

Fahrgastverband PRO BAHN

NEWSLETTER des RV Großraum Frankfurt am Main

Ausgabe 02/2023

Frankfurt am Main, im Juni 2023



iLint54-H2-Triebwagen am 12. März 2023 als RMV-Linie RB 15 im Frankfurter Hauptbahnhof.

Foto Philipp Loth

Inhalt

Vorprogramm zur Jahreshauptversammlung	2	Der Vorstand berichtet	2
Situationsbericht vom RMV-Taunusnetz	4	Vorplanung für den neuen Fernbahnhof	23
Der größte Schlag ins Wasser des RMV	13	Der Frankfurter Fernbusbahnhof	28
Tariferhöhung beim RMV	14	Mitarbeit des RV beim Deutschlandtakt	33
Studierende und das 49-Euro-Ticket	15	Nein zum Gesetzentwurf zur Verkehrswende	35
Der neue Vorstand stellt sich vor	16	Mangelhafte Fahrgastinformation	36
RMVsmart eingestellt	19	PRO BAHN infostände	35
Anbindung FRAPORT Terminal 3	21	Veranstaltungshinweis, Termine	38
		Impressum	40

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

seit Jahresbeginn hat sich einiges getan im Bereich unseres Regionalverbandes, unter anderem haben wir am 3. April einen neuen Regionalvorstand gewählt und konnten uns dabei erfreulicherweise personell verstärken. Der neue Vorstand stellt sich in dieser Ausgabe auf Seite 16 vor.

Seit der Jahreswende haben sich vor allem die Meldungen über den verkorksten Einsatz der Wasserstoffzüge und die Probleme im gesamten Taunusnetz überschlagen, so dass unsere Berichterstattung dazu ständig aktualisiert werden musste. Zwar ist hier noch kein Ende in Sicht, aber wir haben jetzt mal ein Zwischenfazit gezogen, um noch im 2. Quartal einen neuen Newsletter herauszubringen. Das Debakel mit den Wasserstoffzügen ist denn auch ein Schwerpunkt in unseren Beiträgen.

Aber daneben befassen wir uns noch mit noch weiteren Themen: Der RMV wirbt stolz für seine neue App und die Möglichkeit, darüber rabattierte Fahrscheine zu bekommen, schafft es aber nicht, das Upgrade für die Studententickets auf das Deutschlandticket rechtzeitig zum 1. Mai bereit zu stellen, und beklagt Defizite, die eine Fahrpreiserhöhung um durchschnittlich 8,2 % erforderten. Auch hierzu haben wir uns geäußert.

Erfreuliches gibt es hingegen aus Frankfurt, wo die Buslinie 69 verlängert wurde, die Verbindung zwischen Eschersheim und Ginnheim verbessert. Und eine Schienen-Anbindung des Terminals 3 am Flughafen ist auch in der Vorplanung.

Die Fortschreibung des Deutschlandtaktes, der hoffentlich nicht erst 2070 realisiert wird, ist im Gang und dazu gibt es Vorschläge aus unseren Reihen.

Mit der Verkehrswende wird es in Hessen leider so schnell nichts werden, wie der Gesetzentwurf der Landesregierung zum Mobilitätsgesetz gezeigt hat, auch dazu ein Kommentar in diesem Newsletter.

Zum Schluss noch einen Hinweis auf unsere Informationsveranstaltung zum Thema **Reaktivierung der Aartalbahn Süd** am Donnerstag, dem 15. Juni 2023, um 18 Uhr im Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim, Moritz-Hilf-Platz 2, Wiesbaden-Dotzheim.

Nähere Informationen dazu finden Sie auf der Seite 39.

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

Dr. Barbara Grassel (Vorsitzende)

Vortrag von Herr Hartwig Meier, traffiQ, Bereichsleiter Planung

Anlässlich der **Jahreshauptversammlung** informierte uns Herr Hartwig Meier, Bereichsleiter Planung bei TraffiQ, über die Pläne nicht nur zum Straßenbahnverkehr in und um Frankfurt. Einige Stichpunkte seines Referates seien hier erwähnt.

Tramstrategie

- Neue Linienführungen auf bestehendem Netz mit besserer Anbindung zentraler Punkte
- Orientierung an Verkehrsströmen und am Bestand: Wer will wohin? Was hilft den meisten Fahrgästen? Wer ist betroffen?

- Verbindung nachfrageäquivalenter Äste: Bereitstellung passender Kapazitäten durch Takt und Fahrzeuggröße
- Einheitlicher 10-Minuten-Takt
- Einsatz längerer Wagen auf starken Linien
- Verstärkerlinien für 5-Minuten-Takt
- Reaktivierung von Betriebsstrecken
- Die Anpassungen befinden sich in Arbeit, im Dezember 2025 geht das Netz produktiv.

Die **Machbarkeitsstudie zur Straßenbahnverlängerung** nach Neu-Isenburg, Dreieich und Langen ist in 2022 vergeben worden,

Das **Straßenbahnnetz** wird in den kommenden Jahren in Frankfurt und im Umland ausgebaut

Projekte Erweiterung Tram:

- Für die Ringstraßenbahn nördlich der Innenstadt liegt eine Vorplanung vor
- Die Verlängerung nach Höchst Bahnhof wird untersucht
- Für die Tram nach Neu-Isenburg, Dreieich und Langen wird eine Machbarkeitsstudie beauftragt
- Für Bad Vilbel liegt eine positive Potenzialstudie vor
- Nach Offenbach ist eine ähnliche Untersuchung in Arbeit

Auf dem **Bahnhofsvorplatz** ist der viergleisige Ausbau der Tramhaltestelle vorgesehen

- traffiQ bereitet hier Entwurfsschritte vor und betreut die Leistungsfähigkeitsgutachten
- Mit Beseitigung des Nadelöhrs Hauptbahnhof ist in Folge die Einführung der Linie 13 Gutleut – Industriehof möglich.

Projekte der Erweiterung U-Bahn:

- Bau der U5 vom Hauptbahnhof in das Europaviertel mit weiterer Verlängerung zum Römerhof in Planung
- Lückenschluss der U4 zwischen Ginnheim und Bockenheimer Warte
- Bad Homburg-Gonzenheim – Bad Homburg Bahnhof (S-Bahn/RTW)
- Verlängerung Preungesheim – Frankfurter Berg
- Weitere Studien sind in Arbeit

Lückenschluss der U4

Dr. Barbara Grassel

Das Desaster auf der Taunusbahn: Ein Reisebericht

Über das „Absehbare Chaos auf der Taunusbahn“ haben wir ausführlich in der [Ausgabe 01/2023](#) unserer Newsletter berichtet. Falls Ihnen dieser Artikel noch nicht bekannt sein sollte, wird empfohlen, diesen als Einstieg in das Thema zunächst zu lesen. Wie sich die Situation nunmehr im Mai 2023 darstellt, entnehmen Sie bitte nachfolgendem Situationsbericht.

Am **Freitag, dem 12. Mai 2023**, war ich einen Nachmittag lang auf der Taunusbahn unterwegs. Dabei ist mir aufgefallen, dass auf der Hinfahrt zwischen Bad Homburg und Brandoberndorf drei von vier Gegenzügen ausgefallen sind. Auf der Rückfahrt waren es zwei von fünf (s.a die Tabelle auf Seite 4).

Fahrplanprotokoll vom 12. Mai 2023 auf der RMV-Linie RB15								
Brandoberndorf - Bad Homburg								↓
Hinweis	⚠	⚠	⚠	Soll	⚠	Soll	Ist	⚠
Zug-Nummer	24341	24431	24343	24345	24347	STN	24349	23349
Brandoberndorf		14:57		15:57		16:57	16:58	
Hasselborn		15:02		16:02		17:02	17:02	
Grävenwiesbach		15:06		16:06		17:06	17:08	
Grävenwiesbach	14:37	15:07	15:37	16:07	16:40	17:07	17:08	17:40
Hundstadt	14:40	15:10	15:40	16:10	16:43	17:10	17:11	17:43
Wilhelmsdorf	14:46	15:16	15:46	16:16	16:48	17:16	17:16	17:48
Usingen	14:52	15:22	15:52	16:22	16:54	17:22	17:23	17:54
Usingen	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:25	17:55
Hausen	14:59	15:29	15:59	16:29	16:59	17:29	17:29	17:59
Neu-Asnpach	15:01	15:31	16:01	16:31	17:01	17:31	17:32	18:01
Wehrheim	15:06	15:36	16:06	16:36	17:06	17:36	17:37	18:06
Saalburg/Lochmühle	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	17:40	18:10
Köppern	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	17:46	17:46	18:16
Friedrichsdorf	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	17:49	18:19
Friedrichsdorf	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	17:50	18:20
Seulberg	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	17:52	18:22
Bad Homburg	15:26	15:56	16:26	16:56	17:26	17:56	17:56	18:26

16:36:00 ⚠ Fahrt lt. RMV/Start bis 10.06. gestrichen. 16:06 ⚠ Fahrt entfiel zusätzlich am 12.05.2023

❶ Im Vorlauf bis Neu-Anspach verspätet; wo die Verspätung aufgetreten ist, konnte nicht ermittelt werden.

❷ Im Vorlauf bis Wehrheim verspätet; wo die Verspätung aufgetreten ist, konnte nicht ermittelt werden.

Fahrplanprotokoll vom 12. Mai 2023 auf der RMV-Linie RB15								
Frankfurt Hauptbahnhof - Bad Homburg - Brandoberndorf								↑
Hinweis	Soll	Ist	⚠	⚠	❶ Ist	❷ Ist	⚠	Soll
Zug-Nummer	STN	24582	24342	24344	24854	24346	24348	24586
Frankfurt Hauptbahnhof	15:30	15:31			16:30?			17:30
F-Rödelheim	15:42	15:43			16:42?			17:42
Oberursel	15:49	15:50			16:49?			17:49
Bad Homburg	15:52	15:54			16:52?			17:52
Bad Homburg	15:54	15:54	16:06	16:36	16:54	17:06	17:36	17:54
Seulberg			16:10	16:40		17:10	17:40	
Friedrichsdorf	15:59	15:58	16:12	16:42	16:59	17:12	17:42	17:59
Friedrichsdorf	16:00	15:59	16:13	16:43	17:00	17:13	17:43	18:00
Köppern	16:04	16:03	16:16	16:46	17:04	17:16	17:46	18:04
Saalburg/Lochmühle	16:09	16:08	16:22	16:52	17:09	17:22	17:52	18:09
Wehrheim	16:13	16:11	16:25	16:55	17:13	17:37	17:55	18:13
Neu-Asnpach	16:18	16:17	16:31	17:01	17:31	17:43	18:01	18:18
Hausen	16:20	16:19	16:33	17:03	17:33	17:45	18:03	18:20
Usingen	16:23	16:22	16:37	17:07	17:36	17:49	18:07	18:23
Usingen	16:24	16:23	16:39	17:09	17:37	17:50	18:09	18:24
Wilhelmsdorf	16:30	16:30	16:46	17:16	17:43	17:57	18:16	18:30
Hundstadt	16:35	16:34	16:51	17:21	17:48	18:01	18:21	18:35
Grävenwiesbach	16:38	16:37	16:54	17:24	17:51	18:04	18:24	18:38
Grävenwiesbach	16:39	16:40			17:52			18:39
Hasselborn	16:44	16:45			17:57			18:44
Brandoberndorf	16:48	16:49			18:01			18:48

Einige Züge sollen laut dem von Start veröffentlichten Sonderfahrplan bis einschließlich 10. Juni entfallen und ließen sich auch nicht mehr in den Verbindungsauskünften wiederfinden. Darüber hinaus waren aber noch weitere Züge nicht am „Start“. So ergaben sich teilweise Taktungen von 120 Minuten statt der angesetzten 30 Minuten auf der Stammstrecke. Vielleicht war der Takt sogar an dem Tag teilweise noch dünner. Ich kann mich aber nur auf Fakten beziehen, die im angesetzten Zeitraum am Nachmittag persönlich beobachtet wurden.



Das so genannte **TAUNUSNETZ** des RMV sollte eigentlich ab 11. Dezember 2022 in voller Länge von der DB-Tochter „start Taunus“ betrieben werden. Interessant im oben abgebildeten Liniennetzplan die Führung der Linie 11 von Bad Soden über Höchst nach Kelkheim und die Verlängerung der Linie 16 bis Bad Homburg (mit Wendezeiten je nur von 3 Minuten!)

Die genannten Ausfälle resultieren aus fehlenden Wasserstoffzugeinheiten, Lokführermangel aufgrund von zwölf Kündigungen bei „Start Taunus“ in letzter Zeit, Problemen mit den Dieselerstattzügen und einem höher als ursprünglich angesetzten Wasserstoffverbrauch der Züge (Quellen: Pressemitteilungen und Presseartikel). Die großen Taktlücken auf der Taunusbahn zeigen auch die momentan dringende Notwendigkeit des Fortbestandes eines parallelen Schienenersatzverkehrs auf. Der Parallelverkehr von Zug und Bus ist aber schon allein aus ökologischen Gründen keine Dauerlösung. Durch die längeren Fahrtzeiten, den geringeren Fahrkomfort und deutlich geringere Kapazitäten, bieten die zusätzlich fahrenden Busse außerdem keine adäquate Alternative zu Bahn. Unter diesen Umständen steigen dann viele Fahrgäste auf das Auto um.

Im Fachjargon nennt man so etwas eine „Personalfahrt“



Auf der Zugfahrt ist auffällig gewesen, dass der einteilige Zug von Frankfurt nach Brandoberndorf insbesondere im vorderen Bereich sehr gering ausgelastet war. Hinter Frankfurt hatte der Zug nur 32 Fahrgäste an Bord. In Bad Homburg stieg die Zahl dann auf ungefähr 80 Personen. Dies lässt vermuten, dass viele Fahrgäste die Strecke von Frankfurt nach Bad Homburg sicherheitshalber mit der S-Bahn zurücklegen. Als die Taunusbahn noch von der HLB betrieben wurde, waren aber hinter Bad Homburg in den Zügen von Frankfurt Hbf teilweise über 400 Fahrgäste unterwegs. Ein Langzug mit Lint41 war zwingend geboten.

Die vergleichsweise geringe Belegung bestärkt die These, dass viele Fahrgäste auf das Auto wechselten. Sollte in nächster Zeit wieder ein stabiler Regelfahrplan auf der Taunusbahn gefahren werden, wird es wahrscheinlich eine langwierige Aufgabe, diese Pendler vom Auto wieder in die Bahn zurück zu holen.

Hinter Usingen fiel dann auf, dass nur noch wenige Fahrgäste im Zug waren. Direkt hinter Usingen waren es ungefähr noch 15 Fahrgäste und hinter Grävenwiesbach bis Brandoberndorf ungefähr noch vier. Auf der Rückfahrt war auf dem Abschnitt von Brandoberndorf bis Usingen nur ein Fahrgast neben mir unterwegs. Alle Züge, die ich an dem Nachmittag auf der Taunusbahn beobachten konnte, waren einteilige Wasserstoffeinheiten. Eigentlich sollten die Züge auf der Linie 15 aber immer in Doppeltraktion fahren. Bei regulären Fahrgastzahlen auf der Strecke würde diese halbierte Kapazität ein größeres Problem darstellen.

Dauerhaft keine benutzbare Toilette, kein Zugbegleiter an Bord

In dem Zug, in dem ich gefahren bin, fuhr wie bereits bei einer vorherigen Fahrt im März, kein Zugbegleiter mit. Dabei schreibt der neue Verkehrsvertrag mit Start eine Zugbegleitquote von 100 Prozent vor. Das bedeutet, dass der Mangel an Zugbegleitern ein höherer ist als der an Fahrzeugen und Lokführern. Ebenso wie bei der Fahrt im März gab es auch auf der gesamten Strecke keine automatischen Ansagen. Ob manuelle Ansagen erfolgen, hängt vom jeweiligen Lokführer ab. Auf der Fahrt nach Brandoberndorf gab es einem Lokführerwechsel in Grävenwiesbach. Nach dem Wechsel erfolgten dann manuelle Durchsagen. Die Bildschirme in dem Fahrzeug waren zwar in Betrieb, wiesen aber Anzeigemängel auf. So waren nach dem Verlassen des DB-Netzes von Frankfurt bis Friedrichsdorf keine Informationen zu Ankunftsgleisen an den Bahnhöfen verfügbar. Zudem wurde auf der Hinfahrt auf der Anzeige fälschlicherweise groß der Halt Seulberg angezeigt. Alle Züge, die direkt von Frankfurt nach Brandoberndorf fahren, halten dort planmäßig aber nicht. Der Zug fuhr dementsprechend wie vom RMV vorgesehen ohne Halt durch den Bahnhof.

Darüber hinaus ist im Besonderen aufgefallen, dass die Toilette auf der gesamten Fahrt nicht benutzbar war. In Frankfurt Hauptbahnhof stieg ein älterer Herr zu. Dieser musste schon in Frankfurt Rödelheim, also eine Station später, wieder aussteigen obwohl, er einen festen Termin in Usingen



Beispiele für die während der Mitfahrt aufgefallenen Mängel und Missstände bei den Zügen 24582 und 24349

hatte, da er fest von einer Toilette an Bord ausgegangen ist, wie er es von der HLB gewohnt war. Es ist zu vermuten, dass „Start“ die Toilette aufgrund von Personalmangel nicht ordnungsgemäß geleert hatte, weil hierfür zeitraubende Rangierfahrten und exakte Terminabsprachen mit dem Dienstleister der „Honigbiene“ (so nennen Insider die kombinierten Fäkalien- und Frischwassertank-Fahrzeuge) erforderlich sind. Auch das WLAN, was seit diesem Jahr auf der Strecke für Fahrgäste neu erlebbar sein soll, funktionierte nicht. Als besonders fordernd für die Fahrgäste stellte sich auch wieder das Fahrgeräusch des Wasserstoffzuges heraus. Das hohe Surren beim Fahren ist insbesondere an den beiden Enden des Zuges äußerst störend bis nervend. In der Mitte ist es etwas ruhiger aber es ist dort auch noch im hohen Maße unangenehm. Festzuhalten ist, dass sich auf der Fahrt in Richtung Bad Homburg von Brandoberndorf der Geräuschpegel insgesamt, bedingt durch die längeren Bergabfahrten, ruhiger darstellt.

Eine Entschuldigung ist gut – eine Entschädigung wäre besser

Um die Fahrgäste noch bei der Bahn als Verkehrsmittel zu halten oder sie wieder zum Umsteigen auf diese zu bewegen, ist es dringend geboten schnellstmöglich wieder im Regelfahrplan zu fahren. Darüber hinaus bedarf es aufgrund der geschilderten Mängel in Bezug auf Fahrgeräusch, Ansagen, Anzeigen, WLAN und weiteres noch einer Überarbeitung der Wasserstoffzüge. Wobei sich unter dem Aspekt des erhöhten Wasserstoffverbrauches der Züge die Frage stellt, ob die Taunusbahn überhaupt mit Wasserstoffzügen unter einem Fahrdracht wirtschaftlich zu betreiben ist. Die Wasserstoffzüge verbrauchen mutmaßlich doppelt so viel Treibstoff wie ursprünglich angesetzt. Bisher müssen die Züge dafür immer den weiten Weg von Grävenwiesbach nach Frankfurt Höchst auf sich nehmen und wenn sie nun doppelt so oft tanken müssen, stellt dies das ursprüngliche Betriebskon-



zept und die Kostenkalkulation auf den Kopf. Die Mehrkosten trägt lt. dem Sprecher der Geschäftsführung des RMV die Firma Alstom. Auf Druck des Hochtaunuskreises werden die Fahrgäste nun vom RMV entschädigt. Die Ticketkosten für die Monate August und September bekommen alle Fahrgäste, die an der Strecke wohnen, erstattet. Dass aber gerade die Monate August und September für das kostenlose Fahren ausgewählt wurden, zeigt einen Mangel an Seriosität von Seiten des RMV gegenüber der Maßnahme auf. Denn bei den Monaten August und September handelt es sich um klassische Ferienmonate und viele Menschen sind dann fern der Heimat oder nutzen den ÖPNV urlaubsbedingt nur eingeschränkt.



Stand des barrierefreien Umbaus des Bahnhofs Friedrichsdorf im Mai 2023

Text und Fotos: Philipp Loth; 1 Foto: Apostolos Koreas

Ergänzungen der Redaktion

Für Beschwerden, Anfragen und Anregungen hat der RMV ein **Service-Portal** eingerichtet. „Ihre Meinung zur Qualität im Nahverkehr ist uns wichtig!“ führt der RMV hierzu aus und weiter: „Mit Ihren Anregungen, Wünschen oder auch Ihrer Kritik können Sie uns dabei helfen, das Angebot im RMV zu verbessern. Mit unserem System zum verbundweiten, elektronischen Management von Kundenanliegen "ELMA" sind Sie dabei immer an der richtigen Adresse: In ELMA gehen alle Kundenanliegen zentral ein und werden je nach Zuständigkeit weitergeleitet oder direkt bearbeitet. Bitte beachten Sie auch unsere Datenschutzerklärung.“ Hier der [direkte Link zu dem RMV-Portal](#). PRO BAHN legt Ihnen ans Herz, regen Gebrauch von dieser Einrichtung zu machen. Es gibt auch die Möglichkeit, Ihre Erlebnisse auf der Facebook-Seite einem breiten Publikum zu schildern oder auch auf den anderen Social-Media-Plattformen des RMV.

Zu allem Überflus wurde die Strecke der Taunus-Bahn ein weiteres Mal, und zwar vom 3. bis 11. Juni 2023 total gesperrt. Um die Fahrgäste zu verwirren, geben RMV und „start“ als Grund Oberleitungsarbeiten an. VHT und HLB dagegen nennen in ihren Verlautbarungen die tatsächlichen Gründe wie folgt:

Bad Homburg, 30. Mai 2023. – Die Modernisierung der Taunusbahn geht voran. Durch die Umstellung auf die neue Leit- und Sicherungstechnik wird die Taunusbahnstrecke von Friedrichsdorf nach Brandoberndorf im Juni zeitweise voll gesperrt. Zwischen 3. und 11. Juni 2023 fahren ausschließlich Busse auf der RB 15.

Knapp zwei Jahre wurde in einem intensiven Prozess an der kompletten Erneuerung der in die Jahre gekommenen Leit- und Sicherungstechnik der Taunusbahnstrecke gearbeitet. Die neu verbaute Technik gewährleistet künftig und langfristig einen zuverlässigen Betrieb auf der Strecke. Nun finden ab Anfang Juni die letzten Arbeiten zur Umstellung auf die neue Technik statt. Neue Signale und Sicherungssysteme müssen angeschlossen und verkabelt werden. Auch erfolgt der Rückbau der alten Anlagen. Für eine sichere Ab- und Inbetriebnahme des neuen technischen Herzstücks der Taunusbahnstrecke muss diese voll gesperrt werden:

Daher fahren auf der Linie RB 15 zwischen Sa., 3. Juni Betriebsbeginn bis einschließlich So., 11. Juni ausschließlich Busse statt Bahnen. Die Fahrpläne der Ersatzbusse sind unter <https://startklar.net/taunusnetz> abrufbar und in der RMV-Verbindungsauskunft enthalten.

Anmerkung der Redaktion: Das neue ESTW wurde, wie geplant nach zahlreichen Probeläufen, am 11. Juni nachmittags abgenommen und in Betrieb genommen.

Im Eifer des Gefechtes überliest man schon einmal ganz schnell das Kleingedruckte, dass es nämlich für die neun Tage der Sperrpause gleich vier unterschiedliche Fahrplantabellen gibt, einmal für die vier Schultage, dann einen gesonderten für den Brückentag und schließlich noch einmal unterschiedliche Fahrzeiten für die beiden Samstage und noch einmal abweichend für die Sonntage und den Feiertag. Vom Prinzip her absolut richtig und nachvollziehbar, allerdings hätte man darauf in der Präambel noch wesentlich deutlicher hinweisen sollen. Sinnvoll war auch, dass einige Busse des Schienenzusatzverkehrs in Bad Homburg endeten oder dort eingesetzt wurde. Leider fand sich aber im Bahnhof selbst keinerlei Hinweis auf diese betriebliche Besonderheit. Besonders verwirrend war für die Fahrgäste, dass während der Sperrung die Busse teilweise weiter bis Bad Homburg fahren und teilweise aber nur bis Friedrichsdorf. Innerhalb des Bahnhofsgebäudes in Bad Homburg fehlten auch jegliche Informationen zu den Schienenersatzverkehren. Aufgrund des großen Chaos mit dem Schienenersatzverkehr und den selten fahrenden Zügen, teilten uns Fahrgäste mit, dass sie nur noch hoffnungsvoll auf die S5-Verlängerung bis Usingen warten.

Auf unbestimmte Zeit fallen weiter zahlreiche im Fahrplanbuch enthaltene Fahrten aus und der Schienenzusatzverkehr wird erst einmal – entgegen früheren Ankündigungen - über den 12. Juni hinaus bis zum 30. Juni 2023 verlängert. Es bleibt also spannend, was den Zeitpunkt der Vervollständigung der Flotte der Wasserstoffzüge von RMV-Tochter fahma betrifft und ob es „start“ gelingt, das erforderliche Personal bis dahin auszubilden. Zumindest die Simulator Kapazitäten sind voll ausgereizt.

Philipp Loth, red.

Welches Bild zeigt sich am 12. Mai 2023 auf der RB11 und der RB12?

Zeitgleich mit der Taunusbahn wurden auf der Sodener Bahn und der Königsteiner Bahn am Freitag, dem 12.05. Stichprobenkontrollen durchgeführt. Bei der RB11 war das schnell erledigt. Hier herrschte, wie in den Wochen davor und den Tagen danach zeitweise völlige Betriebsruhe, zumindest an diesem Tag am Nachmittag (s. Tabelle RMV-Fahrplanauskunft, unten links).

Sodener Bahn

Nachdem die Wiesbadener ET 342 der HLB abgezogen wurden, verkehrten zunächst wieder Diesel-Lint41 der HLB oder die blauen Ersatzzüge von „start“. Allerdings fielen ab da reihenweise Züge aus

und wurden durch einen SEV ersetzt, der allerdings so gut wie nicht genutzt wurde, weil der parallele Linienbus 253 trotz längerer Fahrzeit (30 zu 9 Minuten) für die meisten Fahrgäste als das auf Dauer zuverlässigere Transportmittel angesehen wurde. Das insbesondere auch deshalb, weil man sich nicht auf die Internetauskunft und noch weniger auf die Ansagen und Anzeigen in den Stationen verlassen konnte. Auch wenn zwischendurch immer mal wieder ein Zug verkehrte, drehte der SEV-Bus munter und kaum nachvollziehbar seine Leerrunden weiter. Offensichtlich war eine kurzfristige Abbestellung vertraglich nicht möglich. Jetzt bei Redaktionsschluss läuft der Verkehr auf der Linie 11 wieder ziemlich stabil. Nach sechs Stunden Dienstzeit und fehlender Pausenablösung, fällt aber hin und wieder doch noch mal ein Zugpaar komplett aus. Gegenüber vor Corona haben sich die Fahrgastzahlen auf der RB11 leider nahezu halbiert (Schätzwert!).



Der neue Lint41 im Sulzbacher Feld

Foto: M. Härter

Verbindung suchen

→ Bad Soden (Taunus) Bahnhof

RB11 Ausfall

RB11: Fällt aus

12.05.2023

17:31	Frankfurt (Main) Höchst Bahnhof	🚶
	⊗ Halt entfällt	
17:33	Frankfurt (Main) Sossenheim Bahnhof	
17:34	⊗ Halt entfällt	
17:37	Sulzbach (Taunus) Bahnhof	🚶
17:37	⊗ Halt entfällt	
17:40	Bad Soden (Taunus) Bahnhof	
	⊗ Halt entfällt	

Königsteiner Bahn

Seit einiger Zeit verkehren auf dieser Strecke von der HLB an fahma ausgeliehene Dieseltriebwagen der überarbeiteten und in vielen Details verbesserten Baureihe LINT41 (VT 619) von Alstom mit einer Einstieghöhe von (leider) nur 56 cm, die zielgerecht für das Wetteraunetz vorgesehen sind und dort die betagten GTW2/6 ersetzen sollten. Da der Verkauf dieser Flotte an die Tschechische Republik offensichtlich geplatzt ist, konnte diese Übergangslösung nach dem geplanten Abzug der blauen in den Niederlanden beheimateten Lint41 greifen. „Start“ tritt nunmehr mit eigenem, gesondert geschulten Personal und mit „start“-Zugnummern als Betreiber auf. Als zu Beginn dieses Deals noch genügend Fahrpersonal zu Verfügung stand, lief der Betrieb recht zufriedenstellend. So auch am Tag der Stichprobenkontrolle am 12. Mai. Diese ergab folgende Momentaufnahme:

- Fahrt Königstein plan ab 16:02, einteilig, ab **Liederbach 16:22.1**, also **+5 min.** Wenig Fahrgäste,
- Fahrt Höchst ab plan 16:29, zweiteilig, ab **Liederbach 16:43.5**, also **+7 min., 30 sec**, schwach besetzt,
- Fahrt Höchst ab 16:59, zweiteilig, ab **Kelkheim 17:14.0**, **plan**,
- Fahrt Königstein plan ab 17:02, zweiteilig, ab **Kelkheim 17:14.2**, **plan**,
- Fahrt Höchst plan ab 17:29, zweiteilig, ab Liederbach Süd 17: 40, also **+ 7 min.**,
- Fahrt Königstein plan ab 17:32, zweiteilig, ab **Liederbach 17:53.5**, also **+6 min., 30 sec.**

Verspätungen in diesem Ausmaß waren die Fahrgäste in 35 Betriebsjahren von der FKE/HLB seit Einführung des Halbstundentaktes nicht gewohnt. Daher auch der ungebremste Zuwachs um weit über 7.000 pro Fahrgäste Tag vor Corona. Während sich überall die Fahrgastzahlen inzwischen wieder normalisieren, dürften sie sich auf der Königsteiner Bahn im Mai 2023 nur bei geschätzten 60 Prozent bewegen, u.a. auch, weil die Anschlussbusse nicht warten und in Höchst – auch wegen der gegenüber bisher späteren Ankunft zur Minute 27 und 57 (früher 24/54) die sehr guten Übergänge zur S-Bahn und zum Flughafenbus nicht mehr erreicht werden und sich die Reisezeit um bis zu 15 Minuten verlängert. Die Fahrzeitverlängerung auf der RB 12 ist offensichtlich den langsameren H2-Zügen geschuldet und es bedarf dringend einer Überarbeitung des kommenden Jahresfahrplans 2024.



Vollzug im HP Liederbach Süd mit +7

Im Zuge einer Nachkontrolle wurde am 7. Juni 2023 im **Bahnhof Kelkheim-Hornau** folgende Beobachtung gemacht:

Auf Bahnsteig 2 warteten etwa 15 Fahrgäste auf den Zug nach Höchst, planmäßige Abfahrt dort um 16:40 Uhr. Das „Rot“ zeigende Ausfahrtsignal machte einige Personen stutzig und sie schauten nervös auf ihr Handy. Um 16:44 Uhr dann folgende Sammel-Lautsprecherdurchsage für die Strecke (etwa sinngemäß): *„Der wartende Zug in Liederbach (Anmerkung der Redaktion: gemeint war wohl der Gegenzug im Bf Kelkheim) kann weiterfahren. Die Zugkreuzung entfällt. Über die Fahrt des Zuges von Königstein nach Frankfurt Hauptbahnhof liegen uns keine Informationen durch den Betreiber*

„start“ vor. Diese Fahrt verzögert sich um unbestimmte Zeit“. Zehn wartende Fahrgäste verließen daraufhin den Bahnsteig. Der angeblich verspätete Gegenzug nach Königstein traf dann < auf wundersame Weise > bereits mit nur +1 um 16:48.2 in Hornau ein. Fünf Aussteiger, vier Einsteiger. Warum der im Königstein bereitstehende Zug mit Abfahrt 16:32 Uhr ausfiel, kann nur vermutet werden. Der ablösende Triebfahrzeugführer ist wohl kurzfristig nicht zum Dienst erschienen. Inzwischen fallen nämlich auf der Königsteiner Bahn wegen Lokführermangel vermehrt auch ganze Schichten aus. Ende offen.

Unerträgliches Bremsgeräusch

PRO BAHN liegt eine Beschwerde eines Anwohners des Bahnhofs Hornau über das unerträglichen Bremsgeräusch der überarbeiteten Lint41 vor, die er auch an den RMV und die HLB gerichtet hat. Der Berichterstatter ist der Sache nachgegangen und hat am 7. und 9. Juni 2023 den Schallpegel mit der App „Dezibel X“ als Videofilm aufgezeichnet. Die Spitzenwerte bei drei Zugeinfahrten lagen jeweils über 90 dB, bei einem Spitzenwert von 93,1 und einem Peak von 97,3 bei der Einfahrt in Gleis 2 am 09.06. um 16:46 Uhr von Kelkheim kommend.



Um keine Missverständnisse aufkommen zu lassen, diese nicht zertifizierten Messungen erheben keinen Anspruch auf eine wissenschaftlich fundierte Prüfmethode. Sie bestätigen allerdings zweifelsfrei die Feststellungen des Anwohners, dass zumindest einzelne Fahrzeuge der neuen Serie des LINT41 bei einer „scharfen Abbremsung“ per Luftdruckbremse ein deutlich lauterer und im Frequenzbereich äußerst unangenehmeres Quietschgeräusch erzeugen als die Vorgängerserie. Hier ist allerdings zunächst die HLB gefragt, der Ursache und der Zulässigkeit nach dem Lastenheft des Auftrages nachzugehen. Auf die Reaktion der Anwohner darf man allerdings gespannt sein, wenn irgendwann einmal die Wasserstoffzüge auf ihrer „Kleinbahn“ unterwegs sind, die auch als auch Folge der Rekupe-

ration nicht gerade zu den leisen Schienenfahrzeugen zählen. Diesen und weitere Videofilme über das Abbremsen der neuen Lint41 im Bahnhof Friedrichsdorf können bei PRO BAHN unter frankfurt@pro-bahn-Hessen.de angefordert werden. Bei den neuen Diesel-Lint bedarfs es allerdings etwas Geduld, bis sich die Scheibenbremsen eingeschliffen haben und dann automatisch etwas leiser werden.

Die Fahrgäste der Königsteiner-, Sodener und der Brunnen-Bahn (RB 12, 11 und 16) sind der HLB zu großem Dank verpflichtet, dass sie sich so spontan bereit erklärt hat, ihre Fahrzeuge kurzfristig „start“ zur Verfügung zu stellen und deren Lokführer für den Dienst auf den neuen Fahrzeugen und in der Streckenkunde zu schulen. Chapeau HLB.

Text und Fotos: Wilfried Staub

Die „größte Wasserstoffflotte der Welt“ *oder* Der allergrößte „Schlag ins Wasser“ des RMV?

Kommentar von PRO BAHN LV Hessen: Der Einsatz von Wasserstoffzügen im Taunusnetz ist nicht nur ein ökonomisches, sondern auch ein ökologisches Desaster.

Das nun schon fast ein halbes Jahr andauernde Trauerspiel um die nicht einsatzbereite „größte Wasserstoffflotte der Welt“ verursacht immense Kosten, von denen nicht klar ist, wer sie trägt – letztlich aber wohl die Steuerzahler/innen. Zum einen sind die Wasserstoff-Züge selbst sehr teuer, zum anderen entstehen seit Monaten Kosten, die nicht eingeplant waren, für Ersatzlösungen. Die als vorübergehender Ersatz beschafften Dieselmotoren müssen angemietet werden, dafür entstehen Treibstoffkosten, seit fünf Monaten fahren regelmäßig SEV-Busse, auch dann, wenn ein Zug fährt, weil man nie weiß, ob einer fährt. Diese Busse müssen angemietet werden, sie verbrauchen Kraftstoff und man benötigt dafür Fahrpersonal. Dies alles nun nicht mehr nur auf den Linien RB 15 und 16, sondern auch auf den Linien RB 11 und 12. Nunmehr soll noch eine weitere Wasserstoff-Tankstelle in Grävenwiesbach eingerichtet werden, um die Umläufe der Wasserstoff-Züge, wenn sie den fahren, zu optimieren, weil sie dann nicht nur in Höchst betankt werden können. Auch diese zusätzliche Tankstelle kostet Geld, das nicht eingeplant war. Und natürlich müssen auch die Tanklasten samt Fahrpersonal bezahlt werden, die den Wasserstoff von Höchst nach Grävenwiesbach bringen.



Foto: start Taunus

Soweit zum ökonomischen Fass ohne Boden, aber hinzu kommt ja die verheerende Ökobilanz dieser Ersatz- und Zusatz-Lösungen: Nicht nur, dass bislang weiterhin Dieselmotoren auf den Strecken fahren, nein parallel dazu fahren Diesel-SEV-Busse. Außerdem muss der Wasserstoff zur zweiten Tankstelle in Grävenwiesbach mit einem Diesel-Lkw von Höchst nach dort gebracht werden, der Tank dann dort wieder abgeholt und zum Befüllen nach Höchst und wieder nach Grävenwiesbach gefahren werden. Und am schlimmsten vielleicht: die Fahrgäste, die seit Monaten Bahn-Ausfälle, unzureichende Informationen über SEV, längere Reisezeiten, Umstiege in Kauf nehmen müssen, wenden sich, soweit sie können, in großer Zahl vom ÖPNV ab und nutzen ihren Pkw (der im Zweifel mit fossiler Energie betrieben wird). Ob diese Fahrgäste alle wieder für den ÖPNV zurückgewonnen werden können, und wenn ja, wann, ist eine große Frage. Insbesondere, weil sich die Bahn-Ausfälle in absehbarer Zukunft nicht verringern werden. Sollten einmal einsatzbereite Triebwagen in ausreichender Zahl vorhanden sein, wird es noch lange an der erforderlichen Anzahl von Fahrpersonal fehlen, da ja viele Triebfahrzeugführer bei Start gekündigt haben, lt. einem Pressebericht in der FAZ vom 03.06.2023 waren es 20 von ehemals 60 (!).

Fassungslos macht uns die Äußerung von RMV-Geschäftsführer Ringat im vorgenannten FAZ-Bericht, der RMV habe nicht ermitteln lassen, wie sich die Fahrgastzahlen seit der Einführung der Wasserstoff-Züge und der seit Monaten andauernden Zugausfälle auf der Taunusbahn verringert hätten. Der Aufwand dafür erscheine dem RMV zu hoch. Diese Äußerungen lassen zwei Schlussfolgerungen zu: Erstens, den Geschäftsführer Ringat interessiert es überhaupt nicht, wie viele Menschen den RMV nutzen und wie viele ihm aufgrund schlechter Leistungen den Rücken kehren. Und zweitens, beim RMV gibt es keine seriöse Finanz- und Wirtschaftsplanung, da Einnahmeverluste gar nicht analysiert und beziffert werden.

Barbara Grassel

Angekündigte Tarifierhöhung beim RMV um 8,2 %

Mit dieser Erkenntnis sind wir beim nahtlosen Übergang zum Thema Tarifgestaltung beim RMV.

Die Ankündigung einer Tarifierhöhung um 8,2 (!) % beim RMV ab Januar 2024 durch den Sprecher der Geschäftsführung Knut Ringat wegen Kostensteigerungen wirft nach Meinung des Fahrgastverbandes PRO BAHN einige Fragen auch zur Finanz- und Wirtschaftsplanung auf. So müssen die Kosten offengelegt werden, die für und durch die Apps entstanden sind, die der RMV in den vergangenen Jahren entwickeln ließ, von *RMVsmart* bis *RMVgo*. Während die Kosten der Entwicklung von *RMVsmart* mit unglaublichen sechs Millionen Euro angegeben wurden, liegen bislang noch keine Zahlen auf dem Tisch, welche Einnahmeausfälle dem RMV während des siebenjährigen „Pilotversuchs“ dadurch entstanden sind, dass die Nutzer/innen den smart-Tarif zur Überraschung des RMV nur dann gewählt haben, wenn er günstiger war als der reguläre Tarif. Jedenfalls waren die Ausfälle so erheblich, dass der RMV den Pilotversuch in diesem Jahr beendet hat, ohne das Projekt fortzusetzen. Ebenfalls bislang nicht beziffert sind die Einnahmeausfälle durch das Chaos mit den Wasserstoff-Zügen in so genannten Taunusnetz, zum einen, weil viele Fahrgäste dem ÖPNV den Rücken gekehrt und wieder auf den Pkw umgestiegen sind, zum anderen durch die Entschädigungsaktion im August/September diesen Jahres, wenn die Fahrt für die Anwohnenden an der Strecke kostenlos sein soll.

Alle diese erheblichen Kosten wären bei sorgfältigem Handeln der Geschäftsführung vermeidbar gewesen und dürfen daher nun nicht zu Lasten der Fahrgäste refinanziert werden.

Weiter fragt sich, welche Tarife denn erhöht werden sollen und welche Einnahmensteigerung sich die RMV-Geschäftsführung davon verspricht? Bereits jetzt ist das günstigste Monatsticket der Preisstufe 1 teurer als das Deutschland-Ticket. Falls die Einzelfahrscheine deutlich erhöht werden, werden die Kosten des Deutschland-Tickets oft nicht erst bei fünf, sondern schon bei drei Tageskarten im Monat erreicht und Einzelfahrschein damit auch für viele Gelegenheitsfahrgäste unattraktiv sein. Bleiben also die Senioren-, Schüler-/Azubi- und Studententickets. Sollen diese auf das Niveau des Deutschland-Tickets angehoben werden?

In einem Punkt ist Herrn Ringat bei den von ihm genannten Gründen für eine Unterfinanzierung allerdings zuzustimmen: Das Land Hessen beteiligt sich bei weitem nicht in ausreichendem Maße an der Finanzierung des ÖPNV. Denn, wie von ihm aufgeführt, hat der Stadtstaat Berlin im Jahr 2021 zu jedem Euro vom Bund 2,00 Euro hinzugegeben, Bayern 1,10 Euro - Hessen aber nur 21 Cent!

Barbara Grassel

Lesen Sie hierzu bitte auch unsere Pressemitteilung zum Thema [Tarifierhöhung beim RMV](#).

Sie sind des Öfteren zwischen Frankfurt und Königstein, Frankfurt und Grävenwiesbach, F-Höchst und Bad Soden oder Friedberg und Friedrichsdorf auf den RMV-Linien 12, 15, 11 oder 16 unterwegs?

Dann teilen Sie uns bitte ihre persönlichen Eindrücke zeitnah zu Betriebsituation mit den Wasserstoff- und den Dieselerstzügen sowie dem SEV auf der TSB oder auf den anderen Strecken mit.

Einfach eine Mail an: frankfurt@pro-bahn-hessen.de oder / und wilfried.staub@pro-bahn-hessen.de

Studierende wurden beim 49€-Ticket erst einmal nicht bedacht

Das 49€-Ticket gibt es seit dem 1. März. Zu diesem Zeitpunkt hatten alle Studierenden schon ihr reguläres Semesterticket für das im April beginnenden Sommersemester erhalten. Ein Ticket Upgrade für Studierende an den hessischen Universitäten und Hochschulen war erst einmal nicht möglich, und es war auch keine zeitnahe Umsetzung eines Upgrades seitens der hessischen Verkehrsverbände vorgesehen. In anderen Bundesländern hingegen gab es zumindest teilweise schon die Möglichkeit am 1. Mai auf ein 49€-Ticket zu wechseln. Dass in Hessen die Studierenden bei dem neuen Ticket – ob aus Nachlässigkeit oder mit Absicht - nicht berücksichtigt wurden, hielten wir für nicht hinnehmbar. Schließlich haben Studierende in der Regel sehr wenig Geld und müssen oft weitere Wege zurücklegen. Zudem sind bei weitem nicht alle Wohnorte der Studierenden durch die Semestertickets abgedeckt, wohnen Familien und Freunde der Studierenden oft weiter entfernt, und diese mussten dann für Besuche bisher immer teure Bahntickets erwerben. Am 1. Mai haben wir uns mit der Forderung, eine sofortige Upgrade Möglichkeit auf ein 49€-Ticket für Studierende zu ermöglichen, an alle hessischen Verkehrsverbände, den hessischen Verkehrsminister, Tarek Al-Wazir, sowie an alle Aufsichtsratsmitglieder des RMV und NVV (Landräte, Bürgermeister etc.) gewandt.

PRO BAHN hat es geschafft mit der Forderung nach dem Upgrade in das Radio, sowie auch in mehrere Zeitungen zu kommen. Die Verkehrsverbände mussten sich daraufhin öffentlich gegenüber der Presse, sowie auch gegenüber den von uns kontaktierten Politikern rechtfertigen. Letztendlich hat sich der Druck, den wir auch zusammen mit den Studierendenvertretungen aufgebaut haben, gelohnt. Überraschend sagten RMV und NVV nur wenige Tage später zu, dass es die Möglichkeit eines Upgrades bereits zum 1. Juni geben sollte. Die Buchung des Upgrades von Seiten des RMV wurde dann gegen Mittag des 31. Mai, je nach Universitäten, mit verschiedenen Links ermöglicht. Die kurzfristige Möglichkeit dieses Upgrade für den Juni zu buchen, führte zu einer spürbaren Überlastung der Server. Um zur Buchung durchzukommen, musste man vier bis fünf Versuche starten. Allerdings konnte das Upgrade auch noch in den Folgetagen für den Monat Juni erworben werden.

Besonders kritisch sehen wir als PRO BAHN die späte Möglichkeit der Buchung des Upgrades unter dem Gesichtspunkt der Anschluss-Semestertickets. Wer ein RNN-Anschlusssemesterticket (Raum Bingen usw.) hat, kann dies vorzeitig kündigen, wenn er ein 49€-Ticket Upgrade erworben hat. Die Kündigung muss aber zum letzten Kalendertag des Monats erfolgen. Somit schafften es sehr viele Studierenden nicht mehr,

ihre Anschluss-Semesterticket rechtzeitig zu kündigen und blieben auf den, gegenüber dem reinen 49€-Ticket, erheblichen Mehrkosten sitzen. Der NVV in Nordhessen dagegen hat es schon mehrere Tage vorher geschafft, die Buchung des Upgrades zu ermöglichen. Im Gegensatz zum RMV gibt dieser vorläufig Papiertickets aus. Der RMV bot das Upgrade als Handyticket an. Allerdings konnte dieses Upgrade nicht wie ein normales Ticket in die RMVgo-App geladen werden, sondern muss in Google Wallet geladen werden. Aus Datenschutzgründen ist dies äußerst kritisch zu sehen.

Besonders verärgert sind viele Studierende momentan in Bezug auf das Ticket Upgrade noch auf den Verkehrsverbund-Rhein-Neckar (VRN). Dieser bietet auch für hessische Universitäten ein Anschluss-Semesterticket für sein Verbundgebiet an. Allerdings weigert sich der VRN vehement, einen vorzeitigen Vertragsausstieg für Studierende, die ein 49€-Ticket Upgrade erworben haben, zu ermöglichen. Für Studierende an der Goethe Universität in Frankfurt am Main mit VRN-Anschluss-Semesterticket ergibt sich daher zum Beispiel verglichen mit dem 49€-Ticket weiter ein Mehrpreis von ca. € 30 im Monat.

Die Möglichkeit des Upgrades auf ein 49€-Ticket ist ein erster wichtiger Schritt. Langfristig halten wir als PRO BAHN den regulären Preis des Deutschlandtickets von € 49 für Studierende aber für nicht tragbar. Diese verfügen nämlich über deutlich geringere Finanzressourcen als die arbeitende Bevölkerung. Wir sprechen uns daher für ein deutschlandweit gültiges Ticket für Studierende von maximal € 20 aus. Dieses sollte spätestens bis zum nächsten Wintersemester im Oktober des Jahres eingeführt werden. In Bezug auf dieses vergünstigte Ticket sehen wir aber erst einmal das Land und den Bund in der Pflicht, die entsprechenden Finanzmittel zur Verfügung zu stellen. Danach können sich die Verkehrsverbände um die Umsetzung kümmern. Denn das nötige Geld für das vergünstigte Studierendenticket kann und darf nicht aus den bereits viel zu knapp bemessenen Mitteln für die Finanzierung des regulären Betriebs (Bus-, Bahnlinien etc.) stammen.

Der neue Vorstand des RV Frankfurt stellt sich vor

Dr. Barbara Grassel, 1. Vorsitzende, Jahrgang 1956, Juristin im Ruhestand



Ich wohne seit 1983 in Hofheim-Lorsbach mit Blick auf die Bahnstrecke F-Höchst - Eschhofen. Zu PRO BAHN kam ich durch den Kontakt auf dem Bahnhofsfest in Königstein im Jahr 2016 und die Diskussion um den RMVsmart-Tarif, den ich ebenso wie PRO BAHN Frankfurt für einen Irrweg hielt. Schon damals haben wir uns für günstige Zeitkarten statt komplizierter Spezial-Tarifmodelle mit immer neuen Apps eingesetzt. Als regelmäßiger ÖPNV-Nutzerin sind mir die Unzulänglichkeiten des ÖPNV mit fehlenden Querverbindungen, aber auch die Probleme mit ausgedünnten Fahrplänen an Wochenenden und in den Abendstunden oder die zunehmende Ersetzung des regulären Bus- oder AST-Verkehrs durch (Zusatz-)kostenpflichtigen On-Demand-Verkehr sowie fehlender Barrierefreiheit vertraut.

Ich setze mich für Verbesserungen im Sinne aller Fahrgäste ein und dafür, dass alle Menschen auch ohne Auto mobil sein können. Das tue ich sowohl als Stadtverordnete in Hofheim a.Ts. und im

Kreistag des Main-Taunus-Kreises als auch seit 2016 bei PRO BAHN. Seit 2020 gehöre ich dem Regionalvorstand an, zunächst als stellvertretende Vorsitzende, seit April diesen Jahres als Vorsitzende.

Apostolos Koreas, Stellvertretender Vorsitzender, Jahrgang 1960, Bankkaufmann und Betriebswirt



Ich wohne in Neu-Isenburg. Mit dem ÖPNV befaße ich mich intensiv seit 2018. Anlass war die Gründung einer Pro-RTW Bürgerinitiative in Neu-Isenburg. Einige Monate später trat ich PRO BAHN Frankfurt bei.

Meine Hauptanliegen sind die Abschaffung der Tarifzonen und die Einführung der Flatrate-Tickets, die deutliche Verbesserung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, insbesondere des SPNV, eine deutlich verbesserte Barrierefreiheit, mehr Wettbewerb vor allem auf der Schiene, regional, national und EU-weit, Auflösung des RMV und deutlich mehr gestaltende Eingriffe der Hessischen Landesregierung in den Verkehrssektor. Das Parlament soll wieder die Kontrolle über die Verkehrspolitik haben.

Bei PRO BAHN Frankfurt befaße ich mich in erster Linie um die Region östlich und südöstlich von Frankfurt. Seit Herbst 2021 lebe ich autofrei und engagiere mich auch für die Verkehrswende.

Frank Nagel, Stellvertretender Vorsitzender, Jahrgang 1965



Ich bin selbständiger Unternehmer im Bereich Marketing und Kommunikation. Seit 2021 Frankfurter Stadtverordneter; Mobilitätspolitischer Sprecher der CDU. Frühes Interesse und Engagement im Bereich Stadtplanung und Nahverkehr in Frankfurt. 1988 Veröffentlichung „Die Stadtbahn in Frankfurt am Main“ unter Federführung von Jens Krakies. 2018 Veröffentlichung des Buches „Mobilität für Frankfurt: 50 Jahre moderner Nahverkehr“ im Societäts-Verlag. Seit 2019 ehrenamtlich als einer der Vizepräsidenten der Industrie- und Handelskammer (IHK) Frankfurt am Main aktiv. Seit knapp 20 Jahren Vorsitzender des Vereins „Historische Straßenbahnen der Stadt

Frankfurt am Main e.V.“, der im Auftrag der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) das Verkehrsmuseum Frankfurt am Main in Schwanheim betreibt. Als Mitglied von PRO BAHN ist mein Blickwinkel in erster Linie auf die Bedürfnisse der Fahrgäste gerichtet.

Jörg Vonnemann, Kassenwart, Jahrgang 1967

Wohnhaft in Kriftel, verheiratet, 1 Sohn mit Schülerticket/365 €.

Ich fahre regelmäßig mit dem X26 von Hofheim nach Wiesbaden auf die Arbeit in nur 19 Minuten. Schnellbusse: eine tolle Erfindung! Aber dann denke ich: Die gab es doch schon zu meiner Schulzeit. Die Umsetzung der Verkehrswende wird mir hier im RMV viel zu langsam betrieben. So kann es nicht funktionieren. Und die Fahrpläne sind nicht optimal auf einander abgestimmt, Anschlüsse funktionieren nicht, schon gar nicht bei Verspätungen. Zum Glück habe ich mein Rad.



Aber dann: Wo stelle ich es sicher ab? Es gibt Fahrradplätze am Bahnhof aber nicht direkt am ZOB in Hofheim, unglaublich aber wahr. Das 49-Euro-Ticket kommt viel zu spät! Was wir noch brauchen, ist Zeitersparnis über die gesamte Reisekette. Das ist ein Kernthema von PRO BAHN. Zweitens Komfort: Ich sitze im Bus und muss meinen Rücken mit meinen Füßen abfedern, weil bei Niederflurbusse an den Stoßdämpfern gespart wurde. Hinzu kommt, dass die Sitze bretthart sind. Im Mai 2021 wurde ich am Stand von PRO BAHN beim Königsteiner Bahnhofsfest geworben. Bei der Jahreshauptversammlung wurde ich am 03.04.2023 zum Kassenwart des

Regionalvorstands gewählt. Bereits am 08.10.2022 wurde ich auf der Landesmitgliederversammlung als Schriftführer Mitglied im Landesvorstand.

Klaus Oesterling, Beisitzer, Jahrgang 1952, ehemaliger Frankfurter Verkehrsdezernent, Frankfurter Bub



Der ehemalige Frankfurter Verkehrsdezernent trat schon früh in die Fußstapfen seines Vaters, eines ehrenamtlichen Stadtrates und Betriebsleiters der ersten Frankfurter U-Bahn. Er selbst kommt vom Regionalverband, zog 1989 in die Stadtverordnetenversammlung ein und widmete sich als Verkehrsdezernent vorrangig dem Ausbau des Schienennetzes in und um die Mainmetropole herum. Ganz oben auf seiner Liste standen und stehen die beidseitige Verlängerung der U5, der Lückenschluss der U4 nach Ginnheim, die RTW und die Weiterführung der Tram

in den Bahnhof Höchst, nach Neu-Isenburg – Dreieich und – inzwischen gescheitert - nach Bad Vilbel. Oesterling forcierte nach dem Radentscheid mit Nachdruck den Ausbau der „Roten Radwege“. Mit der Änderung der politischen Mehrheitsverhältnisse im Römer musste er seinen Platz räumen. Sein Erfahrungsschatz und die umfassende Kenntnis gewachsener Strukturen in der Stadt, machen ihn zu einen kompetenten und viel gefragten Mentor in allen Angelegenheiten öffentlicher Mobilität mit dem vorrangigen Ziel der baldigen Verwirklichung der Verkehrswende. *red.*

Wilfried W. F. Staub, Pressereferent, Jahrgang 1940, ehem. Angestellter im gehobenen Dienst (BLE)



Man erzählt sich, dass meine Märklin-Eisenbahn bereits mit sechs Jahren nach einem festen Fahrplan auf die Sekunde genau verkehrte. Mein Berufswunsch war es, Fahrplanmacher bei der Deutschen Bahn zu werden. Eine Grün-Blau-Farbschwäche machten dem einen Strich durch Rechnung, was ich aber im späteren Leben nie bereuen musste.

Bis zu meiner Pensionierung 2003 war ich Stellvertretender Referatsleiter im Fachbereich der EG-Qualitätskontrolle bei der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung und in dieser Eigenschaft so ganz nebenbei Vorsitzender einer Arbeitsgruppe bei der UNO in Genf, ferner als Experte für die GTZ in Südamerika im Einsatz und für die Deutsche Lufthansa und Fraport war ich in zahlreichen Projekten weltweit ein gefragter Experte. Ich drehte u.a. den ZDF/GTZ-Schulungsfilm „**Tropische Früchte**“. Mit dem öffentlichen Nahverkehr beschäftige ich mich seit 1990

als Berater meiner Heimatstadt und später auch im Main-Taunus-Kreis. Für die Historische Eisenbahn Frankfurt organisierte ich über 25 Jahre ungezählte Dampfsonderzüge. Beim Fahrgastverband PRO BAHN mache ich mich als Autor der Broschüre „**MEHR VERKEHR AUF DIE SCHIENE**“ und zahlreicher kritischer Artikel (u.a. „**Das vorhersehbare Chaos auf der Taunusbahn**“) bemerkbar. Außerdem war ich über 12 Jahre einer der Sprecher des Fahrgastbeirates des RMV und als solcher ein stark nachgefragter Interviewpartner der lokalen und regionalen Medien. Altersbedingt trete ich nun etwas kürzer, vertrete aber noch die Stadt Bad Soden im Fachbeirat der MTV.

Helmut Lind, Beisitzer, wohnhaft in Oberursel



Jahrgang 1935, langjähriger Kassenwart und davor nach der Versetzung von Jochen Ridder nach China auch über Jahre unser Vorsitzender, hat dieses Amt nun aus Altersgründen abgegeben, bleibt uns aber als Beisitzer erhalten und steht uns weiterhin mit Rat und Tat zur Seite. Seine regelmäßige Anwesenheit bei unseren Monats-treffs und seine jahrelange Unterstützung bei Transport, Aufbau und Besetzung unserer Infostände sind vorbildhaft und verdienen ein besonderes Lob. *red.*

Ticketvariante RMVsmart erwartungsgemäß eingestellt

Zum (Zitat:) „erfolgreichen“ Abschluss des Pilot-Projektes RMVsmart nimmt der Landesverband des Fahrgastverbandes PRO BAHN wie folgt Stellung.



Der Fahrgastverband PRO BAHN Hessen wie auch dessen Regionalverband Großraum Frankfurt haben das Projekt RMVsmart von Beginn an kritisch gesehen und sie sehen sich durch die Pressemeldung des RMV vom 18. April 2023 sogar darin bestätigt. Worin der dort erwähnte „Erfolg“ besteht, erschließt sich uns nicht meint Dr. Barbara Grassel vom Frankfurter Regionalverband.

In der Ausgabe 117 der Verbandszeitung „Der Umsteiger“ vom November 2017 (S. 15) hat Pressesprecher Wilfried Staub von PRO BAHN bereits in deutlicher Form einige der für den Fahrgast und die Zielsetzung des Vorhabens kontraproduktiven Aspekte des Projektes ausführlich aufgezeigt. PRO BAHN fasste als Zwischenstand dieses Tests aus Fahrgastsicht zusammen:

- „RMVsmart ist unübersichtlich. Die verschiedenen Preise für die verschiedenen Fahrtmöglichkeiten mit gleichem Ziel sind nicht nachzuvollziehen.
- Über den Preis wird die umweltfreundlichere Bahn gegenüber Busverbindungen oftmals benachteiligt.
- Die Vorab-Festlegung beim Ticket-Kauf auf eine Strecke ist zu unflexibel, besonders in einem dichten Netz mit vielen Alternativen wie in Frankfurt. Was passiert, wenn man sich aufgrund von Verspätungen oder anderer Umstände für einen anderen Fahrweg entscheidet? Diese Frage wurde nie beantwortet.
- RMVsmart ist nicht übertragbar auf Gruppen- und Zeitkarten. Gerade hier schätzen Kunden den Komfort, frei in einer bestimmten Tarifzone fahren zu können und sich nicht ständig um Fahrkarten kümmern zu müssen.
- Der smart-Tarif ist nicht praktikabel beim Verkauf an Automaten und beim Busfahrer. Kommen Ortsfremde damit zurecht?“

Der Tarif-Dschungel beim RMV wurde durch die verschiedenen RMVsmart-Varianten keineswegs gelichtet, wie wir schon 2016 an diversen Beispielen erläutert haben; nachfolgend ein besonders anschauliches davon: „Spannend wird die Reise von Königstein Stadtmittle nach Frankfurt Taunusanlage. Je nachdem, welche der fünf möglichen Fahrtstrecken man wählt, fallen fünf



unterschiedliche Fahrpreise an, die zwischen 5,34 € und 6,26 € liegen; bisher <im Jahr 2016> zahlte man, gleich welche Strecke man wählte, 4,65 €.“

Bereits im Jahr 2016 hatten wir auch festgestellt: Die Ergebnisse des Feldversuchs werden auf jeden Fall dadurch verfälscht (und machen diesen damit unbrauchbar), dass die Probanden nur dann eine Einzelfahrt über den Tarif RMVsmart buchen, wenn diese preiswerter ist als der ebenfalls über das Handy buchbare Normaltarif.

Genau deshalb beklagt der RMV ja auch jetzt große Einnahmeausfälle. Es hätte sicherlich keines siebenjährigen Pilotversuches bedurft, um herauszufinden, dass Einnahmeverluste dadurch entstehen, dass der smart-Tarif nur in den Fällen gewählt wird, in denen er günstiger ist als der reguläre Tarif, aber nicht – es sei denn versehentlich – in den Fällen, in denen er teurer ist! Die Höhe der Einnahmeausfälle und die Gesamtkosten des Versuches werden wir nach Abschluss des Pilotversuchs erfragen, führt Landesvorsitzender Thomas Kraft schon damals dazu aus.

Einheitlicher Grundpreis:		1,60 € pro Fahrt				
	Preis pro Tarif-km	Im Kernnetz 0,20 €	Im Regionalnetz 0,10 €			
	Preis pro Fahrt	Innerorts* M 0,30 € L 0,40 € XL 0,60 €		Überland** M+ L+ 1,10 € XL+ 2,30 €		
Entweder: 	Rabattstufen*** ab Umsatz (im Kalendermonat)	20 % ab 20 €	40 % ab 40 €	60 % ab 60 €	80 % ab 120 €	100 % ab 240 €
Oder: 	10,00 € im Monat > 50 % Rabatt auf alle o. g. Fahrpreise					

* M: Städte und Gemeinden unter 50.000 Einwohner, L: Städte zwischen 50.000 und 200.000 Einwohnern, XL: Frankfurt und Wiesbaden/Mainz (Wiesbaden und Mainz sind tariflich eine Stadt)
** M+ L+: ohne Frankfurt und Wiesbaden/Mainz, XL+: mit Frankfurt und Wiesbaden/Mainz
*** Die Rabatte gelten auf weitere Ticketkäufe innerhalb dieses Monats.

PRO BAHN hatte sich stattdessen seit Jahren für eine Ausweitung der „Flatrate-Tarife“ ausgesprochen, die den Stamm-Fahrgästen zu Gute kommen. Mit dem Schüler-Ticket, Senioren-Ticket, Hessen-Ticket für den Öffentlichen Dienst, Job-Tickets und nun dem Deutschland-Ticket sowie den verschiedenen Sozial-Tickets sind wir diesem Ziel ja schon ein gutes Stück nähergekommen – und auch die Tar

ifrgrenzen spielen dadurch eine immer geringere Rolle. Daher machen die ganzen Sondertarife des RMV für Gelegenheits-Fahrgäste immer weniger Sinn, was man beim RMV offenbar immer noch nicht zur Kenntnis nehmen will.

Barbara Grassel

Lesen Sie bitte hierzu auch unsere Pressemitteilungen zum Thema [RMVsmart](#) und zur geplanten [Tariferhöhung des RMV zum 1. Januar 2024](#)

Anbindung FRAPORT Terminal 3

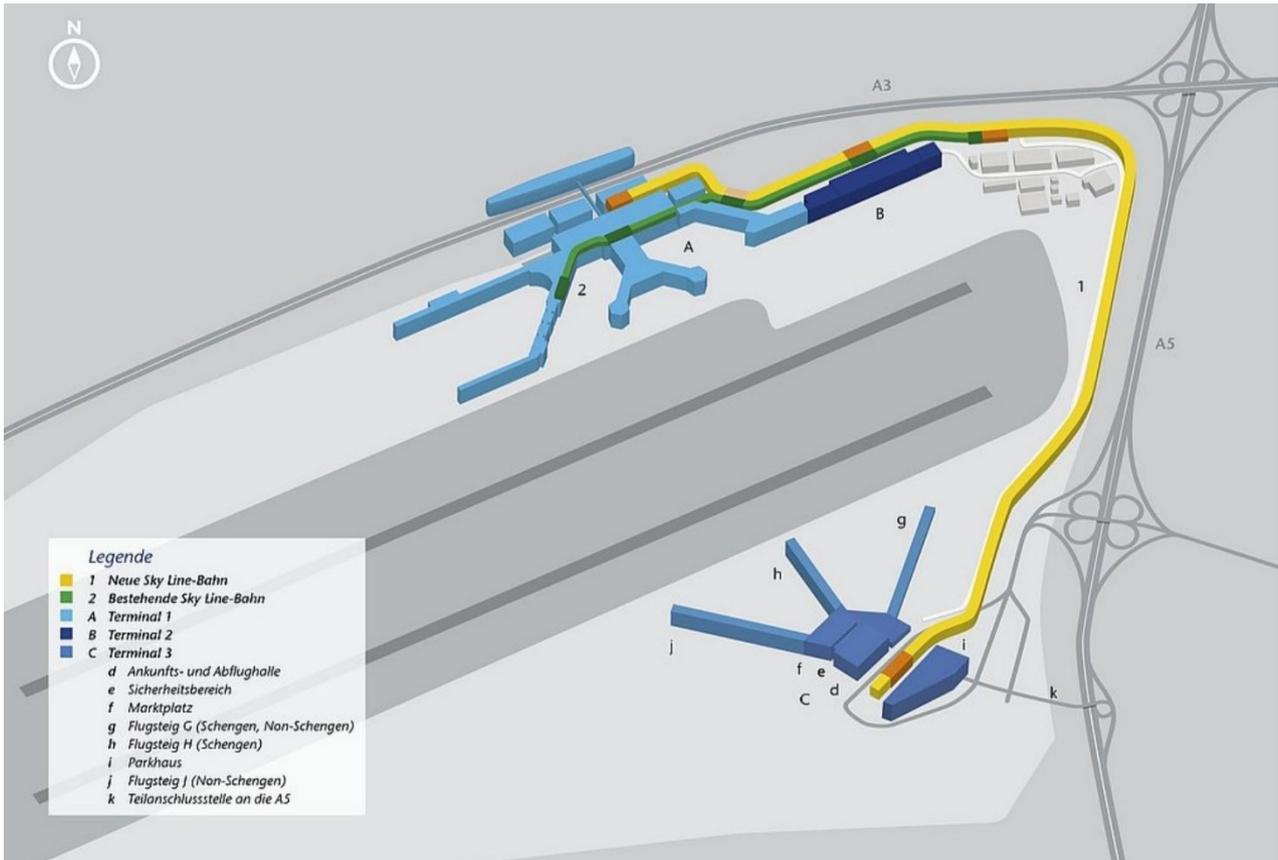
Mitte November 2022 überraschte die Fraport AG die Öffentlichkeit mit der Ankündigung, nach Eröffnung des neuen Terminals 3 das bisherige Terminal 2 grundlegend zu sanieren. Dieses soll für zwei bis drei Jahre für Passagiere dann geschlossen bleiben.



Grafik: DB Netze

Terminal 2 wird dabei nur für die Passagierabfertigung geschlossen, während Tiefgarage, Sky Line-Bahn und Gepäckanlage weiterlaufen sollen. Auch die Flugzeugparkplätze am Terminal sollen weiter genutzt werden. Die bislang im Terminal 2 beheimateten Airlines werden im Laufe des Jahres 2026 in das neue Terminal 3 im Süden des Flughafens umziehen. Die jährliche Fertigungskapazität des dritten Terminals wird bei 19 Millionen Passagieren liegen. Die Gesamtkosten werden mit vier Milliarden Euro veranschlagt.

Während das Terminal 1 über einen Bus-, einen Fern- und einen Regionalbahnhof verfügt, ist Terminal 2 für ÖPNV-Nutzer nur mit dem Bus erreichbar. Das neue Terminal 3 hingegen wird über eine zweigleisige SPNV-Verbindung (S7 Richtung Riedstadt-Goddelau) an die Riedbahn angeschlossen werden. Ein unterirdischer Bahnhof entsteht direkt unterhalb der Passagierhalle. Fraport hat sich lange gegen die Bahnanbindung gewehrt, hielt diesen nicht für erforderlich. Die breite Öffentlichkeit sowie Land und Stadt Frankfurt haben als Mehrheitseigner Druck auf das Unternehmen ausgeübt.



Das Eisenbahn-Bundesamt hat PRO BAHN Hessen Gelegenheit zur Beteiligung an der Abstimmung über den voraussichtlichen Umfang der Umweltverträglichkeitsprüfung gegeben. Auftraggeber ist die Deutsche Bahn Netze AG. Die eingereichten Unterlagen betreffen die Natura 2000-Vorprüfung, die faunistische Planungsraumanalyse sowie den vorläufige Untersuchungsrahmen nach § 15 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG), das sogenannte Scoping.

Wirtschaftliche, gesellschaftliche und soziale Auswirkungen des Projekts sind nicht Gegenstand der Prüfung.



intern gesprochen. Hauptsache: Die Bahn kommt zum Terminal 3. Ansonsten würden die Passagiere zum Autofahren animiert, eine weitere Subventionierung des MIV.

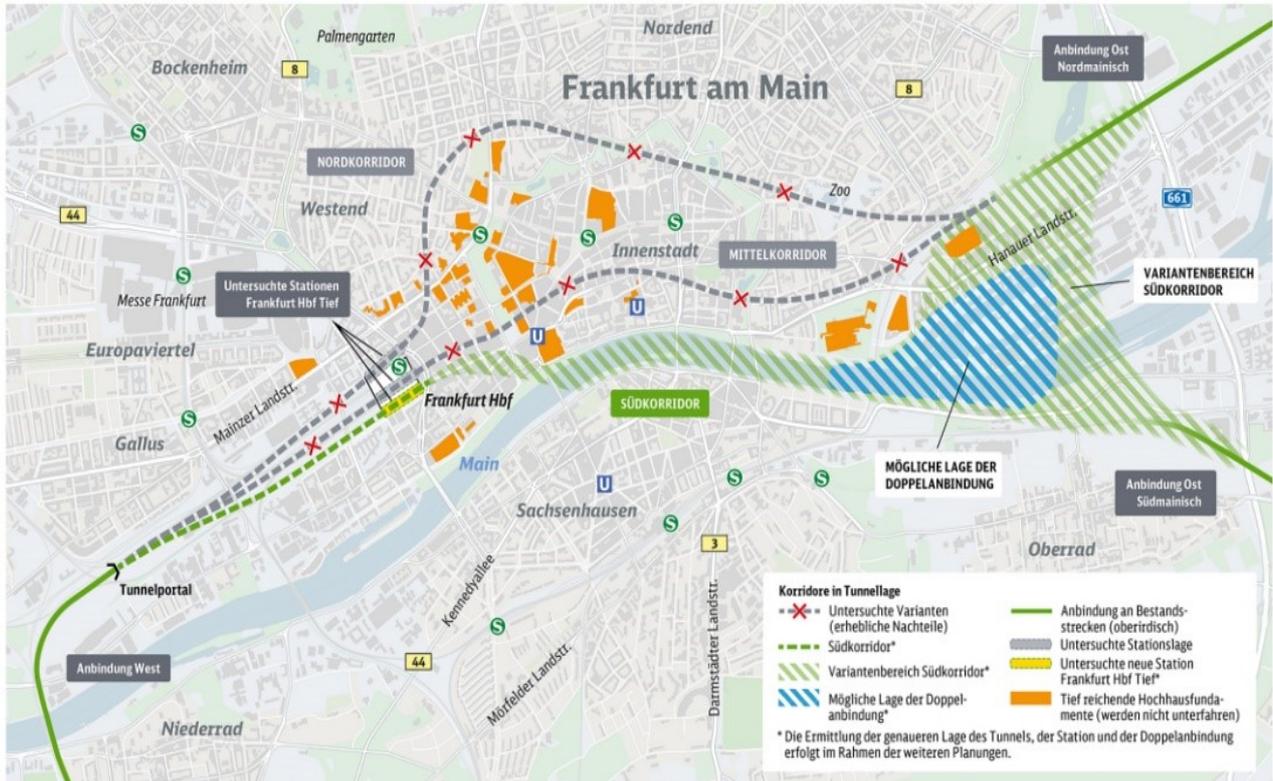
Text: Apostolos Koreas

PRO BAHN intern betrifft das Projekt gebietsmäßig die RV Frankfurt und Starkenburg; die Umweltaspekte sind nicht unser Schwerpunkt- und Kompetenzthema. Aus unserer Sicht gab es keine Einwände gegen den Umfang der Untersuchung. Über eine generelle Positionierung unseres Verbands zum Thema „Schienenanbindung des Terminals 3“ wird

Grafik und Fotos auf dieser Seite: FRAPORT

Start der Vorplanungen für neuen Frankfurter Fernbahnhof

Ende Mai hat die DB die Öffentlichkeit darüber informiert, dass die Vorplanungen für den neuen Frankfurter Fernbahntunnel (Ost-West-Tunnel) angelaufen sind. Gleich vier Planungsbüros sind eingeschaltet. Etappenziel ist es, die Vorschläge der Machbarkeitsstudie weiter zu entwickeln. Ergebnisse, die auch die Objekt- und Tragwerkplanung beinhalten, sollten in zwei Jahren vorliegen.



Grafik: Ergebnisse der Machbarkeitsstudie als Grundlage für die weitere Planung für den Fernbahntunnel (Juni 2021) [Quelle: DB Netz AG]

So könnte der neue Frankfurter Fernbahnhof nach den Vorstellungen der DB einmal aussehen. Visualisierung: 



Unstrittig ist die auch von PRO BAHN vom Anfang an geforderte Anbindung im Osten an die süd- und die nordmainische Bahnstrecke. Den neuen 27 Meter unter der Mannheimer Straße gelegenen Tiefbahnhof sollen ab Mitte der 2040-er Jahre einmal bis zu 24 Züge pro Stunde, das sind beachtliche 250 pro Tag, in den Randlagen auch der Hessen-Express, ansteuern. PRO BAHN Hessen ist derzeit in Zusammenarbeit mit dem Bundesverband dabei, sein Positionspapier zum „Frankfurter Ost-West-Tunnel“, dessen Notwendigkeit zur Erhöhung der Zugdichte und zur minimalen, aber zwingend erforderlichen Reduzierung der Fahrzeiten, nicht zur Debatte steht, zu aktualisieren.

Der Durchgang zwischen den Tragestützen bzw. Geländer der Rolltreppe erscheint PRO BAHN, wie in der Skizze auf vorstehender Seite dargestellt, bei einem Aufkommen - an Messtagen - von um die 1.000 ein- und aussteigenden Passagieren pro Zug und einem Aufenthalt von nur maximal sechs Minuten viel zu eng. Treppe und Rolltreppe sind daher möglichst räumlich zu trennen, auch wenn so etwas bisher nur selten üblich war, insbesondere aber, um die Vorgaben der Mindestbreite von Fluchtwegen in Abhängigkeit von der Personenzahl je Ereignis einzuhalten. Bei der vorgelegten Visualisierung würde die engste Stelle nach Abzug des „gelben“ Sicherheitsbereichs gerade einmal Platz für zwei sich begegnenden Reisenden bieten. Solchen Plänen würde das EBA von vorneherein die Genehmigung verweigern.

Wilfried Staub

Mit dem Bus vom Weißen Stein nach Ginnheim



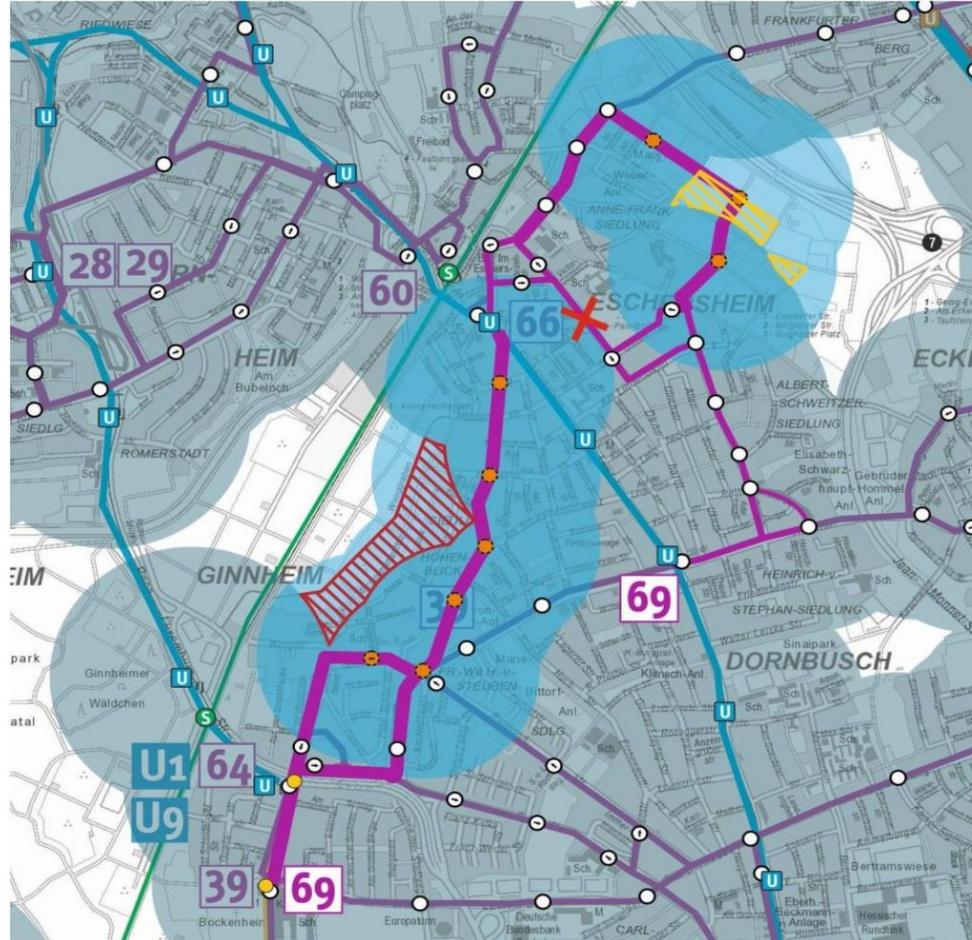
Neue Haltestelle „Haeberlinstraße“

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021 kann man mit dem Bus auf direktem Weg vom Weißen Stein (Eschersheim) zum Markus-Krankenhaus (Ginnheim) fahren. Realisiert wurde die neue Verbindung als Verlängerung der Linie 69, die bisher von der Hügelsstraße durch Eschersheim zum Weißen Stein fuhr. Jetzt endet sie nicht mehr dort, sondern führt durch die Kurhessenstraße weiter bis zum Markus-Krankenhaus.

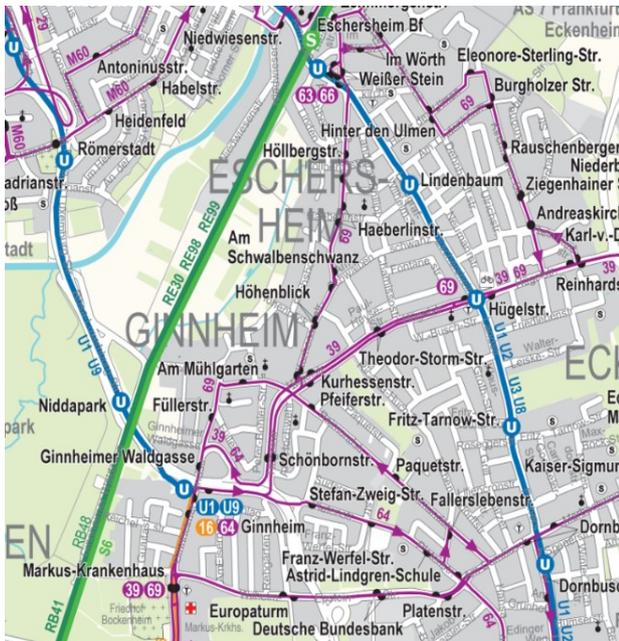
Bereits vor 10 Jahren gab es den Plan für die Weiterführung der Linie 69. Lange passierte nichts, dann ging alles ganz schnell. Über Nacht waren plötzlich die neuen Haltestellen da, und dann kam der Bus.

Die Linie schließt damit eine für die dortigen Anwohner sehr lästige Lücke in Ginnheim. Gemäß Nahverkehrsplan für Frankfurt (s. [1]) ist ein Qualitätsmerkmal für den ÖPNV, dass sich Haltestellen ausreichender Nähe befinden: In einem Radius von 400m sollte sich eine Bus- oder Straßenbahn-Haltestelle befinden, oder in einem Radius von 500m eine U-Bahn- oder S-Bahn-Haltestelle (Standardwert außerhalb des Zentrums). In Ginnheim gab es eine Gegend, in der das nicht gegeben war, damit eine Erschließungslücke.

In der Abbildung aus dem Nahverkehrsplan ist die Erschließungslücke in Ginnheim zu sehen. Dort ist auch eine geänderte Linienführung zwischen Hängelstraße und Weißer Stein (östlich der U-Bahn, A-Strecke) durch das Neubaugebiet der Anne-Frank-Siedlung eingezeichnet. Diese wartet noch auf ihre Umsetzung. Die heutige Linienführung ist im östlichen Teil noch unverändert, wie der Ausschnitt aus dem Gesamtlinienplan zeigt.



Erschließungslücke in Ginnheim (rot schraffiert) und geplante Linienführung des Bus 69 (aus dem Kartenteil des Nahverkehrsplans Frankfurt)



Linienweg des Bus 69 (aus dem Gesamtlinienplan)

Der Bus fährt als „Quartiersbus“ in einem Takt von 30 Minuten. Eingesetzt werden Midi-Busse.

Vor dem Start der Buslinie gab es Beschwerden von Anwohnern in einer Sitzung des Ortsbeirates. Die Kurhessenstraße sei zu eng für den Busverkehr. Sehr viel Platz ist tatsächlich nicht, jedoch kann man das weniger der Straße selbst vorwerfen, sondern das liegt eher an den Parkplätzen, die zahlreich am Straßenrand ausgewiesen sind. Dadurch wird es eng bei Gegenverkehr. Aber glücklicherweise ist insgesamt nicht so viel Verkehr in der Gegend, so dass das keine echten Probleme verursacht und die Freude an der Busfahrt nicht mindert.



Bus 69 auf der Kurhessenstraße

Die Linie hat sich inzwischen gut etabliert. Nach den Erfahrungen von traffiQ kann man getrost ein bis zwei Jahre veranschlagen, bis sich eine neue Linie "etabliert" hat (also: von den potenziellen Fahrgästen wahrgenommen und im vollen Umfang genutzt wird). Das zeigt sich in den Fahrgastzahlen, insbesondere in der Zunahme seit Einrichtung der Linie.

Klaus Linek, Pressesprecher der traffiQ, gibt folgende Auskunft zu der Auslastung aus aktuellen Zählungen: Die maximale Nachfrage einer Fahrt auf dem alten Abschnitt (Hügelstraße - Weißer Stein) liegt bei 49 Fahrgästen (Vergleich März 2022: 36) und auf dem neuen Abschnitt (Weißer Stein - Ginnheim Markus-Krankenhaus) bei 29 Fahrgästen (März 2022: 15). Der Durchschnitt beträgt auf dem alten Abschnitt 8,4 Fahrgäste (6,2) je Fahrt und auf dem neuen Abschnitt 7,2 Fahrgäste (4,1) je Fahrt. Deutlich ist, dass die Nachfrage mit Ausklingen der Corona-Pandemie insgesamt und besonders auf dem neu eingerichteten Streckenabschnitt erkennbar zunimmt. Mit dieser Auslastung, gerade im Vergleich zu dem bereits bestehenden Abschnitt, ist traffiQ durchaus zufrieden.

Es gab aufgrund der Situation auf der Kurhessenstraße Diskussionen, kleinere Busse auf der Linie 69 einzusetzen. Das hält traffiQ nach den Worten von Klaus Linek unverändert nicht für vertretbar. Die Fahrzeuggröße einer Buslinie werde durch die stärkste Nachfrage im maßgeblichen Abschnitt bestimmt. Für die Linie 69 treten diese Nachfragespitzen zwischen den Haltestellen Hügelstraße und Weißer Stein im morgendlichen Schülerverkehr auf. Ein Kleinbus verfüge zusammen über etwa 30 Sitz- und Stehplätze. Wie oben beschrieben, liegt die maximale Fahrgastzahl einer Fahrt auf der Linie 69 bei 49 Personen (alter Abschnitt) und 29 Personen (neuer Abschnitt). Die Zahlen sprechen für sich.

Nicht nur die Zahlen sprechen für sich. Für die Autorin, die in der Gegend wohnt, ist es kein bisschen verwunderlich, dass die Linie gut angenommen wird, ist sie doch genau die Verbindung zwischen Ginnheim und Weißer Stein, die lange gefehlt hat und ein weiterer Pluspunkt für die dortige Wohngegend.

Text und Fotos: Dr. Kristine Schaal

Quellen:

[1] Nahverkehrsplan Frankfurt, wie am 20.12.2012 beschlossen

- https://www.traffiq.de/fileadmin/user_upload/Nahverkehrsplan_2025/Nahverkehrsplan_der_Stadt_Frankfurt_am_Main_2025.pdf
- Anlagenband: https://www.traffiq.de/fileadmin/user_upload/Nahverkehrsplan_2025/Nahverkehrsplan_der_Stadt_Frankfurt_am_Main_2025_Anlagenband_S.1-133.pdf
- Kartenteil: https://www.traffiq.de/fileadmin/user_upload/Nahverkehrsplan_2025/Nahverkehrsplan_der_Stadt_Frankfurt_am_Main_2025_Anlagenband_Kartenteil.pdf

Fernbusterminal am Frankfurter Hauptbahnhof - nach sieben Jahren immer noch nicht ganz vollendet

Nun mit durchgehendem Dach über den Bussteigen. Weiterhin noch Verbesserungsbedarf



Der neue Frankfurter Fernbusbahnhof am Hauptbahnhof; Stand: Mai 2023

Seit dem 01.01.2013 fahren Fernbusse mit Zielen ausschließlich innerhalb Deutschlands. Vorher hatte das Verkehrsmittel Bahn die alleinige Verantwortung für den Personenfernverkehr. Vorangegangen waren viele Jahre rechtlicher Debatten und gesellschaftlicher Auffassungen. Dennoch waren die Kommunen Anfang der 2010er-Jahre relativ überrascht mit der Situation, dass nun die neuen Reisebusse zentral in ihre Innenstädte rollten. Die Jahre der Weltwirtschaftskrise und Steuermindereinnahmen stoppten viele wichtige Investitionen in den Städten und Gemeinden, da dachte niemand daran, für Fernbushaltestellen zu sorgen. Rasant stieg die Zahl der neu eingerichteten Fernbusstrecken unterschiedlicher Anbieter. Die Zulassung über die jeweils zuständige Landes- oder Kreisbehörde war reine Formsache. Der PRO BAHN Landesverband Hessen ist der Auffassung, dass der Staat trotz der unumgänglichen Zulassung hätte steuernd eingreifen können. Man hat sich jedoch für die komplette Marktfreigabe mit all ihren Auswirkungen entschieden.

Fakt war, die Fahrgäste wollten natürlich in den Innenstädten, insbesondere im Bereich von Hauptbahnhöfen in den Fernbus ein- oder umsteigen. Lässt man die Busse an der Peripherie halten, bedeutet dies zusätzliche Verkehrsbelastungen, ob durch PKW-Verkehr oder die Notwendigkeit einer ÖPNV-Erweiterung. Die meisten Städte hatten teils nach Notlösungen in zentraler Lage, insbesondere in Nähe der Hauptbahnhöfe gesucht. Es gibt auch herausstechende Ausnahmen wie Köln. Die Domstadt am Rhein verbannte die Fernbusse aus der Innenstadt, heute muss man an den Flughäfen Köln/Bonn, nach Bergisch-Gladbach oder Leverkusen, um im Raum Köln in den Fernbus zu gelangen. Relativ gut weggekommen ist 2013 Berlin, weil man mit dem sog. ZOB (Zentraler Omnibus

Bahnhof) an der S-Bahn-Station Messe-Nord/ICC nahe des Berliner Funkturms schon eine große Fernbusanlage mit rund 30 Haltepunkten hatte. Dies liegt daran, dass es während der deutschen Teilung zwischen dem damaligen Bundesgebiet und Berlin (West) schon einen privatwirtschaftlichen Fernbusverkehr gab.

2013: Start des innerdeutschen Fernbusverkehrs

Ab Januar 2013, also vor inzwischen doch mehr als zehn Jahren, lernten die Deutschen dann neue Marken des innerstaatlichen Fernreisens kennen. Frei nach der Devise, alles was neu ist, muss man auch ausprobieren, so dass die Fahrgastzahlen zunächst gewaltig stiegen. Inzwischen hat sich diese bei etwa 20 Mio. Fahrgäste im Jahr eingependelt. Die meisten Betreiber haben nach relativ kurzer Zeit wieder die Segel gestrichen. Hier seien genannt: MeinFernBus, Flixbus, ADAC-Postbus, EuroLines, BerlinLinienBus, DeinBus. Dies waren die „Großen“ unter denen, die sich als Konkurrenz zur Schiene auf einem neuen Markt verstanden. Auffällig ist, dass all diese hier genannten Firmennamen in „Flixbus“ aufgegangen sind. Die ersten Flixbusse waren jedoch „blau“, so dass das Mutterunternehmen des heutigen Konzerns mit dem Namen „Flixbus“ aus dem damals schon knallgrünen „MeinFernBus“ hervorging. Viele werden sich daran kaum noch erinnern.

So stand auch Frankfurt am Main unvorbereitet vor der Situation, sich dem Problem der Schaffung einer akzeptablen Haltestelle für die innerdeutschen Fernbusse zu stellen. In unmittelbarer Nachbarschaft des Hauptbahnhofs, auf dem Vorplatz vor dem Haupteingang und der Südseite in der Mannheimer Straße bestanden seit Ende der 1960er Jahre bereits Fernbussteige für den internationalen Verkehr und nach West-Berlin ursprünglich angelegt für die ehemalige Bahntochter Deutsche Touring,. Hier fuhren und fahren insbesondere in das östliche Mitteleuropa und nach Südosteuropa schon über Generationen hinweg Fernbusse ab, um im Deutschland tätige „Gastarbeiter“ zu ihren Verwandten in der Heimat zu bringen. Für Menschen ohne Auto ist es in diese Länder in vielen Fällen die einzige passable Reisemöglichkeit.

Die vorhandenen Frankfurter Fernbushaltestellen reichten nicht mehr aus

Ab 2013 vermehrfachten sich plötzlich die Bus-Slots auch in der Mainmetropole. Der PRO BAHN Landesverband Hessen stellte damals die berechtigte Frage, ob denn für einen rein eigenwirtschaftlich und kommerziell betriebenen Fernbusmarkt sich der Staat überhaupt verantwortlich zeigen muss, im öffentlichen Raum Haltestellenanlagen kostenlos bereitzuhalten, oder ob sich die Fernbusanbieter selbst um private Flächen bemühen müssen. Hätte man von Beginn an für alle Bushalte in Deutschland bezahlen müssen, so wie dies bei der



Auf dem Kurzzeitparkplatz befindet sich heute der Busbahnhof

Bahn mit dem Stationspreis für jeden einzelnen Halt passiert, würden die billigen Tickets für Fernbusse nicht mehr dem ruinösen Unterbietungswettbewerb unterliegen. Die Folgen sehen wir nun nach all den Jahren. Auch der soziale Aspekt ist zu bedenken. Spontane Bahnfahrten im Fernverkehr Deutschlands waren und sind recht teuer, für weite Teile der Bevölkerung so

ohne Weiteres nicht bezahlbar. Insofern muss man unter den gegebenen Rahmenbedingungen feststellen, dass die Fernbusse 2013 eine Marktlücke geschlossen haben. Sie machten dem Verkehrsmittel Schiene nicht mal ansatzweise in dem Maße die Fahrgäste abtrünnig, wie dies anfänglich befürchtet wurde. Die Fahrgastzahlen bei der Bahn steigen weiter. Den Städten wurde die Notsituation der unkoordinierten Halte der Fernbusse nicht von privater Hand abgenommen. Die Kommunen wurden auch aufgrund des öffentlichem Drucks zum Handeln gezwungen. Wie dies in den Städten Hessen unterschiedlich umgesetzt wurde, wäre eine separate Betrachtung wert.

In den Blickpunkt geriet in Frankfurt sofort die für einen Monsterbürokomplex vorgesehene und als Interimsparkplatz genutzte Freifläche südlich des Hauptbahnhofs in den Blickpunkt. Es handelt sich dabei um eine ehemalige Bahnliegenschaft im Viereck Mannheimer Str./Karlsruher Str./Pforzheimer Str./Stuttgarter Str., welche zwischenzeitlich in Privatbesitz war. Einfach mal in einer der teuersten Städte Europas eine Liegenschaft wieder für öffentliche Zwecke zu nutzen, dies war auch Mitte der 2010er Jahre nicht einfach und wäre mittlerweile noch schwieriger. Mit einem Deal gelang es, mit einer Aufteilung des Gesamtareals zwischen der Stadt und dem Eigentümer eine Einigung zu erzielen. Gut 65% des Areals sind heute weiterhin rein privat genutzt. In der Nordostecke steht heute ein InterCity-Hotel, im nordwestlichen Bereich ein mehrstöckiges Parkhaus, um im entsprechenden Umfang Ersatzparkflächen für PKW zu schaffen. Neben dem Investor für das Hotel und das Parkhaus stieg der Immobilienentwickler CA Immo in das von der Stadt eingefädelt Projekt ein.

Ein praktikables Konzept für eine Fernbusanlage wurde gefunden

Dass in solch einer zentralen Lage die Metropole Frankfurt eine Fernbusanlage mit insgesamt 14 Haltepunkten etablieren konnte, ist schon bemerkenswert. Als die Sache 2015 zum Vertragsabschluss kam, begrüßte auch der Fahrgastverband PRO BAHN diese Entscheidung. Fernbusse sind aus dem Mobilitätsverhalten der Neuzeit nicht mehr wegzudenken. „Wir sind Fahrgastverband und wir setzen uns für die Fahrgäste in allen Verkehrsmitteln ein, auch im Fernbus“. Mit dieser These begleitete PRO BAHN fortan die Investition. Als erstes wurde das Parkhaus errichtet und dann folgte der 1. Abschnitt der Fernbusanlage. Ende 2016 war es dann soweit, der erste Abschnitt mit drei Haltepunkten war fertiggestellt. Nach der Fertigstellung des benachbarten Hotels ging es mit dem Ausbau der Fläche weiter und Anfang 2019 wurde die komplette Fernbusanlage fertig gestellt. Alle 14 Bussteige/Haltepunkte stehen seither zur Verfügung.

Sehr erfreut zeigte sich der PRO BAHN Landesverband Hessen schon seinerzeit darüber, dass man 10 Haltestellentaschen angelegt hat, so dass die Busse für Fahrgäste von beiden Seiten in einer Art Kopfbahnhofform, insbesondere für die Gepäckbe- und -entladung, begehbar sind. Bei vier weiteren Haltepunkte entlang der Karlsruher Straße stehen hintereinander liegende Buswartepplätze in der einfacheren, sog. Sägezahnordnung, zur Verfügung.

Im Frühjahr 2019 erfolgte die Fertigstellung und schnell machte sich Ernüchterung breit. Von den versprochenen Serviceeinrichtungen fand man allenfalls Provisorien vor. Es standen etwas später nur einfache mobile Toilettenhäuschen auf dem Platz. Der Fahrkartenverkauf erfolgte weiterhin über ein seit dem 1. Abschnitt im Betrieb befindliches provisorisches Kassenhäuschen von Flixbus. Andere, insbesondere in das Ausland fahrende, Fernbusse,hielten weiterhin an den alten Bushaltestellen direkt vor dem Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs. Die Verwirrung zwischen den alten Busanlagen und dem neuen Fernbusterminal war komplett. Man ent-

schloss sich seitens der Stadt Frankfurt, über aufgehängte Kartendarstellungen und die Einführung einheitlicher Bezeichnungen, die Orientierung zu erleichtern, was auch einigermaßen gelungen ist.

Auf halben Wege hängen geblieben

Mit dem neuen Fernbusterminal waren die wenigsten wirklich zufrieden. Die Frankfurter Rundschau titelte damals „Fernbusbahnhof ohne Dach und Toiletten“. Von den vorher versprochenen Einrichtungen „zentraler Fahrkartenverkauf, Wartebereich und Toiletten“ im Erdgeschoss des Hotels, war lange Zeit nichts zu bemerken. Die Fahrgäste waren gezwungen auf freiem Gelände im Regen, bei Sturm, Hitze und praller Sonne auszuharren. Erbarmen hatte man zwischenzeitlich mit einem provisorisch aufgestellten Bushäuschen. An den 14 Haltepunkten des Fernbusterminals befand sich keine Fahrgastinformation, an digital war schon gar nicht zu denken. Lediglich ein Ziffernblatt aus Kunststoff prangte an einem Mast, um die Haltepunktnummer kenntlich zu machen. Rund ein Jahr später bekam die Gesamtanlage eine erste elektronische Anzeigentafel für alle Haltepunkte. Die unvollständige Infrastruktur am neuen Frankfurter Fernbusterminal sollte nun über Jahre der Status Quo bleiben. Aus Fahrgastsicht ein völlig unbefriedigender Zustand.

In Bezug auf den Betreiber des Fernbusterminals tat sich dann erst ab 2021 wieder etwas. Ein zur Gruppe Flixbus/Flixmobility gehörendes Unternehmen wurde gefunden, um fortan das Management für die Anlage in Frankfurt zu übernehmen. Erster sichtbarer Schritt, das Aufstellen einer Schranke an der Zufahrt in der Stuttgarter Straße. Seither gibt es Nutzungsentgelte, um die neuen Halteplätze am Fernbusterminal ansteuern zu können. Inzwischen sind auch die meisten Fernbusbetreiber am neuen Terminal, insbesondere auch diejenigen, die ins Ausland fahren. Die alten Anlagen vor dem Hauptbahnhof selbst sind inzwischen weggefallen, weil man die Flächen über Jahre hinweg für Baucontainer und als Materiallager zur Sanierungs- und Ausbaurbeiten im Hauptbahnhofsgebäude benötigt.



Vier bis fünf Jahre tat sich für den Fahrgast auf dem neuen Fernbusgelände in Frankfurt nichts. Neidisch blickte man auf die Einrichtungen in München und Hamburg oder Hannover mit ihren großen Dachkonstruktionen. Der große ZOB von Berlin am Funkturm wird seit mehreren Jahren nochmals

erweitert und mit allen möglichen Service-Einrichtungen ausgestattet. An der Hackerbrücke in München ist über dem Fernbusterminal eine Einkaufsmall entstanden, in welcher die Fernbusanbieter auch Info- und Verkaufscenter mit angenehmen Wartebereichen angesiedelt haben.

Nun, 2023, sieben Jahre nach Eröffnung des 1. Teilabschnitts, wurde der abschließende Wetterchutz angegangen. Im Frühling diesen Jahres begann man mit dem Bau einer langgestreckten Dachkonstruktion über die zehn Haltestellentaschen. Die Dachkonstruktion schließt direkt an das Hotelgebäude sowie an das Parkhaus an. Die quer vor den Haltestellentaschen liegende Gehwegfläche ist damit komplett überdacht. Die vier Haltepunkte, welche entlang der Pforzheimer Straße hintereinander angeordnet sind, sind weiterhin nicht überdacht. Mit der Dachkonstruktion kommen nun auch digitale Anzeigetafeln (DFI) an die Haltepunkte, so dass auch direkt am Bussteig sichtbar ist, wohin und wann der jeweilige Bus fährt.

Neben dem, was nun nach Jahren im positiven Sinne nachgebessert wurde, gibt es doch noch einen Wermutstropfen. Zusammen mit der Dachkonstruktion hat sich nun endlich im Hoteltrakt etwas getan, nachdem im Erdgeschoss auf der ganzen Fensterfront des in Betrieb befindlichen Hotels über Jahre Leerstand gegeben war. Von den einst groß angekündigten Einrichtungen für Fahrkartenverkauf, Wartebereich und Toiletten ist nur ein minimaler Teil übriggeblieben, welcher allenfalls als Schaufensterdasein bezeichnet werden kann. Die im Verhältnis wenigen Sitzplätze ähneln eher an notdürftige einfache Sitzgelegenheiten eines Schuhhauses. Man sieht auch hier, die Gesetze des Marktes gehen vor Fahrgastinteressen, eine größere Fläche für einen wetterfesten Warteraum wäre wohl aus Sicht der Betreiber des Fernbusterminals zu teuer gekommen. Daher an der Stelle unsere Anregung, über eine wetterfeste Überdachung der Fläche zwischen dem Hotel und dem Parkhaus nachzudenken, sofern dies aus bau- und brandschutztechnischen Gründen möglich ist.

Besser geht immer

Nun kann man Vergleiche ziehen und gerade als Fahrgastverband PRO BAHN sagen, dass die Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen, auch an Hauptbahnhöfen, in Bezug auf die Bereitstellung von witterungsfesten Warteräumen in den letzten 40 Jahren sukzessive nach unten, teilweise gegen Null gefahren wurde. An kleineren Bahnstationen findet man teils auch nur ein einfaches Wartehäuschen vor und ist ansonsten erbarmungslos der Witterung ausgesetzt. Die Frage drängt sich auf stellt sich, warum die Fahrgäste des Fernbusses, welche oft günstiger reisen, bessere Bedingungen vorfinden sollen als die Fahrgäste der Bahn. Aus Sicht des PRO BAHN Landesverbandes Hessen, kein Argument, denn die Standards für Witterungsschutz, ob gegen Regen, Kälte, Hitze oder Sonne im öffentlichen Verkehr, sie sollten an allen Haltestellenanlagen, ob Regionalzug, Fernzug, Lokal/Stadtbus oder Fernbus deutlich angehoben werden.

Verbesserungsbedürftig ist in Frankfurt außerdem die Wegeleitung und Ausschilderung zwischen dem Fernbusterminal und dem Hauptbahnhof. Selbst wenn es kurze Wege sind, für den ortsunkundigen Fahrgast ist das jeweils andere Gebäude auf den ersten Blick aufgrund der dazwischenliegenden Bauten des Hotels und des Parkhauses nicht unmittelbar erkennbar. Eine übersichtliche Darstellung, dass in direkterer Nähe sogar eine städtische Buslinie abfährt aber insbesondere wie man an die Zugänge von U-Bahn, S-Bahn und Straßenbahn kommt, hier gibt es noch erheblichen Nachbesserungsbedarf. Auch in der Hinsicht sind andere Großstädte deutlich weiter.

Fazit für das Fernbusterminal am Hauptbahnhof in Frankfurt am Main: Es hat sich nachträglich einiges getan. Die Anlage ist nun nach sieben Jahren Betrieb auf einem Stand vergleichbarer

Großstädte in Deutschland, und sie hat eine optimale zentrale Lage. Verbessern kann man meistens etwas, aber hier kann man nur mit einem positiven Fazit schließen.

Text und Fotos: Thomas Kraft.

Deutschlandtakt: Mitarbeit des RV Frankfurt beim 4. Gutachterentwurf



Im Herbst 2022 hat sich der Fachausschuss Nahverkehr des Bundesverbandes unter der Leitung von Malte Diehl (Vorsitzender LV Niedersachsen/Bremen) gegründet. Ein wichtiges Thema dieses Fachausschusses ist der anstehende 4. Gutachterentwurf des Deutschlandtakts in Bezug auf den Schienenpersonennahverkehr. Der 3. D-Takt-Entwurf stammt aus dem Jahr 2020 und soll nun weiterentwickelt werden. Der Fahrgastverband PRO BAHN hat die Möglichkeit, sich mit einer Gesamtliste an Forderungen in das zuständige Gremium einzubringen bzw. gegenüber dem Planungsbüro darzustellen. Der Fachausschuss Nahverkehr des Fahrgastverbands PRO BAHN hatte im Februar d.J. darum gebeten, eine Liste mit geforderten Fahrplanänderungen, Aus- und Neubaumaßnahmen auszufüllen. Der aktuelle Stand der Liste des Bundesverbandes stand uns als Excel-Datei im März zur Verfügung, sodass im Landesvorstand am 4. März darüber beraten wurde und die Aufforderung an die Regionalverbände erging, ihre Eintragungen vorzunehmen.

Austausch mit Landesverband Rheinland-Pfalz

Bei überregionalen Bahnstrecken sollten sich die beteiligten Regionalverbände verständigen. Da zahlreiche Bahnstrecken mit SPNV auch über die Grenzen Hessens hinausgehen, sollten Kontakte mit den anderen Landesverbänden gesucht werden. Philipp Loth und ich wurden seitens des Landesvorstandes mit der Kontaktaufnahme zu Rheinland-Pfalz beauftragt. Ein Gespräch mit Walter Nepelius kam zustande, um gemeinsame Ziele abzustimmen.

Mainbahn

Ein durchgehend dreigleisiger und teilweise viergleisiger Ausbau der Mainbahn von Frankfurt an Mainz wird von beiden Landesverbänden als erforderlich gehalten. Die Züge im Südast sollten teilweise bis Wiesbaden Hbf und teilweise über Mainz Hbf bis Bodenheim durchfahren, denn in Main Hbf stehen laut Walter Nepelius keine Kapazitäten mehr zu Verfügung. Der gesamte Korridor Bingen/ Rh. - Gau Algesheim - Mainz bis nach Frankfurt (Südmainstrecke) erscheint als ausbaubedürftig.

Chancen für die Reaktivierung der Aartalbahn gestiegen

Eine davon ist die Aartalbahn, deren Chancen auf Wiederinbetriebnahme als Regionalbahnverbindung von Mainz bzw. Wiesbaden bis Diez/Limburg scheinen zu steigen. Der neue Landrat des Rheingau-Taunus-Kreises hat sich direkt nach seiner Wahl für eine Wiederaufnahme des Verkehrs dort ausgesprochen. Bad Schwalbach ist eine der wenigen Kreisstädte in Hessen ohne Schienenan-

schluss, so eines seiner Argumente. Westhessen, Wiesbaden und Rheingau-Taunus-Kreis (RTK) beginnen derzeit, einen neuen Nahverkehrsplan zu schreiben. Hier soll die Aartalbahn neu eingebracht werden.

Als eine der direktesten Nord- Süd- Verbindungen von Rheinland-Pfalz über Hessen hinweg ist die Aartalbahn wichtig. Sie muss als ein gemeinsames Projekt beider Landesverbände angesehen werden, denn eine Weiterführung hinter Bad Schwalbach weiter nach Diez und Limburg sollte eine gemeinsame Forderung sein. Durch den ursprünglich vorhandenen nördlichen Anschluss kann nach einstimmiger Meinung noch mehr Verkehr auf die Strecke gebracht werden. Als Zubringer ins Rhein-Main-Gebiet kann sie eine echte Alternative für Bewohner des westlichen Taunus werden. Sie ist NICHT entwidmet, aber in desolatem Zustand.

Ausbau der Regionaltangenten für den Großraum Frankfurt

Für die Weiterentwicklung des SPNV im Rhein-Main-Gebiet sind die Regionaltangenten rund um Frankfurt am Main wichtig. Bisher ist nur die Regionaltangente West (RTW) planerisch fortgeschritten. Wir fordern vorausschauend einen Komplettring um Frankfurt herum. Eine Führung von Regional-Tangenten über den Frankfurter Südbahnhof wird abgelehnt, weil dies keine Umfahrung Frankfurts bedeuten würde.

Regionaltangente Ost

Wir fordern den Bau einer neuen Bahnverbindung von Bad Homburg nach Bad Vilbel und von Bad Vilbel über Maintal nach Offenbach-Ost, von dort weiter nach Obertshausen, sowie von Neu-Isenburg über Obertshausen nach Seligenstadt.

Regionaltangente Ost (RTO) – nördlicher Teil

Eine neue Trasse der RTO soll im nördlichen Teil in Bad Vilbel/Nord beginnen. Dort fädelt sie dann in die Niddertalbahn (Richtung Glauburg-Stockheim) ein. Zweigleisig geht es von dort über die Main-Weser-Bahn Richtung Friedberg. Von Bad Vilbel nach Süden sind die Stationen Frankfurt-Berger-Enkheim und Maintal-Nord geplant sowie der Neubau eines Gleisdreiecks Bischofsheim-West. Schließlich mündet die RTO-Nord in die RTO-Süd mit einer Überführung der nordmainischen Strecke, auf der die S-Bahn und Fernbahn getrennt verlaufen. Aus Richtung Bad Vilbel in Richtung Frankfurt-Ost ist eine zweigleisige Verbindungskurve sowie eine eingleisige Verbindungskurve in Richtung Hanau erforderlich.

Anschluss der Kahlgrundbahn an Frankfurt

Darüber hinaus halten wir auch zusammen mit PRO BAHN Bayern in Zukunft eine Verlängerung der Kahlgrundbahnzüge Hanau-Schöllkrippen bis Frankfurt Süd oder Frankfurt Hbf zumindest im Berufsverkehr für wichtig. Mehrkapazitäten auf dem Ast Frankfurt-Hanau, die durch die geplante nordmainische S-Bahn zu erwarten sind, müssen genutzt werden, um Hanau und Umgebung besser an Frankfurt anzubinden.

Regionaltangente Ost (RTO) im südlichen Teil - neue Brücke erforderlich!

Die RTO besteht im südlichen Teil aus dem S-Bahn-Betrieb zwischen Maintal-Nord/Bischofsheim (Gleisdreieck), für den ein 30 Min-Takt vorgesehen ist. Von dort soll die RTO über eine neue Mainbrücke die Haltepunkte OF-Rumpenheim, OF-Bürgel, OF-Ost, OF-Bieber bis nach Obertshausen bedienen.

Regionaltangente Süd (RTS)

Die RTS soll als neue Linie S17 alle 30 Minuten von Neu-Isenburg über Gravenbruch, Heusenstamm (Kreuzung mit S2) direkt nach Obertshausen führen. Neu-Isenburg ist gleichzeitig die Endstation der Regionaltangente West, sodass hier ein Umstieg möglich wird. Ebenso soll ein Umstieg in Obertshausen in die S1 und die RTO möglich sein. Östlich von Obertshausen erwarten wir die Weiterführung nördlich von Rodgau-Weißkirchen mit einer Bahnstation Rodgau-Weißkirchen/Nord und Verknüpfung zum Autobahn-Rastplatz und im Anschluss die Weiterführung nach Seligenstadt. Dort wird dann die Verknüpfung mit Odenwaldbahn (Hanauer Ast) möglich sein.

Jörg Vonnemann

Der RV Frankfurt auf drei Museumsbahnveranstaltungen

Im Mai/Juni 2023 haben wir an drei Infoständen für PRO BAHN geworben: beim Feldbahnfest des Frankfurter Feldbahnmuseums in Frankfurt am Main, beim Bahnhofsfest in Königstein im Taunus und beim Lokschuppenfest der Museumseisenbahn Hanau. Wir bekamen überall Zuspruch und Dankesworte für unseren Einsatz für die Fahrgäste. Am größten war das Interesse an unseren Veröffentlichungen in Königstein, was nicht zuletzt am Chaos auf der Taunusbahn gelegen haben dürfte.

Vielen Dank an alle Aktiven, die sich für diese Aufgabe bereitgefunden haben. Auch Ihnen hat der Standdienst Spaß gemacht.

Nachfolgend Impressionen von unseren drei Info-Ständen.



im Frankfurter Feldbahnmuseum, am Gleis 1 beim Bahnhofsfest Königstein, beim Lokschuppenfest im BW Hanau

Mit diesem Gesetzesentwurf wird die Verkehrswende in Hessen niemals gelingen

Positionspapier von PRO BAHN zur Anhörung eines zukünftigen Nahmobilitätsgesetzes im Verkehrsausschuss des Landtags

PRO BAHN HESSEN stellt fest, dass das vorliegende Nahmobilitätsgesetz keinen einzigen Punkt zum öffentlichen Personenverkehr enthält und auch sonst in den Bereichen Fuß- und Radverkehr nur wenige Punkte des von der Initiative „Verkehrswende Hessen“ entworfenen Verkehrswendegesetzes aufgreift.



Ziel des von uns geforderten Verkehrswendegesetzes ist laut Präambel die Förderung und Stärkung der Verkehrsträger des Umweltverbunds sowie die Gewährleistung gleichwertiger Mobilitätsmöglichkeiten in Hessen. Wir sind der Überzeugung, dass erst durch die vollständige Integration aller Verkehrsmittel einschließlich Schienen- und Bahnverkehr der Anteil an der tatsächlichen Fahrleistung des Umweltverbunds entscheidend erhöht werden kann. PRO BAHN fordert zusammen mit der Verkehrswende einen Anteil der umweltverträglichen Mobilität von 65% am Gesamtverkehr im Jahr 2030. Um dieses anspruchsvolle Ziel in Hessen umzusetzen, reicht das Nahverkehrsgesetz in vorgelegter Form nicht aus. Es muss grundlegend überarbeitet werden. Erst durch die Integration des ÖPNV entsteht eine wirkliche Alternative zum Individualverkehr. **„Den Menschen auf dem Land wird weiterhin keine gute Alternative zum Auto geboten. Wer kein Auto fahren darf oder kein Auto hat, dem stehen häufig nur die wenigen Schulbusse für die Schülerinnen und Schüler am Morgen und am Nachmittag zur Verfügung. In den Schulferien sind die Menschen an einigen Orten auf dem Land gar nicht mehr an den ÖPNV angebunden.“**, so Philipp Loth als Vertreter der Verkehrswende Hessen für PRO BAHN.

Die Anhörung zum „Gesetz zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen“ am 03. Mai 2023 im Hessischen Landtagsausschuss Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen hat den weiterhin mangelnden Willen an einer Verbesserung der Situation nicht nur aufgezeigt, sondern auch verstärkt. In dem Gesetzentwurf hätte PRO BAHN mehr Engagement für den ÖPNV erwartet.

Im ländlichen Raum Hessens sind ganze Kommunen und Teile von Landkreisen schlecht durch den ÖPNV erschlossen. „Als einzige Bahnstrecke wurde unter der aktuellen schwarz-grünen Landesregierung 2015 die Bahnstrecke Korbach-Frankenberg eröffnet. Der Vorstoß und die Umsetzung für diese Reaktivierung kamen aber aus der vorherigen Legislaturperiode.“, so Philipp Loth von PRO BAHN.

Besonders enttäuscht sind wir darüber, dass jetzt selbst den Unterschriften von über 70.000 Bürgerinnen und Bürgern für die Verkehrswende kein Gewicht gegeben wird. PRO BAHN Hessen fordert, dass in der kommenden Legislaturperiode (2024-2029) bessere Akzente für den ÖPNV im Sinne der Klimaschutzziele 2030 gesetzt werden.

Philipp Loth

Fahrgastinformationen nicht ganz auf der Höhe der Zeit

Auch 2023 gibt es wieder Fahrgast-Desinformation zuhauf:

Und hier nur einige Beispiele von den Stationen in Hofheim a.Ts. und Lorsbach:

In Lorsbach bekam man Ende März so rätselhafte Ansagen und Anzeigen zu sehen und hören wie S2 nach Niedernhausen heute nach Offenbach-Ost, Abfahrt um 14:14 Uhr fällt heute aus. Auch zu anderen Zeiten fuhr die S2 von Lorsbach nach Niedernhausen angeblich nach Offenbach-Ost – und das auf dem Richtungsgleis nach Limburg!

Im Juni während der Sperrung der S2-Strecke zwischen Griesheim und Mühlberg wurde es noch kurioser. Anzeige und Ansage am 09.06.23 in Lorsbach: „Information zu S2 nach Frankfurt-Mühlberg; heute außerplanmäßig nach Niedernhausen mit Halt in Eppstein, ... Niedernhausen.“

Schon seit drei Jahren findet man – trotz mehrfacher Hinweise an DB Station&Service - folgende Wegbeschreibung zur SEV-Haltestelle in Lorsbach (s. Bild unten links). Bis zur Bushaltestelle Maintal-Ost wäre es von Lorsbach aus ganz schön weit; da wäre man zu Fuß bedeutend schneller im vier Kilometer entfernten Hofheim.



Ebenfalls im März während nächtlicher Bauarbeiten fand sich ein verwirrender Hinweis auf SEV an einem SEV-Haltestellen-Schild in Lorsbach (Foto oben rechts):

Mühsam genug konnte man lesen, dass der SEV Montag bis Freitag um **02:53** in Lorsbach abfährt. Während in der RMV Auskunft folgendes zu lesen war:

Bus & Bahn - Dienstag, 28.03.23			
02:39	ab	● pünktlich	Hofheim am Taunus Bahnhof
			Richtung Niedernhausen Bahnhof
			Niederflurbus keine Fahrradbeförderung möglich, Kein Fahrkartenverkauf im Fahrzeug, Schienenersatzverkehr
			Betreiber: DB Regio
02:46	an	●	Hofheim am Taunus-Lorsbach Bahnhof - Zwischenhalt
02:46	ab	●	
02:53	an	●	Eppstein Bahnhof - Zwischenhalt

02:55	ab	●	
02:58	an	●	Eppstein-Bremthal Bahnhof – <i>Zwischenhalt</i>
02:58	ab	●	
03:02	an	●	Eppstein-Niederjosbach Bahnhof - <i>Zwischenhalt</i>
03:02	ab	●	
03:10	an	●	Niedernhausen Bahnhof

Demnach sollte der SEV um 02:46 Uhr abfahren und um 02:53 Uhr bereits in Eppstein sein. Ich gebe zu. Dass ich nicht mitten in der Nacht aufgestanden bin und ausprobiert habe, was stimmte.

Die DFI-Tafeln der MTV am Hofheimer ZOB und auf dem Hofheimer Bahnsteig funktionieren nach wie vor nur gelegentlich für einige Wochen, aber nie „dynamisch“, es wird immer nur die Sollzeit angezeigt. Auch langfristige Fahrplanänderungen gehen an der MTV vorbei. So steht zwar in der RMV-Auskunft:

Bus X26: Wiesbaden: Busse 262, X26 - Änderungen seit 02.04. Die Fahrten enden und beginnen an der Haltestelle "Wiesbaden Hauptbahnhof" (Abfahrt an Haltestelle 5, Ankunft an Position 6). Die Fahrten zwischen "Wiesbaden Hauptbahnhof" und "Wiesbaden Platz der Deutschen Einheit" entfallen aufgrund von Bauarbeiten.- **Bus 262: Fahrplan ab 02.04.2023 (PDF)**- **Bus X26: Fahrplan ab 02.04.2023 (PDF)**. An den Bussen lautet die Zielanzeige daher korrekt "Wiesbaden Hbf."

Aber die MTV-Tafeln am Hofheimer ZOB (Tunneleingang) und auf dem Bahnsteig zeigen als Ziel an „Wiesbaden Pl. d. Dt. Einheit“, oder sie bleiben schwarz.

Am **Frankfurter Hauptbahnhof**: Wer die Rolltreppe hinunterfährt, sieht nicht, wo und wann welche S-Bahn fährt. Die Anzeigetafeln sind so weit entfernt, dass man sie erst rechts und links suchen muss. Die große in der Mitte wurde offenbar wegen "Staugefahr" am Ende der Rolltreppe vor längerer Zeit entfernt, die kleinen kann man vom Ende der Treppe nicht erkennen und schon gar nicht lesen.



Text und Fotos: Barbara Grassel



Foto: Gehard Hohl

Zum 41. und hoffentlich nicht zum letzten Mal hieß es an Pfingsten auf der Königsteiner Bahn **MITVOLLDAMPF IN DEN TAUNUS**: Der Grund: ab 2024 soll die RB12 sonn- und feiertags im 30-Minuten-Takt verkehren. Da wäre für Sonderzüge kein Platz!



**Fahrgastverband
PRO BAHN**



**Mehr Züge.
Mehr Pünktlichkeit.
Mehr Reisekomfort.
Wir kämpfen dafür!**

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

Veranstungshinweis / Termine - Alle Termine finden Sie [hier](#)

Der Fahrgastverband PRO BAHN, Regionalverband Großraum Frankfurt am Main lädt für den
15. Juni 2023, 18:00 Uhr

zu einer Informationsveranstaltung zur Reaktivierung der „Aartalbahn Süd“ in den

Clubraum des Bahnhofs Wiesbaden-Dotzheim, Moritz-Hilf-Platz 2 ein.

PRO BAHN befürwortet dieses Projekt uneingeschränkt. Die Veranstaltung hat zum Ziel einige Aspekte der vorgelegten Machbarkeitsstudie zu hinterfragen und hierzu ein Positionspapier zu erarbeiten.

Die Geschäftsführer der Aartalbahn Infrastruktur gGmbH informieren einfühend über den aktuellen Planungsstand und stehen im weiteren Verlauf der Veranstaltung als sachkundige Experten zur Beantwortung aller Fragen zur Verfügung.

Gäste sind herzlich willkommen. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich.

Das offizielle Einladungsschreiben finden Sie [hier](#).

Weitere Termine

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

3. Juli 2023, 7. August 2023, 4. September 2023, 9. Oktober 2023.

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; 2023-06-13

Sollten Sie fälschlicherweise den Newsletter erhalten oder möchten Sie den Newsletter wieder abbestellen, so schicken Sie bitte eine Re:/AW:-Mail mit dem Stichwort „Newsletter abbestellen“ zurück. Vielen Dank.

* * * * *