

# Fahrgastverband PRO BAHN

NEWSLETTER des RV Großraum Frankfurt am Main

Ausgabe 01/2024

Frankfurt am Main, im Mai 2024



**Titelbild:** Die an Arriva Vlaky (CZ) gelieferten HLB GTW2/6 wurden dort fachgerecht aufgearbeitet und ergänzen im Raum Südmähren die bereits 2019 von der DB gelieferte GTW- Flotte. Bild rechts unten entstand im September 2007 anlässlich einer Sonderfahrt von Pro Bahn & Bus zur Hundsrückquerbahn. Fotos: privat und Wilfried Staub

Inhalt			
		Möglichkeiten der Nutznießer Finanzierung	31
Der Vorstand informiert	2	Der BW Mobilitätspaß	34
Stabilisierungsfahrplan in Frankfurt	3	ON-DE-MO auch ohne Bundeszuschüsse?	35
Aus für das Leuchtturmprojekt Zillertalbahn	7	SEV erfordert mehr als nur halbe Sachen	36
RB11: BITTE NICHT EINSTEIGEN	12	Der Fernbahntunnel nimmt Gestalt an	37
Die Crux mit dem Taunusnetz, Aus für RB11	13	Termine, Monatstreffen, Impressum	40
Auf der RB15 und RB16 läuft nicht alles rund	23	PM des LV zum Bahnnotstand in Hessen	41
Hat die Ampel kein Interesse an der Bahn?	26	Der letzte Zug der RB11 ist längst abgefahren	42

## Der Vorstand informiert.

Liebe Mitglieder, liebe an Bahn-Themen Interessierte, die Meldungen über Bahn- und Busausfälle häufen sich, mal gibt es Schienenersatzverkehr, mal nicht, mal fahren Bahnen, Busse und SEV nach Fahrplan, mal nicht, mal sind die Ersatz-Haltestellen ausgeschildert und leicht zu finden, mal weniger, mal fahren und halten die Ersatzbusse wie angezeigt, mal nicht. Es ist dank Deutschland- und anderer Flatrate-Tickets inzwischen einfacher, sich beim Tarif zurecht zu finden, als bei der Verbindungssuche auch im Nahverkehr. In Frankfurt gibt es einen sogenannten „Stabilisierungsfahrplan“ (s. S. 3), in Wiesbaden einen „ehrlichen Fahrplan“, bei der S-Bahn Rhein Main heißt es einfach nur :....

**S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9: aktuelle Betriebsstörung (Stand 11.05., 09:41 Uhr) - Dauer unbekannt Es kommt aufgrund von Personalmangel auf allen Linien zu vereinzelt Ausfällen,** oder auch:

**S2: Fahrten im 30-Minuten-Takt vom 13.05. bis vsl. 31.07.2024: Die Linie S2 verkehrt nach einem reduzierten Fahrplan. Sie fährt den ganzen Tag im 30-Minuten-Takt. Die zusätzlichen Züge im Berufsverkehr entfallen. Die Änderungen sind in der elektronischen Verbindungsauskunft und können dem beigefügten PDF-Dokument entnommen werden. Grund dafür sind personelle Engpässe.**

Diese Einschränkungen sind Folge des Personalmangels. Dazu kommen diverse Ersatzfahrpläne wegen Baustellen und Streckensperrungen, die tlw. Monate- oder auch jahrelang dauern (s. 18) und Ausfälle wegen fehlender oder nicht einsatzbereiter Fahrzeuge. Prominentestes Beispiel dafür ist die Wasserstoff-Flotte im Taunus, die immer wieder Probleme mit der Anfahbarkeit der einzigen Wasserstoff-Tankstelle hat (s. S. 15). Das Thema „Wasserstoff-Flotte“ oder auch „Wasserstoff-Flop“ nimmt überhaupt wieder viel Raum ein, da es leider schier unerschöpflich ist.

Außer mit diesen Problemen befassen wir uns in diesem Newsletter auch mit den Themen „Nutznießer-Finanzierung, Schienen-Güterverkehr, Zukunft des On-Demand-Verkehrs und dem Großprojekt „Fernbahntunnel Frankfurt“.

Wir wünschen eine interessante Lektüre.

Ihre Barbara Grassel

## Informationen zum Titelbild

Nicht jede Baureihe bei Bahn war ein der große Wurf. Zu den ungeliebten Dampflokomotiven wird – trotz ihrer Formvollendung und anders als oft in der Literatur dargestellt – auch die BR 23 genannt. Sie war, etwas kasuistisch gesagt, mehr in der Werkstatt als der Strecke. Auch der Dieseltriebwagen GTW 2/6 von Stadler Rail war und ist ein solches Problemfahrzeug. Antriebsaggregat und Elektronik im gleichen gekapselten Monoblock zu platzieren, war keine „Ingenieurglanzleistung“. Die ersten Serien wiesen zudem zahlreiche Kinderkrankheiten auf, die das Werkstattpersonal und so machen Lokführer der alten Schule schier zur Verzweiflung brachten. Die HLB hatte ihre Flotte überraschend gut im Griff, andere BWs verzweifelten schier und stießen das Fahrzeug so schnell als möglich ab (Dreieichbahn). Wird sich etwa auch der iLint54 in diese Serie der Flops einreihen? Man muss es fast annehmen, wenn, wie sie im weiteren Verlauf lesen werden, tageweise nur 17 von 27 Fahrzeugen einsatzbereit waren. Beim GTW sind mit der vierten Serie nunmehr alle Kinderkrankheiten beseitigt. Die von der HLB an Arriva Vlaky verkauften Fahrzeuge wurden in der Tschechischen Republik auf den neuesten Stand der Technik aufgearbeitet und sollen dort weitere 20 Jahre im Einsatz sein.

Wilfried Staub

## Stabilisierungsfahrplan in Frankfurt: Was kommt danach?

In Frankfurt gilt seit dem 27. Januar 2024 der sogenannte „Stabilisierungsfahrplan“, manchmal auch „ehrlicher Fahrplan“ genannt. Das ist ein ausgedünnter Fahrplan, der der Tatsache Rechnung trägt, dass aufgrund von Mangel an Fahrpersonal der reguläre Fahrplan nicht mehr zuverlässig gefahren werden kann. Die Änderungen betreffen ICB und VGF – wobei die ICB bereits im Herbst 2023 eine erste Reduzierung durchgeführt hatte.

Frankfurt ist bei weitem nicht die einzige Stadt, die dieses Problem hat. Allerorten herrscht ein Mangel an Fahrpersonal, auch andere Städte mussten bereits ihre Fahrpläne ausdünnen. In den (hessischen) Schlagzeilen war Wiesbaden im September 2022. Dort galt über Monate ein ausgedünnter Samstagsfahrplan. Aktuell wurden erneut massive Kürzungen umgesetzt, jedoch ist diesmal die Begründung die finanzielle Situation der Stadt.

Im Herbst des vergangenen Jahres war es in Frankfurt zu derartig vielen Ausfällen gekommen, dass sich die Stadt und traffiQ genötigt sahen, zu handeln. Wenn schon Fahrten ausfallen müssen, sollten die Fahrgäste dennoch wenigstens eine verlässliche Grundlage für ihre Planung haben, anstatt bei kurzfristigen Ausfällen lange Wartezeiten und unzuverlässige Informationen an den Haltestellen in Kauf nehmen zu müssen.

Der Stabilisierungsfahrplan wurde so konzipiert, dass Verbindungen nicht eingestellt und alle Haltestellen weiterhin angefahren werden. Mit dem Fahrgastbeirat Frankfurt, in dem auch die Autorin dieses Artikels Mitglied ist, wurde ausführlich über die Fahrtausfälle und mögliche Lösungsansätze diskutiert. Das Gremium wurde explizit aufgefordert, Vorschläge zu machen und ihm wichtige Anforderungen zu formulieren. Schnell war klar, dass aus Sicht der Fahrgäste ein reduziertes, dafür aber zuverlässiges Fahrtenangebot besser ist als unkalulierbare Ausfälle, die, da so kurzfristig, noch nicht einmal in der Fahrplanauskunft wiedergegeben werden können. Eine wichtige Anforderung war auch, dass verhältnismäßig selten bediente Verbindungen, Verbindungen im Außenbereich der Stadt oder Abend-/Nachtverbindungen möglichst nicht angetastet werden sollen.

Dass ein reduziertes Angebot niemandem Freude macht - nicht nur den Fahrgästen, sondern auch den Verantwortlichen bei traffiQ und im Mobilitätsdezernat der Stadt – war in jener Sitzung des Fahrgastbeirates mit den Händen zu greifen.

Nach mehr als zwei Monaten gibt es einige Erfahrungen. Stabilisierend hat der „ehrliche Fahrplan“ auf jeden Fall gewirkt. Unter der Woche kommt es kaum noch zu Ausfällen (trotz des auch im Februar und März hohen Krankenstandes), aber am Wochenende ist die Situation weiterhin nicht zufriedenstellend, es gibt noch deutlich zu viele Ausfälle. Überfüllte Busse und Bahnen scheinen ebenfalls die Ausnahme zu sein – wo immer möglich, werden U-Bahnen verlängert. Dass einige dieser Maßnahmen überhaupt möglich waren, ist übrigens dem hohen Einsatz und der Kreativität der Beteiligten zu verdanken: Um die U5 mit drei (statt zwei) Wagen zwischen Konstablerwache und Preungesheim fahren zu lassen, reicht der Fahrstrom eigentlich nicht. Einige findige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der VGF fanden jedoch ganz kurzfristig einen Weg und eine Konstruktion, diesen Engpass auszugleichen.



*Der leere Bahnsteig der U5 am Hauptbahnhof. Hier fährt nichts nach Preungesheim, die U5 fährt erst ab Konstabler Wache. Hinweise am Bahnsteig? Leider keine.*



*An der Konstabler Wache wird man immerhin auf den richtigen Bahnsteig für die U5 Richtung Preungesheim gelenkt.*

Trotzdem ist natürlich bei weitem nicht alles gut. Die Fahrgäste müssen einige Unannehmlichkeiten in Kauf nehmen. Ein maßgebendes Beispiel ist die eingekürzte U5. Sie fährt nur zwischen Preungesheim und Konstablerwache, und dort nur noch maximal im 7,5 Minuten-Takt. Das bedeutet einen zusätzlichen Umstieg für viele Fahrgäste und manchmal sehr volle Züge der U4 vom und zum Hauptbahnhof. Und in den Osterferien hätte sich manch einer gefreut, wenigstens in einer vollen U4 fahren zu können. Denn der reduzierte Fahrplan überlagert sich zusätzlich mit Bauarbeiten. Deshalb fuhren U4 und U5 drei Wochen lang überhaupt nicht.



# Streckensperrungen

U4 Bockenheimer Warte ↔ Enkheim

U5 Hauptbahnhof ↔ Preungesheim

Grund: Digitalisierung der Zugsicherung

Samstag, 23. März 2024, ca. 4 Uhr bis Montag, 15. April 2024, ca. 3 Uhr

**Was muss beachtet werden?**

- U4** entfällt
- U5** entfällt
- S14** keine Fahrten Bornheim Ernst-May-Platz ↔ Hauptbahnhof
- S14** fährt Gustavsburgplatz ↔ Hauptbahnhof/Heilbronner Straße

**Wichtigste alternative Fahrtmöglichkeiten:**

- U6** Bockenheimer Warte ↔ Hauptwache ↔ Konstablerwache
- U7** Bockenheimer Warte ↔ Konstablerwache ↔ Eissporthalle/Festplatz ↔ Enkheim
- U1** Weißer Stein ↔ Hülgestraße ↔
- U2** Hauptwache ↔ Willy-Brandt-Platz
- U3**
- U8**
- S** Hauptbahnhof ↔ Hauptwache ↔ Konstablerwache

**U5-Schiennersatzverkehr mit Bussen (SEV)**

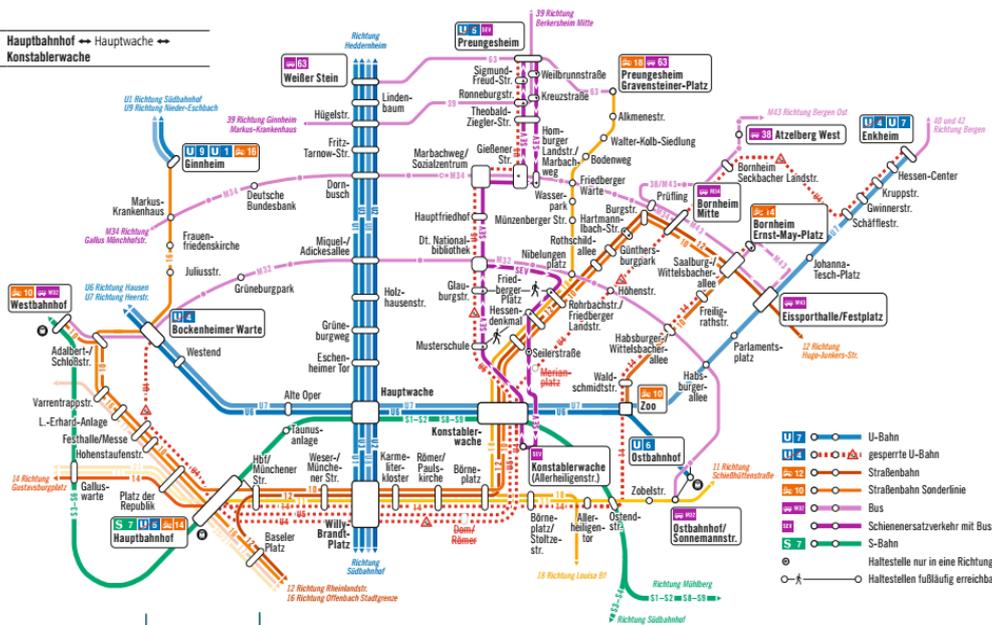
- SEV Richtung Preungesheim:**  
Konstablerwache (Einstieg vor C6A) → Musterschule → Glauburgstr. → Deutsche Nationalbibliothek → Hauptfriedhof → Marbachweg/Sozialzentrum → Gießener Str. → Theobald-Ziegler-Str. → Ronneburgstr. → Sigmund-Freud-Str. → Preungesheim
- SEV Richtung Konstablerwache:**  
Preungesheim → Wellbrunnstr. → Kreuzstr. → Theobald-Ziegler-Str. → Homburger Landstr./Marbachweg → Gießener Str. → Marbachweg/Sozialzentrum → Hauptfriedhof → Deutsche Nationalbibliothek → Rohrbachstr./Friedberger Landstr. → Friedberger Platz → Seilerstr. → Konstablerwache (Allerheiligenstr.)

Die SEV-Haltestellen sind ausgeschildert. In den SEV-Bussen ist kein Fahrkartenverkauf möglich. Bitte kaufen Sie Ihre Fahrkarte an der nächsten Umsteigestation. Wir bitten darum, auf die Mitnahme von Fahrrädern in den SEV-Bussen zu verzichten.

**Weitere alternative Fahrtmöglichkeiten:**

- S10** (Sonderlinie) Westbahnhof ↔ Festhalle/Messe ↔ Hauptbahnhof ↔ Willy-Brandt-Platz ↔ Römer/Paulskirche ↔ Konstablerwache ↔ Bornheim Mitte ↔ Saalburg/Wittelsbacherallee ↔ Zoo
- S11** Hauptbahnhof ↔ Börneplatz

- S12** Hauptbahnhof/Münchener Str. ↔ Konstablerwache ↔ Bornheim Mitte ↔ Eissporthalle/Festplatz
- S16** Bockenheimer Warte ↔ Hauptbahnhof
- S18** Bornheim-Mitte ↔ Seckbacher Landstr. ↔ Atzelberg West
- S19** Preungesheim ↔ Ronneburgstr. ↔ Hülgestr. (U1/U2/U3/U8)
- S20** Bergen Ost ↔ Enkheim (U7)
- S22** Bergen ↔ Riedbad ↔ Enkheim (U7)
- S24** Seckbacher Landstraße ↔ Bornheim Mitte ↔ Eissporthalle/Festplatz (U7)
- S26** Preungesheim ↔ Weißer Stein (U1/U2/U3/U8)



## FRÜHJAHR 2024

### WIR BAUEN FÜR SIE! FÜR EIN DIGITALES FRANKFURT.

Infos zu den Bauarbeiten: [vgf-ffm.de/fruehjahr24](http://vgf-ffm.de/fruehjahr24)

RMV-Fahrplanauskunft: [rmv-frankfurt.de](http://rmv-frankfurt.de)

Servicetelefon: [Tel.: 069 24248024](tel:06924248024)

Große Baustellen überlagern den reduzierten Fahrplan

Grafik: VGF

Kaum waren die Osterferien vorbei und U4 und U5 kehrten wenigstens zu ihrem reduzierten Angebot zurück, gab es weitere Baumaßnahmen – U1, U3 und U8 waren betroffen von Bauarbeiten am Zeilweg, am Lokalbahnhof wurde gebaut, was große Auswirkungen auf den Straßenbahnverkehr hatte, die Liste ließe sich noch lange fortsetzen. Auch S-Bahnen und Regionalverkehr waren oft keine zuverlässige Alternative. Kaum waren die Bauarbeiten für den viergleisigen Ausbau der S6 Mitte Februar endlich abgeschlossen (zur großen Erleichterung der Fahrgäste, die in den letzten Jahren etliche mehrwöchige Vollsperrungen mit einem teils unzureichenden SEV ertragen mussten), kam es immer wieder kurzfristig zu massiven „Ausfällen wegen Personalmangels“ nicht nur auf der S6, sondern im gesamten S-Bahn-Netz Rhein-Main.

Wie geht es also weiter? Geplant ist der Stabilisierungsfahrplan erst einmal bis zum Sommer 2024. Ist danach wieder alles gut? Das ist die große Frage! Denn woher sollen all die dringend benötigten Fahrerinnen und Fahrer kommen? Wir, der Frankfurter Fahrgastbeirat und **PRO BAHN** fordern eine frühzeitige und vor allem zeitnahe und verlässliche Information, wann wieder genügend Fahrpersonal zur Verfügung steht. Über die Rückkehr zum „alten“ Fahrplan während der EM 2024 von Mitte Juni bis Mitte Juli hört man übrigens leider nichts mehr.

Etliche Maßnahmen wurden angestoßen. Die VGF bildet aus was das Zeug hält, die Kurse sind voll. Aber auch die Zahl der Ausbilderinnen und Ausbilder ist natürlich begrenzt. Die andere spannende Frage ist, wie viele der Auszubildenden bestehen die Abschlussprüfungen und wie lange bleiben sie bei der Stange.



*Bald auf der Linie 11 unterwegs, die Tram der Serie T40 mit Platz für 250 Fahrgäste.*

*Foto: VGF*

Daher sollte sich der Blick auch unbedingt auf die Attraktivität der Arbeitsplätze der Fahrerinnen und Fahrer richten. Diese rückte durch die Streiks der letzten Wochen stärker in die Öffentlichkeit. Die Bezahlung ist das eine, sie muss stimmen, nicht zuletzt sind die Mieten und die Lebenshaltungskosten in Frankfurt hoch. Das andere sind die Arbeitsbedingungen. Schichtdienst, Stress durch das hohe Verkehrsaufkommen und Verspätungen, dadurch unzureichende Pausen, hohe Verantwortung. Hier geht es auch und nicht zuletzt um die Frage der Wertschätzung. Sie drückt sich auch dadurch aus, was es beispielsweise an zusätzlichen Sozial- und sonstigen Leistungen gibt, z.B. hinsichtlich Familienfreundlichkeit oder Weiterbildungs- und Weiterentwicklungsmöglichkeiten.

Andere Maßnahmen gehen in die Richtung, dass die vorhandenen Fahrerinnen und Fahrer mehr Fahrgäste befördern können. Da geht es um längere Züge (40m lange Straßenbahnen sind bestellt, zusätzliche U-Bahn-Wagen trudeln langsam ein, um die U-Bahnen länger zu machen), Gelenkbusse, wo immer einsetzbar. Helfen werden auch Beschleunigungsmaßnahmen. Die Frankfurter Busse und Straßenbahnen haben eine viel zu niedrige Liniengeschwindigkeit. Wären sie schneller unterwegs, hätten alle etwas davon, der ÖPNV wird attraktiver, die Kosten sinken, es wird weniger Personal gebraucht. Die Stadt arbeitet daran, wie Vorrangschaltungen an Ampeln, Bus- und Straßenbahnschienen. Aber das geht leider nur sehr zäh voran. Ein andauerndes Ärgernis sind leider auch Hindernisse wie Falschparker, hier hat die Stadt leider kein gut funktionierendes Konzept, dass diese schnell abgeschleppt werden. Mit dem Effekt, dass Straßenbahnen schon mal eine Stunde lang nicht weiterfahren können, weil ihr Weg blockiert ist. Eine andere Baumaßnahme ist die Ringstraßenbahn. Wenn sie fertig ist, wird grob gerechnet eine Straßenbahn dort zwei Busse ersetzen können, mit der entsprechenden Einsparung beim Fahrpersonal.

All das kommt nicht von heute auf morgen. Die Fahrgäste brauchen weiter über Jahre viel Geduld, bis Bau- und Sanierungsmaßnahmen abgeschlossen sind, bis es hoffentlich mehr Fahrerinnen und Fahrer gibt.

Dabei sollten alle bedenken: Der (verständliche) Ärger und Frust darf auf keinen Fall die treffen, die derzeit alles geben, um doch noch das Beste aus der schwierigen Situation zu machen, die Verantwortlichen bei der Stadt, traffiQ, der VGF, den Busunternehmen, die Fahrerinnen und Fahrer. Wurzel des Übels ist, dass über Jahrzehnte, über 30 Jahre und mehr, viel zu wenig in den ÖPNV investiert wurde, er wurde quasi kaputtgespart. Die Infrastruktur litt durch zu wenig Geld für die Instandhaltung. Dazu zählen aber auch all die Maßnahmen wie Privatisierungen, die dazu führten, dass unterm Strich die Löhne gedrückt wurden und die Arbeitsbedingungen sich immer weiter verschlechterten. Kürzlich verglich das jemand mit einer Schraube. Sie wurde immer weiter und immer weiter festgedreht. Nun ist sie überdreht, vielleicht ist sogar das Gewinde kaputt. Es wird sehr hohe Kosten verursachen und lange dauern, das wieder zu reparieren.

*Bericht und Fotos: Kristine Schaal*

## Bei dem Leuchtturmprojekt Wasserstoffzug für das Zillertal gehen - nicht ganz überraschend - jetzt die Lichter aus

Die Dieseltriebwagen der Zillertalbahn werden Ende des Jahrzehnts altersbedingt, wegen unterirdischer Abgaswerte, mangelndem Komfort, nicht gegebener Barrierefreiheit und zu geringer Passagier-Kapazität ausgemustert werden müssen. Bei dem Berichtersteller löste das Vorhaben der

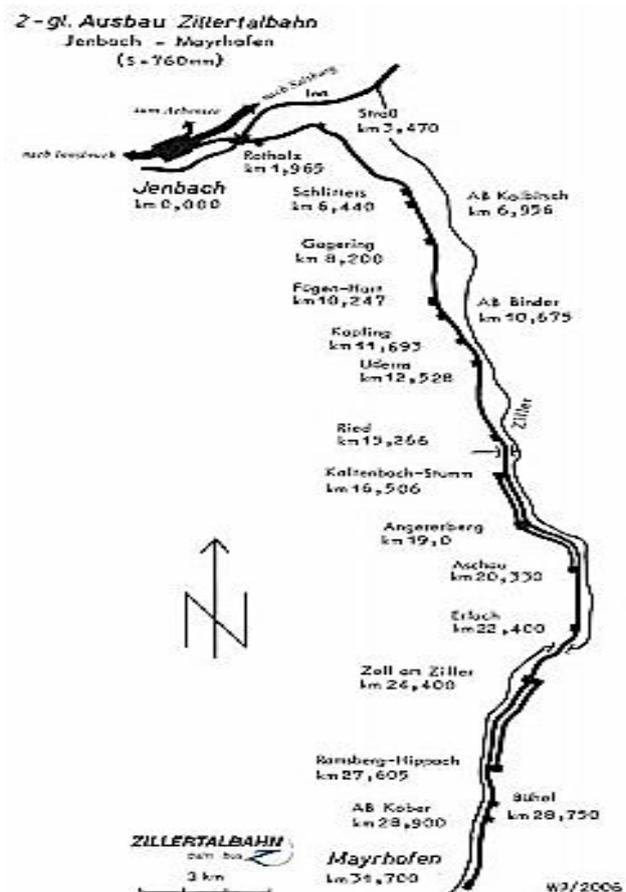
Geschäftsleitung, die Klimaneutralität bis Ende der 2020-er Jahre über die Umstellung von Dieselfahrzeugen auf Wasserstofftriebwagen zu erreichen, vor fünf Jahren große Begeisterung aus.



Zeit zur Ausmusterung, die Dieseltriebwagen der ZillertalBahn

Das vorgelegte Konzept erschien damals rundum stimmig. Eine Elektrifizierung schied für die Anliegergemeinden, die Tiroler Bezirksverwaltung, den Tourismusverband und die Bahngesellschaft von vorneherein aus, weil sie das Landschaftsbild verschandelt hätte, so die einmütige Begründung. Für einen Wasserstoffantrieb boten sich die örtlichen Voraussetzungen gerade zu an.

Die im Jahr 1902 in Betrieb gegangene 32 Kilometer lange Schmalspurstrecke der bosnischen Spurweite von 760 mm weist nur eine durchschnittliche Neigung vom 0,2 Grad oder 0,3 Prozent auf, ist also für Triebfahrzeuge mit Rekupe-ration aus Sicht der Energieausnutzung geradezu optimal. Es gibt 18 Haltestellen, 9 davon sind Bedarfshaltepunkte. Die eingleisige Strecke weist zwei zweigleisige Unterwegsbegegnungsabschnitte auf. Die Fahrzeit beträgt derzeit exakt 50 Minuten. Die Bedienzeiten des Halbstunden-taktes liegen zwischen etwa 6 und 21 Uhr. Ein Busverkehr deckt die restliche Zeit ab. Zeitweise verkehrt an Wochenenden und Feiertagen ein Dampflokbespannter Museumszug. Zur Herstellung des Wasserstoffs sollte der Strom eines nahen Wasserkraftwerkes in der Zeit des nächtlichen Bedarfsminimums genutzt und direkt im Betriebshof der Bahn gespeichert werden, wo sich auch die Tankstelle befunden



hätte. So wären keine teuren Leerfahrten angefallen und das Personal hätte zudem flexibel für den Tankvorgang zur Verfügung gestanden. Es wären 2 + 1 Triebwagen erforderlich gewesen.

Die TU Wien wurde beauftragt, ein „gesamtkonzeptionelles Gutachten“ zu erstellen und verlieh dem Projekt 2018 das Prädikat „INOVATION FÜR DIE ZUKUNFT“. In einem damaligen Grundsatzbeschluss der Landesregierung wurde das Vorhaben als die bestmögliche Antriebsart für eine umweltfreundliche Zillertalbahn gefeiert und viele Entscheidungsträger weltweit – den Autor eingeschlossen - ließen sich von den Sonntagsreden und den wissenschaftlichen Abhandlungen in den verschiedensten Fachzeitschriften blenden.



*Schick hätte er schon ausgesehen, der BEMU (Battery Electric Multiple Units) von Stadler Rail, CH Bildquelle: Stadler*

Die Daten, insbesondere aber die Kostenberechnung waren, wie spätere Nachberechnungen ergaben, in wesentlichen Punkten gefälscht oder zumindest stark geschönt. Zu allem Überfluss stellte sich sehr schnell heraus, dass der Technische Vorstand der Bahn zu Unrecht einen Dokortitel führte und mehrere seiner Dissertationen gravierende Rechenfehler und Fehlinterpretationen aufwies. Eine regelrechte Schlammschlacht wurde durch die Medien und die Politik entfacht an deren Ende – für Österreichische Verhältnisse überraschend konsequent – mehrere in den „Sumpf verstrickte Personen“ ihren Hut nehmen mussten. Eine sachliche Diskussion war in dieser Phase kaum noch möglich. Doch am Ende stand die Einsicht, dass der Wasserstoffantrieb - trotz geradezu idealer Voraussetzungen - aus betriebswirtschaftlicher Sicht und Abwägung der Risikofaktoren die absolut falsche Entscheidung gewesen wäre.

### **Die finale Entscheidung zur Dekarbonisierung der Zillertalbahn ist nunmehr gefallen**

Ein revidiertes Gutachten der TU Wien kommt nunmehr zu dem Schluss, dass Elektrohybridfahrzeuge mit leichter Batterie nach heutigem Kenntnisstand das wirtschaftlichste System für die Zillertalbahn sind, wobei die Züge auf - aus optischer Sicht vertretbaren – Streckenabschnitten unter einer Oberleitung fahren werden und dabei gleichzeitig die Batterien wieder aufladen können. Solche Auflade Punkte sind auch an den beiden Endhaltestellen und im Betriebshof vorgesehen. Reine Akkutriebwagen wären für die Schmalspurtrasse zu schwer geworden und die Lebensdauer der Batterie hätte um ein Vielfaches kürzer gelegen. Die Fahrzeit kann trotz Verlängerung der Strecke um zwei Stationen oder 1,2 Kilometer um bis zu fünf Minuten kürzer ausfallen. Die TU Wien redet sich heuer fein heraus: der

Stand der Technik habe vor zehn Jahren die rasante Entwicklung auf dem Sektor der Akkutriebwagen nicht voraussehen lassen und, man habe sich wohl auch von einer Wasserstoff euphorie leiten lassen.

Zumindest zwei Parameter haben die Gutachter damals sträflich missachtet. Von dem Strom, der für die Herstellung des Wasserstoffs benötigt wird, stehen wegen der zweimaligen Umwandlung nur etwa 33 Prozent der eingesetzten Primärenergie zum Antrieb der Züge zur Verfügung. Damit würden die Betriebskosten dreimal höher liegen, als seinerzeit veranschlagt. Nachstrom aus Stauseen kann zudem nicht mehr, wie früher oft üblich, mit Preisnachlässen angeboten werden, denn das dabei verbrauchte Wasser steht nur einmal zur Verfügung und fehlt dann in den Tagesspitzen. Das käme einer Vergeudung der Ressource der regenerativen Energiequelle Wasserkraft gleich. Der Bau von nur drei, auf das Produkt Zillertalbahn zugeschnittenen (ggf. unausgereiften) Fahrzeugeinheiten, hätte etwa das Vierfache eines modifizierten, aber ausgereiften Serienhybridfahrzeuges gekostet. Kritiker stellten auch die Frage in den Vordergrund, was geschehen wäre, wenn sich die gelieferten Einheiten nicht von Anfang an als zuverlässig im Einsatz erwiesen hätten?

Neue Berechnungen haben ergeben, dass der Betrieb der Wasserstoffzüge über 30 Jahre gesehen 180 Millionen Euro, andere Quellen sprechen von 300 Millionen Euro, an Mehrkosten gegenüber **BEMU-Triebwagen** verursacht hätten. Wobei berücksichtigt wird, dass zu Anfang deutlich höhere Investitionskosten für die Teilelektrifizierung der Strecke anfallen werden! Für den Fall, dass sich die H<sub>2</sub>-Züge als Flop erweisen könnten, war für die Finanzgeber das entscheidende Kriterium, diesem Vorhaben die Rote Karte zu zeigen. Was wäre die Folge gewesen? Es hätte auf dem Weltmarkt für das Unikatgefäß Zillertalbahn kurzfristig keinen Ersatz gegeben und somit im schlimmsten Fall keinen oder nur einen eingeschränkten Schienenverkehr über Jahre möglich gemacht. Ein solches Szenario erschien den Entscheidungsträgern dann doch zu heiß.



***Museumszug** auf der Zillertalbahn. Nicht gerade Umwelt freundlich, aber mit erprobter Zuverlässigkeit*

## Mit dieser Entscheidung befindet sich Tirol in bester Gesellschaft

2018 startete die **Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen** bekanntlich ein weltweit einzigartiges Pilotprojekt mit zunächst zwei Wasserstofftriebwagen vom Typ Alstom Coradia iLint54. Die Züge wurden und werden heute noch im Netz der **Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (evb)** zwischen Buxtehude, Bremervörde, Bremerhaven und Cuxhaven eingesetzt. Der Betrieb mit den Vorserienfahrzeugen verlief recht zufriedenstellend. 2022 wurden daher weitere zwölf Einheiten bestellt.

Zudem wurde im Jahr 2021 in Bremervörde eine für den vergrößerten Fuhrpark bemessene Wasserstofftankstelle gebaut.

Insgesamt 93 Millionen Euro hat das ehrgeizige Projekt bisher verschlungen. Einen weiteren Ausbau schließt das Land kategorisch aus. Zukünftig will die LNVG lieber auf Akku setzen, vermeldet der Nachrichtendienst heise.de. Berechnungen haben ergeben, dass Akku-Triebwagen im Betrieb wesentlich günstiger kommen, als H2-Züge, für teilweise elektrifizierte Strecken werden **BEMU**-Wagen geordert. Von den bis Ende des Jahrzehnts benötigten 102 Triebwagen wird keiner Wasserstoff als Antrieb haben. Aber auch **Rheinland-Pfalz zieht die Notbremse**. Das Projekt mit Wasserstoffzügen, das im Sommer 2021 beschlossen wurde, wird nach einer Pressemitteilung des Verkehrsministeriums im Anschluss an die 72. Verbandsversammlung des Aufgabenträgers **SPNV-Nord** im Jahr 2023 nicht weiter verfolgt. „Die viel zu hohen und unkalkulierbaren Kosten lassen keinen anderen Schluss zu“, so Ingmar Streese, Abteilungsleiter Mobilität. Geplant war ein Testeinsatz von drei **HEMU** Fahrzeugen (Hydrogen-electric multiple unit), kurz H2-Züge genannt, auf den Strecken Kaisersesch–Andernach–Koblenz–Limburg und im Ahrtal.

## Bau von Oberleitungen langwierig und teuer

**Der regionale Schienenpersonenverkehr in Baden Württemberg soll klimaneutral werden und ohne Dieselantriebe auskommen. Ein Gutachten zeigt jetzt auf: Wasserstoffzüge kommen als Ersatz dafür nicht in Frage. Diese unter einer Oberleitung oder auf Gebirgsstrecken einzusetzen, kommt einem No-Go gleich.**

Um seine gesteckten Klimaziele bis 2040 zu erreichen, will das Ländle im Regionalverkehr so bald wie möglich, von konventionellen Dieseltriebfahrzeugen auf emissionsfreie Antriebe umsteigen. Eine Studie, die das Verkehrsministerium in Auftrag gegeben hat, empfiehlt nun, bei diesem Umstieg auf keinen Fall auf Wasserstoffzüge zu setzen. Auf vielen noch nicht elektrifizierten Strecken, sollen vielmehr sogenannte BEMU-Züge die klimaschädlichen Dieselantriebe, so Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) ersetzen.

Züge, die ihre Antriebsenergie über einen Fahrdrabt beziehen, sind bei einer ausreichenden Zugfolge pro Stunde und als Umleitungsstrecken ohne Frage die absolut beste Lösung. Der Errichtung von neuen Oberleitungen ist allerdings genehmigungsbedingt zeitraubend und – wie wir es hier gerade bei der Taunusbahn erleben – mit extrem hohen Kosten und Einsprüchen von Anwohnern verbunden.

Für sechzehn Nebenstrecken in Baden-Württemberg wurden verschiedene Alternativen untersucht. In keinem Fall, nicht einmal bei Flachlandstrecken, konnte sich die Wasserstoff-Technologie behaupten. Die Kosten seien deutlich zu hoch und grüner Wasserstoff viel zu teuer und (auch in Zukunft) nur begrenzt und nicht krisensicher verfügbar, so Minister Winfried Hermann auf der Pressekonferenz am 17. Oktober 2022. Für die meisten Strecken empfahlen die Gutachter Batteriezüge bzw. Akkuhybridzüge. Nur bei fünf Streckenabschnitten rechne sich die Errichtung einer Oberleitung.

Man darf im Zusammenhang mit den inzwischen gewonnenen Einsichten gespannt sein, welche Schlüsse der neue Hessische Verkehrsminister aus all diesen Erkenntnissen für die Zukunft des 500 Millionen teuren, zum großen Teil aus Steuergeldern finanzierten, „fulminantesten Fehlstartes“ (Zitat: Prof. Ringat, RMV in der FNP vom 02.04.2024 – Seite 12) der weltweit größten Wasserstoff-Flotte des Taunus-Netzes ziehen wird?

Text: *Wilfried W.F. Staub*

## Wo der Energiehunger groß ist, ist Innovation nicht weit?

Wasserstoff wird oft als Ausweg aus der Klimakrise beschrieben, ist die Hoffnung fast aller Industriezweige und wird wegen seines hohen Energiebedarfs bei der Herstellung trotzdem kritisch gesehen: Wasserstoff ist das leichteste und häufigste Element im gesamten Universum, wird im Klimakontext aber zum Gegenstand einer komplexen Auseinandersetzung. Grund genug für **Holger Vonhof vom Höchster Kreisblatt der FNP**, sich einmal intensiver mit diesem Thema zu befassen. Den kompletten Artikel finden Sie [hier](#):

## Grüner Wasserstoff ist ökologisch kein Zugewinn

„Grüner Wasserstoff ist teuer und kostbar und wird deshalb exakt da eingesetzt werden, wo es keine Möglichkeit gibt, die Energieversorgung anders zu organisieren. Es gibt kein einziges seriöses Szenario, bei dem eine kommunale Energieversorgung auch nur zu Teilen auf Wasserstoff basieren würde. Denn das ist weder ökonomisch sinnvoll noch ökologisch ein Zugewinn“, meint Luisa Neubauer in einem Interview mit der FNP. Sie gilt als deutsches Gesicht der Klimabewegung Fridays for Future. Das komplette Interview lesen Sie [hier](#).

## Was ist eine Brennstoffzelle?

Eine **Brennstoffzelle** ist ein technisches Gerät, das zu den elektrischen Energiequellen zählt: Sie wandelt die chemische Reaktionsenergie eines kontinuierlich zugeführten Brennstoffes und eines Oxidationsmittels in elektrische Energie um. Mit Brennstoffzelle ist oft eine Wasserstoff-Sauerstoff-Brennstoffzelle gemeint.

### 29.04.: „Nicht Einsteigen“ in den Zug auf Gleis 11 im Bf Höchst



## Die Crux mit dem Taunusnetz des RMV

Als der Berichterstatter Anfang Februar das Vorwort zur Jahresausgabe 2023 des Newsletters formulierte, war er guter Dinge, dass **start** und dem RMV mit der Auslieferung der restlichen von 27 H2-Fahrzeuge, dem Austausch minderwertiger Komponenten bei der Erstauslieferung, dem Einbau größerer Wasserstofftanks und der Zusage von Alstom, **start** und RMV der Neustart auf dem Taunusnetz tatsächlich gelingen könnte. Um dieser Euphorie Ausdruck zu verleihen, schmückten auch noch zwei Wasserstoffzüge die Titelseite. Quasi als Symbolträger, dass der Betrieb auf dem Taunusnetz von nun an reibungslos erlaufen könnte. Es hat keine zehn Tage gedauert und die Zugausfälle häuften sich wieder und dauern bis heute an. Ich entschuldige mich hiermit bei allen Lesern für diese grenzenlose Naivität. Dabei hätte ich es doch besser wissen müssen. Alle von **PRO BAHN** in früheren Berichten und Verlautbarungen geäußerten Bedenken sind eingetreten oder übertreffen diese noch und wurden von den drei betroffenen Parteien und den Medien jeweils in allen Punkten bestätigt. Errare humanum est.



29. April 2024 - 14:06 Uhr pünktlich RB12 in Liederbach zur Weiterfahrt nach Königstein

Die Besorgnis, um nur ein bisher in vielen Betrachtungen vernachlässigtes Thema anzusprechen, ist, dass das Tanken im Industriepark Höchst nach Meinung von **PRO BAHN** viel zu personalaufwändig, zeitintensiv, störungsanfällig und unverhältnismäßig teuer kommen würde. Diese Bedenken wurden in ei-

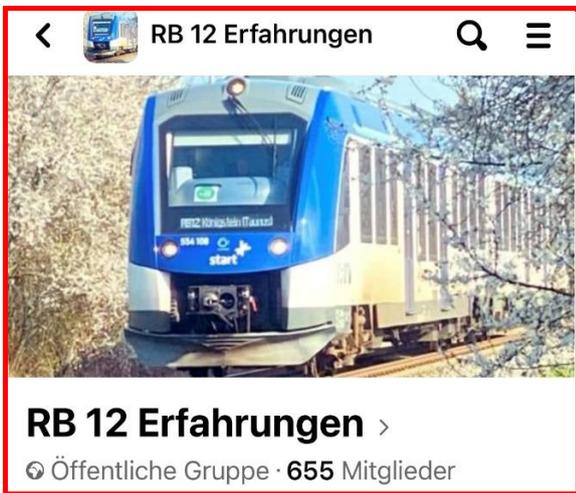
ner frühen Phase von offizieller Seite entkräftet. Man habe hierfür einen ausgeklügelter Plan ausgearbeitet. Die Sperrpause im Bahnhof Höchst war lange genug vorher angekündigt, die nach einer früheren Panne angekündigte Bedarfstankstelle in Grävenwiesbach nicht einmal über das Stadium der Überlegungen hinaus. Und so kam es, wie es kommen musste, am Wochenende 23. (21:00 Uhr) bis 26. Februar 2024 (2:00 Uhr) standen alle Wasserstoffzüge des Taunusnetzes, die der RB15 sogar ohne jede Vorankündigung und teilweise ohne SEV, still. Siehe hierzu auch unsere [Pressemitteilung](#).



*Zugkreuzung im Bahnhof Frankfurt am Main Höchst am 29. April 2024 um 14:28 auf die Minute genau*

Es trifft zu, dass vier der fünf morgens in Frankfurt Hbf eintreffenden Kurse der Taunusbahn planmäßig ausgestellt werden und anschließend zum Tanken in den Industriepark Höchst oder in die Werkstatt, ins BW Griesheim überführt werden können. Als Folge entfallen die kaum frequentierten Rückfahrten vormittags nach Bad Homburg und nachmittags von dort zurück nach Frankfurt. Zwischen 15:30 und 19:00 Uhr geht es dann „behandelt“, wie der Fachmann das bei der Bahn nennt, nach Grävenwiesbach/Brandobendorf zurück. Eine zugegebenermaßen sinnvolle Lösung. Für die RB 12 ist bisher kein halbwegs sinnvolles Tankkonzept erkennbar. So kommt es vor, dass Züge tagsüber ohne Ersatz zum Tanken einfach abgezogen werden. Oder die Züge werden von Königstein kommend manchmal in F-Höchst geleichtert oder ganz ausgesetzt, fahren in diesen Fällen also nicht weiter zum Hauptbahnhof. In der Gegenrichtung werden sie im Hauptbahnhof verstärkt, wobei es, bedingt durch das komplizierte Andockmanöver, zu Verspätung von bis zu 10 Minuten kommen kann, oder einzelne Kurse starten (meist ohne oder zu kurzfristiger Ankündigung des Ausfalls der Teilstrecke) erst in Höchst. Das nächtliche Tanken wird erschwert durch die Betriebspause bei InfraserV von 0:00 bis 3:00 Uhr. Tagsüber belegen oft lange Tankzüge das Industriegleis zur Einfahrt in das Betriebsgelände, was den geplanten Tankvorgang um bis zu zwei Stunden verlängern kann. Der Disponent von **start** hat in vielerlei Hinsicht also keinen beneidenswerten Job. Chapeau.

Die SPD Kelkheim hat eine Facebook-Gruppe (27.04. = 655 Mitglieder) ins Leben gerufen. Lassen wir im Folgenden die Leid geprüften Fahrgäste der [Königsteiner Bahn](#) über ihre täglichen Erlebnisse zu Wort kommen. Datum und Namen der Verfasser der Beiträge sind der Redaktion bekannt.



**Admin und Moderator:  
Kelkheim am Taunus**

19:17 ab Hbf fällt aus... Update 19:30: bin mittlerweile mit der S-Bahn in Höchst. Hier steht eine. Fahrer der Gegenbahn nach FFM meinte auch, dass der andere nach Königstein fährt.

Wir stehen vor der Bahn, Türen gehen auf, die Leute werden wieder rausgeschmissen und da sagt der Fahrer, der nächste kommt in einer Stunde....

Update 19:59: Bahn aus Kö fährt ein, Bahn hat dann auch Königstein in der Anzeige stehen, Fahrer bestätigt dies und alle steigen ein. Dann kommt aus Richtung Frankfurt eine eingefahren. Zwei Fahrer und ein Zugbegleiter diskutieren dann lauthals, wer denn nun jetzt direkt nach Königstein fährt. Ende vom Lied: wir sind alle in der falschen Bahn und mussten umsteigen.

\*\*\*\*\*

Ich könnte mit den Ausfällen leben, aber wenn dann der eine übrig gebliebene Zug ohne Ansage ab Höchst nicht fährt und man dann mit dem Taxi nach Hause fahren darf ist man gelinde gesagt angepisst. Von den € will ich jetzt gar nicht reden

Heute 15.04.24 Zug Hbf 19:47 Liederbach ausgefallen. Gut, wenn man jdm hat der einen in Höchst mit dem Auto abholt

\*\*\*\*\*

7:10 erst 10 bis 30 min Verspätung. Mittlerweile Ausfall

\*\*\*\*\*

Ich bin auch absolut schockiert über die Unprofessionalität, die einem zugemutet wird.

\*\*\*\*\*

Blamabel: da steht in Kelkheim jetzt allen Ernstes der Zug Richtung Kö von 17:44 auf dem Abstellgleis, weil die Batterie leer ist und so nicht den Berg hoch schaffen würde... Da fällt einem nix mehr ein.

7.44 Uhr extrem pünktlich beide Richtungen und Langzüge

\*\*\*\*\*

Ich habe mal wieder ein paar Infos. .... Vielleicht einfach mal den RMV damit konfrontieren und nachfragen? – Warum die Züge am Hauptbahnhof angedockt werden. Warum wissen die Zugbegleiter das nie, sie werden regelmäßig davon überrascht, somit fällt auch die Info am

Bahnsteig aus und der angedockte Zug fährt erstmal bis Höchst oft leer, weil er als Ausfall angezeigt wird. Es sind aktuell 7 Züge defekt, die stehen alle an verschiedenen Stellen. Das starke Pfeifgeräusch des einen Zuges ist nicht normal, die Züge sollten eigentlich so leise wie ein E-Fahrzeug fahren.

\*\*\*\*\*

Letztendlich ist es mir egal, wer aktuell für diesen ganzen Mist mit den verspäteten, ausgefallenen und liegengelassenen Zügen verantwortlich ist! Der RMV ist der Vertragspartner und dem gehören ja auch die Züge. Der RMV hat diese Wasserstoffzüge gekauft, die Politiker haben sie gefeiert – und jetzt ducken sich ALLE weg!



Wir (SPD Kelkheim) bedanken uns erneut für die anhaltend vielen Beiträge, ob zur Dokumentation, Anregungen oder Informationen. Zwei Aktivitäten sind derzeit angestoßen, wie hier und/oder in den Medien berichtet:

1. Der zuständige Kelkheimer Ausschuss hat sich kürzlich einstimmig (!) dafür ausgesprochen, die Vertreter von RMV und Start nochmals einzuladen. Schwerpunkt bleiben Zuverlässigkeit und Information. Fragen werden vorab in den Fraktionen gesammelt. Wir schauen auch hier nach Themen.

Zudem wird auch ein Update zu den Zuverlässigkeitszahlen für Januar und Februar in Kürze publiziert, sobald sie den Fraktionen vorliegen. Wer hier mitliest, der ahnt wenig Gutes.

2. Wie berichtet hat unsere SPD-Kreistagsfraktion vor Kurzem eine umfassende Anfrage an den Kreisausschuss gestellt, da der Kreis Gesellschafter des RMV ist. Die gewöhnliche Beantwortungszeit beträgt bis zu 6 Wochen, wir werden berichten. Sollte es schneller gehen, umso besser.

\*\*\*\*\*

21:29 von Höchst nach Königstein ist um 21:36 erstmal zum Tanken gefahren. Wir stehen immer noch am Bahnhof. Wird wohl ein kompletter Ausfall.

Zwischendrin ist ein Zug durchgefahren, hat kurz nach dem Bahnsteig angehalten. Damit man bloß nicht den Fragen der Fahrgäste ausgeliefert ist.

Unverschämt. Keine Informationen.....

\*\*\*\*\*

Allen die mit der Eisenbahn was am Hut haben, war klar, dass es mit den Wasserstoffzügen nicht gut gehen kann. Es hätte andere Möglichkeiten gegeben. Ist halt politisch so gewollt

\*\*\*\*\*

24. März um 09:32 ·

Der Zugverkehr zwischen Brandoberndorf und Bad Homburg ist heute wieder komplett eingestellt. Vermutlich, weil durch die Sperrung des Bahnhofs Höchst die Wasserstoffzüge nicht betankt werden können. Kundeninformation leider erneut mehr als dürftig  
Der 7:10 von Hornau mal wieder ohne Information mit Verspätung. Sind erst 7:27 in Hornau losgefahren. Dann im Höchst war die Fahrt zu Ende 😞

\*\*\*\*\*

Wasserstoffzüge im Taunus - eigene Recherche (Befragung von Mitarbeitenden des Betreibers) und Zusammenfassung aus den Informationen in dieser Gruppe (Dankeschön!). Ich halte mich mit einer Bewertung zurück:

- die Wasserstoffzüge sind kurz nach der Auslieferung meist defekt,
- der Verbrauch im Zusammenhang mit der Topografie wurde nie getestet,
- der Wasserstoff als Abfallprodukt reicht u.a. an kalten Tagen nicht zum Betanken,
- das Betanken führt zuweilen dazu, dass der Fahrplan nicht eingehalten werden kann,
- es passen keine 2 Doppelzüge an den Bahnsteig 2 des Startbahnhofs Königstein, Züge enden in Hornau,
- Toiletten können nur in Grävenwiesbach geleert werden, deshalb sind sie im Regelfall 'unbenutzbar',
- das Andocken eines zweiten Zuges im Hauptbahnhof geschieht ohne Ansage, meist zu knapp (Abfahrtszeit verzögert sich), so dass sich im hinteren Wagen die Menschen drängen und der erste Wagenteil bis Höchst meist leer mitfährt (eigene Beobachtung, 15:47 Uhr),
- RMV Service Mitarbeitende am Telefon legen genervt auf, wenn man nach einem RB 12 Zug fragt, der nicht pünktlich einfährt, aber auch nicht mit einer Durchsage als verspätet oder Ausfall gemeldet wird,
- Im Januar konnten die Fahrzeuge nicht nass gereinigt werden, weil der neue Reinigungsfirma keine Gerätschaften zum Nass Reinigen zur Verfügung stand,
- In der ersten Märzwoche standen 6 einzelne Züge defekt an verschiedenen Bahnhöfen, repariert werden sie in Norddeutschland.

Es gibt Menschen, die Angst vor Kündigung haben, die erwägen umzuziehen, den Arbeitsplatz/Arbeitsort zu wechseln, aufs Auto umzusteigen (zu kaufen) oder frühzeitig in Rente zu gehen, weil sie das Fahren/Warten auf diese/n Bahnen gesundheitlich nicht mehr ertragen.

BusSEV12 → Frankfurt-Höchst	
start	19 min
	Münster-Altes-Rat... Halt entfällt
08:30	Kelkheim-Münster Zusätzlicher Halt
08:36	Oberliederbach Bahnhof ...

So, nun habe ich auch ein Antwortschreiben zu meinen konkreten Fragen an den RMV bekommen. So ganz mit allen Details rückt man dann doch nicht raus. Den Nachsatz finde ich unpassend, aber, naja, da stehe ich drüber. Nur so viel, wenn ich für eine Dienstleistung Geld bezahle, dann möchte ich auch wissen, warum die Leistung schlecht, nur ab und an oder gar nicht erbracht wird.

"...gerne möchten wir uns noch einmal bei Ihnen melden. ....

1.Thema: Reinigung der Züge beim Tanken: Vertraglich ist keine Reinigung der Züge im Rahmen des Betankens vorgesehen, die Reinigung erfolgt davon unabhängig.

2.Thema: Reinigung der Toiletten: Die WC-Ver- und Entsorgung findet in Grävenwiesbach und bei jedem Werkstattaufenthalt in Griesheim statt.

3.Thema: Aktuell nur 11 Fahrzeuge im Einsatz (05.02.2024):

Es standen 14 Fahrzeuge an diesem Tag zur Verfügung. Wir lagen 2024 nicht unter 14 frei gemeldeten Zügen und wir liegen überwiegend zwischen 17 und 20 verfügbaren Zügen [von 27 ausgelieferten].

.....

8.Thema: Hersteller hat den Bau dieser Wasserstoffzüge eingestellt: Nein, der Bau ist nicht eingestellt, der Schienenfahrzeughersteller Alstom hat aktuell Aufträge aus Italien und Frankreich, bei denen Brennstoffzellenzüge geliefert werden.

Es war nie vorgesehen, in Königstein oder Brandoberndorf eine Wasserstofftankstelle zu errichten.

.....

10.Thema: Manchmal reicht der Wasserstoff im Industriepark Höchst nicht aus: Die dortige Menge an Nebenproduktwasserstoff reichte bislang immer aus, um den Bedarf abzudecken – er geht weit darüber hinaus. Zudem wurde auch noch ein 5-Megawatt Elektrolyseur errichtet, um eine Rückfallebene zu haben, außerdem besteht noch eine Zwischenspeicherkapazität als Rückfallebene.

Abschließend seien Sie versichert, dass alle Beteiligten weiterhin daran arbeiten, zukünftig einen stabilen Betrieb zu gewährleisten.

Darüber hinaus bitten wir um Verständnis dafür, dass aufgrund der hohen Arbeitsbelastung in der Fachabteilung die Kolleginnen und Kollegen Fragen in dieser Detailfülle nicht mehr bearbeiten können. Wir haben Ihnen zudem zu allen Fragen ausführliche Antworten gegeben und sehen daher von einer Beantwortung weiterer Anliegen zu diesem Thema ab."

\*\*\*\*\*

Geile Aussage: Die Regionalbahn Richtung Königstein befindet sich im Ausfall....

\*\*\*\*\*

Zug 15:44 von Kelkheim nach Königstein kam pünktlich und steckt jetzt in Hornau fest "wegen Platzproblemen in Königstein". Mal was ganz Neues.



Verspätete RB12, ab Hbf eigentlich 17:17 Uhr, steht nun in Höchst. Nach mehreren Minuten dann doch die Durchsage, dass aufgrund technischer Probleme der Zug nicht mehr weiterfährt. Auf dem gegenüberliegenden Gleis in Höchst geht es nach Königstein. Vermutlich fahren wir erst um 17:59 Uhr.

\*\*\*\*\*

Tja, aber Höchst fuhr ja dann mal eben nichts (wollte die 20.29 nehmen). Angeblich um 21.59 die nächste. Es ist einfach nur noch unterirdisch.

Täglich muss man hoffen, zur Arbeit und wieder zurück zu kommen. Man traut sich kaum noch abends in Frankfurt mal was zu unternehmen, weil man Gefahr läuft, nicht heimzukommen.

\*\*\*\*\*

Es ist einfach nur bitter.

\*\*\*\*\*

Die neue Technik braucht wie immer etwas Zeit sich zu bewähren. Die Luft an der Strecke ist besser und die Züge sind leiser. Die Baustelle der Regional Tangente wird uns noch bis 2034 tangieren.

Sollten wir nicht alle etwas weniger meckern für manche Sachen kann niemand etwas und alles andere braucht vielleicht nur Zeit ?

\*\*\*\*\*

Mit dem RB12 fahren ist momentan wie Lotto spielen...entweder man hat Glück....oder man steht "dumm" rum bzw vergeudet seine Freizeit...

\*\*\*\*\*

Ist es wirklich so schwierig verlässlich zu planen...wenn man eine Fernreise mit dem Zug macht, lässt man sich am besten zum Hauptbahnhof bringen. Das ging echt mal besser....Ich hätte nie gedacht, dass ich der „guten alten HLB“ mal hinterher trauern würde....

\*\*\*\*\*

Oh, das war zur Umstellung des Fahrplans Dezember 2022 mit Einführung der Wasserstoffzüge - man beamt uns zurück und wagt einen Neuanfang. Alles auf Null! Oh, man...

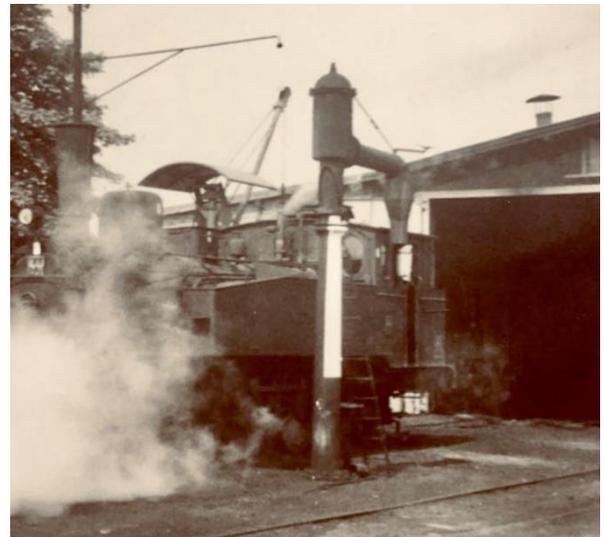
\*\*\*\*\*

06:14 Uhr – Kelkheim. Züge in beiden Richtungen schon um 06:12/06:13 eingefahren und pünktlich um 06:14 Uhr abgefahren. Beide Züge waren zweiteilig unterwegs. Ich bin überrascht, wieso funktioniert sowas nicht zu den Stoßzeiten? 😊😞

Wollte die 7.14 ab Kelkheim Mitte nehmen, war durch Zufall auch etwas früher, und da kommt um 7 Uhr eine eingefahren, wahrscheinlich die 6.44 mit Verspätung. Fährt aber nur bis Höchst.

\*\*\*\*\*

Lt App fahren die Züge wieder nur bis Höchst. Aber zurück angeblich von Frankfurt aus ....sehr seltsam.



1962 war die Welt noch in Ordnung, hier T9.1 Foto: W. Staub

7:10 Uhr. Hornau. Signal nach Frankfurt 🚫 Keine Durchsage. Alle warten in der Kälte, mal wieder 🤔

7:12 Uhr gut verständliche Durchsage: Zug nach Frankfurt ca. 10 Minuten Verspätung. Zug nach Königstein von Gleis 1 (Ankunft 7:16 Uhr, 2 Waggons). 7:18 Uhr Zug kommt, heute nur bis Höchst, 2 Waggons 7:34 Uhr Zug endet in Höchst. Gegenzug mit 2 Waggons also 5 Minuten verspätet losgefahren. Alles strömt zum schon sehr vollen Gleis 2 und wartet auf die verspätete und überfüllte S-Bahn.

\*\*\*\*\*

Es fühlt sich leider keiner dafür verantwortlich, diese uralten Flyer (Juni 2023) auszutauschen bzw. zu entfernen. Ich habe es bereits *Start* als auch HLB gemeldet, vor Wochen....

\*\*\*\*\*

Leider wird (heute 22:47) weder in der App noch am Bahnsteig angezeigt, dass der Zug ausfällt. Nein, es wird sogar angezeigt, dass er pünktlich fährt. Für Fernreisende ein Ärgernis, bis man kapiert gleich über die S1/S2 zu fahren. 2 Züge hintereinander fallen aus, eine Stunde Lebenszeit mit Menschenbeobachtung verbraucht

\*\*\*\*\*

Ich muss mir jetzt eigentlich jeden Morgen ein „Über“ bestellen 🙌 top find ich richtig gut ... Hauptsache ich hab ne jahresfahrkarte und die Leute bekommen weiter ihr Geld.. unfassbar

\*\*\*\*\*

## Nicht ganz so überraschendes Aus für die RMV-RB 11

**Manchmal macht der ÖPNV die beste Autowerbung**, schreibt Frank Nagel (Stellvertreter der Vorsitzender, **PRO BAHN** Frankfurt) dazu auf seiner Facebook-Seite und führt weiter aus: Die Einstellung der Regionalbahnlinie 11 zwischen Frankfurt-Höchst und Bad Soden am Taunus ist so ein Beispiel. Es geht nicht darum Schuldige an den Pranger zu stellen, sondern aus den Fehlern der Vergangenheit zu lernen. Schon vor Jahren hat die RTW GmbH informiert, dass wegen den anstehenden Bauarbeiten in Höchst kurz nach der Planfeststellung des Bauabschnittes Mitte die Strecke längerfristig gesperrt werden muss. Dies ging in der Öffentlichkeit und auch bei manchem Verantwortlichen in Vergessenheit. Hier hätte eine regelmäßige Information vielleicht gut getan.

Die Streckensperrung wurde beantragt und das auf der Strecke fahrende Verkehrsunternehmen Regionalverkehre **start** Deutschland GmbH frühzeitig informiert. Eine Woche vor Einstellung des Betriebes, am Donnerstag, den 21. März 2024 – 24:00 Uhr, wurde online und per Presse informiert, dass die Strecke nun für ungefähr fünf Jahre nicht befahren werden kann. Ein Schienenersatzverkehr (SEV) wurde angekündigt. Anstelle neun Minuten auf der Schiene braucht der Bus fahrplanmäßig anfangs 38 Minuten auf der Straße.

Doch so einfach lief auch der Start vom SEV nicht ab. In den ersten fünf Tagen ist noch kein einziger Bus gefahren. Immerhin hat **start** am 4. April den Betrieb des Schienenersatzverkehrs (SEV) aufgenommen. Doch auch dieser ist mit 38 Minuten Fahrzeit nicht attraktiv und wird als zusätzliche Verbindung zu der vorhandenen RMV-Regiobuslinie eigentlich nur für Fahrgäste benötigt, die zwischen Sossenheim und die beiden Stationen im Main-Taunus-Kreis fahren. Deswegen haben bereits sowohl der Fahrgastverband **PRO BAHN** Großraum Frankfurt, als auch der Sossenheimer CDU-Landtagsabgeordnete Uwe Serke Verbesserungsideen geäußert. Siehe auch das Foto auf Seite 12. Es zeigt einen geparkten Wasserstoffzug auf dem Sodener Gleis 11 im Bahnhof Höchst.

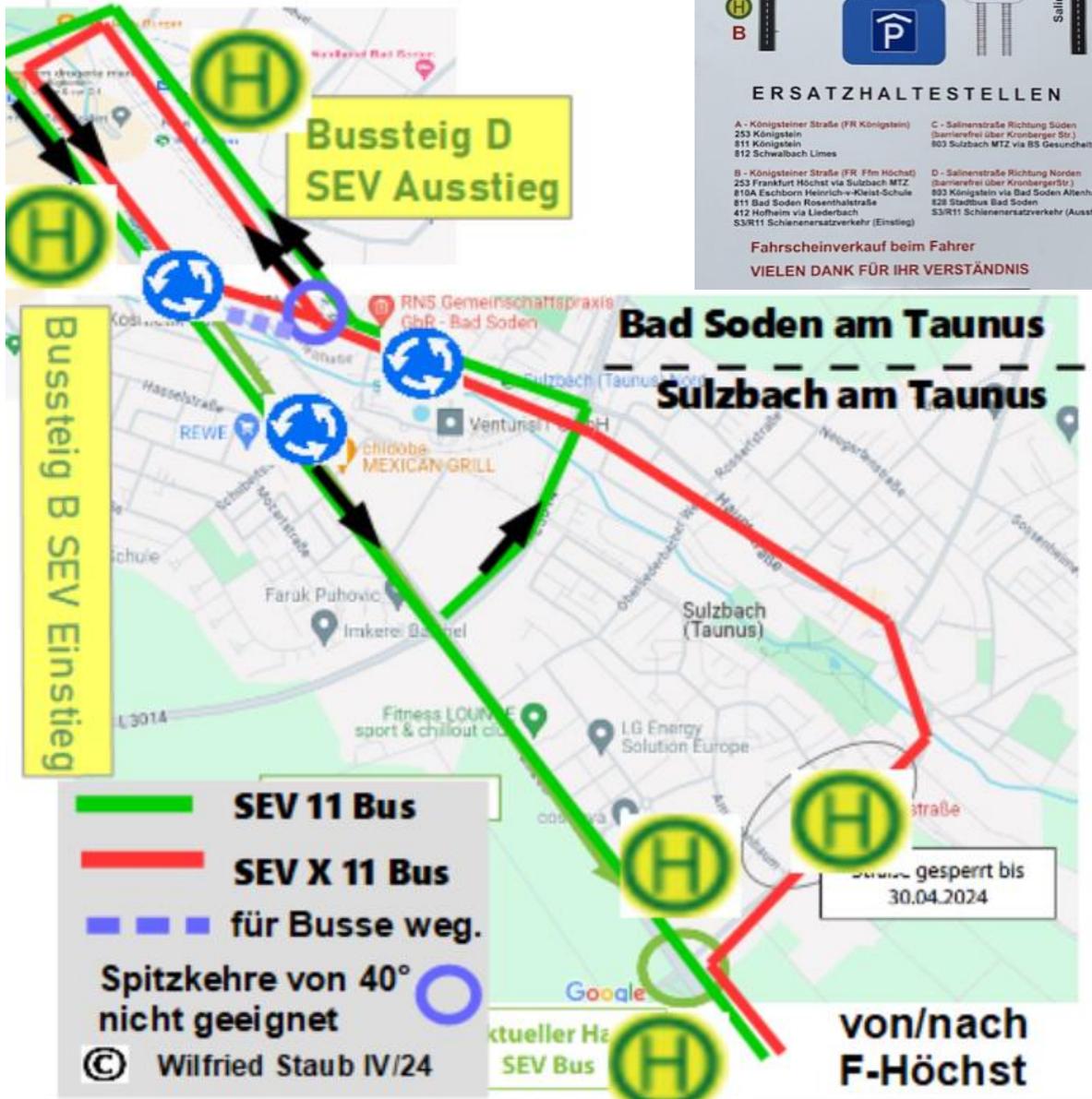
Die Bürgermeister von Bad Soden und Sulzbach, Dr. Frank Blasch und Elmar Bociek, waren mehr als nur empört über die kurzfristige Information, zumal **start** (START DEUTSCHLAND GMBH, EUROPA-ALLEE 70-76, 60486 FRANKFURT AM MAIN) zu allem Überfluss übersehen hat, dass in Sulzbach die Bahnstraße wegen Bauarbeiten bis Ende April unpassierbar war und die im Fahrplan abgedruckte Ersatzhaltestelle Bahnhof nicht angefahren werden kann, sondern nur die ortsferne Haltestelle Bahnstraße auf der alten B8 in Höhe des ehemaligen Autokinos. Bad Soden hat bei der Einrichtung der vier Ersatzhaltestellen während der Zeit des Umbaus des Bushahnhofes fürsorglich bereits die Haltepunkte für einen eventuellen SEV der S3 und der RB11 als unterschiedliche Ausstiegs- bzw. Einstiegshaltestelle (Bussteige D [Salinenstraße] und B [Königsteiner Straße]) definiert. Trotz Rücksprache ignoriert das **start** noch in der dritten Version seines SEV-Ersatzfahrplans. Noch mehr aber den unmissverständlichen Hinweis, dass während der Belegungszeiten der Haltestellen mit Regelbussen diese nicht zusätzlich mit SEV-Bussen angefahren werden können. Zumindest bis zum 26.04, fuhr wohl jedes beauftragte Busunternehmen seine eigene Route, parkte die Busse „wild“ und wendete verkehrswidrig am Kurhaus (H+ Hotel), am „Batzenhaus“ oder in Neuenhain über die Haupt- und die Schulstraße.

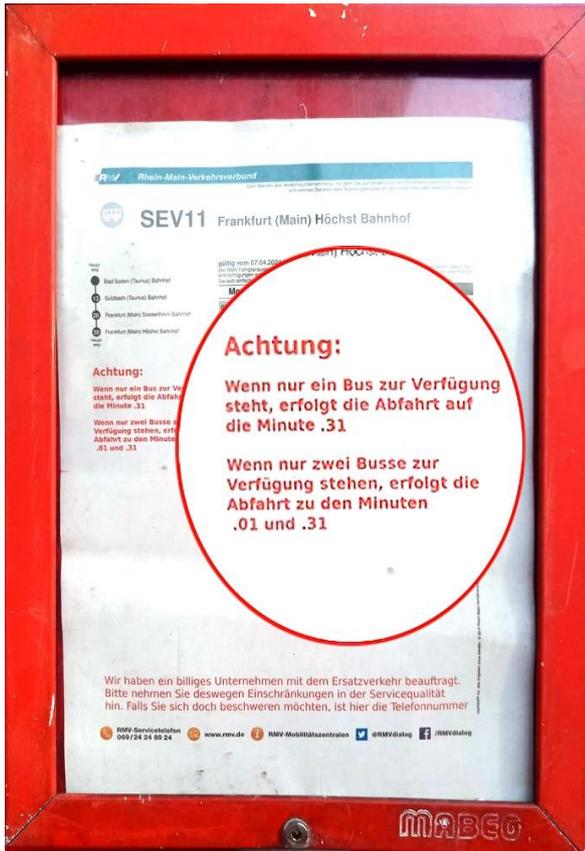
## Ersatzverkehr glatt vergessen – fünf Tage fuhr kein einziger SEV-Bus

Doch soweit musste es erst einmal kommen. Von Karfreitag (29. März), dem ersten Sperrtag, bis Mittwoch nach Ostern (03.04.2024) hat der Berichtersteller keinen einzigen SEV-Bus in Bad Soden gesichtet. Ein Anruf bei der üblicherweise gut informierten RMV Hotline schaffte auch keine Klarheit. Außer dem

Hinweis, <mit „**start**“ haben wir nur Probleme, ich kann ihnen da leider nicht weiter helfen, bitte nehmen Sie doch den Bus 253>. Aber man versprach, meine Feststellungen weiter zu geben. Am Osterdienstag informierte ich **start** und den RMV per E-Mail. Am Mittwoch nach Ostern ist es mir in meiner Funktion als Pressereferent von **PRO BAHN** Frankfurt dann endlich gelungen, gegen 9:00 Uhr jemanden von **start** telefonisch zu erreichen. Man sagte zu, innerhalb von fünf Stunden zurückzurufen, was aber nicht erfolgte. Ein weiterer Anruf um 16:30 Uhr brachte dann Licht in das Dunkel. „Auf Grund eines internen Kommunikationsproblems wurde es versäumt, den Schienenersatzverkehr zu bestellen“. **Start** sagte zu, dass ab Donnerstag (04.04.2024) die SEV-Busse dann endlich fahren würden.

**Tafel rechts:**  
**Lage der Ersatzhaltestellen Bad Soden Bf** ([LINK](#))  
**Tafel unten:**  
 Von Bad Soden vorgeschlagene Verkehrsführung des SEV während des Umbaus des Busbahnhofs





Ein Scherzbold hat sich erlaubt, diesen recht professionell hergestellten „Fake-Fahrplan“ auszuhängen.

**Start** hat sein Versprechen gehalten und von den erforderlichen SEV-Bussen war dann ab 4. April zumindest einer unterwegs, meist aber auch schon einmal alle drei. Zu allem Übel nutzten die Fahrer der unterschiedlichen Busunternehmen jeder seine eigene Route und Fahrplan war für viele ein Fremdwort. Die Fahrzeit betrug lt. Fahrplan unterirdische 38 Minuten und das für fünf Kilometer Luftlinie, also mehr als viermal so lange, wie der Zug mit neun Minuten unterwegs ist.

Kein Wunder, dass unter den Fahrgästen ein Sturm der Entrüstung ausbrach. Aber auch die beiden beteiligten Bürgermeister gingen auf die Barrikaden. Schon im Sommer 2023 wurde der Verkehr auf der RB11 wegen Personalknappheit über Wochen ersatzlos eingestellt. Damals hat der RMV die Einrichtung eines SEV strikt abgelehnt und auf den Bus 253 verwiesen. Bei anderen kurzen Sperrpausen auf der RB11 wurden dagegen Ersatzbusse eingesetzt. Auf die extrem lange Fahrzeit hat seinerzeit wohl niemand so richtig geachtet.

Die neuerliche Sperrpause der RB11 soll bekanntlich mindestens fünf Jahre dauern. Für einen solchen langen Zeitraum musste eine kundenfreundliche Lösung gefunden werden. Der Berichterstatter ging von einem Beginn der Bauarbeiten für die RTW nach den Sommerferien aus und war gerade dabei, seine Vorstellungen für eine Ersatzlösung zu Papier zu bringen. Da wurde er - wie alle anderen auch - von der vorgezogenen Streckensperrung überrascht.

Eine Jahre zurückliegende Fahrgastzählung auf der RB11 hat ergeben, dass werktags nur 23 Fahrgäste aus Bad Soden und Sulzbach als Ziel Sossenheim hatten, davon neun Schüler, die in Königstein zur Schule gingen. Aus diesem Grund wurde auf meinen Vorschlag hin der tagsüber auf 60 Minuten ausgedünnte Fahrplan der RB 13 um die Kurse Höchst ab 13:00 und Bad Soden zurück 13:16 Uhr verdichtet, in erster Linie auch nutzbar für die Sodener und Sulzbacher Kinder, die in Höchst zur Schule gehen. Dieses Zugpaar fiel dann später dem Streichszenario (*MTV Optimierungsmodell II*) zum Opfer. In Zuge der Linienumbenennung gab es dann bis zum 28. März 2024 auf der Sodener Bahn einen fahrgastfreundlichen durchgehenden **Halbstundentakt** (der Fahrplan der RB11 wurde auf Anregung von **PRO BAHN** auf der RMV Fahrplanseite, um Verwirrungen zu vermeiden, entfernt).

		RB							
Hinweise		98	98	98	98	98	98	98	
Bad Soden	ab	11.46	12.46	13.16	13.46	14.46	15.46	16.16	16.46
Sulzbach (Ts)		11.49	12.49	13.19	13.49	14.49	15.49	16.19	16.49
Ffm Sossenheim		11.52	12.52	13.22	13.52	14.52	15.52	16.22	16.52
- Höchst	an	11.55	12.55	13.25	13.55	14.55	15.55	16.25	16.55

98 = von/nach Königstein (RB12)

RB13 Fahrplanjahr 2001/2002

Bürgermeister Dr. Blasch konnte gegenüber **start** und dem RMV seine Forderung nach einem zusätzlichen Schnellbus durchsetzen, der zumindest während des morgendlichen Berufsverkehrs und von etwa 12 bis 20 Uhr im 30-Minutentakt die Fahrzeit auf 18 Minuten verkürzt. Der erweiterte Fahrplan galt dann vom 15. bis 30. April 2024 (Aufhebung der Sperrung der Sulzbacher Bahnstraße). Gleichzeitig wurde der Fahrplan der Busse über Sossenheim auf 28 Minuten verkürzt, eine Fahrzeit, die – wie ein hr-Reporter feststellte - aber im Berufsverkehr kaum zu halten ist.

Parallel dazu verkehrt bekanntlich noch der **RMV-Regiobus 253** alle 30 Minuten, so dass es jetzt in der Spitze sechs Fahrten pro Stunde und Richtung gibt. Der SEV-Fahr-

**SEV RB11 Bad Soden - Salmünster (Bahnhof)**

Plan berücksichtigt leider nicht die Belegzeiten der Ersatzhaltestellen in Bad Soden. Die Busse der Linien 253 und 812 belegen zur Abfahrtszeit beider SEV-Busse den Bussteig B, so dass die Fahrgäste meist mitten auf der Straße einsteigen müssen. Einer der SEV-Busse zeigte zur Belustigung der Fahrgäste an einem Tag diese Zielanzeige (Kasten). Leider gibt es dazu kein Foto. Siehe dazu auch Forum Bad Soden.



*Die Dame rennt dem in der „zweiten Reihe“ haltenden SEV RB11-Bus entgegen (23.04. – 13:46 Uhr).*

Die Notwendigkeit eines Ersatzverkehrs über Sossenheim Bahnhof sollte noch einmal in Ruhe unter allen Beteiligten überdacht werden. Dazu sollten zunächst eine Fahrgasterhebung und -befragung stattgefunden haben. Das juristische Problem lässt sich ganz einfach dadurch lösen, indem der RMV der stillgelegten Haltestelle Sossenheim Bahnhof den Status einer Grenzhaltstelle für die Dauer der Streckensperrung entzieht. Mit der Betriebsaufnahme der RTW und dem neuen Bahnhof Dunantsiedlung stellt sich diese Frage dann später aus anderer Sicht neu. Derzeit kostet bekanntlich eine Einzelfahrt für Erwachsene mit dem SEV-Bus von Sossenheim Bahnhof nach Sulzbach oder Bad Soden € 2,65 (wenn in diesen Bussen überhaupt Fahrkarten verkauft würden), über Eschborn mit Bus 58 und S3 fallen € 3,40 und mit den Bussen 58 und 253 mit Umstieg Höchst Euckenstraße bzw. Höchst Königsteiner Straße/Alleehaus € 5,25 an. Der Vorschlag von **PRO BAHN** wäre, für die

lange Zeit der Streckensperrung anstelle eines SEV den Linienbus 253 werktags auf einen 15 Minutentakt (unter Auslassung des MTZ) und an Sonn- und Feiertagen auf 30 Minuten zu verdichten. Die Fahrzeit würde dann zwar 25 (oder alternativ, wie bei dem jetzigen Schnellbusmodell 18) Minuten betragen. Die verschwindend geringe Zahl an Sossenheimer Fahrgäste mit Ziel Sulzbach oder Bad Soden haben mit dem Bus 58 in der Hauptverkehrszeit im 15 Minutentakt Anschluss auf die Busse 253, X253 bzw. V253. Siehe hierzu die blaue Anschlussleiste in der Tabelle unten.

RMV Regiobus 253 -- Baustellenfahrplan 2024										
V253	R253	X253	253	↓	Linie	↑	X253	R253	V253	253
	14:55		15:25		Königstein Stadtmitte ZOB Bstg. B			16:05		16:35
	15:02		15:32		Neuenhain Sandwiese			15:54		16:24
					Bad Soden Bahnhof, Bussteig A ab		Pause:	15:47		16:17
					Bad Soden Bahnhof, Bussteig A an		Bussteig D > B	15:45		16:15
					Bad Soden Bahnhof, Bussteig D		15:23		15:55	
15:00	15:15	15:35	15:45		Bad Soden Bahnhof, Bussteig B					
15:02	15:17		15:47		- Rosenthalstraße			15:41	15:51	16:11
					Sulzbach Eichwaldhallen					
15:07	15:22		15:52		- Siedlung			15:38	15:48	16:08
15:09	15:24		15:54		- Mitte			15:35	15:45	16:05
15:11	15:26		15:56		- Bahnhof			15:33	15:43	16:03
15:13	15:28	15:41	15:58		- Bahnstraße		15:11			
	15:32		16:02		- MTZ ZOB			15:29		15:59
15:16	15:36		16:06		F Höchst Hans-Böckler-Str.			15:24	15:39	15:54
15:17	15:37		16:07		- Alleehaus		15:11	15:23	15:38	15:53
					- F- Unterliederbach Königsteiner Straße		15:03	15:18	15:33	15:48
					Sossenheim Bahnhof Bussteig C		14:58	15:13	15:28	15:43
15:18	15:38	15:48	16:08		- Euckenstraße Bussteige A bzw. B			15:20	15:35	15:50
15:28	15:43	15:58	16:13		- Euckenstraße Bussteig B					
15:33	15:48	16:03	16:18		Sossenheim Bahnhof Bussteig D					
15:19	15:39		16:09		- F Klinikum Höchst			15:19	15:34	15:49
15:25	15:45	15:53	16:15		- Bahnhof ZOB Bussteig A		15:05	15:15	15:30	15:45
	15:48		16:18		- Industriepark Tor Ost			14:56		12:26
Vorschlag für einen 15-Minutentakt der Linie 253 zwischen Bad Soden Bf und F Höchst Bf während der Sperrpause der Reginalbahn 11 für etwa fünf Jahre, ergänzt durch X- oder alternativ V-Busse										
<b>Anmerkungen:</b> Zusätzlich zum Regiobus 253 werden im Halbstundentakt gantztägig angeboten: alternativ ein V-Bus (Verdichter), der alle Haltestellen, außer MTZ, bedient oder ein X-Bus (Schnellbus), der unterwegs nur Sulzbach Bahnstraße und Euckenstraße (nur Ausstieg) bzw. Alleehaus bedient. Zur besseren Lesbarkeit sind nur die wichtigsten Haltestellen aufgeführt.										
15:28 = Anschlussbus Linie 58 aus/in Richtung Sossenheim - Eschborn; 15:47 = hält nur zum Aussteigen										
In Bad Soden Bf sind die angefahrenen Bussteige frei verfügbar; der Planverkehr wird nicht behindert.										
erstellt: 30.04.2024 - corr. 1      Alle Angaben ohne Gewähr      © Wilfried Staub, Bad Soden										

So wie es derzeit läuft, ist der SEV 11 keine Lösung auf Dauer. Das meint auch Sulzbacher Bürgermeister Elmar Bociek in einer Presseinformation vom 3. Mai 2024: „Bociek zeigt sich angesichts der Tatsache verstimmt, dass die Verkehrsunternehmen den alten, bis 30. April gültigen SEV-

Fahrplan bislang noch nicht aktualisiert haben (Stand Freitag, 8. Mai 2024, 18:00 Uhr). Entgegen der berechtigten Erwartungen und erfolgten Zusagen ist diesbezüglich nichts geschehen. Gerade vor dem Hintergrund, dass die aufgrund von Tiefbauarbeiten mehr als sechs Wochen gesperrte Bahnstraße seit Tagen längst wieder befahrbar ist und somit die Haltestelle „Sulzbach-Bahnhof“ angefahren werden kann.“ Sulzbach erwartet endlich Konsequenzen bei den betreffenden Schaltstellen, damit die Verkehrsunternehmen unverzüglich einen Transportstandard gewährleisten, welchen die Fahrgäste und betroffenen Kommunen zurecht erwarten können. Den vollständigen Wortlaut der Presseinfo finden Sie [hier](#). Dazu zählen auch für die Dauer des SEV angemessene Fahrgastinformationen, wobei start die HLB verantwortlich machte und tags darauf zugeben musste, dass DB InfraGO AG dafür zuständig ist.

## Auf der Taunusbahn ist noch längst nicht alles im Lot

Das schreibt der RMV in seiner PRESSE-Mitteilung vom 3. Mai 2024: „Seit Beginn des Jahres 2024 und insbesondere im Laufe des Frühjahrs hat sich die Zuverlässigkeit auf der Taunusbahn RB15 (Brandoberndorf – Bad Homburg – Frankfurt Hauptbahnhof) verbessert nach den Schwierigkeiten mit Fahrzeugen und vermehrten Fahrpersonalausfällen im vergangenen Jahr. Konkret fanden im April 2024 rund 93 Prozent der vorgesehenen Fahrten statt. Damit liegt die Zuverlässigkeit nun auf RMV-weit durchschnittlichem Niveau. Störungen an den Wasserstofffahrzeugen von Alstom traten jüngst nur noch vereinzelt auf.“

Passend zu dem nun stabilen Fahrbetrieb – sowie passend zu den wieder frühlingshaften Ausflugstemperaturen – läuft noch im gesamten Monat Mai die zum 1. April gestartete Kundenaktion des RMV auf der Taunusbahn. Dabei haben alle Interessierten die Möglichkeit, in der 2. Klasse auf der Linie RB15 ohne Fahrkarte mitzufahren und so womöglich auch die dort eingesetzten Wasserstoffzüge erstmals auszuprobieren. Wie das mit den Freifahrten und den Erstattungen funktioniert, erfahren Sie [hier](#):

Seit Anfang Mai soll auch die Echtzeitangabe der Fahrplandaten in allen 27 H2-Zügen auf allen vier Linien des Taunusnetzes funktionieren. Und das scheint tatsächlich von einigen Ausnahmen abgesehen auch der Fall zu sein (s. Bild unten rechts). Ein paar „bugs“ müssen, wie folgende Beispiele zeigen, aber wohl noch ausgeräumt werden. Nach Erreichen der Zielbahnhöfe werden jetzt – wie allgemein üblich – alle Verspätungen und Zugausfälle gelöscht und nur noch die Sollzeit angezeigt. Dass dies anfangs nicht erfolgte, sondern Verspätungen und Ausfälle den ganzen Tag über nachverfolgt werden konnte, war wohl auch der Grund dafür, dass man das gesamte System resetten musste.

The image displays three screenshots from a train application. The first two screenshots show a departure from Friedrichsdorf Bahnhof at 09:43 and 12:13, with arrival times at Usingen Bahnhof at 10:07 and 12:37. The third screenshot shows a list of stations from Waldsolms-Hasselborn to Neu-Anspach-Hausen-Arnzbach Hausen (Ts) Bf, with arrival times ranging from 19:02 to 19:29.

Was die Zuverlässigkeit im Allgemeinen betrifft, so ist die Stimmung entlang der Strecke eine ganz andere. Als Beispiel sei die Stadt Neu-Anspach genannt. Der Magistrat hat am 11. März 2024 einen „verschollenen“ Brandbrief an den VHT gerichtet und sich über die anhaltenden Missstände auf der Taunusbahn beschwert. Der VHT gibt in seiner Antwort zu, dass er „großes Verständnis für die Verärgerung der Bürger über die Unzulänglichkeiten, Verspätungen und Zugausfälle habe, dass aber der Schienenpersonennahverkehr in der Verantwortung des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) liege“. Unbestritten sei, dass die Betriebsqualität auf der RB 15 noch immer unbefriedigend sei und es immer noch zu vereinzelt Zugausfällen und betrieblichen Störungen komme.

Während der „Goodwill- oder auch Werbeaktion“ (treffender: Wiedergutmachung) im April und Mai 2024 für einen verlässlichen ÖPNV hat **start** offensichtlich alle freien Ressourcen, vom Personal bis hin zu den Fahrzeugen, auf der Taunusbahn zusammen gezogen. Beobachtungen aus der Ferne lassen den Schluss zu, dass sich diese Anstrengungen tatsächlich ausgezahlt haben. Zu Gute kam **start** dabei die Betriebseinstellung auf der RB11, die mindestens ein Fahrzeug und bis zu sechs Lokführer freisetzen. Unter dieser Maßnahme zu leiden haben derzeit wohl, wie eingangs ausführlich geschildert, die Fahrgäste auf der Königsteiner Bahn.

## Auch auf der Brunnenbahn (RB16) rumort es

Die Bürger der Anliegergemeinden Rosbach v.d.H. und Rodheim der **RB16** fühlen sich von der Politik alleine gelassen. Wer kein Auto hat, ist, um zur Arbeit oder in die weitergehenden Schulen zu kommen, auf die Bahn angewiesen. Alternativen hierzu gibt es keine. Seit **start** die Strecke übernommen hat, bleibt (Zitat:) der Bahnsteig viel zu oft leer und wenn die Züge fahren, werden die Anschlüsse in Friedberg bzw. Friedrichsdorf nicht immer erreicht. Deshalb wünschen sich die beiden Gemeinden langfristig eine umsteigefreie Verbindung nach Frankfurt.

Der Rosbacher Bürgermeister Steffen Maar hatte Vertreter von RMV und **start** eingeladen, um im Verkehrsausschuss die prekäre Lage zu erörtern. Kai Daubertshäuser, Leiter des Geschäftsbereichs Bestell- und Infrastrukturmanagement des RMV, sieht wenig Möglichkeiten bei der Forderung nach durchgehenden Zügen nach Frankfurt. Derzeit stehen in der in der Hauptverkehrszeit im Frankfurter Hauptbahnhof keine freien Bahnsteigkanten zu Verfügung und auch die unterschiedlichen Bahnsteighöhen stellen ein Hindernis dar. Auch andere Gründe sprechen dagegen. Daher deckt sich die Meinung des RMV mit der von **PRO BAHN**.

Inzwischen ist bekannt, dass DB InfraGO die **Strecke 3611** im Rahmen des Ausbaus der Main-Weiser-Bahn ertüchtigen und elektrifizieren will und im Zuge dieser Maßnahmen den Haltepunkt Rodheim ab 2025 (wieder) zum Kreuzungsbahnhof ausbauen wird. Damit, so der Vertreter des RMV, wird auch die Pünktlichkeitsquote deutlich angehoben werden können.

**PRO BAHN** greift den Vorschlag der beiden Bürgermeister auf und wiederholt seinen bereits vor Jahren geäußerten Vorschlag einer Flügelung der S5. Die etwas längere Standzeit des Sekundärzuges in Friedrichsdorf wird durch den Komfortgewinn mehr als wett gemacht und entspricht in etwa

der derzeitigen Umsteigezeit. Die Idee gewinnt insofern an Stellenwert, weil betriebstechnische Hindernisse die geplante Verlängerung der RB16 nach Bad Homburg ausschließen.

Mit Abschluss der Bauarbeiten im Bahnhof Friedrichsdorf im Frühjahr 2025 gab der RMV zu Protokoll, dass sich die Umsteigequalität dort dann deutlich verbessern werde. Die neuen Wasserstoffzüge werden allerdings erst dann auf der RB16 zum Einsatz kommen, wenn „das System insgesamt stabil laufe“. Auf eine Entschädigung à la Taunusbahn angesprochen, lehnte Daubertshäuser jegliche Gedankenspiele in diese Richtung ab, denn die Ausfallquote auf der RB16 sei mit der auf der Taunusbahn nicht im Entferntesten zu vergleichen. Auch die Fahrgäste der Königsteiner Bahn werden, was diesen Punkt betrifft, wohl leer ausgehen.

**So könnte der Fahrplan der S5/S51 bei einer Flügelung in etwa aussehen:**

V O R S C H L A G														gültig ab 8. Dezember 2024 (S5 Friedrichsdorf - F-Südbahnhof)															
Verlängerung S5 bis Friedberg - Bad Nauheim?																													
Flügelung in Friedrichsdorf im 30-Minutentakt																													
Trassen- und Fahrplanuntersuchung																													
S 51	S 5	S 5	S 51	S 5	S 5		S 5	S 51	S 5	S 5	S 51	S 5		S 5	S 51	S 5	S 5	S 51	S 5		S 5	S 51	S 5	S 5	S 51	S 5			
														Bad Nauheim															
														Friedberg															
11:45			12:15			Friedberg		12:31					13:01																
11:49			12:19			Friedberg Süd		12:27					12:57																
11:53			12:23			Rosbach x		12:23					12:53																
11:55			12:25			Rosbach x		12:21					12:51																
11:58			12:28			Rodheim		12:17					12:47																
12:01			12:31			Burgholzhausen		12:13					12:43																
	11:45	12:00		12:15	12:30	Usingen x		12:27		12:42	12:57		13:12																
	11:49	12:04		12:19	12:34	Hausen		12:23		12:38	12:53		13:08																
	11:51	12:06		12:21	12:36	Anspach x		12:21		12:36	12:51		13:06																
	11:54	12:09		12:24	12:39	Wehrheim		12:16		12:31	12:46		13:01																
	11:57	12:12		12:27	12:42	Wehrheim		12:15		12:30	12:45		13:00																
	12:00	12:15		12:30	12:45	Saalburg x		12:13		12:28	12:43		12:58																
	12:07	12:22		12:37	12:52	Köppern x		12:07		12:22	12:37		12:52																
12:05	12:10	12:25	12:35	12:40	12:55	Friedrichsdorf		12:03	12:09	12:18	12:33	12:39	12:48																
	12:14	12:29		12:44	12:59	Friedrichsdorf		12:01		12:16	12:31		12:46																
	12:17	12:32		12:47	13:02	Seulberg		11:59		12:14	12:29		12:44																
	12:20	12:35		12:50	13:05	Bad Homburg		11:55		12:10	12:25		12:40																
	12:21	12:36		12:51	13:06	Bad Homburg		11:55		12:10	12:25		12:40																
	12:25	12:40		12:55	13:10	Oberursel		11:52		12:07	12:22		12:37																
	12:27	12:42		12:57	13:12	Stierstadt		11:49		12:04	12:19		12:34																
	12:29	12:44		12:59	13:14	Weißkirchen		11:47		12:02	12:17		12:32																
	12:33	12:48		13:03	13:18	Rödelheim		11:43		11:58	12:13		12:28																
	12:36	12:51		13:06	13:21	Westbahnhof		11:40		11:55	12:10		12:25																
	12:38	12:53		13:08	13:23	Messe		11:38		11:53	12:08		12:23																
	12:40	12:55		13:10	13:25	Galluswarte		11:37		11:52	12:07		12:22																
	12:43	12:58		13:13	13:28	F Hbf		11:34		11:49	12:04		12:19																
12:00 = Fahrten nur in der HVZ														Abweichungen +/- 1 Minute möglich										© Wilfried Staub, 06.03.2024					

Text: Wilfried Staub; Fotos: Thomas Seibold

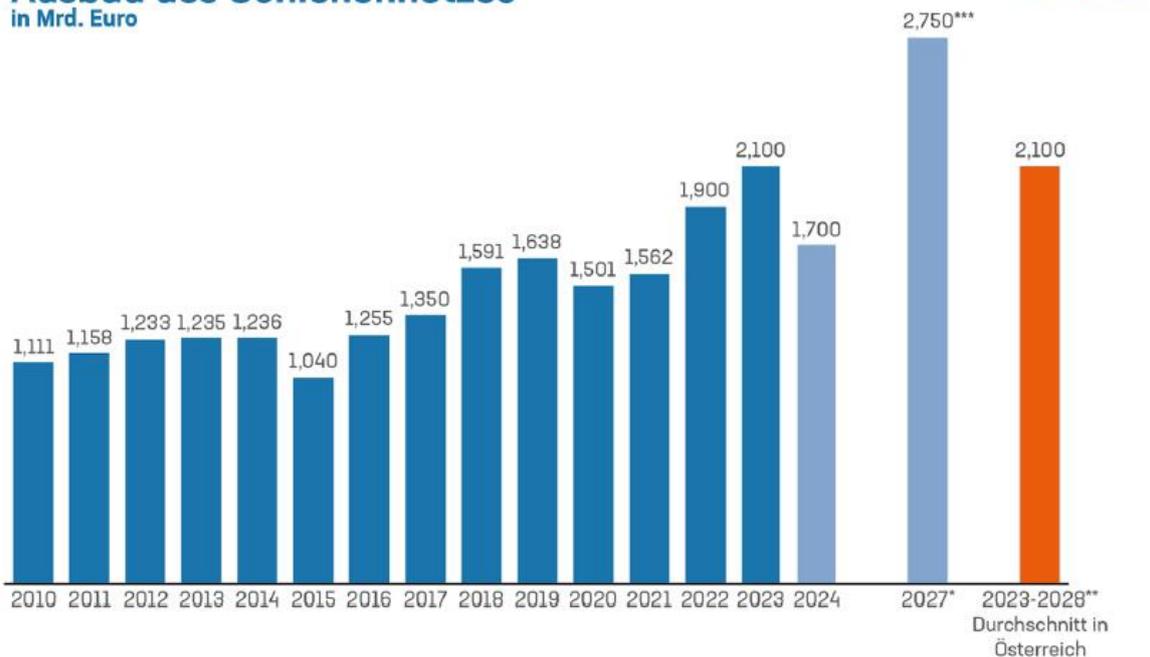
Lesen Sie zu den Zugausfällen auch die Pressemitteilung von PRO BAHN RV Frankfurt am Main

## Peter Westenberger, Chef der privaten Güterbahnen stellt die provokante Frage: Hat die Berliner Ampel kein Interesse an der Eisenbahn?

Die Ampelregierung hat der Infrastrukturtochter der Deutschen Bahn, der DB InfraGO AG, die Mittel für wichtige Infrastrukturinvestitionen beim Neubau gekürzt – während sie gleichzeitig angekündigt hat, zusätzliche Mittel in die Sanierung hochausgelasteter Abschnitte des Netzes zu geben. Viel mehr Transporte und Reisende auf der Schiene sind so nicht erreichbar. Als treibende Kraft hinter dem Sparkurs sieht der Geschäftsführer der privaten Güterbahnen das Finanzministerium.

Möglicherweise stammt die Idee, das Budget für die sogenannten „Bedarfsplan“-Vorhaben von geplanten 2,3 auf 1,7 Mrd. Euro (und damit auf das Niveau des viel kleineren Österreichs) zu stützen, aber sogar von der DB selbst, die versucht, so viel Bundesmittel wie möglich auf die so genannte „Generalsanierung“ der Hauptstrecken zu bündeln. Wenn die Bahn wegen des Haushaltsurteils des Bundesverfassungsgerichts Neu- und Ausbauprojekte zumindest streckt oder sogar stoppt, wäre das ein fataler Bruch mit den bisherigen Ankündigungen. Weitergebaut würde nur dort, wo es bereits finanzielle Zusagen für Projekte gibt. Aber darüber hinaus würden keine komplett neuen Planungen angefangen, und bei fertig geplanten Vorhaben würde nicht mit dem Bau begonnen: Es wird quasi alles eingefroren. Die Manager sind gezwungen, darauf zu achten, nur das zu planen, was der Bund qua Finanzierungsvereinbarung auch am Ende bauen lässt, damit sie nicht am Ende unnötige Kosten abschreiben müssen. Deshalb werden nun Projekte nicht weiter forciert. Deshalb stoppt die DB – wie schon früher geschehen – das Weiterarbeiten.

### Geplante Bundesmittel für den Neu- und Ausbau des Schienennetzes in Mrd. Euro



Dabei geht es nicht nur um langfristige Vorhaben, es betrifft auch kurzfristige. Nachdem aufgrund einer Meldung des SPIEGEL vom Dezember, dass der Aufsichtsrat der Infrastrukturtochter der DB (seinerzeit noch DB Netz AG, seit Januar DB InfraGO AG) Vorhaben auf die lange Bank schieben

wolle, ein mittlerer Proteststurm über die DB hereinbrach, besteht Unklarheit, wie es mit dem ohnehin schmalen Programm für Neu- und Ausbaumaßnahmen des Bundes weitergeht. Zunächst beschwichtigte die DB, nichts werde aufgegeben (Streckungen und Stopps wurden aber nicht ausdrücklich dementiert). Später wurde auf die Aufsichtsratsitzung des Konzerns im März 2024 verwiesen. Von dort gab es aber keine positiven Signale. So steht weiter im Raum, dass die DB InfraGO AG aus Mangel an Mitteln möglicherweise auch kurzfristig entscheidet, keine weiteren Aufträge mehr zu erteilen. Das könnte zum Beispiel die hochbelastete Rheintalbahn betreffen, einen wichtigen Korridor für den Güterverkehr entlang des Rheins. Von dieser Sorte gibt es mehrere in der Streichliste vom Dezember 2023. An der Rheintalbahn wird in verschiedenen Abschnitten bereits gebaut. Eine andere betroffene Strecke ist der Ostkorridor Nord. Dort geht es um den Ausbau zwischen Uelzen, Stendal und weiter nach Magdeburg, in weiten Teilen erst einmal mit einem zweiten Gleis, was für den Güterverkehr extrem wichtig ist. Das ist kontraproduktiv angesichts des Ziels, mehr Güter auf die Schiene zu bringen. Denn man kann zwar auf dem seit Jahrzehnten anders als die Straße kaum ausgebauten und modernisierten Schienennetz weiterhin Güterverkehr fahren, aber wir haben eine ohnehin schlechte Netzqualität und viele Sperrungen und Umleitungen. Das führt zu mehr Verkehr auf den Ausweichstrecken. Zwischen Frankfurt und Mannheim müssen die Züge während der Sperrung der Riedbahn über Darmstadt oder Worms fahren. Auf diesen Strecken gibt es für mehrere Monate erheblich mehr Verkehr. Im vorhandenen Netz wird es dadurch noch enger, der Nahverkehr wird weitgehend auf Busse verlegt.



*Güterzüge in den USA sind bis zu 2, vereinzelt bis zu 3,5 Kilometer lang und 2 Container hoch.*

Ebenso dramatisch ist die Mittel- und Langfristperspektive, wenn der Bund nicht mehr Geld auch für die Kapazitätserweiterung zur Verfügung stellt. Ohne Ausbau wird das prognostizierte Wachstum des Güterverkehrs auf die Autobahnen verdrängt und es würde sich dadurch tatsächlich die Prognose des Verkehrsministers erfüllen können, dass der Lkw-Verkehr noch einmal um die Hälfte bis 2051 wachsen soll. Dabei haben es die rund 100 privaten Güterbahnen, die harte Konkurrenten der DB Cargo sind, ohnehin schon mit einem Schienennetz zu tun, das in den vergangenen Jahrzehnten kaum erweitert wurde. Zahlreiche dringend notwendige Sanierungen sorgen derzeit für

Sperrungen und Umleitungen, was die Schiene als Alternative zum Lkw nicht gerade attraktiver macht. Züge müssen auf Nebenstrecken ausweichen so verengt sich das Netz. Zugleich wird für die nächsten Jahre von allen Fachleuten ein weiteres massives Wachstum des Frachtverkehrs in Deutschland erwartet.

## Anteil der Wettbewerbsbahnen weit über 50 Prozent Marktanteile im SGV 2022 auf Basis der Verkehrsleistung



NEE

Schiengüterverkehr in Deutschland - PRO BAHN Hessen

26. April 2024

Für uns gibt es bezüglich der Verantwortung dafür zwei Antworten, zunächst eine politische: Der Verkehrsminister hat sich um mehr Investitionsmittel für die Schiene verdient gemacht, das Problem liegt im Finanzministerium. Beide Ministerien werden von FDP-Ministern geführt. Was nicht heißt, dass die Apparate der Ministerien die gleichen Interessen haben. Der Apparat des Verkehrsministeriums ist freundlicher gegenüber Infrastruktur, wenn auch vorrangig auf Straße als auf Eisenbahn geeicht. Das Finanzministerium ist definitiv nicht auf Schiene fixiert. Wir sehen es so: Die Ankündigung aus dem Koalitionsausschuss im vorigen Jahr von 2024 bis 2027 zusätzliche 45 Milliarden Euro für Investitionen in die Schiene bereitzustellen, wird nun Scheibe für Scheibe zurückgeschnitten. Derzeitiger Stand: 27 Milliarden Euro zusätzlich für die besagten vier Jahre. Ob und wie es danach weitergeht, entscheidet die nächste Bundestagsmehrheit. Dafür wird das Urteil des Verfassungsgerichts als Begründung benutzt. Das ist die erste Antwort.

Die zweite Antwort ist, dass bei der Deutschen Bahn, seit dem Amtsantritt von Infrastruktur-Vorstand Berthold Huber und Netz-Chef Philipp Nagl die Position vertreten wird, dass Bestandssanierung wichtiger ist als Neu- oder Ausbau. Richtig daran ist, dass der Nachholbedarf an Ersatzinvestitionen im vorhandenen Netz nicht weiter auf die lange Bank geschoben werden darf – sonst fällt eine Strecke nach der anderen aus. Der Ausbau in Engpässen ist für das Verkehrswachstum und stabilen Betrieb im Alltag aber ebenso unverzichtbar. Es muss daher genügend Mittel für beides geben. Es dürfte auch schlicht unmöglich sein, selbst den reduzierten Betrag von 27 Milliarden Euro binnen vier Jahren ausschließlich für Sanierungsmaßnahmen in den 16 für die Vollsperrung vorgesehenen Korridoren auszugeben. Es sei denn, alles was saniert wird, wird mit Blattgold belegt.

Trassenpreisentwicklung in €/Zugkm für einen Standard-Güterzug seit Erlass des Eisenbahnregulierungsgesetzes

Fahrplanperiode	Antrag DB Netz	Genehmigung BNetzA
2017/2018	2,98 €	2,83 €
2018/2019	3,06 €	2,91 €
2019/2020	3,13 €	2,98 €
2020/2021	3,21 €	3,05 €
2021/2022	3,04 €	3,07 €
2022/2023	3,14 €	3,14 €
2023/2024	3,21 €	3,21 €
2024/2025	3,64 €	3,73 €

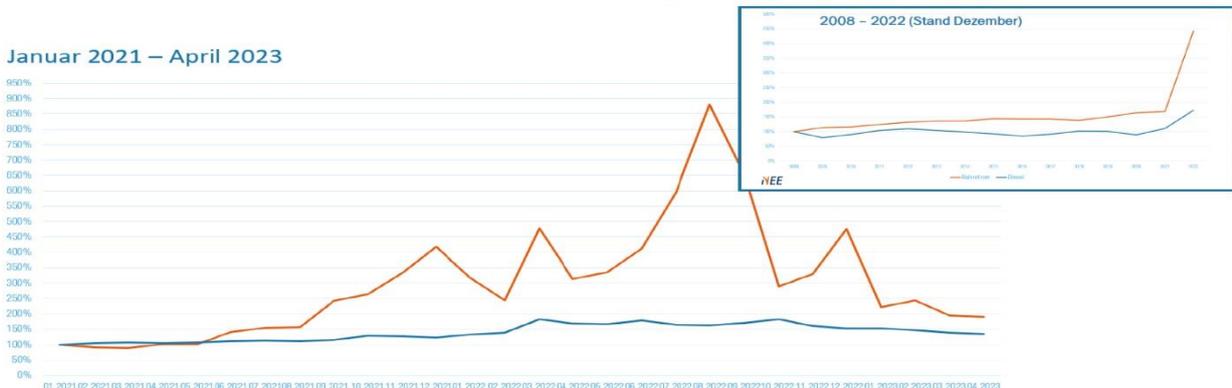
- Ein Schwerlast-Güterzug (600 m) fährt mit 47 Wagen (4.230 Tonnen).
- Mit der Batterie eines Bombardier Battery Trains käme dieser Zug nur 13 km weit.
- Unter Berücksichtigung des Wirkungsgrades wöge ein Lithium-Polymer Akku, der einen 8.000 l Dieseltank (6,5 Tonnen) ersetzen könnte, etwa 172 Tonnen.



Die Verringerung der Geldmenge und die strategische Setzung der DB führen am Ende dazu, dass nun die Vollbremsung für den Neu- und Ausbau kommt. Das hatten wir schon einmal während der Finanzkrise. Das Verheerende daran ist: Die Baubranche wird zu Recht sagen, dass die Bahnbaupolitik nicht verlässlich ist und sie wird deshalb Kapazitäten abbauen. Baurecht bzw. Entscheidungsgrundlagen verfallen aufgrund der sich schnell ändernden Rechtslage – manchmal sogar durch „Beschleunigungsgesetze“ – extrem schnell. Dies dann wieder zum Laufen zu bringen, ist extrem schwierig. Die Planung einer zusätzlichen Strecke zwischen Frankfurt und Mannheim war schon einmal Opfer einer solchen Vollbremsung, Deutschland spart sich so immer längere Staus auf den Straßen und Klimaprobleme zusammen.

Wir glauben, dass das Finanzministerium durchaus die lange Linie verfolgt: Eisenbahn wollen wir nicht. Der Eisenbahn trauen wir nichts zu, dafür wollen wir möglichst wenig Geld ausgeben. Letztlich könnte diese Gemengelage dazu führen, dass die 27 Milliarden gar nicht komplett ausgegeben werden.

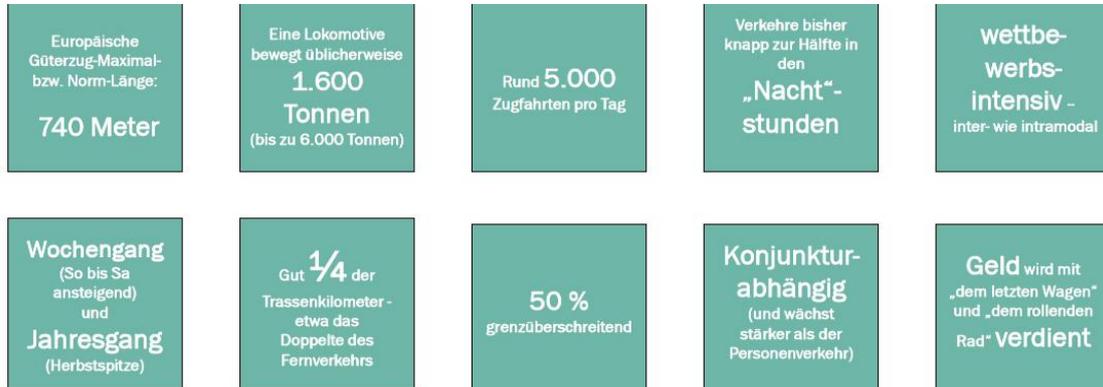
### Während Bahnstrom teurer ist als vor Corona und als vor 15 Jahren, ist der Diesel sogar nominal billiger



Wir fordern einen Hochlauf auf Investitionen von 6 Milliarden Euro für Neubau und Ausbau pro Jahr neben den erhöhten Ausgaben für die Bestandsnetzsanierung. Die Schiene wurde seit vielen Jahren völlig nachrangig behandelt. Selbst auf der Grundlage des aktuellen Bundesverkehrswegeplans von 2016 wurden nach einer aktuellen Studie des österreichischen Umweltbundesamtes (für

NABU, DIE GÜTERBAHNEN und BUND) in den ersten Jahren 4,2 Milliarden Euro mehr in Straßenneu- und -ausbauten als in den Schienenausbau gesteckt.

## Charakteristika des heutigen GSV:



\* \* \* \* \*

Mehr zum Thema erfahren Interessierte am Freitag, dem 26. April, bei einem Vortrag von Peter Westenberger für den PRO-BAHN-Landesverband Hessen. Dabei wurde auch deutlich, weshalb sich ein Fahrgastverband mit Güterverkehr beschäftigt: Sowohl der Personen-, als auch der Güterverkehr stehen vor denselben Problemen wie sanierungsbedürftiger Infrastruktur, Häufung von baustellenbedingten Umleitungen, unbesetzten Stellwerken. Und so behindern sich beide Verkehre auch noch ungewollt gegenseitig. Sind Stellwerke wegen Personalmangels nachts nicht besetzt, müssen Güterzüge statt während der verkehrsärmeren Nachtstunden tagsüber fahren, wo die Gleise schon mit Personenverkehr voll sind. Verspätungen sowohl beim Güter-, als auch beim Personenverkehr sind damit vorprogrammiert. Nur mit einer flächendeckenden Einführung von automatisierten Prozessen, insbesondere in der Leit- und Sicherungstechnik, können sowohl die Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt und die Kostenentwicklung beherrscht werden – die Schiene leidet auch bei Stellwerken und ETCS unter einem massiven Investitionsstau, den der Bund verantwortet.

Gleichzeitig warnte Westenberger davor, die Lösung der Probleme in getrennten Gleisen für Fernverkehr und Güterverkehr zu suchen. Denn erstens sei das unbezahlbar, zweitens in einem dicht besiedelten Land wie Deutschland wegen des erforderlichen Flächenbedarfs unrealisierbar und drittens verhindere eine solche getrennte Streckenführung auch Umleitungsmöglichkeiten im Ha-varie-Fall und bei Bauarbeiten. Deshalb sollten Bahnstrecken grundsätzlich so ausgebaut werden, dass sie sowohl für Personen-Fernverkehr, als auch Güterverkehr nutzbar sind. Allerdings wurde in der Diskussion auch klar, dass dies derzeit nicht den DB-Planungen entspricht. So werden auf der Rheintalstrecke Tunnel- Ein- bzw. -Ausfahrten mit 9 Promille Steigung geplant, obwohl aus Sicht der Güterbahnen wie in der Schweiz eine maximale Steigung von 6 Promille vorzusehen wäre, um die Führung aller Güterzüge auch durch Tunnel bzw. Neubaustrecken möglich zu machen. Westenberger verwies darauf, dass die Steigungen auf der gesamten Zulaufstrecke zum Gotthard-Tunnel ab Basel alle unter 7 Promille liegen.

*Barbara Grassel*

Siehe auch: <https://die-gueterbahnen.com/news/zahl-des-tages/4.200.000.000.html>

## Möglichkeiten der Nutznießer Finanzierung

Nutznießer Finanzierungen sind im asiatischen Raum und mit Einschränkungen in Nordamerika schon heute üblich, um Investitionsmaßnahmen zu finanzieren bzw. den durch Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur generierten positiven externen Nutzen zu internalisieren (bzw. die Wertsteigerung von Immobilien abzuschöpfen). Der Fokus im außereuropäischen Ausland liegt hierbei auf Erweiterungsinvestitionen. Dies führt dazu, dass in Städten wie z. B. in Singapur oder Hongkong die Kapitalkosten des ÖPNVs nahezu vollständig durch Nutznießer Finanzierung und die Betriebsaufwendungen durch die Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden können.

Auch in Europa gibt es heutzutage einige Städte, wie London, Stockholm oder auch Mailand, welche versuchen, neue Finanzierungsformen zu etablieren, indem die externen Kosten an die Verursacher weitergegeben werden. Zudem werden vermehrt öffentlich-private Partnerschaften (**public private partnerships; PPP**) vereinbart, welche helfen, die Investitionen der privaten Unternehmen in einen attraktiven ÖPNV zu erhöhen. Hier kann als Beispiel die Metro-Erweiterung in Helsinki (Finnland) genannt werden, wo private Immobilienunternehmen sich an der Errichtung der Infrastruktur an ihren Grundstücken beteiligen. So wird im beidseitigen Interesse transit-oriented development (TOD) intensiviert, welches die Menge an Wohn-, Geschäfts- und Freizeitflächen in fußläufiger Entfernung zum öffentlichen Verkehr maximiert.

Auch eine Nutznießer Finanzierung in Deutschland kann u. E. einen wesentlichen Beitrag zur Finanzierung der laufenden Kosten (Betrieb, Infrastruktur, sozialpolitische motivierte Tarifabsenkungen) bzw. zur Finanzierung von Neu- oder Ersatzinvestitionen leisten. Nutznießer können folgende Gruppen sein:

- **Arbeitgeber**
- **Bürger**
- **Autofahrer**
- **Handel & Gewerbe**
- **Immobilienbesitzer**



Hierbei wurden für alle fünf Nutznießergruppen einmalig wirkende sowie kontinuierlich wirkende Instrumente betrachtet.

Nach einer ersten Einschätzung wurden 2019 bereits sechs besonders erfolgversprechende Finanzierungsinstrumente unter Einbezug internationaler und nationaler Fallbeispiele identifiziert und weiterverfolgt:

**Anrechenbarer Arbeitgeber-Beitrag (1):** Das Finanzierungsinstrument wird im weiteren Verlauf vertieft analysiert.

**City-Maut (Straßennutzungsgebühr) (2):** Das Finanzierungsinstrument wird im weiteren Verlauf vertieft analysiert. Da 2019 nur eine oberflächliche Analyse der Kordon-Variante erfolgte, wird diesem Instrument zudem mehr Platz in der nachfolgenden Analyse und Bewertung eingeräumt.

**Parkraumbewirtschaftung (Anwohnerparken) (3):** Das Finanzierungsinstrument wird im weiteren Verlauf vertieft analysiert.

**Übernachtungspauschalen (Gästebeitrag) (4):** Das Finanzierungsinstrument wird im weiteren Verlauf vertieft analysiert.

**Stellplatzablöse (5):** Das Finanzierungsinstrument wird im weiteren Verlauf vertieft analysiert.

**Städtebauliche Verträge (6):** Das Finanzierungsinstrument wird im weiteren Verlauf vertieft analysiert.

Die restlichen 17 Instrumente wurden nach einer erneuten Einschätzung aus den folgenden, kurz erläuterten Gründen nicht weiter analysiert:

**Konzessionsabgaben "New Mobility" (7):** Eine vertiefte Ausarbeitung ist u.a. maßgeblich abhängig vom gewählten Betreibermodell für Mobilitätsstationen. Da diesbezüglich gerade eine neue Strategie erarbeitet wird, erfolgt an dieser Stelle keine nähere Betrachtung des Finanzierungsinstruments.

**Arbeitgeberabgabe (Wiener Modell) (8):** Das Finanzierungsinstrument ähnelt dem anrechenbaren Arbeitgeber-Beitrag (1) und wurde unter Gesichtspunkten der gesellschaftlichen Akzeptanz sowie einer geschwächten rechtlichen Begründbarkeit ggü. Modell (1) nicht gesondert weiter betrachtet.

**Arbeitgeberabgabe (französisches Modell) (9):** Die französische Transportsteuer (Versement transport) ist eine zweckgebundene Abgabe des Arbeitgebers prozentual zur Lohnsumme. Aufgrund der fehlenden finanzverfassungsrechtlichen Umsetzbarkeit und gesellschaftlicher Akzeptanz wurde das Instrument nicht weiterverfolgt.

**Verpflichtendes Jobticket (10):** In diesem Modell sind Arbeitgeber verpflichtet ihren Abreitnehmern ein Jobticket zum Vollpreis zu kaufen. Das Modell wurde unter den Gesichtspunkten der Akzeptanz im Vergleich zum an-rechenbaren Arbeitgeber-Beitrag (1) und den aktuellen politischen Entwicklungen zum Deutschland-Ticket nicht weiter betrachtet.

**Pendlerumlage (11):** In diesem Modell müssen Arbeitgeber für alle einpendelnden Mitarbeiter eine Extraumlage bezahlen, da diese sich als „Nicht-Frankfurter“ nicht an die Finanzierung des ÖN beteiligen. Die Prüfung einer Pendlerumlage wurde nicht weiterverfolgt, da die tatsächliche Umsetzbarkeit in der Ersteinschätzung 2019 bereits als zu niedrig bewertet wurde.

**Bürgerticket (12):** In diesem Modell erhält jeder Frankfurter eine aus Steuermitteln finanzierte Jahreskarte. Das Bürgerticket wurde bereits 2019 nicht weiterverfolgt, da es sich um keine Nutznießer Finanzierung im engeren Sinne handelt (ein Bürgerticket ist die Finanzierung des ÖPNVs für die Stadtbevölkerung über den städtischen Haushalt. Die Einführung des kostenlosen ÖPNV-Verkehrs ist mit einem enormen Kostenaufwand verbunden. Auch sind infrastrukturelle Erweiterungsmaßnahmen für den Zusatzaufwand erforderlich).

**Bürgerabgabe (13):** Dieses Instrument bedeutet die Schaffung einer solidarisch finanzierten Jahreskarte für Jedermann. Die Prüfung einer verpflichtenden Bürgerabgabe für jeden Frankfurter Bürger (analog dem Semesterticket für jeden Studenten) wurde nicht weiterverfolgt, da eine weitere Belastung ausschließlich der Frankfurter Stadtbevölkerung, nicht aber der Pendler erfolgen würde. Weiterhin wurde die Akzeptanz für eine vertiefte Prüfung als zu niedrig eingeschätzt.

**Grundsteuer (14):** Ein verpflichtender Anteil für den ÖPNV aus der Grundsteuer zu erheben, ist aus finanzverfassungsrechtlicher Sicht nicht umsetzbar, da Steuern regelmäßig nicht zweckgebunden sind.

**Gewerbsteuer (15):** Ein verpflichtender Anteil für den ÖPNV aus der Gewerbesteuer zu erheben, ist aus finanzverfassungsrechtlicher Sicht nicht umsetzbar, da Steuern regelmäßig nicht zweckgebunden sind.

**KFZ-Nahverkehrsabgaben (16):** In diesem Modell soll bei der KFZ-Zulassung ein fixer Betrag erhoben werden, der in die Finanzierung des ÖPNV fließt. Die Erhebung einer KFZ-Nahverkehrsabgabe auf jede Zulassung eines Kraftfahrzeugs wurde nicht weiterverfolgt, da die voraussichtlichen Einnahmen bei ca. 50.000 Neuzulassungen pro Jahr bereits 2019 als zu niedrig eingeschätzt wurden.

**Allgemeine Parkraumbewirtschaftung (17):** Die erstgutachterliche Einschätzung von 2019 hat ergeben, dass die Einnahmen des Anwohnerparkens im Vergleich zur sonstigen Parkraumbewirtschaftung noch eine untergeordnete Rolle spielen. Mit der zwischenzeitlich bereits begonnenen Intensivierung des Anwohnerparkens liegt der Fokus dieses Gutachtens auf einer Abschätzung der Potenziale des Anwohnerparkens (3).

**Stadtanleihe (18):** Die Erhebung einer Stadtanleihe als nicht verzinsbare Anleihe zur Finanzierung des ÖPNVs wurde auf Grund der Einstufung als Sondervermögen und der dadurch erfolgenden Eröffnung eines „Schattenhaushaltes“ nicht weiter geprüft.

**Sponsoring (19):** Das Finanzierungsinstrument des Sponsorings wurde nicht weiter geprüft, da die Verantwortung für Sponsoring und Vermarktung von Werbeflächen an Haltestellen „Stadtmöblierung“ und Fahrzeugen bei der VGF bzw. der Wirtschaftsförderung der Stadt Frankfurt liegt. Für eine weitere Analyse des Sponsoringpotentials sind vertiefte Daten dieser Akteure erforderlich.

**Veranstalterabgaben (20):** Abgabe auf alle Veranstaltungstickets zugunsten des ÖPNV. Das Finanzierungsinstrument wurde nicht weiterverfolgt, da die Umsetzbarkeit auf Grund der fehlenden Definition einer „Veranstaltung“ als niedrig beurteilt wurde.

**Kundenkarten (21):** Einführung von Kundentickets für den Einzelhandel, die durch den Einzelhandel ausgegeben werden. Das Instrument wurde nicht weiterverfolgt, da die Wirksamkeit schätzungsweise gering und mit einer komplexen Umsetzbarkeit verbunden ist.

**Erschließungsbeiträge (22):** Einmaliger oder jährlicher Beitrag zum Infrastrukturausbau gezahlt vom Gewerbetreibenden oder dem Immobilieneigentümer. Das Finanzierungsinstrument wurde vertieft analysiert aber nicht in die Shortlist aufgenommen,

da es im Vergleich zu anderen Finanzierungsinstrumenten geringe Einnahmen verspricht.

**Land Value Capture (23):** Finanzierung des ÖPNV durch Landverkäufe. Das Finanzierungsinstrument wurde nicht weiterverfolgt, da die verwandten Alternativen des städtebaulichen Vertrags sowie des ÖPNV-Erschließungsbeitrags in Deutschland eine höhere Umsetzbarkeit besitzen.

*Barbara Grassel*

Quellen: **Neue Finanzierungsformen für den ÖPNV in Frankfurt am Main**

Ergebnisbericht traffiQ Lokale Nahverkehrsorganisationsgesellschaft Frankfurt am Main

Berlin, 31.10.2023

**In Baden-Württemberg ist man schon weiter und arbeitet an einem Gesetzentwurf der den Kommunen die Einführung eines sogenannten Mobilitätspasses ermöglichen soll.**

## Der Mobilitätspass

Ein Novum für Deutschland – orientiert an europäischen Vorbildern



Im deutschlandweiten Vergleich ist der Mobilitätspass Baden-Württemberg ein innovativer Vorstoß, der auch in anderen Bundesländern verstärkt diskutiert wird. Dabei greift er europäische Vorbilder auf und entwickelt diese weiter. Im europäischen Ausland leisten ähnliche Drittnutzerfinanzierungsinstrumente bereits seit vielen Jahren einen unverzichtbaren Beitrag zur Finanzierung des ÖPNV, wie beispielsweise die Arbeitgeberabgabe in Frankreich (versement mobilité) und die Dienstgeberabgabe in Wien oder die Straßennutzungsgebühr in über 15 europäischen Städten.

Der Mobilitätspass ist ein wertvolles, kommunales Instrument, um den Ausbau von Bus und Bahn voranzubringen. Abgabenzahlende erhalten ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe, welches sie für Bus und Bahn einsetzen können – natürlich auch für das Deutschlandticket. Eine soziale Staffelung ist ebenfalls vorgesehen. Schon eine vergleichsweise geringe Abgabe versetzt Kommunen in die Lage, das Fahrplanangebot von Bussen und Bahnen zu verbessern und Kapazitäten zu erhöhen – durch dichtere Takte, den Einsatz größerer oder zusätzlicher Fahrzeuge und den Ausbau von Infrastruktur und Digitalisierung. So kann die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit verbessert und die Anbindung an andere Verkehrsmittel optimiert werden. Das ist nicht nur gut fürs Klima, sondern kann auch die Straßen entlasten, Staus reduzieren und die soziale Teilhabe an der Mobilität stärken.

Mit dem Gesetzentwurf zum soll baden-württembergischen Kommunen die rechtliche Grundlage zur Einführung des Mobilitätspasses gegeben werden. Sie erhalten damit ein freiwilliges Instrument zur zusätzlichen Finanzierung des ÖPNV. Der Gesetzgebungsprozess ist noch nicht abgeschlossen.

**Für Baden-Württemberg sind vier Varianten des Mobilitätspasses vorgesehen:**

**Mobilitätspass für Einwohner (Einwohnerbeitrag)**

**Mobilitätspass für Arbeitgeber (Arbeitgeberbeitrag)**

**Mobilitätspass für Kfz-Halter (Kfz-Halterbeitrag)**

**Mobilitätspass für Kfz-Nutzer (Straßennutzungsgebühr)**

Ob ein Mobilitätspass eingeführt wird und welche Abgabenvariante, entscheidet die betreffende Kommune. Vorab muss die gesetzliche Regelung verabschiedet sein. Näheres dazu erfahren Sie [hier](#).

Barbara Grassel

## On-Demand-Mobilität auch ohne Bundesförderung?

In den letzten Wochen häufen sich die Meldungen über die Zukunft des On-Demand-Projektes nach Auslaufen der Bundesförderung Ende 2024. Klar ist, dass eine Weiterführung der bestehenden On-De-Mo-Angebote in Hessen ohne Bundes- oder Landesförderung für die Kommunen nicht finanzierbar ist. Denn bislang fördern der Bund und das Land (+ RMV) die Millionen-Projekte. Ohne diese Mittel müssten die Kommunen mehrere Millionen Euro zusätzlich aufbringen, was angesichts von deren derzeitiger Finanzlage völlig unrealistisch ist.

**Im Koalitionsvertrag von CDU und SPD in Hessen steht dazu:**

*„In den ländlichen Räumen wollen wir den ÖPNV in den Randzeiten durch flexible und smarte Mobilitätsangebote, wie Bürgerbusse und „On-Demand-Lösungen“ ergänzen und verbessern.*

***Wir werden die bestehenden On-Demand Projekte evaluieren und eine Mitfinanzierung von Seiten des Landes prüfen. On-Demand-Verkehre werden mit der Perspektive des autonomen Fahrens gefördert.***



*Kolibri gelten als emsig und flink und legen bis zu 3.000 km nonstop zurück. Was haben damit die MTX Colibri gemein? Mit dieser Umsetzung im Rahmen von „New Mobility“ kann sich Hessen auf Basis des Bundesförderprojektes „OnDeMo“ als Innovationsstandort auch im öffentlichen Verkehr positionieren.“*

Wenn diese Passage ernst gemeint ist, scheidet eine Landesförderung sowohl im direkten Anschluss ab 2025 als auch auf absehbare Zeit aus. Autonomes Fahren mit Personenbeförderung ist in den nächsten Jahren sowohl aus technischen als auch aus rechtlichen Gründen nicht realisierbar. Mit der Einführung der **Stufe 5 (autonom)** rechnen Experten nunmehr für Deutschland frühestens für das Jahr 2040. (s. hierzu unseren Newsletter Nr. 3/2023, S. 25 ff).

Entgegen anderslautender Ankündigungen hält sich auch der positive ökologische Effekt der in Hessen eingesetzten elektrisch betriebenen Fahrzeuge in Grenzen, wobei dieser mangels geeigneter Fahrzeuge noch nicht einmal barrierefrei erfolgen kann. Die sogenannte „Pooling-Quote“, also der Besetzungsgrad der Fahrzeuge durch Optimierung von Fahrtrouten verschiedener Fahrgäste überschreitet nirgends die 2,0, sondern liegt meist bei höchstens 1,5. Das heißt, das selten mehr als ein Fahrgast gleichzeitig befördert wird. Sofern dieser eine Fahrgast einen Pkw zur Verfügung hat, wäre es also ökologischer, er würde selbst mit diesem fahren, anstelle sich ein On-De-Mo-Fahrzeug zu bestellen, das ihn abholt und ein weiteres, dass ihn dann wieder nach Hause bringt – und jeweils eine Leerfahrt absolviert.

Schließlich kann nach Auffassung von **PRO BAHN** ein On-Demand-Verkehr nur dann öffentlich gefördert werden, wenn er – wie in Baden-Württemberg\* - folgende Voraussetzungen erfüllt:

### Buchungsoptionen

- Internet, App & Telefon.

### Fahrzeugeinsatz

- ein barrierefreier Transport muss sichergestellt werden.

### Tarif & Vertrieb

- Tarifintegration,
- keine Zuschläge gegenüber dem Linienverkehr, für Sonderleistungen möglich,

### Förderausschluss

- vollständiger Ersatz von Linienverkehren grundsätzlich ausgeschlossen,
- Ausnahme: In Schwachlastzeiten (beispielsweise werktags zwischen 20 –5 Uhr und am Wochenende) förderbar, sofern: verkehrlich sinnvoll, Fahrtenhäufigkeit verbessert, wegfallende Angebote zur Verstärkung anderer Zeiten & Räume im Betriebsgebiet,

**Diese Voraussetzungen sind in Hessen bislang nicht erfüllt.**

\* Förderprogramm On-Demand-Verkehre 2023 in BW vom April 2023

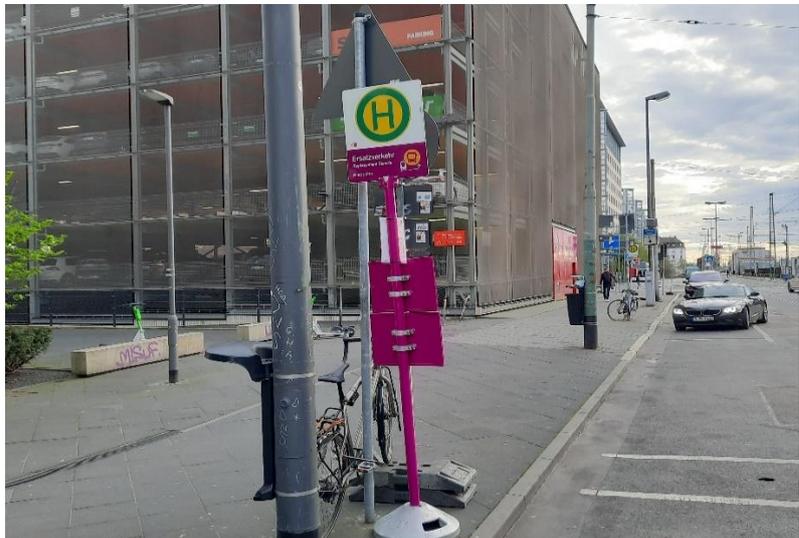
Text und Foto: Barbara Grassel

## SEV der Riedbahn erfordert mehr als nur halbe Sachen

Auf der Relation Rhein-Main ⇔ Rhein-Necker werden im Sektor Fernverkehr der DB in Deutschland die meisten Fahrgäste pro Stunde mit der Bahn befördert. Die Riedbahn ist hierbei die Hauptschlagader der bisher drei parallelen Bahnstrecken. Diese wird bekanntlich im zweiten Halbjahr 2024 für mindestens fünf Monate gesperrt. Einige Planer der Bahn gehen hinter vorgehaltener Hand sogar von neuen Monaten aus. Es wird ein SEV mit etwa 50 Gelenkbussen eingerichtet.

PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt fordert in diesem Zusammenhang die Ausstattung der Bedarfshaltestellen mit angemessenem Mobiliar und entsprechenden Schutzeinrichtungen in Frankfurt am Main (und Mannheim). Das betrifft in Frankfurt die SEV Haltestellen in der Mannheimer Straße auf der Hauptbahnhof Südseite. **Diese sollten u.a. wie folgt ausgestattet sein:**

- a) ein ausreichend großes Schutzdach über dem Gehweg in Höhe des Parkhauses,
- b) auf der gesamten Länge des Gehwegs im Abschnitt der SEV-Haltestelle ausreichen Sitzgelegenheiten sowohl vor dem Parkhaus als auch vor dem IC-Hotel,
- c) standardisierte Vitrienen für die Fahrpläne des SEV-Verkehrs mit übersichtlichen und verständlichen Informationen an zentraler und dezentralen Stellen,
- d) eine temporäre Gehweganhebung (aus Holz) mit rutschsicherer Beschichtung nach Schweizer Vorbild auf 16 cm/22 cm im Bereich des Bürgersteiges am Parkhauses.



Es ist gerade für den SEV der Riedbahn mit hunderten wartender Reisenden gleichzeitig zu rechnen, die in den kommenden Monaten allen möglichen und unmöglichen Witterungseinflüssen ausgesetzt sein werden. Die seit Monaten für diverse Ersatzverkehre aufgestellte Einrichtung muss man, gelinde gesagt, als kaum zweckdienlich einstufen. Für die Masse der zu erwartenden Fahrgäste sind sie in dieser Form völlig unzumutbar, entsprechen nicht den Mindestanforderungen und dienen kaum der sinnvollen Orientierung, wo genau welcher SEV-Bus wann abfährt (s. zwei Fotos auf Seite 36).  
red. Fotos: Thomas Kraft

## Der Frankfurter Fernbahntunnel nimmt Gestalt an

Projektleiter, Dr. Alexander Nolte, DB InfraGO, informiert über den aktuellen Planungsstand

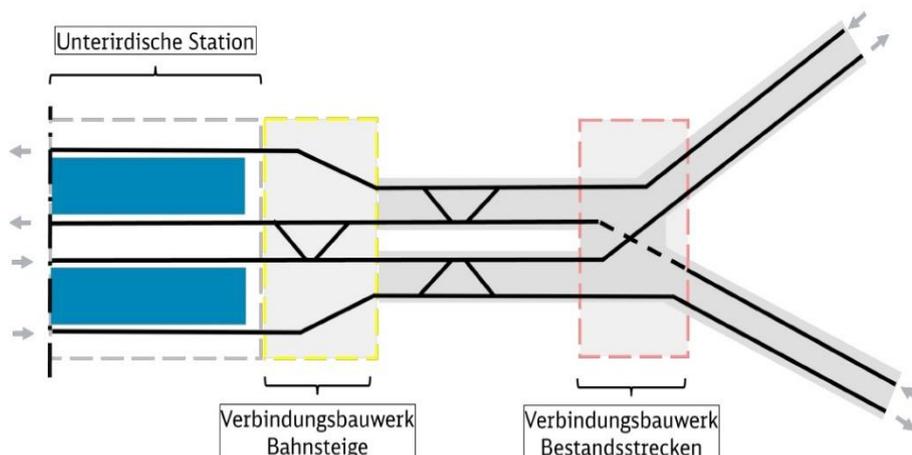
Da auf unserer diesjährigen Jahreshauptversammlung keine Vorstandswahlen anstanden, hatten wir vor Beginn der notwendigen Regularien den Projektleiter für den Fernbahntunnel Frankfurt zu einem Vortrag über den aktuellen Planungsstand eingeladen mit der Möglichkeit zu Nachfragen und Diskussion, wovon reger Gebrauch gemacht wurde. Die Präsentationen des 2. Dialogforum können [hier](#) heruntergeladen werden. Für das vierte Quartal 2024 ist das dritte Dialogforum geplant. Noch sind viele Details offen, die Vorzugsvariante soll im ersten Quartal 2025 vorgestellt werden, so werden z.B. die Röhrenkonzepte und Kombinationen von Verbindungsbauwerken derzeit noch untersucht. Geprüft wird auch ein Anschluss des Fernbahntunnels an die Strecke F-Griesheim

F-Höchst für den Fall einer Störung, die verhindert, dass der Tunnel aus Richtung Stadion angefahren werden bzw. dass Richtung Stadion ausgefahren werden kann.

### Das 2-Röhrenkonzept ermöglicht 4 Gleise zwischen der unterirdischen Station und den östlichen Anbindungen

**DB** InfraGO

Arbeitsstand



*Die Vor- und Nachteile und die Kosten der vier Tunnelvarianten müssen noch intensiv untersucht werden.*

Dr. Nolte erläuterte im Hinblick auf die Argumente der Tunnelgegner nochmals die Gründe für die Unverzichtbarkeit des Tunnels: Man gehe von 15.000 Passagieren und 1.800 Zügen + x aus, ohne den Tunnel seien jedoch nur maximal 1.500 Züge möglich. Zusätzlich würden am Süd-Bahnhof die

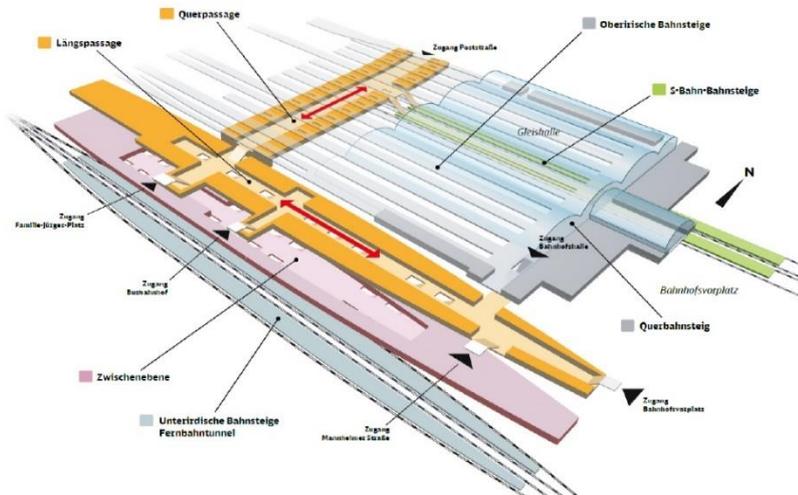
Gleise 9 und 10 ertüchtigt. Ein darüber hinausgehender Ausbau sei dort nicht möglich, ohne ganze Häuserzeilen entlang der Mörfelder Landstraße abzureißen. Die Fragen der zahlreichen Anwesenden bezogen sich hauptsächlich auf Brandschutz- und Rettungskonzepte, zugelassene Zugarten, Umsteigezeiten zwischen den Zügen und zwischen Zügen und U-Bahnen/Straßenbahnen/Bussen.



Dr. Nolte versicherte, dass Güterzüge im Tunnel nicht zugelassen werden und dass zur Kapazitätserhöhung Doppelstock-Züge vorgesehen seien, wie der IC2-Twindexx mit 395 m Länge und 1.888 Sitzplätzen. Für solche Menschenmengen scheinen uns 3-5 Minuten Aufenthaltszeit im Tiefbahnhof zu knapp bemessen, auch wenn die Bahnsteigbreiten 20 Meter betragen werden. Die reine Wegezeit von den Fernbahnhofgleisen 201 bis 204 über die neue Querverbindung (s. Skizze auf Seite 39) bzw. die bestehende ebenerdige Querverbindung am Gleiskopf zu den Gleisen 1 bis 25 bzw zu den S-Bahngleisen 101 bis 104 des Tiefbahnhofs beträgt nach Nolte etwa acht bis zehn Minuten. Die Frage, wie lange die Wege und benötigten Wegezeiten zu den Straßenbahn- und Bushaltestellen vor dem Hauptportal des Bahnhofs seien und zur U4 und U5, blieb unbeantwortet. Zur Sicherheit im Tiefbahnhof sollen ausreichend Rolltreppen und Aufzüge beitragen sowie Feuerwehr-Rettungs-Aufzüge. Im Streckentunnel werde es etwa alle 500 Meter Notausstiege geben. Wichtig war uns, dass die ganzen Umbauarbeiten den Regionalverkehr so gering als möglich behindern und dort keine größeren Ausfälle verursachen, von denen es ja schon jetzt viel zu viele gibt. Dass einzelne Züge vorzeitig im West-, Südbahnhof, Stadion oder F-Höchst enden, wird sich allerdings nicht vermeiden lassen.

## Erste Konzepte für neue und kürzere Wegebeziehungen wurden erarbeitet

Arbeitsstand



Die neuen Wegeverbindungen im Hauptbahnhof ermöglichen **kurze Umsteigezeiten.**

Die **neue Querpassage verbindet** die angrenzenden Stadtteile **Gallus- und Gutleut miteinander.**

Bericht: Babara Grassel, Folien: DB InfraGO, Foto: Apostolos Korea

## TRANSDEV gewinnt Buslinien im Vordertaunus

Die Transdev Rhein-Main GmbH übernimmt ab dem Fahrplanwechsel 2024 den Betrieb der Linien 251 (Kronberg – Steinbach – Frankfurt Nordwestzentrum), 253 (Königstein – Bad Soden – Main-Taunus-Zentrum – Frankfurt-Höchst) und 291, vormals 91 (Weißkirchen/Steinbach – Steinbach (Ts.) – (Kronberg)). Bei einer europaweiten Ausschreibung des RMV konnte sich das Unternehmen gegen den bisherigen Betreiber DB Regio Bus Mitte durchsetzen. Das mag in den Ohren der MTV wie Hohn klingen, denn die hatte sich gerade zum 1. Januar 2024 einvernehmlich von dem Unternehmen getrennt. Der Grund sollen unzureichend erbrachte Leistungen auf den Buslinien 263, 803, 804, 805, 806, 811, 814, 815, 816 und 828 gewesen sein. Zu dem bevorstehenden Wechsel Heiko Schütte und Sarah Schön, Geschäftsführung der Transdev Rhein-Main GmbH: „Die Zufriedenheit unserer Fahrgäste liegt uns am Herzen.“ **PRO BAHN** wird den Betreiberwechsel aufmerksam verfolgen und ist gespannt, ob Transdev den gewohnt hohen Standard der DB-Bus Mitte GmbH Mainz hinsichtlich Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Zustand der Busse erfüllen kann. red.



**Fahrgastverband  
PRO BAHN**



**Mehr Züge.  
Mehr Pünktlichkeit.  
Mehr Reisekomfort.**

**Wir kämpfen dafür!**

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

## Termine

### 50 Jahre Dampfzugsonderfahrten auf der Königsteiner Bahn



Foto: Hans Christian Ettengruber

Nach dem schweren Zugunfall im November 1966 wurde der Dampfbetrieb auf der Kleinbahn eingestellt und der Zugbetrieb weitgehend mit Bundesbahnmateriale aufrecht erhalten. 1969 verließ die letzte Dampflok das Frankfurter Bw 2 Aber bereits im Mai 1974 dampfte es wieder auf der Königsteiner Bahn mit einem EK-Zug, gezogen vom Steppenpferd 24 009.

Ab 1981 hieß es dann mit zwei Corona bedingten Unterbrechungen immer an Pfingsten mit dem rollenden Material der HEF „MIT VOLLDAMPF IN DEN TAUNUS“, so auch heuer am 19. und 20. Mai. **PRO BAHN** schlägt am Pfingstsonntag direkt auf dem Hausbahnsteig wieder seine Zelte auf. Wir freuen uns auf Ihren Besuch und viele gute Gespräche. Infos zum Veranstaaltungsverlauf finden Sie [hier](#).



Und auch bei Lokschuppenfest in Hanau am Wochenende, 1. und 2. Juni ist **PRO BAHN** mit einem Infostand vertreten. Schauen sie auch hier einmal vorbei. Die Museumseisenbahn Hanau hat ein vielseitiges Programm vorbereitet.

## UNSERE MONATSTREFFEN

In der Regel am 1. Montag im Monat ab 18:30 Uhr - Gäste herzlich willkommen

**3. Juni 2024 in Zusammenarbeit mit Hessischem PRO BAHN Forum zum Thema „On-Demand-Verkehre im RMV“**

**1. Juli 2024 Exkursion: Besichtigung des Frankfurter Hauptbahnhofs, Führung: Frau Dr. Maaser, Bahnmanagerin (Treffpunkt: s. Homepage)**

**5. August 2024 Monatstreffen**

**2. September 2024 in Zusammenarbeit mit Hessischem PRO BAHN Forum zum Thema „Nordmainische S-Bahn“; Referentin: DB-Projektleiterin Iris Klose**

Alle Treffen finden statt im Bürgerhaus Saalbau Gutleut, Rottweiler Str. 32, 60327 Frankfurt am Main, Saal Sommerhoff, EG, barrierefrei. Anmeldung nicht erforderlich. (7 Minuten Fußweg vom Hauptbahnhof Südseite; kostenfreie Tiefgarage)

Die **Tagesordnung** entnehmen Sie bitte unserer Homepage unter Termine jeweils ab Freitag vor der Veranstaltung. **Alle Termine des Landesverbandes Hessen** und seiner Regionalverbände finden Sie zeitnah aktualisiert [hier](#).

## 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: IBAN: DE65 5009 0500 0001 1130 91 - BIC: GENODEF1S12

**Vorsitzende: Dr. Barbara Grassel**

**Stellvertretende Vorsitzende: Apostolos Koreas, Frank Nagel**

**Kassenwart: Jörg Vonnemann**

**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 und Layout: Wilfried Staub; 2024-05-13*

*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.*

## Presseinformation von PRO BAHN zum Bahnnotstand in Hessen

„Eine Vielzahl von Fahrgästen, welche sich aufgrund des Bahnnotstands bei uns im Referat Fahrgastanliegen gemeldet haben und die immer größer werdende Anzahl an Medienanfragen haben uns dazu bewogen, eine Sonderausgabe unseres Magazins „Der Umsteiger“ herauszugeben.

Diese Ausgabe „Umsteiger aktuell“ war Inhalt einer von **PRO BAHN HESSEN** durchgeführten Online-Pressekonferenz am 3. Mai 2024. Wir bedanken uns, dass die Medien dieses brandaktuelle Thema so weitreichend aufgegriffen haben. **PRO BAHN** fordert darin ein umgehendes Handeln von Politik und Verkehrswesen. Wir erleben gerade hier in Hessen die schlimmste Situation der Eisenbahn seit den Weltkriegern. Der derzeitige Personalnotstand war seit Jahrzehnten absehbar .

**Hier** geht es zum  **Umsteiger**

Thomas Kraft, Landesvorsitzender, Philipp Loth, Stellv. Landesvorsitzender

**Am 28. März 2024 um 23:45 ist der letzte RB11 auf der Sodener Bahn abgefahren**



Zwei BÜ Sulzbach (Ts) Bf und im Sulzbacher Feld am 7. Mai 2024

Fotos: Thomas Seibold

**■ Sh 2-Tafel besagt: Strecke gesperrt; kein Zugverkehr; Bahnübergang (BÜ) außer Betrieb!**

