

NEWSLETTER des RV Großraum Frankfurt am Main

Ausgabe 01.1/2021

Frankfurt a.M., im April 2021

Sie lesen in dieser Ausgabe:

Regionalmitgliederversammlung des RV Frankfurt	2
Mehr Verkehr auf die Schiene	3
Schienenverkehr im Kreis Offenbach	5
Unerschöpfliches Thema Fahrgastinfo	4
Die Leiden der Fahrgäste	5
On-De-Mo - das neue Zauberwort?	7
Der Bahnübergang Oeserstraße in Frankfurt-Nied	12
Bild des Monats	17
Impressum, Termine	17

Liebe Mitglieder,

heute halten Sie die erste Ausgabe unseres Newsletters in den Händen. Wir möchten Sie auf diesem Weg regelmäßig über unsere Arbeit und weitere spannende Themen rund um den ÖPNV in unserer Region informieren. Den Newsletter werden wir nur in elektronischer Form, als pdf-Datei, zur Verfügung stellen und Ihnen per Mail zuschicken.

Ein Jahr Verbandsarbeit in Zeiten einer Pandemie liegt hinter uns. Aufgrund der Kontaktbeschränkungen konnten wir kaum Präsenzveranstaltungen durchführen. Auch der „Umsteiger“, die Mitgliederzeitung des Landesverbandes, ist seit Ende 2019 nicht mehr erschienen und wird in der bisherigen Form nicht mehr fortgeführt. Daher freuen wir uns, dass wir unseren Newsletter nun auf die Schiene bringen konnten.



Foto: Barbara Grassel

Denn es ist viel passiert, und wir begleiten Organisation und Durchführung des öffentlichen Personenverkehrs weiter kritisch. Regelmäßig sind die Planungen für die RTW bei uns Thema, gerade im kritischen Bereich in Höchst. In diesem Zusammenhang hat Wilfried Staub Taktverdichtungen auf einigen Linien detailliert untersucht.

Apostolos Koreas gab uns einen ausführlichen Einblick über die Planungen und Verbesserungsmöglichkeiten im Schienenverkehr im Kreis Offenbach.

Leider läuft auch immer wieder einiges schief. Die Fahrgastinformation wird nicht immer den Ansprüchen der Fahrgäste gerecht, wie Barbara Grassel an einigen ernüchternden Beispielen zeigt. Die Linie S2 ist und bleibt im westlichen Abschnitt ein Sorgenkind.

Neuigkeiten gibt es zum On-Demand-Verkehr im Main-Taunus-Kreis, sowie vom Bahnübergang Oeser Straße in Nied, der mit einem schweren Unfall im Mai 2020 traurige Schlagzeilen machte.

Gute Neuigkeiten gibt es in eigener Sache: Wir konnten die Jahreshauptversammlung im vergangenen Oktober als Präsenzveranstaltung durchführen und einen neuen Vorstand wählen.

Ein weiteres Thema, das uns in nächster Zukunft wieder beschäftigen wird, ist der Fernbahn- oder Ost-West-Tunnel in Frankfurt. Die Machbarkeitsstudie dazu soll demnächst vorgestellt werden und wird sicherlich Thema eines der nächsten Newsletter.

An dieser Stelle schon der Hinweis, dass unsere diesjährige Jahreshauptversammlung, die für Montag, den 03. Mai 2021 geplant war (damals noch in der Hoffnung, dass wieder eine Präsenzveranstaltung möglich ist) in den Spätherbst, hoffentlich dann wirklich als Präsenzveranstaltung, verschoben wurde. Die Einladung geht den Mitgliedern zu gegebener Zeit zu.

Wenn Sie Themen haben, die Ihnen wichtig sind, freuen wir uns über Ihre Nachricht, über Ihren Besuch in einem unserer Monatstreffen (in der Regel jeden ersten Montag des Monats) oder einen Hinweis für den nächsten Newsletter
Und nun viel Spaß beim Lesen!

Viele Grüße, für den gesamten Vorstand,

Dr. Kristine Schaal
(Vorsitzende)

Regionalmitgliederversammlung des RV Frankfurt

Der frisch gewählte Vorstand des Regionalverbandes Großraum Frankfurt e.V. (von oben nach unten): Hansjörg Schmidt (Oberursel), Helmut Lind (Oberursel), Dr. Barbara Grassel (Hofheim a. Ts.), Wilfried Staub (Bad Soden a. Ts.), Dr. Kristine Schaal (Frankfurt a.M.), Apostolos Koreas (Neu-Isenburg).

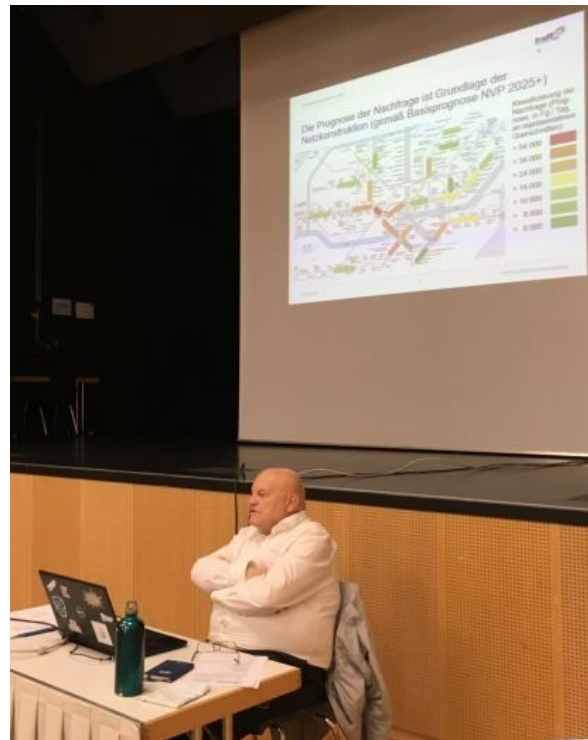


Bild links von oben nach unten: Hansjörg Schmidt, Helmut Lind, Wilfried Staub, Dr. Barbara Grassel, Dr. Kristine Schaal, Apostolos Koreas; Bild rechts: Verkehrsdezernent Klaus Oesterling.

Fotos: Thomas Kraft

Im Anschluss an die Regionalmitgliederversammlung fand die Informationsveranstaltung mit dem Frankfurter Verkehrsdezernenten Klaus Oesterling zu den geplanten Neuerungen im Lokalen Nahverkehrsplan der Stadt Frankfurt a.M. statt.

Ziel der Neustrukturierung des Bus- und Straßenbahnnetzes und der Taktverdichtung auf 7,5 bzw. mindestens 10 Minuten in der HVZ ist es, einen deutlichen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität in Frankfurt zu erreichen und den Fahrgästen auch mehr Komfort durch ein höhere Platzangebot zur Verfügung zu stellen. Mit Herrn Oesterling hat Frankfurt den richtigen Mann an der richtigen Stelle, der – so die Meinung von PRO BAHN – anstehende Infrastrukturprojekte fachkundig und mit Nachdruck umzusetzen, in der Lage ist.

Auf Nachfrage gab Herr Oesterling ausführlich und ohne Zeitlimit Auskunft über den aktuellen Stand bei der Realisierung der RTW.

Mehr Verkehr auf die Schiene

Wilfried Staub engagiert sich seit über 20 Jahren ehrenamtlich im Fahrgastverband PRO BAHN Hessen. Viele seiner detailliert ausgearbeiteten Vorschläge sind in die eine oder andere Verbesserung ganz unterschiedlicher Projekte des ÖPNV in der Rhein-Main-Region eingeflossen. So zuletzt in die Änderung der Linienführung der Buslinie 803. Er war 12 Jahre Mitglied des Sprecherteams des Fahrgastbeirates des RMV, bevor er sich aus Altersgründen von dieser ehrenvollen Aufgabe zurückzog. Und er vertrat über zwei Jahrzehnte die Interessen der Stadt Bad Soden in der Gesellschafterversammlung der MTV. In der vorliegenden 80 Seiten umfassenden Broschüre zeigt er an Hand mehrerer Beispiele auf, wie der Verkehr in den nächsten Jahren auf der umweltfreundliche Schiene verdichtet werden könnte.



Diese Ausarbeitungen in der 3. Auflage, Version 10 finden Sie auf der Homepage des RV Frankfurt:

<http://www.pro-bahn-frankfurt.de/index.htm/files/Ausarbeitung%20Zweigleisigkeit.pdf>

Schienenverkehr im Kreis Offenbach

Apostolos Koreas hat sich mit dem Schienenverkehr und dessen Verbesserungsbedarf im Kreis Offenbach befasst:

Wer sich für diese umfangreichen Ausarbeitungen interessiert, wende sich bitte, entweder an die
Im Januar 2021

FOTOTOUR

SCHIENENVERKEHR IM KREIS OFFENBACH

Es wird auf folgende Verkehre bzw. Projekte eingegangen:

1. Die Odenwaldbahn (RB 80, 81/82, 85, 86 und 66)
2. Die Dietzenbacher-Dieburger Erklärung (S2)
3. Die Verlängerung der Tram 17 bis nach Dreieich-Sprendlingen
4. Die RTW-Süd (Buchschlag und Neu-Isenburg)
5. Die Dreieichbahn, die S2, die RTW, die Tram 17
6. Die Ost-West-Verbindung Seligenstadt – Neu-Isenburg
7. Die Verlängerung der S1 nach Seligenstadt
8. Die S7, Frankfurt Hbf, Zeppelinheim, Riedstadt-Goddelau

Übersicht der S-Bahnen, Zuglinien und Strassenbahnen im Kreis OF

<https://www.kvgof.de/fahrplaene-und-linien/plaene/streckennetz/s-bahnen-zuglinien-und-strassenbahnen/>

Autoren direkt oder per E-Mail an

frankfurt@pro-bahn-hessen.de



Bf Neu-Isenburg, Blickrichtung Nord, Süd, Unterführung; Bf Dreieich-Buchschlag. Fotos: Apostolos Koreas

Unerschöpfliches Thema Fahrgast-Info

„RMV empfiehlt: Gehen Sie zu Fuß“ titelte das Höchster Kreisblatt am 27.02.2021, denn die Fahrplan-Auskunft des RMV per Handy-App funktionierte nach einem Update nicht mehr. Fahrgäste bekamen auf der App zum Teil lange Fußwege empfohlen statt bestehender Verbindungen mit Bahnen und Bussen. Suchen nach Verbindungen mit konkreter Umsteigestation waren ebenso gestört, so war der Bahnhof Frankfurt-Höchst gar nicht auffindbar. Oder es wurde zum Beispiel Fahrgästen in Frankfurts Innenstadt geraten, 650 Meter weit in sportlichen sechs Minuten von der Haupt- zur Konstablerwache zu laufen. Hier fahren bekanntlich sieben S- und zwei U-Bahnlinien in engstem Takt bei einer Minute Fahrzeit.

Nachfolgend einige Aufnahmen vom Hofheimer Bahnhof, wo seit August letzten Jahres immer wieder die DB-Anzeige auf dem Bahnsteig (teilweise) ausfällt und so statt „dynamisch“ nur „statisch“ anzeigt, und die Anzeigetafeln der MTV für die Busse immer wieder schwarz bleiben.

Fotos auf der nächsten Seite.

(Barbara Grassel)



Fotos: Barbara Grassel

Die Leiden der Fahrgäste der S 2

Bahnhof Niedernhausen: Nicht nur marode Straßenbrücke bremst Schienenverkehr aus

Die S-Bahn-Linie S2 gehört zu den verspätungsanfälligsten Linien der S-Bahn-Rhein-Main – und dies, obwohl sie sich ihre Gleise weder mit Güter-, noch mit Fernzügen teilen muss. (Die 2-3 Güterzüge täglich zu / von den Westerwälder Tongruben spielen für die Einhaltung des Fahrplanes keine Rolle.)

Seit Sommer 2019 mussten die Fahrgäste, die außerhalb Frankfurts bis auf wenige Ausnahmen an den RE-Halten keine Fahrt-Alternative mit dem ÖPNV haben, allerdings noch mehr Unannehmlichkeiten und Einschränkungen hinnehmen.

Vom 12.08.2019 an fielen wegen der Bauarbeiten am Bahnhof Niedernhausen die Verstärkerzüge auf der Linie S 2 aus, so dass zwischen Hofheim a. Ts. und Niedernhausen auch in der Hauptverkehrszeit nur Züge im Halbstundentakt vorgesehen waren (die dann allerdings häufig zu spät kamen und oft ganz ausfielen). Dieser Baustellenfahrplan sollte ursprünglich bis Mitte November gelten, wurde dann aber Ende Oktober bis zum 13.12.19 und nochmals bis zum 14.02.20 verlängert. Der Ausfall der Verstärkerzüge dauerte somit über ein halbes Jahr an. Davon abgesehen, dass diese Salami-Taktik ohne rechtzeitige Information

der Fahrgäste nicht akzeptabel war, war es Menschen aus Eppstein und seinen Ortsteilen sowie aus Lorsbach während dieser ganzen Zeit nur ausnahmsweise bzw. nicht möglich, Termine pünktlich wahrzunehmen, wenn sie mit der Bahn anreisen, von Anschlüssen an die Busse in Hofheim oder Züge in Frankfurt gar nicht zu reden. Viele Fahrgäste wechselten daher wieder auf den Pkw, sofern sie die Möglichkeit hatten. Wer auf die Bahn angewiesen war, musste mindestens 45 Minuten früher zum Bahnhof, in der Hoffnung, dass wenigstens eine der halbstündlichen Bahnen fährt und wusste nie, wann er/sie am Ziel ankommen würde.



Bildquelle: HessenMobil

Hier hätte durch einen Ersatzverkehr zwischen Niedernhausen und Hofheim a. Ts. Abhilfe geschaffen werden müssen. Dies ist jedoch nicht geschehen.

Nachdem anschließend ein dreiviertel Jahr lang ein normaler Betrieb mit den leider üblichen immer wieder auftretenden Verspätungen und Ausfällen stattfand, kam die nächste Hiobsbotschaft: Periodisch durchgeführte Vermessungsarbeiten an der bereits gesperrten Eisenbahnüberführung auf der Wiesbadener Straße ergaben Ende November 2020, dass ein zweiter Pfeiler in eine nicht mehr tolerierbare Schiefelage geraten war. Die Situation schien dermaßen dramatisch, dass Erschütterungen durch die darunter verkehrenden Züge die Brücke zum Einsturz bringen könnten. Am 01. Dezember 2020 hatte Hessen Mobil daher verfügt, dass der Bahnverkehr darunter mit sofortiger Wirkung eingestellt und die Oberleitung stromlos geschaltet werden muss.

Die zögerliche Brückensanierung bzw. das Hinausschieben des Abrisses und Neubaus der seit Jahren als marode bekannten Brücke über die Bahngleise in Niedernhausen durch Hessen Mobil hatte nun nicht nur zur Behinderung des Individualverkehrs mit Kraftfahrzeugen, Fahrrädern und zu Fuß geführt, sondern auch den Bahnverkehr in Niedernhausen und damit auf den Strecken Limburg - Wiesbaden und Limburg - Frankfurt a.M. zum Erliegen gebracht.

Der Ausfall der Regionalbahnen zwischen Idstein und Frankfurt a.M. und der Ersatz durch Busse führte für Fahrgäste aus dem Raum zwischen Limburg und Idstein für drei Wochen nicht nur zur Notwendigkeit des mehrfachen Umsteigens, sondern auch zu Kapazitäts-Reduzierungen ausgerechnet in Corona-Zeiten. Mit Bussen können niemals so viele Fahrgäste transportiert werden wie in einem Langzug der S-Bahn oder einem Doppelstockzug der Regionalbahn. In überfüllten Ersatz-Bussen ist kein Abstandhalten möglich. Hinzu kam, dass zwischen Idstein und Frankfurt-Hbf. keine Fahrzeuge mit WC mehr fuhren. Nicht besser sah es für Fahrgäste zwischen Limburg und Wiesbaden aus, die auf Ersatzbusse ausweichen müssen.

Die Möglichkeit, zwischen Limburg und Frankfurt den ICE zuschlagfrei zu nutzen, dürfte für die meisten Fahrgäste auch keine hilfreiche Lösung gewesen sein, schon wegen der Lage des ICE-Bahnhofes Limburg-Süd weit außerhalb des Stadtzentrums.

Nun ist die marode Straßenbrücke zwar gesichert, aber noch nicht abgerissen.

Wie Hessen Mobil am 1. Februar mitgeteilt hat, läuft aktuell das Vergabeverfahren für den Brückenabriss. Ende April soll mit ersten vorbereitenden Arbeiten begonnen werden. Ende Mai bis Ende Juli erfolgt dann der Einbau der Traggerüste. Der Abbruch der Brücke ist für Anfang August geplant. Ab Mitte September werden die Traggerüste zurückgebaut und die Stützen noch entsprechend abgebrochen. Bis zum 30.01.2022 könnten alle Restarbeiten erledigt und der Abbruch fertiggestellt sein.

Für den Brückenabriss hat Hessen Mobil von Mai bis Dezember eine Reihe kürzerer und längerer Sperrpausen bei der Deutschen Bahn beantragt. Diese Sperrpausen werden größtenteils nachts oder an Wochenenden und Feiertagen eingerichtet und betreffen immer nur einzelne Gleise oder kleinere Teilbereiche der Gleisanlagen. Insgesamt stehen im Bereich der Brücke elf Gleise zur Verfügung.

Die Entscheidung, ob und wie auf den Gleisen umgeleitet wird, liegt allerdings allein bei der Deutschen Bahn, was das genau bedeutet, bleibt abzuwarten!

Vor diesem Hintergrund sind die Befürchtungen der S2-Fahrgäste groß und u.E. berechtigt, dass eine Verlängerung der S2 bis nach Darmstadt zu noch mehr Verspätungen und Zug-Ausfällen führen wird. Schließlich würde die Fahrstrecke nicht nur erheblich länger, was an sich schon die Verspätungsanfälligkeit erhöht, sondern ein Teil der Strecke zwischen Dietzenbach und Darmstadt wird eingleisig geführt werden. Deshalb fordern wir eine Trennung der Linien. Ein Verkehrsbedürfnis für eine durchgehende Linie vom Taunus um Frankfurt herum durch den Rodgau nach Darmstadt besteht sicher nicht, ein solches für eine durchgehende Verbindung vom Rodgau nach Darmstadt und eine Verbindung, wenn auch mit Umstieg, von Dietzenbach nach Darmstadt, dagegen schon.

(Barbara Grassel)

On-De-Mo – das neue Zauberwort?

Was ist "On-Demand-Mobilität"?

Das Konzept folgt der Idee, Personen in Kleinbussen ohne Fahrplan- und Linienbindung im Unterschied zum Anruflinienbus und Anrufsammeltaxi, jedoch mit Fahrtenbündelung im Unterschied zum Taxi, beinahe so individuell wie mit dem eigenen Personenwagen zu befördern.

Das Projekt und seine Finanzierung soll am Beispiel der Stadt Hofheim a. Ts. im Main-Taunus-Kreis dargestellt werden. Angepriesen wird es so:

Das besondere Kennzeichen von OnDeMo ist die spontane, flexible und einfache Nutzbarkeit. Fahrtwünsche können spontan mittels einer App oder telefonisch abgegeben werden. Automatisiert und softwaregestützt werden Fahrtwünsche entgegengenommen, Fahrtwünsche zusammengelegt und eine linienungebundene Dienstleistung von Punkt zu Punkt angeboten. Kern des Systems ist eine für den gesamten Raum Frankfurt RheinMain standardisierte Software sowie ein standardisiertes Hintergrundsystem, in dem die Koordination, die Disposition der Fahrzeuge sowie die Buchung durch den Kunden und die Abrechnung erfolgt. Die Steuerung der Auftragsannahmen und die dynamische Planung der Fahrtrouten zielen darauf, die Fahrtrouten unter Berücksichtigung von Gesichtspunkten wie Fahrtdauer und -komfort zu optimieren. OnDeMo bildet Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme im ÖPNV mit folgenden Vorteilen:



Bildquelle: DB

OnDeMo als Teilprojekt für Hofheim ist ein integrierter Bestandteil des RMV-Verbundvorhabens OnDeMo-FRM - On-Demand-Mobilität für die Region Frankfurt RheinMain.

Der RMV übernimmt die Rahmenplanung sowie die übergeordnete Entwicklung und Anpassungen der Software für die Auftragsverwaltung, Disposition von Fahrzeugen und Fahrten sowie für die Abrechnung dieser neuen Mobilitätsdienste. Der RMV übernimmt weiterhin koordinierende Aufgaben des Projektmanagements sowie die Integrationsaufgaben (übergreifende Tarifintegration, übergreifende Kommunikation).

Für Hofheim übernimmt und hält die MTV die Fahrzeuge, trägt anteilige Lizenz- und Wartungskosten der Software, lokale spezifische Planungsleistungen, lokale Genehmigungen/Konzessionen, Fahrzeugausschreibung und -beschaffung sowie das lokale Marketing. Die Stadt Hofheim profitiert von den zentralen Serviceleistungen von RMV und MTV. Sie übernimmt anteilig Betriebskosten, z.B. Personalkosten, Energiekosten, Wartungs- und Reparaturkosten, Abstellplatzkosten sowie anteilig Kosten für Software. Fahrzeuge, Software und Betrieb werden ausgeschrieben. Die Ausschreibung für die Fahrzeuge und Software erfolgt u.a. aus Synergiegründen gemeinsam mit den anderen Projektpartnern.

Kosten und Finanzierung

Bei einem *geplanten* Starttermin Anfang 2020 (Konzeption, Planung, Vergabeverfahren, Beschaffung von Fahrzeugen und Software, Betriebsvorbereitung) hat das Projekt eine Laufzeit bis zum 31.12.2024. Als fördertechnische Besonderheit ist herauszustellen, dass der Fördermittelgeber zu einer Förderung der Fahrzeuge und zu einer Anschubfinanzierung des Betriebes bereit ist. Dies ist in dem gewählten innovativen Ansatz, insbesondere der Beschaffung von Elektrofahrzeugen und dem breiten regionalen Ansatz unter der Koordination durch den RMV begründet. Hier können unterschiedliche Bedienungsansätze getestet werden. Insgesamt wird mit rund 181 Fahrzeugen gerechnet, 8 davon sind für Hofheim geplant.

Die Gesamtkosten teilen sich auf die einzelnen Phasen auf:

Phasen (2020-2024)	Kosten in Euro (netto)
Konzeptionsphase mit Grundkonzept, Konzessionsmodell, Lastenhefte	80.000
Entwicklungsphase mit Entwicklung der Bedienungskonzepte	197.000
Umsetzungsphase mit Fahrzeugen, Software und Betriebskosten	4.518.000
Projektkoordination, Dokumentation und Evaluation	149.000
Gesamtkosten	4.944.000

Die Finanzierung stellt sich wie folgt dar:

Die Finanzierung erfolgt mittels der Förderung aus dem Projektantrag, einer Anschubfinanzierung des BMVI, einer Anschubfinanzierung des RMV, einer weiteren in Aussicht gestellten Finanzierung seitens des Landes im Rahmen der neuen Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Land und den Verbünden ab dem Jahr 2022, aus Erträgen der Bedarfsverkehre sowie aus der Eigenleistung der MTV und der Stadt Hofheim am Taunus. Da die Bedarfsverkehre Leistungen der AST-Angebote ersetzen, werden deren Kosten für eine Finanzierung gegengerechnet.

Was sind die Fördervoraussetzungen?

Die Stadt Hofheim am Taunus ist zwar nicht von einer Überschreitung der Grenzwerte von Luftschadstoffen betroffen, kann aber als Nachbarkommune der Städte Frankfurt und Wiesbaden von den Fördermöglichkeiten des Bundesprogramms Saubere Luft 2017-2020 profitieren. Die Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (MTV) hat im Rahmen der Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ einen Förderantrag eingereicht. Es gibt eine grundsätzliche Förderzusage des Bundesministeriums für Wirtschaft und digitale Infrastruktur (BMVI), die unter dem Vorbehalt eines Gremienbeschlusses und der Gegenfinanzierung durch Kommune und MTV steht.

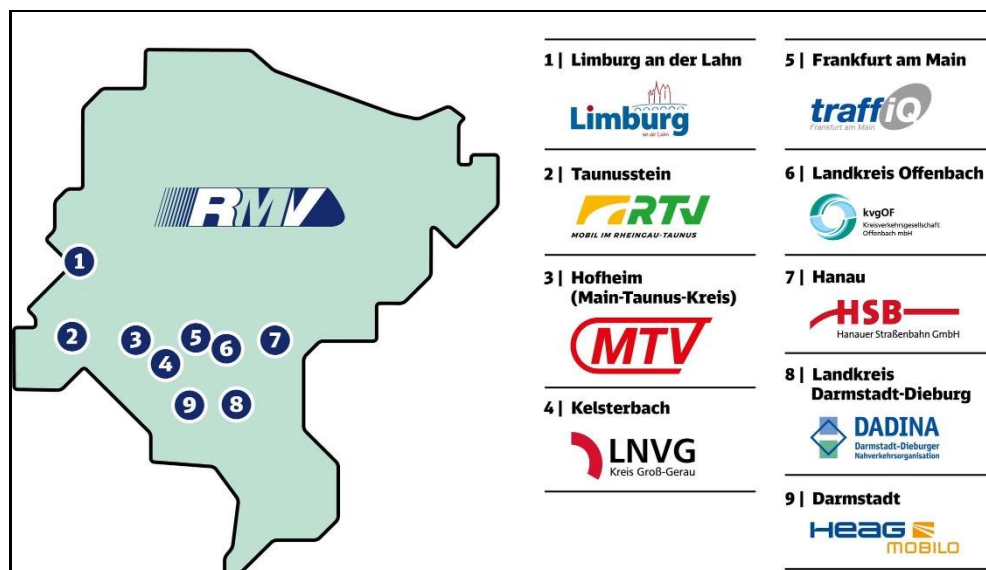
Das Gesamtkonzept sieht die Einführung eines elektromobilen On-Demand-Systems für die Stadt Hofheim durch die MTV vor. Wesentliches Ziel ist eine langfristige Emissionsreduktion und die Erreichung positiver verkehrlicher Effekte durch die Reduktion von Pkw-Fahrten. Die Einführung soll durch die MTV in Zusammenarbeit mit geeigneten Kooperationspartnern für die Softwareentwicklung und den Fahrzeugbetrieb erfolgen. Ziel des Angebotes ist es, ein attraktives Angebot als Alternative zum Pkw für die Bewohner und Pendler zu testen und zu etablieren, die ÖPNV-Nutzung zu erhöhen und so die Schadstoff- und Lärmemissionen sowohl in der Stadt Hofheim als auch in der Region des RMV zu reduzieren.

Auf Deutsch gesagt: Die Voraussetzungen für eine Förderung dieses Projektes sind, dass die Fahrzeuge per Smartphone-App bestellt werden können und dass sie reinen Elektro-Antrieb haben.

Immerhin "dürfen" die Fahrzeuge auch per Telefon-Anruf bestellt werden, ohne dass die Förderung entfällt.

Wie lange läuft die Förderung?

Die Bundes-Förderung läuft fünf Jahre. Danach muss die Kommune den On-Demand-Betrieb entweder selbst finanzieren oder einstellen.



Bildquelle: DB

Wie hoch sind die Kosten für die Kommunen mit und ohne Fördergelder?

Die Finanzierung erfolgt mittels der Förderung aus dem Projektantrag, einer Anschubfinanzierung des BMVI, einer Anschubfinanzierung des RMV, einer weiteren in Aussicht gestellten Finanzierung seitens des Landes im Rahmen der neuen Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Land und den Verbünden ab dem Jahr 2022, aus Erträgen der Bedarfsverkehre sowie aus der Eigenleistung der MTV und der Stadt Hofheim am Taunus. Da die Bedarfsverkehre Leistungen der AST-Angebote ersetzen, werden deren Kosten für eine Finanzierung gegengerechnet.

Es ergibt sich eine Förderquote von rd. 54% über alle Kosten. Diese Förderquote, die auch Betriebskosten abdeckt, wird sehr selten bei einem Förderprojekt des Bundes erreicht. Die MTV übernimmt die Fahrzeuge inkl. Versicherung und Steuern, die Ladeinfrastruktur sowie die Eigenleistungen, deren konzeptionelle Inhalte, Anpassungen und Evaluierungen für die spätere Ausdehnung von On-Demand-Verkehren in das Bedienungsgebiet der MTV genutzt werden können. Auf die Stadt entfallen die direkt zurechenbaren Kosten des Betriebes.

Die Kosten für Hofheim a. Ts. wurden Anfang 2020 mit knapp 1 Mio. Euro jährlich angesetzt. Etwas über 75.000 Euro soll durch die Zuzahlungen der Fahrgäste eingenommen werden, 575.000 Euro betragen die Zuschüsse – während des Förderzeitraumes. Danach müssen Stadt und MTV die gesamten 920.000 Euro finanzieren.

Welche Fahrzeuge werden eingesetzt?

Probleme bereitet bislang offenbar die Fahrzeugauswahl, denn die bislang überall vorgestellten "Hopper", aus dem Kreis Offenbach, sog. London-Taxis, verfügen nicht über den geforderten reinen Elektro-Antrieb. Offenbar soll es auch nur sechssitzige Fahrzeuge wie beim AST geben. D.h., dass größere Gruppen nicht gemeinsam befördert werden können. Ob der Fuhrpark dann ausreicht, um mehrere Fahrzeuge einzusetzen, und wie sich die Kosten dadurch entwickeln, ist nicht bekannt. Die Ausschreibung für die Fahrzeuge erfolgte Mitte Februar 2021.

Welche Kosten entstehen für die Fahrgäste?

Im Gegensatz zu den öffentlichen Bussen und AST-Angeboten sollen Fahrgäste für die On-Demand-Angebote einen Zuschlag zahlen. Geplant ist ein Grundzuschlag von 2 Euro für eine Strecke bis 2 km und danach ein entfernungsabhängiger Zuschlag von 20 Cent pro Kilometer. "Wer Bahnkarten hat, fährt günstiger", war einem Pressebericht zu entnehmen. Mehr war bislang nicht zu erfahren. Ob Kinder und Menschen, die wegen einer Behinderung vom Beförderungsentgelt befreit sind, weniger bzw. nichts zahlen, ist nicht bekannt. Wer also Schicht arbeitet und früh und/oder spät (oder am Wochenende) mit dem ÖPNV zur Arbeit bzw. nach Hause will, müsste pro Arbeitstag ohne Vergünstigung mehr als 2-4 Euro zu zahlen, da die meisten Ortsteile mehr als 2 km vom S-Bahnhof entfernt sind. Beispiel von Hofheim, Rathaus, nach Wildsachsen: 10 km, macht 3,60 Euro; nach Diedenbergen Kirche: 4 km, macht 2,40 Euro Zuschlag pro Fahrt.

Was sind die Bedienzeiten? Vergleich mit AST

Eine Ausweitung der Bedienzeiten auf die Nachtstunden ist nicht vorgesehen. Bislang soll es bei den Bedienzeiten des AST-Verkehrs bleiben.

Wie wird mit den Fahrgästen abgerechnet?

Das ist völlig unklar. Da die Fahrtrouten auf den "Heimfahrten" der Fahrgäste individuell angepasst werden sollen, um alle vor ihrer Haustür abzusetzen, fragt sich, ob der letzte Fahrgast, der aussteigt, die ganzen Umwege zu den Haustüren der anderen Fahrgäste mitbezahlen soll? Oder wird jeweils die direkte Route für jeden berechnet und abgerechnet, und wie soll das funktionieren?

Entsprechendes gilt für den ersten Fahrgast bei "optimierten" Routen ab der nächst gelegenen Haltestelle.

Wie steht es um die Barrierefreiheit?

In die bisherigen AST-Fahrzeuge kann nicht barrierefrei eingestiegen werden, sondern nur etwa so "bequem", wie in 2-türige Pkw auf die Rücksitze. Mobilitätseingeschränkte Menschen sind damit von der Nutzung ausgeschlossen. Wie das bei den On-De-Mo-Fahrzeugen sein wird, weiß man noch nicht.

Können Fahrräder, Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle befördert werden?

Bei den bislang vorgestellten "Hoppert" ist dies nicht möglich, jedenfalls müssten die "Insassen" von Rollstühlen aussteigen, da die Rollstühle während der Fahrt nicht ausreichend gesichert werden können. Wie sie das bewerkstelligen sollen und vor allem, wie sie auch wieder in ihre Rollstühle einsteigen sollen, bleibt schleierhaft. Mindestens 4 Sitzplätze wären dann auch nicht mehr nutzbar.

Kinderwagen könnten nur zwischen die beiden gegenüberliegenden 3-er Sitzreihen gestellt werden, mit der Folge, dass dort ebenfalls mindestens 4 Sitzplätze entfallen.

Kosten-Vergleich On-De-Mo /AST / Einsatz von Taxen am Bsp. Hofheims:

Für die Stadt Hofheim a. Ts. wurden die On-De-Mo Kosten mit Zuschüssen und mit Kostenbeteiligung der Fahrgäste wie o.a. mit ca. **575.000 Euro** angegeben. Ohne Zuschüsse lägen sie bei **920.000 Euro**. Die derzeit anfallenden Kosten für den AST-Verkehr betragen in Hofheim a. Ts. ca. **370.000 Euro**. Würde die Stadt Hofheim statt der On-De-Mo-Kosten die Taxi-Kosten für Fahrten im gleichen Umfang übernehmen, fielen beim derzeit gültigen Hofheimer Taxi-Tarif Kosten in Höhe von jährlich **400.000 Euro** an.

Fazit

Das On-De-Mo-Angebot ist **für die Kommunen** bereits während des 5-jährigen Förderzeitraums etwa anderthalb mal so teuer wie das bisherige AST-Angebot oder die Übernahme der regulären Taxi-Kosten für den Fahrtumfang des jetzigen AST-Angebotes. Nach Auslaufen der Förderung wird es etwa zweieinhalbmal so teuer wie das AST und immer noch mehr als doppelt so teuer wie der Einsatz von regulären Taxen.

Die vorgesehenen On-De-Mo-Fahrzeuge bieten nur 6 Sitzplätze, Mitnahme von Kinderwagen, Rollstühlen ist schwierig und geht zu Lasten der wenigen Sitzplätze. Für die Beförderung von Gruppen (z. B. am Wochenende) sind sie zu klein. Menschen mit selbstfahrenden Rollstühlen können sie allein nicht benutzen, da sie während der Fahrt ihren Rollstuhl verlassen müssen.



Bildquelle: RMV

Für **die Fahrgäste** verteuern sich die Fahrten erheblich, wenn wieder wie bis 2016 beim AST ein Zuschlag erhoben wird und dieser auch noch entfernungsabhängig ist. Und dies, ob sie nun den "Komfort" des Absetzens vor der Haustür wollen oder nicht. Das lässt vermuten, dass die Nutzung wieder auf die Werte der AST-Nutzung sinkt, wie sie vor der Abschaffung des AST-Zuschlages vor 2016 waren.

Eine Ausweitung der Bedienzeiten auf den Zeitraum zwischen 0 und 6 Uhr ist bislang nicht geplant. Somit ist das Angebot für Schicht-Arbeitende nicht hilfreich, und wer nachts von einer Feier nach Hause will, muss nach wie vor ein Taxi bestellen.

Ohne die Mehrkosten für weitere Software für die Auftragsverwaltung, Disposition von Fahrzeugen und Fahrten sowie für die Abrechnung dieser neuen Mobilitätsdienste und die Integrationsaufgaben (übergreifende Tarifintegration, übergreifende Kommunikation) durch den RMV für das On-De-Mo-Angebot könnte man sicher das Bus-Angebot in den Abendstunden und am Wochenende ohne Mehrkosten für die Fahrgäste ausweiten. Ob die Kostenberechnung, die für den Starttermin Anfang 2020 angegeben war, noch aktuell ist, wenn das Projekt tatsächlich an den Start geht, und wann das sein wird, ist nicht bekannt.

(Barbara Grassel)

Der Bahnübergang Oeserstraße in Frankfurt-Nied



Bild 1: Der Bahnübergang Nied Oeserstraße mit einer etwas chaotischen, aber funktionierenden Verkehrsführung

In Deutschland gibt es im Jahr 2015 noch 23.500 Bahnübergänge (BÜ). Etwa 75 Prozent davon befinden sich im Bereich der DB, der Rest verteilt sich auf [NE](#)-, Industrie- und Hafenbahnen. Entsprechend der [Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung \(EBO\)](#) ist ein Bahnübergang eine schienengleiche Kreuzung von Straßen, Wegen und Plätzen mit Bahngleisen. Wie diese Übergänge zu sichern sind, regelt § 11 der EBO. Die Einhaltung der Vorschriften überwacht das [Eisenbahnbundesamt \(EBA\)](#). Rund 150 Unfälle ereignen sich in Deutschland jährlich an Bahnübergängen. Mehr als 90 Prozent dieser Vorkommnisse gehen

auf Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer zurück. 2017 starben in diesem Zusammenhang 29 Menschen. Man unterscheidet zwischen technisch ungesicherten Übergängen (nur durch Andreaskreuz, Drehkreuz oder Drängelgitter ausgestattet) und technisch gesicherten Bahnübergängen. Letztere sind mit Blinklicht, Rotlicht, Halb- oder Vollschraken, einer Kombination von beiden und zusätzlich oft mit akustischem Warnsignal ausgestattet.

Es gibt viele kuriose Bahnübergänge in Deutschland - und noch viel mehr weltweit. Nachzulesen und anzuschauen im Internet und auf YouTube.

Ein ausgefallener Bahnübergang in Nied mit Folgen



Foto 2: Der Bahnübergang aus der Sicht von Google Streetview

Der BÜ 6,984 (Oeserstraße) fällt unter die Kategorie der ausgefallenen Bahnübergänge. Ausgefallen deshalb, weil mitten auf den Gleisen die Birmingham Straße und ein Zubringer zu einem Sportzentrum auf die Oeserstraße einmünden und zudem noch zwei Feldwege auf den Stauraum treffen. Eine Zeitlang existierte hier sogar eine abknickende Vorfahrtsregelung. Ungewöhnlich sind auch die fünf (!) extrem langen Schrankenbäume dieser Vollschrake.

Bei geöffneten Schrankenbäumen sind am Donnerstag, dem 07. Mai 2020 kurz nach 20 Uhr bei einem Zugunfall in Frankfurt-Nied eine Fußgängerin tödlich und zwei weitere Personen, ein Autofahrer und eine Fahrradfahrerin, schwer verletzt worden. Der Triebfahrzeugführer (Tf) einer Regionalbahn der Hessischen Landesbahn, die von Höchst in Richtung Hauptbahnhof unterwegs war, hatte zwar noch eine Notbremsung eingeleitet, konnte die Kollision aber nicht mehr verhindern. Er erlitt einen Schock und musste psychologisch betreut werden. Die 35 Fahrgäste blieben unverletzt. Ob hier menschliches oder technisches Versagen vorlag, wird ein Gerichtsverfahren ergeben müssen, das im Frühsommer 2021 eröffnet werden soll.

Wie werden Vollschraken technisch gesichert und gesteuert?

Der Kontroll- und Sicherheitsmechanismus der Bahn für so genannte Vollschraken schließt einen solchen Unfall vom Prinzip her eigentlich vollkommen aus. Wo Menschen arbeiten und störanfällige Technik zum Einsatz kommt, besteht jedoch ein ganz geringes Risiko, dass es zu Störungen oder fatalen Fehlentscheidungen kommen kann. Wie der semi-automatisierte zeitliche Ablauf eines Schließvorgangs am Beispiel Oeserstraße aussieht, wird anhand nachstehender Grafik ausführlich dargestellt.

Der BÜ Oeserstraße passieren täglich bis zu 240 Zügen (Feststellung der lokalen Presse). Alle Züge und Triebfahrzeuge (Tfz) auf der Strecke 3603 von Frankfurt (M) Höchst in Richtung Frankfurt (M) Hbf lösen am Einschaltkontakt  für den BÜ 6,984 (Oeserstraße) einen Impuls aus. Wie weit sich dieser [Einschaltkontakt vom BÜ bzw. dem Deckungssignal \(Dksig\)](#) entfernt befinden muss, errechnet sich aus der maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit und den Örtlichkeiten der Strecke.

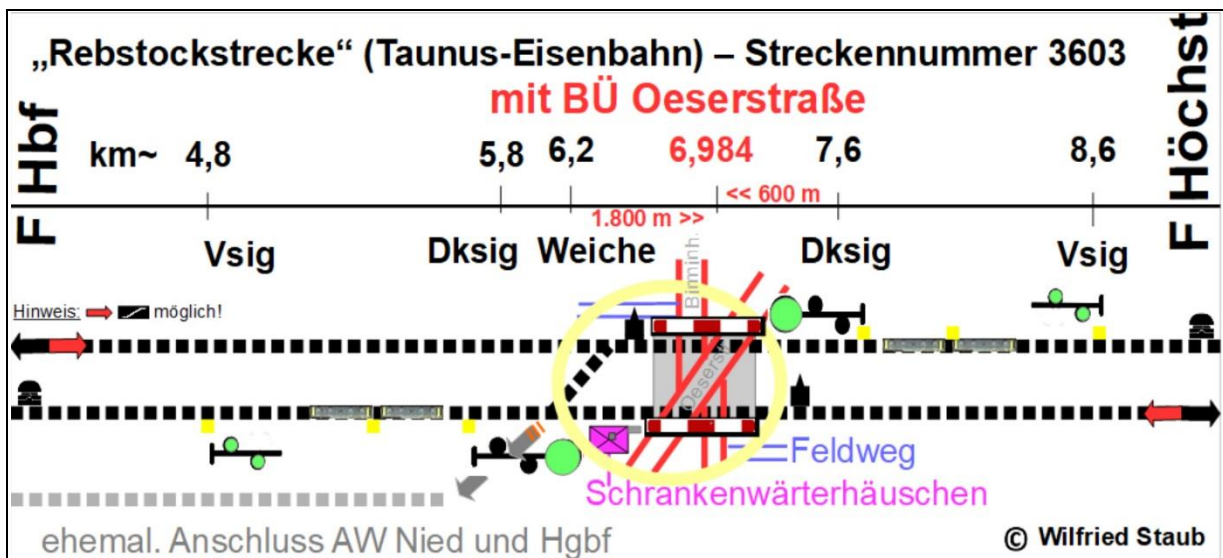


Bild 3: Schematische Darstellung der Rebstockstrecke (Auszug)

Auf dem Bedienpult des Schrankenwärters leuchtet die Belegung des betreffenden Streckenabschnitts und die Zugnummer auf. Der Schrankenwärter muss nun unverzüglich das Schließen der Schranken einleiten. Wenn die Schranken geschlossen sind und der/die Schrankenwärter:in sich davon überzeugt hat, dass der Gefahrraum vollständig geräumt ist, gibt er den Blockabschnitt durch Drücken einer bestimmten Taste frei. Zeitgleich geht damit das Dksig bei km 7,6 auf Hp1 (eine grüne Signallampe leuchtet auf). Die Signalstellung „Freie Fahrt“ muss so rechtzeitig erfolgen, dass das Vorsignal (Vsig, hier bei km 8,6) noch vor Passieren des Zuges „Grün Erwarten“ anzeigt. Der Triebfahrzeugführer muss per Knopfdruck bestätigen, dass er das Vsig und seine Stellung registriert hat.

Zeigt das Vsig dagegen Rot, muss der Zug seine Geschwindigkeit reduzieren, damit er noch rechtzeitig vor dem Dksig zum Halten kommen kann. Die Einhaltung der Geschwindigkeit wird dabei auf Hauptstrecken in der Regel durch eine zugartspezifische Geschwindigkeitsüberwachungseinrichtung (GÜ) mittels „scharfer“ Prüfmagnete  in Verbindung mit PZB 90 oder ETCS voll- bzw. halbautomatisch überwacht. Überfährt das führende Tzf das Rot zeigende Dksig (Stellung: Hp0) oder ist die Schranke nicht geschlossen, wird unverzüglich eine Zwangsbremmung ausgelöst und der Zug kommt so noch rechtzeitig vor dem BÜ zum Stehen.



Bild 4: Der BÜ Oeserstraße aus der Sicht eines wartenden PWK; Aufnahme: 31.03.201 – 17:22 Uhr

Das Öffnen der Schranke erfolgt im Regelfall vollautomatisch, nachdem der letzte Waggon des Zuges den BÜ passiert hat. Es sei denn, es hat sich bereits ein Zug in der Gegenrichtung angemeldet. In diesem Fall bleibt die Schranke weiterhin geschlossen.

Vom Schließen der Schranke bis zum Öffnen vergehen in Fahrtrichtung „Abzw. Mainzer Landstraße“ ziemlich genau etwa 170 Sekunden. In Fahrtrichtung Höchst ist das Dksig mit 1.200 Meter dagegen viel zu weit vom BÜ entfernt platziert. Das ist dem Umstand geschuldet, dass das Signal früher auch die Einmündung der Strecke vom AW Nied und vom Hbf abdecken musste. In dieser Richtung summiert sich die Schließzeit daher auf geschlagene 200 Sekunden.

Normalerweise achten die Fahrplanmacher darauf, dass sich zur Minimierung der Schließzeiten zwei Gegenzüge fahrplanmäßig exakt zum gleichen Zeitpunkt auf dem Bahnübergang begegnen. Bei einer dichten Zugfolge im Block von zirka sechs Minuten kann es dabei durchaus vorkommen, dass den BÜ bis zu vier Züge passieren, ohne dass sich die Schranken öffnen. Die Nieder „BI Bahnübergang“ hat ermittelt, dass der BÜ Oeserstraße in der HVZ bis zu 45 Minuten pro Stunde geschlossen ist.

Anlässlich einer Ortsbesichtigung am 31. März 2021 zwischen 17 und 18 Uhr war der BÜ - mit Unterbrechungen - dagegen sogar etwas mehr als 30 Minuten geöffnet. Auch konnte das seltene Schauspiel eines Gleiswechselbetriebes mit einem vlexx-Zug der RB 4 auf dem Gegengleis, auf dem Richtungsgleis exakt zwei Minuten später gefolgt von einem HLB-Zug der RB 12, im Bild festgehalten werden.



Bilder 5 und 6: Gleiswechselbetrieb auf der „Rebstockstrecke“ am 31. März 2021

Zur Abmilderung der Situation werden zu Stoßzeiten einzelne Züge über Griesheim umgeleitet. Nachts und zeitweise auch an Sonn- und Feiertagen ist die Strecke weiterhin für jegliche Zugbewegungen gesperrt.

Für einen im Betriebshandbuch genau definierten Notfall muss es aber möglich sein, die Schranken auch manuell zu öffnen. Ein solcher kann beispielsweise vorliegen, wenn der Öffnungskontakt nicht anspricht, die Achszähler eine falsche Fehlermeldung abgeben oder ein Zug definitiv liegen bleibt. Die Entsprechende Taste ist im Sollfall sicherheitshalber verriegelt. Auch ein manuelles Schließen ist vorgesehen, zum Beispiel bei extrem langsamen Bauzügen o. dgl.

Nach dem tragischen Unfall im Mai vergangenen Jahres blieb die Strecke über mehrere Tage für eine intensive Überprüfung der Funktion aller technischen Einrichtungen gesperrt. Der Zugverkehr wurde ausnahmslos über Griesheim umgeleitet, einige Kurse der RB 12 fielen aus.

Am 29. Dezember 2021 klopften zwei nach wie vor unbekannte Personen gegen 17 Uhr an die Scheibe des Schrankenwärterhäuschen des Bahnübergangs Oeserstraße und schlugen unmittelbar auf den Dienst tuenden Schrankenwärter ein, der hilfsbereit, nichts Böses ahnend, die Tür öffnete. Die BI Nied und PRO BAHN distanzieren sich

mit Nachdruck von dieser hinterhältigen Tat.

Interimslösung

Da die Realisierung der Straßenunterführung noch mindestens fünf Jahre in Anspruch nehmen dürfte, schlägt PRO BAHN vor, den Bau der in Abbildung 7 skizzierten Fußgängerunterführung mit Treppenabgängen vorzuziehen. Den Bau der barrierefreien Fußgängerunterführung vorzuziehen macht wenig Sinn, da er von Fußgängern wegen des 150 Meter langen Umweges kaum angenommen werden dürfte. Wenig Begeisterung lösen bei PRO BAHN Pläne aus, den BÜ mit Ampeln nachzurüsten. Es sollte dabei bedacht werden, dass sich die Schließzeiten der Schranken pro Vorgang um etwa 20 Sekunden bzw. vier Minuten pro Stunde verlängern, ohne dass sich dadurch die Sicherheit verbessern dürfte. Ggf. müssten sogar die Einschaltpunkte aufwändig verlegt werden.

Wann endlich kommt die versprochene Beseitigung des BÜ Oeserstraße?

Bereits seit Jahrzehnten werden Pläne zur Beseitigung des ungewöhnlichen Bahnübergangs erarbeitet und verschwinden regelmäßig wieder unauffindbar in irgendwelchen Schubladen. Zugegeben, die verschiedenen Einsprüche von Bürgern und Behörden machten es den Planern nicht gerade leicht, zu einer für alle tragfähigen Lösung zu kommen. Hauptproblem war in der Vergangenheit oft auch die Frage der Finanzierung.



Bild 7: So könnte die Unterführung der Oeserstraße aussehen? Bildquelle: Google maps

Es musste erst zu dem tragischen Vorkommnissen von vor bald einem Jahr kommen, damit das Thema endlich auch mit dem erforderlichen Nachdruck angegangen wird. Hier aber bremste die inzwischen erfolgte Kommunalwahl das Projekt zunächst erneut aus. Jetzt ist es an der Zeit, dass das frisch gewählte Stadtparlament und der neue zusammengesetzte Ortsbeirat 6 zusammen mit der Bürgerinitiative und der DB den unzähligen Sonntagsreden endlich Taten folgen lassen. Wie eine solche Lösung aus der Sicht des Fahrgastverbandes PRO BAHN aussehen könnte, ist nachfolgend skizziert.

Vielleicht veranlasst folgender Hinweis die Verantwortlichen für eine Beschleunigung der Umsetzung der Ersatzmaßnahmen für den BÜ Oeserstraße: Ohne diese Unterführung sind alle angedachten Projekte einer Taktverdichtung der RB 12 und der Errichtung der zusätzlichen Verkehrsstationen Nied Ost und Mainzer Landstraße nicht realisierbar.

(Text, Grafiken und Fotos: Wilfried Staub)

Bild des Monats



Nahverkehr vor 70 Jahren. Mittagszug aus Bad Soden in der Sossenheimer Kurve, kurz vor dem Bahnübergang. Der "Rotfabriker-Zug" mit 13 Wagen und 2 Loks um 17:27 Uhr ab Höchst benötigte für die 6,6 Kilometer lange Strecke 19 bis 24 Minuten (HLB heute: 8 Min. 30 Sek.). Die Diesellok [V 36 406](#) (Bj. 1950 MAK, Kiel – 265 kW/360 PS) ist ab 1979 im Besitz der Historischen Eisenbahn Frankfurt und heute noch immer vor Sonderzügen in Hessen unterwegs.

Bildquelle: Bildarchiv Eisenbahnstiftung Joachim Schmidt (DK).

Termine

Das nächste Monatstreffen findet am 12. April 2021 digital statt.

Weitere Monatstreffen:

Montag, 3. Mai, digital

Montag, 7. Juni, digital

Montag, 5. Juli

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