



Fahrgastverband PRO BAHN

NEWSLETTER des RV Großraum Frankfurt am Main

Ausgabe 04/2021

Frankfurt am Main, im November 2021

Sie lesen in Ausgabe Nr. 04:

Bild des Monats	1
Der Vorstand des RV Frankfurt am Main berichtet	1
Enquete Kommission	2
Der Bahnhof Frankfurt-West	10
Es tut sich was am Bahnübergang Oeserstraße	11
EASY-Shuttle – Probefahrt in die Zukunft?	13
Teilautonomes Shuttle, TaBuLa	17
Bahnhof Niedernhausen – eine unendliche Geschichte	18
Termine	18
Nachruf Prof. Dr. Walter Söhnlein	19
Impressum	20

BILD DES MONATS



**Unterführung Bahnhof Niedernhausen (Ts) -
sechs Jahre nach Beginn der Modernisierung**

Foto: Dr. Barbara Grassel

Abbildung 03/01

Aktivitäten der letzten acht Wochen (Auszug)

Liebe Mitglieder,

in dieser 4. Ausgabe unseres Newsletters spannen wir einen weiten Bogen. Von Bahnhöfen, die nicht modernisiert, geschweige denn barrierefrei, sind (Frankfurt West) über einen nur als misslungen zu bezeichnenden Versuch, einen solchen barrierefrei umzubauen (Niedernhausen) zur „Mobilität der Zukunft“: Barbara Grassel und Wilfried Staub testeten autonome Shuttles im RMV (Easy-

Shuttle) und in Lauenburg / Elbe (TaBuLa). Ob das wirklich die „Mobilität der Zukunft“ ist, lesen Sie in den Berichten in diesem Newsletter.

Um „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“ geht es auch in der gleichnamigen Enquete-Kommission des hessischen Landtages. Wir führten Gespräche mit Mitgliedern der verschiedenen dort vertretenen Parteien. Den ausführlichen Bericht dazu finden Sie ebenfalls in diesem Newsletter.

Außerdem gibt es Neuigkeiten vom Problem-Bahnübergang Oeser Straße in Nied, der endlich umgebaut wird.

Wir freuen uns, uns nun endlich wieder persönlich treffen zu können, nachdem mehr als ein halbes Jahr pandemiebedingt nur Videokonferenzen möglich waren. Seit September finden unsere Monats-treffen wieder in Präsenz statt, so auch unsere Jahreshauptversammlung im Oktober. Am 18. September fand außerdem der PRO BAHN-Bundesverbandstag in Karlsruhe statt, zu dem wir wie immer zwei Delegierte entsandten. Auch ein Vernetzungstreffen der Fahrgastbeiräte gab es wieder in Präsenz, diesmal Anfang Oktober in Stuttgart.

Vielleicht sehen wir Sie auf einem unserer Monatstreffen, oder Sie haben einen Hinweis für den nächsten Newsletter?

Bis dahin viel Spaß beim Lesen wünscht Ihnen im Namen des gesamten Vorstandes

Ihre Dr. Kristine Schaal

Die Arbeit der Enquete-Kommission des Hessischen Landtags

Im Herbst 2020 äußerte die SPD-Fraktion des Hessischen Landtags den Wunsch nach der Einsetzung einer Enquete-Kommission, welche sich mit der Mobilität in Hessen im Jahr 2030 befassen soll. Für dieses Ansinnen wurde auch die FDP-Fraktion gewonnen, so dass es am 03.11.2020 zum Einsetzungsbeschluss kam. Der Titel der Kommission lautet:

„Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“



HESSISCHER
LANDTAG



Zu den Anlässen: Der Verlust der IAA an München, die Auswirkungen der Pandemie gerade in Hessen, der teilweise Abzug der LH ebenfalls nach München, die Schwierigkeiten des hessischen Ferienfliegers Condor, die offensichtlichen Auswirkungen des Klimawandels, die endlosen LKW-Staus an den Autobahnen, die Marginalisierung der Bedeutung des PKWs als Statussymbol.

Wer auf der Autobahn unterwegs ist kennt den Spruch „An Hessen führt kein Weg vorbei“.

Fluch und Segen zugleich.

Die Kommission erkennt als Trends die Individualisierung, den Klimaschutz, die Urbanisierung und die Digitalisierung. Dabei gilt der Trend des Klima- und Ressourcenschutzes als nicht umkehrbarer Megatrend. Da sind sich alle Akteure einig.

Es soll ein integriertes Gesamtverkehrskonzept für Personen und Güter im Land erstellt werden, hieraus sollen unverbindliche! Handlungsempfehlungen für die Kommunen, die Kreise und das Land resultieren. Womit wir wieder beim jetzigen Problem sind: Es fehlt an der Entschlusskraft, Verkehrspolitik tatsächlich zu beschließen, zu gestalten und umzusetzen. SPNV und Radwegenetz sollen zwar massiv ausgebaut werden, aber es handelt sich nur um Empfehlungen. Das erinnert stark an die wirkungslosen „Selbstverpflichtungen“ der verschiedensten Industriebranchen.

Aufmerksamkeit errang die Kommission durch einen Artikel in der FAZ, in dem u.a. behauptet wurde, die Investitionen in den Landesstraßenbau sollen massiv ausgebaut, also noch mehr Straßen gebaut werden.

Tatsächlich steht im Einsetzungsbeschluss unter Nr. 5, Seite 3: „Wir brauchen eine Erhöhung der Investitionen des Landesstraßenbauprogramms, um den Substanzverzehr im Landesstraßenbau zu stoppen und umzukehren.“ Es soll also das verhindert werden, was seit Jahrzehnten im Bahnverkehr geschieht.

Was hingegen völlig in der Agenda der Kommission fehlt ist der Punkt „Rückbau, Stilllegung und Renaturierung von Straßen“. Während über viele Jahrzehnte gerade in Hessen die Stilllegung von Bahnstrecken, die Entwidmung von Trassen und der Abriss von Gleisen eine Selbstverständlichkeit war, wird diese Prozedur beim Straßenbau überhaupt nicht vorgesehen. Die Straßen sind also die „heiligen Kühe“ der Verkehrspolitik. Dabei gibt es Hunderte Kilometer von Straßen in Hessen, die sofort verkehrsberuhigt bzw. zurückgebaut werden können, nicht nur innerstädtisch.

Während beim ÖPNV auf jeden Cent geachtet wird, wird den Straßen eine quasi ewige Bestandsgarantie zugebilligt.

Auffällig ist ebenfalls, dass der RMV in den Kreis der Berater des Gremiums aufgenommen wurde, nicht jedoch PRO BAHN, der VCD und der ADFC.

Aus den o.g. Gründen ergab sich für den Verfasser dieser Zeilen der Anlass, Abgeordnete der in der Kommission vertretenen Parteien zu kontaktieren und um direkte Gespräche zu bitten. Im Folgenden erhalten Sie Gesprächsnotizen aus den 5 Videokonferenzen. Wir haben alle Parteien angeschrieben, bis auf eine haben alle Parteien der Bitte um Gespräche entsprochen.



1. Videokonferenz mit Dr. Naas (FDP) am 6. Mai 2021 ab 18.00 Uhr. Weiterer Teilnehmer der wissenschaftliche Mitarbeiter Herr Hartard

Zu Beginn des Gesprächs betont Herr Dr. Naas die Bedeutung des Verkehrssektors für das Bundesland Hessen. In der Fortsetzung seiner Einführung verneint Herr Dr. Naas jeglichen Zusammenhang des Enquete-Themas mit dem Umweltschutz, korrigiert sich jedoch selbst nachdem er kurz den Einsetzungsbeschluss durchliest. Herr Dr. Naas positioniert sich als klassischer FDP-Vertreter, er möchte weiterhin ungehindert mit dem Auto in die Stadt rein fahren und verweist auf die Vereinigten Staaten, wo die Stadtzentren quasi ausgestorben sind. Er kann sich aber auch sehr wohl vorstellen, mit einem Elektroauto unterwegs zu sein, Hauptsache seine Mobilität ist gewährleistet. Herr Dr. Naas versucht außerdem, die Bedeutung der Kommission herunter zu spielen mit dem

Argument, die Beschlüsse und Empfehlungen seien nicht verbindlich.

Frau Grassel verweist auf die Mobilitätsbedürfnisse und -probleme der Menschen auf dem Land, Frau Schaal erinnert an ihren berufsbedingten Aufenthalt in Zürich, der ÖPNV dort ist sehr gut ausgebaut, viele Einwohner verzichten komplett auf den Besitz eines Autos.

PRO BAHN erinnert daran, dass der NVV und der RMV als beratende Mitglieder bei der Kommissionsarbeit mitwirken, nicht jedoch PRO BAHN, VCD und ADFC.

Auch Herr Dr. Naas hat Probleme mit dem RMV, besonders hinderlich findet er die Ansammlung von verkehrsrelevanten Daten, die jedoch nicht dem Land zur Verfügung gestellt werden. Damit wird die Digitalisierung erschwert.

Die Themen Verkehrsvermeidung, Rückbau und Renaturierung von Straßen will er überhaupt nicht ansprechen, er wundert sich, dass PRO BAHN überhaupt solche Themen erwähnt. Eine vertiefte Diskussion lehnt er durchweg ab.

Es wird auch das Thema Ausbau der A49 angesprochen. Er ist für den Ausbau, bei den PRO BAHN-Mitgliedern gibt es hierzu unterschiedliche Auffassungen.

Resümee: Herr Dr. Naas vertritt die klassischen FDP-Positionen, trotzdem hat seine Fraktion die Initiative der SPD zur Einsetzung der Kommission unterstützt obwohl hier Aspekte wie der deutliche Ausbau des Radwegenetzes und des ÖPNV explizit befürwortet werden.



2. Videokonferenz mit Frau Katy Walther, Obfrau der GRÜNEN und offizielle Berichterstatterin des Ausschusses, am 27.05.2021 ab 18.00 Uhr

Die Regierungskoalition CDU/GRÜNE hat zwar ihr eigenes Verkehrskonzept, wollte jedoch nicht der Opposition das Recht auf die Einsetzung des Ausschusses verwehren, es handelt sich um ein klassisches Oppositionsrecht.

SPD und FDP wollten keine Teilnahme von Verbänden, deswegen die Einladung nur an RMV und NVV, als beratende Mitglieder teilzunehmen.

Beim leidigen Thema Reaktivierung von Strecken ist oftmals auch die Zustimmung des Bundes erforderlich, außerdem fehlt es gerade jetzt am Geld; die neue NKU, welche auch Umweltaspekte einschließen wird, kommt nicht vor 2022.

Die Mitglieder von PRO BAHN weisen darauf hin, dass es keinen ÖPNV als Landesaufgabe gibt, dies verhindert gerade die überörtliche Koordination und Entwicklung des Verkehrs. Frau Walther wendet ein, dass es sich beim RMV/NVV um gewachsene Strukturen handelt, sobald ein Versuch unternommen wird, diese aufzubrechen, gibt es erheblichen Widerstand, insbesondere von den Kommunen, die auf ihre Autonomie pochen. Sie ist pessimistisch was mögliche Änderungen anbetrifft. Diese Haltung wird von PRO BAHN nicht geteilt, der RMV benötigt ein Korrektiv auf der Landesebene, zumindest eine Rahmengesetzgebung, die eine Fortentwicklung ermöglicht, welche das gesamte Bundesland umfasst.

Weiterer Einwand von PRO BAHN ist die fehlende Strategie im Bereich eines Landesbusnetzes, außerdem wird eine Überarbeitung der Tarifsystemgrenzen in Zusammenarbeit mit Rheinland Pfalz sowie Baden-Württemberg für erforderlich gehalten. Hintergrund ist der „grenzüberschreitende“ Verkehr in den Regionen Mainz-Wiesbaden sowie Darmstadt-Mannheim.

Frau Walther verweist auf das 365,- Euro Ticket für Schüler und Landesbedienstete. Auch hier musste deutlicher Widerstand überwunden werden. Ein weiteres Beispiel ist der

<https://www.kvgof-hopper.de/>, er musste auch gegen Widerstand der Kommunen durchgesetzt werden. Koordinierung und Neuorganisation bedeuten oftmals Abgabe von Autonomie, deswegen kann der Widerstand erheblich sein. Wenn alles nach Plan verläuft, könnte es bald auch ein Ehrenamtsticket geben.

Ein Mitglied von PRO BAHN stellt die Forderung nach einem Integrierten Gesamtverkehrskonzept für das Jahr 2030. Frau Walther weist darauf hin, dass gerade hier die Vorstellungen der Kommissionsmitglieder weit auseinander klaffen. Es sei schwer, sich überhaupt auf einen Themenkatalog für die nächsten Sitzungen zu einigen, die Themenbandbreite ist enorm und jede Partei außer der AfD hat ihre eigene Vorstellungen. Die SPD macht sich Sorgen um die Automobilindustrie, die FDP sieht den Wasserstoff als Problemlöser schlechthin.

Frau Walther ist offiziell Sprecherin der Grünen zum Thema Straßenbau. Es wird darauf verwiesen, dass laut einem FAZ-Artikel künftig mehr Geld für den Straßenbau ausgegeben werden soll. Frau Walther weist darauf hin, dass 95 % der jetzigen Mittel für den Substanzerhalt und Reparaturen der Straßen vorgesehen sind, auch ist sehr wohl daran gedacht, größere Autobahnkreuze zu überdenken, diese wirken wie ein Schlauch, den man irgendwann entknoten müsse. Auf Grund des Bundesverkehrswegeplans sind der Ausbau der A49 und der A44 vorgesehen, das lässt sich nicht verhindern. Sie plädiert für die Einpreisung der Klimafolgen und für die Preiswahrheit bei den einzelnen Verkehrsträgern (also Auto, LKW und Luftfahrt).

Ein Mitglied des RV Starkenburg verweist auf den dreispurigen Ausbau der A5/A67, parallel zur Neubaustrecke der Bahn. Frau Walther beantwortet, dass nach den Wahlen ihre Partei ein Moratorium hinsichtlich des BVWP fordern wird, falls das Wahlergebnis dies ermögliche.

RV Starkenburg verweist auf das NRW-Ticket, dort haben 5 Verkehrsverbände auf Grund einer Initiative des Landes endlich ein einheitliches Ticket erschaffen. Was für die Bürger eine Selbstverständlichkeit ist, stellt für manche politischen Akteure einen Machtverlust dar.

Frau Walther wird erneut mit Nachdruck darauf hingewiesen, dass es beim Thema Landesverkehrspolitik und Verkehrsverbände erheblichen Eingriffsbedarf gibt, PRO BAHN wird sich mit den jetzigen Lösungen nicht zufrieden geben und mit Nachdruck ein politisches Korrektiv seitens des Landes einfordern. Wir weisen darauf hin, dass der RMV der drittbeste Verkehrsverbund der Republik ist. Frau Walther ist sich wohl spätestens jetzt der Dringlichkeit und der Bedeutung des Sachverhalts klar und verweist auf die Gründung der AGNH

<https://www.nahmobil-hessen.de>

Frau Walther wird dafür sorgen, dass wir künftig die Protokolle der Ausschusssitzungen bekommen sollen,* diese finden immer montags ab 10.00 Uhr statt. Die Sitzungen sind grundsätzlich öffentlich, aber auf Grund der angesetzten Uhrzeit für viele Interessierte nicht zugänglich.

** ist bislang nicht geschehen*

**Mehr Züge.
Mehr Pünktlichkeit.
Mehr Reisekomfort.
Wir kämpfen dafür!**

**Werden auch Sie Mitglied im
Fahrgastverband PRO BAHN!**



3. Gesprächsnotizen vom Gespräch mit Herrn Dr. Walter Meysner (CDU), Vorsitzender der Kommission. Videokonferenz am 24.06.2021 um 18.30 Uhr

PRO BAHN: Was ist das Ziel dieser Kommission? Welche Erwartungen haben Sie?

Meysner: Visionen. Er erwartet von den Teilnehmern Visionen über den Verkehr der Zukunft. Keine Wiederholung der Probleme, das ist das Tagesgeschäft des Landtags.

Drei Prioritäten schweben ihm für 2030 vor: Die Verknüpfung der Verkehrsmittel, die Digitalisierung und der intermodale Verkehr. Das beinhaltet auch Ideen wie die Seilbahn oder Schiffsverkehr. Er erwartet Handlungsempfehlungen, nicht Problembeschreibung.

Er lehnt Denkvorgaben ab, die Lösungen sollen auf breite Akzeptanz stoßen und sie sollen bezahlbar sein.

Technologiefreiheit: es soll keine technische Lösung von Anfang an als die einzige Lösung präferiert werden. Auch Vorgaben, wie die CO2 Einsparungen zu erfolgen haben, lehnt er ab.

PRO BAHN: Welche Folgen für Hessen hat das Urteil des BVerfG zur Klimapolitik der Bundesregierung mitsamt den angemahnten strengeren Vorgaben?

Meysner: Das kann er nicht beantworten, er ist erst seit anderthalb Jahren verkehrspolitischer Sprecher, diese Frage kann von Frau Hinz besser beantwortet werden (Hessische Ministerin für Umwelt, Klima).

PRO BAHN: Zum Stand des Schienengüterverkehrs: Wiederherstellung alter Gleisanschlüsse sowie Gleisanschluss von Anfang an bei Ausweisung von neuen Gewerbegebieten

Meysner: Dies wäre ein Eingriff in die kommunale Selbstverwaltung, Bürgermeister sind nicht bereit, Geld hierfür in die Hand zu nehmen.

PRO BAHN: Mobilität im ländlichen Raum muss verbessert werden, Kreis übergreifender Verkehr ausgebaut werden, das Land muss sich einschalten. Die Übergangstarife müssen vereinfacht werden, vor allem wenn Aufenthalt in ein anderes Bundesland geplant (gemeint ist in erster Linie der VRN/Mannheim/Heidelberg).

Landesweiter ÖPNV ist deutlich auszubauen, weiteres Beispiel ist die Tram 16 nach Oberrad, die früher nach Offenbach fuhr. Folge ist eine Unterbrechung/Zersplitterung des Verkehrsflusses.

PRO BAHN verweist auf Vereinbarungen aus dem Koalitionsvertrag zwischen CDU und den Grünen:

- Unnötiger Verkehr ist zu vermeiden
- Die Schieneninfrastruktur ist auszubauen (inkl. des Fernbahntunnels)
- Die Tangenten im Süden und Osten des Rhein-Main-Gebiets sind um Frankfurt herum herzustellen (während der RMV diese durch die Frankfurter Innenstadt führen will)
- Straßenbahnprojekte sind zu unterstützen
- Das Angebot an Jobtickets ist auszubauen, Ziel bleibt ebenfalls ein kostengünstiges Bürgerticket für alle Hessinnen und Hessen.

Meysner: Bereits 50 % der Bürger kommen heute in den Genuss des 365,- Euro-Tickets, das sind Schüler, Auszubildende, Studenten und Rentner. Die Finanzierung müsse gewährleistet sein, dies ist angesichts der Pandemie und der Einnahmeausfälle aktuell nicht leistbar.

PRO BAHN verweist auf die Kompliziertheit der RMV-Tarife, außerdem sei zu berücksichtigen, dass etwa 20 % der Bevölkerung über kein Smartphone verfügen und somit für digitale Angebote gar nicht erreichbar sind.

PRO BAHN benennt das Problem des Vandalismus an vielen Haltestellen, Bahnhöfen sowie dem Fahrgerät. Meysner stimmt dem zu und betont, dass er oft kein Verständnis für die milden Urteile seitens der Gerichte gegen die Täter hat.

Herrn Meysner sind folgende Aspekte besonders wichtig: Die Bürger müssen „mitgenommen“ werden, politische Lösungen müssen von der Bevölkerung akzeptiert werden. Außerdem ist auf jeden Fall auch die kommunale Selbstverwaltung zu achten, dies ist ein Kernprinzip seiner Partei.

PRO BAHN: Politiker sind auch da um ggf. unbequeme Entscheidungen zu treffen. Diese sind mit politischen Kosten verbunden, ggf. mit der Karriere des Politikers. Bei Projekten wie dem Ausbau der A49 wurde niemand gefragt, ob er sich dabei wohlfühlt. Wenn Bürger Steuern entrichten werden sie auch nicht gefragt, ob sie damit einverstanden sind.

PRO BAHN erkundigt sich nach weiteren Möglichkeiten, irgendwie Zugang zur Arbeit der Kommission zu erhalten. Insbesondere die Protokolle sind nicht im Netz erhältlich obwohl dies offiziell so verlautbart wurde. Herr Meysner sagt zu, uns aufzuzeigen, wie Vorschläge der Bürger eingebracht werden können.

Anmerkung des Verfassers: Herr Meysner hat uns noch am gleichen Abend den Link für die Eingabe von Vorschlägen an die Kommission zugeschickt. <https://hessischer-landtag.de/content/kontaktformular>

DIE LINKE.
FRAKTION IM HESSISCHEN LANDTAG



4. Gesprächsnotizen von der Videokonferenz am 30.06.2021 mit der „Linken“, Beginn 18.30 Uhr. Teilnehmer der „Linken“ die Herren Sebastian Scholl, Verkehrsreferent der Fraktion sowie Herr Torsten Felstehausen, MdL und Vertreter der „Linken“ in der Kommission.

PRO BAHN: warum hat die Linke der Einsetzung der Kommission zugestimmt?

„Die Fraktion sei sehr skeptisch gewesen. Eine solche Kommission könnte nur eine Alibifunktion ausfüllen und ggf. Stillstand hervorrufen. Das Ganze wäre eine Wundertüte. Die bisherigen zwei Sitzungen wären jedoch interessant und intensiv gewesen, die Ausführungen der Experten sehr aufschlussreich, was jedoch nichts an den unterschiedlichen Grundpositionen ändere. Der Autofahrer will weiterhin Auto fahren und der Antrieb sei ihm egal, Hauptsache er kann fahren.“

PRO BAHN: warum wurden keine Verbände, also gesellschaftliche Gruppen eingeladen?

„Eine Verbändebeteiligung wäre für das Format der Kommission zu viel gewesen, Veranstaltungen wie etwa die Videokonferenzen seien geeigneter. Für die Abgeordneten selbst ist es wegen der Vielfalt der Themen, mit denen sie sich zu befassen haben, schwer, sich zu spezialisieren.“

„Linke“: Sobald die Landesregierung in Verkehrsfragen angesprochen wird, reagiert sie immer mit einem Verweis auf den RMV als dem zuständigen Aufgabenträger. Hessen Mobil denke weiterhin nur an die Autobahnen (obwohl jetzt Bundesaufgabe).

PRO BAHN: Besteht Konsens zur Verkehrswende?

„Linke“: Klares Nein. Stattdessen wird eher über den Antrieb diskutiert, also ob Autos künftig eher

Elektro- oder Wasserstoffantrieb haben werden. Eine Diskussion über den Verkehrsträger findet kaum statt. Hintergrund sind in erster Linie die Arbeitsplätze in der klassischen Automobilindustrie und der Einfluss der Gewerkschaften auf die SPD.

PRO BAHN: Dekarbonisierung der Güterbahnen. Es müsse daran gearbeitet werden, die Akzeptanz der Bevölkerung zu verbessern. Neue (Kunststoff-)Bremsen können zur Lärmreduzierung beitragen, Probleme gäbe es jedoch mit den alten Güterwagen. (später wird im Laufe des Gesprächs darauf hingewiesen, dass bis 2024 innerhalb der EU nur noch die neuen Flüsterbremsen verwendet werden dürfen).

PRO BAHN: Der VCD initiiert ein Volksbegehren/Bürgerbegehren zu einem neuen Mobilitätsgesetz. Was geschieht, wenn der VCD mit seiner Aktion schneller fertig wird als die Kommission?

(Ergänzung des Verfassers: die Regelungen der Hessischen Verfassung zu den Volksbegehren sind sehr restriktiv).

PRO BAHN: Welche Position vertritt die „Linke“ zum neuen Frankfurter Fernbahntunnel sowie zur RTW?

Linke: „Der Fernbahntunnel kommt 20 Jahre zu spät, führt nicht zu einer Entflechtung von Knotenpunkten. Man stimme dem Projekt zu, sehe jedoch erhebliche Risiken vor allem hinsichtlich der Bauzeit. Zweifel, ob 2035 zu halten sei.

Hinsichtlich der RTW stimme man inzwischen dem Projekt zu, regional hat man unterschiedliche Auffassungen vertreten. Trotzdem schwieriges Projekt wegen Situation in Frankfurt (Hoechst).

PRO BAHN zum neuen Tunnel: Beabsichtigt ist eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030. Wie soll das gehen? Auch der neuen Tunnel sei ein Flaschenhals. Die Situation sei nicht mit Zürich vergleichbar, sondern mit dem Nord-Süd-Tunnel in Berlin.

PRO BAHN: Land muss deutlich mehr Verantwortung in der Verkehrspolitik übernehmen.

60 % der Hessen wohnen im ländlichen Bereich, die große Mehrheit der Projekte betreffen jedoch einen Umkreis von 50 Km um Frankfurt herum.

„Linke“: Die Bahn muss das Auto substituieren, die Angebotsstruktur muss deutlich verbessert werden. Auch Verbindungen zu europäischen Metropolen müssten verbessert werden, etwa Frankfurt-Barcelona in 10 Stunden.

PRO BAHN: Paris, Amsterdam, Brüssel, Basel, Zürich sind bereits jetzt mit dem ICE/TGV erreichbar, jedoch Strecken innerhalb Deutschlands oft zu langsam (Ergänzung des Verfassers: zum einen ist das topografisch bedingt, zum anderen wegen der vielen Haltestellen).

PRO BAHN: RMV/NVV sind als GmbHs konstituiert obwohl sie hoheitliche Aufgaben wahrnehmen; hierdurch entfällt die demokratische Kontrolle; was ist mit sog. „Geschäftsgeheimnissen“ des RMV? Wer kontrolliert diese?

„Linke“: Die ÖPNV-Novelle ist verfassungsrechtlich bedenklich und sollte überprüft werden

Die Partei verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz aller Verkehrsmittel. Es müssten massive Verschiebungen zur Schiene beschlossen werden, stattdessen sind weitere neue 850 Km Autobahn vorgesehen.

PRO BAHN: RMV versucht, aus den Regionaltangenten Ost und Süd (RTO und RTS) reine Frankfurter S-Bahnen zu machen, vor mehreren Monaten teilte der Geschäftsführer mit, beide Linien sollen durch die Frankfurter Innenstadt geleitet werden (Südbahnhof). Dies hat erhebliche Nachteile für die wirtschaftliche Entwicklung des Ostens und des Südens und wird nicht zu korrigieren sein. Außerdem widerspricht dies dem Willen des Gesetzgebers und dem geltenden Koalitionsvertrag.

Der „Linken“ ist dieser Aspekt bisher nicht bekannt gewesen, sie werden die Sache nachverfolgen. In diesem Zusammenhang weisen sie auf ein Gesetzesvorhaben im Zusammenhang mit der Neuregelung des Bannwaldes hin (Frankfurter Stadtwald), das in Kürze im Landtag besprochen wird.

PRO BAHN: DB Netz / Infrastruktur / Station und Service müssen in öffentlicher Hand bleiben

Die „Linke“: Sie sind gegen die Privatisierung von staatlichem Eigentum. Es sind Aufgaben der Daseinsvorsorge. Der Staat hat einen Versorgungsauftrag zu erfüllen. Die aktuelle Richtung geht zu einem privat organisiertem Konglomerat. Wenn die Grünen regieren, werden sie die DB spalten.

Die Teilnehmer sind sich einig, dass es ein sehr ergiebiges Gespräch war, die Fraktion der „Linken“ wünscht sich häufigeren Kontakt zu uns, sie bedauern, dass ähnliche Zusammenkünfte mit dem PRO BAHN LV Hessen seit langer Zeit nicht stattgefunden haben.

Es besteht Übereinstimmung darin, dass das Land Hessen sich deutlich intensiver als bisher um die Verkehrspolitik kümmern und die Entscheidungen und Ausführungen nicht ausschließlich RMV/NVV überlassen kann.

PRO BAHN weist in diesem Zusammenhang die „Linke“ darauf hin, dass in den vorhergegangenen Gesprächen mit Vertretern der FDP, den Grünen und der CDU deutliche Unkenntnis der Landtagsabgeordnete über die Auswirkungen der Verlagerung der Verkehrspolitik auf die beiden Verkehrsverbände, insb. den RMV und den damit verursachten Fehlentwicklungen festzustellen war.



LANDTAGSFRAKTION



5. Gesprächsnotizen von der Videokonferenz mit der SPD-Fraktion am 5. Juli 2021, ab 18.00. Teilnehmer seitens der SPD Frau Elke Barth und Herr Tobias Eckert

PRO BAHN: Wie kommt ausgerechnet eine Autofahrerpartei wie die SPD auf den Vorschlag, eine Mobilitätskommission für den Verkehr 2030 einzusetzen?

SPD: Es geht auch um eine zukunftsfähige Automobil-Industrie und den Erhalt von Arbeitsplätzen.

Man betrachtet sich aber nicht als Autofahrerpartei, man würde regional und bundesweit die Ausweitung des ÖPNV befürworten und fördern.

SPD: Befürwortet einen Mobilitäts-Staatsvertrag mit Bayern, Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen.

SPD: Man möchte zwar Verkehr vermeiden und reduzieren, sei jedoch trotzdem für den Ausbau der A44, A49 und A66.

SPD: Befürwortet das 365,- Euro Bürgerticket, die Frage der Finanzierung ist jedoch zu klären.

SPD: Die Abgeordneten nehmen überrascht zur Kenntnis, dass der RMV die RTS und RTO doch wieder über Frankfurt (Südbahnhof) führen will. Das widerspreche den bisherigen politischen Vorgaben.

PRO BAHN: Verkehrsverbände sollten nicht als GmbHs konstituiert werden. Durch diese Rechtsform reduziert der Staat seine unmittelbaren Einwirkungsmöglichkeiten.

SPD: Die bisherige NKU (Nutzen-Kosten-Untersuchung) basiert auf rein ökonomischen Betrachtungen, dies müsse geändert werden, ökologische Aspekte sollten mitberechnet werden.

SPD: Die Partei würde in Hessen eine Landesinfrastrukturgesellschaft gründen.

Weitergehende Literatur:

<http://starweb.hessen.de/cache/DRS/20/5/03995.pdf> (Der Einsetzungsbeschluss)

<https://hessischer-landtag.de/events/upcoming/Ausschusssitzungen/5151>

<https://hessischer-landtag.de/content/enquetekommission-mobilit%C3%A4t-der-zukunft-hessen-2030>

Zusammenstellung: Apostolos Koreas

Verfallende Bahnhöfe. Heute: Der Bahnhof Frankfurt West

Der Bahnhof Frankfurt West hat seine besten Jahre eindeutig hinter sich. Auf dem Hochbahnsteig, an dem die S-Bahnen fahren (bis auf S6, stadteinwärts), wartet es sich recht zugig, was jedoch in Corona-Zeiten durchaus gesundheitsfördernd ist. Auch der Ausblick kann sich sehen lassen.



Frankfurt West, Blick Richtung Innenstadt und Richtung Taunus.

Der Westbahnhof ist ein stark frequentierter Bahnhof. Hier halten neben den S-Bahn auch viele Regionalzüge. Entsprechend viele Fahrgäste strömen über den leider einzigen Zugang zum Hochbahnsteig. Unglücklich gelegen ist der einzige Zugang, da er fast am nördlichen Ende des Bahnsteiges liegt. Ca. $\frac{3}{4}$ der Fahrgäste, die aus einer S-Bahn aussteigen, müssen sich an einer engen Stelle zwischen Treppe und Bahnsteigkante zum Abgang quetschen. Im normalen Berufsverkehr und wenn die S-Bahnen sehr dicht hintereinander ein- und ausfahren, ergeben sich da manchmal bedenkliche Situationen.



Bis heute fehlt der Abgang am südöstlichen Ende des Bahnsteiges: Das macht auch große Umwege beim Umsteigen zur Tram in der Hamburger Allee (Haltestelle Nauheimer Straße“) notwendig. Bereits 2005 erschien in unserer Fahrgastzeitung ein Artikel, der beide Probleme thematisierte. 16 Jahre – und nichts ist passiert! Selbst kleinste Verbesserungen für die Fahrgäste lassen sich offensichtlich noch nicht einmal in Jahrzehnten umzusetzen.

Frankfurt West, Hochbahnsteig: Der Fahrgast läuft durch die enge Stelle zum einzigen Zugang des Bahnsteiges. Im dem Stoßzeiten drängen sich hier die Fahrgäste.

Der Bahnhof soll nun im Zuge des 4-gleisigen Ausbaus nach Friedberg komplett saniert und endlich barrierefrei ausgebaut werden. Der Zugang zum Hochbahnsteig wird sich dadurch deutlich verbessern, insbesondere ist ein Zugang am südlichen Ende (also Richtung Hamburger Allee / Tram-Haltestelle) vorgesehen. Detailliert Informationen und Pläne sind beim RP Darmstadt zu finden: <https://rp-darmstadt.hessen.de/22012020-barrierefreier-ausbau-bahnhof-frankfurt-main-west-0>

Auch eine WC-Anlage im Empfangsgebäude ist vorgesehen. Das sollte den Aufenthalt in der Unterführung zumindest geruchstechnisch deutlich angenehmer machen.

20

Fahrgastzeitung Nr. 53, November – Dezember 2005

Großraum Frankfurt am Main

Wie komme ich zur Bahn?

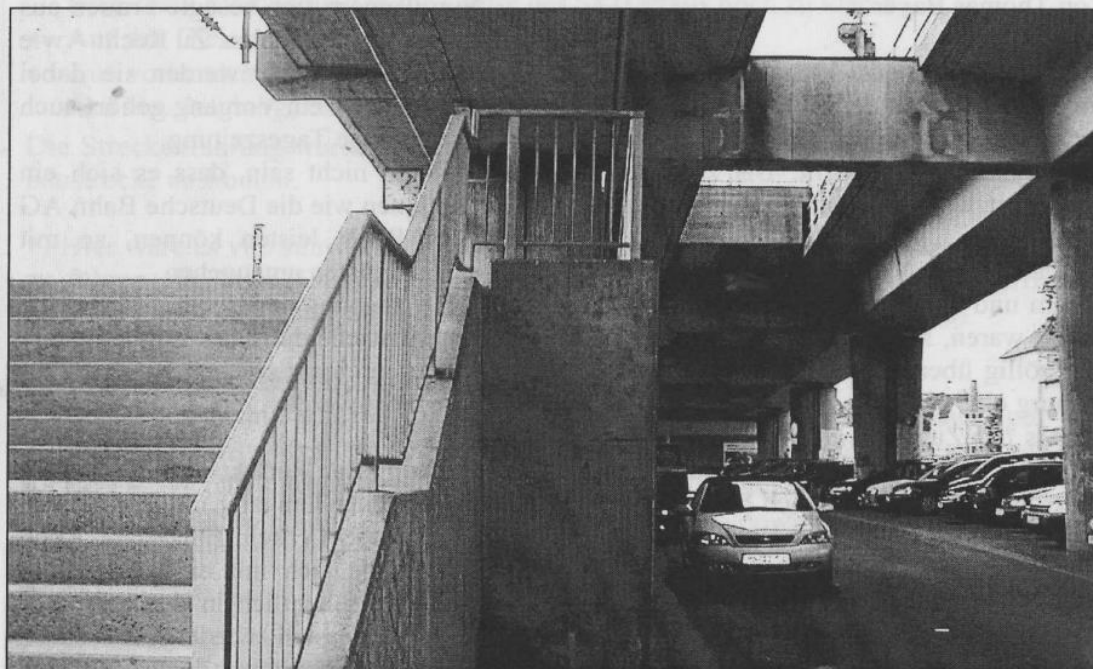
Fehlende Treppen im Bahnhof Frankfurt-West

Der fahrgastfreundliche Zugang zu Bahnsteigen ist nicht immer selbstverständlich: Am Beispiel des Bahnhofs Frankfurt-West (siehe Bild) sei dies deutlich gemacht.

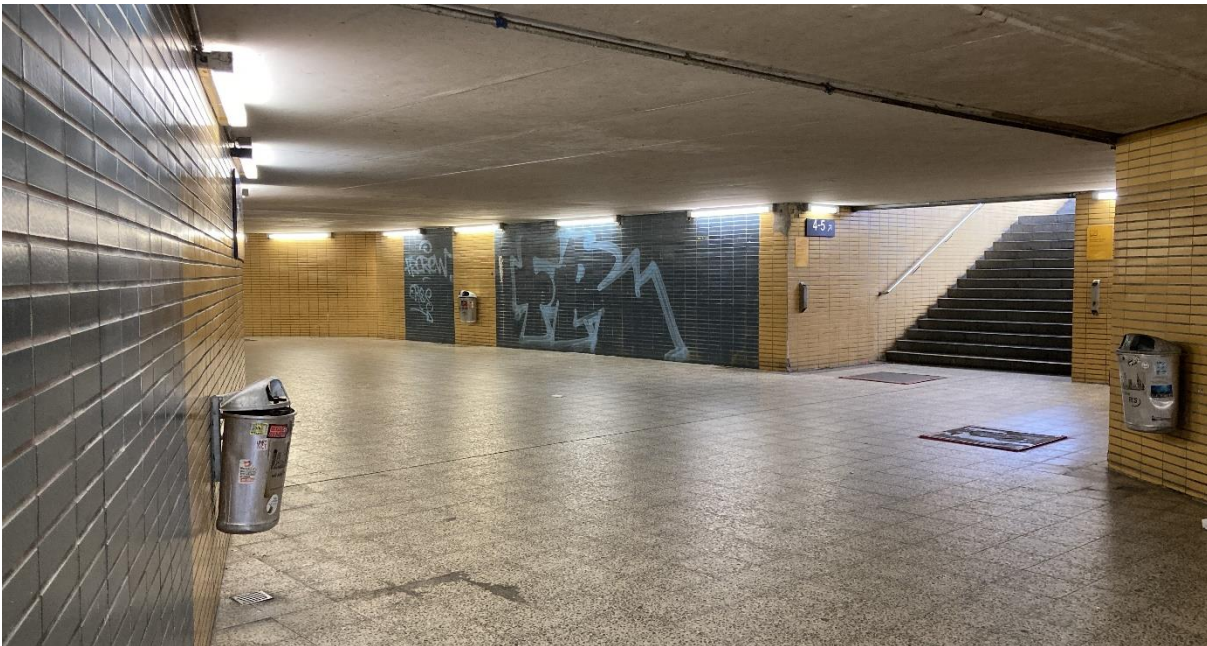
100 Meter hinter dem Fotografenstandpunkt befindet sich die Haltestelle der Straßenbahn 17. Um von dort zur S-Bahn zu gelangen, muss man weitere 200 m in Blickrichtung des Bildes gehen, die (Roll-)Treppe nach oben benutzen um

dann auf dem Bahnsteig (je nach Zuglänge) sich bis zu 200 m in entgegengesetzter Richtung bewegen. Die Gehwegbreite zwischen Treppe und Bahnsteigkante ist zudem noch extrem schmal.

Es müsste doch möglich sein, wie am Gleis 3 (Treppe links im Bild, auch für den Bahnsteig im „Obergeschoss“ auf der Südostseite einen Treppenabgang zu schaffen – Platz ist ja vorhanden! (H. Lind)



Frankfurt-West: Treppe zu Gleis 3. Eine solche Treppe zum hochgelegenen Bahnsteig fehlt auf der Südostseite. (Foto: H. Lind)



Unterführung im Bahnhof Frankfurt-West

Text und Fotos: Kristine Schaal

Es tut sich was am Bahnübergang Oeserstraße



Seit Montag, dem 21. Oktober geht es rund an der „Monsterbaustelle“ Bahnübergang (BÜ) Oeserstraße im Frankfurter Stadtteil Nied an der 1839 in Betrieb gegangenen „Rebstockstrecke“ der Taunuseisenbahn. Zum Zeitpunkt der beiden Aufnahmen waren knapp 20 Arbeiter im Einsatz. Bis zum Fahrplanwechsel soll die erste Baustufe an diesem sowohl straßen- als auch bahnseits stark frequentierten BÜ abgeschlossen sein. Der zweite Bauabschnitt umfasst die Errichtung einer

Fußgänger- und Fahrradfahrerunterführung. Geplante Fertigstellung ist für Mitte der 20er Jahre angedacht. Der Bau der Straßenunterführung bildet den dritten Bauabschnitt. Auf einen Termin für die Fertigstellung will sich derzeit niemand festlegen.

Bis dahin muss das nunmehr im Bau befindliche Provisorium erhalten. Die Vollschraken mit dann zehn (!) Bäumen werden in Zukunft vollautomatisch betrieben. Die Züge lösen an einer auf die maximal zulässige Streckengeschwindigkeit definierten Stelle einen Kontakt aus. Dieser löst das Gelblicht der Lichtzeichenanlage am Andreaskreuz aus, das nach 15 Sekunden auf Rot umschaltet. Weitere 15 Sekunden später schließen sich die Schranken auf der auf den BÜ zuführenden Fahrspur. Nach der Räumungsphase des BÜ schließen dann auch die gegenüberliegenden Schrankenbäume. Jetzt muss der Schrankenwärter bestätigen, dass der Gefahrenraum vollständig geräumt ist. Danach gehen das Deckungssignal auf der Strecke auf Grün.



Der Schrankenwärter wird also von allen technischen Abläufen befreit. Er ist aber unentbehrlich, weil man damit rechnen muss, dass unvernünftige Zeitgenossen, das Gelb- oder Rotlicht, noch mehr aber die sich senkenden Schrankenbäume missachten und im ungünstigsten Fall auf dem BÜ eingeschlossen wären.

Das alte Schrankenwärterhäuschen hat ausgedient und wird durch einen Container ersetzt. Die Straßenführung auf dem BÜ wird geändert und Fußgänger erhalten eine separate Wegeführung. Der Straßen- und Omnibusverkehr wird während der gesamten ersten Bauphase großräumig umgeleitet. Der Bahnverkehr erfährt geringfügige Einschränkungen.

Text: Wilfried Staub; Fotos: Thomas Seibold

EASY-Shuttle – Probefahrt in die Zukunft?

Mitte Juli 2021 erreichte uns diese Pressemeldung des RMV: Erstmals ohne Operator - Shuttle „EASY“ befährt vollautonom das Areal der VGF-Stadtbahnzentralwerkstatt.

- **Betrieb ohne Begleitperson an Bord**
- **wichtiger Meilenstein für den Einsatz autonomer Shuttles als bedarfsgerechte Ergänzung von Bus und Bahn**
- **Leitstelle überwacht Sicherheit**
- **Probefahrt möglich.**

EASY wird immer autonomer: Das Shuttle des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) hat seine erste Fahrt ganz ohne Operator an Bord absolviert. Am Donnerstag drehte es ganz ohne Begleitung die erste Runde auf dem Areal der VGF-Stadtbahnzentralwerkstatt. Nach aktueller Gesetzeslage ist für den Betrieb autonomer Shuttles als Rückfallebene ein Operator im Fahrzeug rechtlich vorgeschrieben. Dieser greift zum Beispiel ein, wenn ein Fahrzeug außerplanmäßig stoppt. Dank eines einmaligen technischen und betrieblichen Stufenkonzepts ist es den EASY-Projektpartnern gelungen, auf dem privaten Gelände der Stadtbahnzentralwerkstatt nun erstmalig den Betrieb ohne

Operator an Bord zu testen. Dafür überprüfte zunächst ein Gutachter Fahrzeug und Strecke in Bezug auf ihre technische Eignung. Auf dem Weg zum Betrieb ohne Operator musste das Shuttle in verschiedenen Betriebsstufen zunächst mehrere hundert begleitete Übungsstunden absolvieren. Nun reicht es aus, wenn ein sogenannter Supervisor die Fahrt des Fahrzeuges aus der Ferne von einer Leitstelle aus überwacht.



„Wir sind deutschlandweit der einzige Verkehrsverbund, der ein autonomes Fahrzeug ohne Operator an Bord einsetzt“, sagt RMV-Geschäftsführer Prof. Knut Ringat. „Das ist wirklich ein besonderer Moment und ein weiterer wichtiger Meilenstein auf dem Weg in Richtung vollautonomes Fahren. Ich bin sehr gespannt, welche Erkenntnisse uns hier erwarten und wie Fahrgäste mit dem Shuttle interagieren. Schließlich soll das Shuttle irgendwann in Zukunft das Angebot von Bus und Bahn – bestenfalls als On-Demand-Angebot – ergänzen.“

Eine Leitstelle überwacht die Sicherheit. Auf den Bildschirmen einer provisorisch eingerichteten Leitstelle können die Supervisoren die genaue Position des Fahrzeugs auf der Strecke verfolgen und das Shuttle von dort aus, falls notwendig, auch stoppen. Außerdem können sie das Fahrzeug und dessen Umgebung mithilfe mehrerer Kameras überwachen. So erfahren sie auch direkt den Grund, falls das Shuttle sich nicht wie erwartet verhält. Neben der Bereitstellung und technischen Betreuung des autonomen Testfeldes hat die VGF die Operatoren des Testfeldes am Frankfurter Mainkai zu Supervisoren weitergebildet und stellt das Personal zur Verfügung.

„Schon die gemeinsame Arbeit für den Einsatz des EASY-Shuttles am Frankfurter Mainufer hat uns begeistert“, blickt VGF-Geschäftsführer Michael Ruffer auf das Jahr 2020 zurück. „Es freut mich, dass wir mit unserem Team jetzt erneut dazu beitragen können, dieses Zukunftsprojekt weiter voranzubringen.“

„Der sichere vollständig fahrerlose Betrieb und die dazugehörige technische Beaufsichtigung in einer Leitwarte bilden die Basis für eine effektive und adressatengerechte Gestaltung des zukünftigen öffentlichen Nahverkehrs. Die Umsetzung mit starken Partnern in einem Realbetrieb demonstriert die konsequente technologische Weiterentwicklung und steigert die Attraktivität innovativer Mobilitätskonzepte“, sagt Dr.-Ing. Arwed Schmidt Head of Technical Sales des Fahrzeugherstellers EasyMile.

Mitfahren und Zukunft der Mobilität erleben

Alle Interessierten, die EASY persönlich „erfahren“ wollen, können eine Probefahrt gewinnen. Die Probefahrten finden am 31.07. und 01.08., jeweils zwischen 9 und 15 Uhr statt, und werden verlost. Einfach bis 25. Juli eine E-Mail an easy@rms-consult.de schreiben und Wunschtage und Uhrzeit nennen. Alle Losgewinner erhalten per Email den Termin Ihrer Probefahrt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Über das Pilotprojekt EASY

EASY (Electric Autonomous Shuttle for You) ist ein Pilotprojekt zum Test von autonomen Fahrzeugen und ihrer Nutzbarkeit für den öffentlichen Nahverkehr. Mit wechselnden lokalen Partnern untersucht der RMV im gesamten Verbundgebiet, wie sich autonome Fahrzeuge unter welchen Umständen in den öffentlichen Nahverkehr eingliedern lassen. Für das Testfeld auf dem Gelände der Stadtbahnzentralwerkstatt hat der Verbund sich mit der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) zusammengetan. Die VGF stellt dabei das Personal sowie das Testfeld auf ihrem Betriebsgelände zur Verfügung. Das RMV-Tochterunternehmen rms übernimmt in dem Projekt die Gesamtleitung und die RMV-Tochter fahma den Kauf und die Bereitstellung der Fahrzeuge zusammen mit den im Rahmen des Stufenkonzepts vorgesehenen gutachterlichen Überprüfungen und weitere notwendige Dienstleistungen.



Wilfried Staub und Barbara Grassel meldeten sich für den 31.07.21 an und informierten sich auf dem Areal der VGF-Stadtbahnzentralwerkstatt über die Alltagstauglichkeit dieses "Zukunfts-Projektes".

Unser Fazit: Diese autonomen Fahrzeuge sind für den Alltagsgebrauch auf öffentlichen Straßen völlig ungeeignet. Das beginnt schon mit der fehlenden Barrierefreiheit beim Ein- und Ausstieg

Auch wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Rollstühle, Fahrräder, Kinderwagen oder ähnliches

nicht in diesen Fahrzeugen transportiert werden darf. Dazu haben die Fahrzeuge nur 6 Sitzplätze und keine Stehplätze. Diese jeweils 3 Sitze nebeneinander sind nicht gerade komfortabel und bei voller Besetzung sitzt man sich ziemlich "auf der Pelle".

Mit einer maximalen Geschwindigkeit von 15 km/h sind solche Shuttles nicht auf öffentlichen Straßen, insbesondere nicht auf Landstraßen zur Erschließung ländlicher Gebiete geeignet, womit aber geworben wird. Die Fahrzeuge reagieren auf "Hindernisse" an allen Seiten und bleiben stehen, wenn etwas oder jemand ihnen zu nahe kommt. Somit kann man sie nicht in engen Straßen, Ortsdurchfahrten mit Parkverkehr am Rand oder in alten, verwinkelten Ortskernen einsetzen.

Sie sind nur bargeldlos nutzbar und schließen somit viele Nutzergruppen aus.

Da sie weder Fahrpersonal, noch eine Begleitperson an Bord haben, wird ihre gesamte Fahrt in einer Leitstelle an Monitoren überwacht.



So wird zwar Fahrpersonal eingespart, aber statt einer Person im Führerstand/am Lenkrad eines Zuges oder Busses für die Beförderung einer Vielzahl von Personen überwacht eine Person die Beförderung von maximal 6 Personen!

Ein solches autonomes Shuttle mag auf Messe- oder Firmengeländen oder in Fußgängerzonen sinnvoll eingesetzt werden können, jedoch nicht als Ersatz für Bus- oder AST-Verkehr.

Mitte Oktober hatte die Berichterstatterin Gelegenheit, in Lauenburg/Elbe die Versuche des Testzentrums autonome Busse Lauenburg/Elbe kennenzulernen. Dort fährt ein teilautonomes Shuttle, TaBuLa genannt.

www.tabulashuttle.de



auf einem festen Rund-Kurs vom ZOB durch die Altstadt
/ Bild links: teilautonom ist es, weil immer ein "Operator" mitfährt, der notfalls eingreifen kann

Das Fahrzeug soll auch einen Roboter mit Aktentasche zwischen Behörden-Dienststellen transportieren, was ich aber nicht beobachten konnte. Aufgrund der schmalen und steilen Gassen in der Lauenburger Altstadt, auf denen ohnehin nur 20 km/h erlaubt sind, stört das TaBuLa-Shuttle mit seinen maximalen 18 km/h den Verkehrsfluss dort nicht. Es können damit auch Kinderwagen und Rollstühle mitgenommen werden. Letzteres ist aber eher theoretisch der Fall, denn in schmalen Gassen kann das Shuttle nur so nahe an den Hauswänden oder Mauern halten, dass ein Ausfahren der Rampe



und ein Einfahren mit einem Rollstuhl aus Platzgründen nicht möglich ist. (Für Rollstuhlfahrer/innen ist das Katzenkopf-Pflaster in der dortigen Altstadt aber ohnehin ebenso wie für gehbehinderte Menschen mit oder ohne Rollator und auch für Radler/innen eine Tortur.)

Fazit: Das Fahrzeug ist von Transportkapazität und Geschwindigkeit durchaus für die engen und steilen Altstadtstraßen geeignet – nur warum es teilautonom mit Operator statt als (Elektro-)Kleinbus mit Fahrer/in unterwegs sein soll, erschließt sich nicht.

Text und Fotos: Dr. Barbara Grassel

Bahnhof Niedernhausen – eine unendliche Geschichte



Seit der Sperrung der Salzachtal-Brücke und damit der Einstellung des Bahnverkehrs unter der Brücke hindurch zum/vom Wiesbadener Hauptbahnhof haben viele Fahrgäste als attraktive Bahn-Alternative die Verbindung Ländchesbahn und RB22/RE20/S2 zwischen Wiesbaden und Frankfurt kennen gelernt – zumal die marode Autobrücke über das Gleisvorfeld in Niedernhausen zwischenzeitlich beseitigt wurde. Doch gibt es aus Sicht des Fahrgastverbandes PRO BAHN einen weniger erfreulichen Aspekt hierbei: die Situation im Bahnhof Niedernhausen, an dem die Fahrgäste umsteigen müssen. Hier Aufnahmen vom 18. August d.J. zum Zustand der Bahnsteigunterführung, die leider auch jetzt im Oktober noch aktuell sind.

Es ist ein Trauerspiel und in einem hochentwickelten und technisierten Land wie Deutschland kaum zu verstehen, welches Ergebnis jahrelange (seit März 2019!) Umbau- und Modernisierungsarbeiten am Bahnhof Niedernhausen gebracht haben: Es wurden zwar Aufzüge eingebaut, um einen barrierefreien Bahnsteigwechsel zu ermöglichen, der beim Umstieg aus Richtung Frankfurt in

Richtung Wiesbaden und umgekehrt erforderlich ist, aber diese Aufzüge sind immer noch nicht in Betrieb, weil in der Unterführung nach Regenfällen Wasser steht, das derzeit mit einer Pumpe durch einen Feuerwehrschauch dauerhaft abgepumpt wird. Wieso dieses Problem nicht früher beseitigt wurde, ist nicht nachvollziehbar, zumal dieser Wassereintritt seit Jahren bekannt war. Personen mit Kinderwagen hilft ein Mitarbeiter der allerdings wohl nicht zu allen Tageszeiten bereit steht, beim Tragen über die Treppen, ansonsten und für mobilitätseingeschränkte Menschen hilft wohl nur ein Anruf bei der Feuerwehr, um weiter oder auch nur aus dem Bahnhof heraus oder umgekehrt auf einen Bahnsteig zu kommen.



PRO BAHN hielt es schon für unzumutbar, die Fahrgäste noch bis zum Jahresende 2021 auf die Inbetriebnahme der Aufzüge warten zu lassen, wie zunächst in der Presse angekündigt. Erst recht gilt dies für die neuesten Meldungen, dass sich die Inbetriebnahme der Aufzüge noch bis Anfang 2022 verzögern wird.

Text und Fotos: Dr. Barbara Grassel

Termine Aktuelle Informationen auch unter www.pro-bahn-frankfurt.de

Unsere Monatstreffen: (immer montags um 18:30 Uhr – Gäste herzlich willkommen)

01. November 2021 im Saalbau Gutleut, Saal Mart-Stam, Frankenallee 111, Frankfurt am Main (Nähe S-Bahnstation Galluswarte)

mit Vortrag von Herrn Bernd Vorlaefer-Germer, Fahrgastlobby Hochtunus, Bad Homburg zum Thema U2-Verlängerung über den Bahnhof Bad Homburg hinaus

06. Dezember 2021

mit Vortrag von Prof. Dr. Follmann Dekan der Hochschule Darmstadt, Fachbereich Bau- und Umweltingenieurwesen zu dem Thema „Mobilität in der Veränderung – Herausforderungen für den Öffentlichen Verkehr“



Nachruf Prof. Walter Söhnlein

geb. 27.10.1931

gest. 14.10.2021



Am 14. Oktober 2021 verstarb Prof. Walter Söhnlein, ein äußerst engagierter und über Jahrzehnte aktiver und geschätzter Verkehrspolitiker Hessens, im Alter von knapp 90 Jahren. Söhnlein war seit den Gründungsjahren Mitglied des PRO BAHN Landesverbandes Hessen bzw. seiner Vorgängerorganisation. Wir sagen Dank für all das, was er zum Wohle unserer Gesellschaft sowie in unseren Verband eingebracht und erschaffen hat. Man kann mit Fug und Recht sagen, der Öffentliche Nahverkehr in Bad Homburg und im Hochtaunus hätte ohne ihn nicht den Stellenwert, den er heute hat.

Am 27.10.1931 zwar in Mittelfranken geboren, lebte Walter Söhnlein seit seiner frühesten Kindheit in Bad Homburg. In der Kurstadt existierte ein Überland-Straßenbahnbetrieb der Frankfurter Lokalbahn, welchen ihn als kleiner Junge faszinierte und den entscheidenden Impuls für ein lebenslanges Engagement für den öffentlichen Nahverkehr auslöste.

Sein Berufsleben begann er als Jurist. Er arbeitete zunächst für das Land Hessen in Wiesbaden, später als Professor für öffentliches Recht im Fachbereich Wirtschaft an der Fachhochschule Frankfurt.

Im Rahmen seines kommunalpolitischen Engagements für die CDU als Stadtverordneter in Bad Homburg sowie im Umlandverband Frankfurt, widmete er sich als junger Mann in den 1950er Jahren erfolgreich der Einführung eines Stadtbusverkehrs in der Kur- und Kreisstadt des heutigen Hochtaunuskreises.

Mit der Stilllegungszeit der Nebenstrecken der Bahn in den 1960er bis 1980er Jahren kam sein Engagement für den Erhalt des Schienennetzes hinzu. Als Pilotprojekt setzte er sich zusammen mit Bernd Hamer, seinerzeit Landtagsabgeordneter und ebenfalls an der Fachhochschule Frankfurt tätig, sowie Jürgen Leindecker, damals nebenberuflich bei der Taunus-Zeitung und später Geschäftsführer der Lokalen Nahverkehrsorganisation, für den Erhalt der Taunusbahn ein. Auf ihrer Gesamtstrecke stand die für die Erschließung des Hochtaunus wichtige Bahnstrecke zwischen Friedrichsdorf am Taunus und Albshausen an der Lahn vor der Stilllegung.

Der Gedanke der drei Aktivisten, wie man sie heute nennen würde, ging darüber hinaus. Die Trasse sollte von kommunaler Seite erworben und betrieben werden. 1989 wurde die Strecke als erste ihrer Art außerhalb von Stadtbahnnetzen, aus ehemaligem Bundesbahnbesitz in kommunales Eigentum überführt. Sie konnte im Abschnitt des Hochtaunuskreises zwischen Friedrichsdorf, Usingen und Grävenwiesbach erhalten, grundhaft erneuert und ausgebaut werden. Im Jahr 2000 kam die wieder aufgebaute Verlängerung bis nach Brandoberndorf im Lahn-Dill-Kreis hinzu. Inzwischen wird der Wiederaufbau des weiteren Streckenteils bis Albshausen diskutiert. Die Taunusbahn ist eine Erfolgsgeschichte, im Jahr 2019 hat sie sieben Mal so viel Fahrgäste befördert als 1989. Für dieses herausragende Engagement erhielten Prof. Walter Söhnlein zusammen mit Jürgen Leindecker und Frank Denfeld im Jahr 2017 den Fahrgastpreis des Bundesverbandes des Fahrgastverbandes PRO BAHN.

Söhnlein setzte sich zudem für die Verlängerung der seit 1971 im Stadtteil Gonzenheim endenden U-Bahn (U2) in die Stadt Bad Homburg ein, welche durch den Beschluss durch die politischen Gremien sowie einen eindrucksvollen Bürgerentscheid die Zustimmung fand und in den nächsten Jahren zur Umsetzung kommt. Ein weiteres Erfolgsprojekt aus dem Engagement Söhnleins ist die Regionaltangente West (RTW) zur Umfahrung der Stadt Frankfurt mit dem Vorrang der direkten Erreichbarkeit des Rhein-Main-Flughafens aus den dicht besiedelten Orten des Taunus-Südhangs. Wenn auch erst gegen Ende des aktuellen Jahrzehnts in Betrieb, die RTW ist ein weiterer Baustein, welche mit aus den Ideen des Verkehrspolitikers Prof. Walter Söhnlein entstanden ist.

Unser Mitglied Prof. Walter Söhnlein ist ein sehr großer Verlust für die Verkehrspolitik in Hessen und für das ehrenamtliche Engagement. Söhnlein war neben der Mitgliedschaft im PRO BAHN Landesverband Hessen auch Mitglied in der Fahrgastlobby Hochtaunus sowie im Deutschen Bahnkundenverband/ProBahn&Bus.

Zudem verfasste Söhnlein zahlreiche Fachbücher und Aufsätze zum Stadtverkehr Bad Homburg, zur Bahnstrecke Frankfurt – Bad Homburg und zur Taunusbahn sowie diversen weiteren Bahnstrecken, außerdem eine Reihe von Aufsätzen in den Medien. Dies alles wird ergänzt durch ein großes privates Bild- und Buch- und Textarchiv Söhnleins, welches von unschätzbarem Wert ist.

Ein erfülltes Leben und über 80 Jahre Beschäftigung mit dem ÖPNV ging mit seinem Ableben zu Ende. Der Fahrgastverband PRO BAHN wird Prof. Walter Söhnlein als engagiertem Mitglied und Bundesfahrgastpreisträger ein ehrendes Gedenken bewahren.

PRO BAHN Landesverband Hessen e.V.

Frankfurt am Main, im Oktober 2021

Thomas Kraft
Landesvorsitzender

John Grimmette
Stellv. Landesvorsitzender

Werner Filzinger
Stellv. Landesvorsitzender

Impressum

Der Verein ist eingetragen im Vereinsregister beim Amtsgericht Frankfurt am Main unter der Nr. 10.959 und vom Finanzamt Frankfurt am Main V mit Steuernummer 47 250 13125 als begünstigter Empfänger anerkannt. Spendenkonto PRO BAHN, Regionalverband Großraum Frankfurt am Main bei SPARDA-Bank Hessen: neu: IBAN: DE65 500 905 00 000 111 30 91 - BIC: GENODEF1S12 alt: Kontonummer: 1113091 - Bankleitzahl: 500 905 00

**Vorsitzende Dr. Kristine Schaal,
Stellvertretende Vorsitzende Dr. Barbara Grassel, Apostolos Koreas,
Kassenwart Helmut Lind**

Postanschrift: PRO BAHN • Frankfurt Postfach 11 14 16 • 60049 Frankfurt am Main

E-Mail: frankfurt@pro-bahn-hessen.de

Endredaktion für diese Ausgabe: Dr. Barbara Grassel; Layout: Wilfried Staub; 2021-10-29

Sollten Sie fälschlicherweise den Newsletter erhalten oder möchten Sie den Newsletter wieder abbestellen, so schicken Sie bitte eine Re:/AW:-Mail mit dem Stichwort „Newsletter abbestellen“ zurück. Vielen Dank.