

## **NEWSLETTER des RV Großraum Frankfurt am Main**

Ausgabe 03/2023

Frankfurt am Main, im November 2023



Bauarbeiten im Bahnhof Friedrichsdorf (Stand 26.09.2023) kommen nur schleppend voran.

Foto: Thomas Seibold

Inhalt			
Vorwort	2	Der Ideenzug der Deutschen Bahn	24
Bericht über den Verlauf der LMV	3	Mit dem Easy unterwegs im Riederwald	25
Von Chaos auf dem Taunusnetz	8	Mit der S-Bahn auf der Höhe der Zeit	30
Modernisierung des Bahnhofs Friedrichsdorf	16	15-Minutentakt für Friedrichsdorf	31
Barrierefreier Busbahnhof Bad Soden	17	PRO BAHN für Änderung des ÖPNV-Gesetzes	38
Omegabrücke legt Nahverkehr lahm	17	Katastrophales Baustellenmanagement	38
Positive Pläne der MTV – eine Utopie?	19	Das Aus für die 10-Minuten-Garantie	42
Ausbau der Main-Weser-Bahn	22	Termine, Impressum	43
Hotline zum Baustellenverkehr	23	Weitere Fotos vom H2-Zug in Königstein	44

#### Liebe Leserinnen, liebe Leser,

in unserem neuen Newsletter berichten wir über alte, aber immer noch ungelöste Probleme und neue Projekte. Vorrangig geht es dabei um Entwicklungen im Taunus, so um das immer noch andauernde Chaos mit dem Einsatz von Wasserstoffzügen. aber auch um das unerschöpfliche Thema Notfall- und Baustellenmanagement und fehlende Fahrgast-Informationen. Außerdem berichten wir über den Verkehrsversuch mit teilautonomen Fahrzeugen (EASY) im Frankfurter Riederwald und die "Ideenzüge" von DB-Regio. Schließlich befassen wir uns mit dem schleppenden Fortgang der Verkehrswende und zeigen in einem Gastbeitrag aus Friedrichsdorf auf, was zur Förderung des Umstiegs auf den ÖPNV getan werden müsste und könnte. Aktuelle Themen sind der Stand des Ausbaus der Main-Weser-Bahn und der unvorhergesehene Abriss der so genannten "Omega"-Brücke in Frankfurt-Griesheim über den Gleisen der S1 und S2. Nicht fehlen darf natürlich auch ein Bericht über die Landesversammlung am 8. Oktober 2023 in Butzbach mit der Neuwahl des Landesvorstandes.

Und so sind schon wieder 45 Seiten zusammengekommen, weshalb wir an dieser Stelle abbrechen und weitere Themen im nächsten Newsletter behandeln.

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

Dr. Barbara Grassel (Vorsitzende)



# Mitreden Mitgestalten Mitbewegen







Fordern Sie Ihren Mitgliedsantrag an unter:
<a href="Mitglied werden bei PRO BAHN">Mitglied werden bei PRO BAHN</a>



## Landesvorstand des PRO BAHN Landesverbandes Hessen neu gewählt Thomas Kraft als Landesvorsitzender bestätigt, Philipp Loth neuer Stellv. Landesvorsitzender

Zur Landesmitgliederversammlung trafen sich die Mitglieder des PRO BAHN Landesverbandes Hessen am 28.10.2023 nachmittags im Bürgerhaus Butzbach. Im Mittelpunkt der Versammlung stand unter anderem die turnusgemäße Neuwahl des Landesvorstandes. Thomas Kraft aus Lahnau in Mittelhessen wurde als Landesvorsitzender einstimmig wiedergewählt. Wieder als Erster Stellvertretender Landesvorsitzender kandidierte John Grimmette aus Darmstadt. Neu in das Amt des Zweiten Stellvertretenden Landesvorsitzenden wählte die Landesmitgliederversammlung den 20-jährigen Philipp Loth aus Frankfurt am Main. Er löst Werner Filzinger aus Lauterbach (Vogelsberg) ab, der dieses Amt neun Jahre innehatte. Den geschäftsführenden Landesvorstand komplettiert als Landeskassenwart Uwe Schuchmann aus Ober-Ramstadt bei Darmstadt.

In den erweiterten Landesvorstand wurde als Landesschriftführer Jörg Vonnemann aus Kriftel (Main-Taunus-Kreis) gewählt. Ebenso gehören vier Beisitzer dem erweiterten Landesvorstand an. Erstmals als Beisitzer in den Landesvorstand gewählt wurde der 19-jährige Lukas Köhler aus Gründau (Main-Kinzig). Die Funktion als Beisitzer im Landesvorstand übt nun auch Werner Filzinger (RV Osthessen) aus. Erneut standen als Beisitzer Bernd Rohrmann aus Darmstadt und Klaus Zecher aus Gießen zur Wahl und erhielten ebenso das Vertrauen der Mitglieder. Aus dem Landesvorstand ausgeschieden ist Barbara Filzinger, die diesem acht Jahre angehörte. Sie möchte sich künftig auf die regionale Arbeit in Osthessen konzentrieren.



vlnr: John Grimmette, Thomas Kraft, Lukas Köhler, Uwe Schuchmann, Klaus Zecher, Philipp Loth, Bernd Rohrmann, Werner Filzinger Als Kassenprüferin kandidierte wieder Kerstin Lotz aus Allendorf (Lumda) in Mittelhessen. Das Team der Kassenprüfung komplettieren Christhard Beringer aus Lich und Romnick Hampel aus Dautphetal (Marburg-Biedenkopf).



Auch die Wahl der Delegierten zum Bundesverbandstag des Fahrgastverbandes PRO BAHN stand auf der Tagesordnung. Hierzu hatten die Regionalmitgliederversammlungen Vorentscheidungen getroffen, welche allesamt am 28.10.2023 in Butzbach ihre Bestätigung fanden. Der nächste Bundesverbandstag findet am 09.03.2024 hoch im Norden Deutschlands, in Kiel statt. Dorthin entsendet der PRO BAHN Landesverband Hessen fünf Delegierte und zwar Werner Filzinger (RV Nord- und Osthessen), Thomas Kraft (RV Mittelhessen), Barbara Grassel und Philipp Loth (RV Großraum Frankfurt) und Bernd Rohrmann (RV Starkenburg). Zwei bis drei Ersatz-Delegierte je ordentlichem Delegierten vervollständigen die diesjährige Delegiertenwahl.

red.

## HLB investiert 100 Mio. Euro in den Standort Butzbach

Die Hessische Landesbahn (HLB) ist inzwischen das Unternehmen mit dem größten Anteil an Schienennahverkehrsleistungen in Hessen. Seit 2005 sind die frühere Frankfurt-Königsteiner-Eisenbahn, die Butzbach-Licher-Eisenbahn und die Kassel-Naumburger Bahn in der HLB aufgegangen. Sie gliedert sich wegen der Trennung von Netz und Betrieb in drei Tochterunternehmen HLB Basis AG, Hessenbahn und Hessenbus.



Ein HLB-Sonderzug erwartete die Gäste

Am Vormittag des 28.10.2023 nahmen die Mitglieder von PRO BAHN zur Einstimmung der am Nachmittag angesetzten Landesmitgliederversammlung eine Einladung des HLB-Standorts Butzbach zur Besichtigung der dortigen Werkstatt dankend an. Die Teilnehmer der Exkursion kamen aus allen Teilen Hessens und trafen sich am Bahnhof Butzbach. Mit dabei der PRO BAHN Bundesvorsitzende Detlef Neuß aus Mön-

chengladbach sowie einzelne Vertreter aus den Nachbar-Landesverbänden. Auf Gleis 3 wartete schon ein Sonderzug, ein neuer LINT 41-Triebwagen der HLB auf die Gäste. Der neue Standortleiter Alexander Elzer höchst persönlich fuhr die stattliche Gästegruppe über die Betriebsgleise zum Bahnhof Butzbach-Ost. Dort befindet sich seit 1992 ein Bahnbetriebswerk der HLB. In Butzbach beschäftigt die HLB aktuell 25 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Die Waschhalle war der erste Anlaufpunkt für die Besichtigungsgruppe, anschließend ging es in die Werkstatt, in welchen seit 1992 natürlich zeitgemäße Nachrüstungen erfolgt sind. Zwei Züge können gleichzeitig gewartet werden. Aktuell werden am Standort Butzbach Züge der Baureihen 648 und 2648 des Alstom LINT 41 und die in die Jahre gekommenen Stadler GTW, Baureihe 646, welche durch ihre lauteren Motorgeräusche in der Mitte des Zuges bekannt sind, gewartet. Dies betrifft die aktuellen Linien des SPNV-Linienbündels Wetterau-Ost (RB46, RB47, RB48) sowie die Linie RB16 Friedberg-Friedrichsdorf. Nun kommen seit Sommer 2022 immer neue LINT41, welche final mit 30 Triebwagen eigentlich allein im Bündel Wetterau-Ost fahren sollen. Durch das Desaster der Wasserstoff-Triebflotte im Taunusnetz hilft die HLB aktuell mit Triebwagen aus, so dass in Wetterau-Ost-Netz derzeit lediglich neun neue Triebwagen unterwegs sind.



Elzer führte die Delegation auch in die Nebenräume von Butzbach-Ost mit Drehmaschinen, aber auch einen großzügig ausgestattetem Ersatzteillager für Technik und Inneneinrichtungen. Spätestens hier brachen die Fragen aus den Anwesenden heraus, denn hier wurden die Einrichtungen nahbar, welche der Fahrgast kennt. Mehrere betrafen die Einrichtung, wie z.B. die Toiletten. Nach rund eineinhalb Stunden ging die Führung zu Ende und Alexander Elzer bat zur Rückfahrt.



Die Besuchergruppe lauscht gespannt den aufschlussreichen Ausführungen von Standortleiter Alexander Elzer

Der Standort Butzbach ist schon länger seine Kapazitätsgrenze erreicht. Um hierüber mehr zu erfahren, kam Jochen Fink, Leiter Infrastrukturmanagement in der HLB-Unternehmenszentrale in Frankfurt, am 28.10. extra nach Butzbach. So können in der Wetterau-Stadt keine Triebwagen mit einer Länge von über 50 m gewartet werden, aber auch andere technische Gründe schließen aktuell die Wartung in Butzbach aus. Für die Nahverkehrszüge der Relation Lahn-Vogelsberg-Rhön (Lahntalbahn, Vogelsbergbahn, Rhönbahn) mit den Linien RB45 (Limburg-Gießen-Fulda) und RB52 (Fulda-Gersfeld) mussten Fremdleistungen angemietet werden, vorrangig von der Deutschen Bahn, z.B. in Limburg.

Die Hessische Landesbahn unterhält aktuell Bahnwerkstätten in Baunatal-Großenritte, Siegen, Butzbach-Ost, Königstein (Taunus), Frankfurt-Griesheim (zusammen mit VIAS) und Wiesbaden. In Wiesbaden liegt im Areal des Bahnhofs Wiesbaden-Ost der neueste Standort (2018), welcher damals für das neue Südhessen-Netz (RB75, RB58, RB59) errichtet wurde. Der Standort Königstein wird geschlossen, weil die HLB die Nahverkehrslinien im Taunus nach vielen Jahrzehnten an die DB Tochter *start* abgegeben hat, welche künftig mit fahma-eigenen Wasserstoffzügen gefahren werden.



Jochen Fink, Leiter des Infrastrukturmanagements der HLB erklärte das bisher größte Infrastrukturprojekt der HLB Eine gegensätzliche Entwicklung ergibt sich für die Wetterau und die gesamte Region Mittelhessen. Hier hat die HLB nicht nur ihre Linienbündel, welche sie seit 15 bzw. 30 Jahren inne hat, behalten können. Das große Linienbündel des "Mittelhessen-Express" mit den Linien RB40, RB41, RB37 und RB49 geht ab Dezember 2023 von DB Regio an die HLB über. Auf diesen Relationen kommen aktuell 32 neue Elektro-NahverkehrsTriebwagen der Modellreihe Coradia Continental von Alstom zum Einsatz.

Die 30 neuen Dieseltriebzüge und 32 neuen Elektrotriebwagen sind eine Herausforderung für die HLB, die Vergabe der Nahverkehrsleistungen durch den RMV im Auftrag des Landes, sie sichert eine Betriebsgarantie bis Ende der 2030er Jahre. Schlussfolgernd daraus musste eine Entscheidung über die Wartung der Züge getroffen werden. Der Leiter des HLB-Infrastrukturmangagements, Jochen Fink, trug den Mitgliedern des PRO BAHN Landesverbandes Hessen am 28.10.2023 im Bürgerhaus Butzbach das größte Infrastrukturprojekt in der Geschichte der Hessischen Landesbahn vor. Am nordwestlichen Ortsrand von Butzbach hat die HLB eine Fläche von 73.000 m² erworben, um eine neue Bahnwerkstatt mit geplanten Baukosten von 100 Mio. Euro zu errichten. Kernstück ist eine neue Wartungshalle, welche aus vier Hallenschiffen mit den Abmessungen 200m x 80m x13m besteht. Die Gebäudefläche beträgt ca. 13.000m² (ca. 2 Fußballfelder), 8 Gleise wird es in der Wartungshalle geben, davon 2 für die schwere Instandhaltung. Dazu kommen Einrichtungen wie Betriebsgebäude, Nebenwerkstätten und Lager.

Künftig werden neben den Zügen des Wetterau-Netzes (RB46, RB47, RB48) auch die Triebzüge der Vogelsbergbahn und der Lahntalbahn (RB45) sowie der Lumdatalbahn (RB43) ebenso dort gewartet wie die Züge des Mittelhessen-Express (RB40, RB41, RB37, RB49).

Neben dem Neubau und der Außenanlagen auf dem Gelände wird auch die direkte Anbindung an die Main-Weser-Bahn ertüchtigt. Es handelt sich um einen Teilabschnitt des westlichen Streckenastes Butzbach-Pohl Göns-Oberkleen der Butzbach-Licher-Eisenbahn, welche heute in Besitz der Infrastrukturtochter der Hessischen Landesbahn ist. Von der westlichen Einfädelung im Bahnhof



Butzbach bis zum neuen Werksgelände wird die Strecke auf einer Länge von rund 1,5 km elektrifiziert.

Seit 2019, als die Entscheidung zur Expansion der HLB bei den Linienbündeln gefallen war, wurden die Planungsschritte vorangetrieben. Das Planfeststellungsverfahren lief von Januar bis Juni 2023. Am 01.11.2023 fand nun der Spatenstich statt, Ende des Jahres 2023 ist der Planfeststellungsbeschluss zu erwarten. In den nächsten zwei Jahren soll nun die Bautätigkeit intensiv vorangetrieben werden, so dass voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2025 die Eröffnung sein wird.

Landesvorsitzender Thomas Kraft dankte dem Standortleiter Alexander Elzer und dem Leiter Infrastrukturmanagement, Jochen Fink, für diesen außerordentlich interessanten Samstagvormittag. Die PRO BAHN-Mitglieder hatten allerhand Informationen erhalten. Der PRO BAHN Landesverband Hessen wünsche der Hessischen Landesbahn viel Erfolg bei der Errichtung dieser großen Infrastruktur.

Text: Thomas Kraft, Fotos: Kerstin Lotz, Thomas Kraft

## Hessische Landesbahn auf Expansionskurs

Die Hessische Landesbahn baut im Gewerbegebiet Butzbach-Nord eine der größten und modernsten Instandhaltungsanlagen für Schienenfahrzeuge in Hessen. Am 1. November 2023 feierte das Unternehmen gemeinsam öffentlich den ersten Spatenstich für das Großprojekt.

Auf dem 73.000 m² großen Gelände entsteht eine 200 Meter lange Halle mit acht Gleisen. Aufgeständerte Gleise mit Dacharbeitsbühnen sorgen für leichte Zugänglichkeit. Auch die angeschlossenen Verwaltungs- und Sozialräume bieten optimale Arbeitsbedingungen. Die Anlage ist damit nicht nur für Fahrzeuge mit herkömmlicher Antriebstechnologie geeignet, sondern auch für die Instandhaltung von wasserstoffbetriebenen und batterieelektrischen Fahrzeugen.

Mit Hilfe der Oberleitung können die elektrischen Triebfahrzeuge direkt aus dem Eisenbahnnetz vom Bahnhof Butzbach in die Wartungseinrichtung in Butzbach-Nord fahren. Die dortigen Gleise besitzt die HLB bereits.

85 Mitarbeitende werden auf dem Gelände Wartungs- und Instandhaltungstätigkeiten an Fahrzeugen mit elektrischen, dieselgetriebenen und alternativen Antriebstechnologien durchführen. Dazu gehören anfallende Arbeiten im laufenden Betrieb, aber auch "schwerere Instandhaltung", wie z.B. große Revisionen an den Fahrzeugen und Hauptuntersuchungen.

Ende 2025 soll die Instandhaltungsanlage ihren Betrieb aufnehmen.



Quelle HLB Homepage



## Vom Chaos auf dem Taunusnetz zum "bahnbrechenden" Ereignis



Abbildung 1: Zurückversetzt in das Jahr 1978 fühlt man sich derzeit auf der RB11, der Sodener Bahn

Über das vorhersehbare Chaos auf der Taunusbahn haben wir in unserem <u>NEWSLETTER 01/2023</u> ausführlich berichtet. Das renommierte und für seine fachliche Berichterstattung bekannte Eisenbahnmagazin <u>LOK Report</u> hat den Text 1:1 in seiner Ausgabe 04/23 (s. Titelfoto unten) übernommen.





Anfang des Jahres 2023 war man – den Autor eingeschlossen - noch guter Hoffnung, dass es sich bei dem Start von "start" (START DEUTSCHLAND GmbH) und der Betriebsaufnahme des "Größten Wasserstoffnetzes der Welt" nur um kleinere Kinderkrankheiten handeln könnte und man den Versprechungen und festen Zusagen der Verantwortlichen Glauben schenken darf. Spätestens nach den Sommerferien 2023 sollte der Betrieb endlich stabil laufen, so die beschönigenden Worte von oben. Auch Alstom wollte zügig liefern. Wir alle, die wir so naiv waren, wurden mehr als bitter enttäuscht. Es kam alles noch schlimmer als beim Fahrplanwechsel im Dezember 2022 befürchtet. Konnte man zunächst, ob zutreffend oder nicht, für das Desaster den Ukrainekrieg und Corona vorschieben, so konnte jetzt als Begründung der allseits bekannte Personalmangel und der zeitweise extrem hohe Krankenstand des Personals als weiteres Argument als Entschuldigung angeführt werden. Bei start kam dazu noch die außerordentlich hohe Fluktuation beim Fahrpersonal hinzu, die gewiss andere Ursachen hat, wie eine unhaltbare Personalplanung und ein kaum motivierend wirkendes Betriebsklima bei einer zudem noch unattraktiven Entlohnung hinzu. Bei einem Vollblut-Eisenbahner sollte eigentlich als Grundvoraussetzung Eisenbahnerblut in seinen Adern fließen. Solch dünn gesätes Personal zu requirieren, dazu gehört eine große Portion Menschenkenntnis. Dass diese Voraussetzung nur schwer erfüllbar ist, darauf hätte man sich frühzeitig einstellen müssen. Doch betrachten wir die derzeitige Situation auf den vier Linien des so genannten Taunusnetzes nachfolgend einmal gesondert.

Die RB 11 oder die Sodener Bahn von F-Höchst nach Bad Soden am Taunus



Abbildung 3: Auf der Sodener Bahn scheint schon lange kein Zug mehr gefahren sein

Foto: M. Härter

Zur vollen Zufriedenheit pendelte sie jahrzehntelang im Halbstundentakt zwar lieblos, jedoch zuverlässig und mit einer Pünktlichkeitsquote von geschätzt 98 Prozent auf der 7,2 Kilometer langen Strecke mit wechselnden Fahrzeugtypen, zeitweise sogar mit überdimensionierten ET, hin und her. Gerne wird die Linie auch



von den Sodenern als Ausweichstrecke genutzt, wenn die S3 mal wieder in die berühmt berüchtigte Verspätungsspirale gerät. Doch damit war es mit der Übernahme durch *start* urplötzlich vorbei. Ab Mitte des Jahres brach die absolute Konfusion aus. Tageweise wurde der Verkehr ganz eingestellt, an einigen Tagen wurde nur die Früh-, an anderen Tagen nur die Spätschicht bedient. Die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhepausen der Triebfahrzeugführer (Tf) wurden durch Wegfall eines Zugpaares, "natürlich" ohne jede vorherige Ansage, erfüllt. Überhaupt, der Begriff Fahrgastinformation scheint für *start* ein absolutes Fremdwort zu sein. Der Ausfall von Zügen wurde selten und der SEV gleich gar nicht verkündet. Dafür verkehrten Bahn und SEV oft gleichzeitig, bis der RMV sich dazu entschied, den SEV ganz einzustellen und die kundigen Fahrgäste dem parallel verkehrenden Linienbus 253 zu überlassen, der allerdings mindestens 20 Minuten länger unterwegs ist als die Bahn und entsprechen überfüllt war.

Diesem Treiben konnten die Bürgermeister von Bad Soden (Dr. Frank Blasch) und Sulzbach (Elmar Bociek) nicht länger tatenlos zusehen. Schließlich stellt eine zuverlässige Bahnverbindung einen nicht zu unterschätzenden Standortvorteil für beide Kommunen dar, den sie über den Finanzausgleich zudem teuer bezahlen. Zahlreiche Beschäftigte beider Orte sind ferner durch ihren Arbeitgeber (Krankenhaus, EDV, etc.) zu einem pünktlichen Dienstbeginn verpflichtet und die Kinder kommen nicht pünktlich zur Schule. Beide Kommunen richteten Ihre Beschwerde an den RMV und gingen damit gleichzeitig auch in die Öffentlichkeit, was die regionale Presse ausführlich aufgriff.

Die DB Regio-Tochter, die S-Bahn Rhein-Main, hat umgehend reagiert und ab 25. September 2023 auf unbestimmte Zeit den Betrieb der RB 11 von *start* mit Triebwagen der BR ET 423 (Abb. 1) übernommen. Von 1978 bis 1997 verkehrte schon einmal die S3 auf der Sodener Bahn. Der Betrieb verläuft nach eigenen Beobachtungen bisher völlig reibungslos. Leichte Verspätungen bei der Ankunft in Bad Soden sind der komplexen Kreuzungssituation in Höchst geschuldet. Ende August soll sich nach unbestätigten Informationen ein iLint von *start* zu besetzten Probefahrten auf die Sodener Bahn "verirrt" haben.

Dass drei unvermeidliche Sperrpausen auf der RB 11 (Ende Oktober/Anfang November) als Folge von Brückenbau- und Weichenarbeiten ausgerechnet mit einer längeren Sperrpause der S3 zusammengefallen sind, war etwas unglücklich, weil die RB11 als Umgehungsstrecke für die S3 ausfiel. Der auf beiden Linien eingerichtete SEV funktionierte dabei bei einer Fahrzeit von 40 Minuten (!) allerdings reibungslos.

#### Die RB 12 oder die Königsteiner Bahn von F-Hauptbahnhof nach Königstein (Ts)

Die Anrainer der Bahnlinie hatten die 1902 errichtete Kleinbahn von Beginn an in ihr Herz geschlossen, bildete sie doch über Jahrzehnte die einzige passable Verbindung vom Taunus in das prosperierende Industriegebiet Rhein-Main, allen voran zur Rotfabrik und zu dem Bankenviertel um den Frankfurter Hauptbahnhof. Daran änderte auch das schwere Zugunglück von 1966 bei Liederbach nichts. Die Bevölkerung identifizierte sich mit der einzigartigen Privatbahn weit und breit.

Neuerdings aber ist das Image der <u>FK (Frankfurt-Königsteiner)</u> stark angekratzt. Bereits 2018 hat der RMV die HLB mit seiner überarbeiteten Ausschreibungspolitik in die Bredouille gebracht. Der RMV wollte unbedingt 2021 mit - in der Entwicklung befindlichen - Wasserstoffzügen auf dem Taunusnetz ein neues Zeitalter einläuten und dafür auf Kosten Dritter Zeit gewinnen. Die HLB musste die betagten <u>VT2E</u> mit Fristablauf 2018 daher noch einmal einer kostenaufwändigen Hauptuntersuchung unterziehen, obwohl Ersatzteile nur zu überhöhten Kosten beschafft oder selbst hergestellt werden konnten. Trotzdem waren gegen Ende



der verlängerten Einsatzzeit bereits sechs Triebwagen nicht mehr betriebsfähig. Verkürzte und überfüllte Züge auf der RB12 waren die Folge und erregten im Berufsverkehr ab etwa 2020 nicht nur die Fahrgäste und die regionale Presse, sondern auch die Gemüter der Bürgermeister von Königstein, Kelkheim und Liederbach. Die HLB half mit Fahrzeugen aus ihrem Pool aus, so gut es halt ging.

Bekanntlich waren von den 27 zugesagten <u>H2-Zügen</u> zum Fahrplanwechsel 2022/23 nur sechs ausgeliefert und davon nur zwei einsatzbereit. Auf der RB12 konnte sich *start* mit Lint41-Triebwagen des holländischen Unternehmens Alpha Trains behelfen. Der Betrieb lief anfangs recht vielversprechend, auch wenn für die Strecke ungewöhnliche Verspätungen von bis zu 10 Minuten zu verzeichnen waren. Die Gründe hierfür sind bekannt, sollen aber hier nicht weiter diskutiert werden.



Abbildung 4: Einfahrt Lint41 in den Bahnhof Hornau (Leihfahrzeuge der HLB unter start-Zugnummer und start-Personal

## Die FKE ausgezeichnet vom RMV für Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Der Wechsel der Fahrzeuge brachte im Sommer den großen Bruch. Nach Abzug der blauen Lint41 konnte *start* bis etwa Ende November 2023 fabrikneue Lint41 der HLB anmieten, die mit ihrem niedrigen Einstieg eigentlich für das Wetteraunetz vorgesehen sind. Sie laufen derzeit unter einer Start-Zugnummer und sind mit Mitarbeitern von *start* besetzt. Fehlendes Personal ist der Grund dafür, dass immer mehr Kurse – nicht immer mit vorheriger Vorankündigung – komplett ausfallen oder nicht bis zum Hauptbahnhof durchfahren. Es kam vereinzelt vor, dass sonntags nur alle zwei Stunden und werktags nur alle 90 Minuten ein Zug auf der Strecke unterwegs war. Der S-Bahn-Umleitungsverkehr als Folge der Sperrung der Omegabrücke und Sperrpausen auf der Strecke selbst zur Durchführung unaufschiebbarer Sanierungsarbeiten brachten das Fass zum Überlaufen. Historiker geben zu Protokoll, dass es solche Zustände im Laufe der 120-jährigen Geschichte der Königsteiner Bahn noch nie gegeben habe. Vielmehr habe die *FK* in den letzten Kriegstagen und in der Nachkriegszeit ihr gesamtes Material und Personal aufgebracht und nach Sprengung der Deutschherrnbrücke sogar einen Notverkehr Königstein – F-Griesheim - Osthafen über die Frankfurter Hafenbahn aufrecht erhalten. Die neue HLB/FKE wurde vom RMV mehrmals ob ihrer Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Sauberkeit vom RMV mit Bonuszahlungen belohnt.



Anfang Oktober sah sich der Kelkheimer Ausschuss für Infrastruktur veranlasst, RMV, Alstom und *start* zu einem Krisengespräch einzubestellen. Als Ergebnis verlautet, dass *start* inzwischen genügend Personal einsatzbereit zur Verfügung steht und bis Anfang November sollten 25 H2-Züge ausgeliefert sein (?). Die restliche zwei Wagen werden vor dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2023 folgen. Dann werden auf der RB 12 - mit einem Jahr Verspätung - nur noch Wasserstoffzüge eingesetzt werden, so die verbindliche Zusage des RMV.

#### **Unterwegs in geheimer Mission**

In einer streng geheimen Mission war in der Nacht zum 31. August 2023 auf der Königsteiner Bahn zur Simulation des Betrieben bei höchstzulässiger Belastung der neuartigen H2-Züge ein mit Ballast bestückter iLint 54 nach Königstein unterwegs. Es sollten der Treibstoff-, sprich Wasserstoffverbrauch und die Einhaltung der Fahrzeiten unter Extrembedingungen getestet werden. Über das Ergebnis ist bisher leider noch nichts an die Öffentlichkeit gedrungen . Der Lokführer soll aber bei der Ankunft im Zielbahnhof scherzhafterweise gesagt haben, noch einen Kilometer mehr und ich hätte es nicht mehr zurück zur Tankstelle geschafft. Einmal unterstellt, dass der Tf diese Aussage unter Beachtung von 33 Prozent Tankreserve, nicht vollem Tank bei Abfahrt und unter Vernachlässigung des Minderverbrauchs bei Bergabfahrt über die 220 Höhenmeter getroffen hat, so bestätigt sie doch das unverbürgte Gerücht, dass das "Flachlandfahrzeug iLint54" auf Bahnstrecken von bis zu 1:40 Steigung bis zu 400 Prozent mehr Energie verbraucht als in der Ebene. Und dort beträgt der Primärenergieverbrauch einer Brennstoffzellen schon das Dreifache eines Elektrotriebwagens.



Abbildung 6: iLint54 von Start steht am 08.11.2023 um 12:25 Uhr abfahrbereit für 12:32 Uhr im Bahnhof Königstein Weitere Fotos ab Seite 44.



Die ursprüngliche Kalkulation, dass eine Tankfüllung Wasserstoff für 1.000 Kilometer reicht, hat sich für das Taunusnetz schnell als Milchmädchenrechnung erwiesen. Aber selbst die inzwischen vergrößerten Tanks scheinen unter Berücksichtigung der vom EBA vorgeschriebenen Reserve im günstigsten Fall für nur 600 Kilometer, im ungünstigsten Fall (Vollbesetzung in kalter Winternacht mit Schnee und Eis und voll aufgedrehter Heizung) nur für 400 Kilometer zu reichen. Das Fachmagazin <u>EISENBAHNKURIER</u> hat in seiner Ausgabe 11/2023 nun aufgedeckt, dass das so genannte Abfallprodukt "Grauer Wasserstoff" im Industriepark Höchst derzeit nicht ausreicht, um den Bedarf der gesamten H2-Flotte des Taunusnetztes zu decken. Um diese Lücke zu füllen und um dabei die Umweltziele nicht außeracht zu lassen, muss Infraserve auf dem Weltmarkt "Grünen Wasserstoff" zukaufen, dessen Preise sich gerade vervierfacht haben.

Wie der RMV ganz aktuell mitteilt, sind ab dem 06.11.2023 auf der Königsteiner Bahn die ersten Wasserstoffzüge im Verein mit Dieseltriebwagen unterwegs (s. Abb. 6 und Seite 44f).

Die Brennstoffzellen und die mitgeführten Pufferbatterien werden auf den Strecken der RB12 und der RB15 deutlich mehr beansprucht als angenommen. Das dürfte sich dramatisch auf die Lebensdauer beider Komponenten auswirken. Fachleute rechnen im ungünstigsten Fall mit einer Halbierung der veranschlagten Einsatzzeit. Auf die Langzeitergebnisse in Bezug auf die Betriebskosten pro Fahrzeug- bzw. Sitzplatzkilometer darf man gespannt sein, sollten solche Daten denn jemals publik gemacht werden.

#### Die RB15 oder die TaunusSchnellBahn (TSB)

Die <u>Taunusbahn</u> stand weltweit für ein gelungenes Experiment einer "Privatisierung" einer ehemaligen DB-Bahn und Überführung der Bahnstrecke in die Öffentliche Hand, in diesem Fall in die Trägerschaft des Hochtaunus Kreises, vertreten durch den VHT. 3.500 Fahrgäste hatte man für die Zeit nach Abschluss der Infrastrukturmaßname für 1993 prognostiziert, 11.000 waren es in der Spitze vor Corona, 15.000 Fahrgäste erhofft man sich mit Betriebsaufnahme der S-Bahn bis Usingen.

Das Erfolgskonzept der TSB begründet sich auf den fünf Maximen: Pünktlichkeit, Taktfrequenz/Sitzplatzangebot, Zuverlässigkeit, Anschluss-Sicherheit, Sauberkeit. Diese Anforderungen erfüllte die HLB zumindest bis 2018 beinahe zu 100 Prozent. Im Dezember 2022 folgte mit dem Betreiberwechsel der Fehlstart der Bahntochter *start* verbunden mit einem "bahnbrechenden" Imageverlust der "Institution Taunusbahn". Die von PRO BAHN 2018 mit dem <u>Deutschen Fahrgastpreis ausgezeichnete TSB</u> wird nach dem, was ab Fahrplanwechsel 2022/2023 alles schief gelaufen ist, nie mehr das sein, was sie einmal war und schon gar nicht, das Vorzeigeprojekt für ein ökologisches Gesamtkonzept der kurzen Wege fast ohne einen einzigen Leerkilometer.

Der ÖPNV in Deutschland und der Glaube der Menschen an die Umsetzbarkeit der dringenden notwendigen Verkehrswende mit einer absoluten Verlässlichkeit nach dem Motto "Pünktlich wie die Eisenbahn" sind dauerhaft beschädigt, wobei die derzeitige allgemeine Situation auf dem Sektor Nah- und Fernverkehr sicherlich noch das ihrige dazu beigetragen hat.





Abbildung 5: Zugkreuzung in Köppern

Foto: M. Härter

Früher war es üblich, dass in dem Bundesbahnzentralamt Minden selbst Güterwagen einem zweijährigen Alltagstest unterzogen wurden, ehe sie in Serie gingen. Heute erfolgen in Deutschland nach "US-Vorbild" solche Gebrauchstests nach Abnahme der Serie durch das Eisenbahnbundesamt im laufenden Betrieb. Nach Erstauslieferung der zehn Lint41 Dieseltriebwagen an fahma im Jahr 2006 waren etliche Monteure von Alstom mit einem Ersatzteillager in drei Containern mehr als ein halbes Jahr in Königstein damit beschäftigt, die Kinderkrankheiten der ausgelieferten Fahrzeuge zu beheben. Das hätte allen Verantwortlichen eigentlich als Warmschuss genügen sollen, sich in so großem Stil ohne eine Rückfallebene auf ein komplett neues Produkt einzulassen.

Solange das Eisen noch warm ist, ist es jetzt an der Zeit, durch das - für die Beantragung der immensen Fördergelder verantwortliche - Verkehrsministerium eine unabhängige Kommission damit zu beauftragen, die aufgetretenen Fehler chronologisch zu aufzulisten, zu analysieren und Vorschläge zu erarbeiten, wie ein solches "Chaos" in der Zukunft vermieden oder zumindest professioneller gemanagt werden kann.

Für die entstandenen Mehrkosten des immer noch laufenden Bus-Zug-Ersatzverkehrs kommen nach Aussage des RMV die Firmen Alstom und *start* komplett auf. Es wird die Aufgabe des Aufsichtsrates des RMV sein, die betreffenden Kostenstellen im Detail auf ihre korrekte Deckung zu überprüfen. Der RMV hat – auch auf Druck von PRO BAHN – zugesagt, die betroffenen Fahrgäste der TSB auf angemessene Weise zu entschädigen. Sinnigerweise war diese Aktion ursprünglich für die Sommerferien und die Zeit einer Sperrpause auf der gesamten Bahnstrecke vorgesehen, wurde dann aber – in der Hoffnung, dass bis dahin der Verkehr einigermaßen fahrplanmäßig verläuft - auf das Frühjahr 2024 vertagt. Wie die Taunus Zeitung schreibt, konnte Herr Daubertshäuser vom RMV auf Nachfrage den Kelkheimer Gremien nicht einmal eine vage Zusage auf eine adäquate Entschädigung für die Fahrgäste der Königsteiner Bahn machen. Die Fahrgäste der Sodener Bahn werden wohl völlig leer ausgehen. Hier ist der RMV der Meinung, dass man ja jederzeit bei 20 Minuten längerer Fahrzeit den Linienbus 253 nehmen könne.



Geschätzt erreichte der Fahrgastschwund auf der TSB tageweise die Größenordnung von 70 Prozent. Die vom RMV bestellten Verkehre werden bekanntlich nach der durchgeführten Fahrleistung bezahlt. Ausgefallene Kurse werden somit nicht vergütet. Die Mindereinnahmen bei den Fahrkartenverkäufen dürften dennoch mutmaßlich deutlich größer sein als die Einsparungen durch die massiven Zugausfälle. Die Frage, die sich daraus ergibt, darf sich jeder Leser selbst stellen und beantworten.

#### Die RB16 oder die Brunnenbahn

Bleibt noch die RB16 als letzte der vier Strecken des RMV-Taunusnetzes. Hier waren dank des Einsatzes der HLB mit Wagenmaterial und HLB-Personal die geringsten Zugausfälle zu verzeichnen. Die längeren Streckensperrungen sind den Bauarbeiten des barrierefreien Zugangs zu den Bahnsteigen im Bahnhof Friedrichsdorf geschuldet. In den letzten Tagen hat *start* überraschenderweise den Betrieb mit Wasserstoffzügen sukzessive aufgenommen, tageweise sogar mit zwei H2-Zügen gleichzeitig. Das war aber offensichtlich nur zu Testzwecken. Bis zum Frühjahr 2024 werden hier weiterhin Dieseltriebwagen und Personal der HLB zum Einsatz kommen.



Abbildung 7: Endlich hat im Bahnhof Friedrichsdorf auch ein iLint54 Anschluss an die S5 aus Frankfurt Foto: M. Härter

Da die RB16 nach Ansicht des RMV (und auch von PRO BAHN) wegen viel zu kurzen Wendezeiten und null Zeitpuffer unter wirtschaftlichen Aspekten nicht nach Bad Homburg verlängert werden kann, sollte geprüft werden, die RTW bis Friedberg oder sogar Bad Nauheim zu verlängern. Das auch unter dem Aspekt, dass die angedachte Verlängerung der RTW nach Bad Vilbel über die Trasse der U2 betrieblich nicht machbar ist. Eine Elektrifizierung der Brunnenbahn würde – wie von PRO BAHN schon länger gefordert – als Umleitungsstrecke bei Streckensperrungen dienen. Während der zweiten Baustufe des viergleisigen Ausbaus der Main-Weser-Bahn über Bad Vilbel hinaus bis Friedberg könnte die Strecke zudem für einige Regionalexpress- und IC-Züge sinnvoll genutzt werden.



# Nach Redaktionsschluss erreicht uns folgende Information: Elektrifizierung Strecke 3611 Vermessungsleistungen

DB Netz AG (Bukr 16)

Die Strecke 3611 verläuft von Frankfurt Hauptbahnhof (tief) bis Friedberg. Von Frankfurt HBF (tief) bis Friedrichsdorf (KM 24,1) ist die Strecke eine zweigleisige und elektrifizierte Hauptbahn. Die maximale Geschwindigkeit beträgt 120 Km/h. Von Friedrichsdorf bis Friedberg (Km 40,1) ist die Strecke eine eingleisige und nicht elektrifizierte Nebenbahn mit einer maximalen Geschwindigkeit von 90 Km/h. Aufgrund der Entwicklung und der prognostizierten höheren Nachfrage ist die Elektrifizierung der Strecke 3611 zwischen Friedrichsdorf und Friedberg geplant. Im Zuge dieser Vergabe sollen die gesamten Vermessungsleistungen vergeben werden.

## Modernisierung des Bahnhofs Friedrichsdorf gerät ins Stocken

Die Modernisierung des Bahnhofs Friedrichsdorf liegt weit hinter dem einmal angestrebten Zeitrahmen zurück. Ursprünglich war einmal vorgesehen, die Baumaßnahme im September 2023 abzuschließen. Die dann noch fehlenden beiden Fahrstühle sollten im Frühjahr 2024 folgen. Nun rechnet die Bauleitung damit, die zurückgestellte Fahrgastunterführung in einem halben Jahr ausführen zu können (siehe auch Titelfoto). Das bedeutet für die Fahrgäste: weitere sechs Monate beschwerliches Umsteigen über die 6,5 Meter hohe Überführung und eine weitere Sperrpause aller Friedrichsdorf passierenden Bahnlinien.

Was war passiert? Beim Versuch, die vorgefertigten 7,5 Meter langen, 4,0 Meter breiten und 2,65 Meter hohen Fertigteile der Unterführung unter die Gleise zu schieben, stellte sich heraus, dass der Untergrund dazu nicht tragfähig genug ist. Jetzt müssen diese Pläne überarbeitet und neu genehmigt werden.





Abbildung 8 und 9: Bild links Unterführungselement; rechts Blick von der Überführung auf den Bahnhof Fotos: M. Härter

Darüber informiert die Deutsche Bahn Anwohner und Fahrgäste in einer Pressemitteilung vom 31. August 2023 wie folgt: "Wir sind uns bewusst, dass die neue Zeitschiene für Anwohner: innen und Reisende des Bahnhofs sowie für alle weiteren Beteiligten des ÖPNV eine verlängerte Einschränkung bedeutet und vermehrte Anstrengungen erfordert und bedauern die aufgrund der zusätzlichen Aufwendungen entstandene Verschiebung", so Robert Sure, Projektleiter der DB Station&Service AG. Nach derzeitigem Stand rechnen wir mit einer Inbetriebnahme der Personenunterführung in 2024."

Text: Wilfried Staub; Fotos, soweit nichts anderes vermerkt: Thomas Seibold, Wilfried Staub



## Bad Soden genehmigt sich einen barrierefreien Busbahnhof

Eigentlich sollte der barrierefrei Umbau des Bad Sodener Busbahnhofs (ZOB) längst abgeschlossen sein. Die ursprünglichen Pläne zum Abriss und Neubau des Parkhauses haben sich aus Kostengründen zerschlagen und damit auch die Idee, den Busbahnhof witterungsgeschützt auf Level 0 unter dem neu zu errichtendem Parkhaus zu platzieren.

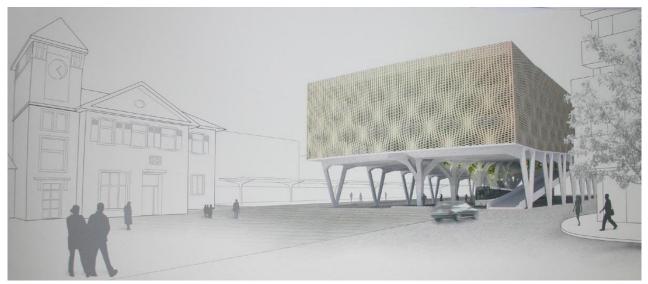


Abbildung 1: So hat der preisgekrönte Entwurf aus 2011 des neuen Parkhauses mit integriertem ZOB ausgesehen, der aus Kostengründen und wegen nicht gegebener Erdbeben- und Verkehrssicherheit dann aber doch verworfen wurde.

Man entschied sich als Alternative dazu, das in die Jahre gekommene Parkhaus der 1980er-Jahre von Grund auf zu sanieren und im Umfeld so zu verkleinern, so dass ausreichend Platz für einen davor angeordneten ZOB mit insgesamt 5 Bussteigen (A bis C) geschaffen werden konnte, davon zwei Doppelhaltestellen, die z.T. auch von Gelenkbussen angefahren werden können. Daneben gibt es noch in Sichtweite den Bussteig D für Midi-Busse (Linie 828) vor dem Hotel Concorde.

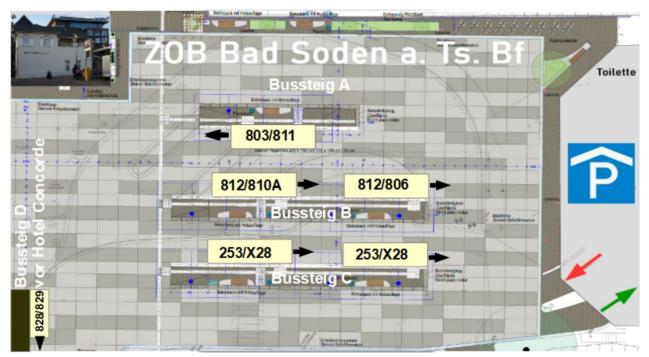
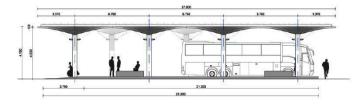


Abbildung 2: Bussteigbelegung ZOB Bad Soden ab Sommer 2025bei bis zu 20 Abfahrten pro Stunde





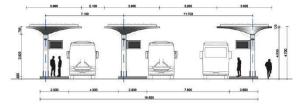


Abbildung 3: ZOB Bad Soden Bf, Ansicht der drei Hauptbussteige; Dachhöhe auch zulässig für Reise- und Doppelstockbusse

Die Bauarbeiten starteten pünktlich am 17. Juli 2023 mit Beginn der Sommerferien, leider, aber unvermeidlich, mit gleichzeitig weiteren Parallelbaustellen in und im unmittelbaren Umkreis von Bad Soden. Dennoch blieb das von vielen befürchtete Verkehrschaos aus, weil sich der Durchgangsverkehr - wie bei solchen Maßnahmen üblich - innerhalb weniger Tage andere Wege suchte und viele Autofahrer erfreulicherweise auf unnötige innerstädtischen Fahrten verzichten. Die Bauarbeiten selbst, die auch mit anderen Sanierungsarbeiten verknüpft werden, sind auf fast zwei Jahre angesetzt. Dann erhält Bad Soden einen modernen, funktionalen und absolut barrierefreien Zentralen Busbahnhof (ZOB) mit einer bis dahin hoffentlich funktionierenden, haltestellenbezogenen DFI (Dynamische Fahrgastinformation mit Echtzeitanzeigen im Falle von Busverspätungen), funktionellem Witterungsschutz und ausreichender Möblierung.



Abbildung 4: Unübersehbare Hinweisschilder

Bis dahin ist es aber noch ein weiter Weg, und die Fahrgäste werden auf eine lange Geduldsprobe gestellt. Das schon deshalb, weil die Wege zwischen Bahn- und Bussteig bzw. den Bussteigen untereinander mindestens dreieinhalb Minuten betragen und bisher weder vom RMV noch von der MTV ein für solche Fälle üblicher Baustellenfahrplan eingerichtet wurde. Begründung: Es liegen uns keinerlei Beschwerden vor.



Abbildung 5: die Bank wurde später unter das Dach versetzt

Für die Interimszeit wurden sieben Ersatzhaltestellen auf der Königsteiner Straße und der Salinenstraße eingerichtet und nach geringen Anfangsschwierigkeiten auch, was die Wegeführung betrifft, vorbildlich beschildert (Abb. 4). Auch hat die Stadt auf Hinweis von PRO BAHN innerhalb nur eines Tages vier Bänke aufgestellt und diese am folgenden Tag auf unsere Bitte hin noch einmal witterungsgeschützter unter das Vordach des dm-Marktes und der Sparkasse versetzt (Abb. 5). Gegen das Aufstellen von zwei weiteren Bänken in Höhe Königsteiner Straße 41 für die Gegenrichtung hat die Eigentümergemeinschaft "Europahof" leider bisher keine Zustimmung erteilt.



### Weitere Neuerungen zum Fahrplan-/Jahreswechsel für die Kurstadt

Im Zuge der Errichtung des so genannten "REWE-Kreisels" erhält die dortige Bushaltestelle *Rosenthalstraße*, *Bussteig A* als Pendant den sehnlich gewünschten zweiten *Bussteig B* für die Gegenrichtung der Linie(n) 253(811) zum MTZ und nach Höchst, was einer Verkürzung des Fußweges zu den Wohnungen im Musikerviertel um bis zu 300 Meter entspricht. Diese Haltestelle geht am 10. Dezember 2023 planmäßig in Betrieb. Vorgesehen ist auch ein Witterungsschutz, ausreichend Sitzgelegenheiten und eine DFI-Anzeige. Die derzeitige Haltestelle *Rosenthalstraße* wird umbenannt in *Friedrich-Uhde-Straße*, *Bussteig B*.

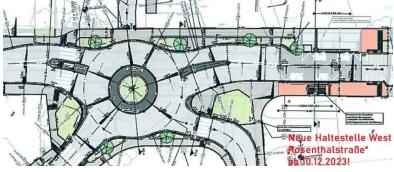




Abbildung 6: Planzeichnung "REWE"-Kreisel

Abbildung 7: Zusätzliche Haltestelle

Und über noch eine Änderung gibt es zum 1. Januar 2024 für Bad Soden zu berichten. Der Betreiber der Buslinien 803, 806, 811, 828 und 829 (und anderer Linien) heißt erfreulicherweise wieder HLB-Bus Hofheim. PRO BAHN gratuliert und wünscht einen reibungslosen Start. Insgesamt umfasst das vorzeitig neu ausgeschriebene Linienbündel MTW West rund 1,2 Mio. "Fahrplanbuskilometer" und zusätzlich max. rund 109.000 "Fahrplan-km-AST-Verkehr". Die im Busbündel MTK West aufgeführte kombinierte Linie 828/829, bei der der Stadtbus Bad Soden vom Bahnhof über das Kreiskrankenhaus und Sulzbach Nord an sieben Tagen der Woche von 5 bis 23 Uhr im Stundentakt zum Bahnhof Kelkheim fahren sollte, ist vorerst einmal zurückgestellt worden. Der Stadtbus Bad Soden bleibt aber offensichtlich unverändert bestehen.

Text und Fotos: Wilfried Staub, Grafiken: Magistrat der Stadt Bad Soden

## Positive Pläne der MTV GmbH – aber werden sie umgesetzt?

Derzeit wird der neue LNVP der Main-Taunus-Verkehrs-GmbH erarbeitet. Darin soll es einige Verbesserungen für die Fahrgäste und das Fahrpersonal sowie die Umwelt geben: Es sollen Lücken bei den Querverbindungen im MTK geschlossen werden, ab 2026 sollen nur noch E-Busse beschafft werden – und es sollen ein bis zwei zusätzliche Betriebshöfe neben dem bestehenden der HLB errichtet werden, in denen es nicht nur E-Ladesäulen für die Busse, sondern auch Sozialräume geben soll! Letztere fordert PRO BAHN schon lange. – Allerdings: Wegen erheblicher Finanzierungsprobleme, wie es hieß, kommt die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes nicht voran. Eigentlich sollte er im Dezember vom Kreistag beschlossen werden, nun aber gibt es immer noch keine finale Vorlage und keinen Termin für die abschließende Arbeitskreis-Sitzung in diesem Jahr. Vielmehr war der Presse (Flörsheimer Zeitung v. 02.11.23) zu entnehmen, dass die Neuvergabe des Linienbündels MTK-West laut der MTV GmbH zu Angeboten führte, die mit den Ergebnissen der vorigen Vergaben nicht vergleichbar gewesen seien und zu Steigerungen der Personal- und Materialkosten in Höhe



von 80 % geführt hätten. In der Sitzung des Flörsheimer Verkehrsausschusses verdichtete sich der Eindruck, dass der MTV-Aufsichtsrat daher nicht geneigt sei, Investitionen in Ausweitungen von Fahrzeiten und bessere Verbindungen vorzusehen.

## Marode Omega-Brücke legt für 3 Wochen Nahverkehr in Frankfurt lahm

Wegen mangelnder Standfestigkeit, musste eine Straßenbrücke beim Bahnhof Frankfurt-Griesheim am 28. September 2023 gesperrt werden. Bereits seit Ende Juni durften wegen der aufgetretenen Schäden nur noch Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen die so genannte Omegabrücke in Frankfurt Griesheim befahren. Die 1973 gebaute Brücke mit der besonderen Straßenführung in Omega-Form war erst 2015 saniert worden, und sollte danach für weitere 20 Jahre gerüstet sein

Betroffen von der Sperrung war neben dem Straßenverkehr vor allem der Bahnverkehr unterhalb der Brücke. Dort verkehren normalerweise die S-Bahnlinien S1 zwischen Wiesbaden und Rödermark (Ober-Roden) und S2 zwischen Niedernhausen und Dietzenbach. Die S-Bahn-Linien S1 aus Wiesbaden und S2 aus Niedernhausen bringen Fahrgäste aus dem Westen nach Frankfurt. Beide Linien wurden während der Sperrung von F-Höchst aus nördlich der Mainzer Landstraße über den Bahnübergang an der Oeser Straße in F-Nied geführt. Die Gleise kreuzen dann kurz vor dem Frankfurter Hauptbahnhof wieder die Mainzer Landstraße bevor sie vor dem Hauptbahnhof in den Stadtbahntunnel verschwinden. Die Rebstockstrecke wird üblicherweise auch von der Königsteiner Bahn (HLB / FKE) und den Regionalzügen nach Koblenz und Limburg genutzt. Wegen der S-Bahn Umleitung endete die RB12 wegen fehlender Trasse vorzeitig in F-Höchst. Die Fahrgäste waren gezwungen, in die S-Bahnen umzusteigen. Zwischen Frankfurt Hbf und F-Höchst kam es zu Verspätungen und Ausfällen. Die Fahrgast-Information in den Zügen zeigte an, dass die Bahnhöfe F-Griesheim und F-Nied nicht angefahren wurden. In F-Höchst wurde gelegentlich ein S-Bahn-Zug bereitgestellt, der über F-Nied nach F-Griesheim pendelte und in Griesheim vor der Brücke wendete. Damit konnte zeitweise jeder Bahnhof auf der regulären Strecke mit der Bahn erreicht werden.

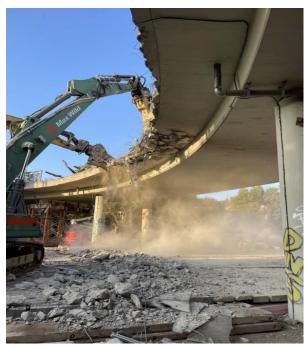


Abbildung 1: Ein harter Brocken

Foto: privat

Die südlich der Bahnlinie gelegenen Teile Griesheims waren während der Sperrung nur noch über den Bahnübergang Elektronstraße vom Norden zu erreichen. Während des eingeschränkten Zugbetriebs konnte er Abhilfe schaffen für die fehlende Straßenbrücke. Bei mittlerweile wieder normal laufenden Bahnverkehr beträgt die Schließzeit des Bahnübergangs allerdings wieder mehr als 40 Minuten je Stunde. Der Verlust der wichtigen Brücke führt also bis zu deren Ersatz zu einer starken Beeinträchtigung des Straßenverkehrs in Nord-Süd-Richtung, weil Griesheim durch die Bahngleise vom Norden getrennt und durch den Main im Süden eingeklemmt ist. Mit der Brücke fehlt die Hälfte der Querungsmöglichkeiten.



#### Marode Omega-Brücke legt für 3 Wochen Nahverkehr in Frankfurt lahm

Am Donnerstagabend, dem 28.09., wurde die gesperrte S-Bahnstrecke wieder freigegeben. Die Brücke war am 08.09. gesperrt worden und konnte innerhalb von 20 Tagen abgerissen werden. Der "Notrückbau" der Brücke wurde ohne europaweite Ausschreibung angeordnet und es wurde Tag und Nachte gearbeitet. Damit die Bahnlinie frühzeitig wieder freigegeben werden konnte, wurde auch am letzten Sonntag vor der Freigabe der Bahnstrecke, dem 24.09, trotz des unvermeidlichen Lärms noch um Mitternacht weitergearbeitet. Die Deutsche Bahn hatte die Oberleitungen demontiert und die Baufirma Max Wild den Abriss durchgeführt. Dafür mussten kurzfristig Baumaschinen und Personal beschafft werden. Sondertransporte für die Maschinen wurden schnell genehmigt. Die eingesetzten Arbeiter mussten während der Rückbauzeit auf ihr freies Wochenende verzichten. Die Schienen wurden mit Matten, Styrodur und Holzbalken abgedeckt, damit sie von herabfallenden Betonteilen nicht beschädigt wurden. Das Mittelstück über den Gleisen musste von den Zufahrten getrennt werden, die nach dem Abriss noch stehenbleiben sollten, um sie dann später abtragen zu können.



Abbildung 2: Griesheimer Omega-Brücke zu Beginn der Abrissarbeiten

Foto: privat

Die stählernen Spannseile im Beton erwiesen sich beim Abriss als zäh. Dies mag überraschen, wenn man den Messungen glaubt, dass die 1973 gebaute Omega-Brücke akut einsturzgefährdet war. Das eigentliche Problem besteht angeblich aber darin, dass diese Stahlseile im Beton zu rosten beginnen, wenn sie durch Abplatzungen des Betons der Witterung ausgesetzt sind. Dann müssen



Experten prüfen und schätzen, wann sie bersten könnten. Dies ist ein bekanntes Problem von Stahlbeton, weshalb in den nächsten Jahren vermutlich sämtliche Brücken aus den 70er und 80er rückbaufällig werden. Da kann man von Glück reden, dass die meisten Eisenbahnbrücken noch aus Metall bestehen. Leider werden diese aber wegen der mangelnden Erhaltungsfinanzierung schlecht oder nicht gewartet. Neubau lohnt für DB Netze, denn die zahlt ja der Bund! Schon oft habe ich rote Roststellen an Brücken bemerkt und mich geärgert, warum die wertvolle Infrastruktur nicht mit der grünen Rostschutzfarbe geschützt wird.

#### Exkurs: Beispiel Müngstner Brücke (genietete Stahlkonstruktion)

Die höchste Eisenbahnbrücke Deutschlands, die Müngstener Brücke über die Wupper zwischen Remscheid und Solingen, stammt von 1894. Dort wurden im Juli 2015 28 Rollenlager ausgetauscht. Bis 2018 wurde die Brücke umfangreich (unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes) saniert und ertüchtigt. Es sind neue Stahllitzenanker in die Fundamente eingelassen worden. Ergänzende Stahlteile wurden in die Konstruktion der Brücke als Verstärkung eingebaut. Mit diesen Maßnahmen kann die Brücke wieder Fahrzeuge mit bis zu 21 Tonnen Achslast aufnehmen. Die Brücke wurde komplett Sand gestrahlt und mit einem vierfachen Neuanstrich versehen. Sie wird nach dieser Behandlung vermutlich länger halten, als die neue Omega-Brücke, wenn sei denn kommt. Oder gibt es doch einen Tunnel?

PRO BAHN sollte fordern, dass die DB AG (DB Netze) oder die geplante gemeinnützige InfraGO als bundeseigenes Eisenbahninfrastrukturunternehmen Planungen erstellen, wann die Autobrücken über den Gleisen zusätzlich gesichert und wann abgerissen werden müssen, und dass es Planungen gibt, wie man die Einschränkungen des SPV möglichst gering halten kann. Einen sogenannten "Kollapsrahmen", der die Brücke im Zweifelsfall auffangen würde, konnte man im Falle der Omegabrücke nicht drunter setzen, weil man dann zu nah an die Hochspannungsleitungen gekommen wäre. Vielleicht klappt das bei anderen Brücken. In jedem Fall wird es in Zukunft noch teurer, die Infrastruktur zu erhalten, denn es gibt nicht nur Autobrücken aus Beton. Viele Neubaustrecken der Bahn (F-Köln, F-Würzburg, F-Erfurt etc.) besteht auf Fertigteilen und Pfeilern aus Stahlbeton. Leider rosten sie

Jörg Vonnemann

## Viergleisiger Ausbau der Main-Weser-Bahn auf der Zielgeraden

Nun ist die Deutsche Bahn doch guter Hoffnung, dass der Betrieb der S6 wie geplant zum Fahrplanwechsel 2024/2025 in vollem Umfang aufgenommen werden kann. Zuletzt kamen Zweifel auf, dass die zusätzliche S-Bahnstation F-Ginnheim nicht rechtzeitig fertig gestellt werden könnte. Bereits ab 19. Februar 2024 rollt die S6 dann auf eigenen Gleisen und hält an eigenen barrierefrei zugänglichen 96 Zentimeter hohen und 215 Meter langen Bahnsteigen. Dafür sind leider noch einmal zwei Sperrpause und zwar vom 1. bis 4. Dezember 2023 und vom 2. Januar bis 18 Februar 2024 erforderlich.

Wenn dann am 8. Dezember 2024 auch die Station F-Ginnheim mit direktem Umstieg auf die U1 fertig gestellt sein wird, dann tritt endlich die lange angekündigte Fahrplanänderung bei den S-Bahnlinien S3 bis S6 in Kraft.

Die Linienweg- und Taktänderungen für die S3, S4 und S6 sehen dabei wie folgt aus:



S3: Bad Soden – F-Süd

S4: Kronberg – F-Süd

S5: Friedrichsdorf – Bad Homburg – F-Süd

S6: Friedberg – Groß-Karben - Bad Vilbel – F-Süd - Langen – Darmstadt Hbf \*)

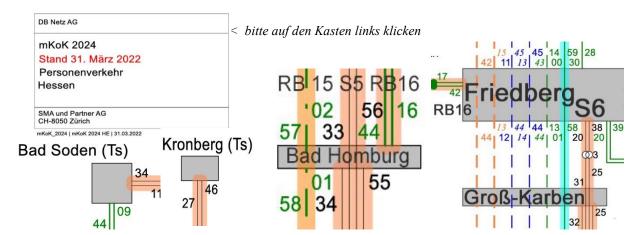
\*)  $Darmstadt\ Hbf\ an\ -ab\ :\ s:25/s:55-s:05/s:35\ :\ in\ der\ Grafik\ unten:\ anliegende\ Zeiten\ =\ Ankunft,\ abliegende\ =\ Abfahrt$ 



S6 bald zwischen F-West und Bad Vilbel komplett auf eigenen Gleisen

Foto: Deutsche Bahn

Die Abfahrtzeiten der Starthaltestellen können Sie nachfolgendem <u>Netzplan</u> entnehmen, gültig ab 8. Dezember 2024 . Ausführliche Informationen zum Ausbau der Main-Weser-Bahn, auch was den weiteren Ausbau bis Friedberg betrifft, gibt es auf der sehr gut gemachten Homepage der Bahn unter: <<u>S6 auf eigenen Gleisen</u>>.



Bad Soden: S3 an 04/34, ab 11/41; ein |=60-; zwei ||=30-; vier ||||=15-Minutentakt; braun unterlegt Taktänderung 2024/2025 Wilfried Staub

## PRO BAHN richtet Hotline zum Baustellenverkehr ein

Pünktlich zum Start der Streckensperrung auf der Riedbahn richtet LV Hessen PRO BAHN eine Hotline ein. Eine zweite Anlaufstelle wird für die Main-Weser-Bahn geschaltet. Hier können Fahrgäste ihren Kummer mit dem SEV los werden oder Antwort auf eine individuelle Verbindung erfragen.

#### riedbahnsperrrung@pro-bahn-hessen.de

postalisch an: PRO BAHN RV Starkenburg, Hügelstraße 30, 64579 Nauheim (Kreis Groß-Gerau)

#### main-weser-sperrung@pro-bahn-hessen.de

postalisch an: PRO BAHN RV Mittelhessen, Bahnhofstraße 10, 35457 Lollar



## Ideenzug auf der MLB – aus meiner Sicht keine so gute Idee



Am 4. September startete DB Regio Hessen den Einsatz der auf der InnoTrans 2022 vorgestellten Ideenzug-Wagen auf der Main-Lahn-Bahn (MLB, RMV-Linie 21) zwischen Frankfurt (M) und Limburg (Lahn), zunächst mit drei Wagen, die in täglich wechselnden Umläufen eingesetzt werden. Da die Verfasserin an der Main-Lahn-Bahn wohnt, wenn auch nur an einer Station ohne Regionalzug-Halt, hat sie am 23.Oktober eine Erkundungsfahrt mit einem "Ideenzug" unternommen. Dank sehr freundlicher und hilfsbereiter DB-Mitarbeiter konnte ich am Morgen dieses Tages in Erfahrung bringen, in welchen Umläufen die "Ideen-Waggons" eingesetzt werden. Wie schon bei den vorherigen Halten in Hofheim (Ts)., die ich beim Warten auf die S2 gesehen hatte, waren auch diesmal die "Ideen-Abteile" total leer, und das blieb sowohl bei der mittäglichen Fahrt nach Frankfurt (M) so, als auch auf der Rückfahrt Richtung Limburg, jedenfalls bis Hofheim (Ts). Aus Sicht der Verfasserin wurden in den Waggons keine besonderen innovativen guten Ideen verbaut. Denn bis auf zwei Sitzplätze an breiten Tischen, auf die man auch einen Laptop stellen oder eine Zeitung legen kann, gibt es nur vier Klappsitze wie im Mehrzweckabteil, wenn auch mit Kunstleder bezogen. Ansonsten gibt es nur Stehsitze zum Anlehnen, auch um den "Konferenz-Tisch" herum, der so schmal ist, dass man zwar Smartphones, aber keine Laptops darauf legen kann, geschweige denn, irgendwelche Unterlagen. Sowohl die Sitze zum Anlehnen als auch die Barhockern ähnelnden Sitze vor dem Arbeitstisch verlangen viel Standfestigkeit, insbesondere beim Abbremsen, beim Gleiswechsel oder auf abgefahrenen Schienen.

Text und Foto: Barbara Grassel



## Nicht so ganz einfach verlief das EASY fahren im Riederwald

Von November 2023 bis 31. Oktober 2023 gab es einen Probebetrieb mit den (halb-)autonom fahrenden EASY-Shuttles im Frankfurter Riederwald. In dieser Phase des Projektes sollen Erfahrungen mit dem autonomen Fahren im normalen Straßenverkehr gesammelt werden. Informationen zu dem Projekt sind auf deren Webseite zu finden: <a href="https://www.probefahrt-zukunft.de">https://www.probefahrt-zukunft.de</a>.

Es gab bereits mehrere Tests mit den EASY-Fahrzeugen, unter anderem auf dem Gelände der Stadtbahnzentralwerkstatt, wir berichteten in unserem Newsletter Nr. 4 / 2021 über die Fahrzeuge und über eigene Erfahrungen bei einer Probefahrt.

On-Demand-Verkehr mit autonom fahrenden Fahrzeugen als ergänzendes Angebot des ÖPNV ist momentan in aller Munde, es gibt deutschlandweit etliche Projekte dazu. Ein weiteres ist ebenfalls mit Beteiligung des RMV geplant, hier sollen autonom fahrende SUVs im Raum Offenbach und Darmstadt eingesetzt werden. S. dazu z.B. die Berichterstattung der Hessenschau:

https://www.hessenschau.de/wirtschaft/oepnv-selbstfahrende-shuttles-bald-in-rhein-main-und-darmstadt,fahrerlose-shuttles-100.html .

On-Demand-Verkehre sollen eine flexible Ergänzung zum ÖPNV überall dort bieten, wo es zu wenig Bedarf für einen dichten Linienverkehr gibt. Angesichts der Kosten für Personal (und der heute schon herrschenden Knappheit beim Fahrpersonal bei Bussen und Bahnen) ruhen die Hoffnungen auf autonom fahrenden Fahrzeugen, um das in größerem Maßstab finanzier- und realisierbar zu machen.

Aber zurück in den Riederwald. Zu dritt wollten wir den EASY Shuttle ausprobieren, oder, wie wir später in der Fahrgastbefragung als Fahrtgrund Angaben: "aus reiner Neugier".

Das Testgebiet befindet sich in der Nähe der U-Bahn-Station "Schäfflestraße". Die insgesamt 2,7 km lange Strecke führt durch das Wohngebiet des Riederwald bis zum Parkplatz des Netto-Supermarktes im Süden.

### Schon bei der Buchung gab es die ersten Hürden

Die Fahrten erfolgen "on Demand". Eine Fahrt kann man mit der "RMV EASY"-App buchen, oder telefonisch. Wir wollten die App nutzen. Diese stellte sich allerdings als nicht besonders bedienungsfreundlich heraus. Schon die Eingabe der Uhrzeit war die erste Hürde. Wir wollten sofort fahren, bekamen dann aber die Auskunft, dass für diese Uhrzeit keine Fahrt buchbar sei. Leider schlug uns die App keine Uhrzeit vor, ab der wieder eine Fahrt buchbar wäre, sondern wir mussten so lange verschiedene Zeiten durchprobieren, bis wir Erfolg hatten. Auch die Angabe von Start und Ziel war umständlich. Diese musste man auf einer Karte auswählen oder eine Adresse eingeben. Leichter wäre es gewesen, wenn man einfach die Haltestellen des EASY-Shuttle hätte auswählen können – denn man kann sowieso nur an definierten Haltestellen ein- oder aussteigen.

Schließlich hatten wir es aber geschafft und eine Fahrt für drei Personen gebucht mit Start an der Ecke Raiffeisen-/ Schäfflestraße und Ziel den Parkplatz am Netto-Supermarkt. Die Wartezeit bis zur Abfahrt vertrieben wir uns mit einem Kaffee in der netten kleinen Backstube dort an dem Platz.





Abbildung 1: Streckennetz des EASY-Shuttles im Riederwald (Quelle: https://www.probefahrt-zukunft.de)

Als der Zeitpunkt der Abfahrt nahte, mussten wir erstmal die Haltestelle finden. Diese sind markiert durch entsprechende, etwas zu dezente Symbole am Boden.



Abbildung 2: Symbol für die 20 Haltestellen des EASY-Shuttles, davon sieben barrierefrei

Wie sich herausstellte, warteten wir an der falschen Haltestelle (Abb. 3). Die Fahrt in unserer Richtung startete schräg gegenüber. Auch das war nicht ohne weiteres erkennbar.



## Noch geht es nicht ohne Überwachung durch geschultes Personal



Abb. 3: Warten auf das EASY-Shuttle an dem falschen Startpunkt

Das EASY-Shuttle fährt zwar autonom, aber in diesem Test befindet sich immer Personal an Bord, das jederzeit eingreifen kann. Heute waren es sogar zwei Fahrer. Die beiden sind eigentlich Schienenbahnfahrer der VGF. Für die Fahrten mit dem EASY wurden sie eine Woche lang geschult. Es stellte sich heraus, dass derzeit nur eines der beiden EASY-Fahrzeuge im Einsatz ist, weil sich das andere gerade in Reparatur befindet. Weil wir, als wir losfahren wollten, just die (gesetzlich vorgeschriebene) Pausenzeit des Fahr-

Personals erwischt hatten, hatten wir auch ein wenig auf unsere Fahrt warten müssen.

Los ging es erstmal im manuellen Betrieb. Denn auf der Haltefläche des EASY befand sich ein Falschparker. Das EASY musste nun von Hand aus dieser Situation befreit werden, d.h. aus der Haltestelle heraus manövriert werden. Weiter ging es endlich autonom. Für den Testbetrieb beträgt die Höchstgeschwindigkeit 20 km/h. In dem engen Wohngebiet wäre auch kaum eine höhere Geschwindigkeit möglich. Allerdings kam unsere Geschwindigkeit eher selten an die zugelassenen 20 km/h heran. Das EASY blieb immer mal wieder stehen, weil es Hindernisse wahrnahm oder aus Gründen, die auch den beiden Fahrern nicht immer klar waren. Wir hielten auch mal absichtlich an, um sich hinter uns ansammelnde Autos vorbeizulassen. Wie uns die Fahrer erzählten, werden öfter Autofahrer ungeduldig, wenn sie hinter dem EASY-Shuttle warten müssen, und so kann man sich deren Unmut entziehen.



Abbildung 4: EASY-Fahrzeug auf dem Netto-Parkplatz im Riederwald

Es gibt viele Gründe, warum das EASY bei vermeintlichen Hindernissen stoppt. Es ist nun mal auf Vorsicht programmiert. Während unserer Fahrt gab es einen heftigen Regenguss. Möglicherweise störte das viele Wasser die Sensoren, jedenfalls kam das EASY kurz vor unserem Ziel sehr abrupt zum Stehen. Die Bremsen funktionieren bestens, daher haben die (vorhandenen) Sitzgurte durchaus ihren Sinn, wie wir feststellen mussten, obwohl wir im Moment der Voll-

bremsung mit deutlich weniger als 10 km/h unterwegs waren. Das EASY konnte erst zur Weiterfahrt bewegt werden, als sich einer der Fahrer nach draußen in den strömenden Regen begab, um die Sensoren grob zu reinigen. Was wohl passiert, wenn das Herbstlaub durch die Luft wirbelt oder es nur leicht schneit oder der Regen gar gefriert?

Angekommen an unserem Ziel, dem Netto-Parkplatz, warteten wir nicht lange, denn wir hatten unsere Rückfahrt bereits gebucht.

Zurück bis in die Nähe der U-Bahn-Station fuhren wir nun ohne größere Vorkommnisse. Auch dort, an der Endhaltestelle, stand wieder ein Falschparker im für das EASY reservierten Bereich, was das Fahrzeug erneut verwirrte.

Wir füllten eine Befragung zur Fahrt aus und hatten noch Gelegenheit, uns mit den freundlichen und sehr kundigen Fahrern über das EASY und die Testfahrten zu unterhalten.



Abbildung 5: EASY – Blick in den Fahrgastraum

#### Und was ist nun mein persönliches Fazit?

Bis zur Serienreife ist es wohl noch ein weites Stück Weges. Etliche manuelle Eingriffe waren während der Fahrt erforderlich. Selbst wenn kein Personal mehr an Bord ist, wird es Situationen geben, wo ein Mensch (dann in einer Leitstelle?) eingreifen muss. Auch dafür wird Personal benötigt. Unklar ist mir, wie er oder sie dann in die Lage versetzt wird, die Situation beurteilen zu können. Es gab eine Kamera, deren Bild wir auch auf einem Bildschirm im Innenraum sahen. Sie übertrug aber nur einen eingeschränkten Blickwinkel in Fahrtrichtung. Hier werden viel mehr Perspektiven nötig sein. Vielleicht ist das ein Einsatzgebiet für VR-Brillen, so dass jemand von außerhalb einen Eindruck wie im Inneren des Fahrzeugs bekommen kann?

Über die Fahrzeuge selbst berichteten wir bereits in unserem Newsletter 04/2021. Mittlerweile ist die Mitfahrt auch mit Rollstuhl möglich. Vollbesetzt mit sechs Personen ist nicht sehr viel Platz,



schon gar nicht, wenn jemand noch ein Gepäckstück dabei hat. Auch der Fahrkomfort ist nicht übermäßig hoch, die Schlaglöcher waren spürbar, und Bremsen und Beschleunigung recht abrupt.

Das gemächliche Tempo störte mich auf der gewählten Strecke nicht, es ging um kurze Strecken, sozusagen die "letzte Meile" von / zur U-Bahn. Aber für einen Einsatz in der Fläche wird das nicht ausreichen, bei höheren Geschwindigkeiten gibt es aber ganz andere Sicherheitsaspekte.

Die Testfahrt war die Reise wert. Für uns drei war sie eine sehr interessante Erfahrung mit sehr vielen neuen Erkenntnissen, sie hat Spaß gemacht auch das auch dank der bereitwilligen Erläuterungen unserer Fahrer. Das EASY wird nach ihrer Aussage regelmäßig genutzt, sie haben bereits Stammfahrgäste, sicherlich nicht nur "Neugierige" wie uns.

Bericht und Fotos, Abbildungen, soweit nichts anders angegeben: © Kristine Schaal

## PRO BAHN zieht eine vorläufige Bilanz

Sein vorheriger Einsatz am damals gesperrten Mainufer ohne einen im Fahrzeug anwesenden Operator hatte für das Easy-Shuttle eher Show-Charakter. Davor sammelte das EASY an den Helios Kliniken in Wiesbaden, in Bad Soden-Salmünster, in der Stadtbahnzentralwerkstatt Frankfurt und im Kloster Eberbach erste Erfahrungen, die in die Weiterentwicklung eingeflossen sind. Im Riederwald musste es jetzt seine Alltagstauglichkeit unter Beweis stellen. Aus Sicherheitsgründen und wegen der gesetzlichen Vorgaben war hierbei immer ein Operator anwesend, der auch oft genug eingreifen musste. Rund 1,2 Millionen Euro haben sich RMV, VGF, traffiQ u.a. den Versuch kosten lassen. 70 Prozent davon wurden allerdings durch diverse Fördermittel gedeckt. 2.700 Fahrgäste nutzten in den vergangenen zwölf Monaten das kostenlose Angebot, das bedeutete im Schnitt neun Fahrgäste pro Tag bei einer anfangs sechsstündigen Betriebsdauer. Alle Fahrgäste wurden im Anschluss ausführlich befragt. Eines steht schon heute fest: eine wirkliche Scheu vor autonomen Busverkehr war bei den Passagieren (bei einer Höchstgeschwindigkeit von 20 kmh) kaum festzustellen. Die Auswertung der Befragung wird hoffentlich zeitnah der Öffentlichkeit vorgestellt. Das erste Resümee der Initiatoren klingt da schon einmal sehr vielversprechend.

Die Strecke im Riederwald wurde zunächst aufwändig mit spezieller Sensortechnik vermessen. Mit den gesammelten Daten wurde die künstliche Intelligenz des Computers im Bus gefüttert. Damit konnte der Minibus später seine festgelegte Wegstrecke wiedererkennen und bei entsprechenden Hindernissen reagieren. Dieses Prozedere musste gleich zweimal erfolgen, einmal mit und ein weiteres Mal ohne Laub an Bäumen und Sträuchern. Die Vorgehensweise unterscheidet den Easy-Bus damit grundlegend vom zukünftigen autonomem Betrieb von Straßenfahrzeugen, die ihre einprogrammierte Fahrtstrecke jeweils aus aktuellen Kamera- und Radarerfassungen und den GPS-Daten ermitteln. Das EASY war allerdings nicht in der Lage, parkende Autos über die Gegenverkehrsspur selbständig zu überholen und das Befahren von Straßen mit zweispurigen Richtungsspuren ist derzeit nicht zulässig.

Bereits bei leichtem Windbruch oder viel Laub oder nicht identifizierten Gegenständen auf den Straßen muss Easy passen. Nicht erforscht wurde bei dem Frankfurter Versuch das Verhalten bei Eis und Schnee und schon gar nicht auf Gefällstrecken von mehr als 6 Prozent. PRO BAHN erwartet zudem eine Antwort auf das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste bei Dunkelheit? Ist da die Video-- und



Audioüberwachung ausreichend. Wie greift der Operator in der Zentrale in Zwangssituationen mit welchen Konsequenzen ein und was passiert, wenn – wie beim AST-Verkehr gelegentlich der Fall - mehr Personen als gemeldet zusteigen wollen und diese sich trotz Aufforderung weigern, das überladene Kleinstgefährt mit nur sechs Sitzen und Anschnallpflicht wieder zu verlassen?

Nach neuesten Veröffentlichungen des ADAC von Ende Oktober 2023 ist die Euphorie über die baldige Zulassung von autonomen Fahrzeugen in Deutschland, sowohl was die Hersteller als auch die Politik betrifft, fürs Erste verflogen. Die zu entwickelnde Technik auf Seiten der Autohersteller wie auch die Rechtslage auf Seiten der Gesetzgebung waren offensichtlich deutlich komplexer als gedacht. Absolut ungelöst ist nämlich die Frage des rechtzeitigen Erkennens von von der Seite kommenden sich schnell bewegenden Gefahrenquellen gleich welcher Art. Mit der Einführung der Stufe 5 (assistiert, teilautomatisiert, hochautomatisiert, vollautomatisiert, autonom) rechnen Experten nunmehr für Deutschland frühestens für das Jahr 2040. Dies auch unter dem aktuellen Hintergrund, dass Kalifornien die Zulassung von vollautomatisierten Tesla-Taxis des Unternehmens Cruise (der Stufe 4 mit Sicherheitsfahrer!) nach mehreren mysteriösen Pannen, diversen Ausfällen bei Funklöchern in Häuserschluchten und unter Brücken, die die Elektronik völlig verwirrten und Verkehrsstaus auslösten, hauptsächlich aber wegen eines schweren Unfalls, bei dem eine Frau über zehn Meter mitgeschleift wurde, auf unbestimmte Zeit zurückgezogen hat. In Deutschland wurden weitere, vor kurzem noch enthusiastisch angekündigte, hochautomatisierten On-Demand-Verkehre der Stufe 3 überraschend auf unbestimmte Zeit ausgesetzt.

Wilfried Staub

## Mit der S-Bahn Rhein-Main immer auf der Höhe der Zeit





## Friedrichsdorf: Initiative fordert 15-Minuten-Takt auf den zentralen Buslinien



Ein Gastbeitrag von Constantin Sennlaub, geboren 2002 in Frankfurt am Main, ab 2006 wohnhaft in Friedrichsdorf-Köppern. Seit 2019 ist er zentral an der Organisation von Fridays for Future im Hochtaunuskreis beteiligt. 2021 legte er das Abitur an der Philipp-Reis-Schule in Friedrichsdorf ab. Von 2021 bis 2023 war er für die Grünen im Stadtparlament. Derzeit studiert er Energietechnik und Energiewirtschaft an der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg. Der Studiengang soll Ingenieure für die Dekarbonisierung des Energiesystems ausbilden und wurde erst 2021 im Rahmen des geplanten Strukturwandels im Lausitzer Kohlerevier neu geschaffen. Ganz abgekoppelt von Friedrichsdorf ist er seitdem aber nicht, für FFF ist er immer noch im Friedrichsdorfer Klimabeirat aktiv tätig.

Knapp 20% der Bad Homburger fahren mit dem ÖPNV in die Stadt. Dabei hat der Autoverkehr in den letzten 5 Jahren um 28 Prozent abgenommen!<sup>1</sup> Das sind erfreuliche Daten aus einer Innenstadtstudie von Bad Homburg, veröffentlicht im März diesen Jahres in der Taunus Zeitung.

Ganz anders sieht es in der Nachbarstadt Friedrichsdorf aus. Fragen sie zehn Friedrichsdorfer nach dem Verkehrsmittel, das sie für Fahrten in ihr Stadtzentrum benutzen. Wenn Sie Glück haben, ist einer dabei, der Ihnen nicht entgegnet: "Schauen Sie doch mal, wann und wie oft der Bus fährt!".

Die Stadtbusse, die in Bad Homburg verkehren, fahren auch in Oberursel und Friedrichsdorf. Die drei benachbarten und größten Städte im Hochtaunuskreis schreiben den Auftrag zum Betreiben der Stadtbusse als Paket aus. Doch während in Bad Homburg ein Leben ohne eigenes Auto mühelos möglich ist, ist in Friedrichsdorf jeder Haushalt auf mindestens ein Auto angewiesen: Generell steht ein 15-Minuten Takt in Bad Homburg einem 60-Minuten-Takt in Friedrichsdorf gegenüber, der in der Hauptverkehrszeit auf 30-Minuten verdichtet ist. Das gilt für zwei der drei zentralen Friedrichsdorfer Stadtbusse, namentlich die Busse 53 und 54, welche die Stadtteile Burgholzhausen, Dillingen und Köppern ans Zentrum anbinden. Einzig der dritte zentrale Stadtbus, die Linie 56 zum Stadtteil Seulberg, der seit Dezember 2020 hinter Seulberg als Bus 8 weiter über Ober-Erlenbach nach Nieder-Eschbach zur U-Bahn fährt, verkehrt in einem durchgängigen 30-Minuten-Takt. Der Seulberger Bus hält seinen 30-Minuten-Takt sogar am Samstag größtenteils aufrecht. Währenddessen sind die anderen Busse samstags ausgedünnt: Der Bus 53 nach Dillingen und Burgholzhausen auf einen durchgehenden 60-Minuten-Takt und der Bus 54 nach Köppern auf einen 90-Minuten-Takt. Sonntags ist naturgemäß am wenigsten los: Der Seulberger Bus fährt einmal die Stunde, der Köpperner verkehrt insgesamt fünf Mal und der Dillinger- und Burgholzhäuser Bus pausiert.

Ideen und Wünsche für Verbesserungen des Friedrichsdorfer Busverkehrs werden immer öfters geäußert. Aber seit der Verlängerung des Seulberger Bus nach Nieder-Eschbach in 2020 misst die Kommunalpolitik Wünschen nach einer Ausdehnung des Stadtbusverkehrs keine von außen erkennbare Priorität mehr zu.

Nach der letzten Kommunalwahl hatte der Seniorenbeirat bei seiner Konsultation mit den Grünen, der nun größten und zu dem Zeitpunkt noch mehrheitsführenden Fraktion, den Busverkehr zum Hauptthema gemacht und zahlreiche konkrete Verbesserungswünsche vorgebracht. Doch Impulse

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Innenstadtstudie Bad Homburg, Taunus Zeitung 17.03.2023



blieben Fraktionsintern, weil die Fraktionsmehrheit zum Frust einiger weniger ihrer Mitglieder letztendlich Prioritäten anders definierte.

Das Jahr 2023 aber ist ein kritisches Jahr: Noch in diesem Jahr beginnt der Hochtaunuskreis mit der Fortschreibung seines Nahverkehrsplans. Hier muss man sich frühzeitig einklinken, wenn man Änderungen umsetzen möchte.

Zudem plant die Stadt Friedrichsdorf im nächsten Jahr die Erstellung eines Mobilitätskonzepts. Dieses soll zum Ziel haben, den Modal Split des Umweltverbunds zu erhöhen. Jedoch kann befürchtet werden, dass das Mobilitätskonzept beim ÖPNV unterambitioniert sein könnte. Zentrale Richtlinie für alles Klimaschutzrelevante ist nämlich das städtische Klimaschutzkonzept, das Anfang 2023 verabschiedet wurde. Und dieses sieht merkwürdigerweise eine Ausweitung des ÖPNV-Angebots nur um 20 Prozent bis 2035 vor. Das wurde im Klimabeirat der Stadt auch kritisiert – ebenso wie weitere Punkte des Konzepts, die nicht ambitioniert genug erscheinen. Die überraschend geringe ÖPNV-Ausweitung wird alleine durch die Verlängerung der S-Bahn nach Usingen erfüllt werden. Im Stadtverkehr wird es damit zu keiner deutlichen Verlagerung des Autoverkehrs hin zum ÖPNV kommen. Um das zu erreichen, wäre eine Verdopplung oder Verdreifachung des aktuellen Busangebots vonnöten.



Abbildung 1: Der Bus 54 fährt den Friedrichsdorfer Bahnhof an. Bildquelle: https://www.flickr.com/photos/apfelpudding/48107389728

Die Vertretung von Fridays for Future im Friedrichsdorfer Klimabeirat, bestehend aus einem ehemaligen Grünen Friedrichsdorfer Stadtverordneten, will das Thema Ausweitung des Busverkehrs jetzt mit Unterstützung der Fahrgastlobby Hochtaunus neu aufrollen, und zwar fachgemäß. Erklärtes Ziel der nächsten Monate ist, mithilfe des städtischen Klimabeirats eine Initiative aus Friedrichsdorfer Gruppierungen zu bilden, die mit der zentralen Forderung in die Öffentlichkeit tritt: Die Friedrichsdorfer Stadtbusse sollen dieselbe Taktung erhalten wie die Bad Homburger. Ergänzend dazu sollen in den kommenden Monaten weitere Verbesserungsvorschläge, beispielsweise die Routenführung betreffend, aus Gesellschaft und Verwaltung zusammengetragen werden.

Als Umsetzungszeitpunkt bietet sich die schon feststehende Systemumstellung auf lokal emissionsfreie Antriebe an: Im Jahr 2021 haben die drei Städte Bad Homburg, Oberursel und Friedrichsdorf



eine Kooperationsvereinbarung geschlossen, nach der die Busflotte ihres gemeinsam organisierten Busverkehrs bis 2027 vollständig auf lokal emissionsfreie Antriebe umgestellt sein soll. Bei einer Verdreifachung des Busangebots in einer der drei Städte müssen mehr Busse und Depotkapazitäten bereitgestellt werden. Hier bietet sich ein Momentum, da die Busse sowieso alle neu beschafft werden müssen inklusive der Depotinfrastruktur. Akkubetriebene Busse sind zudem auch viel leiser als dieselbetriebene. Eine Erweiterung des Angebots würde somit keine zusätzliche Lärmbelastung für die Anwohner erzeugen.



Abbildung 2:Der Bus 56 aus Nieder-Eschbach steht abfahrbereit an der nicht barrierefreien Haltestelle Bahnhof Friedrichsdorf. Bildquelle: https://www.spd-friedrichsdorf.de/2020/12/13/stadtbus-linie-56-nach-nieder-eschbach-hat-betrieb-aufgenommen/

## Regionalverkehr gut, innerstädtischer Verkehr schlecht

Mit Ausnahme des Stadtteils Dillingen hat jeder Friedrichsdorfer Stadtteil einen eigenen Bahnhof. Die Stadtteilbahnhöfe sind ideal für die regionale Anbindung. Die Züge fahren sogar in der Hauptverkehrszeit fahrplanmäßig im 15-Minuten-Takt. Aber das Problemkind bei der Friedrichsdorfer



Verkehrswende ist die Fahrt von den Stadtteilen ins Stadtzentrum und zurück. Denn auf diesen Fahrten von höchstens drei Kilometer sind in praktisch allen Fällen nicht der Regionalzug und die S-Bahn die erste Wahl, sondern - das Auto. Die Wohnhäuser liegen bis zu 1,3 km Fußweg vom nächsten Stadtteilbahnhof entfernt und die Ziele im Stadtzentrum befinden sich nicht immer direkt am Bahnhof. Dadurch benötigt man mit dem Zug inklusive Fußweg ein Vielfaches der Zeit wie mit dem Auto. So fahren täglich massenhaft Autos genau diese innerstädtischen Strecken von maximal 10 Minuten. Fährt ein Schüler der weiterführenden Philipp-Reis-Schule mit dem Fahrrad an der Straße entlang zur Schule, kann er den 98%igen Verbrenneranteil am PKW-Bestand im Rachen und der Lunge spüren.

Für diese Problemstellung, die in den meisten Städten vorkommt, wurden die Stadtbusse erfunden. Stadtbusse halten wenige Meter von der eigenen Haustür und vom Zielort entfernt. Sie fahren dieselbe Strecke wie das Auto. Die minimal längere Fahrzeit wegen der Halte unterwegs wird durch die wegfallende Parkplatzsuche bei Weitem ausgeglichen.

In Friedrichsdorf verkehren Linienbusse. Diese Busse werden auch genutzt. Aber zu glauben, das aktuelle Busangebot wäre ausreichend für eine Verkehrswende, ist völlig realitätsfern.

Eine Verkehrswende verlangt einen vielfach so hohen ÖPNV-Anteil am innerstädtischen Verkehr, wie er in Friedrichsdorf aktuell zu erleben ist. In Friedrichsdorf entscheidet sich praktisch jeder für das Auto. Fast jeder Haushalt ist auf ein Auto angewiesen, meistens hat er zwei, manchmal drei. Denn abseits der Schüler wird wenig Fahrrad gefahren.

Und dabei kann der Friedrichsdorfer mit dem Bus 54 (im 60-Minuten-Takt) ein Best Practice-Beispiel für die Organisation des Busverkehrs als Teil der innerstädtischen Verkehrswende besichtigen: Die Nachbarkommune Bad Homburg.

Bad Homburg nimmt bei der Verkehrswende die Rolle von Tag und Nacht ein: Die Stadt wurde regelmäßig vom ADFC zur fahrradunfreundlichsten Stadt Hessens gekürt und die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs müssen unter der Maßgabe erstellt werden, dass dem Autoverkehr kein Platz weggenommen wird. Doch beim ÖPNV hat Bad Homburg das beste Stadtbusnetz im Landkreis zu bieten. Knapp 20 Prozent der Bad Homburger nutzen das Busangebot der Stadt. Möglich ist das durch einen flächendeckenden 15-Minuten-Takt und eine Nachtanbindung aller Stadtteile im 30-Minuten-Takt.

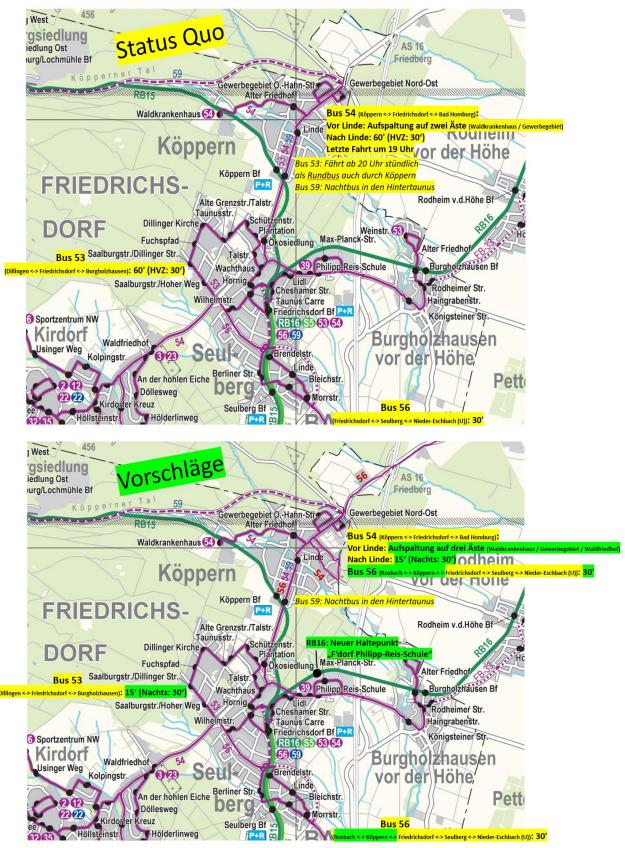
## Finanzierung wie in Bad Homburg über Parkgebühren?

Im Jahr 2023 gibt die Stadt Friedrichsdorf 1,8 Mio Euro für ÖPNV aus. Eine Verdreifachung setzt also grob überschlagen gut 3,6 Mio Euro zusätzlich voraus.

Eine mögliche Finanzierungsquelle der Verdreifachung hängt eng mit dem Status Quo des innerstädtischen Verkehrs zusammen: Friedrichdorf fördert den innerstädtischen Autoverkehr, indem die Stadt auf jegliche Parkgebühren verzichtet. Richtig: Im Gegensatz zu Bad Homburg oder Oberursel, die zum Teil für extrem hohe Parkgebühren bekannt sind, ist in Friedrichsdorf kein einziger öffentlicher Parkplatz kostenpflichtig. Die Unterhaltung der Parkinfrastruktur wird vollständig von der Stadtkasse getragen. Dieses Geld plus die Gewinne aus einer Bewirtschaftung ließe sich zum



Busverkehr schieben. 500 Parkplätze, die 5 Stunden am Tag belegt sind und das zu für zwei Euro pro Stunde, erbringen pro Tag 5.000 Euro oder 1,825 Mio Euro in Jahr.



Abbildungen 3 und4

Kartenquelle: RMV; bearbeitet

Schön wäre es, wenn die Landesregierung in Hessen der in Baden-Württemberg nachziehen würde und den Kommunen erlaubt, eine Nahverkehrsabgabe einzuführen.<sup>2</sup> Eine ÖPNV-Abgabe in Höhe von 10 Euro pro Monat pro volljährigem Einwohner entspricht in Friedrichsdorf mit ca. 20.000 volljährigen Personen rund 2,4 Mio Euro im Jahr. Damit wäre eine Verdreifachung des Angebots finanziert. Eventuell wäre sogar noch Geld übrig, womit man Personen unter 18 und über 60 Jahre kostenfrei befördern könnte – als wirkungsvolle Maßnahme, um eine Mehrheit in der Bevölkerung für die Abgabe zu gewinnen.

Doch auch auf dem Boden des aktuell Möglichen lassen sich neben der Parkraumbewirtschaftung noch weitere Quellen anzapfen: Gibt es Förderprogramme für ÖPNV-Ausbau auf Landes/Bundesebene, auf die Friedrichsdorf zugreifen könnte? City-Maut für fossile Verbrennungsfahrzeuge ab 2028? Zweitwohnsitzsteuer? Und: Friedrichsdorf hatte im Vergleich zum Umfeld stets niedrige Grund- und Gewerbesteuerhebesätze. Während Oberursel letztes Jahr darüber diskutiert hat, ob die Grundsteuer B auf über 1.000 (eintausend) Punkte angehoben werden soll, lag sie in Friedrichsdorf bis 2022 bei 450 Punkten. Oberursel erhöhte für 2023 auf immerhin 947 Punkte, was einer Erhöhung um 197 Punkte entspricht. Friedrichsdorf erhöhte für 2023 auf 595 Punkte, also 145 Punkte Plus gegenüber 2022. Die Erhöhungen sind aktuell nötig, um die Coronafolgen für die städtischen Haushalte auszugleichen.

#### **Agenda: Klimabeiratssitzung Dezember**

Bei der vergangenen Sitzung des Friedrichsdorfer Klimabeirats im Oktober war die Zeit zu knapp, das Thema ÖPNV musste vertagt werden. Das Thema mit dem Ziel der Bildung einer solchen gemeinschaftlichen Initiative wird aller Voraussicht nach auf Initiative von Fridays for Future bei der nächsten Klimabeiratssitzung im Dezember besprochen werden können.

Neben der Taktverdichtung hat FFF weitere Vorschläge zusammengetragen, die zusammen als Auftakt und Anregung für einen Austausch im Klimabeirat dienen sollen. Enthalten sind auch die Wünsche, die bereits vom Seniorenbeirat an Teile der Kommunalpolitik herangetragen wurden.

Vorgeschlagen wird die Schaffung einer zentralen Innenstadtroute, indem kleine Änderungen an allen Bussen bei ihrer Fahrt durchs Zentrum vorgenommen werden. Zusammen mit einem passenden Umbau des Friedrichsdorfer Busbahnhofs soll das den Busverkehr übersichtlicher machen und manche Fahrzeit verkürzen, z.B. beim Bus 54.

Die Linie 56 soll über Köppern nach Rosbach Bahnhof oder gleich bis nach Friedberg verlängert werden, um eine Verbindung zwischen Köppern und Rosbach zu schaffen.

Der Bus 54 soll in Köppern um einen dritten Ast in die Wohngebiete im Nord-Osten erweitert werden, einen weiten und bisher nicht erschlossenen Teil Köpperns mit Altersheim. Jeder zweite oder dritte Bus soll dann nach der Linde die neuen Haltestellen Alte Schule, Teichmühlenweg, Waldfriedhof, Auf dem Eigen und Kleegartenstraße anfahren. Dafür ist es nötig, die schon asphaltierte Straße zwischen dem nördlichen Ende des Waldfriedhofs und dem Wendehammer in der Schulstraße (125

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> https://www.staatsanzeiger.de/nachrichten/nahverkehrsabgabe-und-buergerticket-was-steckt-dahinter/



Fahrgastverhan

Meter) um ein oder zwei Meter zu verbreitern, zur Einbahnstraße zu erklären und dort ein Parkverbot zu verhängen. Das geht an der Stelle, ohne Bäume zu fällen. Alternativ könnte der Bus auch nur über die Schulstraße zum Wendehammer und über die Kleegartenstraße zurück fahren. Das würde aber einen Teil Köpperns unerschlossen lassen.

Auf der anderen Seite, in Bad Homburg, soll der Bus 54 nach dem Marienbader Platz noch am Bahnhof halten, bevor er zur Endhaltestelle Kurhaus fährt. Diese ohne Aufwand machbare direkte Anbindung an den Verkehrsknotenpunkt Bad Homburg Bahnhof hat nicht zu unterschätzende positive Effekte auf den Fahrgastkomfort: Nach der U2-Verlängerung ist der Friedrichsdorfer auf seiner Fahrt nach Frankfurt sicher, dass er definitiv schnell nach Hause kommt, weil über die ganze Strecke hinweg zwei parallele Verkehre zur Verfügung stehen.

Auch beim schienengebundenen Verkehr durch Friedrichsdorf schlägt FFF verschiedene Ausbauprojekte vor, für die sich die bezweckte Friedrichsdorfer ÖPNV-Initiative aussprechen könnte:

Die RB 16 (Friedrichsdorf <-> Friedberg) soll einen neuen Haltepunkt "Friedrichsdorf Gewerbegebiet/Philipp-Reis-Schule" bekommen. Das zweite Gleis der Strecke soll wieder aufgebaut und die Strecke elektrifiziert werden. Streckenbegradigungen zwischen Rodheim – Rosbach und Rosbach – Friedberg sollen dafür sorgen, dass das volle Potential der Strecke genutzt werden kann. Danach soll die RB16 durch die Linie der Regionaltangente West ersetzt werden, die nach jetziger Planung in Bad Homburg enden wird.

Hat man den Norden Bad Homburgs mit seinen Schulen, Schwimmbädern, Amtsgericht und Kurpark als Ziel, liegt der Bahnhof Bad Homburg ungünstig. Dabei bietet die Strecke das Potential, auch den Norden anzubinden: Ein neuer Haltepunkt "Bad Homburg Nord" soll entstehen.

Der Bahnhof Seulberg soll barrierefrei umgebaut werden.



Abbildung 5: In Bad Homburg ist bereits seit 2020 ein Elektrobus im Einsatz. Spätestens im Dezember 2027 sollen in Bad Homburg, Oberursel und Friedrichsdorf nur noch lokal emissionsfreie Busse fahren. Das haben die drei Städte 2021 in einer Kooperationsvereinbarung festgehalten. Bildquelle: Daniel Oster



## PRO BAHN Frankfurt fordert Änderung des ÖPNV-Gesetzes

Bislang werden zwar die Lokalen Nahverkehrspläne von den Kreistagen bzw. Stadtverordnetenversammlungen der kreisfreien Städte beschlossen, die Regionalen Nahverkehrspläne jedoch verbundweit von den Aufsichtsräten der jeweiligen Verkehrsverbünde. Von demokratietheoretischen Bedenken abgesehen, wenn eine Organisation sich ihre Pläne selbst genehmigt, führt dies dazu, dass keine demokratische politische Legitimation für die Regionale Nahverkehrsplanung existiert, vor allem aber dadurch auch keine politische Verantwortlichkeit. Außerdem gibt es so keine landeseinheitliche Nahverkehrsplanung.

Wenn die Regionalen Nahverkehrspläne oder idealerweise **der Landes-Nahverkehrsplan** durch den Landtag beschlossen werden müssten, fände auch eine verkehrspolitische Beratung und Debatte im Landtag über den öffentlichen Personen-Nahverkehr in ganz Hessen statt, und es gäbe klare politische Verantwortlichkeiten für dessen Ausgestaltung.

Auf der Landesversammlung von PRO BAHN Hessen am 28. Oktober in Butzbach haben wir daher folgenden Antrag gestellt, der auch einstimmig angenommen wurde: PRO Bahn Hessen fordert den Hessischen Landtag sowie die Hessische Landesregierung auf, in der neuen Legislaturperiode die gesetzlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs in ganz Hessen als Landesaufgabe wahrgenommen wird.

Hierzu ist das ÖPNV-Gesetz in § 14 (Nahverkehrspläne) wie folgt zu ändern:

- (1) <sup>1</sup>Zur Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs werden landesweite Nahverkehrspläne für den Schienenpersonennahverkehr und den landesweiten Busnahverkehr erstellt. <sup>2</sup>Die landesweiten Nahverkehrspläne werden vom Landtag beschlossen.
- (6) Nach dem Gegenstromprinzip sind lokale Nahverkehrspläne aus den landesweiten Nahverkehrsplänen zu entwickeln, während diese die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen haben.

red.

## Katastrophales Baustellen- und Notfall-Management bei DB und RMV

In den letzten Monaten häuften sich die Bahn- und Busausfälle durch geplante Bauarbeiten und ungeplante Zwischenfälle. Leider war das Management bzgl. rechtzeitiger Fahrgast-Information und Organisation eines Ersatzverkehrs in allen Fällen teilweise bis völlig unzureichend. Nachfolgend einige Beispiele aus unserem Verbandsgebiet:

So bei der Sperrung der nordmainischen Strecke zwischen Frankfurt Süd – Maintal- Hanau Hbf im Juni. Da waren die Züge der HLB beim Start in Laufach in der Regel mit dem Fahrtziel "Rüsselsheim Opelwerk" beschildert, obwohl diese Züge nur bis Hanau Hbf. fuhren. Es gab auch keine automatischen Ansagen, die ein vorzeitiges Enden in Hanau ankündigten. Oft ging dann der Zugbegleiter oder die Zugbegleiterin kurz vor Hanau selbst durch den Zug und wies auf die vorzeitige Endhaltestelle hin. In Bezug auf die Fahrgastinformation in den Verbindungsauskünften war festzustellen, dass an einem Wochenende im DB-Navigator gar keine Informationen zu dem Ausfall der Züge der Linie RB 58 zwischen Frankfurt und Hanau zu finden waren. Die Ersatzverkehre der HLB und der



DB Regio waren dort nicht vermerkt. In der RMV-App waren zwar die Schienenersatzverkehre vermerkt, aber es fehlten Informationen zur Lage der Haltestellen der Ersatzbusse. Denn die Ersatzhaltestellen befanden sich nicht an allen Bahnhöfen an der Bushaltestelle Bahnhof. Im Bahnhof Hanau Hauptbahnhof hielten die Busse zwar an einer Ersatzhaltestelle am Bahnhof. An diesem Bahnhof gibt es aber auf der West- und Ostseite jeweils eine Bushaltestelle. Der Ersatzbus hielt an der Auheimer Straße. Diese ist für Fahrgäste ohne Informationen besonders schwer zu finden, da die meisten Busse auf der anderen Seite auf dem großen Bahnhofsvorplatz abfahren. In der RMV-App stellte sich auch heraus, dass einige Fahrten der RB 58 zwischen Hanau und Frankfurt nicht aus den Verbindungsauskünften gestrichen wurden.

Wir stellten fest, dass sehr viele ausfallende Züge der RB 58 auf den Anzeigen in den Bahnhöfen als planmäßig von Hanau nach Frankfurt fahrend markiert waren. Des Weiteren stellen wir fest, dass es keine Schilder innerhalb der Bahnhöfe gab, die die Fahrgäste zu den Ersatzhaltestellen der Busse lotsten. Dies stellte sich insbesondere in Hanau mit der Ersatzhaltestelle in der Auheimer Straße als fatal heraus. Auch in den analogen Aushangkästen an den Bahnsteigen fehlten jegliche Informationen zu Schienenersatzverkehren. An den Ersatzbushaltestellen selbst fehlten alle Ersatzfahrpläne für die Linie RB 58 der HLB, lediglich die Fahrpläne der alle 2 Stunden verkehrenden Linie RE 54 von DB Regio waren an den Ersatzhaltestellen zu finden. Unsere Beschwerde beantwortete der RMV wie folgt:

"Leider war auch aus unserer Sicht die Fahrgastinformation zur Baumaßnahme unvollständig. Die Fahrplandaten zur Maßnahme wurden den beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die DB Netz AG (Bauherrin) leider deutlich verspätet erst sehr kurzfristig zur Verfügung gestellt. Die DB Regio AG wird dies mit DB Netz AG nachbereiten. Aufgrund dieser Kurzfristigkeit konnten die Fahrplandaten nicht in die Auskunftssysteme der Bahn berücksichtigt werden, da diese Daten zwei Mal wöchentlich eingespielt werden. Bei allem Verständnis, dass in diesem Jahr rund 1.000 Bauarbeiten stattfinden und aktuell mehrere parallel, bedauern auch wir die fehlenden zeitlichen Vorläufe und die sich daraus ergebenden Probleme. Auch wir haben erst sehr spät von der Baumaßnahme erfahren uns dann aber umso intensiver eingebracht und konnten so einen publizierbaren Ersatzfahrplan sowie die Veröffentlichung eines Verkehrshinweises erreichen. Sowohl in der RMV-App als auch auf <a href="http://rmv.de">http://rmv.de</a> konnte so über die Bauarbeiten informiert werden und auch die von Ihnen angesprochenen Bus-Abfahrtsorte genau aufgeführt werden.

Für die am nächsten Wochenende folgenden Bauarbeiten auf der nordmainischen Strecke gilt es die Daten der online-Fahrplanauskünfte zu aktualisieren und Aushänge an den Stationen sicherzustellen. Wir haben außerdem die Hessische Landesbahn gebeten, in der Zielanzeige der Züge das tatsächliche Fahrziel zu nennen, wenngleich es durchaus auch Argumente gibt, das ursprüngliche Fahrziel (, welches mit Schienenersatzverkehr erreichbar ist) zu nennen. Außerdem setzen wir uns für ein Wegeleitung zum Ersatzbus am Hanauer Hauptbahnhof ein."

Das nächste Beispiel ist der Totalausfall sämtlichen S-Bahnverkehrs wegen eines Oberleitungsschadens im Frankfurter Hbf-Tunnel am 12.07.23 von 21:20 Uhr bis Betriebsschluss. Folgendes Erlebnis hatte die Verfasserin dabei am Hofheimer Bahnhof, als sie um 22:10 Uhr nach Lorsbach (nächste Station) fahren wollte, wo bekanntlich außer der S 2 kein öffentliches Verkehrsmittel hält: Wir



kamen um 22:00 Uhr auf dem Bahnsteig an und sahen die Anzeige, hörten später auch die Durchsage, wonach diese Bahn 20 Minuten Verspätung hätte. Später hatte sie laut Durchsage 30 Minuten Verspätung. Es kamen mehrere Verspätungsdurchsagen, aber dazwischen auch die Info "Wegen eines Oberleitungsschadens im Tunnel ist zurzeit kein S-Bahn-Verkehr möglich." Das wurde ab 22:30 Uhr auch angezeigt. Trotzdem folgten Ansagen wie "S2 Abfahrt 21:40 Uhr 55 Minuten später", dann "60 Minuten später", "S2 Abfahrt 22:10 Uhr 55 Minuten später", S2 Abfahrt 22:40 Uhr 80 (!) Minuten später" und um 22:55 Uhr schließlich "S2 Abfahrt 22:10 Uhr fällt aus", "S2 Abfahrt 22:40 Uhr fällt aus". Daraufhin gingen wir zum Taxistand und fuhren mit dem Taxi heim, wo wir dann um 23:10 Uhr ankamen. Wie ich am nächsten Tag auf der RMV-Homepage und dann in der Presse gelesen hatte, fuhr seit 21 Uhr keine S-Bahn mehr. Die RMVgo-App zeigte zunächst die 20-minütige Verspätung an, nach 22:30 Uhr aber gar keine Verbindung mehr, die DB zeigte alle S-Bahnen fahrplanmäßig an. Ich wusste nicht, ob vor Mitternacht noch eine S-Bahn fahren würde, die letzten Ansagen sprachen aber dagegen. Verlässliche Informationen darüber gab es nicht. Die RB 22 Richtung Frankfurt und Richtung Limburg (um 22:49 Uhr) fuhr, aber ohne Unterwegs-Halt. Es blieb uns daher nichts anderes übrig, als ein Taxi zu nehmen. Die Antwort von DB Regio lautete:

"An Ihrer Beobachtung gibt es nichts zu beschönigen, die S-Bahn ist nicht gefahren und es gab keinen Ersatz. Damit sind wir unserem eigenen Anspruch an die Verfügbarkeit und Qualität unseres Produktes nicht gerecht geworden. Gegen 21:20 Uhr wurde die Oberleitung im Frankfurter S-Bahn-Tunnel durch einen Kurzschluss mit einem metallbeschichteten Heliumballon stark beschädigt. Die außergewöhnliche Situation bestand darin, dass zeitgleich der Strom auf der gesamten Tunnelstrecke Frankfurt + Offenbach von Frankfurt Hbf bis Offenbach Ost ausgefallen war. Gegen 21:30 Uhr standen deshalb 4 S-Bahnen im Tunnel, die sich nicht am Bahnsteig befanden. Umleitungsverkehr über Frankfurt-Süd konnte nicht eingerichtet werden, weil der Bahnhof Offenbach Ost ebenfalls stromlos war. Alle S-Bahn-Linien waren betroffen. In dieser Lage wurde entschieden, die Notfallmaßnahmen zuerst auf die liegengebliebenen Züge und die Räumung der Tunnelstrecke zu konzentrieren. 3 der 4 Züge konnten mit eigener Kraft an den nächsten Bahnsteig gefahren werden, nachdem der Strom in den betreffenden Abschnitten wieder eingeschaltet war. Der Zug 35168 befand sich unter dem gerissenen Fahrdraht. Nach Abschaltung und Sicherung wurde die Evakuierung des Zuges durch den Notdienst eingeleitet und bis 23:20 Uhr abgeschlossen. Der havarierte Zug wurde mit einer Diesellok aus dem Tunnel geschleppt. Aufgrund des Schadensumfangs an der Oberleitung war eine Wiederaufnahme des Betriebs in der Nacht – auch auf Teilabschnitten – nicht möglich. Unsere Störungsprogramme sehen einen großräumigen Ausfall des Kernnetzes nicht vor, d.h. ein Störfallprogramm für den Ausfall der gesamten Tunnelstrecke Frankfurt Hbf bis einschließlich Offenbach Ost gibt es nicht. Die Programme für den Frankfurter Tunnel und den Citytunnel Offenbach beinhalten immer Teilbetriebe vor und hinter einer Streckenstörung. Insofern waren die dafür vorbereiteten Dispositionsmaßnahmen nicht anwendbar. Die Disposition des Verkehrs auf den verbleibenden Streckenästen ist ohne vorbereitete Dispositionsmaßnahmen in Form eines standardisierten Störungsprogramms mit definierten Ausfällen und Ersatzzügen nicht leistbar, sodass der Betrieb gegen 22 Uhr eingestellt werden musste. Die kurzfristige Einrichtung eines Busnotverkehrs für das gesamte Netz ist aufgrund der schieren



Menge unmöglich. Um es klar zu sagen: wir sind für Störungen dieser Größenordnung nicht aufgestellt und es ist in den letzten 10 Jahren auch noch nicht vorgekommen.

Selbstverständlich werden wir auch für diesen unwahrscheinlichen Fall ein Störungsprogramm entwickeln, damit dem nächsten Mal eine bessere Reisendeninformation sichergestellt werden kann. Das Problem der großräumigen Fahrtalternativen bzw. Busnotverkehre lösen wir damit allerdings nicht. Ein zuverlässiger Verkehr mit höchster Verfügbarkeit setzt eine hochverfügbare Infrastruktur ohne externe Einflüsse voraus. Insofern arbeiten wir kontinuierlich an der Verbesserung der Verfügbarkeit aller Systeme und an der Minimierung externer Einflüsse."

Und dann noch ein misslungener SEV, der einen ganzen Ortsteil (Hofheim-Lorsbach) für fünf Abende vom ÖPNV abschnitt. Angekündigt war vom 24.7.-11.8.: Ab ca. 21:30 Uhr Totalsperrung der Bahnstrecke zwischen Hofheim und Niedernhausen: SEV im 30 Minuten Takt Hofheim - Niedernhausen, dazu ein Pendel mit einem Kleinbus Lorsbach – Eppstein mit dortigem Anschluss zum SEV. Davon abgesehen, dass in der Information zum SEV-Pendelverkehr zwischen Eppstein und Lorsbach angegeben wurde, der Pendelbus halte auf dem P&R-Parkplatz am Lorsbacher Bahnhof, die Ersatzhaltestelle aber auf der Durchgangsstraße ausgeschildert war, mussten die Fahrgäste feststellen, dass weder am Montag (24.07.), noch am Donnerstag (27.07.) ein solcher Pendelbus zwischen Eppstein und Lorsbach fuhr, sondern offenbar die ganze Woche über nicht. Die Verbindungen wurden zwar in der RMVgo-App, der DB-Fahrplanauskunft und auf der elektronischen Anzeigetafel am Bussteig am Eppsteiner Bahnhof angezeigt, allein es kam nie ein Bus. Ein Anruf bei der RMV-Hotline ergab: Der Pendelbus fahre, denn er werde angezeigt. Auf den Einwand, dass er zwar halbstündlich angezeigt würde, aber nie käme, herrschte Ratlosigkeit am anderen Ende. Fahrgäste, die um Mitternacht statt ein Taxi zu nehmen, von Eppstein zu Fuß entlang der L 3011 nach Lorsbach wanderten, sahen auf dem gesamten ca. einstündigen Fußmarsch kein einziges SEV-Fahrzeug auf der L 3011. Fahrgäste, die um 22:40 Uhr in Hofheim ankamen und in den SEV-Bus stiegen, der um 22:48 nach Eppstein abfuhr, landeten um 23:19 am Eppsteiner Bahnhof, sahen die Anzeige "S2 Hofheim-Lorsbach sofort", aber kein Fahrzeug, die Anzeige verschwand pünktlich um 23:20 Uhr, dasselbe um 23:50 Uhr. Also blieb nur ein Taxi, Ankunft in Lorsbach um 24:00 Uhr, mithin 1 Std. 20 Min. Reisezeit von Hofheim nach Lorsbach. Auf Nachfrage bei DB Regio kam am 31.07. folgende Antwort: "die Beauftragung wurde von der DB an den Auftragnehmer schriftlich gesendet und wurde auch seitens des Auftragnehmers entsprechend bestätigt. Aufgrund der offensichtlichen Nicht-Erfüllung des vereinbarten Leistungsangebots haben wir umgehend mit dem Auftragnehmer gesprochen und diesen entsprechend sensibilisiert und nochmals mit allen notwendigen Unterlagen versorgt, so dass ab sofort der SEV voll umfänglich gefahren werden kann."

Fazit: DB und RMV sind offensichtlich auch im Zeitalter der Digitalisierung nicht in der Lage, Fahrgast-Informationen zeitnah und zutreffend zur Verfügung zu stellen. Bei Großstörungen (durch einen Luftballon!) können beide stundenlang weder brauchbare Informationen zu Umfang und Dauer der Ausfälle liefern, noch für eine Ersatzbeförderung der Fahrgäste sorgen. Ob beauftragte SEV-Leistungen auch erbracht werden, kontrolliert offenbar niemand. In der Folge sehen Fahrgäste mitten in der Nacht ohne Informationen auf Bahnsteigen und haben nur die Möglichkeit, ein Taxi zur Weiterfahrt zu bestellen, um an ihr Ziel, in der Regel also nach Hause, zu kommen. Die Erstattung der anfallenden Taxikosten erfordert dann wiederum



viel Ausdauer und Hartnäckigkeit, so stehen z.B. die Erstattungen für die Taxikosten wegen der Totalausfälle im Juli teilweise immer noch aus, wobei viele Fahrgäste erst gar keinen Versuch machten, eine Erstattung zu beantragen. Hier zeigt sich ein weiteres Ärgernis: Die für den Fahrgast aufwendige Geltendmachung mündet in eine offenbar maschinelle Bearbeitung, die nur Verspätungen kennt, aber keine Einstellung des gesamten Bahnbetriebes und keinen Ausfall eines SEV. So erhielt die Verfasserin beispielsweise bzgl. ihres Erstattungsantrages wegen der Einstellung des gesamten S-Bahn-Betriebs am 12.07.23 die Antwort, "In Ihrem Fall sind diese Voraussetzungen <für die Nutzung eines alternativen Verkehrsmittels> nicht gegeben, da es noch weitere Verbindungen an diesem Tag zu Ihrem Zielbahnhof gab.", und dies obwohl dem Antrag die Antwort von DB Regio beigefügt war. Noch überraschter war ich allerdings, als ich Mitte Oktober auf meine Beschwerde hin diese Antwort erhielt: "Es tut mir leid, dass Sie mit der Antwort der Kolleg:innen des Servicecenters Fahrgastrechte nicht zufrieden sind. Nach Rücksprache mit ihnen habe ich erfahren, dass die Erstattung der Taxikosten abgelehnt wurde, da an dem Abend noch eine RB22 (15292) von Hofheim (Abfahrt: 23:54 Uhr) nach Lorsbach (Ankunft: 23:57 Uhr) verkehrte. Sie hielt zusätzlich in Lorsbach. Dieser Zusatzhalt wurde jedoch erst um 23:22 Uhr bekannt gegeben, da vorher nicht abzusehen war, ob der Zug entlang dieser Strecke wegen der Störung verkehren kann. Auf dieser Basis haben die Kolleg:innen entschieden, die Erstattung abzulehnen, da Sie vor 0:00 Uhr noch eine Möglichkeit hatten, nach Lorsbach zu kommen. Im Rahmen der Kulanz ersetze ich Ihnen Ihre Taxiquittung in Form eines Reisegutscheins, da es für mich nachvollziehbar ist, dass Sie nicht auf gut Glück bis dahin am Bahnhof warten wollten, ob noch ein Zug käme". Da die Störung den Verkehr im Tunnel betraf, RB und RE jedoch im Hbf. oben starten und enden und die Bahn um 22:49 Uhr ja auch von Frankfurt kommend in Hofheim abfuhr, der Gegenzug planmäßig von Limburg nach Frankfurt fuhr, war doch von Anfang an abzusehen, dass die RB fahren konnte. Dass die Unterwegshalte der RB erst 2 Stunden nach dem S-Bahn-Ausfall organisiert und bekanntgegeben wurden, ist schwer nachvollziehbar. Dass Fahrgäste von 21:40 Uhr bis 23:54 Uhr auf eine Beförderung warten müssen, ist ebenso unzumutbar wie das Warten von 21:40 bis 23:22 Uhr auf eine verlässliche Information über eine Fahrtmöglichkeit. Zu Fuß dauert der Marsch von Hofheim nach Lorsbach übrigens ca. eine Stunde (allerdings über einen unbeleuchteten Waldweg).

Barbara Grassel

## Das Aus für die 10-Minuten-Garantie des RMV?

Der RMV lässt über die Presse verkünden, dass seine 10-Minuten Garantie Ende Februar 2024 auf Beschluss des Aufsichtsrates eingestellt wird. Diese Maßnahme wurde eigentlich bereits für Mai 2023 mit Einführung des Deutschlandtickets erwartet worden, für den diese "Kulanzregung" bekanntlich wegen der "besonderen Tarifbestimmung" nicht greift. Als Begründung sollte damals ein Einbruch bei den Anträgen, der hohe Verwaltungsaufwand und die knappe Kasse angegeben werden. Immerhin mussten seit Beginn der Aktion mehr als 4,5 Millionen (Sammel-)anträge händisch bearbeitet werden. 10,7 Millionen Euro wurden in den sechseinhalb Jahren bisher erstattet. Als



zusätzlicher Faktor fällt ein Mehrfaches an Verwaltungsaufwand an. Das entspricht einen durchschnittlichen Erstattungsbetrag von 2,38 Euro je Antrag. Unbekannt bleibt die Zahl der ausgefüllten, aber wegen des Aufwandes bei Einreichung und der Barauszahlung nicht eingereichte Anträge.



Bleiben zwei Fragen offen: Was passiert für den Fall, dass das Deutschlandticket irgendwann eingestellt oder so verteuert wird, dass es für die meisten Kurzstreckenfahrer nicht mehr lukrativ ist und wie verhält sich der NVV zukünftig bei seiner 5-Minuten-Garantie?

#### **Weitere Termine**

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

4. Dezember 2023, 8. Januar 2024, 5. Februar 2024, 4. März 2024.

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

#### **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

Endredaktion für diese Ausgabe: Dr. Barbara Grassel; Layout: Wilfried Staub; 2023-11-10

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.





# Weitere Fotos vom Planbetrieb des Wasserstoffzuges auf der K-Bahn









Fotos: Thomas Seibold

## **OHNE WORTE**

#### 7. November 2023

#### **RB 12**

#### Frankfurt - Königstein

Zwei Zugpaare in Folge fallen am 07.11. in der Stunde 21 komplett aus. Warum erfolgte hier keine vorzeitige Wende in F-Höchst und hätte man dies den Reisenden auch frühzeitig über die RMV-app bekannt gegeben?

