

Floppt der X26 ähnlich wie seinerzeit der Elefanten-Express?

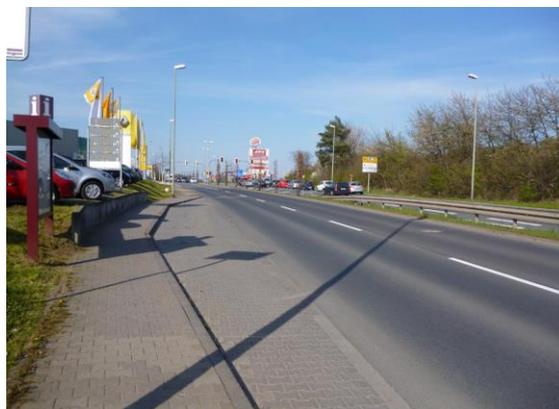
von Wilfried Staub (Fotos: Wilfried Staub)

Manche Verkehrswissenschaftler sehen in Schnellbusverbindungen eine Chance zur Belebung des ÖPNV in Deutschland. Für ganz wenige Relationen in der Distanz bis 20 Kilometer Entfernung könnte dies in den einen oder anderen Fall auch zutreffen. Die Millionenstädte Berlin, Hamburg und München verfolgen unterschiedliche Strategien bei ihren Schnellbusprojekten, die dort zum Teil als Vorlaufverkehr für Straßenbahnen im 4-Minutentakt verkehren. Der RMV kennt u.a. den Aufpreispflichtigen Schnellbus „AIR“ sowie die zuschlagsfreien Schnellbusverbindung Wiesbaden - Limburg und drei Expressbusse im Lahn-Dill-Kreis, Vogelsbergkreis und Landkreis Darmstadt. Ob die Relation Königstein – Bad Homburg als Pilot für weitere Korridorverbindungen tauglich ist, erscheint allerdings mehr als fraglich. Auf jeden Fall sollte das Premiumprodukt Schnellbus als solches einen besonderen Wiedererkennungswert haben, tatsächlich schnell sein, sich durch einen besonderen Komfort und erhöhten Service auszeichnen - und folgerichtig dann leider auch zuschlagspflichtig sein (1. Klassefahrausweis erforderlich).

Seit Mitte der 1920 Jahre gibt es sie bereits: Die Busverbindung von Königstein über Kronberg und Oberursel nach Bad Homburg. Vor und nach dem Zweiten Weltkrieg verkehrten einige Kurse sogar durchgehend bis Wiesbaden. Dies wurde jedoch bald wieder aufgegeben, weil die Kurgäste mit dem Charterverkehr die jeweils andere Bäderstadt bequemer und preiswerter besuchen konnten als mit dem Linienbus. Heute nutzen an Spitzentagen täglich 5.500 oder 1,5 Millionen Fahrgäste pro Jahr den Bus 261. Damit befördert diese Linie in etwa die gleiche Anzahl von Personen pro Streckenkilometer und Tag wie die Taunusbahn, die auf der doppelt so langen Strecke 11.000 Fahrgäste zählt. Der Bus schafft das aber mit deutlich geringerem Aufwand, nämlich acht Solobussen und einem Gelenkbus für zwei Schülerfahrten. Allerdings ist die Reichweite pro Fahrgast mit 5,5 km auch deutlich geringer als auf der Schiene. Das bedeutet, dass das Gros der Fahrgäste in der Regel nur unmittelbar zwischen den benachbarten Städten pendelt, also entweder zwischen Königstein und Kronberg oder zwischen Kronberg und Oberursel oder zwischen Oberursel und Bad Homburg. Zudem dient der 261 innerorts als Stadtbus.

Nur eine geringe Zahl von Fahrgästen bewegt sich zwischen Königstein und Oberursel (und

das sind überwiegend Schüler), noch weniger fahren von Königstein in die Innenstadt von Bad Homburg und nur etwa ein Dutzend Personen pendelt zwischen Königstein und Bad Homburg Rathaus (Marienbader Platz) oder der Endhaltestelle HG Bahnhof. Auf dem dritten großen Streckenabschnitt, also zwischen Oberursel und Bad Homburg, werden seit drei Jahren mit stark steigender Tendenz die höchsten Fahrgastzahlen registriert. Beide Städte bilden heute faktisch eine wirtschaftliche Einheit, nachdem Oberursel im Osten und Bad Homburg im Westen größere Gewerbegebiete ausgewiesen bzw. bereits errichtet haben, die nur noch durch den schmalen Streifen der beiden Fernstraßen getrennt sind.



Bestehende Info-Bucht am Zeilweg in Oberursel müsste mit geringem Aufwand Gelenkbus tauglich verlängert und verbreitert werden. In der Gegenrichtung steht ausreichend Platz für eine Haltestelle zur Verfügung.

Bad Homburg hat dort bereits eine neue Haltestelle („Karl-von-Drais-Straße“) eingerichtet, der längst überfällige Bau der Haltestelle „Zeilweg“ in Oberursel befindet sich nun endlich in der hoffentlich bald spruchreifen Planungsphase. Beide Baugebiete bewirken einen weiteren Fahrgastanstieg auf diesem Streckenabschnitt.

100 Fahrgäste im Bus bei 44 Sitzplätzen – und keiner muss stehen!

Die Fachgeschäfte in den Fußgängerzonen der beiden Nachbarstädte ergänzen sich auf symbiosehafte Weise, so dass sich nicht zuletzt Dank der guten Verkehrsanbindung in den letzten fünf Jahren ein reger Einkaufstourismus entwickelt hat. Die Dauer einer Besorgung lässt sich bekanntlich schwerlich planen, so dass der Bus 261 mit seinem 15-Minutentakt zum Wohle der Bewohner und des Einzelhandels beider Städte ein nicht mehr wegzudenkendes bedarfsgerechtes und unverzichtbares Dienstleistungsangebot darstellt. Die parallel verkehrende S-Bahn stellt dagegen keine Alternative dar, da man von Innenstadt zu Innenstadt zweimal umsteigen und, zumindest für ältere Menschen, beschwerlich weite und mühselige Wege mit steilen Treppen überwinden müsste. Ganz zu schweigen von der umsteigebedingt unattraktiv langen Reisezeit.

In der Hauptverkehrszeit mit seinem 15-Minutentakt werden über den gesamten Streckenverlauf etwa 100 Fahrgäste pro Fahrt im Bus 261 gezählt. Jeder der 44 Sitzplätze eines Solobusses kann somit, wie vorstehend dargestellt, auf den drei Etappen faktisch auch dreimal „verkauft“ werden. Das bedeutet für die Strecke Königstein – Bad Homburg (theoretische) Einnahmen in Höhe von $3 \times \text{€ } 2,35$ oder zusammen $\text{€ } 7,05$ bezogen auf einen Einzelfahrschein für Erwachsene. Im Vergleich dazu kostet der Fahrschein für die Gesamtstrecke nur $\text{€ } 2,90$. Diese linienspezifische Eigenschaft und die Tatsache, dass es auf die-

ser Relation im Gegensatz zu der Vielzahl der anderen RMV-Regionalbuslinien keine unpaarigen Verkehre gibt, d.h., beide Fahrtrichtungen sind über den Tagesverlauf nahezu gleichmäßig ausgelastet, sowie der für eine Überlandverbindung ungewöhnlich hohe Pünktlichkeitsgrad und die damit einhergehende außergewöhnliche hohe Akzeptanz durch Stammkunden als auch Gelegenheitsfahrgäste, machen den einzigartigen wirtschaftlichen Erfolg des Busses 261 aus. Der Deckungsgrad, d.h. der Indikator für die Wirtschaftlichkeit, also der Anteil an den Kosten, die unmittelbar durch Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden, dürfte Schätzungen zufolge weit über 75 % liegen (global liegt dieser Wert bei Regionalbuslinien unter 15 % und bei manchen Fahrten auf anderen Überlandlinien werden im Schnitt nur fünf Fahrgäste gezählt). Die Linie 261 zählt damit unstrittig zu den Vorzeigelinien des RMV.



Der Fahrplan der Buslinie 261 ist traditionell auf die Ankunft/Abfahrt der S4 in Kronberg Bf und Korrespondenz mit den drei Stadtbussen ausgerichtet

Schnellbus zu Lasten des 261

Angehende Verkehrswissenschaftler lernen bereits im ersten Semester, dass potentielle Nutzer den ÖPNV nur dann annehmen, wenn die Reisezeit mit Bussen und Bahnen nicht länger als doppelt so lang ist als mit dem eigenen Pkw. Der Bus 261 mit seiner traditionell gewachsenen Aufgabe des innerörtlichen Erschließungs- und zwischenörtlichen Verbindungsverkehrs, benötigt in der Bergrichtung, also von Bad Homburg nach Königstein, aber geschlagene 54 Minuten. Mit dem Pkw wäre

man dagegen laut Routenplaner nur 22 Minuten unterwegs. Anlass genug für den frischgebackenen Sachbearbeiter, sein vermitteltes Wissen in der Neuauflage des Regionalen Nahverkehrsplans des RMV einzubringen und eine tangentielle Schnellverbindung (Wiesbaden –) Königstein – Oberursel – Hochtaunuskliniken – Bad Homburg Bahnhof – Karben vorzuschlagen, zumal der Landrat des Hochtaunuskreises mit Nachdruck eine Anbindung seines neuen Krankenhauses, das außerhalb der Stadt auf der grünen Wiese errichtet wurde, durch einen Schnellverbindung fordert.



Haltstelle Kronberg Süd am 01.04.2014 – 16:53 Uhr (oben) und 17:23 Uhr (unten): 14 bzw. 8 (2 nicht im Bild) Umsteiger von der S4 auf den „Verdichter-Bus“

In Anbetracht der klammen Kassen der Verkehrsträger schlug das beauftragte Planungsbüro als genialen Geniestreich die kostenneutrale Finanzierung einer solchen neuen Schnellbuslinie, die zum Dezember 2013 in Betrieb gehen sollte, über eine Halbierung des Taktes der überaus erfolgreichen Traditionslinie 261 vor. Übrigens der einzigen Buslinie im Hochtaunuskreis, deren Ausschreibungsfahrplan seit seinem Inkrafttreten keiner Korrektur bedurfte.

Als nicht nachvollziehbare Fehleinschätzung muss man es bezeichnen, dass dieser Planung

nicht einmal im Ansatz eine Fahrgastanalyse, Kundenbefragung oder Zählung der Ein- und Aussteiger auf der Linie 261 vorausgegangen war. Das am grünen Tisch erarbeitete Konzept wäre einer „Kastration“ des bewährten und eingespielten Fahrplans gleich gekommen und hätte ein absolutes Chaos mit entsprechend unzufriedenen Kunden auf der Linie 261 heraufbeschworen. Die sich in der Hauptverkehrszeit und im Schülerverkehr auf vier Busse pro Stunde erstaunlich gleichmäßig verteilende Zahl der Fahrgäste hätte kaum noch in zumutbarer Weise befördert werden können. Die bis zur großen Revision des Jahrsplans im Jahr 2006 üblichen Verspätungen von über zehn Minuten wären wieder die Folge gewesen. Der Verlust von bisher präzise funktionierenden Anschlüssen hätte für schätzungsweise 250 Fahrgäste eine Verlängerung der Fahrzeit von täglich 30 Minuten bedeutet und die zwangsläufig längeren Umlaufzeiten von über 60 Minuten hätten nicht die errechnete Einsparung von vier, sondern lediglich von nur zwei Bussen bedeutet.



Mal zu früh und oft zu spät: Bus der Linie 917 bis zum Jahr 2008.

Die Interessensvertretung der Fahrgäste, in Person des Fahrgastverband PRO BAHN und der Fahrgastlobby Hochtaunus, haben sich dafür stark gemacht, dass das Projekt in dieser Form umgesetzt wurde. Die Entscheidungsträger waren hierüber zwar nicht unbedingt erbaut, sahen sich jedoch in dem Vorschlag des Planungsbüros getäuscht, denn sie mussten sich von der Argumentation her, da ihnen die Detailkenntnisse nicht bekannt sein können, auf die Vorschläge der Experten verlassen können. Eine nachträglich durchgeführte ver-

einfachte Fahrgastzählung auf der Linie 261 bestätigten die Bedenken und Argumente von PRO BAHN auf ganzer Linie. Aber die Idee einer Tangentialverbindung war damit, das hatten die Kritiker aber auch so befürchtet, noch lange nicht vom Tisch.

X26 soll ab Juni seinen Betrieb aufnehmen

Im Februar 2014 wurde ein neues Konzept für die Tangentialverbindung mit der Liniennummer X26 (Wiesbaden -) Königstein – Oberursel – Hochtaunuskliniken – Bad Homburg Bf – Karben Bf auf den Tisch gelegt. Sie soll im Berufsverkehr zwischen Königstein und Bad Homburg alle 30 Minuten und zwischen Bad Homburg und Karben stündlich verkehren. Samstags besteht nur ein Stundentakt zwischen Oberursel und Karben, an Sonnen- und Feiertagen herrscht absolute Betriebsruhe. Der Freizeitverkehr zum Opel Zoo bleibt also am Wochenende außen vor.

Aber auch bei diesem neuen Konzept muss der 261 kräftig bluten. Die nachträglich erstellten Analysen haben ergeben, dass man auf dem Streckenabschnitt Königstein – Oberursel aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens beim 261 kaum Fahrten streichen und man Kronberg auf keinen Fall alternierend abhängen kann, zumal die „Verdichteter“, im Gegensatz zu vergleichbaren Linien, oft besser besetzt sind, als die Grundtaktfahrten. Zwischen Oberursel und Bad Homburg, so die Meinung der Experten, besteht dagegen ein Parallelverkehr mit der S5 und dem Stadtbus 41/7, der zurück gefahren werden kann. Der neue Plan sieht vor, dass der 261 in Zukunft nur noch alle halbe Stunde und somit zwischen Oberursel Bahnhof und dem alten Krankenhaus in Bad Homburg zeitgleich mit dem X26 verkehrt. Damit würde die Situation entstehen, dass zwischen Königstein und Oberursel bis zu sechs Busse pro Stunde verkehren, während auf dem Streckenabschnitt zwischen Oberursel und der Innenstadt von Bad Homburg mit einem mehr als siebenmal höherem

Fahrgastaufkommen nur zwei umsteigefreie Verbindungen angeboten werden. Dies kann und darf im Interesse der treuen Fahrgäste der Linie 261, mit hohem Anteil an Personen über 60, niemals Realität werden.



Zwei gegenüberliegende Haltebuchten am neuen Krankenhaus auf der L 3003 sind vorbereitet für den X26. Bis zum Krankenseingang sind es von hier 300 Meter Fußweg – nahezu unzumutbar für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer.

Für den Streckenverlauf in Bad Homburg liegt nunmehr der dritte Vorschlag auf den Tisch. Er sieht vor, dass der X26 von Oberursel kommend kurz hinter dem Ortsschild Bad Homburg in den Schaberweg einbiegt, von dort weiter zum Kreishaus und dem neuen Krankenhaus zum Bahnhof fährt. Ab hier setzt jeder zweite Bus seine Fahrt nach Karben fort. Diese Streckenführung in Bad Homburg und Überlegungen, den X26 in Karben in einen Stadtbus umzufunktionieren, führen die ursprüngliche Überlegungen einer Schnellbuslinie nunmehr endgültig ad absurdum. Seinem Namen Ehre macht der „X“ dann nur noch zwischen Königstein und Oberursel. Die Fahrschüler wird es freuen. Allerdings sollte der X26 – auch wenn es auf den ersten Blick kontraproduktiv erscheint - in der Füllerstraße in Oberursel zwei Haltestellen zur Anbindung der Feldberg Schule und der Altstadt und im weiteren Verlauf der K 772 in Höhe des Bildungszentrums und als Ausgangspunkt für Wanderungen nochmals zwei Haltestellen erhalten.

Ganz viel Geld für ganz wenig Nutzen.

Ganz billig wird die Umsetzung dieses Konzeptes nicht werden. 800.000 Euro wollen sich die vier Betreiber das Prestigeprojekt pro Jahr bei 252.000 Nutzwagenkilometer kosten lassen. Während der Pilotphase von zwei Jahren würde der RMV 63 % der Gesamtkosten, also eine halbe Million Euro jährlich, tragen. Auf den Wetteraukreis kämen rund 60.000 Euro zu, über 100.000 Euro müsste der VHT (Hochtaunuskreis) auf den Tisch legen, während die Stadt Bad Homburg mit knapp 150.000 Euro pro Jahr dabei sein dürfte, obwohl sie bei der jetzt angestrebten Linienführung absolut keinen erkennbaren Nutzen verzeichnen wird. Im Gegenteil, mit sechs Bussen pro Stunde dürfte auf der Relation Bahnhof – Krankenhaus ein deutliches Überangebot entstehen.

Auf welche Resonanz die neue Verbindung zwischen Bad Homburg und Karben stoßen wird, lässt sich ohne Kenntnis der Bewegungsprofile der potentiellen Pendler nur schwer einschätzen. Einer vorsichtigen Hochrechnung, die allerdings mit vielen Fragezeichen verbunden ist, lässt dagegen erwarten, dass auf dem Streckenabschnitt Königstein Bad Homburg von Montag bis Freitag etwa 250 Fahrgäste pro Tag und Fahrtrichtung den X 26 nutzen dürften. Zusätzliche Fahrgäste lassen sich auf diesem Streckenabschnitt, zumindest in der Anfangsphase, nur schwer generieren. Das Gros sind also Wechsler vom 261 auf den X26 (überwiegend Schüler). Und die gehen damit dem Bus 261 verloren und schmälern nicht unbeträchtlich dessen bisher hervorragendes Betriebsergebnis um etwa 10 Prozent.

Schnellbusse sind die Regionalexpresszüge der Straße

Der Betrieb von Schnellbussen macht immer dann Sinn, wenn viele Menschen ohne, oder mit nur ganz wenigen Stopps, von A nach B befördert werden müssen. Schnellbuslinien

stellen bekanntlich aber ein relativ hohes finanzielles Risiko dar, weil eine zufriedenstellende Auslastung in Deutschland nur in wenigen Ausnahmen gegeben ist. So hat zum Beispiel der Hamburger Verkehrsverbund sein sinnvollerweise zuschlagspflichtiges Schnellbusnetz aus wirtschaftlichen Zwängen heraus von ursprünglich einmal elf auf heute nur noch fünf Linien ausdünnen müssen und betreibt diese wegen zu geringer Auslastung zum Teil nur mit Midibussen. Im Rhein-Main-Gebiet gibt es als Paradeferd die stark frequentierte ebenfalls zuzahlungspflichtige Schnellbuslinie zwischen dem Hauptbahnhof Darmstadt und dem Frankfurter Flughafen. Der Bus „AIRLiner“ wird HEAG Mobibus eigenwirtschaftlich betrieben, allerdings vom RMV äußerst stiefmütterlich behandelt, obwohl diese Linie alle Voraussetzungen einer typischen Schnellverbindung erfüllt.



AIRLiner am Flughafen. Foto HEAG Mobibus

Einige Voraussetzungen für eine Schnellverbindung von Königstein nach Bad Homburg wären vom Prinzip her durchaus erfüllt. Die Fahrzeit des 261 ist zwischen den beiden Endhaltestellen deutlich zu lange und eine parallel verlaufende Schnellstraße erbringt die Voraussetzungen für eine kurze Reisezeit. Was allerdings fehlt, ist, wie eingangs ausführlich dargestellt, das erforderliche Potenzial an Fahrgästen über die gesamte Distanz. Die Bewohner von Königstein sind auf das Ziel Frankfurt am Main als Arbeitsplatz ausgerichtet. Selbst eine Verzehnfachung der Fahrgäste, die derzeit zwischen Königstein und der Endhaltestelle in Bad Homburg pendeln, würde gerade

einmal ausreichen, ganze zwei Busse zu füllen. Ungünstig auf das Betriebsergebnis wirkt sich auch der für die Distanz (noch) viel zu niedrige Fahrpreis (PS 3 = € 2,90) für 15 Kilometer Strecke aus.



Nutznieser des X26: Die Urseler Fahrschülerinnen

Eigentlich müsste dem X26 das „X“ entzogen und ihm eine noch freie 200er-Nummer (260?) verpasst werden, denn in seiner derzeit mehrfach umgeplanten Linienführung erfüllt er die Kriterien eines Expressbusses schon lange nicht mehr. Im Grunde genommen ist das Projekt Schnellbus Königstein – Karben damit sogar als Ganzes gescheitert und sollte sich auf die Relation Bad Homburg – Karben beschränken. Alles andere stellt einen unzulässigen Parallelverkehr dar, dem der RMV bei anderen Linien im Hochtaunuskreis gerade dem Kampf angesagt hat. Bedacht werden muss auch, ob der viel zu knapp bemessene Korrespondenzhalt Oberursel Bahnhof nicht dazu führt, dass Verspätungen auf einer Linie auf die andere verschleppt werden.

Vorstehende Argumente sind als warnende Hinweise an die Adresse der Verantwortlichen gedacht, das Für und Wider für den Betrieb der Linie X26 noch einmal mit aller gebotenen Sorgfalt und mit Blick auf den dauerhaft hohen Zuschussbedarfs zu überdenken.

Der VHT hat sich gerade erst von einem Experiment verabschiedet, von dem sich bestimmte Macher einen durchschlagenden Erfolg versprochen hatten. Gemeint ist der Elefanten-Express, der im Herbst 2013 über zwei Monate lang am Wochenende und in den

Herbstferien täglich den Opel Zoo mit dem Bahnhof Kronberg und Königstein im Halbstundentakt verbunden hat (die Fahrgastzeitung berichtete). Wie zu erwarten, wurden im Schnitt gerade einmal 1,5 (!) Fahrgäste pro Fahrt gezählt. Bei einer vorab durchgeführten unvoreingenommenen Bedarfsanalyse hätte man dieses Ergebnis voraus sagen und sich peinliche nachträgliche Rechtfertigungsversuche ersparen können.



Nicht unbedingt ein Renner: Der Elefantenexpress

Bleibt zu hoffen, dass der Berichterstatter mit seinen Befürchtungen, was den Schnellbus X26 betrifft, dieses Mal nicht Recht behält. Was aber auf keinen Fall eintreten darf, ist die Konstellation, dass bei einem finanziellen Desaster der neuen Tangentialverbindung nach zwei Versuchsjahren der 15-Minutentakt des 261 dann doch in einen Akt der Verzweigung dem Erhalt des X26 geopfert wird. Wer so etwas allerdings durchzusetzen versucht, muss sich dann die Frage gefallen lassen, ob er wirklich die Aufgaben und Ziele eines funktionierenden und kundenorientierten ÖPNV verinnerlicht hat?

abgeschlossen: 01.04.2014

Anschrift des Autors:

Wilfried Staub, 65812 Bad Soden

Stellvertretender Landesvorsitzender und Pressesprecher Fahrgastverband PRO BAHN Hessen e.V.

www.pro-bahn-frankfurt.de / www.WilfriedStaub.de

WilfriedStaub@t-online.de

06196 26684 / 0171 7421215