

# Fahrgastverband PRO BAHN

NEWSLETTER des RV Großraum Frankfurt am Main

Ausgabe 01.1/2023

Frankfurt am Main, im Januar 2023



*iLint54-H2-Triebwagen am 12. Dezember 2022 im Bf Köppern. Der Gegenzug nach Brandobberndorf fiel aus. Foto M. Härter*

## Inhalt

Der Vorstand berichtet	2	Deutschlandticket und kaum Jubel	19
<b>Weihnachtsaktion von PRO BAHN</b>	<b>2</b>	<b>Bitte keinen neuen Schnellschuss (RB 12)</b>	<b>21</b>
<b>Hessischer Fahrgastpreis verliehen</b>	<b>4</b>	Startschuss für die nordmainische S-Bahn	<b>23</b>
<b><u>DIE TITELSTORY:</u></b>		ZOB Königstein: Alles zurück auf Anfang	23
<b>Das vorhersehbare Chaos auf der TSB</b>	<b>7</b>	Ländchesbahn und kein Ende in Sicht	24
Frankfurt und seine Ringstraßenbahn	14	Impressum	26
Fahrgastinfo und Fahrgastservice	16	„Such den Fehler“	27
Schilda ist überall	17	Leserbrief zum Ersatzverkehr auf der RB 12	27

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

dieser Newsletter erscheint mit Verspätung (halt wie viele Bahnen derzeit hierzulande), weil sich zum Jahreswechsel doch so einiges getan hat, bzw. wir einige Entscheidungen, wie die zum „Deutschland-Ticket“ und Entwicklungen, wie den Verlauf des Betreiberwechsels im Taunusnetz und den Einsatz der Wasserstoff-Züge noch abwarten wollten, um sie in die Berichterstattung einzubeziehen. Das ist nun geschehen.

Auch der (voraussichtliche) Starttermin für das sog. „49-Euro-Ticket“ wurde nun mit dem Datum 01. Mai 2023 verkündet. Die Forderung von PRO BAHN, das Deutschland-Ticket auch zu einem ermäßigten Preis für Menschen im Sozialleistungsbezug / mit geringem Einkommen anzubieten, wurde zumindest teilweise umgesetzt, indem es in Hessen ein hessenweit gültiges „31-Euro-Ticket für Geringverdienende“ geben soll.

Wieso diese mit 372 € im Jahr teurer sein soll als das Schüler- und das Seniorenticket mit 365 €, erschließt sich allerdings nicht. Nun bleibt vor allem noch die Forderung, die neuen Tickets nicht im Abonnement, sondern auch monatsweise beziehen zu können, und dies nicht nur elektronisch, sondern auch am Schalter und am Automaten. Aber auch über den ÖPNV in Frankfurt berichten wir (Ringstraßenbahn), und wer mehr dazu wissen will, der/die ist herzlich eingeladen

zum Vortrag von Herrn **Hartwig Meier, Bereichsleiter Planung bei TraffiQ**, , der uns über die Pläne nicht nur zum Straßenbahnverkehr in und um Frankfurt informieren wird,

**am Montag, dem 3. April 2023, um 18 Uhr im Haus Gutleut.**

Im Anschluss daran findet ab 19:30 Uhr unsere Jahreshauptversammlung statt (Einladung an die Mitglieder folgt.)

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

*Dr. Barbara Grassel (stellv. Vorsitzende)*

**Der Fahrgastverband PRO BAHN bedankt sich gemeinsam mit Aktiven der Kampagne Initiative Verkehrswende Hessen an Heiligabend bei Triebfahrzeugführern und Zugbegleitern im ÖPNV**

Mitglieder des Fahrgastverbandes PRO BAHN verteilen am Heiligabend zusammen mit Aktiven der Kampagne Initiative Verkehrswende Hessen kleine Geschenkbeutel an Diensttuende im ÖPNV in Frankfurt, Gießen und Darmstadt. Einige Schlagzeilen produzierte die Deutsche Bahn im Jahr 2022, nicht immer die Besten. Dass trotz aller Widrigkeiten zahlreiche Bedienstete der Bahngesellschaften täglich im weitreichenden Einsatz ihren Dienst tun, genau dies wurde zu Weihnachten erstmals in Gießen, Frankfurt und Darmstadt in einer Geschenkaktion gewürdigt.

An Lokführerinnen und Lokführer, Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter wurden die Geschenke spontan am Bahnsteig und in der Bahnhofshalle von Aktiven des Fahrgastverbandes PRO BAHN und der Initiative Verkehrswende Hessen an das Diensttuende Personal überreicht. Der Fahrgastverband PRO BAHN führt diese Aktion in anderen Bundesländern seit vielen Jahren durch. Nun starten wir damit auch in Hessen, führte hessische Landesvorsitzende Thomas Kraft von PRO BAHN während der Verteilaktion gegenüber der Presse aus. Es wurde bewusst der frühe Nachmittag des Heiligabends gewählt, weil das ÖPNV-Personal auf der Schiene in den größeren Städten Hessens für einen Samstagfahrplan arbeiten muss, während die meisten Deutschen zur Bescherung den Tag zusammen mit ihren Familien verbringen.



Viele aus dem Bahnpersonal haben selbst Familie, entbehren jedoch die Freizeit, damit der Zug fährt, die Weichen gestellt, die Fahrkarten kontrolliert werden und vieles mehr. Die Bediensteten waren ob der überraschenden Geste hoch erfreut, auch wenn der Materialwert der Geschenkbeutel selbst nicht sehr hoch ist, so Jochen Teichmann von der Verkehrswende Hessen. Es kam nicht darauf an, bei welchem Arbeitgeber die Bediensteten beschäftigt sind. Ein Beutelchen bekamen alle, egal ob bei DB Regio, der Hessischen Landesbahn, VGF Frankfurt oder DB Fernverkehr beschäftigt.

An allen drei Orten war es den Vertreterinnen und Vertretern des PRO BAHN Landesverbandes Hessen und den Aktiven der Verkehrswende Hessen wichtig, auch die Bahnhofsmision aufzusuchen. Die Arbeit dieser Helferinnen und Helfer kann nicht hoch genug eingeschätzt werden, bekommen doch gerade an den Festtagen viele hilfsbedürftige Menschen Hilfe und Trost bei den Engeln der Bahnhofsmision. PRO BAHN Landesvorsitzender Thomas Kraft überreichte hierfür eine extra Anerkennung und drückte die Hoffnung aus, dass diese wichtige Einrichtung auch eine gute Zukunft haben werde. Der PRO BAHN, der Teil der tragenden Organisationen des Volksbegehrens Verkehrswende Hessen ist, sowie das Aktiventeam der Verkehrswende Hessen zogen nach der Aktion am Heiligabend-Nachmittag eine überaus positive Bilanz. Man habe Menschen ein Lächeln abringen können, so Thomas Kraft und Jochen Teichmann abschließend



*Bericht: Philipp Loth; Fotos: Werner Buthe*



Zum Jahreswechsel hat der RMV nach zwölf Jahren die RMV-App verabschiedet. Doch es gibt bereits guten Ersatz: Mit **RMVgo** steht den Fahrgästen eine neue App für Verbindungsauskunft, Fahrkartenkauf und weitere Verkehrsinformationen zur Verfügung. In der RMV-App gekaufte Zeitkarten können dabei in RMVgo weiter genutzt werden. Auch RMV-PrepaidRabatt-Guthaben kann automatisch in RMVgo weiter verwendet werden. Einzige Voraussetzung ist, dass in der RMV-App und in RMVgo derselbe Account genutzt wird. RMVgo gibt es kostenlos im Google Play Store und im Apple App Store. *Textquelle: RMV*

Teilen Sie uns Ihre Erfahrungen mit der neuen RMVgo App mit. Wir veröffentlichen Ihre ersten Erfahrungen in der nächsten Ausgabe unseres Newsletters. ■

## Hessischer Fahrgastpreis 2022/2023 jeweils an den Ersten Kreisbeigeordneten Marburg-Biedenkopf, Marian Zachow, sowie den Verkehrsgeographen Christoph Mehler verliehen

Idee und herausragendes Engagement mit dem Ziel des Wiederaufbaus der Salzbödebahn und der Ohmtalbahn im Marburger Land standen im Mittelpunkt



Bei der Preisverleihung am 14.01.2023 in Fronhausen – von links: Thomas Kraft (Landesvorsitzender PRO BAHN Hessen), Christoph Mehler, Verkehrsgeograph, Marian Zachow, Erster Kreisbeigeordneter Landkreis Marburg-Biedenkopf, Werner Filzinger, Stellv. Landesvorsitzender.

Alle zwei Jahre vergibt der PRO BAHN Landesverband Hessen den „Hessischen Fahrgastpreis“. Mit ihm erfolgt eine Würdigung von Personen, die sich in außergewöhnlicher Weise für die öffentliche Personenbeförderung in Hessen einsetzen. Das Spektrum umspannt teils unerwartete Leistungen im Alltag bis hin zu gesellschaftlichem und politischem Engagement.

Am Samstag, den 14.01.2023, fand nun die Verleihung des Hessischen Fahrgastpreises 2022/2023 in Fronhausen (Lahn), Landkreis Marburg-Biedenkopf statt. Man fand sich in der kleinen Güterhalle, einem Backsteinbau, der direkt neben der Bahnstation liegt und der in privater Investition zu einem schmackhaften Veranstaltungsraum umgebaut wurde, ein. Der Landesvorsitzende des PRO BAHN Landesverbandes Hessen, Thomas Kraft konnte Vertreterinnen und Vertreter aus Landes-, Kreis- und Gemeindepolitik aller demokratischen Parteien sowie des Verkehrswesens willkommen heißen, ebenso PRO BAHN-Mitglieder aus Hessen und anderen Bundesländern. Er führte auch durch das Programm des Nachmittags.

Den Fahrgastpreis 2022/2023 erhielt der Erste Kreisbeigeordnete des Landkreises Marburg-Biedenkopf, Marian Zachow aus Stadtallendorf. Schon in seinem vorherigen Wirken, jedoch sehr intensiv seit seinem Amtsantritt im Jahr 2014 engagiert er sich in außerordentlicher Weise als hauptamtlicher Politiker für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), mit welchem er in Hessen und darüber hinaus die Spitzenstellung einnimmt.

Auf seiner Agenda ist das Vorantreiben der Untersuchungen zur Reaktivierung bzw. dem Wiederaufbau der Salzbödebahn (Weimar/Niederwalgern – Bad Endbach/Hartenrod) sowie die Ohmtalbahn (Kirchhain – Burg- und Nieder-Gemünden). Beide Projekte sind im Untersuchungsverlauf im Zwischenfazit sehr erfolgversprechend. Auch im Lokalbusverkehr, für welchen die Landkreise Verantwortung tragen, hat Marian Zachow Zeichen gesetzt. Zusammen mit seinem Mitarbeiterstab in der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft wurde in seiner Amtszeit der ÖPNV um rund 40% ausgebaut. Mehr geht immer und wird für die Verkehrswende und die Erfüllung der Klimaschutzziele auch notwendig sein. Marian Zachow hat die richtige Einstellung, um auch dies anzugehen.

Politisch Verantwortliche brauchen für ihr Wirken auch kompetente Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, sonst kommt nichts zur Umsetzung. Im Bereich Schienenverkehr stellt die Kurhessenbahn den Löwenanteil auf den eingleisigen Nebenstrecken im Marburger Land. Ein junger Verkehrsgeograph, der seinerzeit bei dem Tochterunternehmen der Deutschen Bahn angestellt war, hatte die Idee des Wiederaufbaus der Salzbödebahn entwickelt, um die unnötigen Standzeiten der Züge im Bahnhof von Marburg aufzuheben. Daher zeichneten wir auch den Verkehrsgeographen Christoph Mehler aus, der heute in Nordrhein-Westfalen lebt und arbeitet. Mehler hat schon seit jeher den Blick für eine deutliche Ausweitung des Zugfahrplans auf den bestehenden Strecken und auch den gesamten ÖPNV. Sein Fachwissen hat er, auch gegenüber Verbänden und Initiativen, im Verlauf der letzten Jahre deutlich unter Beweis gestellt. Wegen seiner Einstellung, seinem Engagement und der Ausgangsidee zur Salzbödebahn erhält auch Christoph Mehler den Hessischen Fahrgastpreis 2022/2023.

Der PRO BAHN Landesverband Hessen möchte ein Zeichen setzen und insbesondere mit der Auszeichnung von Marian Zachow die Motivation verbinden, dass die Verkehrsdezernenten in anderen Landkreisen endlich anfangen, für die Verkehrswende zu denken, zu planen und zu handeln.

Mit einem Fachvortrag umrahmte der Bahnexperte Hans Leister aus Berlin die Veranstaltung. Der Fachmann gehört zu den Schöpfern des Deutschlandtaktes. Seit 2008 ist man initiativ unterwegs, um die Bahn in Fernverkehr und Nahverkehr deutschlandweit in einen Takt zu bringen. Hans Leister ging auf die Geschichte ein, bezog sich auf den gerade im Werden befindlichen vierten Gutachterentwurf und dass seitens des Bundesgesetzgebers der Deutschlandtakt als Verwirklichungsziel festgeschrieben ist. Grußworte sprachen der Kreisbeigeordnete des Landkreises Gießen, Christian Zuckermann (Grüne), der die Zusammenarbeit mit Zachow in den ÖPNV-Gremien herausstellte, sowie der Landtagsabgeordnete Horst Falk (CDU).

Der Kreisbeigeordnete Marian Zachow machte zum Schluss mit dem Beitrag „Game-Changer Deutschlandtakt“ deutlich, wie wichtig es ist, die Idee des Deutschlandtakts auch in jeder Kommune, in jedem Landkreis ernst zu nehmen und in praktische Politik umzusetzen. Denn wenn dieser in ein paar Jahren umgesetzt wird, dann verändert sich Mobilität bis vor die Haustür, bis zur einzelnen Schule, nachhaltig.

Der Erste Kreisbeigeordnete des Landkreises Marburg-Biedenkopf macht es vor, wie man nachhaltige Verkehrspolitik in die aktive Politik einbringen kann. Zudem sind viele planende Verkehrsexperten unterwegs, um gesamtheitliche Konzepte auf das Gleis zu bringen. Die Inaktivität und Verhinderung des Ausbaus und der Sanierung der Eisenbahninfrastruktur in Hessen muss ein Ende haben. Stattdessen müssen Ausbau und Sanierung als Landesaufgabe für das gesamte Land Hessen organisiert werden, wie dies im Landkreis rund um Marburg der Fall ist, so der PRO BAHN Landesvorsitzende Thomas Kraft.

Lesen Sie hierzu bitte auch einen Artikel in der Osthessischen Presse red. ■

# Das vorhersehbare Chaos auf der Taunusbahn

## Ein Kommentar von Wilfried Staub, Fahrgastverband PRO BAHN

Hinweis: Für weitere Informationen nutzen Sie bitte die entsprechend markierten Links

### Die Vorgeschichte

Eigentlich sollte das so genannte „Taunusnetz“ des RMV, zu dem ursprünglich auch die Ländchesbahn zählte, zum Fahrplanwechsel 2018 neu ausgeschrieben werden. Zu diesem Zeitpunkt wäre für einen Großteil der in den 1970-er Jahren konzipierten und ab 1987 ausgelieferten diesel-elektrischen HLB- bzw. VHT-eigenen Triebwagen der BR VT2E der Firma Linke-Hofmann-Busch die HU abgelaufen. Ersatzteile für diesen Typ gibt es schon lange nicht mehr, und sie mussten bei Bedarf im Königsteiner BW aufwändig selbst oder außer Haus angefertigt werden, was lange Ausfallzeiten zur Folge hatte. Die Neuausschreibung sah systembedingt damals den Betrieb mit Dieseltriebwagen vom Typ LINT 41 der Firma Alstom vor, die durch die RMV-Tochter fahma beschafft werden sollten und in Königstein gewartet werden konnten.

Dann aber kam aber alles ganz anders. Irgendjemand in Hofheim kam Mitte der 2010-er Jahre auf die glorreiche Idee, die noch in der Planungsphase befindlichen H2-Triebfahrzeuge (Tfz) von Alstom für das neu konzipierte Taunusnetz (RB 11, 12, 15, 16) vorzusehen, auch wenn diese Züge im Endausbau zu etwa 80 Prozent unter vorhandenem oder zu errichtendem Fahrdrabt verkehren würden und die erforderliche Primärenergie, bedingt durch die zweimalige Umwandlung, nur zu 33 Prozent für den Antrieb der Züge zur Verfügung stehen würde. Die HLB stand nun vor dem für sie überraschenden Problem, die abgewirtschafteten Veteranen noch einmal für den Zeitraum von vier Jahren aufpeppen zu müssen. Dass dies nicht zufriedenstellend gelingen würde, war abzusehen. Im Jahr 2022 waren dann schon fünf der 19 Züge dauerhaft abgestellt und drei verschrottet. Die HLB hatte nun ein mittleres Kapazitätsproblem. Obwohl der Konzern zeitweise aus anderen Netzen Fahrzeuge abzog, konnten in der Hauptverkehrszeit oft nur einteilige Garnituren eingesetzt werden, was den Unmut von Fahrgästen und der betroffenen Kommunen wegen völlig überfüllter Züge zu Folge hatte. Die Schuld lag zweifelsfrei beim RMV, die „FKE“ bezog aber die Prügel. Das einst so makellose Image der HLB hatte dauerhaft Schaden genommen.

### RMV wollte Zukunftsvisionär spielen

Zum Fahrplanwechsel 2022 wollte der RMV Vorreiter spielen und rühmte sich selbst mit dem Superlativ, die größte Wasserstofflotte der Welt mit einem Neuanschaffungswert von 500 (!) Millionen Euro an den „Start“ zu bringen. Und das sogar bei sensationeller Null CO2-Emission auf der Schiene. Eine nach Expertenmeinung sehr gewagte Headline, wenn man die von Jahr zu Jahr chaotischeren Betreiberwechsel des Verbundes vor Augen hat. Dies aber auch im Anbetracht der Tatsache, dass bereits im Frühsommer 2022 definitiv fest stand, dass bis Dezember 2022 wegen Corona und des Ukrainekrieges maximal neun Einheiten des iLint54 ausgeliefert werden können. Die DB-Tochter „Regionalverkehre Start Deutschland GmbH“ mit Sitz in Frankfurt am Main als Gewinner der europaweiten RMV-Ausschreibung rühmt sich auf ihrer Homepage, sich geehrt zu fühlen, den Betrieb des Taunusnetzes durchführen zu dürfen. Eigentlich hätte sich fahma als juristisch zuständige und verantwortliche Instanz sofort um Ersatz für die nicht rechtzeitig zur Verfügung stehenden Züge kümmern müssen. Dies hat der RMV im Falle der RB 11 und der RB 16 auch getan, indem er die HLB beauftragte, den Betrieb beider Strecken vorläufig (lt. Homepage von Start bis zum 31.03.2023) weiter zu übernehmen. Start und Alstom zeigten sich bereit, für Ersatz auf den RMV-Strecken 12 und 15 Sorge zu tragen.

Auf der Königsteiner Bahn klappt dieser Ersatzverkehr mit den umgeklebten Triebwagen der Bayerischen Regiobahn, im Eigentum der Alpha Trains, NL, von kleinen Schönheitsfehlern einmal abgesehen, recht ordentlich. *Anmerkung der Redaktion: Siehe hierzu auch einen Leserbrief auf Seite 27.*



Leasingfahrzeuge der Firma Alpha Trains als Langzug (!) im Bahnhof Königstein und in Kelkheim (Mitte) Fotos: Wilfried Staub

Das Chaos und die seit 11. Dezember 2022 absolut unhaltbaren Zustände auf der VHT-eigenen Strecke der Taunusbahn (TSB – RB 15) haben die regionalen Medien ausführlich berichtet. Festzuhalten ist, dass von den 27 zugesagten H2-Fahrzeugen zu Betriebsbeginn nur sechs ausgeliefert wurden. Von diesen waren allerdings nur zwei einsatzfähig. Um ein zuverlässiges Betriebskonzept zum Fahrplanwechsel zu gewährleisten wurden in Nordrhein-Westfalen abgestellte Dieseltriebzüge der BR 644 mit Fußbodenhöhe 800 mm herangeschafft. Nach der Ankunft stellte sich „überraschend“ heraus, dass rund die Hälfte nicht wirklich betriebsfähig waren. Außerdem war kein Ersatzfahrzeug mit der für den Hasselborner Tunnel erforderlich NBÜ ausgerüstet, was für einen flexiblen Einsatz dieser Flotte erforderlich gewesen wäre. Da die hiesigen Werkstätten von DB Regio nicht autorisiert und zertifiziert sind, diese Baureihe zu warten, müssen diese Züge zur Behebung größerer Mängel ins Ruhrgebiet überführt werden. Die Zahl der Zugausfälle bewegte sich in dem Zeitraum bis Silvester zwischen unglaublichen 80% und 100%!



Um wenigstens ein Grundangebot zu bieten, wurde ein Schienenersatzverkehr meist mit Reisebussen im Stundentakt eingerichtet. Dieser Schienenersatzverkehr stellte allerdings keine wirklich tragbare Alternative dar. Die Firma Start hat mit der Organisation des Ersatzverkehrs die DB-Regio-Tochter SEV mit Sitz in Berlin ohne jegliche Orts- und Streckenkenntnisse beauftragt.

So seien zunächst völlig ungeeignete Reisebusse eingesetzt worden und die Fahrer hätten in vielen Fällen die Fahrtroute bei den Fahrgästen erfragen müssen. Durch Vermittlung des VHT wurden kurzfristig zwölf Gelenkbusse von der oft gescholtenen Firma Transdev Rhein-Main geordert, die mit ihrer deutlich größeren Fahrgastkapazität mit Schulbeginn am 09. Januar 2023 für einen relativ zuverlässigen Busverkehr sorgen. Auch soll ab 11. Januar 2023 zumindest ein Zug, gleich ob H2 oder Diesel, pro Stunde verkehren und das Informationsmanagement soll endlich halbwegs geordnet funktionieren.

Zwei totale Streckensperrungen, und zwar vom 13. bis 29. Januar und vom 10. bis 26. Februar 2023, sollen dafür genutzt werden, den Bahnbetrieb neu aufzustellen. Im Vorgriff auf den zu erwartenden Planfeststellungsbescheid zur Modernisierung der Taunusbahn hat der RP Darmstadt die erforderlichen Baumfällungen an der Strecke vorab genehmigt, damit mit den Elektrifizierungsarbeiten nach Vorlage des Bescheides zeitnah begonnen werden kann. Während dieser Sperrpausen ist zwischen Köppern und Saalburg sowie zwischen Usingen und Wilhelmsdorf kein Schienenverkehr möglich. Der SEV wird in diesen Zeiträumen daher noch einmal deutlich verdichtet.

Der Geschäftsführer des VHT, Frank Denfeld hat gegenüber der Fahrgastlobby Hochtaunus am 12. Januar 2023 kundgetan, dass der VHT und der Landrat des Hochtaunuskreises alle Hebel in Bewegung setzen werden, dass der Schienenverkehr zwischen den beiden Sperrpausen noch einmal verdichtet wird und dass man die Zusicherung von Start und Alstom habe, dass ab dem 27. Februar 2023 der gültige Jahresfahrplan 2023 weitgehendst eingehalten werden kann, mit welchen Fahrzeugen auch immer. Der RMV hat in mehreren Pressemitteilungen, u.a. vom 06.01.2023 und 11./12.01.2023 „das Chaos mit ausfallenden Zügen, falschen Ankündigungen und unzuverlässigen Fahrplänen“ vollumfänglich eingestanden und sich bei den Fahrgästen hierfür entschuldigt. Der Fahrgastverband PRO BAHN wünscht sich im Interesse der Fahrgäste der TSB und aller Beteiligten, dass sich die darin gemachten Zusagen als Vertrauensbeweis in den ÖPNV in Hessen auch tatsächlich erfüllen.

## Wie konnte es zu dem aufgezeigten Dilemma überhaupt kommen?

Der Regionalverband Großraum Frankfurt am Main und der Landesverband Hessen von PRO BAHN haben sich von Anfang an gegen das Projekt von Wasserstoffzügen auf dem Taunusnetz ausgesprochen. Der Hauptgrund war die anfangs bereits erwähnte und mehrfach wissenschaftlich nachgewiesene Unwirtschaftlichkeit eines Wasserstoffantriebs auf (teil-) elektrifizierten Strecken. Das von Jürgen Leindecker (Träger des Fahrgastpreises von PRO BAHN) entwickelte und auch verwirklichte einzigartige Konzept des Ringtauses der Züge der TSB und der K-Bahn, wobei weder zum Tanken noch zu Werkstattbesuchen ein einziger Leerkilometer anfällt, ohne zwingenden Grund aufzugeben, war und ist heute weniger denn je nachvollziehbar. Ziel muss es mittelfristig sein, dass komplette Netz dieses Bündels von Königstein bis Grävenwiesbach / Friedberg unter Fahrdracht zu stellen. Entsprechende Mittel hat der Bund hierfür zugesagt. Minister Al Wazir befürchtet, dass dazu etwa 1.000 Bäume gefällt werden müssen, die er im Falle des Baus des Riederwald-Tunnels für den Autoverkehr ohne Skrupel genehmigt hat.



H2-Zug im Bahnhof Köppern am 12.12.2022. Auf den angekündigten Gegenzug um 12:00 Uhr (s. DFI) warten die Fahrgäste noch heute.  
Foto: M. Härter

Dass die Anschaffung eines H<sub>2</sub>-Fahrzeuges das Dreifache eines vergleichbaren Dieseltriebwagens kostet und dass der verwendete Höchster Wasserstoff als äußerst umweltschädlicher, „Grauer Wasserstoff“ eingestuft wird, wurde geflissentlich totgeschwiegen. Kritisch wird auch gesehen, dass die Brennstoffzellen von einem Hersteller in Kanada bezogen und nicht in der EU produziert werden. Auch dass für etwa fünf Millionen Euro extra eine Wasserstofftankstelle errichtet werden musste, der Wasserstoff im Industriepark Höchst zwar als so genanntes Abfallprodukt anfällt, aber dennoch zu marktüblichen Preisen geordert werden muss und die Tankfahrten von den Abstellanlagen der Züge im Taunus in der Regel nachts und somit mit 24/24 Stellwerkbesetzung durchgeführt werden müssen, war bekannt, wurde aber von den Entscheidungsträgern in ihrer Tragweite der dadurch entstehenden immensen ertragslosen Kosten nicht in der Form erkannt. So wird PRO BAHN den RMV, fahma und die Firma Start nach Ablauf des ersten Betriebsjahres zur Offenlegung der tatsächlichen Betriebskosten pro Nutzkilometer bzw. pro Sitzplatz im Vergleich zum Diesel-Lint54 unter Herausrechnung der über Steuergelder finanzierten verlorenen Zuschüssen durch den Bund und das Land Hessen auffordern.

## Der Prototyp des iLint, ein Blender?

Der Prototyp des iLint54 hinterließ bei allen geladenen Gästen der Demonstrationsfahrt am Freitag, dem 13. April 2018 von Wiesbaden nach Frankfurt-Höchst, den Berichtersteller eingeschlossen, einen durchweg positiven Eindruck. Als bemerkenswert wurde die gewaltige Beschleunigung des mehr als voll besetzten Zuges und das nahezu lautlose Dahingleiten bei Tempo 120 empfunden. Warum der RMV an diesem Tag nicht die Gelegenheit nutzte, um anschließend auf einer Fahrt nach Königstein die Gebirgstauglichkeit des Brennstoffzellenzuges zu testen, hinterließ beim Berichtersteller schon damals einige Fragezeichen.



Demonstrationsfahrt des iLint am 13. August 2018 beim Start in Wiesbaden Hbf

Foto: Wilfried Staub

Inzwischen ist nicht nur dem Hersteller bekannt, dass der iLint eigentlich ein reines

Flachlandfahrzeug ist. Um diese Aussage zu verstehen, muss man die Arbeitsweise des Antriebs kennen. Die Elektromotoren des angetriebenen vorderen und hinteren Drehgestells beziehen ihren Strom aus einer aus Gewichts- und Platzgründen nicht allzu üppigen und zudem noch nicht gesondert isolierten Unterflurbatterie. Der Soll-Ladezustand beträgt - zur Verlängerung der Lebensdauer der Batterie - nur 70% der möglichen Kapazität. Wird dieser Wert unterschritten, schaltet die Brennstoffzelle zu. Bei vollbesetzten Zügen wird bis zum Erreichen der Höchstgeschwindigkeit so ein Großteil der geboosterten Energie aufgebraucht. Der Energieverbrauch danach, zum Aufrechterhalten der zulässigen Geschwindigkeit, ist in der Ebene so gering (zirka 15 Prozent der möglichen Antriebskraft), dass die Batterie gleichzeitig wieder langsam aufgeladen werden kann.

Beim Bremsen im nächsten Bahnhof wird die durch **Rekuperation** erzeugte Energie der Batterie wieder zugeführt, so dass diese ihren Sollwert bis zur Weiterfahrt meist wieder erreicht haben sollte. Dies gilt, wie gesagt, auf wirklich ebenen Strecken ohne nennenswerte Steigungen. Auf der TSB muss bei Bergfahrten die Brennstoffzelle bis an ihre Grenzen arbeiten, während bei Talfahrten zur Vermeidung von Überladungen, die Rekuperation automatisch abgeschaltet wird. Dies erklärt den „völlig unerwarteten“ und überproportional hohen Wasserstoffverbrauch auf der TSB, der das von 1.000 Kilometer Reichweite ausgehende ausgetüftelte Tankkonzept in Verbindung mit einer vom **EBA** vorgeschriebenen Mindesttreibstoffreserve vor Antritt der etwa 60 Kilometer langen Tankfahrt über den Haufen geworfen hat. Triebfahrzeugführer (Tf), die das Fahrzeug nicht vollkommen beherrschen, verbrauchen zudem deutlich mehr Energie als Tf mit ausreichender Streckenkunde und Erfahrung.

### Das Tanken selbst stellt, im Gegensatz zu dem Drumherum, kein Problem dar?



Prominenz vor der Wasserstofftankstelle im Industriepark Höchst

Foto: IPH

Dass die Wasserstofftankstelle, wie die Presse berichtete, von **infraserV** bei Minusgraden nicht funktionieren würde, ist nicht bestätigt. Dass allerdings einzelne Tf von Start keine Tankkarte vorlegen und somit nicht tanken konnten oder, weil nicht angemeldet, vor verschlossenen Toren standen, soll in der Hektik der ersten Tage tatsächlich vorgekommen sein. Die Tankstelle ist übrigens so ausgelegt, dass vier Einheiten (eine solche Traktion ist bei Leerfahrten technisch

möglich, allerdings noch nicht vom EBA zugelassen) gleichzeitig andocken und tanken können. Das Tanken erfordert im Gegensatz zu früheren Aussagen keinen zweiten Tf. Auch das Kopfmachen bei der Einfahrt in den Industriepark Höchst ist ein bei der Bahn ein übliches Verfahren. Die Zusammenarbeit mit dem Stellwerk Höchst und der Betriebsleitzentrale von Infraserb erfordert allerdings ein gewisses Gespür der Tf für das verbreitete Statusgehabe einzelner Fahrdienstleiter. Da kann selbst eine DB-Tochter schnell einmal „vergessen“ werden.

Was jetzt über das Jahr bei den doppelt so vielen als geplanten Tankfahrten finanziell gewaltig zu Buche schlagen wird, sind die Streckennutzungsgebühren von DB Netze und des VHT, vertreten durch die HLB Basis AG, für jeden gefahrenen unbesetzten und somit vom Auftraggeber RMV nicht vergüteten Kilometer.

Was bei der ESWE zur Schließung der Wasserstofftankstelle geführt hat, dürfte im Industriepark keine Rolle spielen. Bei Tanken wird nämlich mit Drücken von 300 Bar und mehr gearbeitet, was mit einer enormen Geräuschentwicklung verbunden ist, die in Wohngebieten den zulässigen Geräuschpegel deutlich überschreitet.

### **Werden bei der Serienproduktion nunmehr ungenügend erprobte Bauteile von nicht so hoher Qualität verbaut?**

Inzwischen sickert durch, dass gegenüber dem Demonstrationstriebwagen 654 102 von Wiesbaden – Höchst, also den beiden Vorserientriebwagen, die nahezu problemlos seit 2018 Tag für Tag bei der evb unterwegs sind und spielend eine Reichweite von 1.000 Kilometer erreichen, bei bestimmten Komponenten gravierende Unterschiede bestehen. Viele der Steuereinheiten stammen von (anderen oder verschiedenen) Zulieferern. Die Komptabilität der Bauteile wurde, insbesondere im Falle von Störfällen, offensichtlich nicht ausreichend geprüft und getestet. So ist vermutlich auf der einen Seite das unerträgliche Geräusch der Elektromotoren über den angetriebenen Drehgestellen beim Anfahren und Abbremsen zu erklären, das in dieser Form, insbesondere für die 1. Klasse, nicht toleriert werden darf. Und zum anderen kann dies der Grund für die unerwartet hohe Störfallquote sein, die die Tf zur Verzweiflung bringt. Bekanntlich ist in einen H2-Zug systembedingt deutlich mehr Elektronik verbaut als in einem Dieseltriebwagen, was eine wesentlich intensivere Schulung der Tf als üblich erfordert. So steht die Frage im Raum, warum solche Probleme bei der Vorserie nicht bekannt wurden? Das gilt es als erstes zu klären, denn die Antwort ist essentiell für die Zukunft eines stabilen Betriebs des iLint auf dem Taunusnetz, den einige Experten nach den Vorkommnissen der ersten vier Wochen - nicht ganz überraschend - infrage stellen.

### **Warum wurden die Triebfahrzeugführer nicht ausreichend geschult und eingewiesen?**

Die Antwort auf diese Frage liegt auf der Hand: Weil hierfür nicht rechtzeitig genügend Tzf zur Verfügung standen. Die Behebung von Störfällen muss bei der Einweisung der Tf in neue Fahrzeuge mehrfach durchgespielt werden, damit die Handgriffe im Notfall „wie im Schlaf“ sitzen und der TF nicht erst im Handbuch nachschauen oder telefonisch Hilfe von der Leitzentrale anfordern muss. Eine „Trockenübung“ – wie geschehen - ist hierfür nicht ausreichend. Von den anfangs nur zwei Fahrzeugen stand zudem eines tagelang defekt im Werk Griesheim und das andere bewegte sich – warum auch immer - selten einmal (auch zum Leitwesen der dies beobachteten Fotografen) aus seinem Heimatbahnhof Usingen hinaus.

Die Älteren von Ihnen erinnern sich vielleicht noch an die Betriebsaufnahme der S-Bahn Rhein-Main am 28. Mai 1978 mit einer sensiblen überschlagenden Tzf-Wende im damaligen Endbahnhof

Hauptwache. Der Chef der Frankfurter S-Bahn, Dr. Walter Dirmeier schulte seine durchweg gestandenen Eisenbahner vor Betriebsaufnahme vier Wochen lang nachts mit den neuen, aber doch recht einfach zu handhabenden ET 420, wobei die schnelle und sichere Reaktion auf alle denkbaren Störungen und Pannen und sogar das Abschleppen mehrfach intensiv durchgespielt wurde. Entsprechend reibungslos und mit einer Pünktlichkeitsquote von über 98% verlief dann auch der Start. Von so etwas kann man heute nur träumen.

Die HLB hat in der Vergangenheit bei Übernahme von Strecken von der DB in Absprache mit dem ehemaligen Betreiber üblicherweise bereits bis zu sechs Monate vor Fahrplanwechsel peu à peu einzelne Umläufe übernommen und das Personal mit den neuen Tzf und Strecken vertraut gemacht. Ein solches Vorgehen wäre wohl sicherlich auch im Falle des Betreiberwechsels auf der TSB vorgesehen und im beiderseitigem Interesse gewesen - wenn denn genügend Fahrzeuge zur Verfügung gestanden hätten.

Der Eisenbahnbetrieb birgt ein hohes Sicherheitsrisiko, insbesondere auf eingleisigen Strecken mit fahrplanmäßig bis zu vier Zügen je Richtung und Stunde. Für Experimente bleibt dabei kein Spielraum. Soll heißen, lieber einen Kurs ausfallen lassen, als ein Risiko einzugehen. Start Deutschland trägt also nur eine geringe Schuld an der Misere, wobei sich das Notfallmanagement der Firma allerdings als wenig rühmlich dargestellt hat. Allerdings dürfte Start nicht ganz unglücklich darüber sein, dass nur wenige H2-Züge bisher ausgeliefert wurden.



Der 554 106 wurde auf den Namen Bad Homburg getauft Foto: RMV

Was die als geradezu katastrophal zu bezeichnende Information der Fahrgäste betrifft, so ist der RMV als Auftraggeber des Eisenbahnverkehrs gehalten, die Ursachen und Versäumnisse zu analysieren und Maßnahmen zu ergreifen, dass sich solche erschreckenden Zustände kein weiteres Mal wiederholen. Auch hier trat wieder ein Faktor als Ursache zutage, der jahrelang bekannt war und rechtzeitig vorher abgestellt gehört hätte. Das Stellwerk Usingen war bis vor Kurzem dem Vernehmen nach

nicht in der Lage, dem RMV und DB Netze Echtzeitdaten zu übermitteln. Wahrscheinlich werden die Daten jetzt von den Tzf über GPS an ITCS geliefert (*Aussage nicht gesichert*). Dieses Manko soll allerdings ab Anfang Januar 2023 nun abgestellt sein. Ob dies tatsächlich auch funktioniert, kann wegen der derzeitigen Sperrpause derzeit nicht überprüft werden.

## Verschulden und Kosten

Es wäre verfehlt und auch wegen des hierfür erforderlichen Hintergrundwissen nicht fair, an dieser Stelle durch PRO BAHN irgendwelche Schuldzuweisungen auszusprechen. Eine diesbezügliche Analyse zu erstellen, ist Aufgabe des Aufsichtsrates des RMV. Die politisch zuständigen Gremien (Landtag, Kreistag, die den VHT finanzierenden Gemeinden und alle am ÖPNV interessierten politischen Parteien) sind aufgefordert, den Verantwortlichen die entsprechenden Fragen zu stellen und eine fundierte und belegbare Antwort zu fordern, auch was die enormen zusätzlich anfallenden Kosten betrifft.

Das weltweit viel beachtete Ergebnis der Verhinderung der Stilllegung einer inzwischen florierenden kommunalisierten Bahnstrecke mit rund 11.000 Fahrgästen pro Tag auf der TSB wurde dauerhaft beschädigt. Der Glaube der Bevölkerung an die Machbarkeit und Verlässlichkeit einer anzustrebenden Verkehrswende wurde deutschlandweit nicht nur angekratzt, sondern nachdrücklich infrage gestellt. Unsere europäischen Nachbarn haben zudem noch einen Grund mehr, über solche bisher unvorstellbaren Geschehnisse in diesem Lande den Kopf zu schütteln, unterstellt man uns doch, sonst der Weltverbesserer Numero eins sein zu wollen.

Wer aber unzweifelhaft kein gutes Bild abgegeben hat, ist die Geschäftsleitung des RMV, die das von Grund auf mangelbehaftete und unwirtschaftliche Konzept in seiner ganzen Tragweite zu verantworten hat und über Weihnachten und Neujahr, um die unhaltbaren Zustände wissend, abgetaucht ist und ganze vier Wochen für eine halbwegs angemessene Stellungnahme und zur Erarbeitung eines Maßnahmenkatalogs benötigt hat. Ganz fragwürdig wird die Person des Aufsichtsratsvorsitzenden des RMV sowie des VHT und Landrat des Hochtaunuskreises, des Herrn Ulrich Krebs in der Öffentlichkeit gesehen. Er hat in inadäquater Weise sehr lange Zeit verstreichen lassen, um sich kraft seines Amtes, dem Dilemma auf der kreiseigenen Taunusbahn auch nur ansatzweise anzunehmen. Ein aufklärendes und beruhigendes Wort aus seinem Munde zu einem früheren Zeitpunkt hätte viel zur Beschwichtigung der aufgebrachtten Fahrgäste beitragen können. Dies sieht auch die [Fahrgastlobby Hochtaunus](#) so und bringt ihre Ansicht in einer [Presserklärung vom 14.01.2023](#) zum Ausdruck.

Nun endlich soll, wie bereits erwähnt, alles besser werden. Offen bleibt zum jetzigen Zeitpunkt aber, wie sich der Aufsichtsratsvorsitzende Krebs und „sein“ RMV eine Entschädigung der massenhaft und massiv verprellten Fahrgäste mit Zeitkarten vorstellen, die - wenn man den entsprechenden Foren im Internet glauben darf – zu Hunderten sicherheitshalber, auch um den Arbeitsplatz nicht zu gefährden, wieder auf das eigene Auto umgestiegen sind. Eine angemessene Entschädigung dieser Fahrgäste ist schon deshalb geboten, weil sie weder vor Ort noch über Internetseiten des RMV und der DB auch nur ansatzweise verlässliche Informationen über die nächsten Fahrmöglichkeiten oder den Ausfall der Züge erhalten und somit ihre Fahrt zur Arbeit nicht planen konnten.

Was die derzeit nicht absehbaren Gesamtkosten aller Ersatzmaßnahmen zusammen genommen betrifft, so darf man gespannt sein, wie sich die vier beteiligten Parteien (fahma, RMV, Start und Alstom) bei den Kosten einigen werden. Es gilt das Wort des Herrn Ringat, dass dafür auf keinen Fall der Steuerzahler aufkommen muss. Es bleibt ein Funken Hoffnung, dass er mit seinem Versprechen auch Wort hält und bedacht hat, dass der RMV und seine Tochter fahma dabei außenvor bleiben müssen, da sich der Verbund inzwischen zum größeren Teil aus öffentlichen Mitteln finanziert.



*Abschiedsfahrt des VT2E am 10.12.2022 auf der T-Bahn* *Nach 35 Jahren treuen Diensten mit „A“ wie ausgemustert gekennzeichnet, vorübergehend abgestellt in Königstein, Kelkheim, Usingen, Brandoberndorf und Hanau und schon respektlos mit Graffiti verschmiert. Dem Vernehmen nach sind alle VT2E, bis auf einen, der in Hanau verbleibt, nach Rumänien verkauft, VT/VS 9 ist bereits dort angekommen.*

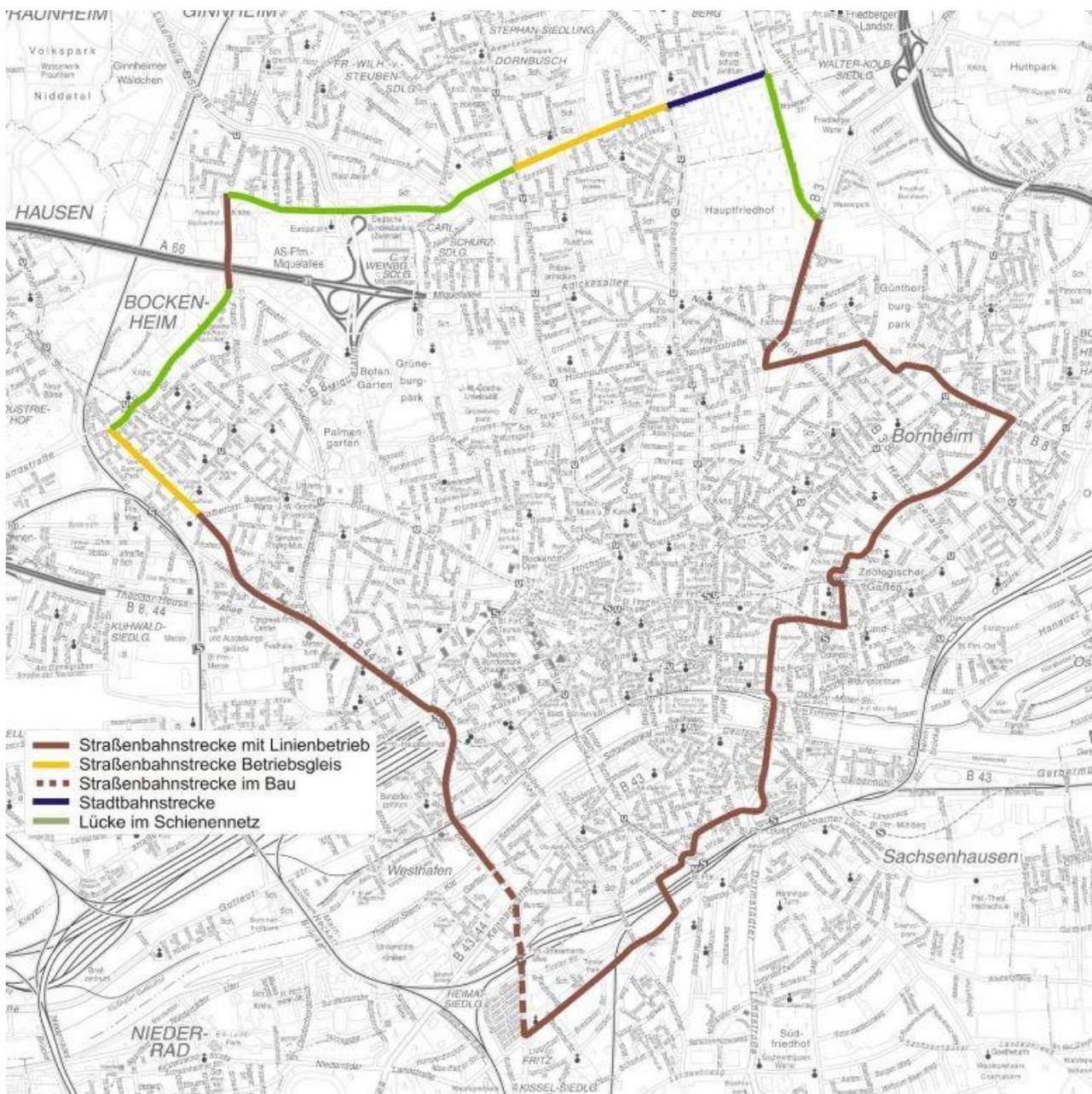
*Fotos: Jochen Schwarzer, Wilfried Staub*

*Bericht: Wilfried Staub in Zusammenarbeit mit Phillip Loth, Vers. 3 abgeschlossen am 20. 01.2023* ■

## Frankfurt und seine Ringstraßenbahn

Die Ringstraßenbahn ist Teil des Gesamtverkehrsplans der Stadt Frankfurt am Main. Die Stadtverordnetenversammlung hat bereits am 15.12.2005 den Beschluss zum Bau gefasst, anschließend auch eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Voraussichtlich im Januar 2023 geht in Frankfurt die parlamentarische Prozedur für den Bau der Ringstraßenbahn weiter. Die Kosten belaufen sich im Moment auf 52 Millionen Euro. Die neue Linie soll die Nummer 21 erhalten.

Der wesentliche Teil der Trasse der Ringstraßenbahn verläuft auf bestehenden Gleisanlagen. Für die neu zu bauenden Abschnitte wurde die Machbarkeit untersucht. Dies betrifft vor allem den nördlichen Trassenbereich zwischen Schloßstraße und Friedberger Landstraße. Für alle untersuchten Abschnitte konnte die grundsätzliche Machbarkeit, vor allem die Integration der Straßenbahntrasse in den Straßenraum, nachgewiesen werden.



Grafik: Ringstraßenbahn; Vorentwurfsplanung der Stadt Frankfurt am Main

Durch eine Ringstraßenbahn erhofft man eine Erhöhung der Fahrgastzahlen von 5.000 auf 15.000, vor allem auf den bisher mit Linienbussen (M34) bedienten Abschnitten. Das ist hauptsächlich die Strecke zwischen den Haltestellen Markus-Krankenhaus und Eschersheimer Landstraße.

Endhaltestelle wird im Osten die Friedberger Warte, im Westen ist es Ginnheim. Die Gesamtstrecke liegt bei 4,5 Kilometern.

### 10 neue Haltestellen sind fest geplant, zwei sind optional

Die Maßnahme umfasst die folgenden 10 Straßenbahnhaltestellen (teilweise Arbeitstitel): Wetzlarer Straße (optional), Gießener Straße, Marbachweg/Sozialzentrum, Kaiser-Sigmund-Straße, Dornbusch, Platenstraße, Deutsche Bundesbank, Verknüpfungshaltestelle U-Bahn, Am Eisernen Schlag (optional) und Markus-Krankenhaus (Umbau). In Abhängigkeit vom Betriebskonzept der Ringstraßenbahn sind die Haltestellen Wetzlarer Straße und Am Eisernen Schlag optional eingeplant. Die vorhandene Straßenbahnhaltestelle Markus-Krankenhaus ist umzubauen.

Die Haltestellen werden als Kombi-Haltestellen für Straßenbahn und Busverkehr ausgebildet und sind somit auch für Nachtbusse und einen eventuellen Schienenersatzverkehr barrierefrei anfahrbar.

Ausnahme ist die Haltestelle Marbachweg/Sozialzentrum, da hier aufgrund der bestehenden Gleisanlage nicht genügend Straßenraumbreite zur Verfügung steht. Der größte Teil der Neubaustrecke mit sieben Haltestellen – Marbachweg/ Sozialzentrum, Kaiser-Sigmund-Straße, Dornbusch, Platenstraße, Deutsche Bundesbank, Am Eisernen Schlag und Markus-Krankenhaus – betrifft den Ortsbeirat 9 (Dornbusch, Eschersheim, Ginnheim).

Die Haltestellen sollen die neuen 40 Meter langen Straßenbahnen aufnehmen können, die älteren sind 30 Meter lang, alles wird barrierefrei. Vor 2030 ist nicht mit Fertigstellung der Bauarbeiten zu rechnen. Das europaweite Ausschreibungsverfahren dauert acht Monate, das Planfeststellungsverfahren zwei Jahre.

*Bericht: Apostolos Koreas*

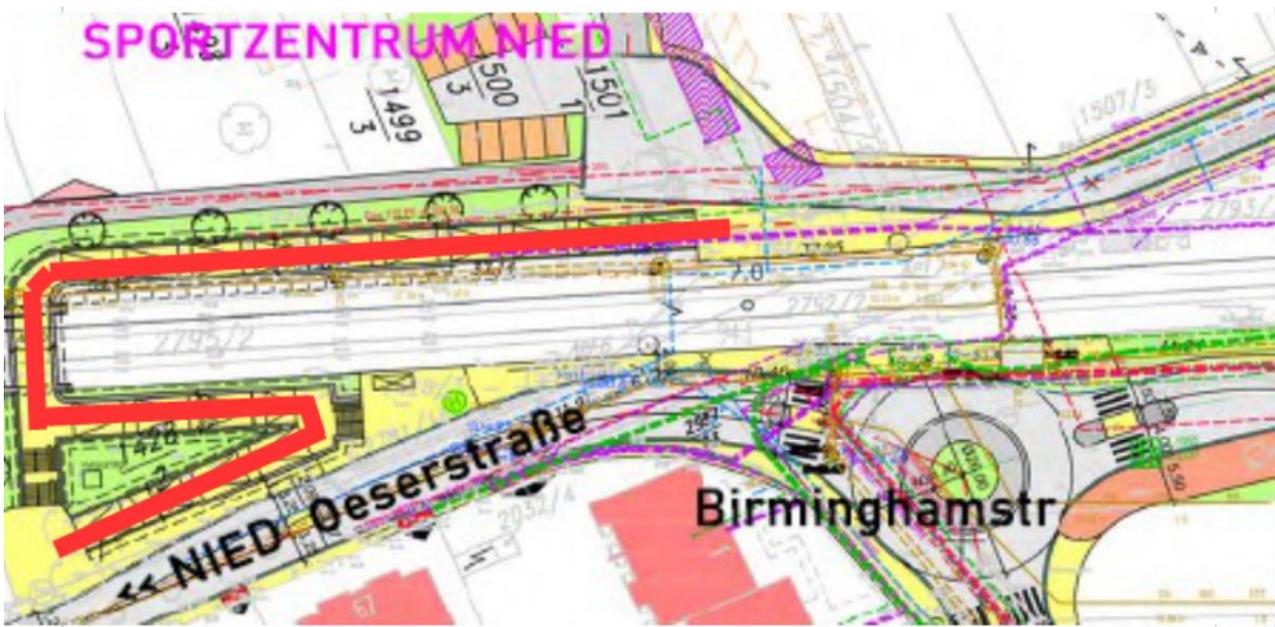
### Unterführung Oeserstraße kommt mit zwei Jahren Verspätung

Eigentlich sollte bereits im Sommer 2022 mit dem Bau der Unterführungen für Fußgänger und Radfahrer als erster Bauabschnitt zur Beseitigung des Bahnübergang Oeserstraße in Frankfurt Nied längst begonnen wurden sein. Der Start der Baumaßnahmen verzögert sich nun um mindestens zwei Jahre, wie die Stadt Frankfurt nunmehr Mitte Januar 2023 bekannt gibt. Mit der kompletten Fertigstellung wird ab dem ersten Spatenstich nach zweieinhalb Jahren Bauzeit, also nicht vor Ende 2026 gerechnet, ergänzt in diesem Zusammenhang die Deutsche Bahn. Noch werde an den Detailplanungen der Gewerke gearbeitet. Das Baurecht soll dann bis zum Sommer 2023 vorliegen. Baubeginn wird zum Frühjahr 2024 sein.

Zunächst müssen aber die erforderlichen Grundstücke erworben werden. Anschließend sind unzählige Versorgungsleitungen zu verlegen. Im Sommer 2025 würden dann die eigentlichen Arbeiten für die Unterführungen beginnen. Dazu muss die Rebstockstrecke für ganze vier Wochen komplett gesperrt werden. Die Sperrpause soll dabei möglichst in die Sommerferien fallen.

Nach dem tödlichen Unfall im Mai 2020 wurde als Sofortmaßnahme die Verkehrsführung des komplette Bahnübergangs neu gestaltet und die Sicherheitstechnik modernisiert. In

zwei weiteren Schritten werden für Fußgänger und Radfahrer und den Autoverkehr zwei völlig getrennte Unterführungen errichtet. Damit entfällt endlich der niveaugleiche Übergang. Eine Maßnahme, die auch zur Verwirklichung des Deutschlandtaktes 2030+ und die Errichtung der benachbarten Bahnstation „Nied Ost“ zwingend erforderlich ist. Einer Forderung vom PRO BAHN nach einer zweiten Fußgängerunterführung mit Treppen in Höhe des derzeitigen Bahnübergangs konnten die Macher aus Kostengründen leider nicht entsprechen. Daher sollte dieser Bereich entsprechend hoch eingehaust werden, damit man den Zaun nicht überwinden kann, denn der barrierefreie „Umweg“ mit nur maximal 6 Prozent Neigung ist doch ziemlich weit.



So (rote Linie) ist die kombinierte etwa 360 Meter lange Fußgänger- und Fahrradunterführung geplant  
 Bericht: Wilfried Staub; Grafik: Stadt Frankfurt am Main/DB Netze, bearbeitet ■

## Fahrgastinfo und Fahrgastservice in Hofheim und Bad Homburg

Die Dynamische Fahrgast-Information (DFI) der MTV am ZOB und am Bahnhof Hofheim an Taunus lässt immer noch auf sich warten. Die Anzeigetafel auf dem Bussteig ist schon seit Jahren dauer-schwarz, auch die integrierte Uhr geht nicht. Die Anzeigetafeln vor der Bahnstufunterführung und auf dem Bahnsteig (s. Foto unten vom Dezember 2022) fallen immer wieder aus, und wenn sie etwas anzeigen, dann stets die „Sollzeit“, aber nicht die „Ist-Zeit“, von der hochgelobten Dynamik also keine Spur. Immerhin funktionieren dort wenigstens meist die Uhren. Seit längerer Zeit gibt es im inzwischen geschlossenen DB-Store im Bahnhofsgebäude einen Monitor des RMV, der immer noch funktioniert und auch Ausfälle und Verspätungen der Busse und Bahnen anzeigt, also tatsächlich eine DFI (Dynamische Fahrgast-Information). Einziger Nachteil: Man kann die Anzeige zwar durch die Schaufensterscheibe erkennen, aber weder vom Bahnsteig, noch von einem der Bussteige des ZOB aus. Mitte November zogen die MTV GmbH und der RMV aus dem Hofheimer Bahnhof aus in ihre neue Mobilitätszentrale und verkündeten stolz, dass es dort Fahrgastinfos in Echtzeit auf elektronischen Monitoren gebe. Das nützt den Fahrgästen am Bahnhof und am Busbahnhof allerdings recht wenig.



Aber nicht nur, dass die Fahrgäste weder am Bahnhof, noch am Busbahnhof diesen wunderschönen neuen Monitor sehen und Informationen zu ihren Anschlüssen abfragen können, nein es gibt noch eine weitere Veränderung zum Nachteil der Fahrgäste: Mit dem Auszug aus dem Bahnhofsgebäude verschwand auch die Möglichkeit, am Bahnhof DB-Fahrkarten am Schalter kaufen zu können. Und seit Jahresbeginn gibt es auch in der Mobilitätszentrale der MTV

keine DB-Fahrkarten mehr, sondern in ganz Hofheim nur noch an den RMV-Automaten. Man kann DB-Fahrkarten jetzt nur noch am Bahnhof in Frankfurt-Höchst während der eingeschränkten Öffnungszeiten am Schalter kaufen, hierfür benötigt man von Hofheim aus ein Ticket der PS 4, das als Tageskarte 11,30 Euro kostet. Begründet wurde die Einstellung des Fahrkarten-Verkaufs gegenüber der Presse mit gesunkenen Provisionszahlungen durch die DB.

### Verkehrswende ohne Fahrkartenschalter? Oder ist das bereits der Vorgriff auf den bundesweiten Nulltarif?

Wie man der Presse entnehmen kann, ist das kein reines Hofheimer Problem, sondern ein generelles: Die DB kürzt nicht nur die Provisionen für den Fahrkartenverkauf durch Verkehrsverbünde und Reisebüros, sondern sie schließt auch ihre eigenen Verkaufsschalter so wie z.B. auch in Bad Homburg. Das Reisezentrum der Deutschen Bahn war schon Ende des Jahres 2020 geschlossen worden, die Stadt Bad Homburg hatte den Schalter aber als freiwillige Leistung weitergeführt und dafür eine umsatzunabhängige Provision von der Deutschen Bahn erhalten. Dieses Modell ist jedoch Ende 2022 eingestellt worden. Aus finanziellen Gründen hat die Stadt Bad Homburg nun den Weiterbetrieb eingestellt.

Somit wird es für potentielle Fahrgäste immer schwieriger, die passende und günstigste Verbindung zu finden und eine Fahrkarte zu erwerben. An den – ebenfalls immer weniger werdenden Fahrkarten-Automaten von DB und RMV kann man schließlich nicht eine halbe Stunde oder länger suchen, wenn hinter einem Menschen stehen, die ein Ticket wollen, bevor ihr Zug oder Bus abfährt. – Und wenn dann mal wieder keine Scheine angenommen werden, ...

Wer die Verkehrswende weg vom Auto, hin zum umweltfreundlicheren Bahnverkehr will, der sollte aber nicht die Service-Angebote für die Fahrgäste verschlechtern, sondern im Gegenteil den Service ausbauen.

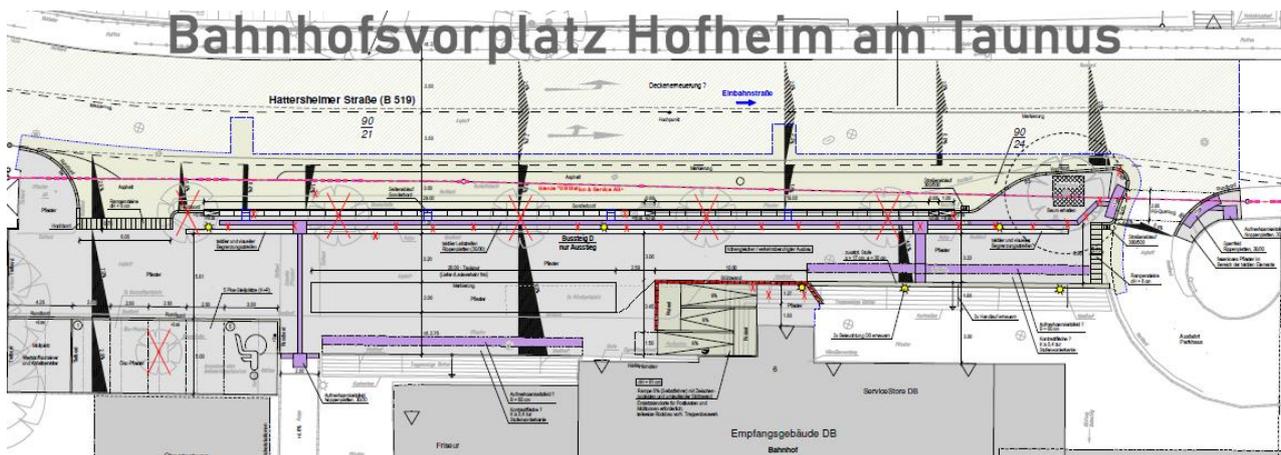
Bericht und Foto: Barbara Grassel

### Schilda ist überall

Die Stadt Hofheim plant die Umgestaltung des Zentralen Busbahnhofs an der Alten Bleiche zu einem leistungsfähigen Verkehrsknotenpunkt. Bis die Planungen zur Umgestaltung des Busbahnhofs fortgesetzt werden, soll der Vorbereich vor dem Bahnhofsgebäude barrierefrei umgestaltet

werden. In Abstimmung mit der Förderstelle Hessen Mobil kann dieser Bereich als eigenständiges Projekt ausgekoppelt werden, so heißt es in einer Vorlage des Hofheimer Magistrates vom 31. August 2022. Und weiter:

Kern der geplanten Umgestaltung ist der barrierefreie Ausbau der Ausstiegshaltestelle. ... Der komplette Ausstiegsbereich wird mit Hochbordsteinen mit 22 cm Höhe ausgeführt und wird komplett mit taktilen Leiteinrichtungen für Sehbehinderte ausgestattet. Zusätzlich wird eine Führung zur Treppe zum Empfangsgebäude vorgesehen. Für tast- und kontrastreichen Unterschied werden Begleitstreifen und Begleitflächen an den taktilen Elementen vorgesehen...



Entwurfsplanung Bahnhofsvorplatz Hofheim am Taunus

Grafik (Auszug) Stadt Hofheim

Die geschätzten Baukosten für das Vorhaben liegen bei 480.000 € brutto.

Am 01. Dezember 2023 fand ein Ortstermin für die Kommunalpolitik statt, bei dem diese Pläne erläutert wurden. Dabei zeigte sich, dass weder dem Planer, noch den Verantwortlichen im Hofheimer Rathaus bekannt war, dass auf Gleis 1 hinter dem Empfangsgebäude planmäßig nur zwei Züge, nämlich zwei S-Bahnen um die Mittags- bzw. frühe Nachmittagszeit, halten, die von Frankfurt kommend in Hofheim „Kopf machen“. Außerdem war eine Woche zuvor die Mobilitätszentrale von RMV und MTV (wie zuvor schon die DB) aus dem Empfangsgebäude aus- und ein paar Straßen weiter in neue Räume eingezogen. Somit besteht wenig Anlass für Fahrgäste, entweder den Bahnsteig 1 oder das Empfangsgebäude zu betreten. Um auf den Bahnsteig an den Gleisen 2 und 3 zukommen, an dem üblicherweise die S- und Regional-Bahnen halten, muss man vom Empfangsgebäude hinunter in die Unterführung und wieder hinauf zum Bahnsteig. Wenn man Glück hat, funktionieren beide Aufzüge, sonst kommt man als Mobilitätseingeschränkter nicht weiter.



Ist der Nutzen der knapp eine halbe Million Euro teuren Baumaßnahme also schon deswegen recht begrenzt, so überraschte die MTV GmbH am 09. Dezember 2022 mit folgender Meldung:

„Bei allen Fahrten der Hofheimer Stadtbuslinien 401, 402, 403, 405 und 406, der Linie 809 sowie den RMV-Linien 262 und X26 entfällt der Halt „Hofheim Bahnhof“, der nur zum Ausstieg in der Hattersheimer Straße dient. Hier wird einem Wunsch der Stadt Hofheim entsprochen, um die verkehrliche Situation vor dem Bahnhof zu entspannen und die Behinderungen im fließenden Verkehr zu vermeiden“.

**Fazit:** eine halbe Million Euro für den barrierefreien Umbau einer Ausstiegshaltestelle, die entfällt und zu einem Bahnsteig führt, der fahr-

planmäßig fast nie angefahren wird und zu einem Empfangsgebäude, in dem es keinen Service für Reisende mehr gibt.

Allerdings wird die Ausstiegshaltestelle derzeit sehr wohl noch angefahren – vermutlich, weil die Fahrpläne schon gedruckt und die Aushänge schon angebracht waren, als die Stadt Hofheim ihren Wunsch äußerte. Und da ist überall noch die Ausstiegshaltestelle „Hofheim Bahnhof“ aufgeführt.

*Bericht und Foto: Barbara Grassel*

## Deutschlandticket und kaum Jubel Gemeinsame Verantwortung für einen konzertierten Ausbau des Nahverkehrs fehlt – gemeinsame Verantwortung fehlt



### Gedanken unseres Mitgliedes Frank Nagel

Unbenommen: Viele werden die Entlastungswirkung des Deutschlandtickets (alias 49-Euro-Ticket), das – nach einer Eilmeldung vom 27.01.2023 - zum 01. Mai 2023 zur Verfügung stehen wird, spüren. Immerhin zahlen Fahrgäste des RMV bspw. in der Preisstufe 4 dann monatlich rund 100 Euro weniger und in Frankfurt rund 50 Euro weniger. Aber dennoch gibt es keine Jubelstimmung. Vielerorts ist das Fahren in Bus und Bahn nämlich kein Vergnügen. Die Sitzplätze sind knapp, es braucht mehr Fahrten pro Stunde, tangentielle Verbindungen fehlen. Der öffentliche Personenverkehr löst außerdem nicht ein, was für seine Nutzung zentral ist: Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. Das 9-Euro-Ticket zeigte: Die Bereitschaft zum Umstieg ist groß. Aber das Auto stehen zu lassen funktioniert beim besten Willen nicht überall. Eine Studie des Instituts für Makroökonomie und Konjunkturforschung (IMK) der DGB-nahen Hans-Böckler-Stiftung zeigte: fast 50% der Befragten aus Städten sind zufrieden mit dem ÖPNV, auf dem Land nur 31%. Es braucht mehr Schienen, mehr Mitarbeitende, mehr Fahrzeuge, damit alle den ÖPNV nutzen können. Wo das Angebot fehlt, ist der Preis des Tickets unwichtig.

Im Koalitionsvertrag haben die Regierungsparteien im Bund 2021 vereinbart, die Verkehrsleistung der Bahn bis 2030 zu verdoppeln und die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr deutlich zu steigern. Voraussichtlich wird das Deutschlandticket eine Fahrgaststeigerung bewirken. Aber einerseits liegen die 3 Milliarden Euro pro Jahr, die Bund und Länder als Ausgleich für das Deutschlandticket zahlen wollen, rund 1,7 Mio. Euro zu niedrig (vielzitierte Branchenangabe u.a. gem. Ministerpräsidentenkonferenz vom 08.12.2023). Andererseits, und das ist wichtiger: Die Mittel für das Deutschlandticket fehlen beim Ausbau der Infrastruktur. Schon jetzt wird die Infrastruktur bis ans Limit genutzt. Mehr Mittel braucht es alleine schon für ihren Erhalt. An Infrastrukturausbau im Regional- und Nahverkehr zur Reduzierung von Engpassstellen und anschließenden Angebotsverbesserung ist aktuell nicht zu denken. Es resultiert daher eine Steigerung der Fahrgastzahlen ohne entsprechende Angebotsausweitung. Das reduziert die Attraktivität des ÖPNV weiter. Und so betrachtet hat das Deutschlandticket das Potenzial zum Trojanischen Pferd.

Als die Energiepreise infolge des Krieges in der Ukraine in die Höhe schossen und die Mehrwertsteuer auf Sprit gesenkt wurde, wurde dies mit dem 9-Euro-Ticket im ÖPNV flankiert. Soweit ganz richtig: Gesellschaftliche Teilhabe muss unterstützt werden, anlassbezogen auch durch kurzfristige Lösungen. Das Deutschlandticket hingegen ist ein Langfristmodell und markiert einen Point of No Return, hinter den die Politik nicht mehr zurück können wird. Sozial mag das sinnvoll sein. Für den ÖPNV ist das keine tragfähige Lösung. Das Deutschlandticket heizt die Nachfrage an, ohne dass ein entsprechendes Angebot geleistet werden kann. Diese Schieflage löst in der ganzen ÖPNV-Branche, in den Kommunen, in den Aufgabenträgerorganisationen und in den Verkehrsunternehmen

Sorgen aus. Dort weiß man: Bund und Länder müssen deutlich mehr drauflegen, damit das Angebot stimmt. Das würde sich über Jahrzehnte auszahlen.

Zieht man die Ausgleichsmittel zum Deutschlandticket ab, wurden die Regionalisierungsmittel lediglich um 1 Mrd. Euro angehoben. Das reicht nicht für den Ausbau. Zur Finanzierungsvereinbarung des Landes Hessen mit dem RMV für die Jahre 2023 und 2024 beklagt der RMV, dass lediglich eine Grundsicherung des Status quo für die Jahre 2023 und 2024 gewährleistet ist (wie schon für das Jahr 2022). Es geht gar nicht mehr um die Entwicklung des Verkehrsangebots, sondern lediglich noch um die Sicherung.

Schon die von 1,8% auf 3% angehobene Dynamisierung der Regionalisierungsmittel reicht für die Kompensation der Kostensteigerungen (Diesel +72% in den vergangenen 5 Jahren, Strom +200%, Personal +12%) nicht aus. Der ÖPNV wird immer defizitärer. Das geht zulasten der Gesellschafter oder zulasten des Verkehrsangebots. Gleichzeitig müsste für den Personalmarkt, in dem es kaum Kräfte für den ÖPNV gibt und der mit dem Ausscheiden der Generation der Babyboomer noch schwieriger werden wird, viel mehr getan werden als bislang, damit qualifizierte Fachkräfte gewonnen werden können.

Mehrere Faktoren sind also als Kostentreiber zu beachten: Preissteigerungen beim bestehenden Leistungsangebot (Personal, Diesel, Strom), Kostensteigerung bei der Infrastruktur (Erhalt und Ausbau bei Preissteigerungen im Baugewerbe), Mehrkosten für einen ausreichenden Personalmarkt, Zusatzkosten für die Mobilitätswende bei den Fahrzeugen (Umstieg auf emissionsfreie Antriebe) und durch Angebotssteigerungen zur Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030, Ausbau der Digitalisierung u.a. beim Vertrieb und insbesondere zur Verbesserung der Fahrgastinformation, Ausbau der Barrierefreiheit.

### Die bereit gestellten Mittel reichen kaum aus

Die Anhebung der Bundesmittel, deren Zweck die Finanzierung des regionalen Schienen- und Buspersonennahverkehrs ist, reicht angesichts der Vielzahl der Kostentreiber bei weitem nicht aus. Die Verkehrsministerkonferenz hat mehrfach die Erhöhung der Regionalisierungsmittel um 1 Mrd. Euro pro Jahr begrüßt. Aber man hat darüber hinaus zusätzliche Mittel in Höhe von 1,65 Mrd. gefordert, um alleine die Preissteigerungen auffangen zu können. Dem Regionalverkehr fehlen alleine für die Erhaltung des Status quo bereits jetzt 1,65 Mrd. Euro p.a. Dabei wurde der Lokalverkehr noch gar nicht in den Blick genommen.

Damit die lokalen Verkehrsverbindungen in den Städten und Gemeinden ihre Funktion als Zu- und Abbringer zum regionalen Schienenverkehr in ausreichendem Umfang leisten können, müssen in Hessen mehr originäre Landesmittel folgen. Auch lange Wartezeiten beim Umstieg zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln, häufige Umstiege und die fehlende Sicherheit bei der Erreichung der Anschlüsse sind mehr als nur ein Ärgernis. Sie schrecken potenzielle Nutzer ab. Der ÖPNV muss zuverlässig funktionieren, auch im Baustein Lokalverkehr. Das Land Hessen sollte hierbei politisch wie finanziell eine größere Rolle spielen als bislang.

Das Land verweist auf die 100%ige Durchleitung der durch den Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel. Wichtig für die Diskussion der Finanzierung wäre aber auch, den tatsächlichen Landesanteil an der Finanzierung des ÖPNV – gemeint sind die regelmäßigen Zuwendungen originärer Landesmittel ohne Sondermittel und ohne Mittel aus dem kommunalen Finanzausgleich – transparent auszuweisen. Je nach Datenquelle beträgt der Anteil des Landes Hessen am Mittelbedarf für den ÖPNV nur 3% (regelmäßige Zuwendungen gem. Informationen des Landkreistags) bzw. 8% (RMV, wahrscheinlich inklusive Sondermitteln infolge Corona). Den Rest tragen die Kommunen.

Sie finanzieren den ÖPNV direkt als Gesellschafter der Verkehrsorganisationen oder indirekt im Rahmen des Kommunalen Finanzausgleichs. Das Land Hessen sollte die Belastung der Kommunen verringern, auch wenn diese rein rechtlich gesehen die Finanzverantwortung zu tragen haben. Bund, Länder und Kommunen sollten gemeinsam einen funktionierenden ÖPNV sichern.

Ein Investitionshochlauf im Sinne einer Angebotsoffensive ist jedenfalls nicht in Sicht. Alles bleibt beim Alten, nur deutlich voller wird es auf den attraktiven Verbindungen werden. Festzuhalten ist, dass die bundesweit gültige Jahreskarte zum Preis von 49 Euro pro Monat ein Eingriff in die Tarifoheit der Verkehrsverbände ist. Ein Großteil des bisherigen Sortiments, z.B. Wochen- und Monatskarte, ist dann kaum noch verkäuflich. Das gesamte Preisgefüge des Tariftableaus inkl. auch der Jobtickets und Semestertickets muss angepasst werden. Dieser Eingriff in die Tarifoheit ist zugleich ein Eingriff in die Ertragsergiebigkeit der Tarifangebote, die damit nicht mehr in der Verantwortung der Verkehrsverbände liegt. Das Deutschlandticket kann der Einstieg sein in den ohnehin dringend erforderlichen Umbau der Finanzierung des ÖPNV – sofern Bund, Länder und Kommunen sich der Verantwortung bewusst sind.

## Bitte keinen erneuten Schnellschuss

### Erste Anmerkungen von PRO BAHN zur Taktverdichtung auf der Königsteiner Bahn

Am 13. Februar 2023 werden die Kelkheimer Stadtverordneten aller Voraussicht nach dem Infrastrukturausbau der Königsteiner Bahn für insgesamt weit über 40 Millionen Euro mehrheitlich zustimmen. Die vorgelegte Vorzugsvariante sieht in Kelheim den Bau eines dritten Bahnsteiggleises unter ersatzlosem Wegfall von etlichen P&R-Parkplätzen und einer (überfälligen, aber nicht zwingend barrierefreien Unterführung) mit Treppenaufgang zum Bahnsteig und beidseitig 15 Meter langen Rampen mit einer Neigung von maximal 20 %. Der modifizierte nördliche Zugang genügt in dieser Hinsicht vollauf den behördlichen Auflagen der Barrierefreiheit und dem relativ geringen Bedarf. Die anzuhörenden Verbände, darunter auch PRO BAHN, werden lt. Aussage des Geschäftsführers der MTV, Roland Schmidt zu gegebener Zeit in die Beratungen des „Vorhabens Taktverdichtung“ einbezogen.

**PRO BAHN** erlaubt sich, bereits heute einige Fragen aufzuwerfen, die auch für die politischen Entscheidungsträger von Interesse sein könnten.

1. Welcher, wie bei DB Netze üblich, in Sechs-Sekunden-Schritten ausgearbeitete, Fahrplanentwurf liegt der Vorzugsvariante der finalen Machbarkeitsstudie zu Grunde und warum wurde dieser den Entscheidungsträgern bei den diversen Erörterungsterminen vorenthalten? Kann der 15-Minuten-Takt nicht ohne den teuren Bau ein drittes Bahnsteiggleises nach einem **Abstellkonzept** realisiert werden, wie er von PRO BAHN vorgeschlagen wurde? Ggf. ist der Einbau einer **Schutzweiche** erforderlich. Die Verspätungsfrage greift bei den vorgesehenen Puffer kaum.
2. Wie begründen die Ersteller der Studie die Tatsache, dass man so extrem hohe Investitionen in die Hand nehmen will, ohne die Kapazität pro Stunde um nur um einen einzigen Sitz- bzw. Stehplatz zu erhöhen?
3. Warum wurde eine Verlängerung des Kurzpendels **optional (!)** bis Hornau nicht zumindest den Entscheidungsträgern und mitfinanzierenden Kommunen vorgestellt. Hierbei wären in Hornau lediglich eine oder zwei Schutzweichen erforderlich geworden, um einen Zusammenstoß zweier Züge wie 1966 auszuschießen. Das Problem mit den

Schließzeiten der Schranken in Kelkheim ließe sich dadurch entschärfen, in dem der Kurzpendel dort in beiden Richtungen einen etwas längeren Aufenthalt erhält. Die Vorzüge dieser Lösung übertreffen die Nachteile um Längen. Ein drittes Bahnsteiggleis und die Kosten hierfür entfallen.

4. Warum wurde der 15-Minuten-Takt des finalen Deutschlandtaktes 2030<sup>plus</sup> des BMDV der renommierten Schweizer Verkehrsplaner SMA nicht in die Überlegungen mit einbezogen, der ohne Bahnhofsumbau in Kelkheim auskommt und in der ersten Phase durchgehende Züge nach Bad Soden - bei einer Taktverschwenkung der RB 12 um eine Viertelstunde mit nur einem Fahrzeug für den Kurzpendel - vorsieht? Bei dieser Variante sieht der Deutschlandtakt eine ungefähre 15-minütige Verbindung zwischen Höchst - und Hauptbahnhof im Wechsel von RB 10 und RB 12 vor (s. Verlinkung).
5. Ist vorgesehen, dass der Haltepunkt Münster später einmal bei Bedarf ohne größeren Aufwand so nachsignalisiert werden kann, dass eine vorzeitige Wende (sog. Profalla-Wende) des Kurzpendels möglich ist?
6. Wurde bei dem vorgelegten Konzept berücksichtigt, dass ein Halt der RB 12 an den im RNVP des RMV vorgesehenen (und von Frankfurt geforderten) zusätzlichen „Stationen Nied Ost“ und „Mainzer Landstraße?“ im Hauptbahnhof eine überschlagende Triebfahrzeugwende erforderlich wird, die ein völlig geändertes Betriebskonzept mit ganztägig zwei gekoppelten Fahrzeugen für den Regel- und Verstärkungsverkehr erforderlich macht?
7. Ist der zweigleisige Abschnitt für eine Unterwegskreuzung so ausgelegt, dass bei Bedarf eine zusätzliche Station „Schmalkaldener Straße“ in Höhe der A66 mit einer großzügigen P&R-Anlage und einem Umstieg in einen möglichen Schienenanschluss ins MTZ möglich ist? Auch ein weiterer Haltepunkt „Niederhofheim“ sollte in Höhe der dortigen Verbrauchermärkte vorsorglich eingeplant werden. Dieser ist jedoch erst mit Betriebsaufnahme von spurtstarken Elektrotriebwagen (EMU/BEMU) realisierbar.
8. Ein zweigleisiger Ausbau ist nach den von PRO BAHN angestellten Verspätungsszenarien vorrangig zwischen Kilometer 2,7 und 4,8 erforderlich, um eine Verspätungsspirale und Zugaussetzungen zu vermeiden. Dieser ist ohne größeren Aufwand möglich.
9. Der Bahnhof Liederbach kann auf einen Außenbahnsteig zurückgebaut werden, da sich Gleis 2 nicht auf die nutzbare Länge von 140/160 Meter zuzüglich der vom EBA vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen ausbauen lässt. Auch hier wäre - wie in Liederbach Süd - ein zweiter Außenbahnsteig und eine Verlängerung der Zweigleisigkeit bis etwa Kilometer 5,0 von Vorteil. Der frei werdende Raum von Gleis 2 könnte für eine direkte Busanbindung genutzt werden.
10. Abstriche von den unter 8.) und 9.) aufgeführten Anforderungen beeinträchtigen die Gesamtpünktlichkeit in ganz erheblichem Maße.
11. Wurden bzw. werden bei der Feinplanung die baulichen Voraussetzungen zur späteren Elektrifizierung der Strecke in dem erforderlichen Umfang (Landerwerb für Masten u.dgl.) bereits berücksichtigt?
12. Der Trend bei der Fahrzeugfertigung geht aus ganz unterschiedlichen Gründen in Richtung von 80 Meter langen Triebwagen, gleich welcher Bau- oder Antriebsart. Wäre es nicht sinnvoll, zumindest an den Bahnhöfen, die zwingend umgebaut werden müssen (Höchst, Liederbach Süd, Liederbach, Kelkheim), voraussehend Bahnsteige mit einer nutzbaren Länge von 160 Meter vorzusehen?

Bericht: Wilfried Staub



## Startschuss für die Bauarbeiten der nordmainischen S-Bahn

Ab 2031 soll sie rollen, die nordmainische S-Bahn über Fechenheim und Maintal nach Hanau. Alle 15 Minuten wird die S5 von Friedrichsdorf/Bad Homburg dann anstelle im Südbahnhof in der Lederstadt enden. Angedacht ist sogar eine spätere Verlängerung bis nach Wolfgang (alle 30 Minuten). In diesen Tagen starteten die ersten Vorarbeiten. Nähere Informationen finden sich auf dem sehr gut gestalteten **Internetauftritt der DB**.



Grafik: DB – durch Anklicken der Karte gelangen Sie auf die Detailansichten der drei Bauabschnitte

## ZOB Königstein: Alles zurück auf Anfang



ZOB Königstein (Ts) mit Stand vom 05.01.2023; noch sind die Rückbaumaßnahmen nicht ganz abgeschlossen

Königstein hat den auf ein Jahr befristeten Versuch der Drehung des Busverkehr um die Konrad-Adenauer-Anlage überraschend zum Jahreswechsel vorzeitig wieder zurückgenommen. Wir berichteten hierüber ausführlich in unserer **Ausgabe Nr.02/2022**. PRO BAHN unterstützte das Vorhaben vom Prinzip her, forderte jedoch in einigen Punkten eine Nachbesserung. Unter anderem sollte

eine Lösung gefunden werden, wie die Busse in die Klosterstraße einbiegen können, ohne in Kollision mit dem Gegenverkehr zu geraten. Die von PRO BAHN in einer (sehr geringen) Stichprobe befragten Fahrgäste waren mit dem neuen Konzept durchweg zufrieden. Das Sagen aber hatten (wie so oft) die Autofahrer, denen man über zehn City-Parkplätze „geraubt“ hatte.

Nun soll eine Arbeitsgruppe zur Lösung der Frage, wie man die Bushaltestellen des ZOB „Königstein-Stadtmitte“ barrierefrei umbauen kann, gebildet werden. Eine frühe Bürgerbeteiligung rechtzeitig vor dem mindestens € 120.000,- teuren Versuch (ohne die Kosten des Rückbaus) hätte vielen Ärger vermeiden und eventuell für eine positivere Stimmung in der Bevölkerung beitragen können. Auf jeden Fall steht die Stadt nun unter Zugzwang und Zeitdruck. Vielleicht steht dabei dann auch ein früherer Vorschlag von PRO BAHN über eine Ausstiegshaltestelle und eine Triplex-Haltestelle für die Abfahrt der Busse zur Diskussion. Nur diese vier wären barrierefrei zu gestalten, während bei den restlichen Wartepositionen der Bürgersteig auf der nördlichen Georg-Pichler-Straße nicht angehoben werden muss. Eine Simulation des Peaks für dieser Zeit von 13:00 bis 13:15 Uhr an Schultagen ist zunächst erforderlich.

Bericht und Foto: Wilfried Staub



## Modernisierung der Ländchesbahn und kein Ende in Sicht



Bild 1: Provisorium Kreuzungsbahnhof Wiesbaden-Igstadt, aufgenommen am 24. Januar 2023

Ende Januar 2023 hat sich der Berichterstatter noch einmal vor Ort über den Fortgang der Baumaßnahmen an den drei Unterwegsstationen der Ländchesbahn persönlich ein Bild gemacht und einzelne Fahrgäste vor Ort befragt. Die Station Igstadt sieht noch genau so aus, wie sie nach der Hauruckaktion während einer nur achttägigen Sperrpause Ende Oktober verlassen wurde. Die Zugänge sind weiterhin nur notdürftig befestigt, Dreckhaufen finden sich an jeder Ecke und selbst unter den Behelfsbahnsteigen, sogar eine Werkzeugkiste steht noch herum.

Daneben berichten Reisende, dass der Winterdienst für den vereisten Bahnsteig, den Treppenzugang und die Rampen an einigen Schnee- und Eistagen erst sehr spät anrückte, was nicht ganz ungefährlich, zumindest für ältere Personen, gewesen sein soll.

Inzwischen keimt bei vielen Bürgern die Hoffnung, dass das geschaffene Provisorium auf Dauer Bestand haben wird. Auch wenn das Gewerk „aufgehübscht“ werden könnte, es kann und wird auf Dauer nicht bestehen bleiben, weil es zum einen von der Bahn nur geleast ist und zum anderen wegen der normierten Bauteile teilweise auf privatem Grund errichtet werden musste. Das werden die betroffenen Anwohner nur eine beschränkte Zeit dulden und auf Dauer kommt die Bahn das Gewerk dann doch auch zu teuer.

Einem Überschreiten der beiden Richtungsgleise an dem südlichen Ende des Bahnsteigs (siehe Bild unten) – wie vom Ortsbeirat gefordert – kann das Eisenbahnbundesamt aus Sicht der **EBO §§ 12 + 13** auf keinen Fall eine Betriebserlaubnis erteilen. Als Lösung bleibt auf Dauer somit nur die Errichtung eines gegenüber heute verbreiterten Mittelbahnsteigs und der Rückbau des Provisoriums als die leider nur zweitbeste Lösung. Auch hierüber berichteten wir ausführlich in unserer **Ausgabe Nr. 03/2022**.



*Bild 2: Lage des mit Flutterbändern abgesperrten ehemaligen südlichen Reisendenüberweges über Gleis 1 zum aufgelassenen Mittelbahnsteig; mal sehen, wie lange der flutterige Holzzaun zu Gleis 2  dort noch so unbeschädigt steht?*

Auch eine Tunnelquerung der Gleise des Bahnhofs Igstadt wird wieder ins Gespräch gebracht. Diese würde sich zwar aus topografischer Sicht geradezu anbieten, aber eine extrem lange barrierefreie Rampe zusätzlich zu dem dann noch deutlich breiteren und somit erheblich teureren Mittelbahnsteig erforderlich machen. Ein Fußgänger- und Radfahrertunnel scheidet aus Sicht von PRO BAHN schon wegen der doch sehr dürftigen Fahrgastzahlen im Verhältnis zu den immensen Kosten aus, die wahrscheinlich zu 100 Prozent durch die Stadt Wiesbaden aufzubringen wären, weil eine unterirdische Querung für die Bahn keinerlei Vorteile bringt.

Hoffnung macht das Angebot eines Anliegers, der seine Meinung überdacht hat und der Bahn nun doch Teile seines Grundstücks für einen nahezu ebenerdigen Zugang von der Hinterbergstraße zu dem **RÜ (Reisendenüberweg)** zum neuen Mittelbahnsteig angeboten hat. Wie dies entsprechend

den ursprünglichen Plänen aussehen könnte, kann Bild 3 entnommen werden. Ob diese Lösung allerdings finanzierbar ist, steht auf einem ganz anderen Blatt.

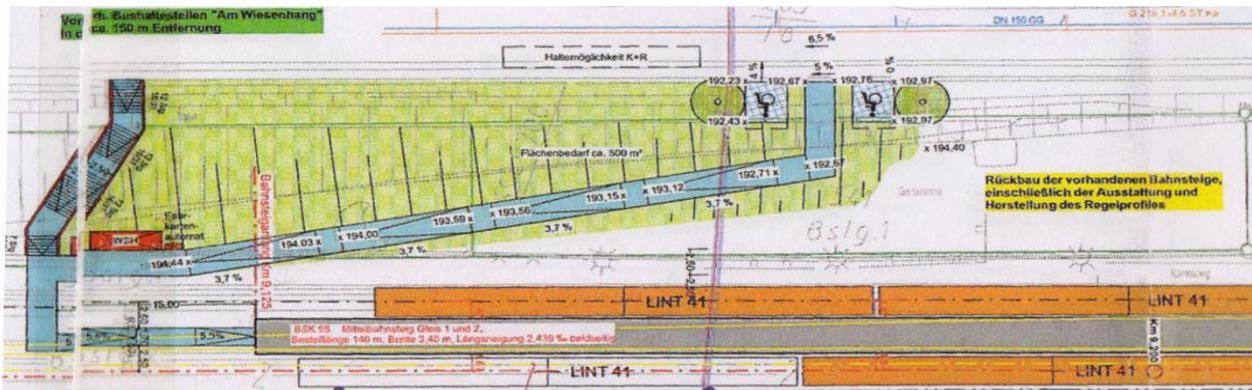


Bild 3: Planungsskizze Stadt Wiesbaden – Variante 4 (Auszug)



Bild 4: Benutzbarer Aufgang zu dem Bahnsteig in Erbenheim

Auch in Auringen-Medenbach sind die Arbeiten noch nicht ganz abgeschlossen.

Einige einzige Baustelle ist dagegen der Haltepunkt Erbenheim. Allerdings ist hier wenigstens der Treppenaufgang rechtzeitig zum Fahrplanwechsel fertig geworden. Was fehlt ist die P&R-Anlage, der Aufzug von der Berliner Straße und die beiden Bushaltestellen unter der Eisenbahnbrücke. Hier gilt der Spruch: Gut Ding will Weile haben. Und so wird derzeit eifrig gebuddelt.  
Bericht: Wilfried Staub  
Fotos: Julien Alexandre

## 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 5009 0500 0001 1130 91 - BIC: GENODEF1S12 alt: Kontonummer: 11 13 091 - Bankleitzahl: 500 905 00

Vorsitzende(r): n.n.

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](mailto:frankfurt@pro-bahn-hessen.de)

Endredaktion für diese Ausgabe: Dr. Barbara Grassel; Layout: Wilfried Staub; 2023-01-31

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.

## Ist denn der Frankfurter Fernbahntunnel schon in Betrieb oder ist das doch nur ein Hokuspokus?

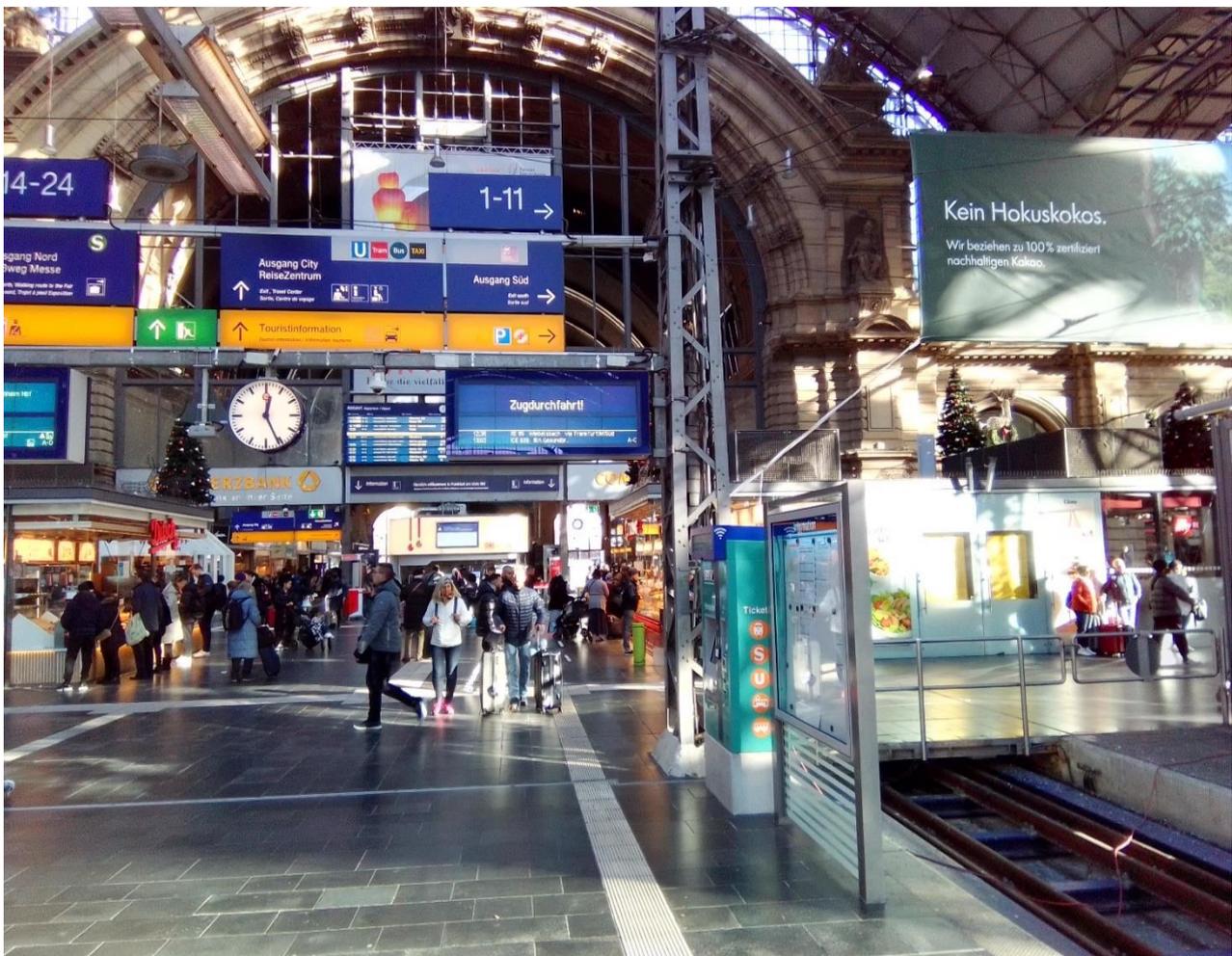


Foto: Barbara Grassel

### Ein Leserbrief

Hallo zusammen,

ich hatte am Montag, dem 23. Januar 2023 das Vergnügen, um 21:14 Uhr von Kelkheim über Frankfurt (Main)-Hbf nach Hofheim (Ts) zurück zu fahren. Die RB 12 hatte bei Ankunft in F-Höchst zwei Minuten Verspätung, was mir bei vier Minuten Übergang auf die S2 zu riskant war. Die planmäßigen acht Minuten Umsteigezeit im Hbf schienen mir da doch sicherer.

Im Frankfurter Hbf konnte ich die Feststellung des VdK-Vertreters in Kelkheim bestätigen, dass die Ersatzzüge auf der RB 12 (*Anmerkung der Redaktion: siehe Fotos auf Seite 7*) zwar problemlos fahren, aber für Menschen mit Mobilitätseinschränkung oder z.B. Kinderwagen ohne fremde Hilfe nicht nutzbar sind! Man fällt wegen des Höhenunterschiedes geradezu in die Waggons hinein. Zudem gibt es noch einen größeren Spalt zwischen Fahrzeug und Bahnsteig. Beim Aussteigen wiederum muss man nicht nur diesen Spalt, sondern auch einen großen Höhenunterschied überwinden. Für gebrechliche Personen und kleine Kinder ist das höchst gefährlich! Weder in Kelkheim noch im Hbf ist daher ein gefahrloses Ein- und Aussteigen für jedermann/frau möglich. Hinzu kommt, dass in den Waggons jede Menge Stufen zu überwinden sind.

B. G., Hofheim