

# Fahrgastzeitung

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

Nr. 67

März – April 2008



<b>Verkauf der HLB?</b>	<b>S. 4</b>
<b>Barrierefreie RMV-Fahrplanauskunft</b>	<b>S. 8</b>
<b>Baubeginn im Kraichgau</b>	<b>S. 18</b>

**Titelbild:** Das Bild des Bahnhofs Steinsfurt wird sich in den nächsten Monaten grundlegend ändern: Die Flügelsignale werden modernen, von Karlsruhe aus ferngesteuerten Lichtsignalen weichen. Außerdem werden die Masten für die Elektrifizierung im Zuge der 2. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar gesetzt. *(Foto: K. Jähne)*

**Rückseite:** Aerobus in der Max-Joseph-Straße in Mannheim. Heute erinnert dort nichts mehr an das Verkehrsmittel, das Mannheim nur einen Sommer lang durchquerte. *(Foto: K. Rothenhöfer)*

## Impressum

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

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

Sie können die Fahrgastzeitung auch erhalten, wenn Sie nicht Mitglied bei PRO BAHN e. V. sind. Das **Jahresabonnement** kostet 7,50 EUR und beinhaltet die Zusendung von sechs Ausgaben der Fahrgastzeitung. Bitte bestellen Sie mit Angabe Ihrer Adresse beim Landesverband (Postfach 11 14 16, 60049 Frankfurt a. M.) unter Beifügung von 7,50 EUR in bar oder in Briefmarken. **Die FGZ kann auch online unter [www.pro-bahn.de/mittelhessen](http://www.pro-bahn.de/mittelhessen) bestellt werden.**

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

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

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

**Endzusammenstellung dieser Ausgabe:** *hk*

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

**Druck und Versand:** *hk*

Regionalredaktionen:

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

**Mittelhessen:** Harald Nehr, E-mail: [pbneh@web.de](mailto:pbneh@web.de)

**Osthessen:** Thomas Bayer, Roter Weg 5, 36163 Poppenhausen, Tel./Fax: (0 66 58) 91 86 03. E-mail: [thomas.bayer-poppenhausen@t-online.de](mailto:thomas.bayer-poppenhausen@t-online.de)

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

**Starkenburg:** Holger Kötting, Am Karlshof 12, 64287 Darmstadt, E-Mail: [holger.koetting@gmx.de](mailto:holger.koetting@gmx.de)

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

**Redaktionsschluss für diese Ausgabe:** 1.2.2008 (Heft März – April 2008)

**Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:** 1.4.2008 (Heft Mai – Juni 2008)

Die Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen ist auch online über [www.pro-bahn.de/hessen](http://www.pro-bahn.de/hessen) erhältlich.

# Inhalt dieser Ausgabe

## Nordhessen

Bahnhof Melsungen .....	4
Wird die Hessische Landesbahn an FIRST GROUP verkauft? .....	4

## Osthessen

Haltepunkte an der Vogelsbergbahn müssen erhalten bleiben.....	6
Nahverkehrsumlage stieg drastisch .....	7

## Großraum Frankfurt am Main

Technikbasiertes Abfertungsverfahren bei Triebzügen der Baureihe 423 verboten	8
Barrierefreie Informationen für mobilitätseingeschränkte Personen .....	8
Schwarzfahrerquote steigt in Frankfurt weiter an .....	10
Städteplanung, was ist das? .....	12

## Starkenburg

Nach 18 Jahren:Mit dem Regionalbus zum Bahnhof Ober-Ramstadt .....	12
Güterhalle Höchst in Gefahr.....	14

## Rhein-Neckar

Aerobus Mannheim – fast vergessen.....	15
Bauarbeiten im Kraichgau haben begonnen .....	18
Lehrbeispiel wie man es nicht machen sollte .....	19
Verbesserungen auf der Weschnitztalbahn.....	20

PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten .....	22
---	----

PRO BAHN - Termine.....	23
-------------------------	----

Nordhessen**Bahnhof Melsungen**

Mit Landesgeldern wird umgebaut

In der FGZ Nr. 63 (Seite 5) wurde auf Umbaupläne für den zwischen Kassel und Bebra gelegenen Bahnhof Melsungen hingewiesen. Hier verkehren nicht nur cantus-Triebwagen zwischen Kassel und Bad Hersfeld - Fulda, sondern seit einigen Monaten auch die Kasseler RegioTram.

Mitte Dezember 2007 bewilligt die hessische Landesregierung 430 800 Euro für die Umgestaltung. Die Gesamtkosten des Projektes belaufen sich auf etwa 658.000 Euro. Neben der Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes wird eine 80 Quadratmeter große Fahrgastwartehalle für die Busbenutzer nahe der neu errichteten Fußgängerunterführung hergestellt. In der Mittagsspitze beträgt die Zahl der Einsteiger rund 120 Personen.

Die Westseite des Bahnhofshangs soll so bepflanzt werden, dass der Blick zur Innenstadt auf Dauer freigehalten wird. Hier entsteht auch ein kleiner Aufenthaltsplatz. Entlang des Bahnhofsgebäudes werden fünf Taxenstellplätze einge-

richtet. Die Bauarbeiten sollen im März beginnen und Ende 2008 beendet sein.

**Weitere Bauabschnitte**

In weiteren Bauabschnitten entstehen ein zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) sowie zwei Park & Ride-Anlagen am Bahnhof. In einem dritten Bauabschnitt soll das Empfangsgebäude modernisiert und mit neuen Nutzungen versehen werden. Für das neue Jugendzentrum in der ehemaligen Gaststätte sind zwei Etagen geplant. Sobald geklärt ist, wer die anderen Bereiche des Bahnhofs nutzt, kann das Stadtparlament den Kauf des Gebäudes von der Bahn AG beschließen. "Dann werden wir uns unverzüglich an die Renovierung der Jugendräume machen", so Bürgermeister Dieter Runzheimer. Neben in der Wartehalle will ein Privatbetreiber Reisebedarf und Fahrkarten verkaufen. Noch ist nicht klar, wie der alte Güterschuppen genutzt wird. Es gebe aber Kauf- und Mietinteressenten, so Runzheimer. Auch die Bahn werde vorläufig Teile des Gebäudes nutzen. (hh)

Nordhessen**Wird die Hessische Landesbahn an FIRST GROUP verkauft?**

Nach einer Pressemitteilung der GDL Ortsgruppe Limburg vom 3. Januar 2008 besteht erneut die Gefahr, dass die Lan-

desregierung ihre HLB an die britische FIRST GROUP verkauft. Die HLB (Hessische Landesbahn) betreibt u. a. die

Butzbach-Licher Eisenbahn, die Cantus VG, die Taunusbahn, die Frankfurt-Königsteiner- und die Kassel-Naumburger Eisenbahn sowie die in Limburg ansässige vectus Verkehrsgesellschaft mit rund 70 Mitarbeitern.

Es besteht der Verdacht, dass sich das Land Hessen wegen haushaltspolitischer Gründe aus der Verantwortung für den öffentlichen Nahverkehr stehlen will. Gerade bei den unter dem Dachverband der HLB bedienten Strecken handelt es sich um wichtige Bahn- und Busanbindungen aus der Fläche in die Großzentren. Die GDL Ortsgruppe Limburg sieht in einer Entscheidung für den Verkauf weitreichende Folgen für den ÖPNV und die Arbeitsplätze bei den Bahnen. Bei einem privaten Anbieter könnten die Beschäftigungsbedingungen deutlich schlechter werden, das Lohnniveau nach unten sinken und Arbeitsplätze verloren gehen. Weitere Kostensenkungen eines potentiellen privaten Anbieters würden auch negative Folgen für die Fahrgäste und die Region haben, unter anderem für Qualität und Umfang der Verkehrsleistungen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Hessische Landesbahn auch eigene Infrastruktur betreibt. Nach "mobifair" ist die Geschäftspolitik von First Group als börsennotiertes Aktienunternehmen ausschließlich auf die Erwirtschaftung guter Renditen ausgelegt. Um dies zu erreichen, werden die übernommenen Unternehmen hierauf zurechtgestutzt. Das bedeutet das Outsourcen von Tätigkeiten im Bereich der Instandhaltung, höhere Belastungen für das Rollmaterial durch die Verlängerung der Wartungs- und Re-

paraturfristen sowie Verschlechterungen bei den Beschäftigungsbedingungen. Aus zahlreichen Presseberichten in Großbritannien geht hervor, dass First Group verstärktes Interesse am Markt in Kontinental-Europa zeigt. Hierfür sollen Gelder in Milliarden-Höhe zur Verfügung stehen.

Aus Sicht der Fahrgäste hat das Land Hessen mit der HLB einen Trumpf in der Hand, um die Preisbildung bei entstehenden Oligopolen zu beeinflussen. Es werden innerhalb weniger Jahre nur noch ein paar große Firmen im Nahverkehr übrig bleiben. Diese werden die Preise unter sich ausmachen, wie dies heute schon beim Strom und bei den Tankstellen der Fall ist. Mehrere hessische Kommunen sollen gejammert haben, dass sie ihre Stadtwerke oder Teile davon an die Versorger verkauft hätten. Folge: Stark steigende Preise! Manche Kommunen kaufen die Anteile jetzt für teures Geld wieder zurück!

Mit der HLB in Landeshand kann die Politik weiterhin die Preise im ÖPNV beeinflussen. Und ÖPNV ist öffentliche Daseinsvorsorge. Für Fahrgäste und Steuerzahler heißt das auch, man sollte viel ÖPNV mit möglichst wenig Mitteln produzieren. Und dies am besten, wenn man den Gewinn in das Unternehmen reinvestiert, anstatt eine möglichst hohe Rendite für die Anleger zu erzielen. PRO BAHN fordert einen Mindesttariflohn bei allen Ausschreibungen sowie den Verbleib der HLB beim Land, weil wir alle sonst als Steuerzahler und Fahrgäste auf Dauer die Zeche zahlen. (hh)

Osthessen

## Haltepunkte an der Vogelsbergbahn müssen erhalten bleiben

PRO BAHN wehrt sich gegen Planungen des RMV

Nun ist die Katze endlich aus dem Sack. Was Pro Bahn e. V. in Osthessen seit Jahren befürchtet, soll nun Realität werden: Die Schließung von 5-6 Regionalbahnhaltepunkten an der Vogelsbergbahn Fulda–Gießen.

Seit Jahren warnen wir vor den negativen Folgen solcher Maßnahmen für den ländlichen Raum (zuletzt in der FGZ 66). Durch die Presse ließen Planer nun verlauten, dass es eine Untersuchung des RMV gebe, die die Wirtschaftlichkeit der Haltepunkte entlang der Strecke untersuche. Ergebnisse sollten bei der nächsten Sitzung der Arbeitsgemeinschaft Vogelsbergbahn im Februar 2008 besprochen und evtl. Maßnahmen beschlossen werden. Sicher sei bereits jetzt, dass zugunsten kürzerer Fahrzeiten viele der kleinen Haltepunkte geschlossen werden sollen.

Argumentiert wird mit geringen Fahrgastzahlen. Wir halten dies für ein Scheinmanöver mit dessen Hilfe die Gemeinden und Städte an der Strecke unter Druck gesetzt werden sollen.

Betroffen wären viele (vielleicht alle) Regionalbahnhaltepunkte wie Oberbimbach, Renzendorf, Wallenrod, Zell-Romrod, Ehringshausen, Lehnheim, Göbelnrod, Saasen usw.

Wir kritisieren den RMV und die Haltung einiger Anliegerkommunen an der Strecke scharf. Hier gibt es scheinbar kein wirkliches Miteinander, sondern jeder Rathauschef versucht so viele Haltepunkte wie möglich für sich und seine

Gemeinde zu erhalten. Die Vogelsbergbahn ist aber eine Strecke, die man nicht nach Einzelinteressen und Gemeinden zerteilen kann.

Wir richten uns entschieden gegen die Schließung von kleinen Haltepunkten an der Vogelsbergbahn.

Die Folgen wären katastrophal: Ganze Orte würden vom Zugverkehr und von ihrer Kerngemeinde abgehängt. Das führt in der Konsequenz zu weniger Mobilität im ländlichen Raum und damit zu weniger Fahrgästen auf der Vogelsbergbahn und mehr Autoverkehr. Nachhaltiger Umweltschutz sieht in Zeiten globaler Erderwärmung ganz anders aus.

Die Leute müssten dann – um den Zug nach Fulda oder Gießen nutzen zu können – mit dem Auto in ihre Kerngemeinde z. B. nach Großenlüder, Lauterbach, Alsfeld, Mücke Reiskirchen und Grünberg fahren.

Durch die Fahrplankürzungen der Vogelsbergbahn 2004 und 2006 besteht unter der Woche insgesamt kein gutes Zugangebot auf der Vogelsbergbahn mehr (außer am Wochenende). Hier muss es nach unserer Auffassung endlich Verbesserungen geben.

Montag- bis Freitagvormittag hat man viele RB-Haltepunkte seit Dezember 2006 zeitweise komplett abgehängt: So wird z. B. der Haltepunkt Renzendorf aus Fulda in Richtung Gießen von 7.57 Uhr bis 13.29 Uhr gar nicht mehr bedient. Aus Gießen in Fahrtrichtung Fulda (Mo-

Fr) besteht zwischen 8.48 Uhr und 13.03 Uhr kein Anschluss mehr.

Ganze 4-5,5 Stunden kein Zugangschluss, das ist uninteressant für Pendler. So werden die geringen Fahrgastzahlen des Gutachtens erklärbar. Ein besseres Zugangebot führt zu mehr Fahrgästen. Das ist ein schlüssiges Konzept für die Zukunft der Vogelsbergbahn.

Auch die hohen RMV-Fahrpreise führen zu sinkenden Fahrgastzahlen auf der Vogelsbergbahn. Wer kann, steigt nun auf das Auto um.

Auch die Fahrzeit von Fulda nach Gießen mit 1:45 Std. bzw. 2 Std. ist eindeutig zu lange. Eine Fahrzeitverkürzung

durch die Schließung kleiner Haltepunkte zu erreichen, ist allerdings Unsinn. Das einstige Modernisierungskonzept mit einem Volumen von 100 Mio. Euro sah die Reduzierung der Fahrzeit durch die Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit auf der Strecke vor. Dies sollte durch bauliche Maßnahmen (wie Streckenbegradigungen) und den Einbau von Ausweichstellen erreicht werden. Dabei sollte man auch jetzt bleiben und dafür viel Geld in die Hand nehmen.

Für uns steht außer Frage, dass die Bürger die geplanten Maßnahmen noch verhindern können wenn sie entsprechend Druck machen. (tb)

## Osthessen

# Nahverkehrsumlage stieg drastisch

## Preise fast verdoppelt

Die Nutzer des Öffentlichen Nahverkehrs im Landkreis Fulda werden durch den RMV mehrfach zur Kasse gebeten.

Erst verringerte der Bund 2006 die Regionalisierungsmittel für die Länder. Um das zu kompensieren wurden durch den RMV viele Zugleistungen (vornehmlich im ländlichen Raum) ersatzlos gestrichen. Dann erhöhte der Verbund seine Fahrpreise unverhältnismäßig.

Doch trotz dieser Maßnahmen, die den Gemeinden und Städten als notwendig verkauft wurden, verlangt der RMV nun eine höhere Umlage, da es nicht zu den geplanten Einsparungen kam, die Zugstreichungen aus 2006 also völlig wirkungslos waren.

Die Umlage ist jener Betrag, den jede Gemeinde pro Jahr und Einwohner an den RMV entrichten muss. Diese stieg

von 2,05 € im Jahre 2006 auf nunmehr 3,75 € Bis 2012 sollen es sogar 7 € sein.

Die gesamt Umlage im Kreis Fulda beträgt heute 1,17 Mio. €, davon tragen Kreis und Städte/Gemeinden jeweils die Hälfte.

Somit zahlen die Bürger dreifach: Erst werden Züge gestrichen für die man dann immer mehr zahlt und nun steigt auch noch die Umlage.

So müssen die Städte Hünfeld und Künzell (bei Fulda) in diesem Jahr rund 20.000 € (insgesamt rund 60.000 €) mehr für den Nahverkehr aufbringen, der Kreis Fulda sogar 200.000 € mehr.

Interessant ist in diesem Zusammenhang die Aussage von Hünfelds Bürgermeister Dr. Eberhard Fennel, der sagt. „Selbst wenn man 10 % aller Leistung im regionalen Busverkehr streichen würde,

würde dieser Einschnitt das Defizit des RMV um lediglich 0,6 % reduzieren.“

Daraus folgt für uns, dass die durchgeführten Kürzungen u. a. an Rhön- und Vogelsbergbahn unsinnig gewesen sind, da sie kaum zu Kosteneinsparungen im

RMV geführt haben. Wir fordern den RMV auf, die Kürzungen endlich zurück zu nehmen.

Wenn schon ein solidarisches Prinzip wie die Umlage, dann zum Nutzen aller also auch des ländlichen Raumes. (tb)

### Großraum Frankfurt am Main

## Technikbasiertes Abfertigungsverfahren bei Triebzügen der Baureihe 423 verboten

Bei den Zügen der Baureihe 423 – die neuen S-Bahnen im Rhein-Main-Gebiet – funktioniert die Türschließautomatik nicht ordentlich. Dadurch hat es seit 2001 zahlreiche Unfälle gegeben, bei denen Hände, Arme oder auch nur Hundeleinen eingeklemmt wurden. Außerdem wurden durch die kräftig schließenden Türen Kinder und ältere Menschen zu Boden geschleudert und verletzt. Die Staatsanwaltschaft in Köln hat 61 Unfälle untersucht; in 27 davon sei die Ursache eindeutig auf die Türschließautomatik zurückzuführen.

Die Aufsichtsbehörde, das Eisenbahnbundesamt (EBA) hat viel zu spät eingegriffen. Wie das Bielefelder „Westfalen-Blatt“ berichtete, hat die Kölner Staatsanwaltschaft deshalb jetzt Ermittlungen gegen 13 Beamte des EBA eingeleitet; ihnen wird fahrlässige Körper-

verletzung und fahrlässige Gefährdung des Bahnverkehrs vorgeworfen.

Inzwischen wurde die DB durch einen Bescheid des EBA vom 19.12.2007 angewiesen, die Türschließautomatik abzuschalten. Seitdem muss der Lokführer die Türen wieder von Hand schließen und sieht dabei aus dem Führerstandsfenster, um sich zu vergewissern, dass alles in Ordnung ist.

PRO BAHN fordert schon seit längerer Zeit, dass bei die Lokführer verpflichtet werden sollen, in jedem Fall durch einen Blick aus dem Fenster oder in den Außenspiegel zu überprüfen, ob beim Schließen der Türen niemand eingeklemmt wurde. Dies gilt nicht nur für die S-Bahnen, sondern auch für schaffnerlose Regionalzüge! Auch dort ist es schon zu schweren Unfällen gekommen! (mus)

### Großraum Frankfurt am Main

## Barrierefreie Informationen für mobilitätseingeschränkte Personen

Der Internetauftritt des RMV rangiert anerkennenderweise an vorderer Stelle

unter den Top 10 der Webseiten aller deutschen Verkehrsverbände. Am 22. Ja-



nuar 2008 ging eine weitere Verbesserung online. Auf einer Pressekonferenz, zu der auch PRO BAHN eingeladen war, stellte Geschäftsführer Volker Sparmann am gleichen Tag im Hotel Metropolitan das wohl weltweit einzigartige Auskunftssystem vor, das auf die ganz besonderen Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen zukünftig die individuelle Antwort parat haben wird. In der Erprobungsphase sind als Einstieg allerdings erst die Haltestellen in Frankfurt und Offenbach mit 28.000 Einzeldaten erfasst.

Das Projekt BAIM wird finanziell vom Bund und dem Land Hessen gefördert und verfügt über ein Budget von etwa 4 Millionen Euro. Nach 30 Monaten Entwicklung und Vorbereitung ist es nun soweit. Über einen unscheinbaren (und daher leuchtend gelb markierten) Button auf der Startseite vom „rmv.de“ öffnet sich ein Dialogfenster, in dem der Reisende sein Handicap ganz individuell beschreiben kann. Daraus errechnet anschließend der Server nicht nur die zumutbare Verbindung – insbesondere, was die Umsteigezeiten betrifft -, sondern der Fahrgast erhält auch unzählige Zusatzinformationen auf spezielle Fragestellungen, als da sind: Gibt es im Stationsgebäude Rampen und mit welcher Steigung, oder sind Aufzüge vorhanden mit welcher Türbreite? Wie sieht das Fahrzeug im Grundriss aus, wo befindet sich eine Einstiegsrampe, welches Gewicht hält sie aus? Gibt es automatisierte Auskunftssysteme an den Stationen? Wo befinden sich Behindertentoiletten, wie breit ist der Spalt zwischen Bahnsteig und Fahrzeug, usw., usw.?

Volker Sparmann hofft, dass möglichst viele Kunden die Möglichkeiten

der erweiterten Fahrplanauskunft nutzen und nun in der Testphase ihre Erfahrungen oder Systemmängel umgehend dem RMV mittels vorbereitetem Formulars mitteilen. Mit diesen Rückkopplungen kann BAIM verbessert und Schritt für Schritt verbundweit ausgebaut werden. Für Sparmann ist es ein wichtiges Anliegen, nicht nur Schwerbehinderten, sondern auch den übrigen mobilitätseingeschränkten Personen (Beinbruch!) zu helfen, ihre täglichen Wege leichter zu organisieren. 6,7 Millionen Personen haben in Deutschland einen Schwerbehindertenausweis, etwa 20 % davon sind in ihrer Mobilität mehr oder weniger eingeschränkt und dieser Anteil wird steigen. „Außerdem müssen wir damit rechnen“ so Sparmann, „dass mit dem zu erwartenden zunehmenden Alter unserer Fahrgäste insgesamt deren Bedürfnisse an die Barrierefreiheit steigen. Je besser wir sie dazu informieren, desto höher sind unsere künftigen Chancen, dass auch diese Personengruppe Busse und Bahnen verstärkt nutzt.“

In einer zweiten Phase wird BAIM dann sogar in der Lage sein, Defekte an Aufzügen und Rolltreppen, die nicht kurzfristig behoben werden können, zu melden und den Reisenden entsprechend zu warnen. Die Erfahrungen die der RMV jetzt mit dem Pilotprojekt BAIM sammelt, kommen allen Verbänden und Verkehrsbetrieben in Deutschland zu gute. Bereits im Mai dieses Jahres erweitern die BVB ihr Internetportal um diesen zusätzlichen Service. Andere Städte werden zügig folgen. Ausführliche Informationen gibt es auf [www.rmv.de](http://www.rmv.de).  
(ld)

Barrierefreies Reisen	
<b>Verbindungssuche für verschiedene Nutzergruppen</b>	
<input checked="" type="radio"/> Keine Einschränkung <input type="radio"/> Rollstuhlfahrer <input type="radio"/> Rollstuhlfahrer (mit Hilfsperson) <input type="radio"/> Gehbehinderter Mensch <input type="radio"/> Reisende mit Kinderwagen	<b>Weitere Informationen</b> <a href="#">für Rollstuhlfahrer und gehbehinderte Menschen</a> <a href="#">für Reisende mit Kinderwagen</a> <a href="#">für blinde Menschen</a> <a href="#">für sehbehinderte Menschen</a> <a href="#">für gehörlose und ertaubte Menschen</a> <a href="#">für schwerhörige Menschen</a> <a href="#">für ältere Menschen</a>
<input type="button" value="Individuelle Einstellungen"/>	

*Auswahldialog der barrierefreien Fahrplanauskunft*

Großraum Frankfurt am Main

## Schwarzfahrerquote steigt in Frankfurt weiter an

Schaden für den Steuerzahler liegt bei 11,7 Millionen Euro

In einer Pressemitteilung vom 15. Januar 2008 legt die Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) ihre „Schwarzfahrerbilanz“ für das Jahr 2007 vor. 1,6 Millionen Fahrgäste wurden kontrolliert, rund 35.000 ohne gültigen Fahrausweis erwischt. Die Schwarzfahrer-Quote auf den U-Bahn-, Straßenbahn- und sowie Buslinien, die die VGF und ihre Töchter ICB sowie MainMobil in und um Frankfurt betreiben, lag im vergangenen Jahr somit bei 3,16 % (2006: 2,72; 2005: 3,15; 2004: 3,37; 2003: 3,44; 2002: 3,40) und ist damit wieder leicht gestiegen. Dabei liegt sie in den Bussen deutlich über dem Durchschnitt. Bemerkenswert ist, dass die hoch qualifizierten Kontrolltrupps der VGF auch für Fahrscheinkontrollen in Frankfurt auf nicht von der VGF betriebenen Linien sowie in Offenbach und sogar auf der Odenwaldbahn eingesetzt werden. Die dort ermittelten Werte fließen selbstverständlich nicht in die Statistik der VGF für Frankfurt ein.

Die tatsächliche Schwarzfahrerquote dürfte auch im Jahr 2007 deutlich ober-

halb der durch Routine-Prüfungen in den Fahrzeugen belegten 3,16 Prozent liegen. Die Ergebnisse von zwei Schwerpunkt-Kontrollen im Juni auf den Linien U4 und U6 / U7 belegen diese Annahme. So genannte Schwerpunktkontrollen werden mit bis zu 20 Prüfern gleichzeitig auf Streckenabschnitten von drei bis fünf Stationen vorgenommen. Dabei kontrollieren die Trupps nicht nur gleichzeitig alle drei oder vier Wagen eines Zuges, sondern auch mehrere Züge direkt hinter einander. Bei Kontrollen auf der U4 lag die Quote bei 4,05 Prozent, auf den überprüften Linien U6 / U7 bei 3,69 Prozent.

Daneben finden gelegentlich auch so genannte Sonderkontrollen statt. Dabei werden die Zu- und Abgänge einer unterirdischen Station komplett abgeriegelt, so dass, anders als bei Überprüfungen in Fahrzeugen, praktisch niemand den Trupps entweichen kann. Hierbei klettert die Schwarzfahrerquote dann auf Werte über 6 % (2003 sogar auf über 8 %). Aus diesen Werten errechnet die VGF den finanziellen Schaden, der dem Verbund,

respektive dem Steuerzahler jährlich alleine in Frankfurt entsteht. Dieser betrug im Jahr 2007 nicht weniger als 11,7 Millionen Euro.

In den nicht von Schaffnern begleiteten Zügen der DB AG und der HLB dürfte die Schwarzfahrerquote auf Strecken außerhalb Frankfurts sogar noch höher liegen. Diese Annahme wird auch durch eine Beobachtung des Berichtstatters gestützt, die er am 22. Januar 2008 in der S3 (Tfz ET420) machen konnte. Vier uniformierte Kontrolleure von DB Regio erwischten in der Mittagszeit zwischen Bad Soden (Ts) und F-Rödelheim alleine 11 von geschätzten 180 Fahrgästen ohne gültigen Fahrausweis. Der Teamleiter gestattete es PRO BAHN, den Trupp in diskreter Distanz zu begleiten. Die Vorgehensweise der drei Männer und einer Frau kann als bestimmend höflich und kompetent bezeichnet werden. Die Erfolgsquote wäre sicher noch höher ausgefallen, wäre die Gruppe nicht verpflichtet, aus Sicherheitsgründen nur gemeinsam aufzutreten. Eine junge Frau war gegenüber dem Berichtstatter bereit, ihre Beweggründe für ihr Tun preis zu geben. Sie fährt drei bis vier Mal pro Woche nach Frankfurt. Die Hin- und Rückfahrt kostet sie zusammen € 7,20. Wenn es hoch kommt, wird sie vier Mal im Jahr erwischt. Da macht es doch keinen Sinn, einen Fahrschein zu kaufen, so ihre rein mathematisch durchaus zutreffende Rechtfertigung.

Die wohl extremste Schwarzfahrerquote findet sich allerdings in der Dokumentation der Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplanes der Stadt Bad Homburg v.d.H. In den dortigen Stadtbussen darf bekanntlich an allen Türen ohne Vorzeigen eines Fahrausweises eingestiegen werden. Im Schülerverkehr

liegt die dokumentierte Schwarzfahrerquote im Durchschnitt bei sage und schreibe 25 % (Quelle: Bericht BPI-Consult, Anlage 1, „zu Frage 3“). In Anbetracht dieser Zahl muss die Frage erlaubt sein, ob die stillschweigende Duldung der Schwarzfahrer politisch gewollt und als Anleitung zum professionellen Erlernen des Fahrens ohne Fahrschein verstanden werden soll?

Laut Aussage von Herrn Volker Sparmann, Geschäftsführer des RMV, müssen die Verkehrsunternehmen seit kurzem die Einnahmen des Erhöhten Beförderungsentgeltes (EBE) nicht mehr an den RMV abführen (bzw. mit ihm verrechnen), sondern dürfen das Geld, als Anreiz, Kontrollen überhaupt durchzuführen, zur Deckung ihres besonderen Aufwandes einbehalten.

Eine Schwarzfahrerquote wie bei der SBB von global 1,2 % wird man im Nahverkehr in Deutschland realistisch gesehen wohl kaum erreichen können. Im RMV hat man zudem aus Kompetenz-, noch mehr aber aus wirtschaftlichen Gründen häufigere Fahrscheinkontrollen mit der Begründung, dass die Mehreinnahmen die Kosten für das Personal nicht decken, viel zu lange schleifen lassen. Jeder Satz über 3 % ist aus Sicht jedes ehrlichen Fahrgastes und erst recht aus Sicht des den ÖPNV subventionierenden Steuerzahlers nicht länger hinnehmbar. Dies umso mehr, wenn man auf der anderen Seite über leere Kassen klagt und Leistungen abbestellt. Verkehrsunternehmen, die ihrer Verpflichtung zu Fahrscheinkontrollen nicht im ordnungsgemäßen Umfang nachkommen (und davon könnten hier einige aufgeführt werden), sollten zukünftig vom RMV unter Androhung der Kürzung der Zuschüsse der Öffentlichen Hand abgemahnt werden.

Als Nebeneffekt würde mehr Präsenz von Personal in den Bahnen auch das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste deutlich

erhöhen und die Vandalismusgefahr merklich senken. (ld)

### Großraum Frankfurt am Main

## Städteplanung, was ist das?

„Lerne leiden ohne zu klagen“ – Das gilt für viele, die morgens zur Arbeit und abends zurück fahren, ganz gleich, welches Verkehrsmittel sie benutzen. Fährt man mit Bus oder Bahn (ÖPNV), gibt man gerne dem jeweiligen Betreiber oder Verkehrsverbund die Schuld an der Unbequemlichkeit. Niemand stört sich aber daran, dass in den Metropolen (z.B. Frankfurt) weitere Bürotürme geplant oder gebaut werden ohne Rücksicht darauf, wie die Leute wohl zur Arbeit in diese Gebäude gelangen. Im Zeitalter der Telekommunikation, in dem die meisten Schriftwechsel per e-Mail erfolgen, ist der Bürostandort eigentlich zweitrangig. So lange aber die Höhe des Büroturmes für das Prestige der Firma wichtig ist,

wird eine Verkehrs-Entspannung keine Chance haben.

Vor einigen Tagen hat Tobias Goerke im *Giessener Anzeiger* einen Artikel „Im Teufelskreis der Verkehrsplanung“ (vgl. [www.giessener-anzeiger.de/artikel/3438568](http://www.giessener-anzeiger.de/artikel/3438568)) veröffentlicht, der sich mit dem Thema auseinandersetzt, aber die eigentliche Ursache als gegeben hinnimmt.

Um die Verkehrsmittel und Infrastrukturen nicht nur einseitig auszulasten genügt es auch nicht, wenn sich einzelne Firmen nur um Gewerbesteuer zu sparen, gleich jenseits der Stadtgrenze ansiedeln, sondern hier sollte man die Möglichkeiten des Internets viel intensiver (?) nutzen. (ld)

### Starkenburg

## Nach 18 Jahren: Mit dem Regionalbus zum Bahnhof Ober-Ramstadt

Es begab sich zu der Zeit, als Hans-Joachim Klein (SPD) Landrat in Darmstadt-Dieburg war, Manfred Bäuerle (Grüne) sein ÖPNV-Dezernent und Vorstand der Dadina-Vorläuferorganisation RNV (Regionaler Nahverkehrsverband) und Bernd Hartmann (SPD) Bürgermeister in Ober-Ramstadt war.

Die Kreispolitiker hatten sich dazu durchgerungen, 1989 ein Gutachten zur Weiterentwicklung von Bahn und Bus im Raum Darmstadt-Dieburg zu beauftragen, "Bedarfsorientierter ÖPNV-Bediennungsplan" genannt. Erstellt wurde er von vielen hochbezahlten Ingenieuren. Doch erdreisteten sich alteingessene (Bruno Schötz), neuzugezogene (Dr.

Gottlob Gienger), frisch eingetretene (Uwe Schuchmann) und viele andere Mitglieder des Bürgerverbandes zur Förderung des Schienenverkehrs (BFS, des hessischen PRO-BAHN-Vorläufers) und des VCD-Kreisverbandes, zu diesem "ÖPNV-Bedienungsplan" eine – selbstverständlich ungefragte – Stellungnahme abzugeben.

Darin war auch zu lesen, daß die Regionalbuslinie K 56 von Darmstadt nach Lichtenberg in Ober-Ramstadt über den Bahnhof fahren soll. Davon versprachen sich die Stellungnehmenden eine bessere Verknüpfung von Bahn und Bus am Bahnhof für das Obere Modautal. Ein für Darmstadt-Dieburger revolutionärer Vorschlag, hielten doch 1989 in Ober-Ramstadt pro Werktag gerade mal 26 Züge! Und beide Verkehrsmittel hatten unterschiedliche Tarife.

Dann wurde es still um diesen Vorschlag.

Doch im Jahr 1992, wenige Monate vor der Kommunalwahl 1993, grub die damals alleinregierende Ober-Ramstädter SPD den Vorschlag aus und publizierte ihn als gute Idee im Darmstädter Echo, und wurde dafür prompt vom ortsansässigen VCD-Vorstandsmitglied Uwe Schuchmann gelobt und zu eigenem Handeln aufgefordert.

Nach der Regionalisierung des Nahverkehrs war dann 1996 eine Aktualisierung der Politikabsichten erforderlich, der erste Nahverkehrsplan für den Raum Darmstadt-Dieburg wurde erstellt.

Erstmals durften die Fahrgastverbände bereits vor der Endfassung des Gutachtens eine Meinung abgeben, und erstmals fand die Führung der Buslinie K 56 über den Ober-Ramstädter Bahnhof sich in einem beschlossenen Dokument der Politik.

Derart ermutigt, stellten die örtlichen Grünen Ende 1996 einen entsprechenden Antrag in der Ober-Ramstädter Stadtverordnetenversammlung, und fanden Unterstützung bei CDU und Freien Wählern. Was die örtliche SPD jedoch nicht daran hinderte, ihre Wahlversprechen zu vergessen. Am leidenschaftlichsten gegen die Anbindung des Bahnhofs argumentierte damals Bürgermeister Bernd Hartmann. Daß er damit gegen den von ihm selbst im RNV-Vorstand beschlossenen Nahverkehrsplan agierte, störte ihn nicht.

Und weil auch beschlossene Nahverkehrspläne gegen den Willen der Städte und Gemeinden nicht durchgesetzt werden, konnte auch die mittlerweile Dadina heißende Nahverkehrsorganisation nichts tun.

In der nächsten Wahlperiode, im Jahr 2000, nahm sich die örtliche CDU des Themas an, und forderte neben der Anbindung des Bahnhofs auch einen Halt der Buslinie K 56 an der dem Schwimmbad nächstgelegenen Haltestelle "Rondell". Doch wiederum waren Bürgermeister und SPD dagegen. Dem Schwimmbadhalt stimmte man natürlich zu!

Wiederum begann im Frühling 2001 eine neue Wahlperiode, und bereits in der ersten Arbeitssitzung forderte die CDU wiederum die Führung über den Bahnhof. Doch auch eine mutige SPD-Abweichlerin konnte die SPD-Blockade nicht verhindern.

Im Jahr 2002 wurde dann ein neuer Nahverkehrsplan beschlossen, und wieder stand die Bahnhofsanbindung darin.

Und nachdem seit 2004 ein neuer, ebenfalls von der SPD gestellter Bürgermeister regiert, durfte auch die SPD-Fraktion umdenken. Und seit Dezember 2007 fährt die Buslinie K 56 über den

Bahnhof. Die Fahrgäste haben dort gute Anschlüsse zwischen K 56 und Regional-Expreß. Andere freuen sich, daß sie nun die Parkplätze am Bahnhof für Park+Ride nutzen können, auch wenn sie mit dem Bus fahren. Und ein nördlich des Bahnhofs gelegenes Wohngebiet hat

von der nächstgelegenen Haltestelle Bahnhof gute Verbindungen nach Darmstadt.

Doch es hat 18 Jahre gedauert, bis sich die Vernunft durchgesetzt hat. (*Uwe Schuchmann*)

## Starkenburg

# Güterhalle Höchst in Gefahr

Rätselraten im Falle des denkmalgeschützten Güterschuppens am Bahnhof in Höchst. Wie aus Medienberichten hervorging, waren im Sommer die Planungen für eine Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes im Bauausschuss vorgestellt worden. Nach bisherigem Informationsstand präferiert die Mehrheit aus KAH und CDU den Abriss der Güterhalle – obwohl diese unter Denkmalschutz steht.

„Sollte die Genehmigung zum Abbruch dieser Immobilie versagt bleiben, kämen erhebliche Kosten für eine neue Planung und die Sanierung der Güterhalle auf die Gemeinde zu. Diese sind nach Einschätzung des Bürgermeisters von der Gemeinde nicht zu stemmen“, war in einem Medienbericht vom August zu lesen.

Verschwiegen wurde allerdings, dass eine neue Planung gar nicht erforderlich ist. Es gibt bereits Pläne, die den Erhalt der Güterhalle vorsehen – entwickelt vom Frankfurter Planungsbüro Grebner Ruchay, das auch die Pläne erstellt hat, die den Abriss der Güterhalle vorsehen. Die Variante mit Güterhalle ist ohne Einbußen bei den 60 vorgesehenen Park & Ride-Plätzen, auch hier gibt es drei Bushaltestellen, einen Busausstieg und Taxi-

stände! Selbst die fünf Kiss & Ride-Plätze fürs schnelle Halten, Abschiedskuss und Tschüss, finden Platz.

Zwischenzeitlich hat auch das Landesamt für Denkmalpflege eine Alternativplanung erstellt, bei der ebenfalls alle Notwendigkeiten des Verkehrs berücksichtigt sind und die Güterhalle problemlos stehen bleiben kann.

Von diesen Varianten, bei denen die denkmalgeschützte Güterhalle das Zentrum des neu gestalteten Bahnhofsvorplatzes wäre, war bislang nie die Rede. Warum?

Seit 2005 ist die Güterhalle denkmalgeschützt und findet sich in der Denkmaltopographie „Eisenbahnen in Hessen“. Ihre Fachwerkbauweise ist insgesamt typisch für den Odenwald; die Halle rangiert in ihrer landschaftsgebundenen Architektur zwischen traditioneller Zimmermannskonstruktion und einem modernen Ingenieurbau. Kurzum: Ihre Schlichtheit macht sie also so besonders.

Für Ankommende ist ein Bahnhof das Eintrittstor in einen Ort. Für die Gemeinde Höchst könnte das Ensemble Bahnhofsgebäude, restaurierte Güterhalle, neu gestalteter Vorplatz und Bahnhofstraße ein schmuckes Aushängeschild werden. Zumal die Bahnhofstraße, die

mit ihrem „ungewöhnlich einheitlichen Charakter einer breiten alleeartigen“ (Denkmaltopographie des Odenwaldkreises) Straße unter Ensembleschutz steht, genau an der Güterhalle mündet. Wie mutet dagegen ein trister und öder Parkplatz am Kopf der Straße an?

Die bislang öffentlich gemachten Planungen ziehen den Erhalt der Güterhalle gar nicht in Erwägung. Fehlt die Bereitschaft, einen eingeschlagenen Weg noch einmal zu verlassen? Am Geld soll's nicht liegen: Die Denkmalpflege will einen Zuschuss von 20.000 Euro geben.

Höchster Bürgerinnen und Bürger haben sich in einer Interessengemeinschaft Güterhalle Höchst zusammengetan, damit die Güterhalle erhalten wird und die Gemeinde das Ensemble Bahnhof, Güterhalle und Bahnhofstraße nicht rampoliert.

(Pressemitteilung der IG Güterhalle; Kontaktpersonen der Interessengemeinschaft sind Sigrid Maline Thierolf-Jöckel (Telefon 06163-938043) und Silke Rummel (06163-1742))

## Rhein-Neckar

# Aerobus Mannheim – fast vergessen

Bei uns gescheitert – in China mit Zukunft

Bundesgartenschau 1975: Einen ganzen Sommer lang empfing Mannheim Gäste aus ganz Deutschland und widerlegte das Vorurteil, dass die nordbadische Großstadt im Dreiländereck Hessen – Rheinland-Pfalz – Baden-Württemberg nur aus grauem, tristen Industriegelände besteht. „Mannem“ hat auch viele grüne Seiten, so den Luisenpark und den Herzogenriedpark, wo die Buga '75 stattfand. Beide Gelände waren durch ein eigens errichtetes ÖPNV-System, den Aerobus, verbunden. Mehr als zwei Millionen Fahrgäste transportierte die Schwebbahn während der Bundesgartenschau vor 33 Jahren. Auch nach der fünfmonatigen Veranstaltung sollte der Aerobus weiter fahren. Angedacht war, die Schwebbahn in den nördlichen Mannheimer Stadtteil Gartenstadt fahren zu lassen, für den jetzt auch wieder eine Straßenbahnstrecke diskutiert wird. Doch

es kam anders. An den Aerobus erinnert heute in Mannheim (fast) nichts mehr.



Zwei Aerobusse begegnen sich am südlichen Neckar-Ufer. (Foto: Klaus Rothenhöfer)

Das neuartige Verkehrsmittel war eine der Attraktionen der Bundesgartenschau, hatte aber auch seine „Kinderkrankheiten“. Die Idee war, die Vorteile einer Schwebbahn wie in Wuppertal,

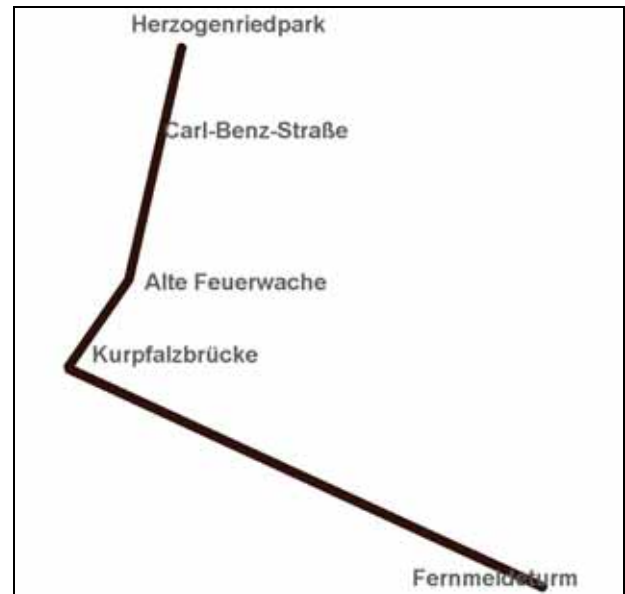
nämlich kreuzungsfreier, vom übrigen Verkehr ungestörter Verlauf in einer eigenen oberirdischen Ebene, zu nutzen ohne die Nachteile der schweren Fahrbahnkonstruktion, die heutzutage wegen der Beeinträchtigung des Stadtbildes in keiner Stadt mehr mehrheitsfähig wäre, zu übernehmen.

Diese schwere Fahrbahnkonstruktion ist bei der Wuppertaler Schwebebahn notwendig, um die Gleise in waagerechter Lage zu halten. Bei einer klassischen „Seilbahn“ biegt sich die „Fahrbahn“/das Tragseil unter dem Gewicht der Wagen jeweils durch, so dass es zu einer Berg- und Talfahrt kommt, die man im Stadtlinienvorkehr den Fahrgästen nicht zumuten kann. Das „Seilbahnprinzip“ mit Antrieb durch ein Zugseil bedingt darüber hinaus, dass alle Fahrzeuge gleich schnell fahren und erfordert technische Maßnahmen, um unabhängig voneinander anhalten zu können.

Der Schweizer Ingenieur Gerhard Müller (1915-1985) entwickelte bis 1970 den Aerobus, eine Hängebahn nach Wuppertaler Vorbild, die aber nicht auf starren Stahlschienen fährt, sondern auf Aluminiumseilen (inzwischen elastischen Aluminiumschienen), die nach Art einer Hängebrücke an Seilen zwischen Pylonen aufgehängt sind. Dabei ist die Seilspannung und die Länge der Tragseile so bemessen, dass im „Ruhezustand“ die Aluminiumfahrbahn nach oben gebogen ist, bei Belastung durch das Fahrzeug senkt sie sich so ab, dass ein waagerechter Fahrweg entsteht, in Mannheim waren das bis zu 2,70 Meter.

Hauptvorteil dieses Prinzips sind die möglichen weiten Abstände zwischen zwei Pylonen, nach Herstellerangaben zwischen fünf und zehn Pfeiler pro Meile je nach möglicher geringer Krümmung,

die dadurch mögliche Minimierung des Aufwands für Bauarbeiten am Boden und auf der Straße und der weitgehend geräuscharme Betrieb.



Karte: Streckenführung des Aerobus

Für die Bundesgartenschau vom 18. April bis 19. Oktober 1975 sollten die beiden 3,1 km voneinander entfernten Teile der Ausstellung Herzogenriedpark und Luisenpark auf der Strecke Herzogenried – Max-Joseph-Straße – Alter Messplatz – Neckarübergang Kurpfalzbrücke – Linkes Neckarufer – Fernmeldeturm ohne Zwischenstation miteinander verbunden werden. Dafür wurde eine zweibahnige Strecke gebaut. Die Zweirichtungsfahrzeuge wendeten an den Endpunkten jeweils über eine Weiche. Die Fahrzeuge selbst waren neunteilige, 11 Tonnen schwere Hängegelenkwagen, deren mit Gummielementen verbundene Einzelteile jeweils von zwei durch einen Motor angetriebenen gegenüberliegende Räder getragen wurden. Insgesamt wurden acht Fahrzeuge eingesetzt, ihre Länge betrug 19,5 Meter, ihre Breite 2,30 Meter und ihre Höhe 2,10 Meter. 100 Personen konnten in einem Fahrzeug be-



fördert werden. Gefahren wurde mit einer Geschwindigkeit von 35 km/h und dabei Steigungen bis zu 14 Prozent überwunden werden. Ein sehr hoher Wert wenn man bedenkt, dass bei der Stuttgarter Zahnradbahn die maximale Steigung bei 17,8 Prozent liegt. (Die steilste Straßenbahn Deutschlands im saarländischen Neunkirchen hatte 11 Prozent Steigung). Verkehrsbedingt war die Fahrbahn des Aerobus zwischen 4,20 Meter und 22 Meter angelegt. Die Stromabnahme erfolgte über eine Oberleitung.

Probleme mit der Stromabnahme durch die Oberleitung führten bereits zu einer missglückten Probefahrt am 8. Juni 1974, also gut ein Jahr vor der Bundesgartenschau, bei der der damalige Mannheimer Oberbürgermeister Ludwig Ratzel den Aerobus nach einer Panne mit einer Drehleiter verlassen musste. Im praktischen Betrieb nach der Jungfernfahrt am 14. März 1974 verband aber dieses „Verkehrsmittel besonderer Konstruktion“ zuverlässig bei den 3,1 km voneinander entfernten Teilen der Bundesgartenschau. Behördliche Auflagen begrenzten die Höchstgeschwindigkeit und verlangten die Betriebseinstellung ab Windstärke 6. Bemängelt wurde der „Waschbretteffekt“, der von der Fahrt auf den Aluminiumseilen verursacht wurde und die Konstrukteure veranlasste, später die Aluminiumseile durch Aluminiumschienen zu ersetzen.

Die Strecke vom Fernmeldeturm bis zur Kreuzung Max-Josef-Straße/Carl-Benz-Straße wurde 1976, nachdem die Betriebsgenehmigung erloschen war, wieder abgebaut. Die restlichen 600 Meter von der Carl-Benz-Straße bis zum Betriebsbahnhof an der ehemaligen Haltestelle Herzogenried dienten einbahnig der Studiengesellschaft „Hochbahn Mann-

heim“, an der auch die Mannheimer Verkehrsbetriebe MVV beteiligt waren, zu Versuchszwecken. Dazu wurde die Tragkonstruktion für damals 1,2 Mio. D-Mark (ca. sechs Millionen Euro) umgebaut. Die Seile wurden gegen Tragschienen aus vierkantigen Stahlrohrkörpern ausgetauscht, bei weiterer Bewährung des Systems und ausreichender Finanzierungsmöglichkeit war an eine Trasse Kurpfalzkreisel – Herzogenried – Gartenstadt für dieses neuen Bahnsysteme gedacht.

Seit 1979 ruhte auch der Versuchsbetrieb, die Gesellschaft hatte ihre Arbeit eingestellt. Die Hoffnungen, mit dem Aerobus ins Geschäft zu kommen, hatten sich zerschlagen. In den Jahren 1980 bis 1983 wurde im schweizerischen Dietlikon eine 8,3 Kilometer lange Teststrecke mit einer zwölfprozentigen Steigung geplant und gebaut, auf der die Mannheimer Erkenntnisse zur Verbesserung umgesetzt werden sollten und erstmals Aluminiumschienen zur Vermeidung des Waschbretteffekts verwendet wurden.

1983 erwarb die Schweizer Firma Vevey Engineering Works Ltd. die Rechte und Patente am Aerobus, musste diese aber 1987 wieder verkaufen, nachdem die Finanzierung für ein Aerobus-Projekt in Kuala Lumpur platzte. In Mannheim wurde die restliche Anlage im Sommer 1987 abgebaut und verschrottet. Die Aerobus-Kabinen lagerten danach auf einem Abstellplatz bei Schaffhausen, eine sollte ins Museum für Arbeit und Technik nach Mannheim überführt werden.

Im Jahr 2007 kündigte die amerikanische Firma Aerobus International Inc. aus Houston in Texas an, bis Sommer 2008 in Weihei in China eine 4,36 Kilometer lange Strecke vom zentralen Geschäftsbezirk über offenes Meer zur Tou-

risteninsel Liugong Island zu bauen. Wiehei ist ein chinesisches Hafen- und Touristikzentrum mit über 2,4 Millionen Einwohnern. Darüber hinaus ist die Stadt eine „Nationale Modellstadt und nationale Umweltstadt“. Dies bedeutet strikte Auflagen für die Konstruktion und den Bau des Aerobus-Systems.

Im Gegensatz zum Mannheimer Aerobus soll die Bahn in Weihei auch eine Zwischenstation erhalten. Einer der acht Pylone, der Weihei Star, soll ein 257 Meter hoher Aussichtsturm werden, mit einer Station und einer Aussichtsplattform in 208 Meter Höhe. Drei elektrisch betriebene drei- bis vierteilige Fahrzeuge

sollen auf der privaten Anlage bis zu 5.000 Personen pro Stunde mit einer Geschwindigkeit bis zu 80 km/h befördert werden. (*Klaus Rothenhöfer*)

**Eine Sonderschau zum Mannheimer Aerobus befindet sich im Aufbau im Museum der Freizeitgruppe Transportwesen Mannheim e.V., das im Betriebsgebäude der MVV Verkehrs AG in der Möhlstraße 31 in Mannheim untergebracht ist. Öffnungszeiten: Jeden 2. Sonntag im Monat von 13 bis 17 Uhr. Das Museum ist außerdem geöffnet während der „Langen Nacht der Museen“ am 5. April 2008.**

## Rhein-Neckar

# Bauarbeiten im Kraichgau haben begonnen

Neue Signaltechnik und Masten für Elektrifizierung werden aufgebaut

Ab März beginnen im Zuge der Vorbereitungen für die 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar die Elektrifizierungsarbeiten auf den Elsenzalbahn Neckargemünd – Sinsheim – Bad Friedrichshall-Jagstfeld und auf der Kraichgau-Stromberg-Bahn Sinsheim-Steinsfurt-Eppingen.

Hier gilt ein enger Zeitplan, denn bis September 2009 sollen hier die ersten elektrischen Züge rollen. Wegen der Bauarbeiten wird es bereits ab März zu Nachsperrungen zwischen Neckargemünd und Sinsheim kommen. Ab 22 Uhr wird für diesen Abschnitt ein Busersatzverkehr eingerichtet. Diese Bauarbeiten werden sich voraussichtlich bis in den Herbst erstrecken. Die Fahrgäste zwischen Steinsfurt und Eppingen müssen in den gesamten Sommerferien von der Bahn auf den Bus umsteigen, da in dieser

Zeit die an der Strecke liegenden Bahnhöfe Reihen, Ittlingen und Richen für den S-Bahn-Verkehr hergerichtet werden.

Ab dem 1. November 2008 sollen außerdem die Weichen und Signale der Elsenzalbahn und die ebenfalls für den S-Bahn-Verkehr vorgesehene Schwarzbachtalbahn Meckesheim – Aglasterhausen von Karlsruhe aus ferngesteuert werden. Die Bauarbeiten liefen bereits auf Hochtouren, erklärte Gerhard Bühler von der DB Netz AG aus Karlsruhe. Lediglich für den Notfall stehe in Meckesheim ein Notbedienplatz zur Verfügung. „Der Baufortschritt liegt im Plan, so dass der Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerks Elsenzthal nichts mehr im Wege steht, so Bühler Anfang Februar gegenüber der Presse. (*wb*)

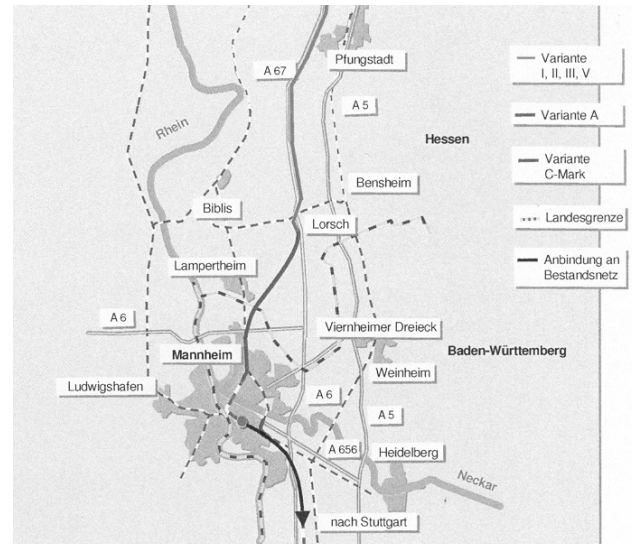
Rhein-Neckar

# Lehrbeispiel wie man es nicht machen sollte

Neues von der Neubaustrecke / Ein Kommentar von Michael Löwe

Die Diskussion und Auseinandersetzung über die Neubaustrecke Rhein-Main – Rhein-Neckar bleibt spannend. Anfang Februar wurde eine neue Runde eingeleitet, die ein Musterbeispiel dafür ist, wie man es nicht machen sollte. So ist aus der schon zum Greifen nahe erscheinenden Wunschlösung von PRO BAHN Rhein-Neckar zur Streckenführung wieder eine eher unwahrscheinliche Option geworden.

Was ist passiert – was ist schiefgelaufen? Zunächst berichtete die Tageszeitung „Mannheimer Morgen“ in seiner Ausgabe vom 2. Februar 2008 als einzige Tageszeitung in der Region unter der Überschrift „Kompromiss im Streit um ICE-Bypass“, dass sich die Deutsche Bahn und die Metropolregion Rhein-Neckar in Gesprächen bzgl. des südlichen Teils der Neubaustrecke auf eine Streckenführung über die sog. „Variante C“ (auch „Variante Mark“ oder „Variante Raumordnungsverband“ genannt) und einen Ausbau der östlichen Riedbahn als „Mini-Bypass“ verständigt hätten. Dazu erschienen zwei längere Artikel und ein Kommentar. Am Montag, dem 4. Februar 2008, lautete die Überschrift eines kleinen Artikels im „Mannheimer Morgen“, der auf den Mannheimer Oberbürgermeister Peter Kurz Bezug nahm: „Kurz - kein Kompromiss im Streit um ICE-Bypass“. Am 5. Februar 2008. hieß die Überschrift schon „Neuer Streit um ICE-Strecke“ und am 7. Februar 2008 „Bergstraße sauer auf Mannheim“.



*Die Variante C (nach dem Mannheimer Bundestagsabgeordneten Lothar Mark, der diese Streckenführung in die Diskussion gebracht hatte, auch „Mark-Variante“ genannt) führt von Lorsch durch den (oder unter dem) Lampertheimer Wald nach Mannheim-Waldhof und von dort über die westliche Riedbahn zum Mannheimer Hauptbahnhof. Diese Variante ermöglicht eine höhere Geschwindigkeit als die Variante A, die am Viernheimer Autobahndreieck in einer 90-Grad-Kurve entlang der Autobahn A 6 wenige Kilometer nach Westen abbiegt, um dann nördlich von Mannheim wiederum in einer 90-Grad-Kurve nach Süden auf die bestehende Strecke zum Mannheimer Hauptbahnhof einzufädeln. Bestandteil dieser Variante wäre auch ein „kleiner Bypass“, der die in Mannheim bereits bestehende Östliche Riedbahn zur Umfahrung des Hauptbahnhofs nutzen könnte. Der Fahrzeitgewinn auf dieser Strecke allerdings würde nur wenige Minuten betragen, wäre allerdings auch*

*500 Millionen Euro billiger als der heftig umstrittene Bypass östlich an Mannheim vorbei. (wb)*

Drei Dinge sind offensichtlich schiefgelaufen. Zunächst haben wohl Vertreter des Großraums Mannheim ohne süd-hessische Beteiligung mit der DB verhandelt und sind sich möglicherweise weitgehend einig geworden. Einer der Beteiligten hat dann offensichtlich den Kontakt mit dem „Mannheimer Morgen“ gesucht. Dies war der erste und schwerwiegendste Fehler. Ein Zwischenergebnis, welches ohne die hauptsächlich Betroffenen (der größere Teil der „Variante C“ liegt auf hessischem Gebiet) und ohne deren Kenntnis, dass überhaupt verhandelt wurde, zustande kam, auch noch in die Öffentlichkeit zu tragen, ist schon ein kapitaler Bock. Dass dann der „Mannheimer Morgen“ aus dieser Information zwei längere Artikel und einen Kommentar machte, ohne den Wahrheitsgehalt und die Frage einer Abstimmung mit der hessischen Seite zu recherchieren, ist leider wieder einmal ein Beispiel dafür, wohin die Jagd nach Schlagzeilen im Journalismus füh-

ren kann. Schließlich zeichnet sich die Reaktion der süd-hessischen Seite (u.a. vom Landrat des Kreises Bergstraße, Matthias Wilkes, und den Bürgermeistern von Lampertheim und Lorsch, Erich Maier und Klaus Jäger) auch nicht durch Souveränität und Gelassenheit aus, sondern erinnert eher an das St. Florians-Prinzip („Heiliger Sankt Florian, verschon' mein Haus, zünd' and're an“). Schade, dass eine gute Idee, die unter Abwägung der Aspekte Kosten, Länge der Strecke, Fahrzeit und Umwelt-Beeinträchtigung wahrscheinlich das Optimum darstellt – und im übrigen auch von den Mannheimer Umwelt-Verbänden favorisiert wird – durch die genannten Vorkommnisse schwer beschädigt wurde. Besonders tragisch ist es, dass ausgerechnet der „Mannheimer Morgen“, der sich jahrelang immer wieder, manchmal über mehrere Seiten, gegen den Bypass engagiert hat, durch journalistischen Dilettantismus eine mit etwas Diplomatie vielleicht wirklich erreichbare optimale Lösung in weite Ferne hat rücken lassen. (Michael Löwe)

## Rhein-Neckar

# Verbesserungen auf der Weschnitztalbahn

## Saukopftunnelsperrung soll mehr Menschen auf die Schiene bringen

Von Juli bis mindestens Dezember 2008 muss der knapp drei Kilometer lange Saukopftunnel, ein Autotunnel auf der B38 zwischen Weinheim und Birkenau, gesperrt werden. Es müssen Nachrüstungen und Verbesserungen im Rahmen der aktuellen Brandschutzbestimmungen vorgenommen werden. Insbe-

sondere muss ein zusätzlicher Flucht- oder Rettungsstollen gebaut werden. Die Baumaßnahme ist alternativ für acht Monate und für fünf Monate Bauzeit (letzteres mit Nacht- und Wochenend-Schichten) ausgeschrieben. Derzeit ist noch offen, ob die Vergabe für die kürzere, aber

teurere, oder für die längere Bauzeit erfolgen wird.

Da der Tunnel von rund 21.000 Fahrzeugen täglich genutzt wird, versucht man, einen Teil der Autofahrer zum Umsteigen auf die Weschnitztalbahn zu bewegen, um das erwartete Verkehrschaos auf der Straße etwas abzumildern (man rechnet mit Staus, bzw. verlängerten Fahrzeiten, von etwa einer dreiviertel Stunde in der Spitze im Berufsverkehr). Wunschvorstellung des Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) ist es, 10 Prozent der Autobenutzer auf die Schiene zu bringen; das wären also bei einer durchschnittlichen Personenzahl von 1,3 Personen je PKW rund 2.700 zusätzliche ÖPNV-Nutzer werktätlich. Damit würde sich die Zahl der Fahrgäste der Weschnitztalbahn mehr als verdoppeln.

Wie sollen nun die Kapazitäten hierfür bereitgestellt werden? Hier stoßen leider alle guten Ideen schnell an ihre physikalischen Grenzen. Da die Weschnitztalbahn seit ihrer Modernisierung Mitte der 90er Jahre nur noch in Rimbach und Birkenau Ausweichgleise hat, ist mehr als ein 30-Minuten-Takt nicht möglich. Dieser wird werktags heute bereits – außer vormittags nach halb neun Uhr – durchgängig gefahren. Eine Änderung im Fahrzeug-Einsatz (VT628-Dreifachtraktion statt der heute maximalen Doppeltraktion, oder Einsatz eines lokbespannten Zuges mit drei Doppelstockwagen)

scheitert an zu hohen Infrastruktur-Anpassungskosten. Also musste sich der VRN in seinem Angebot an Kreis und Kommunen auf ein zusätzliches Triebwagen-Paar (Weinheim ab um 8:22, Fürth ab um 9:05) beschränken sowie sechs Verstärkungen von Einfach- auf Doppel-Traktion in der Nebenverkehrszeit. Dieses zusätzliche Angebot über einen Zeitraum von fünf Monaten wird etwa 200.000 € kosten, wovon der VRN die Hälfte, der Kreis Bergstraße 30 Prozent und die Anlieger-Kommunen die restlichen 20 Prozent übernehmen sollen. Voraussichtlich werden alle Beteiligten der jeweiligen Kostenübernahme zustimmen.

Da mit dieser Maßnahme notgedrungen keine nennenswerte Angebotsverbesserung verbunden ist, bleibt nur zu hoffen, dass zu dem erwarteten Chaos auf der Straße nicht noch ein Chaos auf der Schiene hinzukommt, wenn zu viele Autofahrer auf die Schiene wechseln. Mehr als ein bis zwei Prozent der PKW-Benutzer (das hieße 270 bis 540 zusätzliche Fahrgäste) dürfen es im Berufsverkehr nicht sein. So wird sich im zweiten Halbjahr 2008 rächen, dass der Kreistag des Kreises Bergstraße zwar schon seit vielen Jahren über die Wieder-Errichtung eines Ausweichgleises in Mörlenbach redet, aber nach wie vor keinen entsprechenden Beschluss gefasst hat. (*Michael Löwe*)

# PRO BAHN - Adressen und Spendenkonten

## **PRO BAHN e. V. Hauptstadtbüro**

Friedrichstr. 95 (PB 98)

10117 Berlin

Tel.: (030) 2096 2585

Fax: (030) 2096 2586

www.pro-bahn.de

### **Für Adressänderungen:**

E-mail: mitgliederservice@pro-bahn.de

## **PRO BAHN Landesverband Hessen e. V.**

Postfach 11 14 16

60049 Frankfurt a.M.

www.pro-bahn.de/hessen

## **Ansprechpartner für Radio und Fernsehen**

Dr. Martin Schmidt

Tel./Fax (0 69) 37 56 24 88

tagüber Tel. (0 69) 7 98 - 2 91 71

E-mail: m.schmidt@chemie.uni-frankfurt.de

## **PRO BAHN in Mittelhessen**

Harald Nehr

Schießgärten 11

35398 Gießen

Tel. (06 41) 9 60 99 80

E-mail: pbneh@web.de

## **PRO BAHN in Nordhessen**

Hermann Hoffmann

Am Juliusstein 18

34130 Kassel

Tel. (0 5 61) 6 71 79

e-mail: hhoffma@freenet.de

## **PRO BAHN in Osthessen**

Thomas Bayer

Roter Weg 5

36163 Poppenhausen

Tel./Fax: (0 66 58) 91 86 03

E-mail: thomas.bayer-poppenhausen@t-online.de

## **PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.**

Regionalvorsitzender Helmut Lind

Holzweg 17

61440 Oberursel

Tel. (0 61 71) 46 28

E-mail: info@frankfurt.pro-bahn.de

## **PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.**

Regionalvorsitzender Dr. Gottlob Gienger

Berliner Str. 32

64807 Dieburg

Tel. (0 60 71) 2 43 60, Fax 8 17 60

E-Mail: info@starkenburg.pro-bahn.de

www.pro-bahn.de/starkenburg

## **PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar**

Regionalvorsitzender Andreas Schöber

Holbeinstraße 14

68163 Mannheim

Tel. (06 21) 41 19 48 oder (01 74) 5 85 62 63

E-Mail: pb-rhein-neckar@arcor.de

www.pro-bahn.de/rhein-neckar

## **Bankverbindung (Spendenkonto):**

Landesverband Hessen e. V.: Konto 695831-605 bei der Postbank Ffm (BLZ 500 100 60); Kontoinhaber Holger Kötting

Landesverband Baden-Württemberg e. V.: Konto 2035261 bei der Volksbank Pforzheim (BLZ 666 900 00)

Regionalverband Großraum Frankfurt e. V.: Konto 1113091 bei der Sparda-Bank Frankfurt (BLZ 500 905 00)

Regionalverband Starkenburg e. V.: Konto 571300 bei der Volksbank Darmstadt (BLZ 508 900 00)

**Alle Spenden sind steuerlich absetzbar!**

# PRO BAHN - Termine

## Allgemeine Termine:

Di, 1.4. Redaktionsschluss der Fahrgastzeitung PRO BAHN Hessen, Heft Mai-Juni. Bitte alle Beiträge und Fotos an die Regional-Redakteure schicken (s. S. 2).

## PRO BAHN in Nordhessen:

Jeden letzten Mittw. im Monat, 19.30 Uhr: Treffen im Umwelthaus Wilhelmsstr. 2, Kassel

## PRO BAHN in Mittelhessen:

Termine: Bitte bei Harald Nehr erfragen, E-Mail: pbneh@web.de

## Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e. V.:

- Mo, 3.3. 18.30 Uhr: Monatstreff des RV Frankfurt im Bürgerhaus Gutleut, Rottweiler Straße 32 (5 Fußminuten vom Hbf Südseite)
- So, 16.3. 11-17 Uhr: Bürgerhaus Bornheim: **Radreisemarkt** (Infostand PRO BAHN)
- Mo, 7.4. 18.30 Uhr: Monatstreff im Bürgerhaus Griesheim. Clubraum 4, gegenüber S-Bahn-Station Griesheim (Linien S1 und S2). Themenschwerpunkt: Tarife des RMV. Ein Fachmann der VGF referiert und steht für Fragen zur Verfügung
- Mo, 5.5. 18.30 Uhr: Monatstreff mobil. Treffpunkt Frankfurt Hbf. Fahrt in den östlichen Main-Taunus-Kreis (näheres siehe Homepage oder Informationen unter Tel. 06171-4628)

## Regionalverband Starkenburg e. V.:

- Mi, 26.3. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie (Dornheimer Weg 27, Darmstadt, 15 min Fußweg ab Hauptbahnhof oder mit Linie F bis Hst. Rodensteiner Weg) (18:30-19:00 Uhr: informeller Teil, 19:00 - 21:00 Uhr: Tagesordnung)
- Mi, 23.4. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie
- Mi, 28.5. 18.30 Uhr: Monatliches Arbeitstreffen des RV Starkenburg in der Vereinsgaststätte "Grün-Weiß" in der Waldkolonie

## Regionalverband Rhein-Neckar:

- Do, 13.3. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Braustüb-  
le, Bergheimer Str. 91 in Heidelberg** (ca. 10 Fußminuten vom Hauptbahn-  
hof). Achtung: **Termin wegen Ostern um eine Woche vorverlegt!**
- Do, 17.4. 19.30 Uhr: Monatstreffen des Regionalverbands Rhein-Neckar **im Umwelt-  
zentrum Mannheim**, Käfertaler Straße 162.

