



Fahrgastverband PRO BAHN

NEWSLETTER des RV Großraum Frankfurt am Main

Ausgabe 02/2021

Frankfurt am Main, im Juni 2021

Sie lesen in dieser Ausgabe:

Bild des Monats, Begrüßung	1
Der Regionalvorstand stellt sich vor	2
Der Bahnübergang F-Nied Oeserstraße – Teil II	3
Die Eiserne Seidenstraße	5
Verfallende Bahnhöfe; heute die VS Eschersheim Bf	11
Mobilitätsleitbild Hanau	13
Eine Tram für die Schloßstraße	16
Aussetzung der Tarifierhöhung beim RMV	19
PRO BAHN gratuliert	19
Abenteuer Verbindungsauskunft beim RMV	20
Die Meckerecke	21
Termine, Impressum	22

BILD DES MONATS

Containerzug auf der Transsib am Baikalsee



Foto: Wikipedia/Sorovas

Abbildung 02/01

Aktivitäten der letzten acht Wochen (Auszug)

Liebe Mitglieder,

Sie erhalten heute unseren zweiten Newsletter im Jahr 2021.

Zwischenzeitlich fanden zwei digitale Monatstreffen statt. Außerdem hat sich eine verbändeübergreifende offene Arbeitsgruppe gegründet, an der der VCD, Pro Bahn & Bus und PRO BAHN beteiligt sind, die das Ziel hat, eine gemeinsame und einheitliche Position zum Thema „Verkehrsknoten Frankfurt“ und zum „Fernbahntunnel“ (Ost-West-Tunnel) zu erarbeiten. Wir halten Sie hierzu auf dem Laufenden. Zu dem von zwei Parteien initiierten Projekt einer Enquête-Kommission "[Mobilität der Zukunft in Hessen 2030](#)" haben wir die Fraktionen im Landtag angesprochen und einen digitalen Meinungsaustausch vereinbart. Hierüber wird in der nächsten Ausgabe zu berichten sein.

Und auch diesmal gilt: Wenn Sie Themen haben, die Ihnen wichtig sind, freuen wir uns über Ihre Nachricht, über Ihren Besuch in einem unserer Monatstreffen (siehe Seite 22) oder einen Hinweis für den nächsten Newsletter.

Und nun viel Spaß beim Lesen!
Viele Grüße, für den gesamten Vorstand,
Ihre Dr. Kristine Schaal

* * * * *

Der Regionalvorstand stellt sich vor

Dr. Kristine Schaal



Ich zog 2002 nach Frankfurt, nachdem ich in verschiedenen kleineren und größeren Städten den ÖPNV erkundet hatte. Verwöhnt nach einem Jahr in Zürich, und in der Schweiz endgültig zum Bahn-Fan geworden, entstand bald der Wunsch, nicht nur zu meckern, sondern mich aktiv für einen besseren ÖPNV und Schienenverkehr einzusetzen. Ende 2015 trat ich PRO BAHN bei.

Beruflich bin ich viel im ÖPNV des Rhein-Main-Gebietes unterwegs zu meinen Kunden, ich arbeite bei einem mittelständischen IT-Dienstleister.

Im Regionalvorstand von PRO BAHN bin ich seit 2017, seit 2020 Regionalvorsitzende. Außerdem verrete ich PRO BAHN im Fahrgastbeirat von traffiQ in Frankfurt.

Dr. Barbara Grassel



Jahrgang 1956, Juristin im Ruhestand.

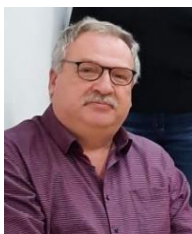
Ich wohne seit 1983 in Hofheim-Lorsbach mit Blick auf die Bahn-Strecke F-Höchst – Eschhofen, bin Ehefrau eines langjährigen S-2-Berufspendlers nach Frankfurt a.M. und Mutter eines ehemaligen Schülers, der 8 Jahre lang ebenfalls mit der S 2 nach Hofheim a.Ts. pendelte.

Seit 1985 bin ich kommunalpolitisch in Hofheim a.Ts. und seit 2011 auch im Kreistag des MTK aktiv.

Ich ärgerte mich u.a. über die im MTK notwendigen Umwegfahrten mit der Bahn über Frankfurt und darüber, dass der RMV mit seinem RMV-smart-Tarif auch noch entfernungsabhängige Fahrpreise einführen wollte.

Beim Bahnhofsfest in Königstein 2016 sah ich am PRO-BAHN-Stand ein Exemplar des "Umsteiger" mit einem kritischen Bericht von W. Staub zum RMV-smart-Tarif und beschloss, einmal zu einem Monatstreffen des RV GR Frankfurt zu fahren. Da ich die Diskussionen und die anwesenden Personen dort sehr angenehm und interessant fand, kam ich wieder und wurde Mitglied. Seit 2020 bin ich stellvertretende Regionalvorsitzende.

Apostolos Koreas



Jahrgang 1960, Abi 1980, zwei erwachsene Söhne

Abgebrochenes Jurastudium, Ausbildung zum Bankkaufmann und Betriebswirt bei der Fraspa.

Berufserfahrung in der Bankbranche (Wertpapiere und Fonds) im In- und Ausland, dann am Flughafen (Admin), seit paar Jahren bei einem "Insourcer" aus der Telekommunikations- / Dienstleistungsbranche in Dreieich.

In Neu-Isenburg gibt es eine stillgelegte Güterzugstrecke, ca. 1,5 Kilometer lang. Anlässlich der Einführung der RTW sollte diese Strecke reaktiviert und außerdem noch 1,5 Kilometer weiter östlich bis zum Stadteingang verlängert werden. Zur allgemeinen Überraschung gab es eine Anti-RTW-BI in unserer Stadt, was mich empörte. Die Berichterstattung der lokalen Presse befasste sich fast nur mit dieser BI. Fürsprecher kamen nicht zu Wort. Daraufhin gründete ich ein Pro-RTW-Bürger-Bündnis, das letztendlich erfolgreich war.

Mitglied bei PRO BAHN wurde ich vor etwa einem Jahr, ich benötigte für mein Bürger-Bündnis bessere und vor allem früher relevante Informationen. Außerdem bin ich „Überzeugungstäter“, präferiere die Bahn statt dem Auto, weil sie wesentlich bequemer und umweltverträglicher ist.

Wilfried W. F. Staub



Ich wurde 1940 in Frankfurt-Höchst geboren. Man erzählt sich, dass meine Märklin-Eisenbahn bereits mit sechs Jahren nach einem festen Fahrplan fuhr. Zuletzt war ich Stellvertretender Referatsleiter in Fachbereich EG-Qualitätskontrolle in der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung und in dieser Eigenschaft so nebenbei Vorsitzender einer Arbeitsgruppe bei der UNO in Genf, als Experte für die GTZ, die Deutsche Lufthansa und der Fraport in unzähligen Projekten weltweit im Einsatz. Ich drehte u.a. den GTZ/ZDF-Video-

film "Tropische Früchte". Für die Historische Eisenbahn Frankfurt organisierte ich ungezählte Dampfsonderzüge

Mit dem öffentlichen Nahverkehr beschäftige ich mich seit 1990 als Berater für die CDU meiner Heimatstadt und später auch im MTK. Beim Fahrgastverband PRO BAHN bin ich Pressereferent und als solcher Autor der viel beachteten Broschüre „MEHR VERKEHR AUF DIE SCHIENE“. Außerdem war ich über 12 Jahre einer der Sprecher des Fahrgastbeirates des RMV und als solcher ein stark nachgefragter Interviewpartner der lokalen und regionalen Medien. Derzeit fungiere ich als Pressesprecher im Regionalverband.

Helmut Lind



Ich wohne in Oberursel.

Laut Mitglieds-Liste bin ich am 01.01.1997 bei PRO BAHN eingetreten. Meine erste Sitzung war eine Krisensitzung: PRO BAHN Hessen hat sich vom Bundesverband getrennt wg. Beitragsproblemen - die Regionalverbände Frankfurt und Starkenburg wollten das aber nicht mitmachen und trennten sich dann vom LV und traten beim BV ein. Die Lauterbacher Hessenzentrale wurde dann zu Pro Bahn & Bus.

Vorsitzender in Frankfurt war damals Holger Scheel - ihm folgte Jochen Ridder – danach, im Juli 2005, übernahm ich den Vorsitz, weil Jochen Ridder beruflich nach China ging, bis zum Jahr 2011. 2011 übergab ich den Vorsitz an Thomas Schwemmer.

Als Nachfolger des verstorbenen Heinrich Maier übernahm ich vor ca. fünf Jahren bis heute die Kasse des RV Frankfurt.

Hansjörg Schmidt



Jahrgang 1966.

Wohnort Oberursel, vorher bei Marburg, Verwaltungsbeamter

Ich bin Pendler und Bahnnutzer seit über 30 Jahren; Mitglied bei PRO BAHN seit 2008, seit 2020 stellvertretender Kassenwart

Bahnübergang Oeserstraße in Frankfurt-Nied - Teil II

Am 07. Mai 2020 kam es an dem Bahnübergang Oeserstraße in Frankfurt- Nied um 20:02 Uhr zu einem folgenschweren Unfall bei geöffneten Bahnschranken. Wir berichteten hierüber ausführlich in unserem Newsletter Nr. 01. Wie das Unglück geschehen konnte, ist noch nicht geklärt. Just am 07. Mai 2021 traten die Stadt Frankfurt und DB Netze mit einem gemeinsam getragenen Flyer an die Öffentlichkeit, der den „Bahnübergang Oeserstraße und ein Stufenmodell bis zur vollständigen Beseitigung“ zu Inhalt hat. Bezeichnenderweise fehlen ein Datum der Veröffentlichung und ein Impressum.

Der nachfolgend abgebildete Stufenplan unterscheidet sich von der durch PRO BAHN vorgestellten Skizze dadurch, dass die Umgehungsstraße vom Rebstock kommend bereits 330 Meter (das entspricht in etwa der Länge von drei Fußballfeldern) vor dem jetzigen Bahnübergang von der



STADT FRANKFURT AM MAIN **DB NETZE**

Bau einer Eisenbahnüberführung und dauerhafte Schließung des Bahnübergangs



3

Nutzen:

- Endgültiger Wegfall des Bahnübergangs
- Verbesserung des Verkehrsflusses von Straße und Schiene

Wichtige nächste Schritte:

- Technische Planung der Unterführung (Beginn der Entwurfsplanung im November 2020)
- Herbeiführung Baurecht (Schwerpunkt Straßenbauanteil) und Sicherung der Finanzierung (EKrG)
- Realisierung Straßenbauanteil durch die Stadt Frankfurt (Unterführung der Bahnstrecke), Eisenbahnüberführung durch DB

Termin:

- Inbetriebnahme in der 2. Hälfte der 2020er Jahre in Abhängigkeit vom Baurecht

Bahnübergang Oeserstraße
in Frankfurt-Nied

Stufenmodell bis zur
vollständigen Beseitigung

Abbildung 02/02

Abbildung 02/03

Neubau der technischen Bahnübergangs-Sicherungsanlage



1

Nutzen:

- Zeitnahe Entspannung der Verkehrssituation
- Bessere Abstimmung des Schließvorgangs auf den Straßenverkehr
- Ersatz der Bahnübergangs-Sicherungsanlage durch neue Technik mit Lichtzeichen (Ampel)

Wichtige nächste Schritte:

- Beschlussfassung der Stadt Frankfurt zum Verkehrskonzept im Oktober 2020; anschließend Herbeiführung Baurecht durch die Stadt
- Vorstellung Konzept im Ortsbeirat Nied

Termin:

- Sperrungen für die Bauarbeiten vsl. von Oktober bis Dezember 2021
- Inbetriebnahme vsl. im Dezember 2021

Bau einer Unterführung für Fußgänger und Radfahrer



2

Nutzen:

- Eröffnung einer Fußgänger- und Radwegunterführung deutlich vor der dauerhaften Gesamtschließung des Bahnübergangs
- Entlastung des Bahnübergangs durch eine barrierefreie Querung (Fuß- und Radweg)

Wichtige nächste Schritte:

- Technische Planung der Unterführung (Beginn der Entwurfsplanung im November 2020)
- Herbeiführung Baurecht durch die Stadt Frankfurt und Sicherung der Finanzierung durch DB und Stadt (EKrG)
- Durchführung Grunderwerb für benötigte Flächen

Termin:

- Bau 2023/2024 in Abhängigkeit von Baurecht und Vertrag zur Finanzierung (Eisenbahnkreuzungsgesetz)

Oeserstraße abbiegt und es somit möglich wird, die Neigung weniger steil zu gestalten. Zudem zählt als großes Plus dieser Variante, dass ein Fahrradstreifen möglich wird. Am aufgelassenen BÜ entsteht ein für Sattelschlepper und Gelenkbusse knapp ausreichend großer Minikreislauf.

Was im Entwurf der Bahn gegenüber dem PRO BAHN Vorschlag fehlt, ist die Errichtung einer nur über Treppen zugängigen kleinen Fußgängerunterführung in Höhe des derzeitigen Bahnübergangs, um zumindest sportlichen Zeitgenossen den 200 Meter langen Fußweg über die behindertengerechten 6 % - Rampen zu ersparen. Unklar ist auch, wie der Linienbus in fußläufig zumutbarer Entfernung und möglichst niveaugleich an die geplante Bahnstation „Nied Ost“ der Taunuseisenbahn (Rebstockstrecke) angebunden werden kann.

Am 01. Juni 2021 tagte der Ortsbeirat 6. Unter TOP 15 (Vorlage 47/6) fragt die CDU an, ob eine Wiederholung des Unfalls vom 07.05.2020 während der Interimsphase ausgeschlossen ist und ob sich das Vorhaben zur stufenweisen Beseitigung des BÜ noch im Zeitplan befindet?

(Wilfried Staub)

Die Eiserne Seidenstraße

Geschichte der Seidenstraße 絲綢之路

Etwa 6.400 Kilometer lang war einst das weitverzweigte Wegenetz der Seidenstraße, die von China im Fernen Osten bis an die Mittelmeerküste im Nahen Osten reichte. Über diese Routen gelangten schon vor mehr als 2.000 Jahren Seide, Gewürze, Parfüm, Porzellan, Glas, Tee oder Samen exotischer Pflanzen nach Europa. In der Gegenrichtung wurde China mit Elfenbein, Gold, Silber oder Wein versorgt. Doch schon weit aus früher, also bereits während der Bronzezeit, diente die Seidenstraße dem Austausch von Anbau- und Kulturtechniken innerhalb Asiens und des mittleren Ostens. Wie aber dieses Netzwerk von Karawanenrouten mit fest etablierten Herbergen (Karawansereien) einmal entstand, warum man gerade eine ganz bestimmte Route wählte und was ihre Struktur beeinflusste, ist bis heute nur unzulänglich geklärt. Belegbar ist, dass Teile der Handelswege auf die Trampelpfade nomadischer Viehzüchter und somit sogar 4.500 Jahre zurückdatiert werden können.



Systembild

Abbildung 02/04

Wie aber dieses Netzwerk von Karawanenrouten mit fest etablierten Herbergen (Karawansereien) einmal entstand, warum man gerade eine ganz bestimmte Route wählte und was ihre Struktur beeinflusste, ist bis heute nur unzulänglich geklärt. Belegbar ist, dass Teile der Handelswege auf die Trampelpfade nomadischer Viehzüchter und somit sogar 4.500 Jahre zurückdatiert werden können.

Die Bezeichnung Seidenstraße geht auf den deutschen Geografen Ferdinand von Richthofen zurück, der den Begriff 1877 erstmals verwendete. Seine größte Bedeutung erreichte das Handels- und Wegenetz zwischen 115 v. Chr. und dem 13. Jahrhundert. Mit dem Niedergang Roms wurde die Seidenstraße zunehmend unsicherer und nur noch selten frequentiert. Im 13. und 14. Jahrhundert wurde die Verbindung dann unter den Mongolen wiederbelebt; unter anderen benutzte zur betreffenden Zeit der Venezianer Marco Polo die Route, um nach Cathay (China) aufzubrechen.

Über die Seidenstraße soll Mitte des 14. Jahrhunderts die Pest nach Konstantinopel und Venedig gelangt sein und in Mittel- und Südeuropa sowie Nordafrika den Schwarzen Tod ausgelöst haben, dem bis zu 60 Prozent der Bevölkerung zum Opfer fielen.

Die Maritime Seidenstraße

Die Maritime Seidenstraße spielt in der Vergangenheit nach der Entdeckung des Seeweges nach China, noch mehr aber in Zukunft die dominierende Rolle im globalen Handel zwischen Ost und West. Man muss sich nur die Kapazität des Containerschiffes „Ever Given“, das am 23. März 2021 im Suez-Kanal havarierte, mit 20.000 (!) Containern vom Typ 20-TEU (20-Fuß-Standard-Container) an Bord vor Augen halten, um die Dimensionen des internationalen Warenverkehrs halbwegs zu begreifen. China forciert derzeit zudem den Ausbau des Seehandels mit den anderen asiatischen Ländern, Afrika, Nord- und Südamerika und nicht zuletzt der EU. Hierbei sind grundsätzliche (wirtschaftliche) Veränderungen der Waren- und Handelsströme die treibende Kraft:



- der Pazifikraum entwickelt sich unaufhaltsam zur Drehscheibe des Welthandels,
- die europäischen Atlantikhäfen verlieren weiter an Bedeutung,
- die asiatisch-europäischen Transportwege verlagern sich von Nordwesteuropa (Rotterdam/Antwerpen/Hamburg) nach Südeuropa (Mittelmeer, Adria).

Abb. 02/05 MS Ever Given Foto: Hafen Hamburg

Von dem Aufschwung in Südeuropa profitieren in erster Linie der griechische Hafen Piräus (51 % in chinesischer Hand. Investitionsvolumen bis 2026 € 300 Millionen), aber auch die Adria Häfen Koper und Triest (letzterer mit alleine 12.000 Ganzgüterzügen/Jahr), voran Genua und Marseille.

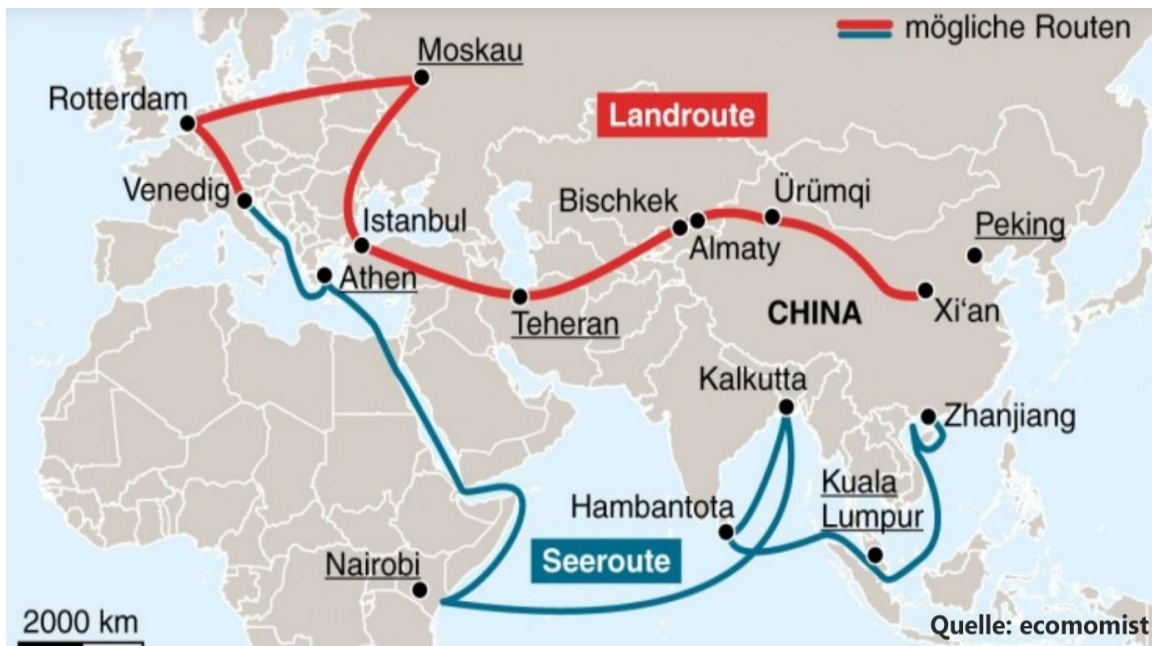


Abbildung 02/06

Kühne Pläne sehen sogar für die nächsten Jahre den ganzjährigen Seeweg von China über die arktische Polarroute zur Ostküste Kanadas und den USA vor.

Landweg

1958 hat man damit begonnen, die Schotterpiste zwischen Pakistan und der chinesischen Provinz Xinjiang als ersten Abschnitt der neuen Seidenstraße autobahnähnlich auszubauen. Die Vereinten Nationen fördern seit 1959 die Komplementierung des transasiatischen Fernstraßennetzes, ein

Projekt, das von 32 asiatischen Staaten gemeinsam getragen und voran getrieben wird. Ein Straßentransport dürfte jedoch nur für Entfernungen von bis zu 2.000 Kilometer von Bedeutung sein, auch wenn es in den letzten Wochen vereinzelt LKW-Durchläufer China-Europa mit medizinischen oder elektronischen Geräten gegeben hat.

Luftfracht

Die Luftfracht zwischen China und Europa wird immer ein Nischenprodukt, wenn auch ein unverzichtbares, bleiben. Sie spielt bei hochwertigen Produkten der elektronischen Industrie und der Medizin oder bei der Beschaffung von wichtigen Ersatzteilen eine unverzichtbare Rolle. Die Frachtkosten sind jedoch so immens hoch, dass sich ein Massentransport von vorneherein ausschließt. In der Corona-Pandemie haben sich die Frachtraten, bedingt durch die Reduzierung des Linienverkehrs noch einmal mindestens verdreifacht. Das, bedingt auch durch die Tatsache, dass in den zahlreich gecancelten Linienflügen zwangsweise nur knapp ausreichender Frachtraum zur Verfügung stand und immer noch steht.

Eiserne Seidenstraße



Abbildung 02/07

Für die Schiene ergeben sich unter Nutzung bestehender transkontinentaler Strecken zahlreiche Trassenvarianten. Der Frachtverkehr wird federführend organisiert von Trans-Asian Railway (TAR; Transasiatische Eisenbahn) in Zusammenarbeit mit der Chinesischen Eisenbahn. Die derzeit bevorzugten Verbindungen sind in der Landkarte weiter unten dargestellt. Es waren aber auch schon versuchsweise Züge bis hin nach Madrid unterwegs.

Handicap der Schiene ist der zweimalige Achswechsel bei den hierfür vorbereiteten Trailern bzw. das zeitaufwändige Umladen der Container von Normalspur- auf Breitspurwaggons und umgekehrt. Diese sollen den Hauptgrund der derzeit häufigen Verspätungen der Züge darstellen. Die Züge starten in China mit bis zu 44 Waggons, beladen mit bis zu 44 Vierzigfuß-Containern, und einer Länge von bis zu 850 Metern (1.000 Meter wären möglich) und etwa 1.600 bis zu 2.000 Tonnen. Spätestens an der russisch-polnischen Grenze muss die Einheit auf die streckentaugliche Länge von 600 Meter eingekürzt werden (max. 740 Meter werden in Europa auf ausgewählten Streckenabschnitten angestrebt). Vom Verlade- bis zum Zielbahnhof sind Containerzüge mindestens doppelt so schnell wie der Seetransport, zumal hierbei der meist viele hundert Kilometer betragene Vor- und Nachlauf zu und von den Häfen entfällt. Ein Vorteil für die im Nordwesten Chinas gelegenen Provinzen, die die Bahnfracht verständlicherweise stark subventionieren. Vereinzelt wird bereits eine Reisezeit von zehn Tagen angepeilt. Zum Durchbruch verhalf dieser Transportvariante der einheitliche, durchgängige Frachtbrief und der Wegfall der Unterwegszollkontrollen. In diesem Zusammenhang fällt oft der Begriff BRI, die sich diesen Erfolg auf ihre Fahnen schreibt.



Abbildung 02/08

Bei der 2013 von Chinas Präsident Xi Jinping ausgelobten **Belt & Road-Initiative (BRI)** handelt es sich um ein zielgerichtetes Zukunftsprojekt „Ein Gürtel – eine Straße“ zur Stärkung des Handels und Wirtschaftswachstums des asiatischen Raums mit der restlichen Welt unter Beteiligung von 60 Ländern. Als bedeutende, langfristig angelegte Entwicklungsstrategie der chinesischen Regierung soll die BRI-Initiative die Land- und Seeverbindungen zwischen Asien, Europa, dem Nahen Osten und Afrika ausbauen, neue Wirtschaftskooperationen in diesen Regionen aufbauen und bestehende Partnerschaften (*zum Wohle und Vorteil Chinas*) stärken, so der Prospekt der BRI.

Entwicklung der Schienentransporte CHINA <> EUROPA (in Ganzzügen)			
Jahr	gesamt	China > Europa	Europa > China
2008 ¹⁾	1		
2011	17	17	0
2012	42	42	0
2013	80	80	0
2014	308	280	28
2015	815	550	265
2016	1.702	1.130	572
2017	3.673	2.399	1.274
2018	6.400	4.600	1.800
2019 ²⁾	19.180		
2020 ³⁾	22.000		

¹⁾ Erste Versuchsfahrt; ²⁾ bis XI; ³⁾ geschätzt, ca.
Alle Angaben ohne Gewähr Quelle: Statista

Abbildungen 02/09; 02/10

Ziel der Züge aus China waren zunächst der größte Binnenhafen Europas in Duisburg und der Hamburger Hafen. Beide Stadorte profitierten von ihrem Knowhow und der eingespielten Logistik im Weitertransport von dort angelegten See-Container auf der Straße und der Schiene.

Seit Ostern 2021 ist eine weitere permanente Destination in Deutschland dazugekommen: Frankfurt am Main mit den beiden CONTARGO Niederlassungen im Gelände des Infraserve Industrieparks Höchst im Westen und im städtischen Osthafen der HFM. Mit einem Jahrestransportvolumen von 2,1 Millionen TEU gehört CONTARGO zu den großen Container-Logistik-Netzwerken in Europa. Der international operierende Logistik-Dienstleister Contargo hat vor fünf Jahren seine trimodale Umschlagstelle im Hafen Höchst übernommen. Trimodal bedeutet in diesem Zusammenhang, dass See-, Schienen- und Straßentransporte unter wirtschaftlichen Aspekten und in

Transportdauer und -kosten Schanghai nach Hamburg, Juni/Juli 2017 (in Klammern 2021)			
Weg	Streckenlänge (km)	Transportzeit (Tage)	Transportkosten (USD/FEU)
Schiene	11.249	16 (14)	6.350 (8.800)
See	20.053	32 (35)	2.410 (6.000)
Luft	8.822	4 (4)	32.490

1 FEU entspricht dem Rauminhalt eines 40 Fuß-ISO-Containers oder 2 TEU, (dem Volumen von zwei 20 Fuß-ISO-Containern)

Quelle: Schramm und Zhang (2018)

klimapolitisch sinnvoller Weise miteinander verknüpft werden, führt Kawus Khederzadeh, Geschäftsführer der Contargo Industriepark Frankfurt-Höchst GmbH in einem Gespräch mit PRO BAHN am 25. Mai mit berechtigtem Stolz aus. Mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen, ist sein erklärtes Ziel. Dazu sollen zukünftig mehrmals pro Woche auch Ganzzüge zwischen Frankfurt und Rotterdam bzw. Hamburg die Straßen entlasten.



Abb. 02/11 Der südmainische Teil des Industrieparks Frankfurt-Höchst mit dem Containerumschlag Foto: google maps

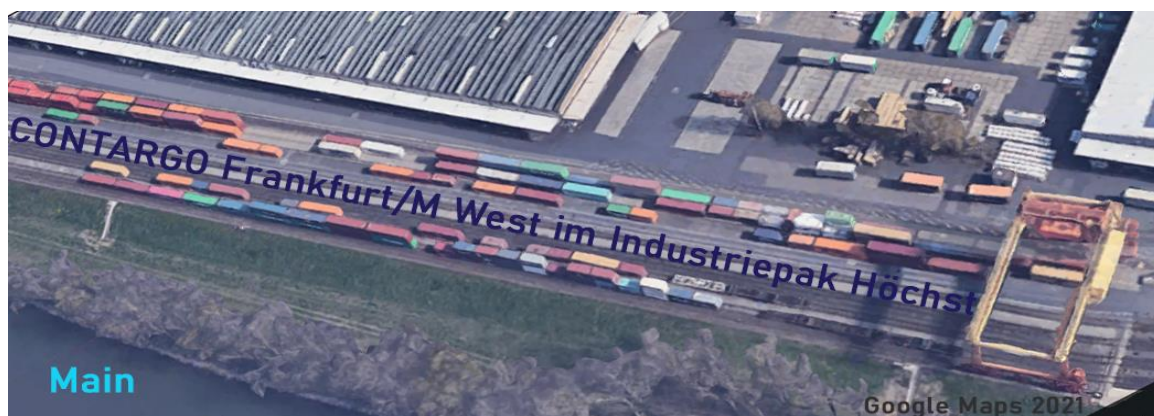


Abbildung 02/12

„Ferner sollen pro Monat zwei Züge aus China in Höchst eintreffen, einer aus Hunan, der andere aus Guangzhou, dem früheren Kanton“, ergänzt Khederzadeh. Angestrebt werden durch Contargo vier oder sogar sechs Zugpaare, die auf dem Rückweg verstärkt Rohholz als Fracht führen. Frankfurt kann auf diesem Sektor nach Meinung von Contargo durchaus noch Potential. In Duisburg kommen bekanntlich derzeit 40 Züge die Woche aus China an. Befürchtungen, dass während der Standzeiten der Züge Container unterwegs verstärkt aufgebrochen werden, haben sich bisher nicht bestätigt. Das Contargo-Gelände am südlichen Mainufer des Industrieparks ist 52.000 Quadratmeter groß und, bietet eine Lagerfläche für 1.800 Standard-Container (TEU).



Abbildung 02/13

CONTARGO	Frankfurt-West	Frankfurt-Ost
Transport Modalitäten	LKW, Barge, Bahn	LKW, Barge, Bahn
Lagerkapazität in TEU	1.800	3.500
Kailänge / Liegeplätze	170 m / 2	300 m / 2
Anzahl Bahngleise / Länge	4 / 400 m, 3 / 170m	2 / 270 m (geplant: + 2 / 300 m)
Krankapazität	2	2
Mobile Geräte	2	2
Reeferanschluß (Terminal)	ja	ja
Gefahrgutumschlag (Container) mit erlaubten Klassen	1.4, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9	1.4S, 2-5, 6, 8, 9
Standards	ISO 9001, C-TPAT, ISO 14001, ISO 50001	ISO 9000ff., ISO 14000, ISO 50001

Verkehrsverbindungen

Wasseranschluss	Main km 22	Main Hafenbecken
Bahnanschluss	Industriepark Höchst (80505617), RGBF Frankfurt Höchst (8011021)	AGL Mainzer Werft (HFM-Gleis 58 und 59)
Binnenschifffahrtsverbindungen	3 x p. Woche Rotterdam 3 x p. Woche Antwerpen Amsterdam auf Anfrage	3 x p. Woche Rotterdam 2 x p. Woche Antwerpen
Bahnverbindungen	3 x p. Woche Rotterdam China	3 x p. Woche Hamburg 3 x p. Woche Antwerpen China

Abbildung 02/14

Zwei (zukünftig: drei) Portalkräne und eine Vielzahl von „Großstaplern“ schlagen die an- und abgehenden Blechbüchsen zwischen Bahn, Schiff und Lkw um. Die wirtschaftlichen Prognosen machen eine baldige Erweiterung des Firmengeländes um weitere 8.000 Quadratmeter zwingend erforderlich. Die Pläne für eine Erweiterung sollten bis Ende des Jahres spruchreif sein. Danach können in Höchst bei CONTARGO bis zu acht Züge, die Hälfte davon aus China, und ebenso viele Binnenschiffe mit bis zu je 350 Standardcontainern umgeschlagen werden.

(Wilfried Staub)

Verfallende Bahnhöfe

heute: Die Verkehrsstation (VS) Frankfurt-Eschersheim

2007, als ich nach Eschersheim zog, war der Bahnhof schon nicht mehr sehr gastlich. Dass das kleine Empfangsgebäude einmal recht hübsch war, lässt sich seit langem nur noch erahnen. Wenigstens gab es damals noch zwei Übergänge über die Gleise. Der südliche Übergang in der Nähe der Maybachbrücke wurde wenige Jahre später wegen Baufälligkeit gesperrt, die Brücke nicht etwa repariert, sondern komplett entfernt. Der nördliche Übergang wurde mit Beginn der Bauarbeiten für den viergleisigen Ausbau der Main-Weser-Bahn abgerissen. Man mutet damit den Fahrgästen während der dreijährigen Bauphase einen Umweg von mehreren hundert Metern über die Maybachbrücke zu, um auf den gegenüberliegenden Bahnsteig zu gelangen.



Bahnhof Eschersheim mit Empfangsgebäude und Resten des früheren südlichen Übergangs. Eine Bürgerinitiative wollte aus dem Bahnhofsgebäude ein Nachbarschaftstreff machen. Doch leider wird es wohl abgerissen. Abb.02/15

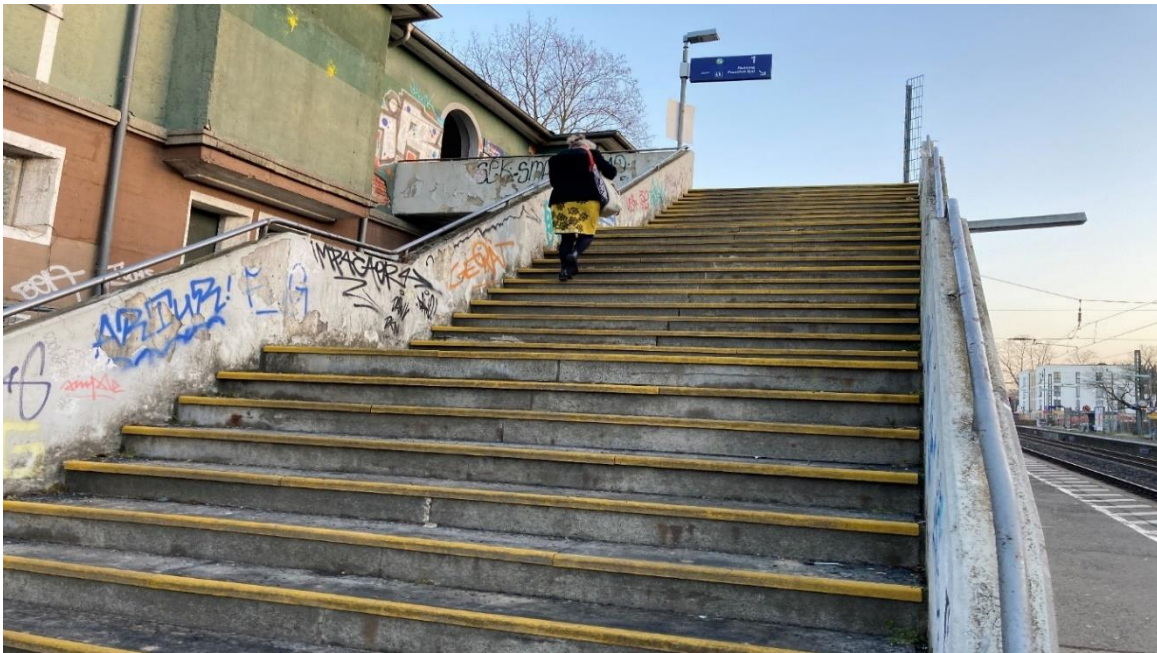
In den letzten Jahren ließ auch die so genannte Verkehrssicherheit des Bahnhofs zu wünschen übrig. Der Abgang zum Gleis 1 ist marode. Trotz mehrfacher Hinweise an die Deutsche Bahn und den RMV wurde vor Kurzem als einzige Maßnahme ein bisschen Dachpappe über die Treppenstufen genagelt.

Anfragen und Aufforderungen, den Bahnhof zu sanieren, wurden von der Deutschen Bahn mit der Begründung abgelehnt, dass der Bahnhof im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Main-Weser-Bahn ja ohnehin komplett umgebaut würde. Ist das ein Grund, um den Fahrgästen über Jahre, inzwischen mehr als ein Jahrzehnt, einen derart verfallenden Bahnhof zuzumuten? Wir finden Nein!



Nicht ungefährlich: Der Treppenabsatz oberhalb der Treppe zu Gleis 1.

Abbildung 02/16; 02/17



Bei Regen holt man sich „nur“ nasse Füße...Im Winter besser die Spikes nicht vergessen! ... denn man kann tief fallen. Im Bild gut zu erkennen: Die mit Dachpappe dürftig gesicherten Stufen Richtung Gleis 1.

Abbildung 02/18

Nun sind die Bauarbeiten für den viergleisigen Ausbau im vollen Gange. Hoffen wir, dass die neue Station ein Prunkstück wird.

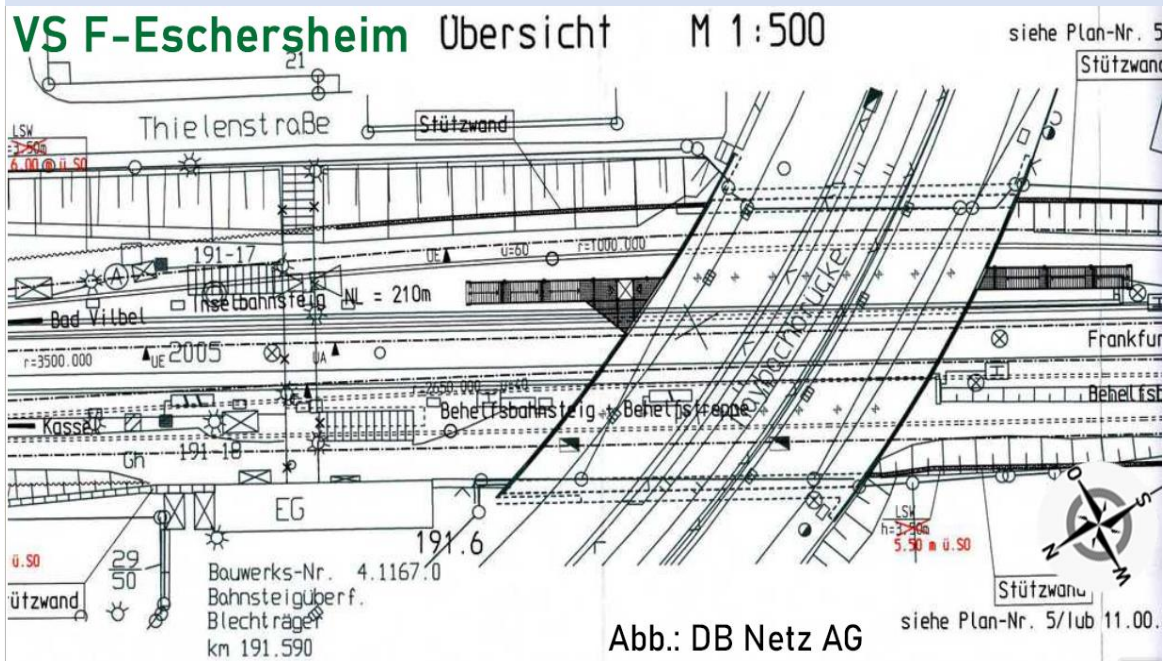


Im Winter ist alles noch eine Nummer trister. Hier die Verkehrsstation Eschersheim Bahnhof

Abbildung 02/19

Was bleibt ist das Warten auf die neue Station Eschersheim. Sie soll Richtung Süden unter die Maybachbrücke verlegt werden. Aufgänge direkt auf die Maybachbrücke verkürzen den Weg für umsteigende Fahrgäste zur U-Bahn-Station Weißer Stein. Auch ein Fahrstuhl ist geplant, denn der neue Haltepunkt ist als Mittelbahnsteig geplant.

So wird die neue VS Eschersheim Ende 2022 einmal aussehen



(Text und Fotos): Kristine Schaal

Abbildung 02/20

Mobilitätsleitbild Stadt Hanau - Zwischenbericht



Der schicke ZOB Hanau Freiheitsplatz mit seinem völlig untauglichem Wetterschutz

Abbildung 02/21

An den Arbeiten zum Mobilitätsleitbild der Stadt Hanau nehmen die verschiedensten gesellschaftlichen Verbände teil, auch PRO BAHN, jedoch konnte die letzte Videokonferenz auf Grund von technischen Schwierigkeiten nur unvollständig durchgeführt werden. Zumindest erhielten wir nachträglich [schriftliche Unterlagen](#). Die Arbeiten werden fortgesetzt.

Hanau hat im Jahr 2020 die 100.000-Einwohner-Marke überschritten, im Jahr 2010 waren es etwa 89.000, prognostiziert werden für das Jahr 2035 deren 114.000.

Auf Grund der geographischen Lage und historischen Entwicklung kann die Stadt sehr ansehnliche Bahnverkehrsverbindungen auf mehreren Ebenen bieten, also ICE, RB und der S8 und S9 über den Flughafen nach Wiesbaden. Fahrten nach Berlin, Hamburg, Dortmund, München und in die Schweiz sind direkt mit dem ICE ab Hanau Hbf möglich.

Der Hanauer Hauptbahnhof liegt aufgrund der historischen Entwicklung des Bahnstreckennetzes in peripherer Lage etwa zwei Kilometer südlich der Innenstadt. Besser erschlossen wird die Innenstadt durch die RB-Station Hanau West. Die weiteren sechs Stationen Großauheim, Klein-Auheim, Steinheim, Wilhelmsbad, Wolfgang und Hanau Nord sind an den schienengebundenen ÖPNV angeschlossen; aufgrund der Lage der Stationen sowie der Netz- und Linientopologie spielt der Schienenverkehr für innerstädtische Verkehrsrelationen nur eine untergeordnete Rolle.

Seit dem Jahr 2019 bis 2023 gibt es einen Nahverkehrsplan, er gilt bis 2023.

24.000 Auspendlern stehen 34.000 Einpendler gegenüber; es gibt also einen deutlichen Überschuss an Einpendlern.

Analog zu vielen anderen deutschen Städten haben insbes. folgende Entwicklungen die städtische Administration zur Aufnahme dieses Projekts geführt:

- deutliche Erhöhung der Einwohnerzahl
- deutliche Zunahme des PKW-Verkehrs
- noch stärkere Zunahme des Radverkehrs
- Zunahme des Wirtschaftsverkehrs, ins. der Paketlieferungen
- Zunahme der zu Fuß Gehenden
- Wünsche der Bevölkerung nach Stellplätzen, auch in sehr verdichteten Stadtteilen
- Wünsche der Bevölkerung nach autofreien bzw. autoreduzierten Innenstadtbereichen.

In Hanau fällt auf, dass auch kurze Strecken bis ca. drei Kilometer mit dem Auto zurückgelegt werden und zwar von jüngeren Verkehrsteilnehmern. Demgegenüber kann beobachtet werden, dass die Altersgruppen 50-60 und in zweiter Linie 60-70 viel häufiger zu Fuß unterwegs sind.

Die Stadt möchte, dass ein Großteil des Verkehrs bis zu einer Länge von fünf Kilometer häufiger mit dem Fahrrad bzw. zu Fuß zurückgelegt wird. Hierfür fehlt jedoch die entsprechende Infrastruktur. Wie und wo baut man neue Fahrradwege ohne gleichzeitig die Autolobby auf den Plan zu rufen? Viele Menschen verzichten deswegen aufs Rad, weil gerade innerstädtische Hauptstrecken viel zu gefährlich sind. Die jährlich steigenden Unfallzahlen bei den Radfahrern sprechen Bände. Wir haben es also mit politischen, baulichen und psychologischen Hindernissen zu tun, welche den Ausbau des Radverkehrs analog zu anderen europäischen Ländern in Deutschland massiv behindern.



Hanau Hbf: Erforderliche Umbaumaßnahmen in Verbindung mit dem Streckenausbau auf der Kinzigtalbahn Abb. 02/22

Der Innenstadtumbau hat bisher nicht zu einer Reduzierung der Attraktivität der Hanauer Innenstadt geführt. Bei den 4.500 Parkplätzen im Stadtzentrum gibt es eine sehr hohe Nachfrage nach Dauerparkplätzen. Die Pendler kommen aus einer Entfernung von 10-15 Kilometer. Parkplätze für Kurzparker sind hingegen nicht ausgelastet.

Die Zunahme der elektrisch betriebenen Fahrräder, Roller und Autos bedingt eine deutliche Aufrüstung der Elektrifizierungs- und Wasserstoffinfrastruktur. Neben der Frage der Finanzierung stellt sich auch die Frage nach den geeigneten Standorten.



Längst überfällig, die Sanierung der Bahnsteigunterführung und Herstellung eines barrierefreien Zugangs Abb. 02/23

Im Vergleich zu anderen Städten ähnlicher Größe hat Hanau bereits einen vergleichsweise hohen ÖPNV-Anteil.

- Die ÖPNV-Angebotsqualität ist gut mit Ausnahme der Abendstunden und Randzeiten
- Bahnverkehr: Schienenseitig ist Hanau mit 8 Bahnhöfen gut angebunden
- Die Attraktivität der 8 Bahnhöfe ist jedoch nicht befriedigend
- P+R-Anlagen sind gut ausgelastet und werden vor allem von den Einpendlern aus MKK genutzt.

Die Verknüpfung zwischen dem SPNV und dem ÖPNV soll zukünftig an den acht Bahnhöfen optimiert werden.

Hanau möchte bis zum Jahr 2040 klimaneutral werden, das impliziert eine Zunahme des Rad- und Fußgängerverkehrs, Ersatz der aktuellen Busflotte durch alternative Antriebe, Reduzierung des auf Verbrennungsmotoren basierenden MIV.

Im Bereich der urbanen Logistik soll der Warenverkehr an dezentralen Hubs gebündelt werden, innerhalb der Wohnquartiere sollen mehr Abholstationen, nicht nur von der DHL, installiert werden. Hier zeigt sich jedoch eine nur geringe Bereitschaft, in solche Stationen zu investieren, die Konkurrenten fordern eher Zugang zu den Stationen der DHL.

Die Pandemie hat auch in Hanau zu einer Reduzierung des PKW-Verkehrs, zu einer Verbesserung der Luftqualität sowie zu einer höheren Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer geführt. Der Parkraumdruck ist ebenfalls zurückgegangen. Rückläufige Zahlen sind auch im Hanauer ÖPNV zu verzeichnen.

Sobald die Pandemie mitsamt ihren Folgen halbwegs in den Griff zu bekommen ist, geht man davon aus, dass die sehr große Mehrheit der Betriebe ihre Mitarbeiter zurück in die Betriebe ordern wird. Es wird damit gerechnet, dass der MIV, die Nutzung des ÖPNV und vor allem das Radfahren erneut deutlich zulegen werden.

Das Auto ist weiterhin bei jüngeren männlichen Migranten aus den arabischen und osteuropäischen Ländern ein Statussymbol, dies ist gerade in Gemeinden mit hohem Migrantenanteil erkennbar. Bei der deutschstämmigen Bevölkerung trifft das eher für die ältere männliche Bevölkerungsgruppe zu, jedoch mit sinkender Tendenz.

(Text und Fotos: Apostolos Koreas)

Eine Tram für die Schloßstraße! Und ein Fahrradweg. Und nun?

Die Schloßstraße in Frankfurt-Bockenheim ist eine Hauptachse für den Fahrradverkehr, zudem soll dort bald wieder eine Straßenbahn rollen. Wie kann sie umgestaltet werden, so dass sie allen Verkehrsmitteln und allen Verkehrsteilnehmer:innen gerecht wird? Das ist kein einfaches Unterfangen!

Ende 2020 berichteten die Zeitungen intensiv über die Schloßstraße in Frankfurt-Bockenheim. Die Führung für Fahrräder wurde auf einem ca. 750 m langen Teilstück neu gestaltet. Die Schloßstraße wurde zur Fahrradstraße umgewidmet mit einem Verbot der Überholung von einspurigen Fahrzeugen. Es gilt ein Tempolimit von 30 km/h, außerdem dürfen PKW und LKW keine Zweiräder mehr überholen. Damit sollen die Fahrradfahrer:innen sicherer auf dieser wichtigen Fahrradachse unterwegs sein. Gleichzeitig ist eine neue Straßenbahnlinie (Tramlinie 13) in der Planung. Sie soll vom Industriebahnhof zum Hauptbahnhof geführt werden und durch die Schloßstraße auf den vorhandenen Gleisen (die heute für Betriebsfahrten genutzt werden) verkehren.



Eine Straßenbahn, unterwegs auf der Schloßstraße – momentan noch nur im Rahmen von Sonderfahrten
(Foto: Helmut Lind)

Abbildung 02/24

Die heutige Lösung ist noch nicht ideal. Der Mischverkehr von Fahrrädern und Autos führt immer wieder zu gefährlichen Situationen, weil Autos trotz des Verbotes versuchen, Fahrräder zu überholen und Fahrradfahrer:innen sich dadurch häufig bedrängt fühlen. Die Fahrradfahrer:innen weichen außerdem häufig in die Schutzzone zwischen parkenden Autos und Fahrbahn aus, wo sie aber wiederum nicht fahren sollen, weil sie dort durch sich öffnende Autotüren gefährdet sind.

Daher wurde Ende 2020 im Ortsbeirat 2 eine andere Lösung vorgestellt, die beispielsweise auch vom ADFC mitgetragen wird. Der Plan sieht vor, die Straßenbahnschienen zu teeren („Überfahrbarmachung“), so dass sich dann die Straßenbahn und die Autos den Platz auf den Schienen teilen müssten. Die jetzige Fahrbahn würde ausschließlich zum Fahrradweg, der jedoch von Autos weiterhin gequert werden muss, um auf die Parkplätze am Seitenstreifen, bzw. von dort auf die Fahrbahn zu kommen.

Den Mischverkehr auf der Straßenbahntrasse halten wir jedoch nicht für gut, denn dieser führt immer wieder zur Behinderung der Straßenbahnen und bremst sie aus. Derzeit gibt es intensive Bemühungen, den Straßenbahnverkehr in Frankfurt insgesamt wieder zu beschleunigen (nachdem die Liniengeschwindigkeit in den letzten Jahren stark rückläufig war) und dazu den Straßenbahn- und Autoverkehr möglichst zu entflechten. Schwierig bei der oben beschriebenen Lösung wäre auch der barrierefreie Ausbau der Straßenbahnhaltestelle am Kurfürstenplatz.

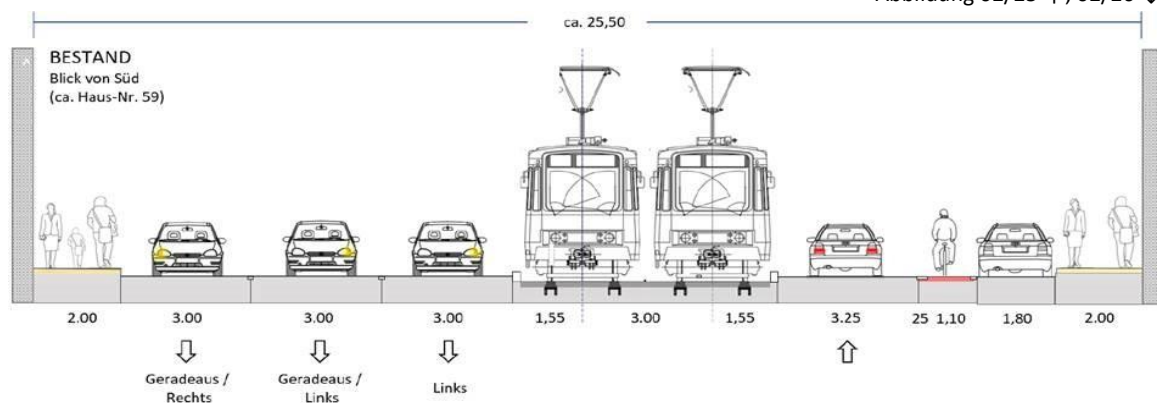
Eine bessere Lösung aus unserer Sicht wäre daher, den Fahrradweg dort anzulegen, wo heute am Straßenrand Parkplätze sind. Dann könnten Straßenbahnen, Fahrräder und Autos ungehindert rollen. Außerdem würden Fahrräder nicht von Autos gefährdet, die von der Fahrbahn in der Straßenmitte zu den Parkplätzen am Straßenrand (und genauso in der anderen Richtung) den Fahrradweg queren müssten.

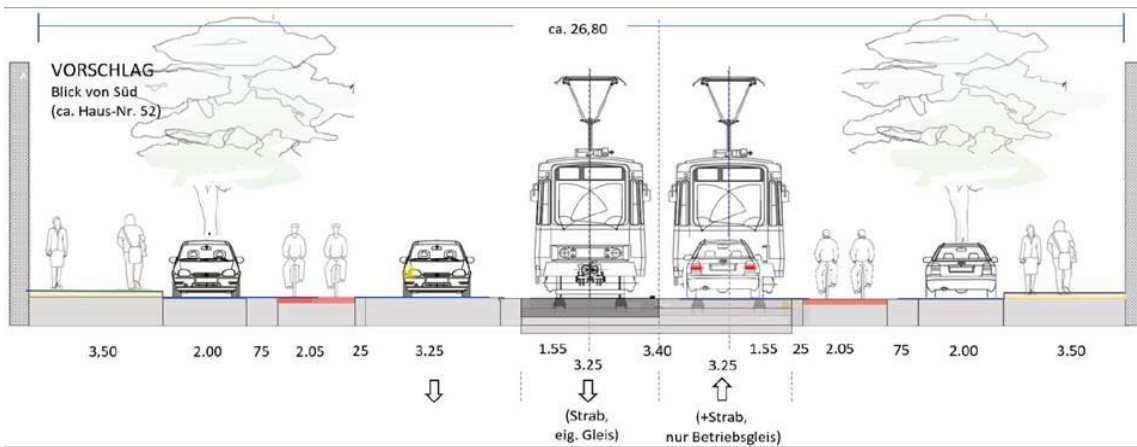
Für diese Lösung würden aber etliche Parkplätze wegfallen. Daher wäre das wohl politisch nicht durchsetzbar.

Im Rahmen einer parteipolitischen Stellungnahme für die Frankfurter CDU hat sich unser Mitglied Frank Nagel gemeinsam mit Verkehrsexperten detailliert mit der Situation auseinandergesetzt.

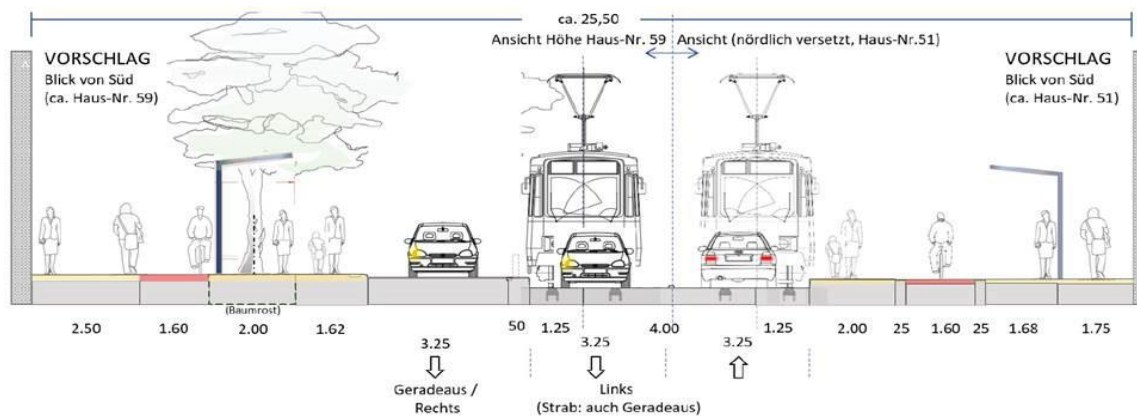


Abbildung 02/25 ↑; 02/26 ↓





Zunächst ein Blick auf die Situation vor der Umgestaltung. Der Fahrradweg direkt neben den parkenden Autos ist zu schmal, der inzwischen vorgeschriebene Sicherheitsabstand von 1,5m beim Überholen von Fahrrädern durch Autos kann nicht eingehalten werden. Die Fahrradfahrer:innen sind permanent durch sich öffnende Autotüren gefährdet. *Abbildungen 02/27 ↑; 02/28 ↓*



Der Parkdruck im Bereich Schloßstraße/Kursfürstenplatz existiert ausschließlich durch die Anwohner. Die gesamte Nachkriegsbebauung südlich der Leipziger Straße wurde (mit Ausnahme der wenigen Wohneinheiten die in den 80'er Jahren nachverdichtet wurden) ohne jegliche Garagen/Parkmöglichkeiten gebaut. Die Bewohner der meist vier- oder fünfgeschossigen Bauten haben kaum eine Chance ihre Fahrzeuge auf anmietbaren Flächen abzustellen.

Dazu kommen die Anforderungen der Feuerwehr, denn die seit 2011 stillgelegte Feuerwache 4 in der Schwälmer Straße wird reaktiviert. Deren Anforderungen sind sogar die größte Herausforderung bei einer Lösung! Durch die Fahrleitung der Straßenbahn und die Aufhängung der Straßenbeleuchtungen ist die Aufstellfläche zum Einsatz einer Drehleiter und dessen Schwenkbereich quasi festgelegt.

Insbesondere durch die Aufstellflächen der Drehleitern blieb bei zahlreichen Untersuchungen des Straßenraumes letztendlich nur eine Variante der Straßenaufteilung übrig, ohne eine größere Anzahl von Parkplätzen zu entfernen. Ein Anlegen der Radverkehrsanlage unmittelbar neben den Gehwegen schied daher aus. Ein geschützter Radfahrstreifen ist in der Schloßstraße nicht anzulegen.

Die Straßenbahn muss sich in diesem Vorschlag zumindest abschnittsweise die Schienen mit den Autos teilen. *Abbildung 02/29*



Ebenfalls nicht trivial ist die Anlage von barrierefreien Haltestellen am Kurfürstenplatz. Die früheren Haltestellenanlagen sind zwar noch vorhanden, aber sie können nicht einfach reaktiviert werden. Sie sind zu schmal, um barrierefrei ausgebaut zu werden. Dieses Problem lässt sich aber lösen, wenn man die Haltestellen versetzt, also nur eine Haltestelle pro Richtung, anlegt.

Diese Planungen böten wenigstens die Möglichkeit, im Bereich der Parkstreifen sehr großzügig Baumpflanzungen vorzunehmen und damit der Straße einen Alleincharakter zu geben.

(Kristine Schaal, Frank Nagel)

Aussetzung der Tariferhöhung beim RMV

Der Landesverband PRO BAHN hat dem RMV in einer vom Berichterstatter initiierten und am **09. Juni 2020** veröffentlichten [Presseerklärung](#) (PM) vorgeschlagen, die für das Geschäftsjahr 2021 bereits beschlossene Preiserhöhung für ein halbes Jahr auszusetzen und dafür auf die komplexe Preisreduzierung als Folge für die auf das zweite Halbjahr 2020 befristete Reduzierung des Mehrwertsteuersatzes zu verzichten. Der Text der PM von vor einem Jahr liest sich wie folgt (Auszug):



Foto: RMV Abb. 02/30

In Anbetracht der Tatsache, dass für die Umsetzung einer Fahrpreisanpassung bei den komplexen Vertriebssystemen der Verkehrsverbünde in der Regel eine Vorlaufzeit von etwa zwei Monaten erforderlich ist und der damit verbundene Verwaltungsaufwand in keinem sinnvollen Verhältnis zu Nutzen für die Fahrgäste besteht, unterbreitet der Landesverband Hessen des Fahrgastverbandes PRO BAHN dem RMV (und allen anderen Verkehrsverbänden) einen pragmatischen Vorschlag zur Lösung des Problems. Dies auch im Hinblick auf die Tatsache, dass der RMV-Tarif, die Fahrscheinautomaten, -drucker und Geldkassetten keine Münzen kleiner als 5 Cent kennen.

Der Vorschlag von PRO BAHN sieht folgendes: Der RMV belässt die Ticketpreise bis zum 31. Dezember 2020 wie sie sind und verzichtet zum 1. Januar 2021 auf die übliche Maßnahme einer Preiserhöhung für sechs Monate. Damit kommen alle Stammfahrgäste mit zeitlicher Verzögerung doch noch in den Genuss der Mehrwertsteuersenkung. Die geplante Preiserhöhung findet dann erst zum 1. Juli 2021 statt. Der RMV hat diesen

pragmatischen Vorschlag dann auch 1:1 umgesetzt. Mehr Die ab 01. Juli 2021 gültigen Fahrpreise des RMV sind [hier](#) online abrufbar.

PRO BAHN gratuliert



und



Mit dem neuen [Verkehrsvertrag](#) zum Dezember 2023 werden über 15 Jahre die Leistung im so genannten **Mittelhessennetz** schrittweise von 3,5 um $\frac{1}{4}$ auf 4.3 Mio. Zugkilometer ausgeweitet. Die Hessische Landesbahn (HLB) löst damit den bisherigen Betreiber, DB Regio mit seinen unbeliebten Fahrzeugen der BR 443, ab. Auf den Linien RB 37, 40, 41 und 49 kommen dann die bewährten Tfs des Typs Coradia Continental zum Einsatz, die bis zu 840 Sitzplätze pro Zug aufweisen. Für die nächsten 15 Jahre ist die HLB unverändert der Betreiber des [Nahverkehrs auf der Schiene zwischen Limburg – Gießen – Fulda und Gersfeld](#). Zehn fabrikneue [Lint 54](#) verstärken den Dieselfuhrpark.

RMV und SPNV-Nord haben den Betrieb der [RheingauLinie erneut an die VIAS](#) GmbH vergeben. Die vorhandene Flotte wird modernisiert. Das Fahrplanangebot wird um 20 Prozent ausgeweitet und in einem zweiten Schritt um die Linie RB 9 ergänzt.

PRO BAHN gratuliert beiden Betreibern und freut sich, dass zwei in der hiesiger Region bekannte, bewährte und bei den Fahrgästen beliebte Betreiber erneut bzw. erstmals „zum Zuge“ gekommen sind. 😊

Abenteuer RMV: Verbindungsauskunft und Anschluss-Sicherung

Für die Verbindung von Hofheim-Lorsbach nach Hattersheim, Posthof, am Feiertag, 13. Mai 2021 (wegen Bauarbeiten im Bhf. Hofheim nur Stundentakt der S2) , Ankunft 14 Uhr, Entfernung ca. acht Kilometer, zeigte mir der RMV folgende Möglichkeiten an:

Bahnhof / Haltestelle	Zeit	Dauer	Umst.	mit	Tarif*
Bus & Bahn - Mittwoch, 12.05.21					
Hofheim am Taunus-Lorsbach Bahnhof	22:15 ab	0:57	2		Nicht verfügbar
Hattersheim (Main) Posthof	23:12 an				
Hofheim am Taunus-Lorsbach Bahnhof	23:15 ab	0:57	2		Nicht verfügbar
Hattersheim (Main) Posthof	00:12 an				
Bus & Bahn - Donnerstag, 13.05.21					
Hofheim am Taunus-Lorsbach Bahnhof	18:15 ab	1:27	2		Nicht verfügbar
Hattersheim (Main) Posthof	19:42 an				

Ergebnisse, wenn man eingibt: „alternative Haltestelle zulassen“

Bahnhof / Haltestelle	Zeit	Dauer	Umst.	mit	Tarif*
Hofheim am Taunus-Lorsbach Bahnhof	13:15 ab	0:24	1		
Hattersheim (Main) Hofheimer Straße	13:29 an				
Bus & Bahn - Donnerstag, 13.05.21					
13:15 ab	Hofheim am Taunus-Lorsbach Bahnhof			Gleis 3	
	S-BahnS2	Richtung Dietzenbach Bahnhof Fahrzeuggebundene Einstiegshilfe vorhanden, Klimaanlage Betreiber: DB Regio AG S-Bahn Rhein-Main verkehrt im 60-Minuten-Takt.			
13:18 an	Hofheim am Taunus Bahnhof - Umstieg			Gleis 3	
13:24 ab				Bussteig 3	
	Niederflurbus Bus X17	Richtung Frankfurt (Main) Flughafen Terminal 1 Betreiber: Autobus Sippel verkehrt im 60-Minuten-Takt.			
13:29 an	Hattersheim (Main) Hofheimer Straße - Ausstieg				
13:29 ab	Fußweg	10 Min., ca. 608 m			
13:39 an	Hattersheim (Main) Posthof				2,75 €/ 1,65 €
13:15 ab	Hofheim am Taunus-Lorsbach Bahnhof			Gleis 3	
	S-BahnS2	Richtung Dietzenbach Bahnhof Fahrzeuggebundene Einstiegshilfe vorhanden, Klimaanlage Betreiber: DB Regio AG S-Bahn Rhein-Main verkehrt im 60-Minuten-Takt.			
13:21 an	Kriftel Bahnhof - Ausstieg			Gleis 2	
13:21 ab	Fußweg 26 Min., ca. 1,8 km				
13:47 an	Hattersheim (Main) Posthof				

Letztere Auskunft erschien mir reichlich absurd – bis mein Ehemann versuchte, an diesem Tag um 10 Uhr in Hattersheim, Posthof, zu sein. Da passierte nämlich folgendes: Er nahm die S2 um 9 Uhr 15, die um 9 Uhr 18 in Hofheim sein sollte, und wollte dann mit dem X 17 um 9 Uhr 24 weiter nach Hattersheim. Die S 2 kam auch pünktlich, blieb dann aber „wegen eines vorausfahrenden Zuges“ 5 Minuten stehen und kam daher mit 5 Minuten Verspätung in Hofheim an, bei 6 Minuten Übergangszeit. Mein Mann sah aus der Bahnstufunterführung noch einen Bus abfahren, es war der X17. Vor der Alternative stehend, eine Stunde auf den nächsten Bus zu warten oder zu Fuß nach Hattersheim zu gehen, entschied er sich (bei immerhin schönem Wetter) für letzteres und war dann statt um 9 Uhr 45 um 10 Uhr 30 am Ziel, damit immerhin noch eine Viertelstunde schneller als mit dem nächsten Bus, sofern dieser pünktlich gewesen wäre. Und warum? Weil der stündlich verkehrende X17-Bus nicht 5 Minuten auf die stündlich verkehrende S2 aus Richtung Niedernhausen wartete. - Da wäre es dann in der Tat besser gewesen, bis Krißel weiter zu fahren und von dort ca. eine halbe Stunde zu Fuß zu gehen, anstatt von Hofheim aus über eine Stunde! Ich habe um 13 Uhr 30 das Auto genommen – wundert das jemand?

(Barbara Grassel)

Meckerecke

Sonntags bleiben wir (nicht) zuhause im Landkreis Schweinfurt

Ostern reisten wir von Frankfurt nach Schweinfurt Hbf, von dort wollten wir das letzte Stück unseres Weges nach Schwebheim mit dem Bus zurücklegen. Vergeblich warteten wir auf den Bus 8137 weiter nach Schwebheim, der laut DB-Auskunft und auch laut Aushangfahrplan um 12:10 abfahren sollte. Im Internet fanden wir schließlich die Information darüber, dass der Landkreis Schweinfurt seinen Busverkehr an Sonn- und Feiertagen „aufgrund der Corona-Verordnung“ (nicht nur) auf dieser Linie eingestellt hat. Was das mit der Corona-Verordnung zu tun hat, habe ich bis heute nicht verstanden. Von einer Ausgangssperre an Sonn- und Feiertagen in Unterfranken ist mir nichts bekannt.

Auch fehlende Busse können nicht das Problem gewesen sein. Denn davon fanden wir reichlich.



*Busse der Fa. Harry Metz, die mit dem regionalen Linienverkehr im Landkreis Schweinfurt beauftragt ist, in Schwebheim
Abbildung 02/31*

Genauso wenig wie die Verantwortlichen im Landkreis Schweinfurt bereit sind, irgendeinen vernünftigen Grund dafür anzugeben, dass sie Teile der Bevölkerung derart massiv in ihrer Mobilität einschränken, scheinen sie bereit zu sein, darüber zu informieren. Der Aushang an der Haltestelle (den wir ausreichend Zeit hatten, ausführlich zu studieren) weist nur auf Maßnahmen bis zum 31. Januar hin, ist also völlig veraltet. Auch die Auskunftssysteme im Internet weisen die Busverbindung als vorhanden aus.

Hoffen wir, dass man sich irgendwann, und sei es durch den Anblick dieser Busse, die nichts lieber wollen als Fahrgäste zu transportieren, umstimmen lässt und uns unsere sonntägliche Bewegungsfreiheit wiedergibt.

Wer sich trotzdem nicht unterkriegen lässt, dem sei besonders der durchgehende RE55 von Frankfurt Richtung Bamberg empfohlen. Für eine etwas längere Reisezeit wird man durch eine umsteigefreie Fahrt in bequemen und angenehm wenig ausgelasteten Doppelstockzügen der DB Regio belohnt – und durch schöne Ausblicke besonders auf der alten Strecke am Main entlang. Momentan empfehlen allerdings wir die Fahrt unter der Woche, denn wenn sie dürfen, dann fahren die Busse zuverlässig und komfortabel auch das letzte Stück bis Schwebheim.

(Text und Foto: Kristine Schaal)

Termine

Das nächste Monatstreffen findet am Montag, dem 05. Juli 2021, ab 18:30 Uhr wiederum als Video-(Audio-Konferenz) statt.

Weitere Monatstreffen: (immer montags um 18:30 Uhr)

02. August

06. September

04. Oktober

01. November

06. Dezember

☛ 17. Juli: Mitgliederversammlung des Landesverbandes PRO BAHN Hessen(digital)

Einladung hierzu ergeht in diesen Tagen an alle Mitglieder im LV

Informationen, Anmeldung zu den digitalen Monatstreffen unter frankfurt@pro-bahn-hessen.de

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

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; 2021-06-13

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.