

Fahrplanwechsel mit kleineren Anlaufschwierigkeiten

Viel Neues zum 12. Dezember 2010

von Wilfried Staub



Abfahrtsbereit im Hauptbahnhof Frankfurt für 16:22 Uhr: 13-teiliger HLB-LIRT (3+5+5; Gesamtzuglänge ca. 240 m mit knapp 700 Sitzplätzen) nach Marburg und Siegen; Zugteilung bzw. Zugvereinigung erfolgt in Gießen

Über die Neuerungen zum diesjährigen Fahrplanwechsel berichtete die Fahrgastzeitung unter dem Titel „Neue Linien, neue Züge“ bereits kurz in ihrer letzten Ausgabe. Über Sinn und Unsinn, Fahrplanänderungen und Betreiberwechsel in der kältesten Zeit des Jahres umzusetzen, mag man lange streiten. Die EG-Kommission hatte europaweit ursprünglich sogar aus Gründen des Haushaltsabschlusses (der erhofften vielen neuen Wettbewerber) den 1. Januar vorgeschlagen, ließ sich dann aber wenigstens auf eine Vorverlegung auf den zweiten Dezembersonntag überreden. Es liegt in der Natur der Sache, dass fundamentale Neuerungen immer Reibungsverluste bewirken. Diese hielten sich aber, was die nachfolgend näher beschriebenen beiden neuen Gesellschaften betrifft, nach den Beobachtungen bis Redaktionsschluss in Grenzen. Im Gegenteil, nach stichprobenweise durchgeführten Erhebungen waren die Züge der beiden neuen Betreiber sogar durch die Bank pünktlicher, als die bis dato verkehrenden RE's der Deutschen Bahn.

Riedberg mit Anschluss an das Stadtbahnnetz durch die neue U8 und U9

Frankfurt am Main. Frankfurts jüngster Stadtteil Riedberg wird in der Endausbaustufe einmal Heimat für 15.000 Menschen

sein. Derzeit haben ein Viertel davon ihre Wohnungen mit zum Teil einmaligem Blick auf die Skyline Frankfurts bezogen. Bis zu 8.000 Studierende werden zukünftig in die Hörsäle des dortigen Uni-Campus strömen und Tausende von Beschäftigten Arbeit in Labors und Büros finden.

Es stand von Anfang an fest, dass das Areal durch eine Stadtbahn erschlossen werden sollte. Eine entsprechende Trasse wurde bei der Bebauung frei gehalten. Die große Lösung der D-Strecke vom Riedberg über Ginnheim und dann weiter im Tunnel zum Hauptbahnhof wäre zu spät, auf jeden Fall aber viel zu teuer gekommen. Einer Interfraktionellen Initiative zweier Stadtverordneter ist es zu verdanken, dass die Entscheidung „so oder gar nicht“ doch noch einmal an die Planer zur Nachbesserung zurückverwiesen wurde. Herausgekommen ist ein Konzept, dass zwei vorhandene Stadtbahnstrecken (U2/U3) mit einer nur vier Kilometer langen Neubaustrecke mit einander verbindet. Damit ist das Nordwestzentrum vom Riedberg aus mit der im Viertelstundentakt verkehrenden neuen U9 in sieben und die Hauptwache mit der U8 in zwanzig Minuten erreichbar.

Vor zweieinhalb Jahren erst fand der erste Spatenstich statt. 71 Millionen Euro, 31

Mio. davon als Zuschuss vom Bund und 7,7 Mio. vom Land, wurden investiert, wobei der Kostenrahmen – und das muss besonders herausgestellt werden – auf den Euro genau eingehalten wurde. Zwei Stationen gibt es auf dem Riedberg selbst, drei Haltestellen entlang der vorhandenen Strecken wurden modernisiert. Sieben Brücken, die teuerste und längste über die A 661, mussten gebaut, 13 Weichen und 24 technisch gesicherte Bahnübergänge installiert werden. Rund 6.000 Bäume und Sträucher wurden oder werden noch zur Begrünung der Strecke gepflanzt.



U8 mit Werbung für die Riedbergbahn

Auch der Zeitrahmen wurde auf den Tag genau eingehalten. Die Abfahrt des ersten Zuges am frostigen 12. Dezember um 5:05 Uhr feierten über 200 begeisterte Anwohner bei Gesang, Kaffee und Kuchen. Den offiziellen Eröffnungszug steuerte die Oberbürgermeisterin Petra Roth am frühen Nachmittag persönlich die steile Rampe auf den Riedberg hoch.



Viel Prominenz bei der feierlichen Eröffnung auf dem Riedberg

Viele tausend Frankfurter nutzten die Chance, bei dieser Gelegenheit endlich einmal ihren Hausberg persönlich in Augenschein nehmen zu können. Mit einmal solchen Ansturm hatten die Organisatoren nicht gerechnet. Das große Interesse der

Bevölkerung ist auf der anderen Seite ein Beleg dafür, welch hohen Stellenwert der ÖPNV Dank eines dichten Taktes von Bussen und Bahnen, ansprechender Gefäße und funktioneller Stationen der Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) bei den Bürgern Frankfurts inzwischen genießt. Die eingesetzten Drei-Wagen-Züge konnten die Massen gerade so bewältigen. Bis zum Nachmittag war auch eine erste Störung behoben. Der zentrale Verkehrsrechner der VGF erkannte die Züge der U8 auf der Stammstrecke nicht, wodurch die Fahrgastüberwege nicht gesichert werden konnten und die Züge diese im Schritt-Tempo passieren mussten.

Eine richtig schnelle Stadtbahn ist auf dem Riedberg allerdings nicht herausgekommen. Aber die zu überwindenden Distanzen sind in Frankfurt gegenüber anderer Millionenstädte auch nicht so groß, so dass die Durchschnittsgeschwindigkeit von 28 km/h gerade noch erträglich ist. Auf dem Riedberg selbst können die Züge fast nur schleichen und müssen sich Meter für Meter von einem zum anderen der acht durch Ampeln gesicherten Fußgängerüberwege vortasten.

Beim Thema Gleisüberquerung setzt auch ein winziger Kritikpunkt ein: Die Lichtsignale für Fußgänger sind in der gleichen Höhe wie die der Ampeln für die Autofahrer angebracht (s. Foto). Passanten schauen nach Beobachtungen des Berichterstatters beim Überqueren der Gleise zwar meist nach links und rechts, aber nicht immer auch nach schräg oben auf das für sie gültige Rotlicht. Dieses Signal sollte also niedriger angebracht werden oder, wie in vielen Städten üblich, in Miniaturform in Augenhöhe von Kindern wiederholt werden. Bei Dunkelheit ist das Rotlicht kaum zu übersehen, kritisch wird es aber, wenn die Fußgänger gegen die Sonne schauend die Gleise passieren.

Das Thema des Querens des Kreisels der Straße „Zur Kalbacher Höhe“ wurde bereits in der letzten Ausgabe angesprochen. Da diese schienengleiche Lösung offensichtlich unvermeidlich war, hätte der Radius des Kreisels deutlich großzügiger ausfallen müssen, um gefährliche Situationen

weitgehend auszuschließen. Die Autofahrer, so erste Beobachtungen, sind zu sehr mit der Orientierung und der Beobachtung des einmündenden Autoverkehrs beschäftigt, so dass die Gefahr besteht, dass sie die Ampel direkt an der Haltelinie vor den Schienen übersehen könnten.



Bleibt zu hoffen, dass man für den Winter auch einen steilstreckentauglichen Schneeflug beschafft hat, denn auf dem exponierten Riedberg muss mit massiven Schneeverwehungen gerechnet werden und für den Sommer dürfte der Einsatz eines Gießwagens nützlich sein, damit die Rasenbegrünung des Schotterbettes in Trockenzeiten nicht den Charakter einer hässlichen Steppenlandschaft annimmt.



Im Zentrum des Stadtteils Riedberg kreuzt die U-Bahn die Hauptverkehrsstraße für 20.000 Bewohner und Besucher

Die VGF Tochter ICB (In-der-City-Bus) fährt ab Fahrplanwechsel als Subunternehmer für den Gewinner des „Busbündels E“ (Veolia) mit 29 neuen in Polen gebauten Bussen, die die gesetzlichen Abgasanforderungen übererfüllen. Nachdem die VGF sich aus dem Busgeschäft verabschiedet hat, wurde bekanntlich auch die ICB vor 12 Monaten von der Vergabekammer aus formalen Gründen als direkter Bewerber ausgeschlossen. Eigentümer der neuen Solarisbusse ist sinnigerweise je-

doch die VGF, von der die ICB die Flotte wiederum least.

Zwischenzeitlich hat traffiQ den Vertrag mit der ICB zum Betrieb des Linienbündels D im Frankfurter Osten um weitere sechs Jahren verlängert. Diese Option war Bestandteil des Erstvertrages. Das Bündel D umfasst hauptsächlich die Buslinien 30, 36 und 75 sowie die drei Nachtbuslinien n5, n62 und n63 mit rund 3,0 Millionen Nutzwagenkilometer.

RheingauLinie

Wiesbaden/Rheingau-Taunus-Kreis. Auch über die Neuerungen auf der rechten Rheinstrecke hat die Fahrgastzeitung bereits ausführlich in ihren Ausgaben Nr. 81 und 83 berichtet. Selbst der von Berichterstatter auf Basis der dürftigen bis März bekannten Informationen erstellte Taktfahrplan hat sich – von Minutenverschiebungen auf wenigen Unterwegsbahnhöfen einmal abgesehen – als zutreffend erwiesen. PRO BAHN hat das vom RMV und SPNV Nord (Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord, Koblenz) erstellte Konzept von Anfang an vorbehaltlos unterstützt.



Noch ohne Zugzielanzeige: VIAS in Hauptbahnhof Frankfurt

Insbesondere die Umstellung des Stolperkontaktes von stündlich wechselnden RE und RB zu einem konsequenten Stundentakt wurde gut geheißen, auch wenn dies für einen ganz kleinen Teil der Reisenden eine Verlängerung der Reisezeit um 10 Minuten bedeutet. Dieser Nachteil wird jedoch dadurch mehr als wettgemacht, weil für Reisende mit Ziel Koblenz Altstadt ein Umsteigen entfällt, wobei sich beim Ausstieg im neuen Haltepunkt Koblenz Mitte die Gesamtfahrzeit sogar um insgesamt 20

vergangenen Fahrplanperiode wegen der Verschiebung der Taktlage der IC-Linie 26 zu einer sehr unerfreulichen Fahrplangesaltung im Nahverkehr, von denen zumindest die Umsteiger auf Busse und Nebenbahnen betroffen waren. Viele von diesen haben nach den PRO BAHN zugegangenen Beschwerden dem ÖPNV den Rücken gekehrt und sind notgedrungen wieder auf das Auto umgestiegen. Bereits im vergangenen Jahr hatte der RMV mitgeteilt, dass sich dieser Zustand im Fahrplanjahr 2011 mit dem Einsatz neuer Triebwagen, beschleunigter Umlaufzeiten und angepasster Taktzeiten deutlich verbessern wird.



HLB-Bahn trifft im Hauptbahnhof auf MittelhessenExpress

Auf dem Streckenabschnitt Marburg (Linie 30) und Dillenburg (Linie 40) über Gießen – Friedberg nach Frankfurt kommen ab Dezember 2010 fabrikneue Fahrzeuge der HessenBahn (HLB) der Baureihe FLIRT zum Einsatz, die mit denen von VIAS nahezu baugleich sind, in Details und natürlich in der Farbgebung abweichen. Die fünfteiligen (mit zwei Toiletten!) bzw. dreiteiligen Triebwagen werden, wie vom MittelhessenExpress her bekannt, in der Regel in Gießen getrennt bzw. vereinigt. In der Hauptverkehrszeit muss in Gießen Richtung Marburg allerdings in einigen Fällen umgestiegen werden an.

Somit bestehen aus dem weiteren Umland meist umsteigefreie Verbindungen an den Main, ohne dass die Bahnstrecke Gießen – Frankfurt überbelastet wird. Im Wechsel mit den RE's Frankfurt - Kassel entsteht zwischen Frankfurt und Gießen ein Stundentakt, der durch den MittelhessenExpress zu einem etwa halbstündlichen Angebot verdichtet wird. In Friedberg haben

die SE- und RE-Züge optimale Anschlüsse an die S-Bahn und Regionalzüge.

Der Vergangenheit gehören allerdings die durchgebundenen Expresszüge von Gießen nach Aachen an. In Siegen hat man bei sehr knapper Übergangszeit Anschluss am Bahnsteig gegenüber. Das Umsteigen wäre verschmerzbar, wenn alle Bahnen zukünftig planmäßiger verkehren als dies bisher der Fall war. Leider hat sich aber in den ersten Betriebstagen gezeigt, dass dies in etwa 40 % der Fälle nicht klappt, da die HLB-Züge auf Grund des eingleisigen Giersbergtunnels zwischen Siegen Hbf und Siegen Ost nicht auf verspätete RE's aus Köln warten können. Hier besteht also dringender Nachbesserungsbedarf.

Erste Äußerungen von Stammfahrgästen lauten dahingehend, dass man zukünftig zwischen Frankfurt und Gießen nur noch die Triebwagen der HLB (oder die Doppelstockzüge der DB) nutzen und die ungeliebten 425-er - wenn irgend möglich - meiden werde. Es bleibt zu wünschen, dass es dadurch in den neuen FLIRT nicht zu Kapazitätsengpässen kommt. Bei einer Stichprobe am 14.12.2010 war der aus 10 Wagen bestehende Zug mit Abfahrt um 16:22 Uhr ab Frankfurt Hbf bereits bis auf den letzten Sitzplatz belegt. Lediglich in der 1. Klasse waren noch Plätze frei. Inzwischen fährt der Zug dreizehnteilig.



FLIRTriebwagen: Zweckmäßige Ausstattung mit ergonomisch geformten Sitzen mit eben ausreichender Arm- und Beinfreiheit

Die S6 von Friedberg nach Frankfurt braucht nach dem neuen Fahrplan nunmehr nicht mehr alle zwei Stunden in Bad Vilbel überholt werden. Sie verkehrt damit ab Friedberg durchgängig im 30-Minuten-Takt, wodurch sich auch der Übergang in Friedberg verbessert. Was wohl unver-

meidlich bei der S6 ist, und zumindest bis 2014 nicht abgestellt werden kann, sind die Pufferzeiten der S6 im Westbahnhof von drei Minuten und der Umstand, dass die in Groß-Karben startenden Verdichter auf der Hinfahrt am Frankfurter Berg fünf Minuten wegen Überholung verlieren. Erst nach Fertigstellung des viergleisigen Ausbaus der Main-Weser-Bahn von Ginnheim bis Bad Vilbel wird es auf der S6 einen sauberen Taktverkehr geben können.

Friedberg. Ein kleines Wunder hat offensichtlich die VGO (Verkehrsgesellschaft Oberhessen, Friedberg) vollbracht. Es ist ihr doch tatsächlich in diesem Jahr gelungen, die Fahrpläne der Firma Autobus Stroh, die einige Linien im Wetteraukreis im Auftrag der VGO eigenwirtschaftlich betreibt, in das RMV-Fahrplanbuch des Wetteraukreises aufzunehmen. Wegen eines Streites über die Kostenbeteiligung war das 2010 nicht der Fall.

Feldbergbus gekappt

Hochtaunuskreis. Im Sommer hatte der VHT noch konzeptionelle Änderungen bei dem Bedienungskonzept der Busverbindungen im Hochtaunuskreis angekündigt. Diese wurden nun kleinlaut mit Hinweis auf erst Mitte des Jahres 2011 abgeschlossenen Straßenbaumaßnahmen auf den nächsten kleinen Fahrplanwechsel im Sommer 2011 vertagt. Außer Anpassungen im Schülerverkehr wurde der Linienweg des Feldbergbusses (Linie 57) zwischen Königstein Stadtmitte und Bahnhof gekappt. Dadurch werden am Wochenende nur zwei anstelle von drei Bussen benötigt.



Nicht nur an Schneetagen herrscht großer Andrang beim „Feldbergbus“ an der Hohemark, ab Königstein Bf finden sich dagegen nur sporadisch Fahrgäste ein

Ob die Linienverkürzung wirklich tourismusfreundlich ist, wird sich erst auf Dauer herausstellen. Allerdings fahren über 90 % der Tagesausflügler aus dem Ballungsraum Rhein-Main über die Hohemark auf den Großen Feldberg oder zum Rodeln nach Oberreifenberg. Meist fuhr der Bus auf dem gekappten Streckenabschnitt ohne Fahrgäste. Wenn aber einmal am Bahnhof Königstein Bedarf auftrat, dann in ganz massiv in Form von größeren Wandergruppen oder an Wintersporttagen von bis zu 30 Personen, überwiegend Familien mit Kindern mit Rodelschritten und Skiern. Diese sind jetzt gezwungen, den beschwerlichen 20 Minuten langen Weg hoch in die Stadtmitte zurückzulegen. Das werden diese einmal und nie wieder machen, denn bei der Rückfahrt beträgt die Übergangszeit auf die K-Bahn glatte 40 Minuten.

Oberursel, Kronberg. Bei der U3 gibt es leider keinen sauberen Takt mehr. So fahren die Züge in Oberursel Bahnhof je nach Verkehrszeit jetzt zum Beispiel zur Minute 13, 15 oder 16 Richtung Südbahnhof ab, wodurch auch einige Busanschlüsse (z.B. nachts vom Bus 261 aus Richtung Königstein auf die U3 Richtung Frankfurt) verloren gehen. Den Stolpertakt gibt es auch bei der der Gegenrichtung bzw. den gesamten Linienverlauf der U3. Die Fahrzeit Oberursel - Südbahnhof wurde zudem bis zu fünf Minuten gestreckt. Gravierender ist, dass aus Richtung Hohemark kommend der Übergang auf die S5 Richtung Frankfurt bei 200 Meter Fußweg und zwei Treppenaufgängen teilweise nur noch drei Minuten (bisher immer fünf Minuten) beträgt.

Die Abfahrtszeit der S4 in Kronberg wurde um eine Minute vorverlegt, was die Pünktlichkeit des Busses 261 Richtung Bad Homburg gefährdet, da er jetzt bei Verspätungen von mehr als 30 Sekunden in Kronberg Süd vor der sich schließenden Schranke hängen bleibt. Bisher betrug der Puffer ausreichende 90 Sekunden.

Neuer Flughafenbus OF-67

Neu-Isenburg. Das was Bad Homburg nicht finanzieren kann, leistet sich die Stadt Neu-Isenburg. Sie verlängert ab so-

fort ihre Stadtbuslinie OF-67 im 30-Minutentakt zum Flughafen Frankfurt. Zusammen mit dem Regionalbus 651 steuern von dort zwischen 5 und 20 Uhr vier Busse den Flughafen an. An den Gesamtkosten von rund € 600.000,-beteiligt sich der RMV mit € 145.000,-. Auch die Bedienung dieser Relation wird als Art Vorlaufbetrieb für die RTW gewertet. Bisher gab es mit der VGF-Linie 58 einen solchen Vorlaufbetrieb nur zwischen F-Höchst und dem Flughafen.

Nachtrag zu den neuen FLIRT von VIAS und HLB

Nach den Erfahrungen der ersten Betriebstage hat es sich herausgestellt, dass an den FLIRT dringender Nachbesserungsbedarf besteht. Ein auffälliger Hinweis an den Eingangstüren weist die Fahrgäste darauf hin, dass man auf den Abstand zwischen Wagenkasten und Bahnsteigkante achten solle. Dieser Spalt ist an einigen Bahnsteigen gerade noch erträglich, an anderen misst er bis zu 18 cm. Der Wagenkasten des FLIRT ist nämlich nur bescheidene 2,88 m breit (zum Vergleich, der 423-er misst mit 3,02 m auch schon 8 cm weniger als die alten 420-er).



Deutlicher Warnhinweis an jeder Einganstür bei den FLIRT von HLB und VIAS

Zwei zufällige Beobachtungen des Berichterstatters sollten ein alarmierendes Warnsignal sein: Ältere Menschen haben große Schwierigkeiten - oder zeigen sogar Angstsymptome -, wenn sie von erhöhten Bahnsteigen 15 cm Niveauunterschied hinab in das Fahrzeug überwinden müssen und ein Vater konnte sein etwa dreijähriges Kind, das mit den Füßen in die Lücke abgerutscht war, gerade noch mit der Hand wieder hochziehen. Nun besitzen diese Fahrzeuge eine Zulassung durch das Eisenbahnbundesamt. Diese beinhaltet, in Kenntnis des extrem schmalen Wagenkas-

tens, das Anbringen des oben genannten signalfarbenen Aufklebers an den Türen und im Falle der HLB die Auflage, in bestimmten Stationen per Ansage beim Ausstieg auf die gefährliche Situation hinzuweisen. Die FLIRT von VIAS sind – im Gegensatz zu denen der HLB - mit einer ausfahrbaren Trittstufe für den Ein- und Ausstieg an Bahnhöfen mit extrem niedrigen Bahnsteighöhen, z.B. Rüdesheim gedacht. Leider hat man bei den Fahrzeugen der HLB und VIAS auf den Einbau der technisch machbaren, aber auch extrem störanfälligen Spatüberbrückung verzichtet, wie sie bei der EUROBAHN im Ruhrgebiet oder bei der SBB Standard ist. Warum die Toiletten bei VIAS öfters außer Betrieb sind als die bei der HLB, konnte bis Redaktionsschluss nicht in Erfahrung gebracht werden.



Rutschsicherer Teppichbelag im Einstiegsbereich der VIAS-Züge – wie bei der HLB Standard (kleines Foto) - würde auch Verschmutzungen im Wageninnern minimieren. Allerdings sollte der Teppich den gesamten Einstiegsbereich abdecken

Nicht an die Fahrzeuge angepasste Bahnsteighöhen sind allerdings kein neues, sondern ein weltweit leidiges Problem. Wir kennen das zur Genüge von den Doppelstockwagen oder von den LINT-Triebzügen. Einzige Abhilfe ist, die Bahnsteighöhen entlang der Strecken zur Vermeidung von Unfällen von Reisenden mittelfristig an das Einstiegsniveau der Fahrzeuge anzupassen, was beim Mischbetrieb allerdings leichter gesagt als getan ist. Kurzfristig sollten die VIAS-Züge im Einstiegsbereich mit einem rutschsicheren Teppichbelag, so wie er bei der HLB Standard ist, ausgestattet und alle FLIRT sollten, noch bevor es zu einem schweren Unfall kommt, mit einer Spaltüberbrückung nachgerüstet werden.