte. In Hanau ist das Ticket seit Februar unter der Bezeichnung „get in“ erhältlich. Es ermöglicht erstmals die sogenannte Bestpreis-Abrechnung. Das bedeutet, je nach Häufigkeit der Nutzung wird im Nachhinein ermittelt, ob der Einzel-Wochen- oder Monatstarif abgebucht wird. 59 Busse der Hanauer Straßenbahn AG und zwei Fahrzeuge eines Subunternehmers sind mit den erforderlichen Lesegeräten ausgestattet. In einer Testphase Ende 2001 waren zunächst 222 Nutzer unterwegs. RMV Geschäftsführer Volker Sparmann sagte anlässlich der Einführung von „get in“: „Mit diesem System wird eine Kundenfreundlichkeit im Öffentlichen Personennahverkehr eingeführt, die so noch nie umgesetzt wurde.“

Elektronische RMV-Auskunft erweitert

(rmv/fl) Die Internet-Auskunft des Rhein-Main-Verkehrsbundes „rmv.de“ wurde neu gestaltet und erweitert. Neben einer verbesserten Grafik bietet die „adressscharfe“ Fahrplanauskunft einige Zusatzfunktionen. Beispielsweise können Einladungskarten jetzt mit einer ÖPNV-Verbindung kombiniert, gestaltet und versendet werden.

Wichtiger erscheint aber die Tatsache, dass die Auskunft jetzt in sechs Sprachen verfügbar ist. Türkisch, Französisch, Eng-

lisch, Spanisch und Italienisch sind neben Deutsch die Sprachen, in denen Auskünfte abgefragt werden können. Neu sind auch Stations- und Umgebungspläne ebenso wie die Möglichkeit der Vorab-Fahrpreisermittlung. Die erwähnte „Adressscharfe“ ermöglicht die Eingabe einer Adresse, wonach das System automatisch die nächst gelegene Haltestelle auswählt.

OBERRHESSISCHE EISENBAHNFREUNDE E. V.

Die nächsten Fahrten der Oberhessischen Eisenbahnfreunde:

So. 31.03.2002 Ostersonntag „OEF-Osterausflug“

Wir fahren Lahn aufwärts nach Biedenkopf. Fahrtstrecke: Gießen - Marburg - Biedenkopf

Mo. 01.04.2002 Ostermontag

Die Fahrt führt wieder nach Aumenu, dort hat der Osterhase für die Kinder Ostereier versteckt. Fahrtstrecke: Gießen - Wetzlar - Weilburg - Aumenu

So + Mo, 19. + 20. 05.2001 (Pfingsten)

Tag der offenen Tür

Der Verein stellt sich vor, Fahrzeugausstellung, Pendelfahrten, u.v.m. auf dem Vereinsgelände

Oberhessische Eisenbahnfreunde e.V.
Karlsbader Straße 1, 35457 Lollar
Tel: 06406 6506, Fax: 06406 77419

Regiotram: Kauf von 28 Fahrzeugen perfekt

(hh) Die Firma Alstom LHB baut für Nordhessen 28 Regiotram-Fahrzeuge. Am 21. Dezember 2001 wurde der Vertrag unterzeichnet. Ebenso fiel der Startschuss für die Detailplanung der Strecke in Kassel.

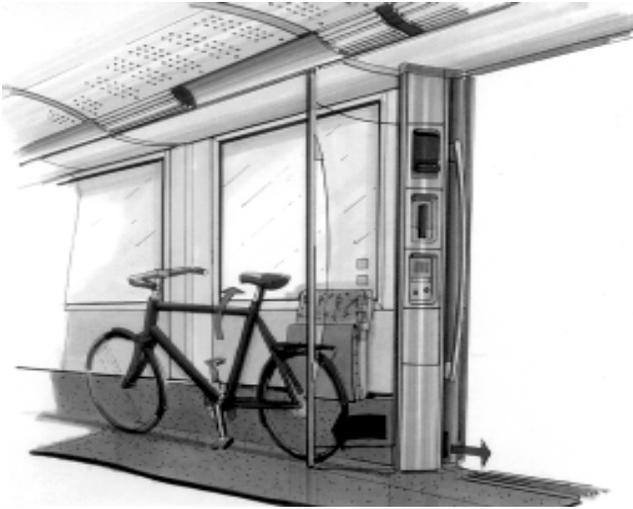
Im Modell gibt es ihn bereits, den Regio-CITADIS. Das neue Fahrzeug wird künftig auf den Strecken der Regiotram in der Stadt Kassel, im Landkreis Kassel sowie im Werra-Meißner-Kreis und im Schwalm-Eder-Kreis Fahrgäste befördern. Noch im alten Jahr unterschrieben die betroffenen Landräte, der Oberbürgermeister der Stadt Kassel, Vertreter der Regionalbahn Kassel (KVG und KNE), der Geschäftsführer des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) sowie Vertreter der Firma ALSTOM Transport aus

Salzgitter im Kasseler Kulturbahnhof den Vertrag. Der Kauf ist abgesichert durch einen Zuschuss des Landes Hessen und Bürgschaften der betroffenen Landkreise. Die 28 Fahrzeuge werden rund 100 Millionen Euro kosten. In dem Preis ist auch die Wartung der Triebzüge enthalten.

Nordhessen wird die erste Region in Deutschland sein, in der so genannte Dieselhybrid-Fahrzeuge im Einsatz sein werden. Der Clou bei dieser Antriebstechnik: Die Diesel-Tram kann auch auf nicht elektrifizierten Strecken fahren, z.B. nach

*Designentwurf des neuen Triebwagens Citadis für Kassel und die Region
Foto: Alstom LHB GmbH*





*Mehrweckraumraum des neuen Triebwagens
Zeichnung: Alstom LHB
GmbH*

Wolfhagen. Zehn dieselgetriebene Regio-CITADIS werden bestellt und 18 mit herkömmlichem elektrischen Antrieb. Die Regiotram wird sowohl auf Straßenbahnschienen fahren können als auch auf Eisenbahngleisen. Solche mit Strom angetriebene Fahrzeuge fahren schon seit längerem in die Innenstädte von Karlsruhe, Heilbronn und Saarbrücken. Dieselgetriebene Fahrzeuge der Vogtlandbahn kommen auf einem ehemaligen Gütergleis in das Stadtzentrum von Zwickau/Sachsen. Leider ist aus Kostengründen eine Toilette in den Fahrzeugen nicht eingeplant. Im Hinblick auf die schlechte Toilettenausstattung nordhessischer Bahnhöfe könnte es zu peinlichen Problemen kommen.

Um bei der Planung in der Stadt Kassel voranzukommen, schlossen die Landkreise und die Stadt einen Vertrag. Fachleute erhalten für 635.000 Euro den Auftrag, vom Kulturbahnhof aus die innerstädtische Regiotram-Strecke zu planen.

Danach wird, wie Stadtbaurat Bernd Streitberger erläuterte, der Bau- und Finanzierungsantrag beim Land gestellt. Zum Jahreswechsel 2005/2006 soll die Regiotram zum Hauptbahnhof und dann weiter in die City rollen.

Konkret geht es dabei um zwei Routen, auf die sich Kassels Stadtparlament geeinigt hat: Zum einen die Neubau- strecke vom Kulturbahnhof über Kur- fürstenstraße, Scheidemannplatz und Rudolf-Schwander-Straße zum Stern. Zum anderen um die Trasse über Kurfürsten- straße, Ständeplatz, Rathaus und Königs- platz zum Stern.

Die Kosten für die Planung werden ge- teilt: Der NVV übernimmt die eine Häl- fe, die andere finanzieren zum größten Teil Stadt und Landkreis Kassel sowie die Krei- se Schwalm-Eder und Werra-Meißner. Oberbürgermeister Lewandowski betone- te, von der Regiotram würden alle profi- tieren, nicht nur das Oberzentrum, son- dern auch die Region. Die Tram werde dazu beitragen, den Autoverkehr in Kas- sel zu verringern.

Der Regio-CITADIS wird von Kassel über Hofgeismar nach Warburg/Westf. fahren, ebenfalls nach Melsungen sowie nach Hessisch-Lichtenau. Hinzu kommen in Zukunft die Routen nach Wolfhagen sowie später nach Schwalmstadt-Treysa.

Kostenlose Fahrradmitnahme im nph-Verbundraum

(og) Der Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph) bietet jetzt für alle Radfahrer wieder eine kostenlose Fahrradmitnahme in allen Nahverkehrszügen des Hochstiftes an. Dieses Angebot, bei dem die Fahrräder ohne zusätzliche Fahrradkarte mitgenommen werden können, ist zunächst bis zum 14.12.2002 gültig.

Grenzbahnhöfe zu den Nachbarräumen und damit Endpunkte für die kostenlose Fahrradmitnahme im nph-Gebiet sind Salzkotten, Hövelriege, Sandebeck, Steinheim, Holzminden, Bad Karlshafen, Warburg und Scherfede. Zwischen diesen Bahnhöfen können die Fahrräder auf allen Strecken kostenlos in den Mehrzweckwagen der Nahverkehrszüge der DB-Regionalbahn Westfalen GmbH mitgenommen werden. Größere Gruppen sollten sich möglichst frühzeitig bei der DB anmelden.

Der Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter bezahlt für dieses Angebot einen einmaligen Betrag von 45.000 Euro an die DB-Regionalbahn Westfalen. Mit dieser Aktion sollen die Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) verbessert und der Tourismus in der Region gefördert werden.

Nähere Informationen sind an den Bahnhöfen und unter der Service-Hotline 01801/339933 (per Handy unter 05251/20130) erhältlich.

Vorankündigung Sonderzugfahrt:

Mit der Eisenbahn durch Unterfranken

Am Samstag, den 15. Juni 2002,
findet die diesjährige Sonderzugfahrt von Pro Bahn & Bus statt.

Fahrtverlauf:

Friedberg - Hanau - Aschaffenburg - Lohr Bahnhof - Lohr Stadt - Jossa -
Bad Brückenau (Mittagspause/Stadtfest an diesem Tag) - Wildflecken -
Jossa - Gemünden (Main) - Werntalbahn - Weigolshausen - Würzburg -
Gemünden (Main) - Lohr Bahnhof - Aschaffenburg - Hanau - Friedberg

Genauere Informationen/Buchung: ab 15. April 2002 bei
Pro Bahn & Bus e.V., Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach,
Fax (0 66 41) 6 27 27,
info@probahn-bus.org, www.probahn-bus.org

Horloffthalbahn:

Auseinandersetzung geht "in die Verlängerung"

Aufsichtsratsbeschluss vom Landkreis Gießen zurückgewiesen - "Spitzengespräch" am 5. März 2002

(mhs) Nach der Beschlussfassung des Aufsichtsrates des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) vom 20. November 2001 zur Stilllegung der Horloffthalbahn zwischen Hungen und Wölfersheim haben sich die Proteste zu offenem Widerspruch formiert. Resultat sind entsprechende Beschlüsse von kommunalpolitischen Gremien im Landkreis Gießen und der Gemeinde Wölfersheim. Aufgrund des zwischenzeitlich vorliegenden Sitzungsprotokolls gibt es zudem erhebliche Zweifel an der juristischen Gültigkeit des Beschlusses.

Nach den Protesten im Vorfeld des RMV-Beschlusses äußerte der Wetterauer Landrat Rolf Gnadl in einer Pressemitteilung Bedauern über die Beschlussfassung. Deutlicher wurde die Verkehrsdezernentin des Landkreises Gießen, Dietlinde Elies, die das Votum des RMV-Aufsichtsrates zurückwies und ankündigte, die zuständigen Gremien im Landkreis Gießen, der Aufsichtsrat des Verkehrsverbundes Gießen (V.V.G.) und der Kreistag, würden das Votum zurückweisen. Bürgermeister Joachim Arnold (Wölfersheim) warf dem RMV vor, die Zeit nicht genutzt zu haben, um gemeinsam mit den Betroffenen ein kreatives ÖPNV-Konzept für den Raum Wölfersheim und Umgebung zu entwickeln. Von der Stilllegung betroffene Bürger aus dem Wölfersheimer Ortsteil Berstadt brachten in Leserbriefen ihren Unmut zum Ausdruck.

Noch vor Weihnachten (21.12.2001) verabschiedete die Wölfersheimer Gemeindevertretung sowie das Stadtparlament von Hungen einstimmig Resolutionen zum Erhalt und zur Modernisierung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Gesamtstrecke Hungen - Friedberg. Der

Kreistag des Landkreises Gießen sprach sich bereits am 17. Dezember 2001 einstimmig für den Erhalt der Strecke aus. Ergänzt wurde der Kreistagsbeschluss Anfang Januar 2002 vom Gießener Landrat Willi Marx, der die Bereitstellung von DM 500.000.- für die Modernisierung der Strecke ankündigte. Der V.V.G.-Aufsichtsrat bestätigte das Gießener Kreistagsvotum am 29. Januar 2002 und wies damit den RMV-Aufsichtsratsbeschluss zurück.

Darüber hinaus bestehen erhebliche Zweifel an der juristischen Gültigkeit des RMV-Beschlusses vom 20. November 2001. Dies geht aus den Inhalten des zwischenzeitlich vorliegenden Protokolls hervor. Danach sollte der Beschlussteil "Wetterau-Netz" aus dem Gesamtbeschlusspaket für das kommende Fahrplanjahr herausgenommen werden und erst in der Aufsichtsrats-Sondersitzung am 08.02.02 endgültig behandelt werden. Dennoch ließ die Aufsichtsratsvorsitzende, die Frankfurter Oberbürgermeisterin Petra Roth, a) das Gesamtangebot und separat b) den Unterpunkt "Wetterau-Netz" abstimmen. Der Punkt "Wetterau-Netz" wurde mit 14 Ja-Stimmen, 8 Enthaltungen und 5 Nein-



Trotz ziemlich trostlosem Bahnhofsumfeld wehren sich die Berstädter gegen die Stilllegung der Bahnstrecke. Bei einer Umstellung auf Busbetrieb müßten sie noch einmal mehr umsteigen und hätten längere Fahrzeiten. Foto (Haltepunkt Berstadt): J. Lerch

Stimmen beschlossen. Laut Gesellschaftsvertrag der RMV GmbH ist jedoch zur Festlegung des Grundangebots im regionalen Schienenpersonen- und Busverkehr eine Dreiviertelmehrheit erforderlich.

Weitere neue Erkenntnisse gibt es zu den Inhalten und öffentlichen Verlautbarungen im Zusammenhang mit dem RMV-Aufsichtsratsbeschluss. Hierzu gab es am 18. Dezember 2001 einen Erörterungstermin unter Teilnahme aller Betroffenen. Der Wetteraukreis hatte beim zwischenzeitlich im Ruhestand befindlichen Eisenbahn-Betriebsleiter der Württembergischen Eisenbahn GmbH (WEG), Herrn Manfred Aschpalt, eine Untersuchung in Auftrag gegeben. Nach dessen Angaben hatte die DB Netz AG eine Instandsetzung der Strecke Hungen - Wölfersheim für Juli

2000 avisiert und hierfür ca. 10 Mio. DM veranschlagt. Um für die Maßnahme sog. "UMTS-Mittel" der Bundesregierung in Anspruch nehmen zu können, wandte sich DB Netz an den RMV, um zu erfahren, wie langfristig der Verbund weiter Verkehre zwischen Hungen und Wölfersheim bestellen würde. Der Verbund ließ diese Anfrage unbeantwortet. Im November 2001, kurz vor besagter Aufsichtsratssitzung, errechnete die DB Netz AG für die gleiche Maßnahme plötzlich 20 Mio. DM. Zum angekündigten "leistungsfähigen Buskonzept" mussten die RMV-Vertreter in Friedberg einräumen, dass ein solches noch gar nicht existiert.

Schließlich wurde noch bekannt, dass eine von der Wetterauer Verkehrsgesellschaft (WVG) im Dezember 2001 durch-

geführte Fahrgastzählung auf wesentlich höhere Werte kommt, als vom RMV genannt. Der Verbund stützt seine Erkenntnisse auf Zählungen aus dem Jahr 1999. Danach waren zwischen Hungen und Wölfersheim täglich ca. 960 Ein- und Aussteiger unterwegs. Die WVG-Zählung ergab ca. 1.300 Ein- und Aussteiger. Damit ist die RMV-These vom "nicht entwickelbaren Fahrgastpotenzial" eindeutig widerlegt. Dies spielt insbesondere für den geforderten Grenzwert "500 Reisenkilometer/km Streckenlänge" eine Rolle.

Anlässlich des Besuchs von RMV-Geschäftsführer Volker Sparmann zu einer Bürgerversammlung in Wölfersheim-Berstadt konnten weitere Erkenntnisse hinsichtlich der Berechnungsmodalitäten des Verbundes gewonnen werden. Auf hartnäckiges Nachfragen aus dem Publikum räumte Sparmann ein, dass der Verbund lediglich den Streckenabschnitt Hungen - Beienheim betrachtet. Die Strecke Nidda - Friedberg wird dagegen in voller Länge betrachtet. Die Einteilung sei bei der Bahnreform im Jahr 1994 von der damaligen Bundesbahn so übernommen worden. Sie führt im Resultat dazu, dass sowohl Fahrgastzahlen als auch Kilometerleistungen im Streckenabschnitt Beienheim - Friedberg vollständig der Strecke Nidda - Friedberg zugerechnet werden, anstatt sie verursachungsgerecht beiden Teilstrecken zuzuordnen. Für den Fortbestand der Strecke Hungen - Friedberg ist dies von existenzieller Bedeutung. Pro Bahn & Bus hat auf Basis der Fahrgastzahlen von 1999 die Kennzahl "Reisenkilometer/km Streckenlänge" (Rkm/km) errechnet: Für Hungen - Beienheim beträgt sie ca. 380. Tatsächlich fahren jedoch die meisten Fahr-

gäste bis Friedberg durch. Unter Berücksichtigung dieses Umstandes ergibt sich für die Geamtstrecke ein Wert von ca. 520 Rkm/km. Würde der Verbund also in seinen Berechnungen statt willkürlicher historischer Einteilungen die tatsächlichen Verhältnisse betrachten, stünde der Fortbestand von Hungen - Friedberg gar nicht zur Debatte.

Während sich in Anbetracht dieser Erkenntnisse die lokalen Gremien im Wetteraukreis (WVG-Aufsichtsrat, Kreistag) sehr in Zurückhaltung üben, zeigen die Verantwortlichen im Landkreis Gießen endlich die seitens Pro Bahn & Bus so lange vermisste Entschlossenheit. Landrat Marx sowie Verkehrsdezernentin Elies haben zwischenzeitlich anlässlich eines Termines mit der RMV-Geschäftsführung in Hofheim ihren Willen zum Erhalt der Strecke deutlich gemacht und das Angebot einer Modernisierungskostenbeteiligung in Höhe von 500.000.- DM (=255.646 Euro) offiziell unterbreitet. Der RMV wurde beauftragt, bis zum 5. März 2002 eine verbessertes Bahnkonzept sowie ein alternatives Buskonzept auszuarbeiten. Am 5. März sollen dann unter Beteiligung des Wetteraukreises in einem "Spitzengespräch" die Ergebnisse der RMV-Ausarbeitungen vorgestellt und das weitere Vorgehen abgestimmt werden.

Pro Bahn & Bus hat zur Zukunft des Wetterau-Netzes eine Unterschriftensammlung ins Leben gerufen, die derzeit noch im Gange ist. Der Forderungskatalog sowie die zugehörigen Listen sind im Internet unter <http://www.probahn-bus.org/011209.html> abrufbar.

Modernisierung der Vogelsbergbahn liegt im Plan Deutsche Bahn, RMV und weitere Partner wollen die Bahnstrecke Gießen - Fulda für rund 40 Millionen Euro ausbauen

(mhs) Die Modernisierung der Vogelsbergbahn ist eines der Kernprojekte im Rhein-Main-Verkehrsverbund in den nächsten fünf Jahren. Mit der nun erfolgten Verständigung auf ein Programm zum Ausbau können nun die nächsten Schritte zur Umsetzung eingeleitet werden. Gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG und den Partnern an der Vogelsbergbahn, wie zum Beispiel der Vogelsberger Verkehrsgesellschaft (VBV), wurde vom RMV ein Konzept erarbeitet, das in der ersten Hälfte 2002 in eine Planungsvereinbarung münden soll. Damit wird ein weiterer wichtiger Schritt in Richtung Realisierung getan.

Auch wenn vor Ort noch nichts davon zu sehen ist, wird hinter den Kulissen intensiv an den Vorbereitungen für eine grundlegende Modernisierung der Vogelsbergbahn gearbeitet. Ziel ist, die Strecke so auszubauen, dass ab 2006 moderne Triebwagen die Strecke Gießen-Fulda mit bis zu 120 Stundenkilometern Geschwindigkeit bedienen. Damit lassen sich die Fahrzeiten um rund 15 Prozent verkürzen. Die Distanz zwischen Lahn und Fulda kann dann in circa 85 Minuten zurückgelegt

werden. Die heutige Fahrzeit beträgt mindestens 100 Minuten.

Die Verkürzung der Fahrzeiten der RegionalExpress-Züge ist jedoch nicht alleiniges Ziel der Modernisierung. Es geht vielmehr um eine grundlegende Attraktivierung des gesamten Erscheinungsbildes der Vogelsbergbahn. Dazu wurden eine Reihe von Varianten erstellt und im Hinblick auf verkehrliche, betriebliche, infrastrukturelle und finanzielle Auswirkungen hin geprüft. Dabei kommt nur eine Vari-



Die Fahrgäste der Vogelsbergbahn warten weiterhin darauf, dass sich die Verspätungssituation und das Wagenmaterial verbessert.

Foto: J. Lerch

ante in Frage, die das verkehrlich Gewünschte mit dem finanziell Machbaren verbindet. Volker Sparmann, Geschäftsführer des RMV, dazu: "Varianten, die abschnittsweise einen zweigleisigen Ausbau voraussetzen, sind nicht finanzierbar. Da sind wir uns mit unseren Partnern einig. Die jetzt gefundene und gemeinsam getragene Variante mit einem Investitionsvolumen von 40 bis 45 Millionen Euro stellt als Grundlage für die nächsten Planungsschritte ein Optimum dar."

Das Konzept sieht vor, auch die Regionalbahnen, die alle Stationen bedienen, mit den gleichen modernen Triebwa-

gen verkehren zu lassen wie die Regional-Expresszüge. Das hat nicht nur den Vorteil, dass alle Fahrgäste der Vogelsbergbahn modernen Komfort genießen können, sondern der Betriebsablauf durch den Einsatz eines einheitlichen spurtarken Fahrzeugtyps auch flexibler und damit mit einer höheren Qualität durchgeführt werden kann. Neben dem Einsatz von modernen Fahrzeugen und dem Ausbau der Streckeninfrastruktur mit leistungsfähigeren Signalsystemen, Bahnübergängen und Kreuzungsbahnhöfen sollen auch die Stationen mit ausgebauten Bahnsteigen einen einheitlichen attraktiven Zugang zu den Zügen der Vogelsbergbahn bieten.

Kommentar:

Entpuppt sich der vom RMV angekündigten Streckenausbau der Vogelsbergbahn als teure Sparvariante?

„Gut Ding braucht Weile, jetzt wissen wir, dass an der Vogelsbergbahn etwas passiert“, könnte manch ein gelegentlicher Nutzer der Vogelsbergbahn beim Studium der nebenstehenden RMV-Pressemitteilung vom 20. Dezember 2001 gedacht haben.

Wieder einmal mehr eine Pressemitteilung des RMV zum Ausbau der Vogelsbergbahn um uns, die unzufrieden Fahrgäste zu beruhigen. Stand doch zum Ausbau in den vergangenen Jahren schon viel in den Zeitungen. Gerade auch deshalb wird der RMV bei seinen mittelhessischen Fahrgästen auch **Regionaler Märchen Verbreiter** genannt, denn seine Pressemitteilungen oder Antworten zu Fahrgastbeschwerden bezüglich der Vogelsbergbahn haben sich bisher noch nie erfüllt.

Ist es denn vor diesem Hintergrund überhaupt sinnvoll, diese Pressemitteilung einmal näher zu hinterfragen? Ich denke schon, denn hier gibt es Offenkundiges und auch zwischen den Zeilen lässt sich sehr viel herauslesen.

Die augenscheinlichste Änderung ist die Tatsache, dass sich entgegen den

vollmundigen Ankündigungen aus den Vorjahren die Fahrzeiteinsparungen um die Hälfte verringern und der Zeithorizont bis zum Abschluss der Ausbaurbeiten verdoppelt. Während man in den Pressemitteilungen vom März 1998 oder März 1999 von einer Fahrzeiteinsparung von 20 Minuten, also max. 75 Minuten Fahrzeit für die Neigetechnik-RE bei einer Geschwindigkeit von 140 km/h ab dem Fahrplanwechsel 2002/2003 sprach, wurde nun die Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h und das Ausbauziel auf den Fahrplanwechsel 2006 gestreckt.

Weiter behauptet der RMV, dass derzeit die RE der Vogelsbergbahn von Gießen nach Fulda bzw. umgekehrt heute mindestens 100 Minuten Fahrzeit benötigen. Ein Blick in den derzeit gültigen Fahrplan belegt jedermann, dass die Fahrzeit, je nach Fahrtrichtung, zwischen 94 und 96 Minuten schwankt und somit die Fahrzeitverkürzung nicht 15%, sondern maximal 10-11% = 10 Min. beträgt. In den Pressemitteilungen aus den Vorjahren wurden übrigens immer die realen Fahrzeiten zitiert. Aus welchem Grund auch immer jetzt die Zeiten vom RMV geschönt wurden, darüber kann man seinen Gedanken freien Lauf lassen.

In der Pressemitteilung werden generell nur spurtstarke Triebwagen erwähnt, welche mit bis zu 120 km/h verkehren sollen, es wird jedoch nicht mehr auf Neigetechnikzüge hingewiesen. Somit ist ganz klar, daß es auf der Vogelsbergbahn keine Durchbindung der RE's von Koblenz nach Fulda und zurück geben wird und kann, da auf der Vogelsbergbahn keine „PENDOLINOS“ eingesetzt werden sollen. Damit werden die **Vorgaben** im „**Regionalen Raumordnungsplan**“, die Forderung der mittelhessischen Industrie und Handelskammer -und natürlich auch von Pro Bahn und Bus zur Ost-West-Achse **ignoriert**. Reisende, die in Limburg den neuen ICE-Bahnhof nutzen wollen, wird ein weiteres Umsteigen aufgezwungen. Es ist davon auszugehen, dass der Reisende auf dieser 106 km langen Strecke den spartanischen Sitzkomfort der „Hessenlösung“ = VT 646 (GTW 2/6) genießen kann (diesbzgl. Äußerungen aus der Vogelsberger Verkehrsgesellschaft VBV im Jahre 2001 hinsichtlich der Triebwagen gehen in die gleiche Richtung). Wenn schon kein „PENDOLINO“, dann sollte die Strecke im Interesse der Reisenden jedoch mit einem gleichwertigen zukunftsweisenden, komfortablen Fahrzeug wie dem „LIREX“ = VT 618 bedient werden.

Weiter wird angekündigt, dass die Streckeninfrastruktur mit einem leistungsfähigen Signalsystem ausgerüstet und die Kreuzungsstationen ausgebaut werden sollen. Aus dieser Formulierung läßt sich ableiten, daß es **keine** zusätzlichen Kreuzungsstationen zum Überholen und Begegnen geben wird, welche für einen flüssigeren Betriebsablauf dringend benötigt werden. Die langen Distanzen zwischen den Kreuzungsbahnhöfen bleiben demnach bestehen mit der zwangsläufigen Folge, dass der heute bereits unbefriedigende Zustand bei Verspätungen übernommen wird und sich bei der angestrebten dichteren Zugfolge noch potenziert. Eine Fahrzeitverkürzung der Regionalbahnen zwischen Gießen und Alsfeld

dürfte aus vorgenannten Gründen nur marginal sein.

Unter dem leistungsfähigeren Signalsystem sind erwartungsgemäß lediglich Blocksignale zu verstehen, welche die langen Distanzen zwischen zwei Kreuzungsbahnhöfen aufteilen, aber eben nur in die jeweilige Fahrtrichtung. Hier muss irgend etwas „im Busch“ sein, denn hinsichtlich dieser Gegebenheit liegt der Schluß nahe, dass bei der Projektierung der vorgestellten Konzeption lediglich der Bereich „Netz“, nicht aber DB-Regio eingebunden war.

In dem Bereich der Reisendeninformation (Lautsprecher oder Zugzielanzeiger) besteht bei der Vogelsbergbahn dringender Handlungsbedarf. In der vorliegenden Ausbauankündigung sucht man vergeblich nach einem diesbezüglichen Hinweis. So wird lediglich darauf hingewiesen, dass geplant sei, mit ausgebauten Bahnsteigen einen einheitlichen Zugang zu gewährleisten.

Unter Berücksichtigung dieser Kriterien stellt sich durchaus die Frage, ob die angekündigten Maßnahmen tatsächlich **berechtigt** mit 40 Millionen EUR in die Kalkulation einfließen, oder ob auch versteckte Maßnahmen enthalten sind, welche der allgemeinen Streckenunterhaltung dienen und somit bereits über den Trassenpreis abgegolten bzw. Kosten, die durch mangelnde Abstimmungs- und Koordination der DB Fachabteilungen entstehen bzw. entstanden sind (z. B. die dann anstehenden Nachrüstkosten wegen größerer Streckenhöchstgeschwindigkeit für die derzeit durchgeführte Bahnübergangserneuerung).

Um eindeutig den Verdacht zu entkräften, dass mit der angesetzten Summe nicht mehr hätte erreicht werden können, besteht seitens der Verantwortlichen gegenüber den Gebietskörperschaften ein dringender, schlüssiger Erklärungsbedarf bzgl. der Kostenstruktur zu den angekündigten Maßnahmen.

Horst Lorenz



Bahnhof Lauterbach

Johannlandbahn:

Zeichen der Zeit erkennen und Chancen nutzen

(og) Die Bürgerinitiative „PRO JOHANNLANDBAHN“ e.V. freut sich über die wieder aufgenommene Diskussion über die Zukunft der in Nordrhein-Westfalen gelegenen Siegener Kreisbahn-Strecke Weidenau - Netphen - Deuz - Werthenbach. „Von der akuten Brisanz der laufenden Gespräche sind wir sehr überrascht“, so Christian Wachs, Vorsitzender der Initiative. „Nach unserer Auffassung hat Herr Wiederich von der Firma Pracht die Zeichen der Zeit erkannt, wenn er die Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene anstrebt und darauf hinweist, dass die Bahn auch für andere Gewerbebetriebe in Netphen ein nicht zu vernachlässigender Standortfaktor ist.“

In der ersten Jahreshälfte 2001 hatte die Bürgerinitiative durch ihre Öffentlichkeitsarbeit auf die umfassenden Vorteile einer für den Personenverkehr reaktivierten Bahnstrecke hingewiesen. Auch damals schon wurde die Bedeutung der Strecke auch für den Güterverkehr betont: die für den Personenverkehr hergerichtete Gleisstrasse stünde auch langfristig für den Gütertransport zur Verfügung. Walter Schindler, stellvertretender Vorsitzender der In-

itiative: „Jetzt sind wir an einem Punkt, wo Gewerbestandorte, Steuereinnahmen und vor allem Arbeitsplätze zur Diskussion stehen. Bisherige ablehnende politische Positionen sollten nach unserer Ansicht im Jahr 2002 neu überdacht werden.“

Nach Ansicht der Bürgerinitiative bestehen durchaus Möglichkeiten, den geforderten Personennahverkehr auf der Johannlandbahn noch in dem zur Zeit lau-



Bei der letztjährigen Sonderfahrt von Pro Bahn & Bus wurde auf der Johannlandbahn bis zum Bahnhof Deuz gefahren

Foto: J. Lerch

fenden Ausschreibungsverfahren des Zweckverbandes Westfalen-Süd zu berücksichtigen. Sollten bei einem günstigen Ausschreibungsergebnis verbleibende SPNV-Mittel in Südwestfalen zur Verfügung stehen, können diese über Nachverhandlungen mit den Bietern für den Bahnverkehr auf der Johannlandbahn genutzt werden. Die für den Kreis Siegen-Wittgenstein zur Verfügung stehenden zweckgebundenen Landesmittel für die Reaktivierung dürfen nach Ansicht der Initiative nicht in gleichartige Projekte in anderen Regionen NRW's abfließen.

Die Bestellung von Personenverkehr auf der Johannlandbahn für die Jahre 2004 bis 2014 ist nach Ansicht der Initiative die

unangefochten schnellste Möglichkeit, über die ertüchtigte Bahnstrecke Gewerbestandorte und Arbeitsplätze zu sichern oder neu zu schaffen, ein im Kreisgebiet beispielhaftes Bus-Schiene-Gesamtkonzept zu realisieren und so den Straßenverkehr zu entlasten. „Verbesserungen der Verkehrssituation in Dreis-Tiefenbach über eine in den Bundes-Verkehrswegeplan aufgenommene Umgehungsstraße zu erhoffen, stellt aufgrund des zeitlichen Rahmens von Jahrzehnten keine wirkliche Perspektive dar“, so Christian Wachs, Vorsitzender der Initiative. „Für die nun wieder erforderlichen grundsätzlichen Überlegungen betonen wir nochmals unsere Gesprächsbereitschaft mit allen Entscheidungsträgern aus Politik und Wirtschaft.“

Neues von der Lumdatalbahn AG



(Ix, JI) Am 24. November 2001 fand die Hauptversammlung der Lumdatalbahn AG (LB AG) in Staufenberg statt. Vorstand und Aufsichtsrat wurden für das Geschäftsjahr 2000 mit großer Mehrheit entlastet.

Neben einer großen Podiumsdiskussion im Februar, die auf sehr gute Resonanz stieß, fanden über das Jahr verteilt an vier Tagen Sonderfahrten statt. Insgesamt 34 Pendelfahrten, die teilweise nur auf dem 4 km langen Abschnitt zwischen Lollar und Mainzlar erfolgten, bescherten etwa 1000 Fahrgäste. Dabei ist besonders der Fahrtag am 2. September erwähnenswert: Erstmals in der 99-jährigen Geschichte wurde auf den Gleisen ein Stundentakt zum Lollarer Schmaadleckermarkt gefahren, der auch prompt sehr gut angenommen wurde. Alleine an diesem Fahrtag wurden 580 Fahrgäste gezählt. Bei diesen Sonderverkehren arbeitet die LB AG mit den

Oberhessischen Eisenbahnfreunden (OEF) zusammen.

Bei der Sonderfahrt an Ostern und im Advent kooperierte die LB AG mit Gesellschaftssonderfahrten der OEF. Hierbei werden im voraus Fahrscheine durch die OEF verkauft. Die Plätze im Zug sind alle reserviert. Dadurch ist leicht messbar, wieviele Fahrgäste in Mainzlar zusteigen. Die OEF sorgt sich bei den Fahrten nicht nur um den Transport, sondern auch um ein Begleitprogramm. Bei den reinen LB AG-Fahrten handelt es sich um Tourismusbahnverkehr. Hier werden Fahrtage zu bestimmten Anlässen im Lumdatal organi-

siert. Dabei werden keine Fahrscheine im voraus verkauft; die Fahrgäste können die Fahrscheine direkt im Zug lösen. Bei diesen Fahrten trägt die LG AG die wirtschaftliche Verantwortung. Die OEF sorgen für die ordnungsgemäße Durchführung der Verkehrsverantwortung. Nicht zuletzt durch veranstaltungsbezogene Spenden der örtlichen Kommunen sowie dem Verkehrsclub Deutschland konnte bei allen Fahrten ein ausgeglichenes Ergebnis realisiert werden. Und den Fahrgästen gefällt es allemal, einmal wieder mit dem Zug zu reisen. Die LB AG plant auch in diesem Jahr, die Kooperation mit den OEF fortzuführen. Andererseits soll aber auch wieder versucht werden, eine Fahrzeugneupräsentation zu organisieren.

Der Streckenabschnitt hinter Mainzlar/Didierwerke ist für den Gesamtverkehr seit 1991 stillgelegt. Sonderfahrten, die über Mainzlar hinausgehen, erfordern Sondergenehmigungen. Diese Genehmigungen sind sehr kapital- und zeitintensiv. Im Jahr

2002, genau am 1. Juni, feiert die Lumdatalbahnstrecke das 100-jährige Betriebsjubiläum. Zur Zeit wird noch geprüft, ab es möglich ist, wegen des Jubiläums bis nach Allendorf/Lda. zu fahren.

Der bestehende Güterverkehr bereitet den Verantwortlichen aber auch Sorgen. Obwohl die Fa. RHI (ex. Didier) etwa 60.000 t/Jahr über die Schiene an Rohmaterial erhält, ist diese Leistung, die durch DB-Cargo erbracht wird, rangierbedürftig. Diese Einzelwagenladungsverkehre werden innerhalb des Mora-C-Konzepts zur Zeit auf ihre Wirtschaftlichkeit geprüft. Das Lumdatalbahngleis zwischen Lollar und Mainzlar wurde im Herbst von DB Netz an die Staufenberger Siedlungsgesellschaft verpachtet. Neben dem neuen Trassenpreissystem, das für die Schienen von DB-Netz gilt, ist für das Lumdatalbahngleis ein besonderer Tarif zu zahlen. Die Staufenberger Siedlungsgesellschaft finanziert über diesen Trassenpreis die Pachtzahlungen sowie die Infra-



Anlässlich der Fahrten zum Lollarer Schmaadleckermarkt konnte die LB AG auch eine Delegation aus der Lollarer Partnerstadt Brassac-Mines begrüßen. Spontan eröffneten von links Erhard Hemer (LB AG), Maurice Barreyre (Bgm. von Brassac-Mines) und Michael Laux (LB AG) den Tourismusverkehr auf der Lumdatalbahn

Die Welle

Bade- und Saunavergnügen



- Riesenrutsche
- Wellenbad
- Saunabereich mit 3 finnischen Saunen, Bio-Sauna, Dampfbad, Solarium

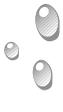
Das Eis

Eislaufvergnügen unter Dach



- Eishockey
- Eiskunstlauf
- Curling
- Eisstockschießen
- Schlittschuhverleih

Saison Oktober – März



Genießen Sie die angenehme Atmosphäre in unserem subtropischen Erlebnisbad!



Viel Spaß in unserer überdachten Eishalle!



Freizeitzentrum Lauterbach

36341 Lauterbach · Am Sportfeld · Infotelefon 066 41/62729 · Telefon während der Öffnungszeiten 066 41/4505

strukturverantwortung. Die Wegekosten sind nach dem Übergang auf die Siedlungsgesellschaft im Vergleich zu dem Zeitraum vor einem halben Jahr für DB-Cargoteurer geworden. Politisch hört man hier immer andere Absichtserklärungen.

Die LG AG tritt nicht nur für die Erhaltung des Lumdatahnhgleises ein. Der Faden der Infrastrukturübernahme soll wieder aufgenommen werden. Dazu plant

die LB AG, die bereits beschlossene Kapitalerhöhung im Jahre 2002 umzusetzen. Weil die Vorbereitungen zum 100-jährigen Bestehen, die Kapitalerhöhung, die Sonderfahrten sowie die begleitende Korrespondenz immens viel Arbeit bereiten, wünscht sich die LB AG frisches Blut von aussen. Außerdem soll der Internetauftritt jetzt endlich realisiert werden.

Bessere Verbindungen:

Seit 16. Dezember halten mehr Züge in Burghaun

(si) Seit 16. Dezember 2001 wird Burghaun im Zugverkehr besser angebunden. Der Regionalexpress (RE) ab Bebra 3.20 Uhr nach Fulda und der RE ab Fulda 23.57 Uhr nach Bebra bedienen zusätzlich den Bahnhof Burghaun. Die RE-Züge fahren schon seit einigen Jahren, hielten bislang aber nur in Hünfeld und Bad Hersfeld.

„Die zwei zusätzlichen Verbindungen in den Tagesrandlagen runden das Zugangebot ab“, freute sich Bürgermeister Wolfgang Braun. Zurzeit halten werktags 21 Züge, samstags 19 und sonntags 17 Züge in Burghaun. „Wer früh zur Arbeit ins Rhein-Main-Gebiet pendelt oder zum Frankfurter Flughafen fahren will, hat nun gute Karten“, sagt Stefan Sitzmann vom Fahrgastverband Pro Bahn & Bus. Um 3.42 Uhr ab Burghaun besteht dann eine tägliche Verbindung. Frankfurt Hbf wird um 5.20 Uhr, der Flughafen um 5.42 Uhr erreicht.

Montags bis freitags fuhr der letzte Zug von Fulda nach Burghaun bislang um 22.24 Uhr. Seit Mitte Dezember startet die neue Verbindung kurz vor Mitternacht um 23.57 Uhr in der Barockstadt. Von Frank-

furt (ab 22.26 Uhr) besteht ebenfalls Anschluss an diesen Zug, der Burghaun um 0.12 Uhr erreicht.

Die Einlegung der zusätzlichen Stopps geht auf eine Anregung von Pro Bahn & Bus an den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) aus dem Jahr 1999 zurück. „Die Verwirklichung ließ allerdings lange auf sich warten. Dass für Prüfung und Bestellung von zwei Zughaltes drei Jahre vergehen, ist völlig unakzeptabel“, betont Stefan Sitzmann. „So etwas darf sich nicht wiederholen.“ Bürgermeister Wolfgang Braun wünscht sich für Zukunft werktags noch eine zusätzliche Zugverbindung gegen 7 Uhr nach Bad Hersfeld sowie generell eine bessere Abstimmung zwischen den Zügen und den Regionalbussen in die Ortsteile.



Mehr Zughalte für Burghaun: Nach Jahren hatten die Bemühungen von Pro Bahn und Bus Erfolg

Anzeige HUK (wie letztes Mal)

Eine historische Chance nicht verpassen: Ausschreibung des S-Bahn-Netzes und des Nahverkehrs in der Region jetzt erforderlich

(jl) Vor ein paar Wochen hat der RMV die Ausschreibung der Verkehrsleistungen auf dem S-Bahn-Netz Rhein-Main bzw. auch der Nahverkehrsleistungen in seinem Bereich als möglich dargestellt. Nun, ein paar Wochen später, präsentiert die DB den neuen S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 423 im Frankfurter Hauptbahnhof und erklärt, dass sie einige davon schon ab Dezember 2002 einsetzen wird.

Im Gegenzug ist der RMV bereit, mit der DB einen langfristigen Vertrag abzuschließen und auf Ausschreibungen zu verzichten. Rudolf Göbertshahn, DB-Konzernbeauftragter für Hessen, sprach von einer Laufzeit von 10 bis 15 Jahren. Die Details sollen bis zum Sommer ausgehandelt werden. Welche Motive sind hierfür denkbar?

In der Presse wird seit einiger Zeit der bisherige S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 420 als 30 Jahre altes, verbrauchtes Fahrzeug bezeichnet und als Hauptübel der S-Bahn dargestellt. Das ist so sicher nicht richtig: Die Frankfurter S-Bahn-Wagen entstammen der 3. bis 5. Bauserie (Baujahre 11/1976 bis 09/1980), sind jetzt also zwischen 21 und 25 Jahre alt. Die viel gepriesene Nachfolgebauereihe wird bei ähnlicher Behandlung und nachlässiger Wartung ebenfalls verkratzte Scheiben, verdreckte Innenräume und defekte Türen aufweisen. Für die Schwierigkeiten bei der Beseitigung der Vandalismusschäden sollte man keineswegs einseitig der DB die Schuld geben. Der dauernde Austausch verkratzter Schienen ist kaum bezahlbar. Vorteile des Nachfolgemodells sind die durchgängige Begehrbarkeit und die Klimaanlage, ein Nachteil sind die sehr harten Sitze. Eine Toilette besitzt auch das

Nachfolgefahrzeug nicht, was in Anbetracht der langen Strecken im Rhein-Main-Gebiet ein echter Nachteil ist. Fazit: Der ET 420 kann - bei entsprechender Wartung - noch einige Jahre im Einsatz bleiben; die Fahrzeuge der 1. und 2. Bauserie in München sind noch einige Jahre älter. Die im Grunde selbstverständliche Leistung eines Unternehmens, funktionsfähige und saubere Fahrzeuge einzusetzen, sollte nicht besonders honoriert werden, sondern muss einfach vorausgesetzt werden.

Vielleicht liegt es auch an der Befürchtung, für den Großraum Rhein-Main würden sich nicht ausreichend bzw. nicht ausreichend qualifizierte Bewerber finden? Eigentlich kaum vorstellbar, da doch gerade die Ausschreibung für das Rhein-Neckar-Netz abgeschlossen wurde - mit der DB als Gewinner. Ganz offensichtlich hat die Ausschreibung zu einem außerordentlich günstigen Preis geführt. Immerhin kam dort als zusätzliche Schwierigkeit hinzu, dass die S-Bahn völlig neu eingeführt wurde, während in Rhein-Main ein seit Jahren laufender Betrieb vorhanden ist. Gerade im Frankfurter S-Bahn-Netz würde es sich anbieten, einzelne Linien auszuschreiben. Dann könnten RMV und Fahrgäste selbst feststellen, ob Konkurrenz

Eine S-Bahn im neuen Haltepunkt Bremthal.

Nach Vorstellungen des RMV soll auch in den nächsten 10 bis 15 Jahren nur die DB AG den S-Bahn-Verkehr im Rhein-Main-Gebiet abwickeln.

Foto: J. Lerch



das Geschäft belebt, also welche Züge sauber und pünktlich verkehren. Gerade kleinere Eisenbahngesellschaften könnten so den Einstieg in das S-Bahn-Geschäft schaffen.

Ähnliches könnte für den Einsatz von Doppelstockzügen gelten, die bislang auch nicht von privaten Betreibern gefahren werden. Hier haben Hamburg und Niedersachsen gezeigt, wie man dies offensiv angeht: Für die Strecke Hamburg - Uelzen und Hamburg - Bremen wurde die Bedienung mit Doppelstockwagenzügen an ein Konsortium aus Hamburger Hochbahn, Ostthannoverischer Eisenbahn sowie zwei weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmen vergeben. Die DB wurde noch nicht einmal gefragt. Diese Vorgehensweise funktioniert sicher nur in der Anfangsphase des Wettbewerbs, wenn die Länder gezielt leistungsfähige Wettbewerber fördern müssen, damit diese überhaupt eine Chance haben, die hohen Markteintrittsbarrieren zu überwinden.

Nicht völlig von der Hand zu weisen wäre auch, dass es der DB gelungen ist, auf politischem Weg mit dem Hinweis auf

„wegfallende Arbeitsplätze“ die Ausschreibung zu umgehen. Vor kurzem drohte die DB damit, dass das Ausbesserungswerk Limburg seinen Betrieb einstellen müsste, wenn das Westerwaldnetz an einen Wettbewerber ginge. Da aber auch Wettbewerber irgendwo ihre Fahrzeuge warten müssen und dies meist ortsnah geschieht, sollten sich hier Städte und RMV nicht von solchen Drohungen beeindrucken lassen.

Hessen sollte von den norddeutschen Bundesländern lernen: Schleswig-Holstein hat einen klaren Fahrplan für Ausschreibungen in den nächsten Jahren vorgelegt. Demnach werden bis zum Jahr 2010 alle Nahverkehrsleistungen in diesem Bundesland ausgeschrieben sein.

In Anbetracht der bisherigen Erfahrungen mit dem Unternehmen Deutsche Bahn wäre es aus Fahrgastsicht bedauerlich, wenn ohne Ausschreibung die Deutsche Bahn weitere 10 bis 15 Jahre fahren kann, ohne dass sie sich im Wettbewerb gegen andere leistungsfähige Unternehmen beweisen muss und kann.

10 Punkte zur Verbesserung des Schienenverkehrsknotens Frankfurt

(cb) Unter diesem Titel - und unter Federführung des RMV - erschien Mitte Februar eine Broschüre zu jenem ursprünglich als „Frankfurt 2010“ bezeichneten Projektkomplex, mit dem Land, Region und DB den gemeinsamen Willen zum nachhaltigen und regionalverträglichen Ausbau des Eisenbahnknotens Frankfurt am Main besiegelten.

Gehaltskern des Druckwerks ist ein ganz schlichter Satz auf Seite 21: „Der zielgerichtete Ausbau der Anlagen des Kopfbahnhofes genügt auch den Anforderungen der Zukunft.“ Genau dieser Satz bildete seinerzeit die Botschaft des Verbände-Konzeptes „Kopfbahnhof mit Köpfchen“, mit dem im April 2000 Pro Bahn & Bus, der VCD und die Initiative Frankfurt 22 auf 160 Seiten eine ergebnisoffene und kundenorientierte Entscheidungsfindung zum Knotenausbau einforderten.

Genau dieser Satz zieht nun - 22 Monate später - ganz offiziell einen Schlußstrich unter viele Jahre quälenden Stillstandes, unter mehr oder weniger ernstzunehmende Beiträge um Sinn und Unsinn eines Durchgangstiefbahnhofs, um Visio-

*Steht auf der Ausbauliste ganz oben:
4-gleisiger Ausbau der S6 zwischen
Frankfurt-West und Bad Vilbel.*



nen, Positionen und Selbstblockaden.

Verkehrsminister Posch gibt im Vorwort unmissverständlich die Richtung des Landes Hessen vor: „Das Frankfurter Kreuz A3/A5 ist fertig umgebaut, für den Ausbau des Flughafens wurde das Raumordnungsverfahren eingeleitet, und über die nächsten zehn Jahre des Frankfurter Hauptbahnhofs **und danach** muss jetzt entschieden werden“ (Hervorhebung durch den Verf.).

Die Frankfurter Oberbürgermeisterin Petra Roth, in ihrer Funktion als RMV-Aufsichtsratsvorsitzende gerade frisch bestätigt, benennt pragmatisch Interessens- und Beschlußlagen: „Die gesamte Region, vertreten durch die im RMV organisierten Landkreise und Städte, hat dieses Projekt nicht nur begrüßt, sondern verbindlich zu ihrem Programm erklärt (...) Denn die Region Frankfurt RheinMain ist nur fit für die Zukunft, wenn sie mit Ausdauer und Schnelligkeit ihre koordinativen Fähigkeiten trainiert. Die Trainingsziele für die EuropaLiga sind gesetzt.“

DB-Netzvorstand Roland Heinisch setzt den Schlußpunkt: „Mitte des Jahres 2002 werden wir einen Masterplan vorlegen, der mit allen Beteiligten, also Land Hessen, Stadt Frankfurt am Main, Umland und Rhein-Main-Verkehrsverbund, abge-

stimmt, den Eisenbahnknoten Frankfurt RheinMain nach vorne bringt.“

Friede, Freude, Eierkuchen? Nein, denn bei aller zu Papier gebrachten Gemeinsamkeit: Noch sind Projekte wie die „Regionaltangente West“ keineswegs in trockenen Tüchern, weil die Interessenslagen von RMV, DB und Stadt Frankfurt doch recht unterschiedlich sind. Noch wird mit der unausgegorenen Formel einer Nordmainischen S-Bahn „light“, für die nicht einmal ein örtlich abgestimmtes Zubringerbusnetz formuliert ist, das offensichtliche Innovationspotential einer Regional-Stadtbahn für den Raum Hanau / Aschaffenburg ausgebremst. Noch muss sich im Übrigen zeigen, ob die bei „Frankfurt 21“ so schmerzlich vermisste offene Informationspolitik unter Einbeziehung der Hauptbetroffenen, der Fahrgäste nämlich, nun wenigstens bei der Konkretisierung des 10-Punkte-Programms sowie der Entwicklung des regionalen Nahverkehrsplanes des RMV zum Tragen kommt.

Demgegenüber inzwischen unbedeutend, wenngleich vielsagend, sind die nicht enden wollenden Versuche aus dem Frankfurter Planungsdezernat, den ins tiefe Loch gefallenen Tunnel zumindest verbal immer wieder hochzuhalten, was selbst innerhalb des Viererbündnisses im Stadtparlament inzwischen zu Spannungen führte.

Was ist aus all dem zu lernen?

Die Tatsache, dass es jahrelang eine recht unkritische „große Koalition der Tunnel-Befürworter“ gegeben hat, deren Vorurteil offenbar durch kein allzu stabiles Fundament gestützt wurde, zeigt exemplarisch, wie groß die Gefahr verkehrspoliti-

scher Weichenstellungen „aus dem Bauch heraus“ ist.

Die Tatsache, dass die Fahrgastverbände sowohl in der Sache als auch in ihrem Agieren richtig gelegen haben, belegt den Wert einer kontinuierlichen Interessensvertretung für die Bahnkunden - denn die übrigen Akteure tun dies keineswegs „von selbst“.

Die neue, spannende Aufgabe für diesen Sommer lautet nun: Konkretisierung der sicher mehr als nur 10 Teilprojekte, die im Rahmen von regionalem RMV-Nahverkehrsplan und Bundesverkehrswegeplanung die Menschen in der Region wirklich voranbringen.

Die 10 Punkte im Überblick:

Fernverkehr

1. Neubaustrecke (NBS) Rhein/Main - Rhein/Necakar
2. Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hanau - Gelnhausen - Fulda

Regionalverkehr

3. Ausbau Frankfurt West - Bad Vilbel
4. Nordmainische S-Bahn
5. Regionaltangente West
6. S-Bahn-Strecke Ried
7. S-Bahn-Tunnelstrecke
8. Frankfurt Sportfeld
9. Knoten Frankfurt Hauptbahnhof
10. Verlagerung von Abstellanlagen am Hauptbahnhof

Bahndreieck Spessart: Raumempfindlichkeitsuntersuchung weist Weg

(cb) Die Verkehrs- und Umweltverbände hatten für den Ausbau im Bahndreieck Spessart ein ergebnisoffenes Verfahren ohne Vorfestlegung auf eine als „Mottgers-Spange“ bezeichnete Neubaulösung durch den Spessart verlangt.

Zwar ist das Ergebnis des ersten Teils der „Integrierten Planung Main-Kinzig-Fulda“, die inzwischen fertiggestellte Raumempfindlichkeitsuntersuchung (REU), noch nicht zugänglich. Doch erste öffentliche Äußerungen, z.B. im Rahmen des Frankfurter Städtebauseminars Ende Januar, zeigen, dass es offenbar mehrere mögliche Korridore gibt.

Wenn sich tatsächlich herausstellen sollte, dass neben den Trassen durch den Spessart auch güterzugtaugliche Varianten in Kinzigtalnähe realisierbar sind, dann hätte sich der von der DB hier erstmals beschrittene Weg allemal gelohnt. Zur Erinnerung: Ende 2000 verständigten sich DB und Land Hessen darauf, bereits im Vorfeld der offiziellen Verfahren „Raumordnung“ und „Planfeststellung“ das Konfliktpotential durch unabhängige Gutachter untersuchen zu lassen.

DB Netz kann nun die verbleibenden Trassenkorridore umso sachgerechter auf Übereinstimmung mit eigenen Interessen prüfen. Zu diesen 'eigenen Interessen' des Schienenkonzerns zählt zweifellos auch die rasche Realisierung sowie der langfristige Nutzen einer Trasse.

Aus Fahrgastsicht ergeben sich für die Kinzigtalbahn Fulda - Frankfurt folgende Forderungen:

- Planungssicherheit durch klare Ziele für

die künftige Taktstruktur des Fernverkehr, besonders für die Bedienung von Fulda, Hanau und Aschaffenburg.

- Klare Festlegung der Regionalverkehrsbesteller auf eine Weiterentwicklung der Zuggattungen RE und RB mit Durchbindung Richtung Flughafen und Wiesbaden, d.h. offizieller Abschied von den unsinnigen S-Bahn-Verlängerungspläne bis Gelnhausen, Wächtersbach, Schlüchtern oder gar Fulda.
- Nahverkehrsfreundliches, leistungsfähiges Betriebskonzept für den Bündelungsabschnitt Gelnhausen - Hanau, d.h. Richtungsbetrieb mit innenliegenden Schnellfahrgeleisen und Nahverkehrshalten an den Aussen- / Hausbahnsteigen.
- Eine zum Bedienungs- und Betriebskonzept passende Bahnhofsmodernisierung mit dem Ziel möglichst ebenerdiger Einstiege.
- Wahrung der Optionen auf...
 - ...durchlaufende Züge vom Kinzigtal Richtung Sterbfritz - Jossa - Gemünden,
 - ...die Reaktivierung der Bahnstrecke ins Mittelzentrum Bad Orb und
 - ...den schrittweisen Aufbau eines Regional-Stadtbahnnetzes im Raum Hanau/Aschaffenburg
- Verbesserung der Lärmbilanz.



MEHDORN, AN DER STRECKE NEU DEHLI - JAIPUR - LANTERBACH...
Karikatur: Jürgen Janson

“Bald der schönste Kleinbahnhof in Hessen”

Stadt, Land und FKE investieren über 3 Mio Euro

(hm) Im Umbau begriffen ist derzeit das Bahnhofsgelände in Königstein. Dort werden zwei Glaspavillons errichtet, in denen die Fahrgäste sich mit Reisebedarf eindecken können. Gleichzeitig erfolgt die Errichtung einer Bahnsteigüberdachung. In der parallel zu den Gleisen verlaufenden ehemaligen Ladestraße sollen mehrere Bushaltestellen und ein Wendehammer angelegt werden.

Das neue Service-Center, das bereits renovierte Empfangsgebäude und der Lokschuppen, und das Ganze vor dem Panorama der Burg: “Es ist ein Ensemble, das sich sehen lassen kann”, so Peter Berking, Geschäftsführer der Hessischen Landesbahn, zu der auch die Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn (FKE) gehört, bei einem gemeinsamen Pressetermin mit dem Er-

sten Beigeordneten der Stadt Königstein, Klaus Dehler (SPD).

Bis Pfingsten 2002 soll der Bahnhof fertig sein und zum traditionellen Dampfbahnfest dem Publikum vorgestellt werden. Die Kleinbahn Höchst - Königstein feiert in diesem Jahr ihr 100-jähriges Bestehen.

DB beantragt Raumordnungsverfahren für Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar Keine Anbindung Darmstadts vorgesehen

(og) Der Vorstand der Deutschen Bahn AG hat beschlossen, das Raumordnungsverfahren für die geplante Neubaustrecke zwischen den Ballungsräumen Rhein/Main und Rhein/Neckar mit einer Variante zu beantragen, die im wesentlichen dem Verlauf der Autobahnen A 5, A 67 und A 6 folgt.

Anlass für dieses Projekt sind die erkennbaren Engpässe zwischen Rhein/Main und Rhein/Neckar. Ende 2002 wird die Neubaustrecke Köln-Rhein/Main im internationalen Hochgeschwindigkeitsverkehr in Betrieb gehen. Ein Großteil des Schnellverkehrs trifft dann auf die heute schon hoch belastete Riedbahn. Das Ergebnis einer gemeinsam mit dem Land Hessen durchgeführten Untersuchung bestätigte, dass die auch für den Nahverkehr dringend erforderlichen Verbesserungen nur durch den Bau einer neuen Strecke erzielt werden können.

Ausgelegt für Tempo 300, wird die rund 75 km lange zweigleisige Strecke die Hochgeschwindigkeitsstrecken Köln-Rhein/Main und Mannheim-Stuttgart verbinden und die Kapazitätsengpässe der bestehenden Riedbahn nachhaltig beseitigen. Die Qualität in dieser hoch frequentierten Relation wird dadurch deutlich verbessert: Die reine Fahrzeit zwischen Frankfurt und Stuttgart reduziert sich von heute 79 Minuten auf künftig rund 60 Minuten.

Im Rahmen der Vorentwurfsplanung wurden hinsichtlich der Streckenführung zahlreiche Varianten untersucht. Die Vorzugsvariante hat sich dabei als beste Lösung erwiesen: Sie ermöglicht die enge Bündelung mit den vorhandenen Verkehrswegen A 5, A 67 und A 6, erzielt den größtmöglichen Fahrzeitgewinn, generiert den höchsten Verkehrszuwachs auf der Schiene, bringt die

geringsten Eingriffe in die Natur mit sich und stellt darüber hinaus die wirtschaftlichste Variante dar.

Der Streckenverlauf führt zunächst von Frankfurt-Zeppeinheim parallel zur Autobahn A 5 in Richtung Darmstadt. Richtung Süden verläuft die Neubaustrecke in Parallelgalerie zur A 67. Kurz vor dem Viernheimer Dreieck zweigt die zweigleisige Anbindung des Mannheimer Hauptbahnhofes über Mannheim-Waldhof ab. Die Direktverbindung folgt der A 6 in Richtung Süden und findet im Bereich des Pfingstbergtunnels ihre Anbindung an die bestehende Schnellfahrstrecke Mannheim Hauptbahnhof-Stuttgart.

Im Rahmen der Variantenuntersuchung wurden auch Möglichkeiten zur Anbindung Darmstadts untersucht. Dabei hat sich herausgestellt, dass die Anbindung Darmstadts für die DB nicht die Vorzugsvariante darstellt.

Im Bereich Mannheim zeigt die Vorzugsvariante mit der Direktverbindung und der möglichen Anbindung an den Hauptbahnhof insgesamt die größten Vorteile. Durch den deutlichen Fahrzeitgewinn, so zeigen die Untersuchungen, erzielt die Realisierung dieser Variante Mehrverkehre von bis zu 24 Zügen je Tag und Richtung. Die bisherige Anbindungsqualität in Mannheim mit ICE und IC-Zügen bleibt damit erhalten.

Die DB hat am 24.01.2002 zeitgleich in

Hessen und Baden-Württemberg bei den zuständigen Regierungspräsidien in Darmstadt und Karlsruhe den Antrag auf Einleitung des Raumordnungsverfahrens gestellt. Parallel dazu hat das Unternehmen für die möglichen Varianten (fünf in Hessen, zwei in Baden-Württemberg) Umweltverträglichkeitsstudien in Auftrag gegeben. Ziel ist es, die für das Baurecht erforderlichen Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt im Spätsommer 2003 zu beantragen. Auf Basis eines solchen Planungsablaufs könnte die Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar bis Ende 2008 fertig gestellt sein.

Der hessische Verkehrsminister Dieter Posch kritisiert die Absicht der Deutschen Bahn AG, an Darmstadt vorbeizufahren. "Die Deutsche Bahn geht nicht auf die gemeinsam erarbeiteten Ergebnisse ein und sucht bewusst die Konfrontation. Sie fällt noch hinter Aussagen des letzten Jahres zurück. Damals wurde mindestens ein Halt im Westen von Darmstadt als sinnvoll eingestuft und Vorplanungen eingeleitet".

Demzufolge solle der Hauptbahnhof Darmstadt in die Hochgeschwindigkeitsstrecke eingebunden werden, so der Verkehrsminister. Das gemeinsame Gutachten von Fachwelt, Land und Region habe eindeutige Ergebnisse für eine Trassenführung der Neubaustrecke über den Hauptbahnhof gebracht (siehe auch: Hessenschiene Nr. 46). "Die Führung der Trasse über den Hauptbahnhof braucht noch nicht einmal eine Minute mehr Zeit. Ein Halt, der für etwa ein Drittel der Züge vorgesehen ist, benötigt etwa fünf Minuten und würde das Fahrgastaufkommen um 480.000 Fahrten pro Jahr steigern."

"Der ICE-Halt im Darmstädter Hauptbahnhof ist nicht nur aus Landessicht unverzichtbar, sondern auch im ureigensten Interesse der Deutschen Bahn AG. Ohne Darmstadt würde die Bahn auf das Potenzial von 700.000 Einwohnern rund um die Wissenschaftsstadt Darmstadt und damit einer der wirtschaftsstärksten deutschen Regionen verzichten. Dies widerspricht auch dem Hauptargument der DB, dass wirtschaftliche Gründe gegen einen ICE-Halt in Darmstadt sprächen", kritisierten die stellvertretende Hessische Ministerpräsidentin Ruth Wagner und Verkehrsminister Dieter Posch die Entscheidung der DB. Das Land werde sich mit Nachdruck für Darmstadt einsetzen.

Erst dieser Tage ist der umfangreiche Umbau des Hauptbahnhofs zu einer modernen Verkehrsstation abgeschlossen worden. Der Hauptbahnhof sei prädestiniert für die Aufgabe als zentrale Verteilerstation für Südhessen mit Zugang zum Hochgeschwindigkeitsverkehr, mit der Verbindung zur S-Bahn, zum regionalen und städtischen Verkehr auf Schiene und Straße.

Ruth Wagner wies darauf hin, dass sich die DB mit ihrer Planung gegen den sowohl im Landesentwicklungsplan als auch im Regionalplan Südhessen als verbindliches Ziel verankerten ICE-Halt wende: "Die Zielsetzungen der Landesplanung binden auch die Deutsche Bahn AG als Planträgerin", hob Wagner hervor. Sie gehe davon aus, dass die Regionalversammlung Südhessen im Raumordnungsverfahren nochmals gehört und die landesplanerische Haltung dabei bestätigt werde. Im übrigen entscheide die Regionalversammlung Südhessen definitiv über eine Abweichung vom Regionalplan.

Vom Aschenputtel zum Vorzeige-Projekt Modernisierung der Odenwaldbahn rückt näher - Lobenswertes Vorhaben, fragwürdiges Fahrplankonzept

(og) Mit der Unterzeichnung einer Planungsvereinbarung zwischen dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), den kommunalen Gebietskörperschaften sowie DB Netz und DB Station&Service am 16. Januar 2002 als Vorstufe zum Abschluss eines verbindlichen Bau- und Finanzierungsvertrages ist die Modernisierung der Odenwaldbahn wieder ein gutes Stück näher gerückt.

Immer wieder war die Odenwaldbahn in den vergangenen Jahren in die Schlagzeilen der regionalen Presse gerückt. 1996 waren es Zugausfälle und erhebliche Verspätungen durch defekte Lokomotiven der Reihen 212 und 216, die die Gemüter erregten. Nach einer Stabilisierung in den Jahren 1997/98 drohte 1999 der erneute Zusammenbruch. Instandhaltungsrückstände an Ober- und Unterbau in einer Höhe von knapp 5 Mio. Euro machten einen fahrplanmäßigen Betrieb auf der Strecke schier unmöglich. Verspätungen und Anschlussversäumnisse vergraulten erneut die Fahrgäste. Nach massiven Protesten aus der Region verpflichtete sich DB Netz, die Mängel bis Ende 2000 zu behe-

ben, was auch tatsächlich geschah (!). Inzwischen fand sich die Odenwaldbahn unter dem Namen "Odenwald-Netz" in der Liste künftiger Regent-Projekte der Deutsche Bahn AG (DB) wieder. Zugleich gelang es, die Modernisierung und Beschleunigung der Bahn ins hessische Bundes-schienerwege-Ausbau-Programm (BSchwAG) aufnehmen zu lassen.

Mit BSchwAG-Mitteln gefördert werden sollen der Ausbau des Fahrweges (Umbau der Bahnhöfe für "schnelles Kreuzen", Anhebung der Streckengeschwindigkeiten) und die Modernisierung der Signaltechnik. Es ist eine Fernsteuerung der Strecke von einem neuen elektronischen Stellwerk in Wiebelsbach-Heubach vorgesehen. Es soll



*Der klassische
Odenwaldeilzug in
Eberbach*

*Foto: PB&B
Südhessen*

den personalaufwändigen Betrieb auf den zahlreichen ortsbedienten mechanischen Stellwerken überflüssig machen. Das BschwAG-Programm wird flankiert von ergänzenden Maßnahmen im Bahnübergangsbereich (meist ohnehin fällig) und einer Modernisierung der Bahnsteige (55cm-Bahnsteige).

Das Gesamtinvestitionsvolumen beläuft sich ohne Fahrzeuge auf ca. 60 Mio. Euro, die sich auf die Bereiche Fahrweg, Bahnübergänge, Bahnsteige und Signaltechnik verteilen. Die nicht durch BSchwAG finanzierten Maßnahmen können teilweise nach Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz bezuschusst werden, bzw. müssen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz anteilig von Bund, kommunalem Straßenbau- und DB Netz finanziert werden.

Damit die Investitionen sich für DB Netz rechnen, müssen RMV und die kommunalen Gebietskörperschaften langfristig ca. 540.000 Zugkilometer auf der Bahnstrecke zubestellen (Bestellgarantie), um zusätzliche Trassenerlöse für DB Netz zu generieren. So wurde ein Fahrplankonzept gezeichnet, das diese Forderung punktgenau erfüllen soll.

Herausgekommen ist ein hochkomplexes Konstrukt, das versucht, kunstvoll die Wünsche der verschiedenen Lokalpolitiker mit dem verfügbaren Zugkilometer-Budget zu erfüllen. Die Zauberformel heißt in diesen Fällen: Zwei-Stunden-Takt-Systeme, mit deren Hilfe man die Segnungen der RegionalExpress(RE)-Bedienung flächenhaft auf wechselnden Fahrwegen ohne allzu großen Aufwand auf möglichst viele Gebietskörperschaften verteilen kann (Gießkannenprinzip).

So präsentiert sich das Fahrplankonzept als ein Konglomerat von verschiedenen,

sich teilweise überlagernden Zwei-Stunden-Takten, wozu sogar das jüngst erst bei der DB abgeschaffte Produkt des Stadt-Express (SE) wiederbelebt wurde:

- Zweistündliche RE-Linie Frankfurt - Hanau - Babenhausen - Wiebelsbach-Heubach - Erbach - Eberbach
- stündliche RegionalBahn(RB)-Züge Hanau - Wiebelsbach-Heubach (in etwa wie heute)
- Zweistündliche RE-Linie Darmstadt - Wiebelsbach-Heubach - Erbach (nur Montag bis Freitag).
- Zweistündliche RB Darmstadt - Wiebelsbach-Heubach - Erbach (in etwa wie heute).
- Zweistündlich versetzt hierzu SE Frankfurt - Darmstadt Nord - Wiebelsbach-Heubach; ab Darmstadt Nord in der Taktlage der RB mit allen Halten,
- an Samstagen, Sonn- und Feiertagen werden die zweistündlichen SE Frankfurt - Darmstadt Nord - Wiebelsbach-Heubach über Wiebelsbach-Heubach hinaus bis Erbach verlängert, um einen Ersatz für die entfallenden RE Darmstadt-Erbach zu schaffen.

Alles klar? Damit keine Fragen offen bleiben, hat die Redaktion zur Verdeutlichung aus den vorhandenen Angaben zu Fahrplan und Fahrzeiten für Hanau und Darmstadt Hbf überschlüssig folgende Abfahrts- tafeln für Montag bis Freitag rekonstruiert (die Darstellung der veränderten Bedienungskonzepte am Wochenende erschien

Abfahrtstafel Darmstadt

Montag bis Freitag

Hbf	Nord	Zug	Laufweg	Erbach an
8.40	8.44	RB	bis Erbach (hält an allen Stationen)	9.45
	9.44	SE	von Frankfurt bis Wiebelsbach-H.-Heubach (hält an allen Stationen)	----
10.07	10.11	RE	Da. Ost – Ob-Ramstadt – Reinheim – Wiebelsbach-H. – Hetschbach (?) – Höchst – Mümling-Grumbach (?) – Bad König – Zell (?) – Michelstadt – Erbach	10.59
10.40	10.44	RB	bis Erbach (hält an allen Stationen)	11.45
	11.44	SE	von Frankfurt bis Wiebelsbach-H.-Heubach (hält an allen Stationen)	----
12.07	12.11	RE	Da. Ost – Ob-Ramstadt – Reinheim – Wiebelsbach-H. – Hetschbach (?) – Höchst – Mümling-Grumbach (?) – Bad König – Zell (?) – Michelstadt – Erbach	12.59
12.40	12.44	RB	bis Erbach (hält an allen Stationen)	13.45
	13.44	SE	von Frankfurt bis Wiebelsbach-H.-Heubach (hält an allen Stationen)	----
14.07	14.11	RE	Da. Ost – Ob-Ramstadt – Reinheim – Wiebelsbach-H. – Hetschbach (?) – Höchst – Mümling-Grumbach (?) – Bad König – Zell (?) – Michelstadt – Erbach	12.59
14.40	14.44	RB	bis Erbach (hält an allen Stationen)	15.45
	15.44	SE	von Frankfurt bis Erbach (hält an allen Stationen)	16.45
16.07	16.11	RE	Da. Ost – Ob-Ramstadt – Reinheim – Wiebelsbach-H. – Hetschbach (?) – Höchst – Mümling-Grumbach (?) – Bad König – Zell (?) – Michelstadt – Erbach	16.59
16.21	16.25	RB	bis Erbach (hält an allen Stationen)	17.26
	16.44	RB	von Frankfurt bis Erbach (hält an allen Stationen)	17.45
17.00	17.04	RB	bis Wiebelsbach-H., dort umsteigen in RE von Hanau nach Eberbach	17.59
	17.44	RB	von Frankfurt bis Erbach (hält an allen Stationen)	18.45
18.07	18.11	RE	Da. Ost – Ob-Ramstadt – Reinheim – Wiebelsbach-H. – Hetschbach (?) – Höchst – Mümling-Grumbach (?) – Bad König – Zell (?) – Michelstadt – Erbach	18.59
	18.44	RB	von Frankfurt bis Erbach (hält an allen Stationen)	19.45
	19.44	RB	von Frankfurt bis Erbach (hält an allen Stationen)	20.45
20.07	20.11	RE	Da. Ost – Ob-Ramstadt – Reinheim – Wiebelsbach-H. – Hetschbach (?) – Höchst – Mümling-Grumbach (?) – Bad König – Zell (?) – Michelstadt – Erbach	20.59
21.40	21.44	RB	bis Erbach (hält an allen Stationen)	22.45
		R	Voraussichtliches Betriebsende	*R*

hier zu verwirrend).

Es fällt auf, dass die RB/SE-Züge gegenüber dem Ist-Zustand auf der Oden-

waldbahn kaum beschleunigt werden (Darmstadt Nord - Erbach ca. 60 statt heute 64 Min., Hanau – Wiebelsbach-Heubach 43 statt heute 44 Min.). Richtig schnell werden nur die neuen RE-Verbindungen: Hanau- Eberbach in 78 statt 92 Min. und Darmstadt Nord - Erbach in 48 Min. - aber eben nur zweistündlich.

Zudem scheint das RE-Konzept das Schicksal der traditionsreichen Eilzug-Verbindungen Frankfurt - Hanau - Heilbronn - Stuttgart endgültig zu besiegeln. Die Züge verkehren nur noch bis Eberbach, wo sie an den 30er-Knoten anschließen sollen. Nun soll aber bereits Ende 2003 die S-Bahn-Rhein-Neckar in Betrieb gehen, wodurch in Richtung Heilbronn - Stuttgart mindestens ein weiteres Umsteigen in Neckarelz fällig wird: das endgültige Todesurteil für die einst gern genutzte Verbindung. Hier gemeinsam mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg eine vernünftige Lösung zu erarbeiten, scheint

wohl niemandem die Mühe wert gewesen zu sein. Ob damit nicht letztlich der gesamte Südbahnabschnitt bald auf der Kippe stehen wird, bleibt abzuwarten.

Abfahrtstafel Hanau

Montag bis Freitag

Hbf	Zug	Laufweg	Wiebelsb. an	Erbach an	Eberbach an
11.08	RE	von Frankfurt Hainhausen (?) – Seligenstadt – Babenhausen – Gr-Umstadt – Wiebelsbach-H. – Höchst – Bad König-Michelstadt – Erbach – Hetzbach – Schöllenschbach (?) – Kailbach - Eberbach	11.35	11.59	12.26
11.34	RB	bis Wiebelsbach-H. (hält an allen Stationen)	12.17	⌚ 12.59	
12.34	RB	bis Wiebelsbach-H. (hält an allen Stationen)	13.17	⌚ 13.45	
13.08	RE	von Frankfurt Hainhausen (?) – Seligenstadt – Babenhausen – Gr-Umstadt – Wiebelsbach-H. – Höchst – Bad König-Michelstadt – Erbach – Hetzbach – Schöllenschbach (?) – Kailbach - Eberbach	13.35	13.59	14.26
13.34	RB	bis Wiebelsbach-H. (hält an allen Stationen)	14.17	⌚ 14.59	
14.34	RB	bis Wiebelsbach-H. (hält an allen Stationen)	15.17	⌚ 14.45	
15.08	RE	von Frankfurt Hainhausen (?) – Seligenstadt – Babenhausen – Gr-Umstadt – Wiebelsbach-H. – Höchst – Bad König-Michelstadt – Erbach – Hetzbach – Schöllenschbach (?) – Kailbach - Eberbach	15.35	15.59	16.26
15.34	RB	bis Wiebelsbach-H. (hält an allen Stationen)	16.17	⌚ 16.45	
16.04	RB	bis Wiebelsbach-H. (hält an allen Stationen)	16.47	⌚ 17.26	
16.34	RB	bis Wiebelsbach-H. (hält an allen Stationen)	17.17	⌚ 17.45	
17.08	RE	von Frankfurt Hainhausen (?) – Seligenstadt – Babenhausen – Gr-Umstadt – Wiebelsbach-H. – Höchst – Bad König-Michelstadt – Erbach – Hetzbach – Schöllenschbach (?) – Kailbach - Eberbach	17.35	17.59	18.26
17.34	RB	bis Wiebelsbach-H. (hält an allen Stationen)	18.17	⌚ 18.45	
18.04	RB	bis Wiebelsbach-H. (hält an allen Stationen)	18.47	----	
18.34	RB	bis Wiebelsbach-H. (hält an allen Stationen)	19.17	⌚ 19.45	
19.08	RE	von Frankfurt Hainhausen (?) – Seligenstadt – Babenhausen – Gr-Umstadt – Wiebelsbach-H. – Höchst – Bad König-Michelstadt – Erbach – Hetzbach – Schöllenschbach (?) – Kailbach - Eberbach	19.35	19.59	20.26
19.34	RB	bis Wiebelsbach-H. (hält an allen Stationen)	20.17	⌚ 20.45	
20.34	RB	bis Wiebelsbach-H. (hält an allen Stationen)	21.17	----	
21.08	RE	von Frankfurt Hainhausen (?) – Seligenstadt – Babenhausen – Gr-Umstadt – Wiebelsbach-H.	21.35		
21.34	RB	bis Wiebelsbach-H. (hält an allen Stationen)	22.17	⌚ 22.45	
R Voraussichtliches Betriebsende			*R*		

und Hanau mit dem Wirtschaftsräumen Heilbronn und Stuttgart kann der RE durch die doppelte Brechung in Eberbach und Neckarelz natürlich nicht mehr darstellen. Die Verbindung mit dem ICE via Mannheim wird sich trotz des Umweges über Frankfurt schneller und attraktiver darstellen. Damit fährt der neue RE so ziemlich an jeglicher Nachfrage vorbei.

Denn auch zwischen Hanau und Frankfurt macht der Odenwald-RE wenig Sinn. In dem durch dichten Zugverkehr belasteten Nadelöhr Hanau-Frankfurt ver-

Letzlich inkonsequent ist, dass dennoch krampfhaft an der traditionsreichen Streckenführung über Hanau festgehalten wird. Denn eine vernünftige überregionale Verbindung aus den Räumen Offenbach

kehren bereits genügend RE-Linien. Die Odenwald-RE drohen hier im Stau stecken zu bleiben und das Fahrplangefüge auf der eingleisigen Odenwaldstrecke tüchtig durcheinander zu bringen. Zudem lassen

sich die Ziele in der Frankfurter Innenstadt von Hanau aus durch den S-Bahn-Tunnel wesentlich besser erreichen als über den Umweg via Frankfurt Süd und möglicherweise einer "Stadtrundfahrt" über Niederad zum Hauptbahnhof. Mit einem dichten, auf die S-Bahn abgestimmten überall haltenden RB-Verkehr (30-Minuten-Takt) und einer längeren Abendbedienung wäre dem Offenbacher (und Dieburger) Ostkreis sicher besser gedient als mit der zweistündlichen RE-Linie.

Haupt-Leidtragende des Konzeptes ist schließlich die Bevölkerung des Odenwaldkreises. Deren Hauptziel ist das Oberzentrum Darmstadt. Hier nur alle zwei Stunden einen schnellen Zug anzubieten ist völlig unzureichend. Zudem bietet der "Wackeltakt" aus wechselnder RB und RE kaum die Möglichkeit einer vernünftigen Busanbindung im sogenannten "Integralen Takt". Gerade am Wochenende, an dem der Odenwaldkreis von einer Flut von Auto-Ausflüglern aus dem Raum Darmstadt u.a. überrollt wird, wird der RE-Verkehr ab Darmstadt nicht angeboten. So bleibt im Freizeitverkehr alles beim Alten: leere Bummel-Züge auf der Bahn und verstopfte Ortsdurchfahrten auf der Bundesstraße.

Grundsätzlich krankt das Konzept an einer Überschätzung der Verkehrsbeziehungen zum Ziel Frankfurt Hbf. Das Gros der Reisenden aus dem Hinterland des Landkreises Darmstadt-Dieburg

und Odenwaldkreis hat das Oberzentrum Darmstadt zum Ziel. Ein vergleichsweise geringer Teil will weiter nach Frankfurt. Fahrgäste, die auch mit einer abgestimmten Umsteigeverbindung durchaus zufrieden wären. Ob hier mit zweistündlichen Sprinter-Zügen nach Frankfurt Hbf über Offenbach bzw. über Langen nennenswerte zusätzliche Potenziale zu aktivieren sind, ist mehr als fraglich.

Es bleibt zu wünschen, dass das Fahrplankonzept bis zur Inbetriebsetzung der modernisierten Infrastruktur noch einmal im Fahrgastinteresse überarbeitet wird. Eine sachliche Analyse der vorhandenen Verkehrsbeziehungen könnte hier mehr Klarheit schaffen und so manchen prestigesehnsüchtigen Politiker- und Planerwunsch ins rechte Licht rücken. Die erforderlichen Daten hierzu liegen beim Planungsverband Frankfurt/Rhein-Main seit Jahr und Tag zum Abruf bereit. Ob davon auch mal für die SPNV-Planung im RMV Gebrauch gemacht wird oder ob es auch künftig heißt "das System wird technisch am Fahrgast vorbei optimiert" muss sich noch zeigen.



Überwiegend im Einsatz: VT628
Foto: PB&B Südhessen

Trennung von Netz und Betrieb: Gesetzesnovelle nicht mehr in dieser Legislaturperiode

(og) Die Deutsche Bahn wird den Einfluss auf das Schienennetz vorerst nicht verlieren. Die Ergebnisse der Task Force „Zukunft der Schiene“, die Ende September vorgelegt wurden, werden voraussichtlich nicht mehr vor der Wahl im September 2002 verwirklicht. Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig kündigte in Berlin an, dass die dritte Novelle des Allgemeinen Eisenbahn-Gesetzes (AEG) nicht mehr in dieser Legislaturperiode fertig wird.

Um das parlamentarische Verfahren einschließlich Bundesrat bis zur Sommerpause abschließen zu können, müsste die „Kabinettsreife“ im März erreicht sein. Dies sei aber unwahrscheinlich, weil nicht nur komplizierte eisenbahnrechtliche, sondern auch aktienrechtliche Fragen zu klären sind.

Zur Prüfung von Modellen der Unabhängigkeit von Netz und Transport hatte Bodewig eine Task Force „Zukunft Schiene“ eingesetzt. Ihr gehörten der Staatsminister a. D. Kniola und der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Nagel, als Vorsitzende, der Staatssekretär im Finanzministerium, Dr. Overhaus, und der Staatssekretär im Wirtschaftsministerium, Dr. Tacke, der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Mehdorn, und die Abteilungsleiter „Grundsatz“ und „Eisenbahn, Wasserstraßen“ im Verkehrsministerium Schüller und Kohl an. Ende September des vorigen Jahres hatte die Task Force ihre Ergebnisse vorgelegt. Verkehrsminister Bodewig hat diese als praktikables und konsensfähiges Konzept für den diskriminierungsfreien Zugang zur Schiene und mehr Wettbewerb auf der Schiene bezeichnet. Das Ziel werde durch die Elemente Unabhängigkeit, Prozesskontrolle,

Transparenz und Wettbewerbskontrolle erreicht. Künftig werde die Trassenpreisfestsetzung und Trassenvergabe unabhängig von der Holding getroffen. Weisungen und Vorgaben des Konzernvorstand seien künftig unzulässig. Satzung und Geschäftsordnung würden entsprechend an die neue europäische Rechtslage angepasst. Damit werde die erforderliche Entherrschung der Netz AG bei Trassenvergabe und -preisfestsetzung erreicht.

Außerhalb der DB AG werde eine unabhängige Stelle eingerichtet, die für die Diskriminierungsfreiheit von Trassenpreissystem und Trassenvergabe zuständig sei. An der Spitze dieser Stelle stehe ein Trassenmanager. Er begleite die Fahrplannerstellung und er stelle die Diskriminierungsfreiheit des Netzfahrplans und der Trassenvergabe fest. Der Trassenmanager sei dem Verkehrsministerium berichtspflichtig. Leistungsbeziehungen im Konzern, die konzerninternen Leistungsverrechnungen und die Preisfindungsmechanismen werden künftig transparent gemacht. Die Netz AG werde außerdem künftig eine eigene Bilanz veröffentlichen.

Die DB hat den Bericht der Task Force „Zukunft Schiene“ und die darin enthalte-



Das Schienennetz soll nach Vorstellung von Hartmut Mehdorn weiterhin bei der DB-Netz AG verbleiben, aber abgeschottet vom übrigen Konzern, um den Vorschriften der EU zu entsprechen. Wie das funktionieren soll, ist Außenstehenden ein Rätsel. Foto: J. Lerch

nen Empfehlungen ebenfalls begrüßt. Bahnchef Hartmut Mehdorn: „Es ist gelungen, einen Konsens zu finden, der einerseits den europäischen Vorgaben Rechnung trägt, andererseits aber das integrierte Rad-Schiene-System nicht zerschlägt.“ Die Task Force habe ihre Aufgabe trotz der hohen Komplexität und emotionaler Öffentlichkeit in überschaubarer Zeit gelöst. Es sei eine harte, aber konstruktive Arbeit gewesen und die Bahn werde jetzt ihre Hausaufgaben im Sinne des Berichts machen.

Die DB habe immer argumentiert, dass sie den diskriminierungsfreien Wettbewerb auch schon jetzt sicherstelle wie übrigens nirgends in Europa. Die Aufsicht durch eine Trassenagentur stelle jetzt eine Transparenz her, die dieses beweisen werde. Mehdorn: „Wir haben uns von Anfang an

in der öffentlichen Diskussion für eine starke Regulierungs- und Aufsichtsstelle ausgesprochen, weil wir nichts zu verbergen haben. Im Gegenteil: Auch wir werden diese Beschwerdestelle jetzt nutzen.“

Bei einer öffentlichen Anhörung von Sachverständigen durch den Verkehrsausschuss des Bundestages am Ende November zu einem Gesetzentwurf der Bundesregierung (Zweites Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften) wurde allerdings auch Kritik am eingeschlagenen Kurs deutlich.

Mit dem Gesetz sollen Kompetenzen der Aufsichtsbehörden in den Bereichen Sicherheit und Netzzugang gestärkt und das durch die Nutzung fremder Netze entstandene Nebeneinander der Zuständigkeiten der Aufsichtsbehörde, die für das Eisenbahnverkehrsunternehmen und der

Aufsichtsbehörde, die für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur zuständig ist, beseitigt werden. Dazu soll dem Eisenbahn-Bundesamt bei diskriminierendem Verhalten im Bereich des Netzzugangs die Kompetenz zugewiesen werden, von Amts wegen einzugreifen. Die Eingriffsmöglichkeiten der Aufsichtsbehörden soll gesetzlich geregelt werden.

Die Sachverständigen Dr. Gottfried Illgmann und Dr. Manfred Miethner kommen dabei zu dem Schluss, dass der Gesetzentwurf viele Regelungen enthält, die sinnvoll sind. Die Qualität der Vorschläge sollte aber nicht den Blick dafür verstellen, dass es sich um Fragen effizienter Gestaltung im Detail handelt. Die übergeordnete wichtige Entscheidung steht nämlich noch aus, auch die von der Task Force behandelte institutionelle Trennung von Netz und Transport. Wenn der Bund weiterhin seine Ordnungspolitik nach den Bedürfnissen des DB-Konzerns und nicht nach denen einer Wettbewerbsbranche "Schienenverkehr" ausrichte, werde er scheitern.

Zur Europatauglichkeit des Gesetzes führen sie aus, dass die EU-Kommission

mit ihrer Richtlinie ein sogenanntes Minimalmodell kreiert habe (Normalfall: institutionelle Trennung). Danach dürfen zwar Netz und Transport integriert bleiben, aber zur Abwendung der schlimmsten Auswüchse des Interessenkonfliktes muss dann der Netzzugang und der Vertrieb des Trassen an eine unabhängige Institution (i.d.R. eine Behörde) ausgelagert werden. Aber selbst dieses Modell sei dem DB-Konzern schon zu weit gegangen. In der Task Force habe deshalb DB-Chef Mehdorn ein Modell durchgesetzt, das mit "Entherrschung" und "Chinese Walls" letztlich das EU-Minimalmodell noch unterläuft. "Einem Außenstehenden ist nur schwer begreiflich zu machen, worin sich das von Mehdorn durchgesetzte Modell von den Minimalanforderungen der EU unterscheidet", schreiben Illgmann und Miethner. Um den großen aber schwer erkennbaren Unterschied deutlich zu machen, greifen sie zum Hilfsmittel des szenischen Dialogs. Die juristischen Grundlagen basieren auf einem Rechtsgutachten der Wettbewerbsjuristen Berschin/Dippel/Werner zu den Empfehlungen der Task Force.

Kampf um das Netz: Ein fiktiver Dialog

Die Beteiligten:

Kurt Bodewig, Bundesverkehrsminister

Hartmut Mehdorn, Chef des DB-Konzerns

Mario Monti, Wettbewerbskommissar der EU

Moderator, fragend und konstatierend

Ein Mitglied der Task Force

Kurt Bodewig: "Unsere Verkehrspolitik muss Wettbewerb für mehr Verkehr auf der Schiene organisieren.... Überall wo Wettbewerb auf der Schiene funktioniert, hat er zusätzlich Verkehr und Innovationen ausgelöst.... Wir haben zwar über 200

Wettbewerber auf der Schiene. Aber in den ersten zwei Monaten dieses Jahres (Anmerkung: 2001) sind beim Eisenbahn-Bundesamt bereits acht Einsprüche wegen Wettbewerbsdiskriminierung eingegangen.... Der Netzzugang muss diskriminierungsfrei möglich sein.... Die Unabhängigkeit des Netzes ist also längst keine Frage mehr des 'ob', sondern eine Frage des 'wann' und 'wie'" (O-Ton von Kurt Bodewig auf dem Parteitag DER GRÜNEN am 10.3.2001 in Stuttgart).

Hartmut Mehdorn: Rad und Schiene sind im Konzern zusammenzuhalten (O-Ton: "Verbund Infrastruktur / Fahrzeug"), um das Gesamtsystem zu optimieren. Das Handeln der DB Netz muss sich an den Interessen des Hauptnutzers, nämlich an unseren Transportgesellschaften im Konzern (DB Regio, DB Cargo etc.), ausrichten. Von der Optimierung zwischen Netz und Hauptnutzer profitieren auch die Newcomer auf der Schiene. Sie sind sogar Trittbrettfahrer unseres Bemühens, Rad und Schiene zu optimieren.

Moderator: Der DB-Konzern ein Förderer des Wettbewerbs? Worüber streiten wir denn überhaupt?

Mario Monti: Die Netzgesellschaft soll sich an einer künftigen europäischen Wettbewerbsbranche auf der Schiene ausrichten und nicht an den Interessen der Konzernschwestern. Deshalb soll nach EU-Recht - spätestens ab Frühjahr 2003 - das Schienennetz völlig unabhängig von den Transportgesellschaften des DB-Konzerns geführt werden.

Moderator: Was passiert, wenn nichts passiert?

Mario Monti: Dann wäre die deutsche Bundesregierung gezwungen, die Vergabe von Trassen sowie die Festsetzung der Trassenpreise einer unabhängigen Stelle, z.B. einer Behörde, zu übertragen.

Moderator: Eine Netzgesellschaft ohne Verantwortung für ihren Absatz? Was für ein Kastrat!

Hartmut Mehdorn: Wir wollen kein kastriertes Netzunternehmen. Wir wollen der Unabhängigkeit des Netzes, die die EU fordert, in anderer Weise genügen: Aus dem Konzern soll kein Einfluss auf die Netzgesellschaft ausgeübt werden können. Wir *entherren* die DB Netz. Sie unterliegt dann keinerlei Weisungen mehr aus dem Konzern.

Moderator: Keine Weisungen aus dem Konzern, obwohl der Konzern voll für die Netzgesellschaft haftet? Wer sitzt dann im Aufsichtsrat der Netzgesellschaft? Mehrheitlich die Newcomer, die vom Eigner der Netzgesellschaft, dem DB-Konzern, bestellt werden? Wählen dann die Vertreter der Newcomer im Auf-

sichtsrat den Netzchef? Wer verhindert die Informationsflüsse zwischen den DB-Konzernkollegen?

Hartmut Mehdorn: (nur auf die letzte Frage eingehend) Wir errichten Chinese Walls (chinesische Mauern) in der Kommunikation. Damit unterbinden wir, dass sich Netzkollegen und Transportkollegen innerhalb des Konzerns zum Nachteil von Wettbewerbern auf der Schiene abstimmen.

Moderator: Dann würde doch die Abstimmung zwischen Rad und Schiene ebenso organisiert sein, als wäre die Netzgesellschaft ausgegliedert! Wo liegt dann noch der Sinn, die Netzgesellschaft im Konzern zu lassen?

Hartmut Mehdorn: In der Praxis läuft das anders.

Mario Monti: Ihre sogenannte Praxis wäre vermutlich Rechtsbruch.

Hartmut Mehdorn: Einen Rechtsbruch werden sie mir nicht beweisen können.

Mario Monti: Ich werden Ihnen gar nichts beweisen. Herr Bodewig muss der EU-Kommission beweisen, dass das Unternehmenskonstrukt 'Netzgesellschaft' unabhängig agiert.

Kurt Bodewig: Ich soll die Beweislast tragen? Das kann ich nicht!

Mario Monti: Schaffen Sie doch, Herr Bodewig, ein neues Unternehmenskonstrukt, bei dem Sie die Beweislast tragen können! Wir sind für alles offen, wenn nur die Unabhängigkeit zwischen Netz und Transport plausibel wird. Nur so können wir den Markt für Schienenverkehr europaweit öffnen.

Ein Mitglied der Task Force: Ein neuer Durchgang mit gleicher Zusammensetzung der Task Force?

Mario Monti: Ratschläge dazu stehen mir nicht zu. Jeder Mitgliedsstaat der EU ist frei, wie er seine Lösung findet. Aber, Herr Bodewig, wenn ich einen Hinweis geben darf...

Kurt Bodewig: Ja

Mario Monti: Ich verstehe Ihre Task Force als vorbereitendes Gremium, EU-Recht in nationales Recht umzusetzen. Ein solches Gremium sollte zwar die Interessen der Eisenbahnunternehmen beherzigen, aber bitte die *aller* Eisenbahnunternehmen. Der DB-Konzern ist nicht der gewählte Vertreter einer Wettbewerbsbranche. Im übrigen sollte keinem Eisenbahnunternehmen Sitz und

Stimme im Gremium selbst eingeräumt werden. Es wäre im Interessenkonflikt zwischen seinem Eigeninteresse und der staatlichen Ordnungspolitik.

Ein Mitglied der Task Force: So war es ursprünglich auch gedacht.

Die Sachverständigen dazu: "Was sich die Task Force auf Drängen von Hartmut Mehdorn abgerungen hat, ist ein 'logisches Ungeheuer': Netz und Transport sollen im

Konzern zusammenbleiben, aber innerhalb des Konzerns unabhängig voneinander agieren. Dazu müsste sogar ein spezielles Aktienrecht geschaffen werden."

„Mehr Bahnen!“ statt „Die Bahnen!“

(og) „Die Deutsche Bahn AG hat gegen den neu gegründeten Verband „Die Bahnen -Vereinigung für Wettbewerb im Schienenverkehr“ beim Landgericht Hamburg eine einstweilige Verfügung erwirkt, der zufolge der Verband die Bezeichnung „Die Bahnen“ nicht im Vereinsnamen führen darf. (Siehe auch Hessenschiene Nr. 46).

Der Verband bestreitet das Recht des ehemaligen Monopolunternehmens Deutsche Bahn AG, den aus dem allgemeinen Sprachgebrauch stammenden Begriff „Bahn“ für sich zu vereinnahmen. Er erkennt deshalb die von der DB gegen den Verband erwirkte einstweilige Verfügung nicht an und hat beim Landgericht Hamburg den Antrag gestellt, der DB aufzugeben, Klage im Hauptsacheverfahren zu erheben.

Um den Anforderungen der z.Zt. geltenden einstweiligen Verfügung zu genügen, nennt sich der Verband ab sofort "Mehr Bahnen! Vereinigung für Wettbewerb im Schienenverkehr". Die Vereini-

gung behält sich vor, ihrerseits gegen die Deutsche Bahn AG vorzugehen, weil diese mit der Werbebezeichnung „Die Bahn“ einen Alleinstellungsanspruch für sich geltend macht, der ihr nach dem vom deutschen und europäischen Gesetzgeber gewollten Zielen der Bahnreform nicht mehr zukommt.“

Wer mehr Informationen über „Mehr Bahnen!“ sucht wird im Internet unter www.mehrbahnen.de fündig. Dort findet man einige Beispiele, wie die Deutsche Bahn, aber auch Verbände und Länder, die die Privaten benachteiligen.



Start: Verkehrsverbund Rhein-Mosel

BahnCard gilt in allen Bussen und Bahnen

(og) Am 1. Januar 2002 ist der Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) in Koblenz gestartet. Neben der Preistransparenz des neuen Tarifsystems bietet das neue Fahrausweissortiment den Kunden im ÖPNV zahlreiche Verbesserungen. Hierzu zählen stark rabattierte Zeitkarten wie die 9-Uhr-Monatskarte im Abonnement, aber auch gänzlich neue Angebote wie die Mini-Gruppenkarte.

Der neue Rhein-Mosel-Tarif des VRM gilt in insgesamt sieben Gebietskörperschaften. Das Gebiet umfasst die Stadt Koblenz und die Landkreise Ahrweiler, Neuwied, Mayen-Koblenz, Cochem-Zell, Rhein-Hunsrück und Rhein-Lahn. Das heißt, für die knapp 1 Mio. Einwohner wird es einfacher, sich von einem Ort zum anderen zu bewegen.



Der Tarif, der von der Verbundvorbereitungsgesellschaft und den Verkehrsunternehmen entwickelt worden ist, ersetzt die derzeit mehr als 40 Beförderungstarife auf einen Schlag. Das Gebiet ist in 309 Tarifwaben aufgeteilt worden, was dem Kunden ermöglicht (wenn er es möchte), selber seine Preisstufe zu ermitteln.

Die BahnCard gilt nun bei **allen** Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet mit einer Rabattierung von 25% im Einzelfahrausweisbereich. Der Geschäftsführer der VRM GmbH, Stephan Pauly, wies darauf hin, dass die Absenkung des Rabattierungssatzes von 50 % auf 25 % bei zahlreichen ÖPNV-Kunden zu Preiserhöhungen geführt habe.

Andererseits lassen aber genaue Preisvergleiche bei Berufspendlern erkennen, dass Monatskarten im Abonnement im

VRM sogar deutlich günstiger als die Nutzung der BahnCard bei der täglichen Anreise zum Arbeitsplatz sein können. "Bei zahlreichen Anrufern konnten nach entsprechender Beratung die Vorzüge des Verbundtarifs aufgezeigt werden."

Im Zusammenhang mit der BahnCard machte Pauly deutlich, dass es sich bei der Absenkung des Rabattierungssatzes auf 25 % um eine Vorgabe aus dem Bahnkonzern handelt, zu der es aus Bahnsicht nur eine einzige Alternative gegeben hätte: Die vollständige Abschaffung der BahnCard innerhalb des Verkehrsverbundes.

In allen rheinland-pfälzischen Verbünden sei es jedoch gelungen, die BahnCard wenigstens mit 25 % Preisnachlass in das Verbund-Angebot zu integrieren. Über die Veränderung hatte die Deutsche Bahn AG alle BahnCard-Inhaber vorab schriftlich informiert.



Fuldalbahn Abschnitt Kassel-Bebra NVV-Linie R 1

Bahnsteige in Röhrenfurth behindertenfeindlich

(hh, hna) Während an vielen Bahnhöfen die Bahnsteige angehoben werden, um den Einstieg in die Wagen zu erleichtern, bleibt im Melsunger Stadtteil Röhrenfurth alles beim Alten. Ortsvorsteher Winfried Koch hat schon öfter schriftlich darauf hingewiesen, dass Menschen mit Rollstuhl hier nicht einsteigen können. Passiert ist nichts.

Spätestens, wenn Röhrenfurth ein Regiotram-Haltepunkt wird, müsse etwas geschehen. Moderne Wagen, die eine eingebaute ausfahrbare Rampe haben, sind mit dem Höhenunterschied in Röhrenfurth überfordert. Nach Auskunft des Ortsvorstehers habe der Ort 1400 Einwohner, darunter mehrere Rollstuhlfahrer und Gehbehinderte.

Ralf König, Leiter des Bahnstationsmanagements in Kassel, weist auf die Anhebung mehrerer Bahnsteige in der Region hin, z.B. in Melsungen. Röhrenfurth sei zunächst nicht eingeplant. Man könne ja im Nachbarort einsteigen. Die Redakteurin der Hessisch-Niedersächsischen Allgemeinen, Bettina Sangerhausen, entgegnet hierzu, dass die Bahn zwar Fernreisenden Umsteigegehilfen vermittele. An Behinderte, die vielleicht nur im Nachbarort einkaufen oder eine kulturelle Veranstaltung besuchen wollen, werde nicht gedacht. Nach Vorschlag der HNA könnte eine Rampe als teilweise Erhöhung des Bahnsteigs errichtet werden.

Göttingen - Kassel und Göttingen - Bad Hersfeld NVV-Linien R 1 und R 7 ET 425 und ET 426 schneller und leiser

(hh) Wenige Tage vor Weihnachten 2001 wurden im Nord-Süd-Verkehr die bisher lokbespannten Silberlingzüge durch komfortable Triebwagen ersetzt. Die neuen bis zu 140 km/h schnellen Züge gelten als leise und sind zudem klimatisiert.

Der Nordhessische Verkehrsverbund plant ein Flügelungskonzept in Eichenberg (Werra-Meißner-Kreis). Zwei aneinandergekoppelte Triebwagen starten in Göttingen Richtung Süden. In Eichenberg werden die Züge dann getrennt. Der eine fährt nach Kassel, der andere Richtung Eschwege - Bebra - Bad Hersfeld.

Der NVV erwartet, dass Verspätungen, die überwiegend in Eschwege, Sontra und Bad Sooden-Allendorf auftreten und Busanschlüsse erschweren, in Zukunft nicht mehr vorkommen. Grund der Verspätung: Die baulichen Voraussetzungen im Bahnhof Eichenberg lassen Entkoppelungsmanöver noch nicht zu. Bis Ende 2002 soll dies aber möglich sein.

Vogelsbergbahn Gießen-Alsfeld-Fulda RMV-Linie 35 Anbau des denkmalgeschützten Bahnhof Mücke (Hess.) abgerissen

(hl) Wie bereits in der letzten Henssen-schiene ausführlich berichtet, wurde von

den zuständigen Behörden der Abriss des vom Hausschwamm befallenen Anbaus am denkmalgeschützten Bahnhof Mücke mit Fristsetzung zum 30. September 2001 verfügt.

Am 26. November 2001 begann die von der DB AG beauftragte Baufirma mit dem Abbruch des Gebäudeteils. Anfang Dezember wurde der Abriss abgeschlossen und der um dieses Areal aufgestellte Bauzaun entfernt. Die vorhandenen Türöffnungen in der Wartehalle zu dem nun nicht mehr vorhandenen Gebäudeteil wurden zugemauert, dessen Teilunterkellerung mit Schotter verfüllt und die zurückgebliebene Freifläche mit Schotter eingeebnet. Eine Pflasterung der Fläche, angepaßt an die Umgebung, erfolgte nicht. Im Inneren der Wartehalle wurden partiell Fliesen abgeschlagen, um über ein Gutachten festzustellen, ob der Hausschwamm sich in der jetzigen Außenmauer bereits eingenistet hat. Ein Ergebnis des Gutachten wurde noch nicht veröffentlicht.

Da die beschädigten Wandflächen im Innern des Warteraumes nicht kaschiert wurden, weist dieser für den Reisenden den Charme eines Rohbaus auf. Der äußere Anblick mit der lädierten Giebelwand vermittelt das Flair von Gebäuderuinen der unmittelbaren Nachkriegszeit. So darf man durchaus gespannt sein, wie viele Jahre es dauern wird, bis der Eigentümer DB AG diesen Zustand beseitigt, welcher die Bemühungen der Gemeinde Mücke aus den vergangenen Jahren konterkariert.

Main-Weser-Bahn Abschnitt Marburg - Frankfurt RMV-Linie 30

Haltepunkt Oswaldsgarten kann gebaut werden

(jl) Erfreuliche Nachricht aus Gießen: Der Kläger, der gegen den Bau des Haltepunkts Oswaldsgarten in einem öffentlichen Einwendungsverfahren vorgehen wollte, hat auf weitere Rechtsmittel verzichtet. PB&B begrüßt diesen Schritt außerordentlich und hofft, dass die Bauarbeiten nun wohl bald wieder aufgenommen werden. Dank seiner günstigen Lage zur Gießener Innenstadt wird der Haltepunkt nach seiner Eröffnung einer der bestgenutzten auf der Main-Weser-Bahn werden.

Nach Angaben von Bahnsprecher Gelfo Kröger soll der Haltepunkt bis Ende 2003 fertig gestellt sein. Weil die Bauarbeiten seit April 1999 geruht hätten, „müssen wir wieder ganz von vorne anfangen und erst einmal eine Baufirma finden“, berichtete Kröger. „Wir haben nicht damit gerechnet, dass der Rechtsstreit so schnell beendet wird“.

Friedberg - Gießen: Bauarbeiten abgeschlossen

(jl) Seit Mitte Dezember sind die Erneuerungsarbeiten auf der Main-Weser-Bahn im Abschnitt Friedberg - Gießen abgeschlossen. Zu diesem Zeitpunkt trat auch wieder mit kleinen Änderungen der alte Fahrplan in Kraft.

Es kann festgestellt werden, dass sich die Sperrung eines kompletten Streckengleises zwischen zwei Bahnhöfen aus

Fahrgastsicht nicht bewährt hat. Oft wechselnde Fahrpläne, weniger Züge und baustellenbedingte Verspätungen von bis zu 25 Minuten führten zur Abwanderung von Fahrgästen. Nach Abschluß der Arbeiten ist jetzt ein gegenläufiger Trend festzustellen: Die Züge sind jetzt zum Teil voller als vor den Bauarbeiten.

Der RMV verteilte zum Sanierungsende neue Fahrpläne und blaue RMV-Geldbörsen in den Zügen, was nach den vielen Verspätungen in den vergangenen Monaten bei den Fahrgästen gut ankam.

Lahn-Kinzig-Bahn Gießen - Hungen - Nidda - Stockheim - Gelnhausen RMV-Linie 36 Langsamfahrstelle aufgehoben

(ja) Die am 18. Oktober 2000 wegen Brückenbaumängel an einer Brücke einer Wegunterführung verhängte Langsamfahrstelle

Kreuzungsbahnhof Rosbach im Januar 2002: Während der linke Bahnsteig bereits komplett erneuert ist, fehlen am rechten noch Bahnsteigbelag und Schienen

Foto: J. Lerch

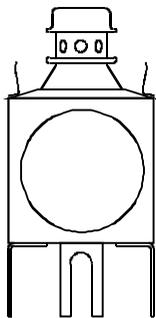


in Ober-Widdersheim ist Mitte Dezember 2001 beseitigt worden. Hier wurden neue Profile an der Trägern der Brücke aufgeschweißt. Nach der Durchführung dieser Maßnahme können die Züge nun wieder ohne Geschwindigkeitseinschränkung fahren.

Friedrichsdorf - Friedberg RMV-Linie 16

Ausbau schreitet voran

(jl) Die Modernisierung der Bahnstrecke Friedberg-Friedrichsdorf nimmt Formen an. Mittlerweile wurde an allen Bahnhöfen neue Bahnsteige mit einer Höhe von 55 cm errichtet. Im zukünftigen Kreuzungsbahnhof Rosbach stehen bereits die Lichtsignale. Geplant ist, im kommenden Frühjahr den neuen Haltepunkt Friedberg-Süd in Betrieb zu nehmen. Zu diesem Zeitpunkt wird auch der Fahrplan ausgeweitet. Neben mehr Zügen an Werktagen wird auch ein Wochenendverkehr eingerichtet.



Am Neujahrstag gen Westen

Am Neujahrstag war ich unterwegs in Rheinhessen. Bei der Fahrt über Limburg und Wiesbaden nach Mainz komme ich mir immer ein wenig vor wie der DDR-Bürger auf

Westreise: Eben noch der triste Bahnhof der Bezirks- - Verzeihung - Landeshauptstadt Hessens, dann das Niemandsland Wiesbaden Ost, anschließend der goldene Westen. Einige Impressionen:

Der Umbau des Mainzer Hauptbahnhofs sollte eigentlich die Architektur des ehrwürdigen Gebäudes betonen, so war stets in den Ankündigungen zu lesen. Dies mag äußerlich auch gelungen sein. Im Inneren ist aus der schönen Schalterhalle dagegen ein simples Treppenhaus geworden. Schade.

Alzey-Kirchheimbolanden, die Strecke, welche für die prognostizierte Zahl an Reisenden reaktiviert worden ist, die zwischen Beienheim und Hungen eine Stilllegung rechtfertigen muss, zieht auch an einem trüben Neujahrstag Fahrgäste an. Je etwa 10 Reisende haben die drei Fahrten bevölkert, die ich beobachten konnte. Im Studentakt, was sonst?

Improvisation pur: „Bahnhaltelpunkt Kirchheimbolanden“ steht auf einem Schild an der Bretterbude. Die selbst steht auf einem hölzernen Bahnsteig, der wiederum auf einer abenteuerlichen Pfahlgründung am Bahndamm. Dafür sind es nur rund 300 Meter bis in die Innenstadt

von Kirchheimbolanden. Und der Regio-bus fährt bis an den Aufgang zum Bahnsteig.

Die Eurobahn fährt zwischen Alzey und Kirchheimbolanden. Das ist gut so, weil frischer Wind auf die Schienen kommt: Starke Fahrzeuge vom Typ Regioshuttle, Getränke aus der Kühlbox gibts beim freundlichen Fahrer, Fahrscheine bis Mainz, Ludwigshafen, Frankfurt dagegen am Automaten im Fahrzeug.

Aber auch bei uns im Osten tut sich was. Immerhin durfte ich am Neujahrstag die morgens eingetauschten Devisen behalten.

Hessenschiene

Herausgeber:

Pro Bahn & Bus e.V., Bahnhofstraße 102
36341 Lauterbach
<http://www.probahn-bus.org>

Redaktion und v.i.S.d.P.: Friedrich Lang;
Email: red.hs@gmx.de
Layout: Jürgen Lerch

Druck: Druckhaus Gratzfeld, Butzbach
Auflage: 1500 Exemplare, Gedruckt auf Recyclingpapier, Erscheinungsweise: 4 x jährlich,
Einzelpreis: 1,50 Euro

Erhältlich bei den Bahnhofsbuchhandlungen Bad Nauheim, Darmstadt Hbf., Dillenburg, Frankfurt (M) Hbf., Frankfurt (M) Süd, Friedberg, Gießen, Göttingen, Hanau Hbf., Kassel Hbf., Kassel-Wilhelmshöhe, Mainz Hbf., Offenbach Hbf., Wiesbaden oder im Abonnement
(8 Ausgaben: 12 Euro Inland, 17,50 Euro Ausland)
bei obiger Anschrift.

Der Bezug ist für Mitglieder von Pro Bahn & Bus kostenfrei. Nachdruck mit Quellenangabe gestattet.

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Jürgen Lerch, Hermann Hoffmann, Oliver Günter, Christian Behrendt, Jonathan Alt, Gernot Hornik, Petra Becker, Horst Mader, Friedrich Lang, Horst Lorenz, Michael Laux

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:
4. Mai 2002

Broschüren und Schriften

Fahrplankonzept „Wetterau-Netz“ 2003

€5,00

CD-ROM. Bestandsbeschreibung, Fahrplankonzept und Perspektive der Lahn-Kinzig-Bahn und Horloffthalbahn. Inklusive Versandkosten.

Zielkonzept Vogelsbergbahn 2007

€5,00

CD-ROM. Vorstellungen für den Ausbau und Betrieb der Vogelsbergbahn Gießen - Fulda. Inklusive Versandkosten.

Die Kleinbahn Selters - Hachenburg

€12,70

(Willi Merzhäuser) Zu den nahezu unbekanntenen Bahnen, die im Westerwald Steinbrüche und Erzgruben erschlossen, gehörte die 1901 eröffnete meterspurige Kleinbahn von Selters nach Hachenburg. 72 Seiten, ca. 50 s/w Fotos, 21x28 cm, 1992.

Eine „Verkaufsliste für Eisenbahnliteratur“ und das Verzeichnis „Veröffentlichungen von Pro Bahn & Bus“ können gegen Einsendung von DM 3,00 Rückporto angefordert werden.

Pro Bahn & Bus Schriftenversand, Postfach 18 64, 65008 Wiesbaden

Absender

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Telefon (für Rückfragen)

Bitte
ausreichend
frankieren

Pro Bahn & Bus e.V.
Bahnhofstraße 102

36341 Lauterbach

Beitrittserklärung

Ich unterstütze die Ziele des Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus e.V. und möchte Mitglied werden. Als Beitrag zahle ich jährlich

- 28 Euro Einzelmitglied
- 20 Euro Schüler, Studierende, Auszubildende, Wehrdienstleistende, Zivildienstleistende - Nachweis für Ermäßigung liegt bei
- 120 Euro Kommunen, Verbände, Firmen - Ermäßigung auf Anfrage

HS 47

Ort Datum Unterschrift

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

Einzugsermächtigung

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Konto-Nr.: BLZ:

bei (Kreditinstitut): in:

bin ich - bis auf Widerruf - einverstanden.

Ort Datum Unterschrift

