# Fahrgastverband PRO BAHN

## NEWSLETTER des RV Großraum Frankfurt am Main

Ausgabe 01.1/2022

Frankfurt am Main, im Februar 2022

Sie lesen in dieser Ausgabe:


| | |
|---|---|
| Bild des Monats | 1 |
| Der Vorstand des RV Frankfurt am Main berichtet | 2 |
| Volksbegehren Verkehrswende Hessen | 3 |
| Sanierung des Bahnhofs Lorsbach | 7 |
| Bahnhof F-Höchst dauerhaft ohne WC? | 10 |
| On-Demand in der Praxis | 11 |
| Erlebnis S-Bahn-Verkehr im Winter | 12 |
| Tarifanpassung des RMV zum 01.07.2022 | 13 |
| BÜ Nied-Oeserstraße | 14 |
| RTW – Der Startschuss zum Bau der RTW ist erfolgt | 16 |
| Termine, Impressum | 23 |


*< > folgen Sie bitte den Links*

## BILD DES MONATS

*Abbildung 1*

# Aktivitäten der letzten acht Wochen

Liebe Mitglieder,

leider verhinderte „Corona“ seit vergangenem Herbst wieder persönliche Treffen. Wir hoffen, dass solche aber spätestens ab Mai wieder möglich werden, wenn unsere Jahreshauptversammlung stattfinden soll. Ungeachtet dessen gab es seit dem letzten Newsletter u.a. noch folgende Aktivitäten und Themen, die uns beschäftigt haben, und über die aus Platzgründen nicht in diesem Newsletter berichtet werden kann:

Im Dezember informierten wir uns in einer Video-Konferenz durch einen Vortrag von Prof. Follmann, Hochschule Darmstadt, über „Mobilität in der Veränderung - Herausforderungen für den öffentlichen Verkehr“. Wir nahmen an der Anhörung des RP Darmstadt zur Umgestaltung des Zugangs zum Bahnhof WI-Igstadt teil und erläuterten dort die Änderungswünsche von PRO BAHN und beteiligten uns an der Diskussion zum „Masterplan Mobilität“ in Frankfurt.

In Kürze werden die wesentlichen Inhalte unserer Newsletter des Jahres 2021 in gedruckter Form vorliegen und versandt werden. Bis dahin gibt es hier erstmal den ersten Newsletter des neuen Jahres.

Viel Spaß beim Lesen wünscht Ihnen/Euch im Namen des gesamten Vorstandes

Dr. Barbara Grassel (stellv. Vorsitzende) ■

# Volksbegehren Verkehrswende

PRO BAHN gehört zu den Organisationen, die das Volksbegehren unterstützen. Unterschriften-Bögen sind beim Landesverband erhältlich. Anfragen danach können auch an folgende Adresse gerichtet werden: **verkehrswende-hessen.de**

Wir haben nachfolgend das für PRO BAHN wichtigste Kapitel, den Artikel 3, der die begehrten Änderungen im ÖPNV-Gesetz betrifft, wiedergegeben, indem wir in den geltenden Gesetzestext die Änderungen (in grüner Farbe) eingearbeitet haben, so dass man die Veränderungen leichter erkennen kann.

## Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG)

*Landesrecht Hessen*

## Titel: Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG)

*gilt ab: 08.12.2005*
*Fundstelle: GVBl. I 2005 S. 786 vom 07.12.2005*

## § 1 ÖPNVG – Anwendungsbereich

Das Gesetz regelt die Rahmenbedingungen für die Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen.

## § 2 ÖPNVG – Begriffsbestimmungen

(1) 1 Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Eisenbahnen und mit Straßenbahnen, Oberleitungsomnibussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr sowie in alternativen Bedienungsformen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. 2 Das

ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

(2) 1 Schienenpersonennahverkehr ist der öffentliche Personennahverkehr, der auf einer Eisenbahninfrastruktur im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Juli 2017 ( BGBl. I S. 2808 ), erbracht wird. 2 Schienenpersonennahverkehr ist auch deröffentliche Personennahverkehr, der sowohl auf einer Eisenbahninfrastruktur im Sinne des Satz 1 als auch auf einer Schieneninfrastruktur im Sinne des § 4 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 ( BGBl. I S. 1690 ), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Juli 2017 ( BGBl. I S. 2808 ), erbracht wird und dessen regionaler Charakter von Bedeutung ist.

(3) Verbundbusverkehr ist der öffentliche Personennahverkehr, der alternativ zum Schienenpersonennahverkehr nach Abs. 2 erbracht wird.

(4) 1 Regionaler Busnahverkehr ist der öffentliche Personennahverkehr, der im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes erbracht wird und der deshalb als regionale Linie in den regionalen Nahverkehrsplan aufgenommen ist. 2 Der übrige öffentliche Personennahverkehr ist lokaler Verkehr.

(5) Das Einnahmeaufteilungsverfahren umfasst die Regeln zur Aufteilung der Einnahmen aus dem Verkauf von Verbundfahrausweisen in einem Verkehrsverbund.

(6) Aufgabenträgerorganisationen sind die Verkehrsverbünde, die lokalen Nahverkehrsorganisationen und die gemeinsamen Nahverkehrsorganisationen (Nahverkehrsorganisationen).

(7) Regiekosten sind die Kosten für Personal- und Sachmittel der Aufgabenträgerorganisationen.

(8) Verkehrsinfrastrukturunternehmen sind Eigentümer oder Besitzer von Verkehrsinfrastruktur und für deren Erhalt, Ausbau und Betriebsfähigkeit verantwortlich.

(9) Flexible Bedienungsformen im Sinne des Abs. 1 Satz 1 sind auch Bürgerbus, Anrufsammeltaxi, Anruflinientaxi, Ruftaxi, Anrufbus und Fahrgemeinschaften, unabhängig davon, ob sie Linienverkehr darstellen.

## § 3 ÖPNVG – Ziele

~~[1] Der öffentliche Personennahverkehr ist Teil des Gesamtverkehrssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. 2 Ziel ist es, den öffentlichen Personennahverkehr als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken. 3 Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist daher vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient zu gestalten.~~

„(1) Der öffentliche Personennahverkehr ist Teil des Gesamtverkehrssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Ziel ist es, den öffentlichen Personennahverkehr als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken und eine Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 herbeizuführen. Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist daher vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient zu gestalten.

(2) Das Land strebt zu diesem Zweck die Erweiterung der Kapazitäten an überlasteten Schienenkorridoren und Streckenerweiterungen zur Beschleunigung von Trassen an. Es unterstützt

den Wiederaufbau des Schienennetzes, insbesondere durch die Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken, sofern die Aufgabenträger die Finanzierung der betrieblichen Ausgaben der jeweiligen Strecken sicherstellen.

§ 3a Umstieg auf alternative Antriebsformen und Elektrifizierung von Schienenstrecken

„(1) Die Leistungserbringung im öffentlichen Personennahverkehr soll über geeignete Anforderungen und Maßnahmen bei Planung und Bau von Infrastruktur sowie Beschaffung und Ausgestaltung von Fahrzeugen schrittweise bis spätestens 2030 auf einen vollständigen Betrieb mit alternativen Antrieben beziehungsweise nicht fossilen Antriebsenergien umgestellt werden.

(2) Das Land strebt bis 2030 eine weitgehende Elektrifizierung von Schienenstrecken an.“

## § 4 ÖPNVG – Allgemeine Anforderungen

(1) Eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten.

„(1) Eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten. Der öffentliche Personennahverkehr soll im ländlichen Raum erheblich ausgebaut werden. Eine flächendeckende stündliche Bedienung zwischen 05:00 Uhr und 23:00 Uhr bei kurzen Reisezeiten, Direktverbindungen, Anschluss- und Übergangssicherheit soll gewährleistet werden. Die jeweils nächstgelegenen Mittel- und Oberzentren sollen durch höchstens einen einzigen Umstieg der öffentlichen Nahverkehrsmittel unter Wahrung der Anschlusssicherheit erreicht werden können. Entsprechend der Mobilitätsnachfrage ist die Nachfrage durch flexible Bedienungsformen im Sinne des § 2 Absatz 1 Satz 1 in Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehren zu verdichten.“

„(1a) Die Anbindung im ländlichen Raum soll durch an den tatsächlichen Bedürfnissen orientierte Bedienformen wie Anrufbusse sichergestellt werden. Die Anrufbusse sollen barrierefrei sein und insbesondere die Mitnahme von Hilfsmitteln für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Fahrrädern jederzeit ermöglichen. Das Bedienangebot ist in die Fahrgastinformationssysteme, Tarife und den Vertrieb der Verkehrsverbünde einzubinden. Das Land fördert den Ausbau des Anrufbussystems finanziell.“

(2) Eine regelmäßige Bedienung, möglichst kurze Reisezeiten, Anschluss- und Übergangssicherheit, Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit und aktuelle Fahrgastinformationen, ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem sowie ausreichende Kapazitäten sind als wichtigste Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs anzustreben.

(3) [1] Die verschiedenen Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sollen untereinander und mit den Angeboten anderer Verkehrssysteme verknüpft werden. [2] Die Umweltverträglichkeit ist als besondere Stärke weiterzuentwickeln, der sozialen Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs ist besonders Rechnung zu tragen.

(4) Für den Zugang und die Angebotsnutzung sind einheitliche Normen mindestens verbundweit festzulegen, um den Fahrgästen ein einheitliches und durchgängiges Angebot über den lokalen Verkehr hinaus zu bieten.

(5) [1] Das Fahrpreissystem (Beförderungstarife) ist so zu gestalten, dass innerhalb der Verkehrs-

verbünde mit einem Fahrschein, auch einem solchen in elektronischer Form, alle öffentlichen Nahverkehrsmittel unternehmensübergreifend nutzbar sind (Verbundtarif). [2] Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, den Verbundtarif anzuwenden. [3] Die Tarifstruktur soll überschaubar und allgemein verständlich sein. [4] An den Grenzen der Verkehrsverbünde sind Übergangstarife oder andere gemeinsame Tarifangebote zu schaffen. [5] Darüber hinaus sind Tarife anzustreben, die landesweit gelten (Hessentarif). [6] Für die Beförderung von bestimmten Personengruppen, insbesondere von Auszubildenden, können Zeitfahrausweise zu ermäßigten Fahrpreisen angeboten werden. Das Land setzt sich im Einvernehmen mit den Aufgabenträgern und Verkehrsverbünden für die Einführung eines deutlich ermäßigten Beförderungstarifs zur Nutzung des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen ein.

(6) Die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationen sollen so gestaltet werden, dass sie die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit so weit wie möglich entsprechen.

„(7) Die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern im öffentlichen Personennahverkehr soll grundsätzlich ermöglicht werden.

(8) Die Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs sind so auszugestalten, dass sie sich mit anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes bezüglich Auffindbarkeit, Zugänglichkeit, Nutzbarkeit, Beschilderung, Fahrgastinformation und direkten Wegen ergänzen und eine ungehinderte An- und Abfahrt ermöglichen. Haltestellen und Stationen sollen zudem gut einsehbar und beleuchtet sein und über witterungsgeschützte Warte- und Sitzmöglichkeiten sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder verfügen.“

## § 4a Hessentakt

„(1) Die Vernetzung der Verkehrsmittel und Verkehrsverbindungen ist insbesondere durch integrale Taktfahrpläne zu verbessern. Das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium erstellt zu diesem Zweck in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern sowie Verkehrsverbünden innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes ein Konzept zu der Einführung eines mittel- und langfristig ausgelegten Hessentaktes. Der Hessentakt soll Vorgaben für einen integralen Taktfahrplan enthalten und den Schienenpersonennahverkehr nachhaltig verbessern.

(2) Die Umsetzung des Hessentakts soll langfristig zu Reisezeitverkürzungen insbesondere auf Nord-Süd-Achsen wie der Main-Weser-Bahn sowie der Schaffung von Direktverbindungen zwischen Oberzentren führen. Zu diesem Zweck werden bauliche, fahrzeugtechnische und organisatorische Verbesserungen umgesetzt. Unter baulichen Verbesserungen sind insbesondere der Aus-, Um- und Neubau von Strecken, deren Begradigung, die Schaffung neuer Ausweichgleise sowie die elektronische Verbesserung an Stellwerken und Strecken zu verstehen. Fahrzeugtechnische Verbesserungen sind insbesondere solche elektronischer Art, stärkere Motoren, eine höhere Anzahl von Türen sowie Anpassungen des Fahrzeugbodens zur Beschleunigung des Ein- und Ausstiegs.

(3) Der Schienenpersonennahverkehr ist so zu planen, dass auf der Basis eines grundsätzlich am Bedarf orientierten Integralen Taktfahrplans landesweit vergleichbare Bedienungsstandards erreicht werden. Unter besonderer Berücksichtigung der verschiedenen verkehrlichen Bedürfnisse soll ein vergleichbares Fahrplanangebot in den Verdichtungsräumen und im ländlichen Raum erreicht werden.

(4) Der Hessentakt ist alle fünf Jahre nach Maßgabe von Absatz 1 fortzuschreiben.“

## § 5 ÖPNVG – Aufgabenträger

(1) [1] Aufgabenträger sind die Landkreise sowie die kreisfreien Städte und die Sonderstatus-Städte nach § 4a der Hessischen Gemeindeordnung . [2] Sie nehmen die Aufgabe des öffentlichen Personennahverkehrs als Selbstverwaltungsaufgabe wahr.

(2) [1] Die Aufgabenträger stellen eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen des betreffenden Nahverkehrs-planes nach § 14 sicher. [2] Sie sind zuständig für die Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs. [3] Hierzu geben sie den Aufgabenträgerorganisationen nach § 6 verbindliche Vorgaben, die sich insbesondere darauf beziehen, wie

1. das öffentliche Personennahverkehrsangebot zu entwickeln und zu planen ist,
2. die Bestellerfunktion auszuüben ist,
3. die Aufgaben wahrzunehmen sind, die der Erfüllung der allgemeinen Anforderungen nach § 4 dienen.

(3) [1] Kreisangehörige Gemeinden, die keine Aufgabenträger sind, können im Einverständnis mit dem Landkreis und nach Maßgabe des Nahverkehrsplanes nach § 14 freiwillig Aufgaben des öffentlichen Personennahverkehrs in eigener Verantwortung wahrnehmen. [2] Die Landkreise haben diese Verkehre bei ihrer Planung zu berücksichtigen. [3] Hieraus erwächst jedoch keine Verpflichtung der Aufgabenträger, diese Verkehre zu übernehmen oder zu finanzieren.

(4) [1] Der Aufgabenträger ist zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG)Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. EU Nr. L 315 S. 1), zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 (ABl. EU Nr. L 354 S. 22). [2] Die zuständige Behörde ist insbesondere befugt, nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausschließliche Rechte und Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge zu vergeben und allgemeine Vorschriften zu erlassen. [3] Im Falle des § 5 Abs. 3 Satz 1 ist die kreisangehörige Gemeinde zuständige Behörde nach Satz 1.

## 5a Landesfahrgastbeirat

„Die Aufgabenträger sollen sich bei der Wahrnehmung der Aufgaben zur Wahrung der Fahrgastinteressen von einem bei dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium eingerichteten Landesfahrgastbeirat unterstützen lassen. Ihm soll insbesondere angehören je ein Vertreter oder eine Vertreterin der landesweit zuständigen Fahrgastverbände, der Interessenvertretung von Behinderten und anderen Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung, der betroffenen Fachgewerkschaften und der Fachverbände der Verkehrtreibenden sowie des Städte- und Gemeindebunds. Das Nähere regeln Verwaltungsvorschriften.“

■

# Sanierung des Bahnhofs Lorsbach im Taunus

Hier hat es mit dem Sanierungsprogramm der DB tatsächlich einmal geklappt: Nachdem die Überdachung der Bahnsteigunterführung im Lorsbacher Bahnhof jahrelang ein trauriges Bild mit kaputten Fensterscheiben und verwittertem Holz bot, wurde dort seit Ende 2021 denkmalgerecht saniert. Nun ist das Dach neu eingedeckt, alle fehlenden Scheiben sind in den Originalfarben wieder eingesetzt und das Holz wurde gestrichen. Siehe auch das Titelbild des Monats auf Seite 1.

*Abbildung 2: Während hier also wieder ein echtes Schmuckstück entsteht, sieht es unten in der Unterführung leider immer noch weniger einladend aus:*

*Abbildungen 3 und 4: Der Putz blättert, das Wasser läuft von den Wänden und hier liegt schon der Stahlträger frei*

Die DB Station&Service AG teilte hierzu auf Anfrage, ob und wann eine Sanierung der Unterführung anstehe, folgendes mit:

„. Uns ist es ebenso wichtig wie Ihnen, dass Sie sich auf unseren Bahnhöfen möglichst wohlfühlen. Dazu gehört auch, dass die Unterführungen gut instandgehalten werden. Wir bitten Sie um Entschuldigung, wenn wir diese Erwartung in Bahnhof Lorsbach nicht erfüllen konnten. Nach Rückmeldung unserer Kolleg:innen vor Ort, können wir Ihnen heute mitteilen, dass die Personenunterführung in Lorsbach in dem angedachten und möglichen Zeitrahmen nicht saniert werden konnte, da hierfür Sperrpausen im größeren Umfang notwendig gewesen wären….

Text und Fotos: Barbara Grassel ■

# Bahnhof Frankfurt-Höchst ohne WC-Anlage?

Ein trauriges Kapitel im Bereich Bahnhofs-Infrastruktur und Fahrgast-Service spielt sich seit Ende November 2021 in Frankfurt-Höchst ab. Die Firma SFG, die die Toiletten-Anlage im Höchster Bahnhof im Auftrag der Stadt Frankfurt betrieben hatte, musste Insolvenz anmelden und hatte den Reinigungskräften zum Ende des Jahres 2021 gekündigt. Die DB hat daraufhin die Toilettenanlagen zum Beginn des Januars 2022 geschlossen. Da der östliche Gebäudetrakt in den Besitz der Stadt Frankfurt übergegangen ist und dort neue Nutzungen und Umbaumaßnahmen geplant sind, ist auch die Benutzung der dortigen Toiletten, die bisher von den Geschäftsleuten und Angestellten der Läden benutzt wurden, derzeit nicht sichergestellt.

Alle Initiativen, auch des Ortsbeirates Frankfurter Westen, für einen Weiterbetrieb der Toilettenanlagen blieben bislang erfolglos. Wir haben uns daher entschlossen zu nachfolgender

## P R E S S E M I T T E I L U N G

**PRO BAHN Frankfurt fordert:**
**Keine Schließung der WC-Anlage am Bahnhof Höchst**

*Abbildung 5: Bahnhof F-Höchst: WC nun schon seit Dezember 2021 dauerhaft „für heute geschlossen“*

Unfassbar, was sich seit etwa zwei Monaten in der Metropole Frankfurt am Main abspielt: Wegen der Insolvenz eines privaten Reinigungsunternehmens sollen die WC-Anlagen an **dem** Umsteigebahnhof für den Frankfurter Westen und den Main-Taunus-Kreis, nämlich dem Bahnhof in Frankfurt-Höchst, für immer geschlossen werden. Die Stadt Frankfurt am Main arbeitet zwar seit 2016 (!) an einem Toiletten-Konzept, das den eklatanten Mangel an solchen „Örtchen“ beheben soll und sucht (bislang vergebens) nach geeigneten Standorten.

In Höchst aber soll eine bestehende, funktionierende, wenn auch sanierungsbedürftige WC-Anlage an einem zentralen Bahnhof dauerhaft geschlossen werden. Ein Ersatz ist im Umbau-Konzept für den Bahnhof Höchst erst gar nicht mehr vorgesehen. Nicht nur, dass es im Bahnhof auch Ladengeschäfte gibt, deren Inhaber/innen und Mitarbeiter/innen auch mal „müssen“, ist es doch sowohl einer Großstadt als auch der DB unwürdig, an einer Umsteige-Station mit einer Fahrgast-Frequenz von geschätzten 40.000 Personen keine WC-Anlage vorzuhalten. Zumal es in den S-Bahnen des RMV und in den Bussen und Straßenbahnen bekanntlich auch keine WCs gibt, und der RMV solche immer im Hinblick auf kurze Fahrzeiten und mit Hinweis auf die WCs an den Haltestellen/Bahnhöfen in den Fahrzeugen des Regionalverkehrs für verzichtbar erklärt.

**PRO BAHN Frankfurt fordert DB, RMV und Magistrat der Stadt Frankfurt am Main auf, umgehend im Interesse der Fahrgäste gemeinsam den dauerhaften Weiterbetrieb der Sanitäranlagen im Höchster Bahnhof sicherzustellen.**

Barbara Grassel ■

# On-Demand in der Praxis:……..
# Wie werden Software & Betrieb laufend optimiert?

Am 09.12.21 nahm die Berichterstatterin an einem Webinar zum o.g. Thema teil, das wie folgt angekündigt war:

In der Umsetzung von On-Demand-Verkehren weichen Plan und Realität häufig voneinander ab. Deshalb ist die ständige Optimierung der Verkehre unabdingbar, um ein hohes Servicelevel zu erreichen. Mit welchen Maßnahmen und Steuerungsgrößen das im laufenden Betrieb gelingt, und welche Learnings wir aus den Erfahrungen zahlreicher erfolgreich gelaunchter On-Demand-Verkehre in ganz Deutschland ziehen, erläutern wir in unserem letzten Webinar der neuesten Staffel Mobilitysnacks. Dazu haben wir uns mit ioki zusammengetan! Am 09. Dezember diskutieren unser Gastreferent Marius Kohler, Traffic Planner bei ioki, und Armin Raupbach, Director Business Intelligence bei CleverShuttle, Optimierungsansätze für On-Demand-Verkehre.

Im Vortrag wurde deutlich, dass die On-Demand-Angebote, die keinen bestehenden ÖPNV ersetzen, sondern Zusatzangebote darstellen sollen, gewinnorientiert arbeiten werden. Damit werden die Fahrpreise in den weniger rentablen Randzeiten, in denen es keine ÖPNV-Alternative gibt, sowie in den Hauptverkehrszeiten, in denen die Nachfrage groß, das Fahrzeugangebot aber nicht ausreichend ist, teurer. Die zwischenzeitlich im RMV abgeschaffte (Ausnahme: 9-Uhr-Ticket) Preisdifferenzierung zwischen Haupt-Verkehrszeit und der übrigen Tageszeit würde damit beim On-Demand-Verkehr wieder eingeführt.

Nachfolgend Auszüge aus dem Referat:

## *Bepreisung*

*Die Bepreisung ist einer der wichtigsten Steuerungsgrößen eines On-Demand-Verkehrs. In den*

*Pilotprojekten der letzten Jahre wurde diese Steuerungsgröße unterschiedlich flexibel eingesetzt, wie die exemplarische Gegenüberstellung unten verdeutlicht.*

*Sie zeigt anschaulich, wie sich vom ÖPNV-nahen Produkt (kvgOF Hopper, Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH; HeinerLiner, HEAG mobilo GmbH) bis hin zum parallel agierenden Verkehr (MOIA GmbH) die Bepreisung verändert.*

*Spielen bei ersterem Grund- und Kilometerpreis die größte Rolle, schlagen bei dem eigenwirtschaftlichen On-Demand-Service von MOIA deutliche Aufpreise (abhängig von Uhrzeit und Standort bzw. angefragter Relation) zu Buche.*

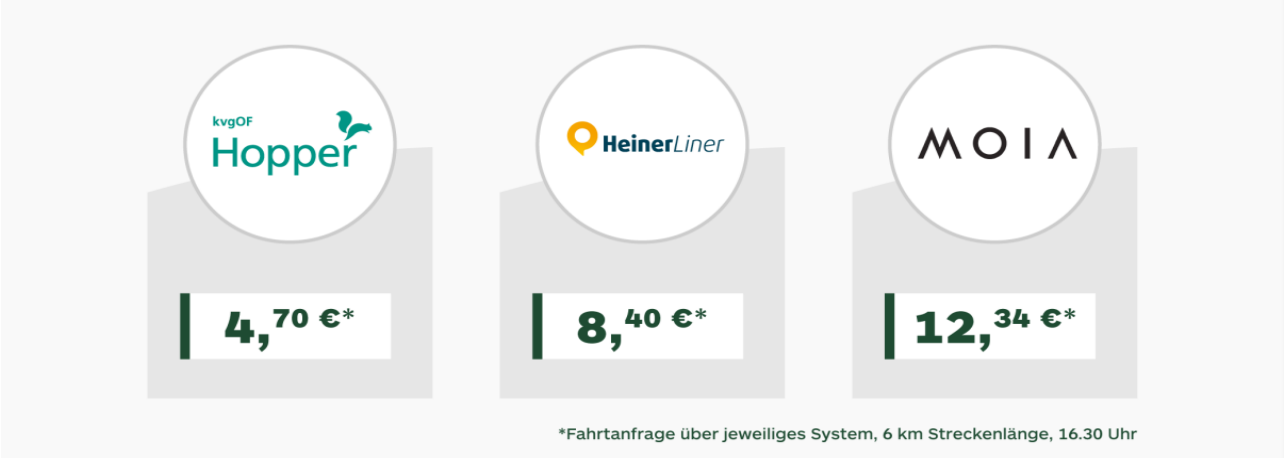



*Abbildung 6: Preisbeispiele unterschiedlicher On-Demand-Services*

*Begründet liegt die Preisdifferenz in der unterschiedlichen Ausrichtung der Verkehre und deren Betreiber:innen.* ***Da kvgOF Hopper und HeinerLiner in den bestehenden ÖPNV integriert sind und durch Fördermittel mitfinanziert werden, steht hier das Prinzip der Daseinsvorsorge im Vordergrund. MOIA hingegen ist im Premium-Segment einzuordnen und bestrebt, gewinnorientiert zu arbeiten.***

*Abseits dieser drei Beispiele gibt es natürlich weitere Möglichkeiten, einen On-Demand-Verkehr preislich auszugestalten. Die simpelste Variante davon ist der sogenannte "Komfortzuschlag". Mitfahrende zahlen also zusätzlich zur ÖPNV-Zeitkarte einen pauschalen Aufschlag, bspw. einen Euro, um den höheren Komfort eines Shuttles in Anspruch nehmen zu können. Diesbezügliche Konzepte werden allerdings aktuell noch nicht standardmäßig eingesetzt. Vor allem die dynamische Preisgestaltung findet sich bisher kaum in ÖPNV-nahen Angeboten (ganz im Unterschied zu bspw. MOIA).*

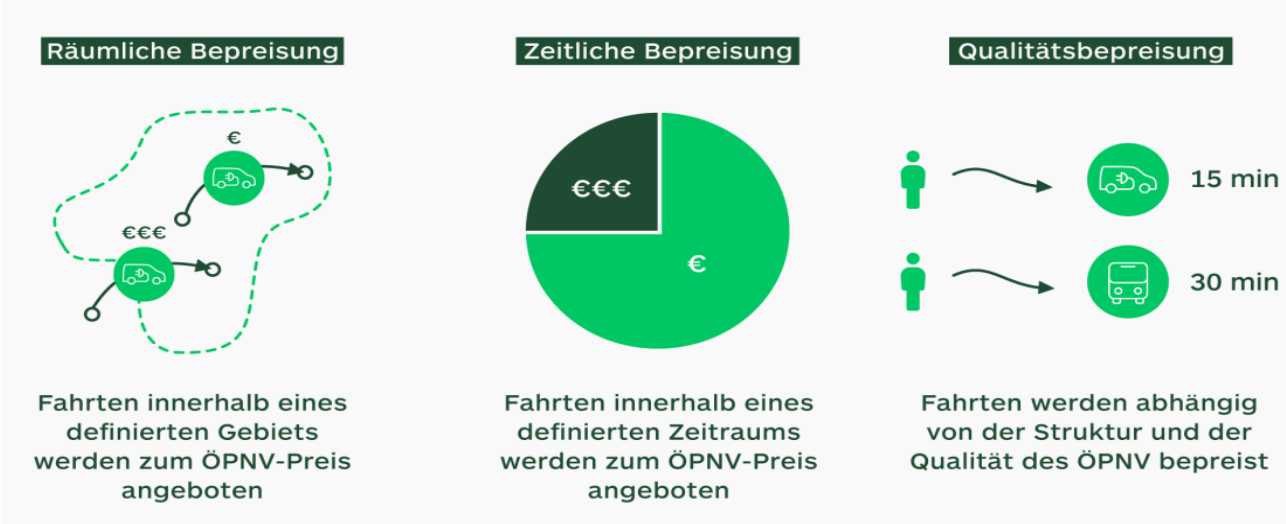



*Abbildung 7: Drei Möglichkeiten, Shuttle-Fahrten zu bepreisen*

***Mit der Erweiterung des ÖPNV durch neue Mobilitätsangebote wird auch die Bepreisung im ÖPNV flexibler werden. Im Folgenden werden drei Möglichkeiten aufgezeigt, wie On-Demand-Verkehre sinnvoll bepreist werden könnten**.*

## *Räumliche Bepreisung*

*In der klassischen Form eines On-Demand-Bediengebietes wird die räumliche Bepreisung in den meisten Fällen heute schon eingesetzt. Um einen Schritt in eine dynamischere Richtung zu wagen und sich von harten Gebietsgrenzen zu lösen, bestünde die Möglichkeit, hier unterschiedlich hoch zu bepreisen. Findet eine Fahrt vollständig innerhalb des Gebietes statt, kann sie zum ÖPNV-Preis (Zeitkarte + ggf. Komfortzuschlag) genutzt werden. Sobald Start- und/oder Ziel außerhalb des Gebietes liegen, fallen entsprechende Aufpreise an. Dadurch kann ein Gebiet, das Lücken im öffentlichen Verkehr aufweist, in den Fokus gerückt werden, ohne dabei angrenzende Gebiete außen vor zu lassen.*

## *Zeitliche Bepreisung*

***Bei privatwirtschaftlich orientierten Verkehren kann eine zeitliche Bepreisung dazu beitragen, die Nachfrage zu lenken und – z.B. in nachfragestarken Zeiten – Kapazitäten zu schonen wie auch Zahlungsbereitschaft abzuschöpfen.** Hier stehen mehrere Möglichkeiten der Preisstrategie zur Verfügung: In Zeiten mit guter ÖPNV-Versorgung können die Shuttle-Fahrten höher bepreist werden als in Zeiten, in denen das Angebot niedrig ist. Ebenso ist eine hohe Bepreisung bei Nachtverkehren denkbar – vor allem wenn es sich um nächtliche Freizeitfahrten am Wochenende handelt. **Um dabei allen Faktoren gerecht zu werden (z.B. nächtliche Schichtarbeit) ist es unabdingbar, die Verkehrsnachfrage im Detail zu untersuchen und mit einzubeziehen.***

## *Wartezeit*

*Der für Kund:innen spürbarste Betriebsparameter ist die Wartezeit. Schon beim Buchungsvorgang kann er über Annahme oder Nicht-Annahme des Fahrtvorschlages entscheiden. Kund:innen wollen möglichst schnell vom Start- zum Zielpunkt befördert werden. **Wenn die zeitliche Abweichung als zu hoch empfunden wird, wird nach Alternativen gesucht und somit die Buchung nicht abgeschlossen.***

***Hierbei erscheint es logisch, dass die Garantie einer unmittelbaren Abholung (bspw. innerhalb von weniger als 5 Minuten) unrealistisch und vor allem betrieblich wenig sinnvoll ist.** Im Extremfall müsste man bei sehr kurzen maximalen Wartezeiten (systemseitig) pro Fahrgast ein oder gar mehrere Fahrzeuge bereithalten, um zeitgleich an jeder Stelle des Bediengebiets sein zu können.*

*Die Annahmewahrscheinlichkeit – also die Wahrscheinlichkeit einer Buchung - verhält sich im Bereich bis 5 Minuten noch näherungsweise konstant, fällt aber spätestens ab 10 Minuten rapide ab.*

*In Abhängigkeit zur Angebotsquote zeigt sich, dass bei konstanter Fahrzeuganzahl unter 5 Minuten im Durchschnitt kein zufriedenstellendes Angebot geschaffen werden kann. Es gilt hier ein Angebot zu finden, dass beiden Parametern gerecht wird und sich durch hohe Verfügbarkeit in möglichst kurzer Zeit auszeichnet.*

*Dabei ist die Unterscheidung zwischen tatsächlich erlebter bzw. durchschnittlicher Wartezeit und der maximalen Wartezeit, die im Hintergrund systemseitig eingestellt ist, zu beachten. Wenn eine maximale Wartezeit von 20 Minuten garantiert wird, liegt sie im Mittel über den Tag oftmals bei unter 10 Minuten. Diese obere Grenze ermöglicht jedoch zu Zeiten hoher Nachfrage oder bei Buchungen aus peripheren Bereichen Fahrtangebote realisieren zu können, die ansonsten in einer Absage in Form der Meldung "kein Fahrzeug verfügbar" resultieren würden. **Vor allem in ÖPNV-nahen Verkehren liegt oft diejenige Angebotsquote im Vordergrund, die möglichst allen Menschen zumindest die folgende Information bietet: „Aktuell gibt es zwar kein Fahrzeug, aber in 20 oder 30 Minuten wäre wieder ein Angebot verfügbar“.***

Im Frankfurter Norden sind solche Überlegungen schon Realität. Wie der Presse Anfang Februar zu entnehmen war, sollen die Bedienzeiten des dortigen On-Demand-Verkehrs aus Kostengründen nicht auf die Zeiten zwischen 1 Uhr nachts und 5 Uhr morgens ausgeweitet werden – auch nicht an Wochenenden und vor Feiertagen.

*Barbara Grassel* ■

## Erlebniswelt S-Bahn-Verkehr im Winter:

Gerade bei der S2 ist das Thema Zugausfälle und Verspätungen seit Jahren ein Dauerthema. Und das liegt nicht nur an der Dauer-Baustelle in Niedernhausen. Es liegt auch nicht an Störungen im Fernverkehr, als Gründe werden den Reisenden immer wieder genannt: Weichenstörung, Signalstörung, Brand in Offenbach, F-Mühlberg, Tunnel Frankfurt. Und zuletzt kam wieder einmal der Winter ins Spiel. Kaum hatte es am zweiten Januar-Wochenende geschneit, fielen die Bäume auf Straßen und Oberleitungen. Zwischen Niedernhausen und Hofheim a.Ts. hatte dies zur Folge, dass der Ortsteil Lorsbach am 8. und 9. Januar weitgehend von der Außenwelt abgeschnitten war.

Am Samstag, dem 08. Januar fiel laut Einsatzbericht der Feuerwehr ein Baum auf die Oberleitung und eine S-Bahn zwischen Lorsbach und Eppstein. Darauf wurde der Schienenverkehr eingestellt. Es fielen aber auch Bäume auf die Landstraße zwischen Eppstein und Hofheim a.Ts., so dass dort auch kein SEV möglich war. Die Straße war gegen Mittag wieder frei, auf dem Bahnsteig wurden die S-Bahnen einzeln als „heute“ ausfallend angesagt und ein SEV angekündigt. Von diesem war jedoch zwischen 13 Uhr 15 und 14 Uhr 30 weit und breit nichts zu sehen, Fahrgäste warteten über eine Stunde vergeblich, dann blieb nur die Mitfahrgelegenheit mit einem Pkw. Am Hofheimer Bahnhof bot sich dann gegen 15 Uhr 15 folgendes Bild: Auf dem Mittelbahnsteig zwischen Gleis 2 und 3 wartete ein größere Anzahl Fahrgäste, mit geringer Verspätung fuhr die S 2 aus Frankfurt ein – aber auf Gleis 1. Darüber waren die Fahrgäste offenbar nicht informiert. Immerhin stand vor dem Bahnhofsgebäude ein grauer Reisebus (für Gehbehinderte oder Fahrgäste mit Kinderwagen unbenutzbar) mit einem Zettel „Niedernhausen SEV“ in der Windschutzscheibe. Am nächsten Tag, Sonntag, dem 09. Januar, fuhr wiederum oder immer noch keine Bahn. In der RMV-Auskunft hieß es dazu:

> S2 / RB22: aktuelle Störung (Stand 09.01., 16:53 Uhr)
>
> 09.01.2022, 12:00 Uhr
> - Dauer unbekannt
>
> Es kommt zu Verspätungen und Ausfällen. Die Züge der Linie S2 verkehren zwischen Dietzenbach und Hofheim. Seit circa 13:00 Uhr ist ein Ersatzverkehr mit Bussen zwischen Hofheim und Niedernhausen eingerichtet. Die Regionalbahnen der Relation Limburg nach Frankfurt wenden in Niedernhausen und fahren zurück nach Limburg. Zur Zeit ist kein Zugverkehr des Regionaverkehrs zwischen Frankfurt und Niedernhausen möglich. Grund dafür ist ein umgestürzter Baum auf der Strecke zwischen Hofheim und Lorsbach.

Dass die Bäume auf die Gleise und auf die Straße stürzen, hat die selbe Ursache: Die am bzw. auf dem Bahndamm wachsenden Bäume sind nicht standfest und zu groß. Sie kippen jetzt auch auf die Straße um, so dass dann kein SEV parallel zur Bahnstrecke mehr möglich ist.

Dass es aber zwölf Stunden und länger dauert, eine Bahnstrecke nach einem umgestürzten Baum wieder befahrbar zu machen, ist schwer zu verstehen.

*Barbara Grassel* ■

**Presse-Mitteilung des RMV**
**zur Tarifanpassung zum 01.07.2022** Hofheim, 29. Januar 2022

Die finanzielle Lage des RMV, noch mehr aber die der außerhalb des Speckgürtels im ländlichen Raum tätigen Lokalen Nahverkehrsorganisationen sieht seit Corona nicht sehr rosig aus. Die Fahrgeldeinnahmen durch den Barverkauf der Gelegenheitsfahrer sind teilweise um bis zu 85 Prozent eingebrochen. Lediglich der Verkauf von Zeitkarten auf Abonnement ist in etwa stabil geblieben.

Eine Erholung der Nachfrage ist unter den derzeitigen Vorzeichen auf absehbare Sicht nicht in Sicht. Das Ziel der Verdopplung der Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030 zu erreichen, ist in sehr, sehr weite Ferne gerückt. Lediglich vereinzelte, prädestinierte Relationen (in der Regel solche in einkommensschwachen Wohngebieten in den Ballungsgebieten) erlauben ironischerweise etwas Hoffnung, was die Konsolidierung der Fahrgastzahlen auf dem Niveau von Vor-Corona-Zeiten betrifft.

Verkehrsexperten haben bereits im Herbst 2021 prognostiziert, dass die deutschen Verkehrsverbünde bei der derzeitigen Finanzstruktur um eine Tarifanpassung für das gesamte Jahr 2022 zwischen fünf und fünfeinhalb Prozent nicht herumkommen werden, will man das derzeitiges Angebot wenigstens halbwegs aufrecht erhalten und will man die Öffentliche Hand als Zuschussträger nicht vollends ausbluten.

Eine Forderung der Fahrgastverbände war immer, dass die Tarifanpassung die Inflationsrate nicht überschreiten darf. Diese Forderung ist im Falle der Preisanhebung des RMV zum 01. Juli 2022 erfüllt. Der Inflationsindex liegt derzeit über 5 Prozent und dürfte im Jahresmittel 2022 die Marke von 7 Prozent erreichen. Die Begründung für einen zweite Anhebung der Ticketpreise wegen gestiegener Kosten (s.u.) ist nachvollziehbar. Insbesondere der Bahnstrom ist exorbitant teurer geworden, so dass sogar viele private Bahnunternehmen ihre Elloks stehen lassen (müssen) und Dieselloks einsetzen. Auch wurden (der Not folgend und eine Forderung von PRO BAHN erfüllend) die Löhne der Bahnbediensteten deutlich angehoben, was sich in der Kostenstruktur überproportional niederschlägt.

Eine temporäre Abbestellung von Leistungen im Personennahverkehr lassen die zwischen den Aufgabenträgern und den Erbringern der Leistungen abgeschlossenen langfristigen Verträge nicht zu. Das wäre auch nicht im Interesse der verbliebenen Fahrgäste. Wollte man dies dennoch zumindest partiell umsetzen, käme das die Besteller nicht wesentlich günstiger, denn sie müssten den Verkehrsunternehmen zumindest die laufenden Kosten erstatten. Und diese werden in naher Zukunft geradezu explodieren. Schon jetzt geht einem Mitbewerber der DB die Luft aus. Andere werden folgen.

Will man in dieser durch die Pandemie bedingten vertrackten Situation die gesteckten Ziele einer Umsetzung der angestrebten Verkehrswende wenigstens halbwegs erreichen, müssen andere Wege zur Finanzierung des ÖPNV erschlossen werden. Es existieren weltweit zahlreiche zielgerecht umgesetzte Modelle zur Refinanzierung öffentlicher Nahverkehre. Um diese Finanzierungsmöglichkeit auch in Deutschland umsetzen zu können, bedarfs es der Schaffung einer entsprechenden gesetzlichen Grundlage. Hier ist der Gesetzgeber nunmehr nach gefragt.

*Der RMV schreibt in seiner PM vom 29.01.2022:*

***„Inflation und steigende Energiepreise machen Tarifanpassung erforderlich***

***Im Schnitt 3,9 Prozent Erhöhung / Einmalige Anhebung des Tarifplateaus / Jahreskarten von Erhöhung ausgenommen***

***Bei seiner jüngsten Sitzung hat der RMV-Aufsichtsrat eine einmalige Anhebung des Tarifplateaus um durchschnittlich 3,9 Prozent zum 01. Juli 2022 beschlossen. Diese Erhöhung soll die überdurchschnittlich gestiegenen Betriebskosten abdecken und Einnahmen sichern, um das Angebot auch weiterhin verbessern und ausbauen zu können. Jahreskarten sind von der Erhöhung ausgenommen, um Stammkundinnen und Stammkunden entgegenzukommen und für ihre Treue in der Pandemie zu danken. Auch die Preise von Schüler- und Seniorentickets bleiben gleich.***

***Hohe Inflationsrate, gestiegene Personal- und Energiekosten***
***Die Inflationsrate für das Jahr 2021 liegt laut aktuellen Informationen des statistischen Bundesamts bei über drei Prozent und damit so hoch wie seit fast 30 Jahren nicht mehr. Zudem sind die Kosten für Fahr-, Service- und Werkstattpersonal im RMV-Gebiet seit 2017 insgesamt um etwa 10 Prozent gestiegen. Diesel- und Strompreise stiegen im selben Zeitraum um etwa 15 bzw. 33 Prozent. Die bisherige Erhöhung der Fahrpreise um jährlich 1,5 Prozent konnte diese Teuerungsraten nicht mehr abfedern.“***

*Wilfried Staub* ■

## BÜ Nied-Oeserstraße – 1. Bauabschnitt fertiggestellt

Der Bahnübergang (BÜ) auf der Oeserstraße im Frankfurter Stadtteil Nied war Thema zweier Artikel in unserem Newsletter 01/2022 ab Seite 11 und in Nummer 02/2021 ab Seite 3. Pünktlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 ist der 1. Bauabschnitt in Betrieb gegangen. Restarbeiten werden Anfang Februar 2022 noch durchgeführt. Derzeit laufen bereits die ersten Vorbereitungen zum Bau der Fußgängerunterführung (siehe Newsletter 01, Bild 7, Seite 16) an. Das Vorhaben „Beseitigung der schienengleichen Kreuzung“ (Voraussetzung für eine Verdichtung des Verkehrs auf der Bahnstrecke 3603) soll mit Bau der Straßenunterführung (3. Bauabschnitt – siehe Newsletter 02/2021, Seite 4, Abb. 02/02) im Dezember 2028 abgeschlossen sein.

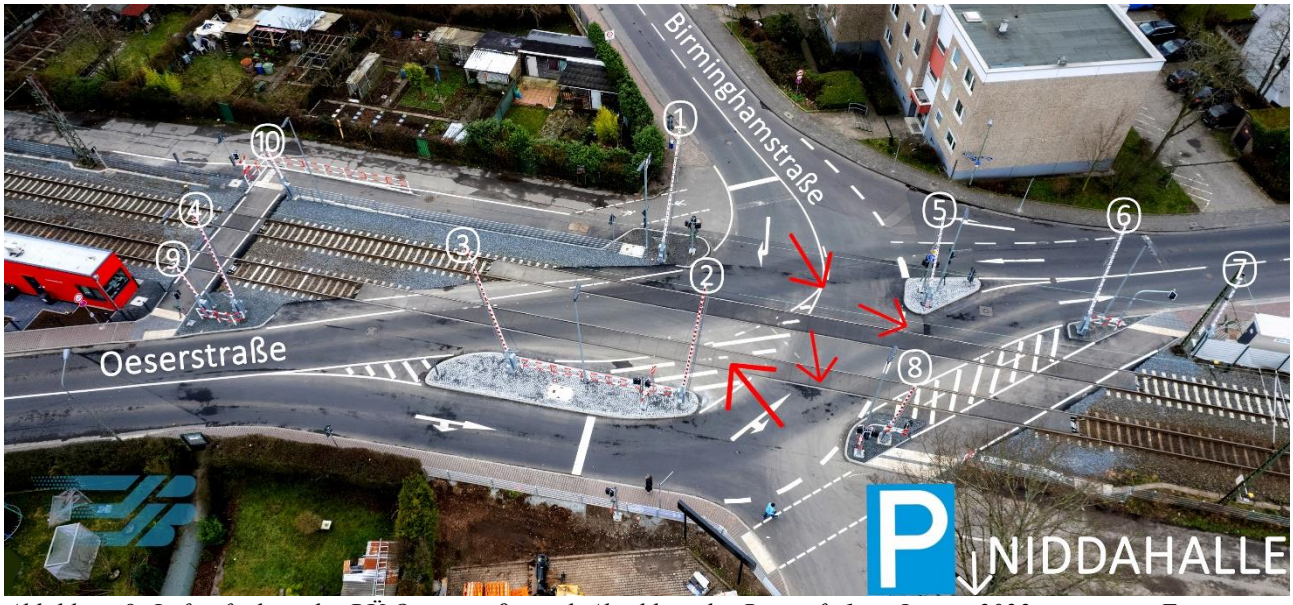


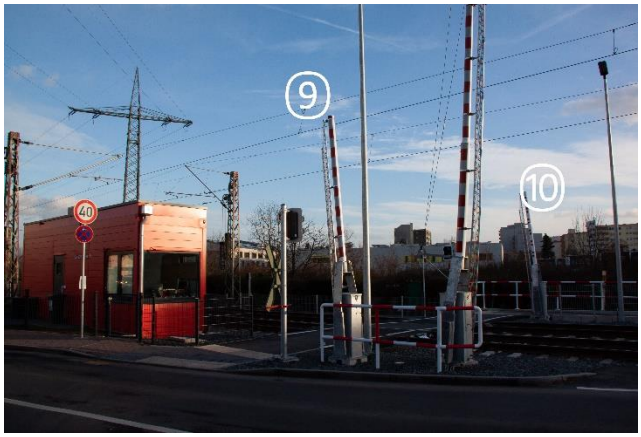

*Abbildung 8: Luftaufnahme des BÜ Oeserstraße nach Abschluss der Baustufe 1 im Januar 2022;* *Foto: privat*

Abbildung 8 verdeutlich in anschaulicher Weise, warum man sehr lange gezögert hat, das Projekt in die Hand zu nehmen: die abknickende Vorfahrt mitten auf den Gleisen von der Birminghamstraße in die Oeserstraße. Streng genommen münden sogar fünf Straßen, Wege und Einfahrten auf der Kreuzung. Die gefundene Verkehrsleitung hat HessenMobil vorgegeben.

Der Betriebsablauf auf der Bahnstrecke sieht nunmehr wie folgt aus: Der Zug befährt den Einschaltkontakt. Zur gleichen Sekunde schaltet die Lichtzeichenanlage völlig automatisch auf Gelb und mit (einer innerorts zulässigen Mindestdauer von nur) drei Sekunden auf Rot. Nach einer Wartezeit von 10 Sekunden schließen die Schrankenbäume ① und ②. Nach weiteren 10 Sekunden folgen zeitgleich die gegenüber-liegenden Bäume ③, ④, ⑤ und ⑥. Und erst dann folgen, ebenfalls gleichzeitig, die Schranken ⑦, ⑧, ⑨ und ⑩ der beiden Fußgängerüberwege. Sind alle Schranken vollständig geschlossen, wird dies auf dem Pult des Überwachungsposten optisch und akustisch signalisiert. Jetzt überzeugt sich der „Schrankenwärter“, dass der Gefahrenraum (Bereich zwischen den östlichen und westlichen Schranken) komplett geräumt ist und bestätig dies per Knopfdruck. Das Deckungssignal springt auf **Hp 1 < >**. Nach Durchfahrt des Zuges öffnen sich gleichzeitig alle 10 Schrankenbäume automatisch, es sei denn ein sich nähernder Gegenzug (oder ein Zug im Gleiswechselbetrieb) ist durch

das System erkannt worden und blockiert den Öffnungsvorgang.

DB-Netze hat gemeinsam der Stadt Frankfurt sehr viel Geld in die Hand genommen und eine beispielhafte Arbeit abgeliefert, auch wenn diese mit ihren zehn Schrankenbäumen und der vertrackten Verkehrslenkung auf den ersten Blick, noch mehr aber für ortsfremde Autofahrer, schwer durchschaubar ist. Einige von früher gewohnte Abbiegestrecken mussten auf Grund der gefundenen Einbahnregelungen aufgegeben werden. Diese sind in der Abbildung 8 mit roten Pfeilen eingezeichnet; nämlich das Abbiegeverbot von der Birminghamstraße in die Oeserstraße nach Alt-Nied, bzw. von hier kommend auf den Parkplatz der Niddahalle sowie von dort in die Oeserstraße Richtung Stadtmitte. Eine Vorbeifahrt an der wartenden Autoschlage vorbei zum Zwecke des Abbiegens ist nunmehr auch ausgeschlossen. Es hat den Anschein, dass sich einige Autofahrer noch nicht ganz an diese Gebote gewöhnt haben. Diese kleinen, jedoch unvermeidlichen „Schönheitsfehler“ sollen aber den insgesamt positiven Eindruck nicht schmälern.




*Abbildungen 9 und 10: Zwei getrennte Fußgängerüberwege werden mit je zwei Vollschranken gesichert. Vom roten Container des „Posten 10“ aus überwacht der „Schrankenwärter“ des Geschehen auf dem BÜ Oeserstraße*

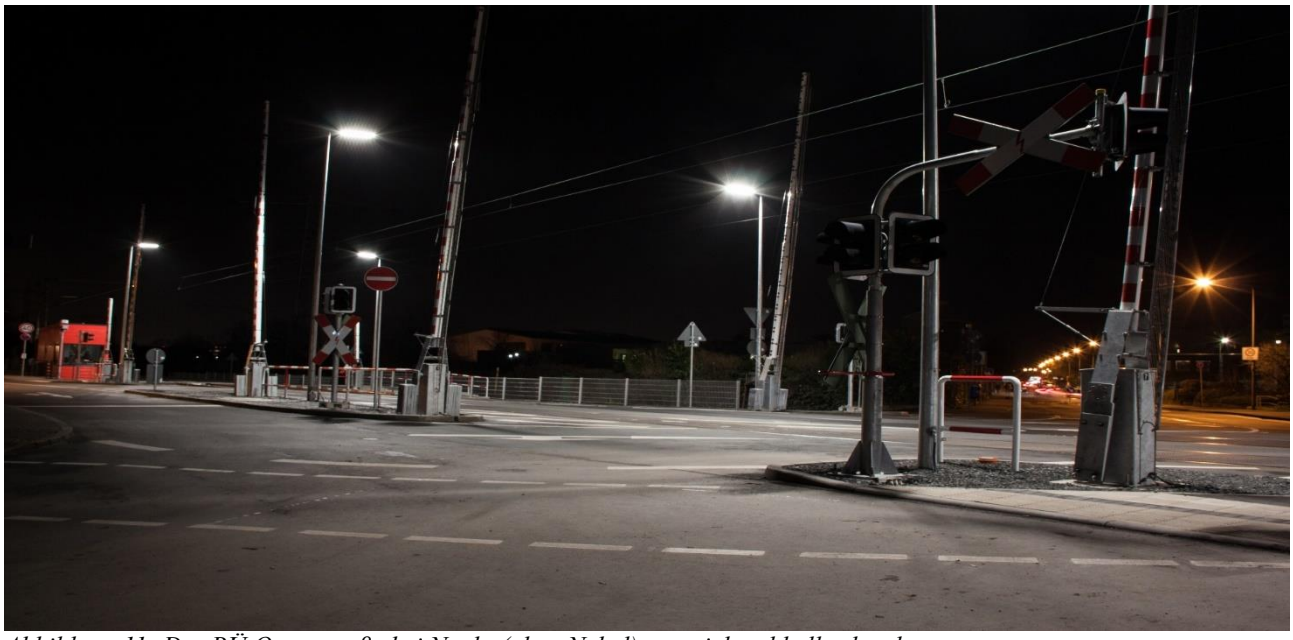


*Abbildung 11: Der BÜ Oeserstraße bei Nacht (ohne Nebel) ausreichend hell erleuchtet*

Ob der Gefahrenraum auch bei dichtem bis extrem dichten Nebel (unter 50 Meter Sichtweite) ausreichend ausgeleuchtet ist, muss erst ein solches Ereignis belegen. Ggf. ist für solche wenigen Tage im Jahr eine doppelte Streife (wie sie derzeit [noch] als Einzelperson gelegentlich eingesetzt wird) oder aber eine Videoüberwachung der vom Posten 10 am Weitesten entfernten Bereiche erforderlich.

Eine Befürchtung von PRO BAHN ist allerdings schon aufgetreten. Anfang Januar 2022 soll nach nicht offiziell bestätigen Informationen ein angetrunkener Fußgänger zwischen den herabgelassenen

Vollschranken eines der Fußgängerüberweges eingeschlossen gewesen sein. Diese Situation soll zu einem kurzfristigen Nothalt des Zugverkehrs geführt haben. Einen Fluchtweg sieht das Konzept hier mit voller Absicht nicht vor, weil es dazu führen könnte, den Gefahrenraum uneinsichtig oder mutwillig zu verletzen. Solche vorsätzlich herbeigeführten Vorfälle sind auch für die Zukunft nicht ganz auszuschließen. Sie verdeutlichen jedoch die Dringlichkeit, die Bauabschnitte 2 und 3 ohne jede weitere Verzögerung anzugehen.

Text und Fotos: Wilfried Staub ■

## Der Startschuss zum Bau der RTW ist erfolgt – jetzt gibt es kein Zurück mehr

*Abbildung 12*

## I. Der Bauabschnitt Süd

Am 28. Januar 2022 wurde der RTW GmbH der Planfeststellungsbeschluss für den ersten Bauabschnitt der Regionaltangente West, den Streckenabschnitt Süd 1, durch das Regierungspräsidium Darmstadt übergeben. Somit besteht Baurecht. Dieser umfasst den 16 Kilometer langen Streckenab-

schnitt zwischen Kelsterbach und Dreieich-Buchschlag, Endpunkt der Linie 1 (S12) von Bad Homburg. Noch in diesem Frühjahr soll mit den Baumaßnahmen begonnen werden. Als erstes wird die eingleisige Überführung im Bereich des Bahnhofs Stadion errichtet werden. Der Planfeststellungsbeschluss für den Streckenabschnitt Süd 2 zwischen Neu-Isenburg „Gehspitz“ und der neuen Endhaltestelle Neu-Isenburg Birkengewann der Linie 2 (S13) dürfte zügig folgen, so dass ggf. eine vorzeitige Aufnahme des Betriebs im Streckenabschnitt Süd möglich wäre, sofern dies sinnvoll erscheint.

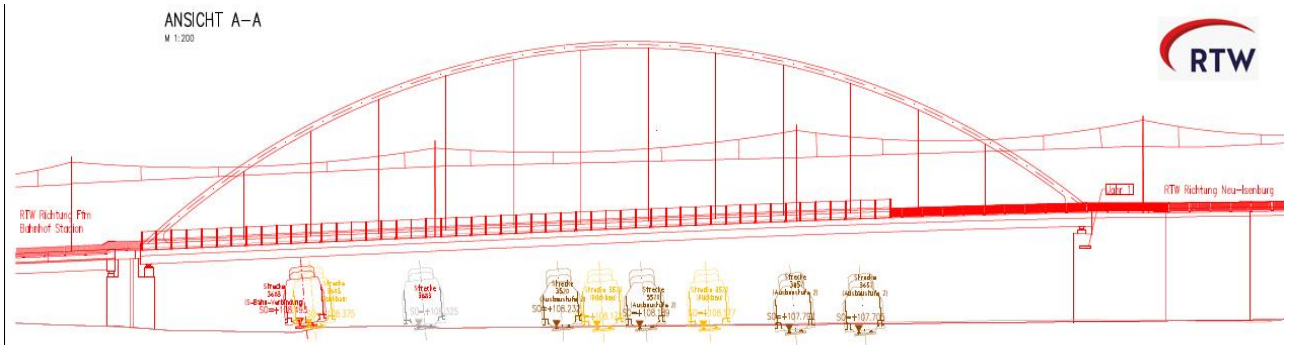



*Abbildung 13: Eingleisige Brücke der RTW über das gesamte Gleisfeld des Bahnhofs Stadion  Bildquelle: RTW*

Was den Streckenabschnitt Süd 2 betrifft, so gibt PRO BAHN zu bedenken, die alte Trasse des Gütergleises aus Richtung Innenstadt ab dem Bahnübergang an der Schrebergärten-Anlage in den Bahnhof (in Abb. 14 |||||||| eingezeichnet) nicht zu entwidmen, um sich **alle** denkbaren Möglichkeiten einen 15-Minutentaktes in diesem Bereich nicht zu verbauen.

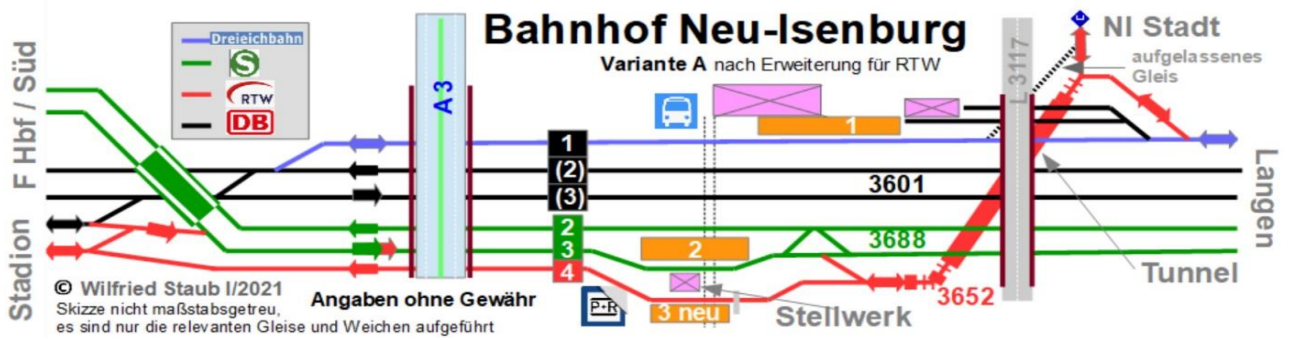



*Abbildung 14*

Ab dem S-Bahnüberwurf über die Strecke 3601 und dem Bahnhof Neu-Isenburg nutzt die RTW das S-Bahngleis, in Richtung Norden wird für die Tangentenbahn eine separate Trasse geschaffen, so dass in diesem Bereich für die RTW Linksverkehr herrscht. Die DB bestand auf dieser Lösung, da sie bei einem Abstand von nur drei Minuten zwischen den Zügen der S3/S4 und denen der S12/S13 Trassenkonflikte befürchtete. PRO BAHN kann diese Auffassung nicht teilen, da bei einer Streckenlänge von nur 800 Meter und entsprechender Signalisierung, noch mehr aber bei dem zukünftigen funkgesteuerten ETCS Zugabstände von 120 Sekunden problemlos möglich und im Bereich Gateway Gardens (und im S-Bahn-Tunnel) schon heute machbar sind. Jetzt müssen die Fahrgäste der S-Bahnen aus Richtung Langen – Darmstadt auf die Züge der RTW in Richtung Flughafen über ca. 100 Meter Fußweg sowie zwei Aufzüge bzw. zweimal 15 Treppenstufen innerhalb von drei Minuten (!) vom Bahnsteig 2 auf den Bahnsteig 3 wechseln (so genannter Turnschuhanschluss) oder verlieren dabei 15 Minuten Umsteigezeit (s. Abbildung 15).

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 12:05 | 12:20 | 12:35 | 12:50 | | Flughafen Regio | | 12:11 | 12:26 | 12:41 | 12:56 |
| 12:15 | 12:30 | 12:45 | 13:00 | Gl. 3 | Neu-Isenburg | Gl. 2 (4*) | 11:59 | 12:14 | 12:29 | 12:44 |
| < > 5 Meter | | | | | Fußweg | 100 m + 2 Aufzüge oder 2x 15 Treppenstufen | | | | |
| 12:20 | 12:35 | 12:50 | 13:05 | Gl. 3 | Neu-Isenburg | Gl. 2 | 11:56 | 12:11 | 12:26 | 12:41 |
| 12:27 | 12:42 | 12:57 | 13:12 | | Langen | | 11:49 | 12:04 | 12:19 | 12:34 |
| < > 22 Minuten | | | Gesamtfahrzeit Langen - Flughafen | | | 37 Minuten (22 Min. sog. Turnschuhanschluss) | | | | |

*Abbildung15*

** nach Vorschlag von DB-Netze*

Weitergehende Informationen zum Bauabschnitt Süd finden sich in unserer Broschüre **„MEHR VERKEHR AUF DIE SCHIENE“ (> <)** in den Kapiteln IV.6 und IV.7.

*Abbildung16: Beginn der Rodungsarbeiten „An der Gehspitz“ in Neu-Isenburg. Rechts zu sehen, der Prellbock der ehemaligen Strecke.*

**Nach Redaktionsschluss:**
**Am 09. Februar 2022 wurden bereits erste Arbeiten für den Streckenabschnitt Süd 1 aufgenommen. Bis zum 17. Februar 2022 werden im Bereich der Kleingartenanlage südlich des Bahnhofs und „An der Gehspitz“ Rodungsarbeiten, durchgeführt, die für den Bau der Trasse im Anschluss an das Kreuzungsbauwerk (Tunnel) zwingend erforderlich sind. Gleiches gilt für den Bereich des Bahnhofs Stadion. Hier finden u.a. vorbereitende Arbeiten für die Errichtung der Stabbogenbrücke statt.** *Foto: A. Koreas*

## II. Der schwierigste, teuerste und langwierigste Bauabschnitt Mitte

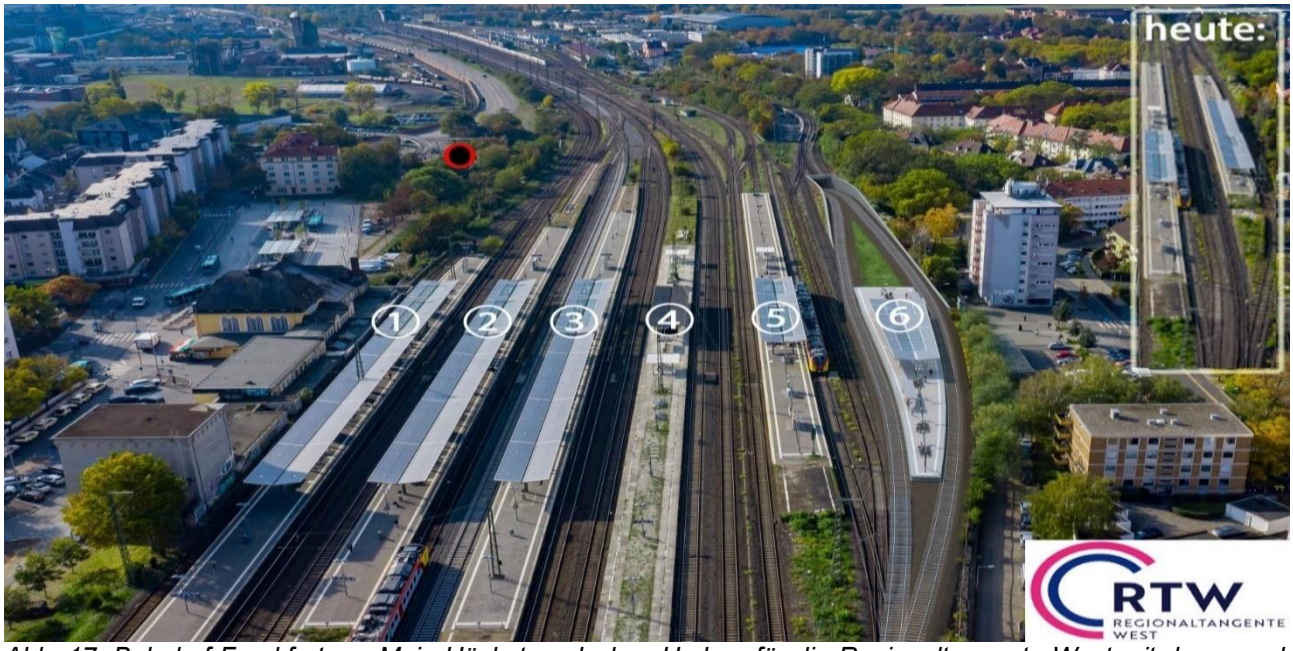



*Abb. 17: Bahnhof Frankfurt am Main-Höchst nach dem Umbau für die Regionaltangente West mit dann rund 32.000 Fahrgästen, zusammen mit dem Busbahnhof (im Bild oben links) 44.000 Fahrgästen an Werktagen (A)*

Hierzu liegen seit 16. November 2021 die **Unterlagen der Planfeststellung** <> für einen Monat zur Einsicht und Stellungnahme offen. Zu den Plänen können beim Regierungspräsidium (Dezernat III33.1 - Verkehrsinfrastruktur Straße und Schiene, Darmstadt) oder bei den genannten Kommunen

**bis zum 14. Februar 2022 – 24 Uhr**

schriftlich Einwendungen erhoben werden. Hiervon wird PRO BAHN Gebrauch machen.

### I. Umbaumaßnahmen in Bereich des Bahnhofs Frankfurt am Main-Höchst

Der Bahnhof Frankfurt am Main-Höchst ist das Herz der RTW. Sollte die VGF-Tram 11 bis auf die dann gemeinsam genutzten Gleise 12 und 13 (s.w.u.) des Bahnhofs Höchst verlängert werden, dürfte

sich die Zahl der Um- Ein- und Aussteiger dann an dem zweitgrößten Verkehrsknoten Frankfurts von heute 28.000 (Angabe DB) auf 35.000 (RTW + 4.000 und Tram 11: +3.000) erhöhen. Zusammen mit dem ZOB werden dann an Spitzentagen knapp 50.000 Personen den Knoten Höchst nutzen.

Die Bauzeit im Bereich des Bahnhofs Höchst für die RTW dürfte mindestens drei Jahre betragen, da zunächst der Liederbach unter rollenden Rad verlegt werden muss und dann erst der zweigleisige Tunnel für die RTW - ebenfalls ohne nennenswerte Unterbrechungen des Bahnbetriebs - in Angriff genommen werden kann. Die RTW verschwindet auf westlicher Seite in einem Tunnel und kommt auf Level 0 in Höhe der Leunakreuzung wieder ans Tageslicht (s. die Markierung „**O**“ in Abbildung 17). Der gerade erst sanierte Bahnsteig ⑥ (S. Bild im Bild in Abb. 17) muss dabei komplett zurück gebaut und weiter östlich mit einer nutzbaren Bahnsteiglänge von 105 Meter und 80 Zentimeter Bahnsteighöhe neu aufgebaut werden. Lediglich der Aufzug kann dabei unverändert bleiben.

Ursprünglich war vorgesehen, die RTW über den dafür extra freigehaltenen Bahnsteig ④ zu führen. Dies wurde frühzeitig nach Einwänden von PRO BAHN, die die Undurchführbarkeit aus betrieblicher (bis zu 27 Zugbewegungen über eine Weichenstraße) und aus technischer Sicht (zu steile Rampe, zu enger Kurvenradius) darlegte, fallen gelassen. Auch die von PRO BAHN vorgeschlagene Verlegung der Königsteiner Bahn auf den Bahnsteig ⑤ und die Bündelung **aller RE-Züge** (Linien 04, 09, 10, 14, 20. 22) auf den noch zu modernisierenden Bahnsteig ④ wird im Zuge der Baumaßnahmen der RTW GmbH offensichtlich zeitgleich für ihren Zuständigkeitsbereich durch DB-Netze umgesetzt. Entgegen den ersten Entwürfen, ist jetzt auch die Forderung von PRO BAHN erfüllt, dass der Gleisbereich der RTW keinerlei Berührungen mit dem Gleisfeld des restlichen Bahnhof Höchst hat, abgesehen von einem Verbindungsgleis der Sodener Bahn auf den Bahnsteig ⑤, was aber wegen der gleichen Spannung der Oberleitung kein Problem darstellt. Wichtig für die Fahrplanstabilität der RB 11 und die der „Rebstockstrecke“ ist die zeitgleiche Ein- und Ausfahrt der Königsteiner Züge in und aus Richtung Hauptbahnhof, was bisher als ganz großes Manko nicht gegeben ist.

**Auch müssen alle Baumaßnahmen im Bahnhof F-Höchst es zulassen, dass die Züge der RB12 auf der Strecke Königstein (Ts) – Ffm Hauptbahnhof und die der Sodener Bahn auf der Strecke Bad Soden (Ts) und F-Höchst [ex RB11) komplett unter 15 kV Bahnstrom verkehren können.**

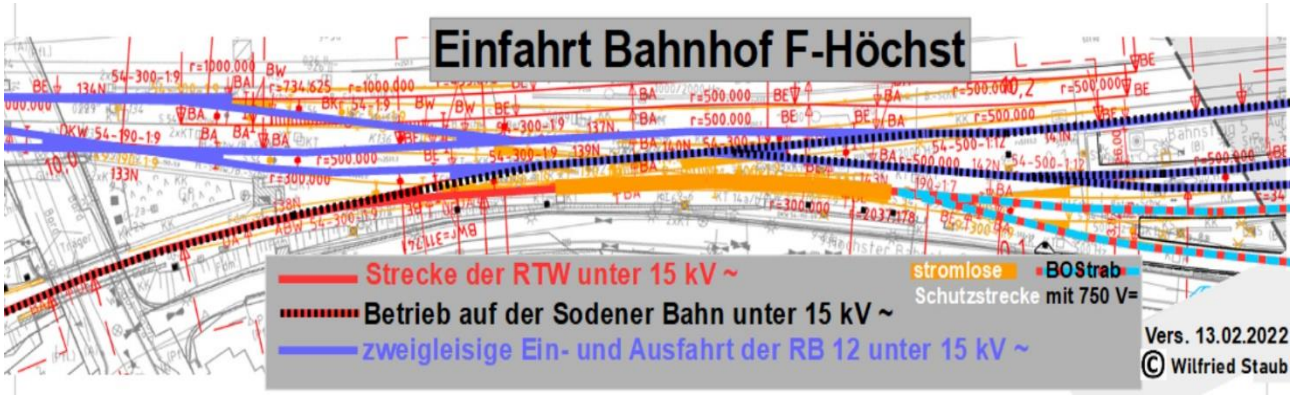



*Abbildung 18*

Sollte diese Entflechtung der S-Bahn-Linien 1 und 2, sowie - neu der Linie 10 - und der gebündelten RE-Verkehre in F-Höchst im Zuge der sinnvollerweise gleichzeitig in Angriff zu nehmenden Sanierung der „Tröge“ über der Reisendenunterführung in dieser Form umgesetzt werden, könnte man endlich auch die beiden für die S-Bahn verbleibenden Bahnsteige 2 und 3 auf „ehrliche“ barrierefreie 96 cm anheben. Dann könnte der für einen S-Bahnbetrieb eigentlich viel zu schmale Bahnsteig ① einer anderen Verwendung zuführt werden.

Ob die Führung der Straßenbahn 11 in den Bahnhof Höchst durch den neuen Verkehrsdezernenten mit dem gleichen Nachdruck wie der seines Vorgängers weiter verfolgt wird, ist derzeit noch nicht abschließend auszuloten. Die derzeitigen Planungen für die RTW lassen hierzu weder ein Pro noch ein Kontra erkennen. Andererseits stehen dieser Idee durch die geplante Bauausführung auch später keine Hindernisse im Wege. Wie die Idee umgesetzt werden könnte, ist in der PRO BAHN Broschüre

**MEHR VERKEHR AUF DIE SCHIENE** *)

**) die aktualisierte 4. Auflage erscheint Ende Februar 2022*

ausführlich beschrieben. Vielleicht nutzen die Verkehrsplaner aber auch die Chance und kramen alte Pläne aus der Schublade hervor, die eine deutlich preiswertere und nahezu komplikationslose Weiterführung der Tram 11 ab der Otto-Scriba-Straße mit Anlehnung an den Bahndamm und über ein freies Brückenelement über die Königsteiner Straße auf die Gleise 1 und 2 vorsehen.

## I. Streckenverlauf und Verkehrsstationen

Man kann der RTW-Planungsgesellschaft uneingeschränkt bescheinigen, dass sie eine Vielzahl von Streckenvarianten (Anlage 3 der Planfeststellungsunterlagen) untersucht und wirklich jedem einzelnen Einwand von Bürgern oder Betroffenen nachgegangen ist und wenn irgend möglich ihn auch bei den Planungen berücksichtigt hat. Herausgekommen ist in vielen Fällen ein in der Regel alternativloser Kompromiss, den PRO BAHN in dieser Form durchaus mittragen kann.

Bezüglich der **Station Stadtpark** wird in den Planfeststellungsunterlagen, Anlage 1.1 unter 7.5.4.2 ausgeführt, dass die vorhandene Personenunterführung bei km 9,1+43 zurückgebaut und durch eine südlich davon gelegene neue ersetzt soll. PRO BAHN wollte ursprünglich fordern, dass auch die alte Unterführung in Höhe der Kaserne erhalten werden muss. Sie stellt die draditionelle Querung der Bahngleise in dieser Streckenlage zwischen den Wohngebieten Sossenheims und dem Stadtpark dar. Der Ortsbeirat 6 hat eine gleichlautende Forderung zurück gezogen. PRO BAHN lässt somit seine Forderung ebenfalls fallen.

## II. Der zweite vor dem ersten Schritt

Nach weltweit anerkannten Regeln einer effektiven Verkehrsplanung wird für eine geplante Neubaustrecke zunächst anhand der vorgesehenen Streckenführung und der per DV errechneten Fahrzeitprofile ein sekundengenauer Fahrplan (hh:mm:⅒s) erstellt. Die RTW ist in das Korsett einer Vielzahl bestehender Trassenbelegungen (Abbildung 12) eingebettet. Der Spielraum für eine allzu freizügige Fahrplangestaltung ist somit erheblich eingeschränkt. Bestehende Konfliktsituationen wurden ganz offensichtlich von den Machern erkannt und in der Planung berücksichtigt. Dies belegen aus Zeitnot die alternative Bedienung der Stationen „Stadion“ und „Mörfelder Landstraße“ durch die RTW-Linien 1 und 2 und die Forderung von DB-Netze nach einem eigenen Richtungsgleis für die RTW (Strecke 3652) wegen zu geringem Blockabstand im Abschnitt Neu-Isenburg und dem Überwurf der Strecke 3688 über die Strecke 3601 (Abbildung 14).

Eine Offenlegung einer solchen Fahrplanstudie liegt zugegebenermaßen nicht im Aufgabenbereich einer Planungsgesellschaft noch ist sie Bestandteil eines Planfeststellungsverfahrens. In der Schweiz und auch andernorts in Deutschland geht man hierbei deutlich pragmatischer vor. Es wäre im Zuge einer frühen Bürgerbeteiligung und für die Stellungnahmen der zu beteiligenden Kommunen, Gebietskörperschaften und Verbände äußerst hilfreich gewesen, wenn zeitgleich ein entsprechender Fahrplanentwurf öffentlich gemacht worden wäre. Dieser hätte sicherlich auch zu einer noch größeren Akzeptanz für das Projekt RTW beigetragen.

In der öffentlichen Auslegung der Planfeststellungsunterlagen ist in Anlage 26 – „Betriebskonzept“ unter Punkt 2 „Verkehrliche Bedienung“ auf Seite 2 zu lesen: *„Die konkrete Gestaltung des künftigen Fahrplans ist nicht Gegenstand der Planfeststellung und bleibt dem zuständigen Verkehrsverbund*

*vorbehalten.“ …* Der in der finalen Version des Deutschlandtaktes 2030+ aufgeführte Tatbestand des Leichterns und Verstärken der Züge der Linie 2 in Sossenheim unter den Bedingungen der **EVO <>** mit einem Zeitverlust für den Sekundärzug beim Zusammenführen von 9 (!) Minuten ist völlig realitätsfern. Die hätte zudem eine gegen über dem status-quo unverhältnismäßige Verlängerung der Schließzeiten der Schranke über den Sossenheimer Weg bedeutet.

PRO BAHN hatte als Alternative dazu vorgeschlagen, das Trennen und Zusammenführen auf die Station Dunantsiedlung zu verlegen, um die Schließzeiten der Schranke zu minimieren.

Diesem Vorschlag folgte die RTW. Nachdem allerdings definitiv feststand, dass die Deutsche Bahn einer Umwidmung der Sodener Bahn in einen Betrieb nach der **BOStrab <>** nicht zustimmen wird ist nunmehr folgende Lösung im Gespräch: Das Leichtern erfolgt ohne größeren Zeitverlust in der Station Dunantsiedlung. Vgl.: Planfeststellungsunterlagen, Anlage 26 – „Betriebskonzept“, Punkt 2 „Verkehrliche Bedienung“, Seite 2. „*Die*(s) *bedeutet, dass im Hp Dunantsiedlung eine sogenannte Flügelung erfolgt, d.h. eine Teilung des Zuges der RTW 2. Ein Teil verkehrt nach Praunheim, der andere Teil verkehrt nach Bad Soden Bf.“*

**PRO BAHN wird fordern, dass das Fahrplankonzept, das Bestandteil des Planungen ist, im Zuge der Erteilung der Baugenehmigung für den Abschnitt Mitte öffentlich gemacht wird, damit die Grundlage für Spekulationen dieser Art entzogen wird.**

Fahrgastverband PRO BAHN **Fahrplanstudie der RTW 1 (S12) und 2 (S13) oder RB 11 HE ab 2028** - Vers. 4

| RTW 1 | RTW 2b | RTW 2a | RB 11 | RTW 1 | RTW 2b | RTW 2a | RB 11 | | RTW 1 | RB 11 | RTW 2a | RTW 2b | RTW 1 | RB 11 | RTW 2a | RTW 2b |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 12:17 | | | | 12:47 | | | | ↓ Bad Vilbel ↑ | 14:42 | | | | 15:12 | | | |
| 12:29 | Wahrscheinlich wegen Tras- | | | 12:59 | senkonflikt nicht realisierbar | | | ↓ Niedereschbach ↑ | 14:30 | Wahrscheinlich wegen Tras- | | | 15:00 | senkonflikt nicht realisierbar | | |
| 12:37 | | | | 13:07 | | | | ↓ Bad Homburg ↑ | 14:23 | | | | 14:53 | | | |
| 12:40 | | | | 13:10 | | | | ↓ Bad Homburg ↑ | 14:17 | | | | 14:47 | | | |
| 12:44 | | | | 13:14 | | | | ↓ Oberursel ↑ | 14:13 | | | | 14:43 | | | |
| 12:47 | | | | 13:17 | | | | ↓ Ou Stierstadt ↑ | 14:10 | | | | 14:40 | | | |
| 12:50 | | | | 13:20 | | | | ↓ Ou Steinbach ↑ | 14:07 | | | | 14:37 | | | |
| \| | | 13:03 | | \| | | 13:33 | | ↓ F GE Praunheim ↑ | \| | | 14:23 | | \| | | 14:53 | |
| 12:53 | | 13:08 | | 13:23 | | 13:38 | | ↓ Eschborn Ost ↑ | 14:04 | | 14:19 | | 14:34 | | 14:49 | |
| 12:55 | | 13:10 | | 13:25 | | 13:40 | | ↓ Eschborn Süd ↑ | 14:03 | | 14:18 | | 14:33 | | 14:48 | |
| 12:57 | | 13:12 | | 13:27 | | 13:42 | | ↓ Eschb. Düsseld. Str. ↑ | 14:01 | | 14:16 | | 14:31 | | 14:46 | |
| | 13:06 | | 13:06 | | 13:36 | | 13:36 | Anschluss S3 von/nach Hanau ? | | 14:23 | | 14:23 | | 14:53 | | 14:53 |
| \| | 13:07 | \| | 13:20 | \| | 13:37 | \| | 13:50 | ↓ Bad Soden ↑ | \| | 14:13 | \| | 14:21 | \| | 14:43 | \| | 14:51 |
| \| | 13:09 | \| | \| | \| | 13:39 | \| | \| | ↓ Sulzbach West ↑ | \| | \| | \| | 14:18 | \| | \| | \| | 14:48 |
| \| | 13:10 | \| | 13:23 | \| | 13:40 | \| | 13:53 | ↓ Sulzbach Mitte ↑ | \| | 14:10 | \| | 14:17 | \| | 14:40 | \| | 14:47 |
| 12:59 | 13:12 | 13:14 | \| | 13:29 | 13:42 | 13:44 | \| | ↓ Dunantsiedlung ↑ | 13:58 | \| | 14:13 | 14:15 | 14:28 | \| | 14:43 | 14:45 |
| 12:59 | 13:12 | 13:14 | \| | 13:29 | 13:42 | 13:44 | \| | ↓ Dunantsiedlung ↑ | 13:57 | \| | 14:12 | 14:12 | 14:27 | \| | 14:42 | 14:42 |
| 13:00 | \| | 13:15 | 13:26 | 13:30 | \| | 13:45 | 13:56 | ↓ F Sossenheim ↑ | 13:56 | 14:07 | 14:11 | 14:11 | 14:26 | 14:37 | 14:41 | 14:41 |
| 13:01 | \| | 13:16 | \| | 13:31 | \| | 13:46 | \| | ↓ Stadtpark ↑ | 13:54 | \| | 14:09 | 14:09 | 14:24 | \| | 14:39 | 14:39 |
| 13:03 | 13:15 | 13:19 | 13:29 | 13:33 | 13:45 | 13:49 | 13:59 | ↓ F Höchst ↑ | 13:53 | 14:04 | 14:08 | 14:08 | 14:23 | 14:34 | 14:38 | 14:38 |
| 13:05 | 13:20 | 13:20 | | 13:35 | 13:50 | 13:50 | | ↓ F Höchst ↑ | 13:52 | | 14:07 | 14:07 | 14:22 | | 14:37 | 14:37 |
| 13:06 | 13:21 | 13:21 | | 13:36 | 13:51 | 13:51 | | ↓ F Leunastraße ↑ | 13:51 | | 14:06 | 14:06 | 14:21 | | 14:36 | 14:36 |
| 13:08 | 13:24 | 13:24 | | 13:38 | 13:54 | 13:54 | | ↓ F Industriepark Süd ↑ | 13:49 | | 14:04 | 14:04 | 14:19 | | 14:34 | 14:34 |
| 13:19 | 13:35 | 13:35 | | 13:49 | 14:05 | 14:05 | | ↓ F Flughafen Regio ↑ | 13:41 | | 13:56 | 13:56 | 14:11 | | 14:26 | 14:26 |

*Abb. 20: Unverbindliche Fahrplanstudie von PRO BAHN auf Basis der bisher bekannten Datenlage*

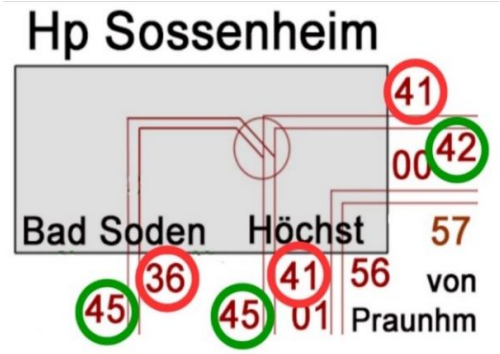



*Abbildung 21: Sossenheim - Auszug DT 2030+*

Wo die beiden Zughälften auf der Rückfahrt wieder vereinigt werden, darüber verlieren die Planfeststellungsunterlagen kein Wort. Um das Verfahren zu vereinfachen und um dem Sodener Zugteil einen Aufenthalt „unterwegs“ zu ersparen, bleibt als Lösung nur, das Prozedere auf den Bahnhof Höchst zu verlegen, wo dies unter den Bedingungen der BOStrab erfolgen kann, d.h., der Praunheimer Teil fährt „**auf Sicht**“ auf den bereits wartenden Sekundärzug auf. Wie ein solcher Fahrplan aussehen könnte, ist in der vorstehenden Abbildung 20 dargestellt.

Auf dem Bahnsteig 6 des Bahnhofs Frankfurt-Höchst sollte auf jeden Fall ein Aufenthaltsraum (mit Toilette) für das Personal der RTW vorgesehen werden. Der Triebfahrzeugführer (Tf) des Zugteils

aus Bad Soden hat bis zum Eintreffen des Gegenzuges 20 Minuten Pause. Für diese Zeitspanne ist aus sozialen Gründen üblicherweise ein witterungsgeschützter Raum zur Verfügung zu stellen.

Wenn man den „fantasierten“ Fahrplan der Abbildung 20 aufmerksam studiert, wird man feststellen, dass in dieser Station eine an sich hervorragende Umsteigesituation besteht. Von Sulzbach kommend trifft man z.B. zur Minute 12 ein und könnte zur Minute 13 in Richtung Eschborn – Praunheim weiterfahren. In der Gegenrichtung sieht es ähnlich aus: an zur Minute 14, weiter zur Minute 15. Das hätte relativ sicher funktioniert, hätte man auf einem Mittelbahnsteig vom linken auf das rechte Gleis und umgekehrt wechseln können. Es werden aber zwei Außenbahnsteige gebaut, die zugegebenermaßen den Vorteil haben, dass man keinen Aufzug benötigt. Auch kann PRO BAHN das Umsteigepotential in dieser Station nicht abschätzen. Schon aus diesem Grund werden wir keinen Einspruch gegen die an dieser Stelle nicht unproblematisch verlaufenen Planung einlegen.

Was den noch nicht offen gelegten Bauabschnitt Süd 2 betrifft, so ergibt die PRO BAHN-Fahrplanstudie, dass bei der vorgesehenen Kreuzungsstation „Wilhelm-Leuschner-Straße“ ein sauberer 15-Minutentakt nicht gegeben ist. Dies schon einmal als Hinweis darauf, das zur Abgabe weiterer Stellungnahmen die Vorlage eines Fahrplankonzeptes verbindlich sein muss.

## III. PLAN B

Die Idee des Flügelns der Linie 2 (S13) geht zum Teil auch auf PRO BAHN zurück. Das geplante 50 Meter lange Fahrzeug der RTW wird voraussichtlich eine Kapazität von maximal 400 Personen (davon nur 100 Sitzplätze) haben. Falles es sich heraus kristallieren sollte, dass eine einzige Einheit in der HVZ auf der Relation F-Höchst-Bahnhof – Eschborn Süd nicht ausreicht, sollte man einen „Plan B“ bereit haben. Dieser könnte vorsehen, in der HVZ den Betrieb der Sodener Bahn mit einem zusätzlichen Triebfahrzeug (Tfz) der RTW zu betreiben oder alternativ mit einem/zwei Tfz der Königsteiner Bahn (RB12), dass die Verdichterfahrten zwischen Kelkheim (Mitte/Hornau) - Frankfurt Höchst, Bahnsteig ⑤ und Bad Soden (alternativ nur zwischen Höchst und Bad Soden) übernimmt. Dazu müsste DB-Netze im Zuge der Umbauarbeiten eine Abstellanlage westlich des Bahnsteigs ⑤ schaffen.

Eine weitere Möglichkeit bestünde darin, zwei zusätzliches Fahrzeuge der RTW in der HVZ auf der Relation Bad Soden – Industriepark Süd im 30 Minutentakt verkehren zu lassen. Dazu müsste die Möglichkeit vorgesehen werden, vor der Station Industriepark Süd zwei Weichen einbauen zu können, die einen Gleiswechsel auf das östliche Bahnsteiggleis ermöglichen. Die technischen Einrichtung des Stellwerks der RTW sollten dies berücksichtigen.

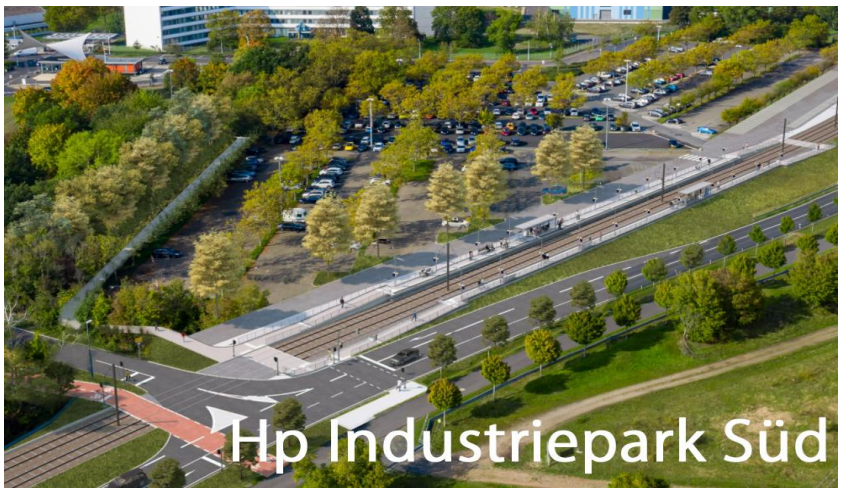



*Abb. 20: Vor der Einfahrt in die Station ist die Möglichkeit zu schaffen, zu einem späteren Zeitpunkt zwei Weichen für einen Wendebetrieb einbauen zu können*

Aus Sicht der Trassenbelegung sind alle vorgezeigten Varianten problemlos möglich.

## IV. Zusätzlicher Halt

PRO BAHN hatte gefordert im Zuge der Realisierung zu prüfen, ob auf der Sodener Bahn ein zusätzlicher Halt „Sulzbach West“ in Höhe des Bahnübergangs Liederbacher Weg zur Erschließung des dortigen Gewerbe- und Wohngebietes und des Gewerbegebietes in Höhe der Bahnstraße in Bad

Soden sinnvoll erscheint. Die Gemeinde Sulzbach, der MTK, die MTV und der RMV haben sich dieser Idee angeschlossen.

*Abb. 21: Zusätzlicher Halt Sulzbach West auf der Sodener Bahn*

Gegenüber dem ursprünglichen Vorschlag sollte der Bahnsteig abweichend eine Höhe von 76 cm und eine nutzbare Bahnsteiglänge von 75 Meter haben.

*Wilfried Staub* ■

## Termine

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

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

**7. März** (Zoom-Meeting)

**4. April** (dieser Termin entfällt wegen einer Parallelveranstaltung)

**2. Mai** (Jahreshauptversammlung als Präsenzveranstaltung)

## 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; 2022-02-13*

*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.*