



Fahrgastverband PRO BAHN



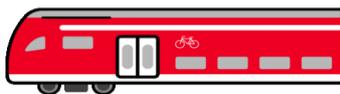
NEWSLETTER

des RV Großraum Frankfurt am Main

Ausgabe 03.2 / 2022

Frankfurt am Main, im November 2022

Sie lesen in dieser Ausgabe:



 Jetzt auch im ICE4

Bild des Monats: Das ehemalige Empfangsgebäude Igstadt	1
Aktivitäten der letzten Monate	2
Titelstory: WER NICHT ZUHÖREN WILL, DARF ZAHLEN	3
Nun doch Wasserstoffbusse für Frankfurt	18
Auf dem Weg zur Verkehrswende in Hessen	19
7. Tagung des Netzwerkes der Fahrgastbeiräte in Hamburg	20
Kritische Anmerkungen zum Umleitungsfahrplan der MWB	26
Eschersheim: Fahrgäste müssen weiterhin Geduld haben	42
Fahrgastbefragung ÖPNV/SPNV und zum 9-Euro-Ticket	43
Termine, Impressum	51

BILD DES MONATS



Ein Schmuckstück von einem Bahnhof, liebevoll gepflegt von den beiden privaten Eigentümern, verfällt demnächst in einen Dornröschenschlaf. Mehr dazu in unserer Titelstory „**Wer nicht zuhören will, darf zahlen**“. Foto Julien Alexandre

Aktivitäten der letzten Monate

Mitglieder, liebe an der Arbeit des Regionalverbandes von **PRO BAHN** Interessierte,

in den letzten Monaten beherrschten zwei überregionale Themen die Schlagzeilen und beschäftigten natürlich auch uns: Die Nachfolgeregelung für das 9-Euro-Ticket und das Volksbegehren Verkehrswende. Die Nachfolgeregelung wurde zwischenzeitlich auf Bundesebene entschieden mit dem 49-Euro-Ticket, die Details und Auswirkungen auf die übrigen Tarife des RMV sind noch zu klären, ebenso die Frage der Ermäßigungsmöglichkeiten/Sozialtarife. Jedenfalls sind wir unserem Ziel, den Tarifdschungel zu lichten, statt immer neue Tarife zu erfinden (Stichwort: *RMVsmart*), deutlich näher gekommen. Das Volksbegehren Verkehrswende verlief insoweit erfolgreich, als weit mehr als die erforderlichen Unterschriften zusammen kamen. Wie es weitergeht, lesen Sie/lest Ihr weiter unten. Regional beschäftigten uns weiterhin die nicht enden wollenden Zugausfälle und Verspätungen, vor allem aus Personalmangel in Stellwerken und Führerständen sowie die vielen Baustellen.



Soll Entlastung im Knoten Frankfurt bringen: die dritte Main-Brücke in Niederrad

Ein unendliches Kapitel von Fehlplanungen wird im Bericht über die Pläne und begonnenen Baumaßnahmen auf der RB 21 geschildert. Mit den Auswirkungen auf die Fahrpläne der Baustelle befasst sich ein Bericht aus Mittelhessen zur Main-Weser-Bahn. Ein anderer mit dem S6-Ausbau. Außerdem lesen Sie/lest Ihr etwas über die neuen Wasserstoffbusse in Frankfurt sowie das Treffen des Netzwerkes Fahrgastbeiräte in Hamburg und die dortigen E-Busse.

Schließlich ist noch die PRO-BAHN-Landesversammlung im Oktober in Fulda zu erwähnen, wo wir im Vorprogramm den dortigen Fahrsimulator ausprobieren durften und wo unser Mitglied Jörg Vonnemann als Schriftführer in den Landesvorstand gewählt wurde. An dieser Stelle nochmal „Herzlichen Glückwunsch!“ dazu.

In der nächsten Ausgabe werden wir uns mit der Machbarkeitsstudie zur Taktverdichtung und Kapazitätserhöhung auf der RB 12 und den Problemen bei der Beschaffung der Wasserstoff-Züge befassen sowie mit der Ringstraßenbahn in Frankfurt.

Bericht und Foto: Barbara Grassel

RB21: Wer nicht zuhören will, darf zahlen

Aktuelles von der unendlichen Geschichte der Modernisierung der Ländchesbahn

Hinweis: Hinsichtlich der verwendeten Abkürzungen, Fachausdrücke und für Hintergrundinformationen rufen Sie bitte die diesbezüglichen [LINKS](#) auf

DIE GESCHICHTE der Ländchesbahn, benannt nach einem Gebietsstreifen östlich von Wiesbaden, beginnt am 1. Juli 1879. Die von der Hessischen Ludwigsbahn erbaute und betriebene Strecke endete zunächst in Wiesbaden im Ludwigsbahnhof und ab Inbetriebnahme 1904 im heutigen Hauptbahnhof. Alle drei Unterwegsbahnhöfe waren ursprünglich als Kreuzungsbahnhöfe ausgelegt. Auringen-Medenbach und WI-Erbenheim wurden im Laufe der Jahre zu Haltepunkten zurück gebaut. Der Bahnhof WI-Igstadt wird betriebsbedingt als Kreuzungsbahnhof dauerhaft erhalten bleiben. Ab 1996 verkehrte abends vom Frankfurter Hauptbahnhof für zwei Jahre der „Musical-Express“ über Niedernhausen (Kopf) zur Behelfsstation „Rhein-Main-Theater“ bei km 17,8 und unmittelbar nach Vorstellungsende wieder zurück. Ursprünglich war für später ein zweigleisiger Ausbau der Ländchesbahn vorgesehen, daher eignet sich der von 1998 bis 2000 in nächtlichen Sperrpausen sanierte 235 Meter lange „Grauer-Stein-Tunnel“ bei km 16,9 auf dem Scheitelpunkt der 19,6 Kilometer langen Strecke ohne zusätzliche Baumaßnahmen für die Elektrifizierung eines Gleises.



Bild 1: Einmal im Jahr dampft es noch auf der Ländchesbahn, wenn der Nikolauszug der NTB den Planzug in Igstadt kreuzt, so wie es in der Zeit bis kurz nach dem 2. Weltkrieg Alltag war. Foto: Gregor Börner

Bis in die 1940-er Jahre beherrschten Tenderlokomotiven das Geschehen. Danach kamen der ETA 176 und Diesellok bespannte Wendezüge mit Silberlingen zum Einsatz, ab den 1990-er Jahren ergänzt durch Triebwagen der BR 628. Es gab sogar eine Zeitlang einen Eiltriebwagen von Au (Sieg) nach Mainz ohne Zwischenhalt auf der Ländchesbahn. Ab 2004 übernahm die inzwischen abgewickelte Vectus Verkehrsgesellschaft mit ihren grünen Lint41 und einer Einstiegshöhe von 600 mm den Betrieb, zeitweise verstärkt durch die bei den Anwohnern der Igstädter Hinterbergstraße unbeliebten, weil extrem lauten GTW2/6 der HLB Butzbach.

UNSERE GESCHICHTE beginnt im Jahre 2012. Da entschied die DB, die personalintensive und antiquierte Betriebstechnik in Igstadt (siehe *Bild 2* rechts) aufzugeben und die Steuerung der Signale und Weichen dieses Bahnhof über das ESTW in Wiesbaden laufen zu lassen. Im gleichen Atemzug sollten alle Bahnsteige auf die standardisierte Höhe von 760 mm über SO angehoben werden und im Falle Igstadts wollte man dem Wunsch der Bürger nach einem direkten



Zugang vom Oberdorf her - zur Steigerung der Attraktivität des Schienenverkehrs und zur Vermeidung der weit verbreiteten illegalen Gleisquerung nicht nur durch Jugendliche - entsprechen. Eine von den Bürgern gewünschte Unterführung schied wegen extrem hoher Kosten von geschätzten sechs Millionen Euro für eine barrierefreie Ausführung von vorneherein aus.

Es stand von Anfang an fest, dass der Hausbahnsteig, wie im Kaufvertrag mit den neuen Besitzern des ehemaligen Empfangsgebäudes vereinbart, aufgelöst wird. Klar war auch, dass die Sicherung des Reisendenüberweges (RÜ) des auf mindestens 3,60 Meter Breite, besser 4,50 Meter, verbreiterten Mittelbahnsteigs durch die Triebfahrzeugführer (Tf) selbst erfolgen wird und die RÜ konsequenterweise und entsprechend der Eisenbahnverkehrsordnung in Fahrtrichtung am Ende des jeweiligen Richtungsgleises positioniert werden müssen. Ein Deckungssignal (Dsig), gleichzeitig Ausfahrtsignal (Asig), muss dabei den RÜ gegen ein Durchrutschen des Zuges sichern.



Bild 3 (links): Bisher sicherte der örtliche Fahrdienstleiter (Fdl) den Reisendenüberweg zum (verkappten) Mittelbahnsteig des Gleises 2 durch eine Kette (roter Kreis) bzw. bei Zugkreuzungen nach Durchfahrt des Zuges auf Gleis 1 nach Entfernen derselben. Noch gut zu erkennen die alte Seilzugtechnik für die Signale und Weichen und die längst gekappten Telegrafentelegraphenleitungen. Bild 4: Im Grundbuch verbrieft Zugang zu den Gleisen für DB Netze, DB Station & Service und Arcor AG, Frankfurt.

Die relativ kostengünstige Lösung mit einem für die Fahrgäste bequemen Zugang von der Hinterbergstraße musste allerdings in einer frühen Phase verworfen werden (im Bild 5 mit „X“ markiert), weil dieser über nicht bahneigenes Gelände führte und – durchaus nachvollziehbar und um es hier kurz zu fassen - das verbleibende Restgrundstück für den Eigentümer somit wertlos geworden wäre.

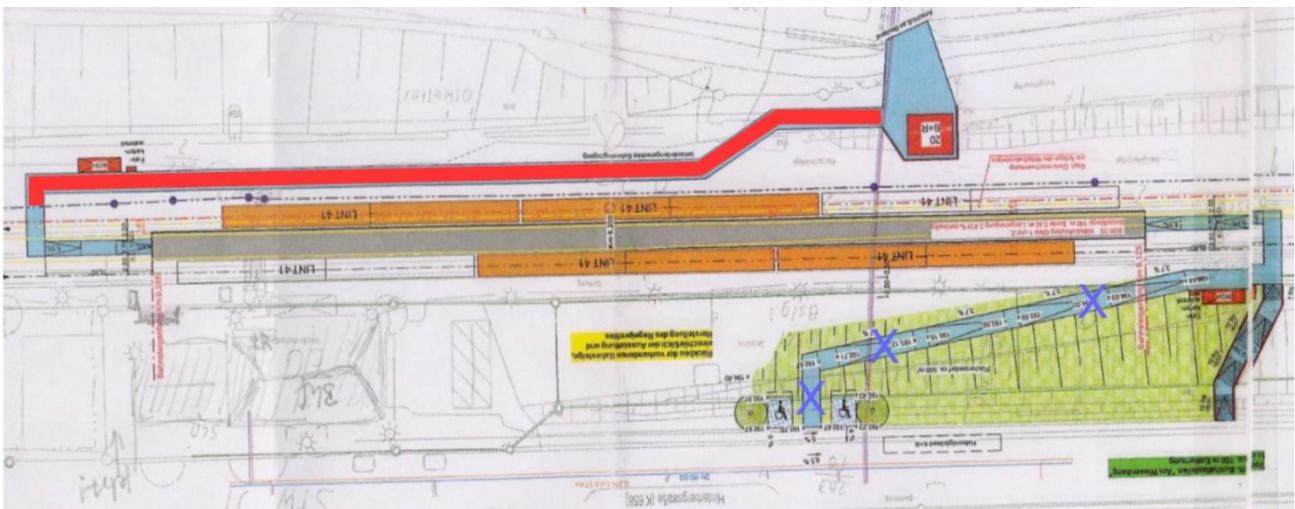


Bild 5: Ursprünglicher Vorschlag des österreichischen Planungsbüros ILF Consulting Engineers, Dornbirn, bearbeitet!

PRO BAHN war gefragt und schlug bereits 2016 einen Linksverkehr vor

Der Ortsbeirat Igstadt hat bereits 2016 den Frankfurter Fahrgastverband um Stellungnahme zu dem für Außenstehende doch sehr komplexen Thema gebeten. **PRO BAHN** war von Anfang an ein Dorn im Auge, dass man den Fahrgästen auf der Seite der Kernstadt einen 150 Meter langen Umweg (im Bild 5 rot markiert) und auf der anderen Seite 54 Stufen als Zugang von der Hinterbergstraße zu den Zügen zumuten wollte. Dazu kam, dass man nach Faktenlage gezwungen war, nun als Ersatz eine Monumentalbauwerk in Form einer 100 Meter langen gewendeten Rampe äußerst risikobehaftet auf nicht gegründetem Untergrund als so genannte barrierefreie Lösung zu errichten (Bild 6).



Bild 6: Zirka 100 Meter lange gewedelte Rampe als Ersatzbauwerk für weniger als 500 Personen (< 1.000 Fahrgäste), die die Station täglich nutzen.; für Rollstuhlfahrer, Frauen mit Kinderwagen und Personen mit Rollator eine Zumutung.
Grafik. DB Netze, ex Protokoll der Online Anhörung des RPDA vom 24.11.2021

Für **PRO BAHN** war es von Anfang unverständlich, dass man nicht die pragmatischste Lösung eines Linksverkehrs der Züge in der Station in die Überlegungen einbezogen hat, wie es deutschlandweit in solchen Fällen üblich ist und in Hessen in Wilhelmsdorf (TSB) oder in Erbach (Odenwaldbahn) praktiziert wird.

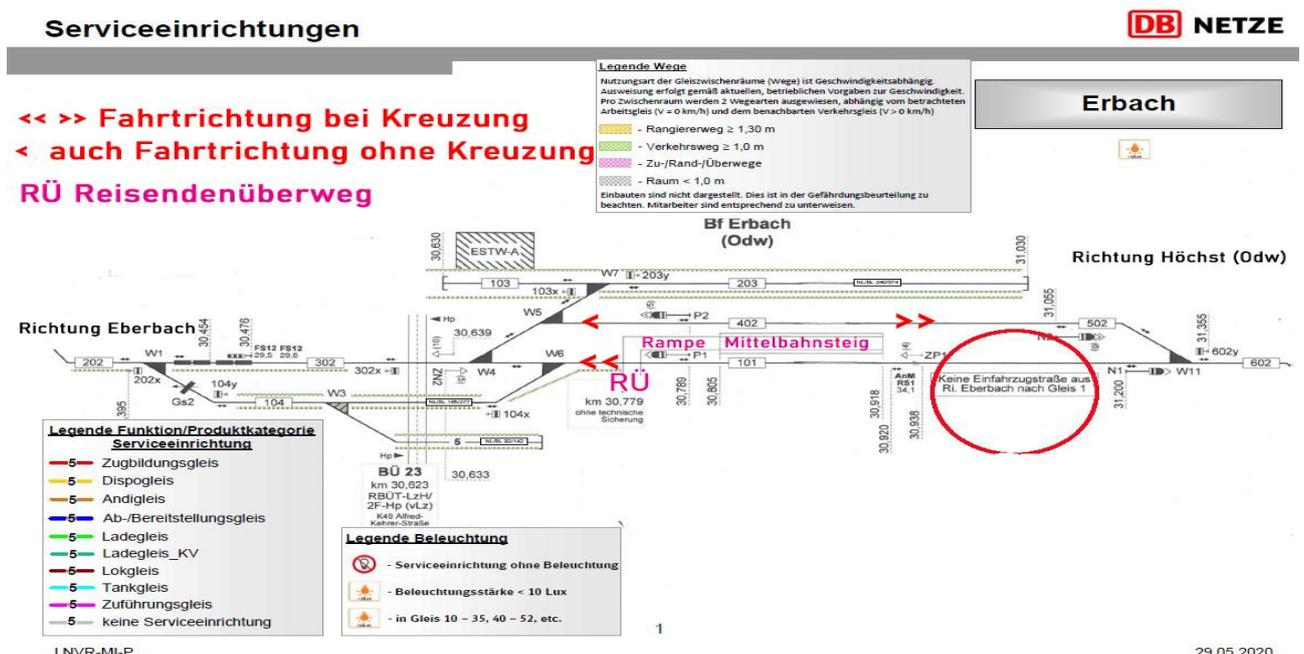


Bild 7: Linksverkehr in Erbach im Odenwald als optimale Lösung für die Fahrgäste und gelungenes Produkt einer engen Zusammenarbeit zwischen den DB Geschäftsbereichen Netze, Station & Service und Immobilien. Grafik: DB Netze

Auch der RMV empfiehlt eine solche Lösung für kleine Verkehrsstationen mit weniger als 1.000 Ein- und Aussteigern (= 500 Personen) pro Tag in besonderen Situationen wie z.B. in Igstadt (s. Bild 8).

Musterbahnhof _ S
(RMV-Typ F)

LINKSVERKEHR

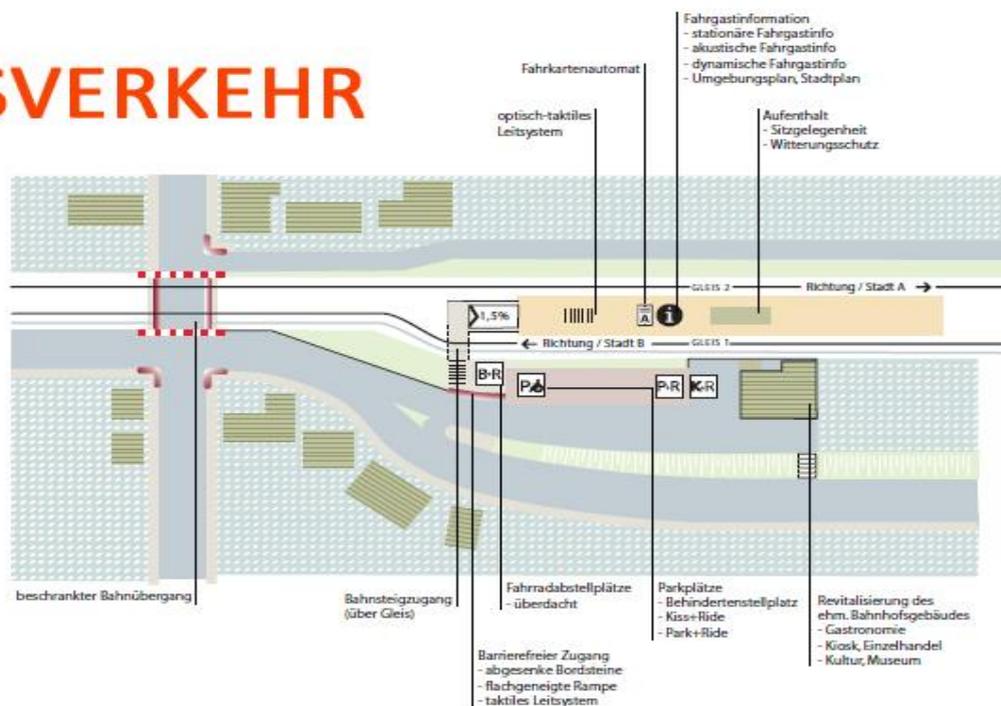


Bild 8

Bildquelle: RNVP RMV

PRO BAHN hat von Anfang an Kontakt mit allen zuständigen Stellen aufgenommen und seinen Vorschlag ausführlich begründet und dabei insbesondere auf die enorm hohen Bau- und zukünftigen extremen Unterhaltungskosten des vorgelegten zweiten Entwurfes hingewiesen. Wir haben unsere Vorschläge zudem 2017 in Form einer ausführlichen Broschüre (Bild 9) bei einem vom BMVI bundesweit ausgeschriebenen Wettbewerb eingereicht.

rms-Projekt „Kleine-VST“ – siehe unter: <http://www.rms-consult.de/>

Bild 1: Info zum Bahnhof Igstadt im Navi-AUDI-connect

Gliederung

I. Vorgeschichte, Interimszustand	Seite 1
II. Vorschlag für eine kostengünstige Lösung eines barrierefreien Zugangs zu den Zügen mit 76-er Bahnsteig	Seite 5
III. Die absolut preiswerte und zielgerechte Lösung	Seite 10
IV. Anlagen	Seite 13

Bild 9: Titelseite der PRO BAHN-Broschüre „Kleine Verkehrsstationen“

Da unsere Einsendung angeblich die einzige war, wurde dieser Ideenwettbewerb klammheimlich ohne abschließendes Ergebnis „begraben“! Besagte Broschüre kann nach wie vor als pdf-Datei beim Autor per E-Mail unter „frankfurt@pro-bahn-Hessen.de“ kostenfrei angefordert werden.

Inzwischen hat aber das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ein unter anderem von rms und RMV erarbeitetes Planungshandbuch für barrierefreie kleine Verkehrsstationen herausgegeben, in dem sehr praxisbezogen „Mögliche Lösungen unter den aktuellen Regelwerken“ für **kostengünstige, barrierefrei gestaltete (sehr) kleine Verkehrsstation (VST)** aufgezeigt werden (s. S. 46).

Baubeginn (fast) wie geplant in den Sommerferien 2022

In der Sperrpause in den diesjährigen Sommerferien wurde – wie langfristig angekündigt - der Umbau der Haltepunkte Auringen-Medenbach und WI Erbenheim mit voller Energie angegangen.



Bild 10: Stand der Arbeiten mitten in der Sperrpause in Auringen-Medenbach, aufgenommen am 21. August 2022

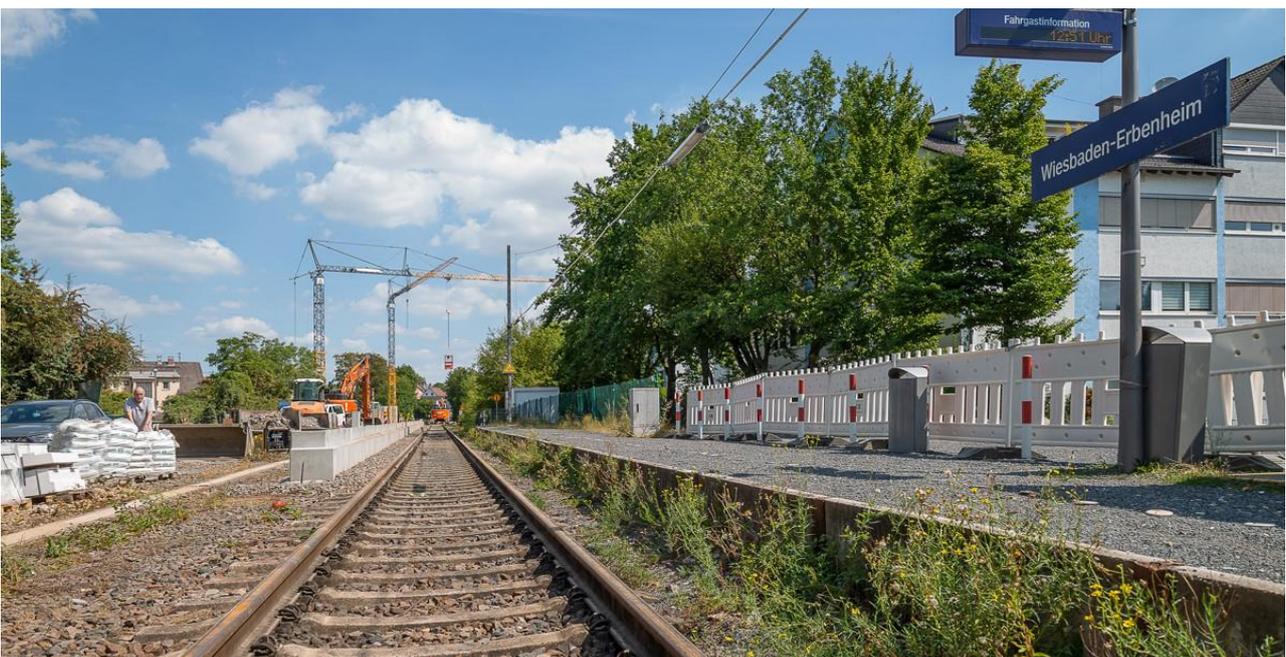


Bild 11: und am gleichen Tag in Wiesbaden-Erbenheim.

Während der Haltepunkt Auringen-Medenbach an alter Stelle gewohnt minimalistisch ausfallen und dennoch den dortigen Ansprüchen – abgesehen von den für die Zukunft viel zu geringen P&R-Plätzen - voll genügen wird, gibt es zu Erbenheim doch einiges anzumerken. Die Verlegung der Bahnsteigkante auf die gegen-über liegende Seite (Bild 11) und somit näher an die Brücke über die Berliner Straße ist zu begrüßen und dürfte vielen Fahrgästen quasi 'entgegen-kommen', sofern auch hier ausreichend PKW-Stellplätze zur Verfügung stehen werden. Der derzeitige PKW-Stellplatz ist bekanntlich nicht erweiterbar und wird überwiegend von Anwohnern genutzt.

Vorschlag 15-Minuten-Taktfahrplan Ländchesbahn					
	W (MO bis SA)			SO	
	ex SA	ex SA	ex SA		
Niedernhausen	7:36	8:06	8:36	9:06	9:07
Auringen-Medenbach	7:42	8:12	8:42	9:12	9:13
Igstadt	7:46	8:16	8:46	9:16	9:17
Igstadt	7:47	8:17	8:47	9:17	9:17
Erbenheim	7:52	8:07	8:22	8:37	8:52
Ostfeld	7:54	8:09	8:24	8:39	8:54
Wiesbaden Hbf	7:58	8:13	8:28	8:43	8:58
Wiesbaden Hbf	8:06	8:21	8:36	8:51	9:06
Ostfeld	8:10	8:25	8:40	8:55	9:10
Erbenheim	8:12	8:27	8:42	8:57	9:12
Igstadt	8:17	8:47	9:17	9:47	8:18
Igstadt	8:18	8:48	9:18	9:48	8:18
Auringen-Medenbach	8:22	8:52	9:22	9:52	8:22
Niedernhausen	8:28	8:58	9:28	9:58	8:28

Bild 12

© Wilfried Staub

Allerdings müssten auf der Berliner Straße zwei zusätzliche Bushaltestellen eingerichtet werden. Ein Aufzug führt dort direkt auf den fünf Meter höher gelegenen Bahnsteig. Diese Lösung steht auch einem späteren zweigleisigen Ausbau der Strecke bis Erbenheim oder sogar bis Igstadt nicht entgegen. Der Bahnhofsbereich würde, schon aus Kostengründen und wegen der Positionierung der P&R-Anlage, eingleisig bleiben und die für Störfälle erforderliche Wendeanlage würde sich nordöstlich der Brücke auf immer noch gewidmetem DB-Gelände anschließen.



Bild 13: Luftaufnahme der Lage des Haltepunktes Wiesbaden-Erbenheim

Bildquelle: google maps; bearbeitet

Ein Mittelbahnsteig würde übrigens bei einer zweigleisigen Lösung die Wege von der Berliner Straße auf den Bahnsteig über Gebühr verlängern. Ein 15-Minuten-Takt der RB21 zwischen Wiesbaden Hbf und Erbenheim unter Berücksichtigung der angedachten zusätzlichen Station „Wiesbaden-Ostfeld“ setzt lediglich einen zweigleisigen Abschnitt von km 2,8 bis kurz vor den Haltepunkt Erbenheim (km 4,9) voraus. Ein entsprechender Fahrplan könnte, wie in Bild 12 dargestellt, aussehen. Die Begegnung der Züge würde dann planmäßig etwa in der Höhe der geplanten Station Ostfeld erfolgen. Der Betriebsablauf ist, wie dem Fahrplan des Bildes 12 entnommen werden kann, bei einer Wendezeit von jeweils acht Minuten unkritisch.

Ein vom Rheingau-Taunus-Kreis geforderter zusätzlicher Halt zwischen Niedernhausen und Auringen-Medenbach lässt sich derzeit nicht verwirklichen, da hierzu wegen der Zwänge der Anschlüsse in Niedernhausen und Wiesbaden Hbf die Zeit fehlt. Eine Umsetzung wäre ggf. erst mit einer Elektrifizierung der Strecke und dem Einsatz spurtstärkerer Fahrzeuge möglich, sofern die NKU dafür ein positives Ergebnis aufzeigen würde, was aber kaum zu erwarten ist.

In Igstadt herrschte in den Sommerferien zur Verwunderung der Einwohner „Tote Hose“

Beunruhigt fragten der Ortsbeirat und besorgte Bürger Anfang August 2022 bei der Bahn, beim Verkehrsdezernenten der Stadt Wiesbaden und bei **PRO BAHN** nach, warum trotz der frühen Ankündigung in Igstadt, anders als bei den beiden benachbarten Stationen, keine Bautätigkeit zu beobachten sei. Es kam sogar das Gerücht auf, dass für den Fall, dass nichts geschieht, die „neuen“ Züge der HLB ab 12. Dezember 2022 zwar in Igstadt wegen der Zugkreuzungen halten würden, aber wegen

der unüberwindbaren Differenz von 36 Zentimeter zwischen den dann noch immer 40 Zentimeter hohen Bahnsteigen und der Einstiegshöhe von 76 Zentimeter in die HLB-Triebwagen der Baureihe Lint41H ein Passagierwechsel ausgeschlossen sei. Eine Feststellung, die durchaus zutreffend ist.

Auf Anfrage teilte die DB der regionalen Presse mit, dass in einer weiteren Sperrpause im Winter, also kurz vor dem Fahrplanwechsel im Dezember, eine Art Provisorium geschaffen würde. Das beruhigte die Gemüter zunächst. Das Wiesbadener Stadtparlament bewilligte sogar einen Betrag in Höhe von € 950.000, mit dem die Stadt gegenüber dem Bauträger Deutsche Bahn in Vorlage für die Verlegung eines auf DB-Grund zu errichtenden Fußweges von der Bornstraße zum Reisendenüberweg (RÜ) über Gleis 2, im Plan des Bildes 5 rot markiert, treten wird.

Dann sickerte durch, dass auf die Ausschreibung von DB Netze zur Durchführung der gesamten Maßnahme nur ein einziges Angebot eingegangen sei. Man hatte ursprünglich einmal mit Baukosten von € 3,6 Mio. gerechnet, sich aber schnell auf € 4,9 Mio. korrigiert. Das vorgelegte Angebot lautet gerüchteweise aber auf sage und schreibe € 8,9 Mio. Euro (!), mit Tendenz nach 10 Mio. Daraufhin waren das Land Hessen und die Bahn, die sich die Kosten (Aussage: Presse) jeweils zur Hälfte teilen, gezwungen, die Reißleine zu ziehen. In der öffentlichen Videoanhörung des RPDA vom 24.11.2021 wurde auf die Frage nach den Kosten des Projektes damals folgendes Chart (Bild 14) gezeigt, mit dem offensichtlich keiner der Zuhörer etwas Genaueres anfangen und in der Kürze der Zeit das Zahlenwerk auch nicht interpretieren konnte und somit auch von keiner Seite eine Nachfrage erfolgte. Dies soll aber heute keine Ausrede der Beteiligten darstellen, die Kosten falsch eingeschätzt zu haben.

3 Anlage 3

G.011550064.01.03	Wi-Igstadt, Rampe West				623.774,14
G.011550064.01.03A	Baustelleneinrichtung 10%	1	psch	54.717,03	54.717,03
G.011550064.01.03B	Ausführungsplanung 3%	1	psch	16.415,11	16.415,11
G.011550064.01.03C	Sicherungsposten 1%	1	psch	5.471,70	5.471,70
G.011550064.01.03D	Herrichten der Geländeoberfläche	750	m2	5,31	3.982,50
G.011550064.01.03E	Rampe Hinterbergstraße (Tragschicht)	185	m3	66,00	12.210,00
G.011550064.01.03E1	Pflastersteine	245	m2	90,00	22.035,60
G.011550064.01.03F1	Füllstabgeländer	160	m	318,35	50.936,00
G.011550064.01.03G	Bodenaustausch	800	m3	21,22	16.976,00
G.011550064.01.03H1	Aushub Rampe Hinterbergstraße Z1	467	t	35,00	16.345,00
G.011550064.01.03H2	Aushub Rampe Hinterbergstraße Z2	1867	t	45,00	84.015,00
G.011550064.01.03H3	Hangsicherungen	450	m2	190,00	85.500,00
G.011550064.01.03I	Winkelstützmauer (Feinplanum, Verfüllen, Drainagen)	400	m2	200,00	80.000,00
G.011550064.01.03I1	FT-Winkelstützmauer Beton	200	m3	450,00	90.000,00
G.011550064.01.03I2	FT-Winkelstützmauer Betonstahl	26	t	1.900,00	49.400,00
G.011550064.01.03J	Kampfmittelsondierung	1	psch	26.530,20	26.530,20
G.011550064.01.03K	Entwässerung DN 160	40	m	60,00	2.400,00
G.011550064.01.03L	Entwässerung DN 250	27	m	120,00	3.240,00
G.011550064.01.03M	Entwässerungsschacht DN 1000	2	St	1.800,00	3.600,00
G.011550064.01.04	Wi-Igstadt, Zuwegung Ost Anlagen Dritter				516.339,12
G.011550064.01.04A	Baustelleneinrichtung 10%	1	psch	44.511,99	44.511,99
G.011550064.01.04B	Ausführungsplanung 3%	1	psch	13.353,60	13.353,60
G.011550064.01.04C	Sicherungsposten 3%	1	psch	13.353,60	13.353,60
G.011550064.01.04D	Herrichten der Geländeoberfläche	1500	m2	5,31	7.965,00
G.011550064.01.04E	Abbruch Ölkeller	20	m3	717,38	14.347,60

Bild 14: Kostenaufstellung

Grafik. DB Netze, ex Protokoll der Online Anhörung des RPDA vom 24.11.2021

PRO BAHN hat zu der Kostenfrage der barrierefreien Zugänge zu den Gleisen (also ohne die Kosten für die Gleisverschwenkung und ohne die Errichtung des normierten Mittelbahnsteigs) am 13. August 2022 eine viel beachtete Pressemitteilung herausgegeben. Nachzulesen auf der Homepage des RV Frankfurt auf der Unterseite HALTESTELLE unter www.pro-bahn-frankfurt.de/

In Auringen-Medenbach und Erbenheim wird weiter gebuddelt und gebaggert

Wie es nach Ende der sommerlichen Sperrpause in den beiden Nachbarstationen ausgesehen hat, zeigen die nachfolgenden Fotos.



Bilder 15, 16, 17: Der Hp Auringen-Medenbach am 25. September 2022. Die Fahrgäste halten sich bei Einfahrt des Zuges sichtlich verängstigt am provisorischen Bauzaun fest. Bei der erhöhten Bahnsteigkante fällt man förmlich in den Triebwagen der Baureihe Desiro mit einer Bodenhöhe von nur 575 mm hinein (s. Lupe auf dem Foto 16). Dies ist für eine Übergangszeit tolerierbar, sofern die Fahrgäste auf dem Bahnsteig per Lautsprecherdurchsage oder auffälligen Hinweistafeln darauf hingewiesen werden.



Bild 18: Haltepunkt Erbenheim, aufgenommen ebenfalls am 25. September 2022

In Erbenheim scheint auf den ersten Blick in einem Monat nicht viel passiert zu sein. Der Schein trügt aber, insbesondere, wenn man die Vielzahl der unterschiedlichen Baufahrzeuge wie auch die beiden Baukräne auf Bild 11 in Betracht zieht. Das Gewerk ist hier, auch bedingt durch die Topografie deutlich komplexer. Nach der Sommer-Sperrpause bleibt der alte Bahnsteig wohl noch bis zum 11. Dezember

2022 in Betrieb, zumindest aber bis zu dem Zeitpunkt, zu dem probeweise die ersten Lint41H zum Einsatz kommen. In Auringen-Medenbach dürften die Restarbeiten dagegen bereits im Laufe des Monats November abgeschlossen sein. Für diese beide Projekte sind € 3,2 Mio. veranschlagt.

Die überraschende Wende beim Kreuzungsbahnhof Wiesbaden-Igstadt



Bilder 19 und 20: Rund 100 Bäume und Sträucher sind im Frühjahr 2022 wohl etwas voreilig der wütenden Axt zum Opfer gefallen. Tröstlich, die Natur holt sich zurück, was ihr gehört. Die Wurzeln wurden bekanntlich nicht gerodet.

JEDE GUTE GESCHICHTE hat einen dramaturgischen Höhepunkt. In diesem Fall war es die für Mittwoch, den 12. Oktober einberufene Zusammenkunft von Anwohnern, Betroffenen, Interessierten und Behördenvertretern, bei der die Bauleitung von DB Netze kund tat, dass in der Zeit vom 24. bis 30. Oktober 2022 während der kurzfristig vorgezogenen Sperrpause in den Herbstferien zwei provisorische Außenbahnsteige mit einer Höhe von 76 cm über SO und 140 Meter Länge errichtet würden. Und zwar einmal auf der Seite der Bornstraße exklusiv **für die Züge in Richtung Niedernhausen von Gleis 2** mit einem direkten Zugang in Höhe der Bornstraße einmal über Treppen und zum anderen über eine 15 Meter lange Rampe mit einer Neigung vom maximal 6 % (Bild 21).

Für die Züge in Richtung Wiesbaden von Gleis 1 wird der, der DB noch gehörende Teil des Hausbahnsteigs, ebenfalls auf 76 cm und 140 Meter Länge aufgeständert und mit einem Schutzgitter gesichert. Wie der barrierefreie Zugang hier aussehen wird, stand bei Baubeginn angeblich noch nicht fest, weil er über privaten Grund und Boden geführt werden muss und die Zustimmung der Grundstücksbesitzer noch nicht eingeholt war. In der vorliegenden Bauzeichnung war ein solcher Zuweg auf jeden Fall nicht verzeichnet.

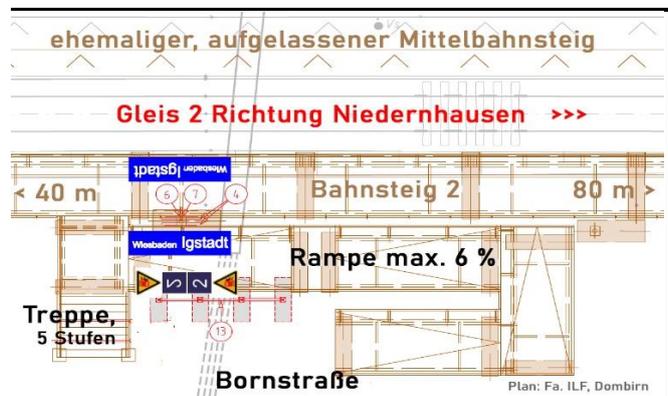


Bild 21: Planungsausschnitt mit Zugang zum Bahnsteig 2

Der bisherige „**halbe Mittelbahnsteig**“ wird ebenso aufgelassen wie der bisherige Übergang über Gleis 1. Ein stabiler Zaun soll das bisher praktizierte illegale Überschreiten der Gleise ausschließen. Reisende müssen sich also nach dem 31. Oktober 2022 darauf einstellen, dass sie nicht mehr blind zum Bahnhof in Igstadt gehen können, sondern sich frühzeitig darauf einstellen müssen, in welche Richtung sie fahren wollen. Nachfolgendes dazu präzisiert die RMV-Auskunft für eine Fahrt am 31.10.2022, also nach Ende der Sperrpause, von Igstadt nach Niedernhausen, wie folgt:

RB21: Wiesbaden-Igstadt: Zugang zu Gleis 2 am Bahnhof Igstadt verlegt Die Züge halten vorübergehend an provisorischen Außenbahnsteigen. Der Zugang zu Gleis 2 ist für eine Übergangszeit nur über die Bornstraße möglich.

Ermutigend sind bei dieser Meldung die Wörter „vorübergehend“, „provisorisch“ und „Übergangszeit“.

Großes Kompliment an die örtliche Bauleitung, was hier in 8 Tagen geschaffen wurde

Was die örtliche DB Bauleitung hier in nur acht Tagen auf die Beine, respektive auf den ehemaligen Bahnsteig und auf Brachland hingestellt hat, verdient höchste Respekt. Die Anwohner bestätigen, dass die Arbeiten extrem leise erfolgten und die Arbeiter sehr respektvoll vorgegangen sind. Die Bahnsteige entstammen einem Baukastensystem der Bahn, mit dem heute auch innerhalb von Tagen komplette Überführungen hergestellt werden können. Die Befürchtungen der Bürger, dass das Provisorium auf Dauer Bestand haben wird, können schon damit entkräftet werden, dass der normierte Bahnsteig von Gleis 1 auf 25 cm Breite auf nicht DB-Geländer errichtet werden musste und den Eigentümern eine längste Frist der Duldung und monatliche Entschädigung zuerkannt wurde.



Bild 22: Der neue Zugang n u r zum Gleis 1 >>>> von der Hinterbergstraße. Die alten Zugänge sind jetzt verschlossen



Bild 23: Erstmals gibt es einen barrierefreien Zugang von der Bornstraße n u r zum Gleis 2 und über acht Stufen



Bild 24: Der bisherige Zugang zum Mittelbahnsteig dürfte in der KW 45 zurückgebaut und durch einen Zaun versperrt sein



Bild 25: Die Bahnhofsuhr zeigt dauerhaft fünf vor zwölf. Für den Umbau war es tatsächlich auch höchste Eisenbahn



Bild 26: Eine Meisterleistung von DB Station&Service, die Herstellung der beiden provisorischen Außenbahnsteigen in Igstadt in einer Woche. Es fehlen nur noch die Beschilderung, die H-Tafeln, die Fahrgastinfo und die RMV-Automaten.

Eine allerletzte Chance für eine für die Fahrgäste komfortable und für den Steuerzahler preiswerte Lösung

SELBST EINE OBSKURE GESCHICHTE KANN EIN HAPPY END HABEN. Warum sollte dies nicht auch im Falle der Modernisierung der Verkehrsstation Igstadt der Deutschen Bahn möglich sein?

Halten wir zunächst, als eine Art Faktensammlung, für die Modernisierung der Verkehrsstation Wiesbaden-Igstadt folgendes fest:

1. Das Ende Oktober 2022 geschaffene Provisorium stellt einen aus der Not heraus geschaffenen eng befristeten Kompromiss (*Zitat: RMV Fahrplanauskunft, s.o.*) dar, der unzweifelhaft erforderlich war, um einen geordneten Betrieb der Ländchesbahn in diesem Kreuzungsbahnhof nach dem 12.12.2022 aufrecht zu erhalten.
2. Bei der Planung des Umbaus wurden nach Aussagen Betroffener (Anwohner, Grundstücksbesitzer) von Anfang an handwerkliche Fehler gemacht. Die zunächst zögerlichen Vorbereitungen von Station&Service mussten zudem durch die terminierte Umstellung von DB Netze auf digitale Stellwerk-Steuerung (**ESTW**) und Abzug des örtlichen Fahrdienstleiters dann notgedrungen unter enormen Zeitdruck erfolgen.
3. Eine frühe Bürgerbeteiligung fand nicht in dem sonst gebotenen Rahmen statt.
4. Die finale Planung erfüllte zwar die Ziele des Anforderungskataloges, die Planer und noch mehr die Kostenträger, verloren nach den vielen Änderungen jedoch ganz offensichtlich die zwingenden Gebote einer **NKU** völlig aus den Augen.
5. Da sich die Honorare der Planungsbüros nach der Verordnung über die Honorare für Architekten und Ingenieurleistungen (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure - HOAI) § 48 Honorare für Grundleistungen bei Verkehrsanlagen orientieren, liegt es auf der Hand, dass bei der Ausführung eines Auftrags nicht immer die effizienteste und preiswerteste Lösung zum Tragen kommt. Den Entscheidungsträgern mangelt es – oft auch aus Zeitmangel – an der erforderlichen Kompetenz bei der Komplexität der Materie und der vorgelegten meist undurchsichtigen Pläne und Kalkulationen.
6. Die veranschlagten Gesamtkosten von ursprünglich € 3,9 Mio. waren von Anfang an unrealistisch und selbst in dieser Höhe für das Fahrgastaufkommen von weniger als 1.000 Fahrgästen (entsprechend weniger als 500 Personen), die den Bahnhof pro Werktag nutzen, absolut unangemessen. In der Sitzung des Ortsbeirates wurde sogar die Zahl von nur 150 Fahrgästen genannt. Zumal die vorgelegte Planung mit ihren erschwerten und zum Teil deutlich verlängerten Zuwegen zu den Gleisen kaum ein Fahrgastplus erwarten lassen konnte, was neben der gesetzlich vorgeschriebenen und betriebsbedingten Barrierefreiheit, eines der vorrangigsten Ziele der Modernisierung sein sollte.
7. Die von **PRO BAHN** vorgeschlagene Drehung des Bahnverkehrs innerhalb der Station wurde zu keiner Zeit ernsthaft in Betracht gezogen. Begründung: Der Eisenbahnbetrieb selbst ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens, ein Argument, was aus juristischer Sicht nicht zu beanstanden ist. Auch mit unzutreffenden Argumenten (wie dem nicht mehr bestehendem Überwegerecht und einer nicht verantwortbaren Versetzung von zwei Signalen, obwohl eines davon auf jeden Fall versetzt werden muss) bei der Anhörung des **RPDA** abgeschmettert. Die daraufhin als letzter Instanz dem **EBA** am 14.06.2021 vorgetragenen Einwendungen wurden erst auf Nachfrage mit Schreiben vom 10.05.2022 samt und sonders abgewiesen. **PRO BAHN** hat daraufhin von weiteren Einwendungen abgesehen, um die Modernisierungsmaßnahme der Station nicht weiter zu verzögern. Und das auch, weil der Verkehrsausschuss der Stadt Wiesbaden für das Vorhaben einstimmig grünes Licht erteilt hat.
8. Was das Gleis 2 betrifft, so laufen, nach nicht bestätigten Informationen, bestimmte Fristen mit Ablauf dieses Jahres ab. Das soll auch einer der Gründe für die ursprünglich einmal beschleunigte Abwicklung der gesamten Maßnahme gewesen sein.



Bild 27: Stahlschwellen und Gleise aus der Zeit der 1920er Jahre

9. Für den Betrieb eines Kreuzungsbahnhofs mit Mittelbahnsteig auf schwach frequentierten Nebenstrecken ohne eine technische Sicherung des Reisendenüberweges (RÜ) ist ein strikter Richtungsverkehr vorgeschrieben. Siehe hierzu auch die rote Einkreisung im Bild 7. Auch ist allgemein nur ein RÜ über eines der beiden Gleise zulässig. Man will damit u.a. einen „Tourismus“ von Fußgängern von einem in der anderen Ortsteil über Bahngelände unterbinden, die die Gleisüberwege als Abkürzung nutzen. Die Genehmigung des EBA für einen zweiten RÜ liegt derzeit nicht vor.

Auszug Schreiben EBA vom 10.05.2022 an PRO BAHN:

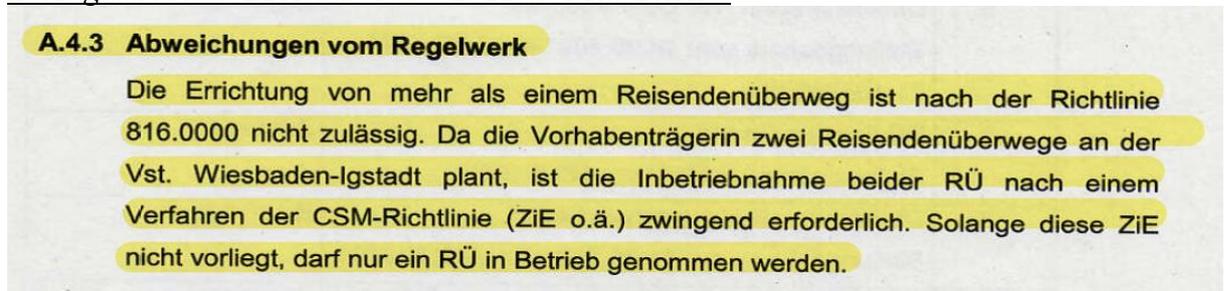


Bild 28 Anmerkung: ZiE

10. Der Richtungsverkehr hat zur Folge, dass der RÜ in Fahrtrichtung am Ende des Bahnsteigs angelegt werden muss und technische Einrichtungen in Verbindung mit einem ausreichend langen **Durchrutschweg** verhindern, dass Triebfahrzeuge bei Hp0 zeigendem Deckungs-signal den RÜ versehentlich befahren. Bei der verlangsamt weitergeführten Fahrt unter Hp2 sichert dann der Triebfahrzeugführer den RÜ.
11. Das Igstädter Viadukt ist stark sanierungsbedürftig (Bild 29). Außerdem muss die Bahnüberführung so verbreitert werden, dass zumindest ein beidseitiger sicherer Fußgängerweg angelegt werden kann. Auch ein Begegnungsverkehr von KFZ sollte zukünftig in dem Nadelöhr möglich sein. Weichen dürfen bekanntlich nicht auf Viadukten und im Normalfall nicht auf Brücken angelegt werden. Die Ersatzbrücke kann also ohne Mehrkosten für eine spätere Zweigleisigkeit vorbereitet werden. Der Ersatzbau sollte, um Sperrpausen zu minimieren, im gleichen Atemzug wie die finale Bahnhofsmmodernisierung erfolgen.



Bild 29: Sanierungsbedürftiges Viadukt; >>>> gern genutzter Trampelpfad zur Bornstraße. Bild 30: Trampelpfad.
Bild 31. Seit Jahren nicht nur von Jugendlichen praktizierter Zugang zu den Zügen (bis zu 30 Personen täglich).

Es ist wieder alles offen

Was den barrierefreien Umbau der VST Igstadt betrifft, so ist, wenn man ehrlich sein will, zum derzeitigen Zeitpunkt wieder alles offen. Selbst der Bau von zwei Außenbahnsteigen erscheint plötzlich als Option. Eine solche wäre nicht fahrgastfreundlich, erfordert den Bau einer Fußgängerunterführung und schließt sich durch bestimmte Besitzverhältnisse von vorneherein aus.. Zudem wäre man wieder bei Gesamtbaukosten von rund € 10 Mio.

Die Version mit dem Mittelbahnsteig bleibt somit die Vorzugsvariante. Bei einer Bahnsteiglänge von 140 Meter entsteht bei zwei Zugängen ein Gesamtlängenbedarf von 205 Meter (140 Meter plus 2 x 30 Meter Durchrutschweg inkl. 15 Meter Rampe mit 6 % Steigung plus 2 x 2,5 Meter für ein Podest). Dieser Platz steht bei vermittelter Anlegung des Bahnsteigs mit zwei Zugängen nur bedingt zur Verfügung. Die Genehmigung von zwei Gleisquerungen durch das EBA ist fraglich.



Bild 32

Das Betriebsmodell mit Linksverkehr und einem einzigem Zugang von der Bornstraße könnte, wie in Bild 32 dargestellt, aussehen. Es setzt voraus, dass eine Zufahrtsstraße auf dem Gelände des heutigen Trampelpfades von der Glöcknerstraße zur Bornstraße mit sechs P&R und zwei Behindertenparkplätze gebaut wird. Falls die Platzverhältnisse nicht mehr erlauben, wäre auch eine verkehrsberuhigte Einbahnstraße ausreichend. An den kleinen Wendehammer schließen sich K&R- und erweiterbare B&R-Plätze an. Der Fußweg vom Wendehammer bis zur Bahnsteigrampe ist absolut ebenerdig.

Die Züge Richtung Niedernhausen fahren dabei immer über Gleis 1, die in Richtung Wiesbaden bei Zugkreuzungen von Gleis 2, sonst von Gleis 1. Daher die entsprechende Signalisierung dort. Der Überwachungsmagnet (📡) des Asig/Dsig des Gleises 2 ist so zu positionieren, dass der Durchrutschweg für eine Einfahrt mit 20 kmh ab der Tafel eingehalten wird. **Keine Einfahrtstraße aus Richtung Wiesbaden nach Gleis 2!**



Bild 33:

Die Arbeiten zum Entfernen des alten Mittelbahnsteigs und zum Verschwenken des Gleises 2 können, bis auf das Setzen der westlichen Kante des Mittelbahnsteigs und den Einbau der beiden neuen Weichen, unter „Rollendem Rad“ erfolgen. Während dieser Zeit kann der Bahnbetrieb auf der Ländchesbahn in der HVZ im Stundentakt mit bis zur dreiteiligen Einheit der LINT41H weiterlaufen; daher muss der Behelfsbahnsteig für Gleis 1 auch 140 Meter lang sein und das Setzen des entspre-

chenden zusätzlichen Signals Richtung Wiesbaden muss zeitlich vorgezogen werden. Der neue Mittelbahnsteig sollte 4,50 Meter breit (Mindestnormbreite wären 3,60 Meter) sein, um den Fahrkartenautomaten und andere Service-Einrichtungen bequem aufnehmen zu können.

Wie sieht nun die Wegstreckenanalyse für das Einzugsmodell aus?

Fairerweise muss man eingestehen, dass es bei der „Einzugslösung“ überwiegend Gewinner, aber auch einige Verlierer gibt; nämlich die Bewohner in der nordwestlichen Unterstadt um die Straße Am Wiesenhang, die bisher einen direkten, aber extrem steilen Fußweg zur Hinterbergstraße nutzen können. Der neue Weg zum Bahn wird für sie fast dreimal so lang! Schon für die Bewohner der Florian-Geyer-Straße verkürzt sich der Zugang zum Bahnsteig um 80 Meter. Noch deutlich besser sieht es für die Anwohner in der Altmünsterstraße oder der Straße „Am Wasserturm“ aus. Hier verkürzt sich der Weg zu den Zügen um bis zu 400 Meter, in Einzelfällen sogar mehr als 400 Meter. Der verbesserte Zugang zu den Zügen ist eines der Hauptargumente, so viel Geld für die Modernisierung in die Hand zu nehmen.

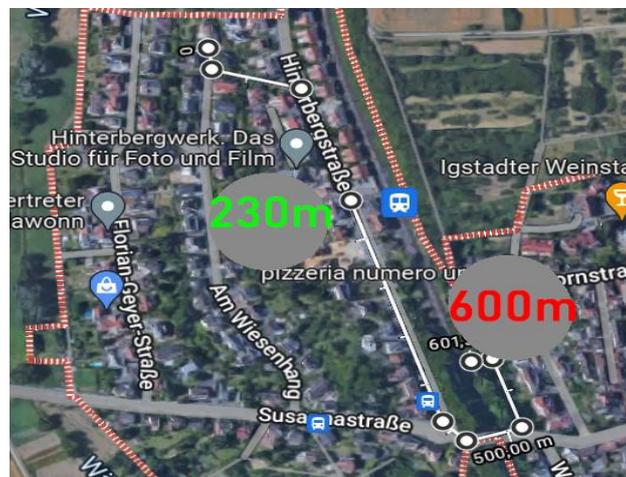


Bild 34

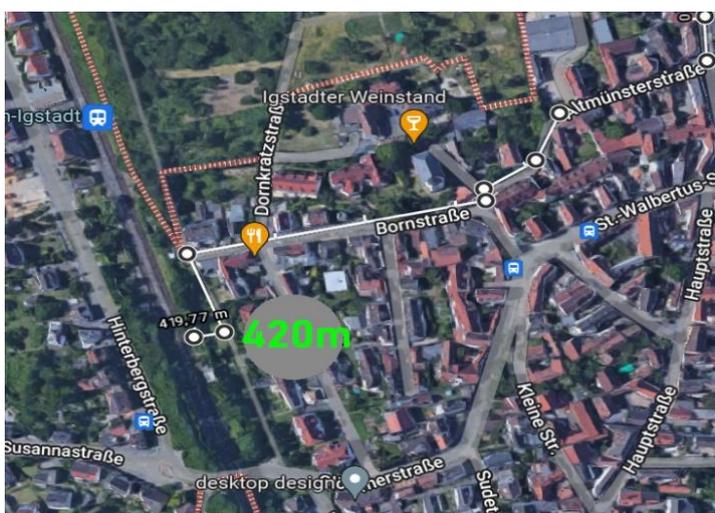


Bild 35 vom Ende der Florian-Geyer-Straße

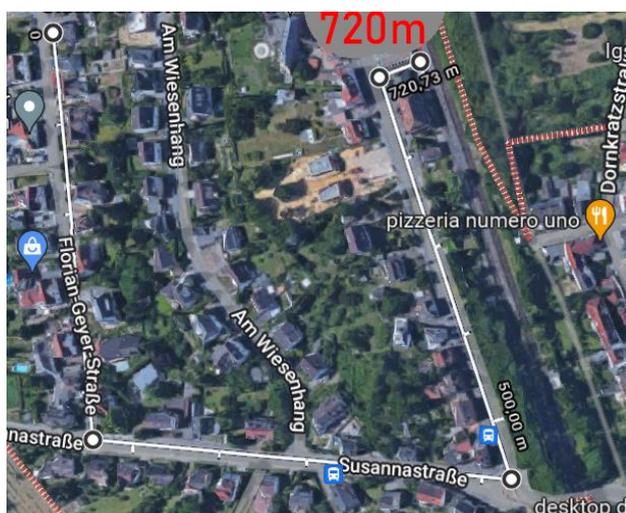


Bild 36

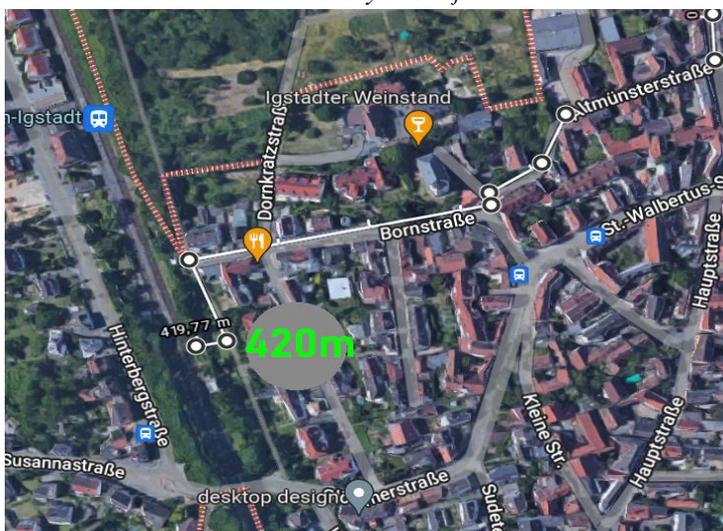


Bild 37 vom Ende der Altmünsterstraße

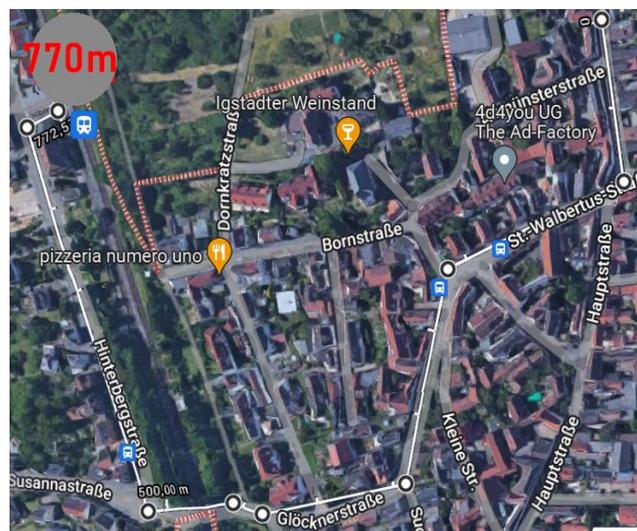


Bild 38



Bild 39 Weg von der Straße Am Wasserturm zum Bahnhof

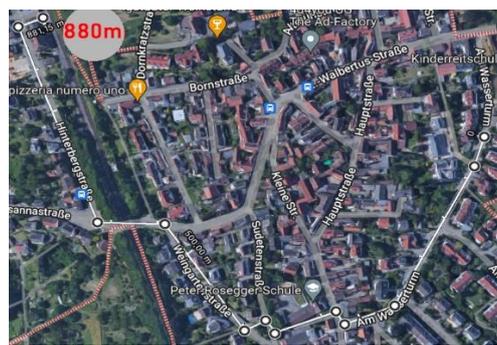


Bild 40

Die Entfernungsangaben beziehen sich auch den alten offiziellen Zugang, bei dem man 150 Meter und mehr zum Zug laufen musste, und dem von **PRO BAHN** vorgeschlagenen neuen Zugang, an dem beide Züge die unvermeidlichen, durchrutschbedingten 30 Meter vom Zugang zum Bahnsteig entfernt halten.

Runder Tisch

Vorstehender Vorschlag von **PRO BAHN** ist sicher nur eine Möglichkeit, die Modernisierung der Verkehrsstation Wiesbaden Igstadt auf preiswerte Weise zu realisieren. Der Vorschlag erhebt nicht den Anspruch, alle eisenbahntechnischen Vorschriften beachtet zu haben. Auch sind sicherlich nicht alle örtlichen Besonderheiten berücksichtigt. Eines aber steht zweifelfrei fest: Das Gedankenspiel von **PRO BAHN** verkürzt die Wege zu den Zügen für 90 Prozent der Einwohner Igstadts und benachteiligt nur einen ganz kleiner Teil der Bürger des nördlichen Teils des Unterdorfes. Der Vorschlag verdient es, auch nach Meinung unabhängiger Verkehrsexperten, einmal näher in Form eines Runden Tisches erörtert zu werden. Dem Gremium sollten angehören: Dezernat V der Stadt Wiesbaden, Ortsbeirat Igstadt, DB Station&Service, DB Netze, RMV, RTV, RSWE, PRO BAHN, Pro Bahn&Bus, VCD und DVWG (Moderator). Das Ergebnis dieser Runde, könnte, wie auch immer das Ergebnis aussehen dürfte, auf jeden Fall mit dazu beitragen, die Gemüter zu beruhigen.

Und noch ein Nachtrag: Man darf darauf gespannt sein, welche Triebwagen ab 12.12.2022 auf der Ländchesbahn zum Einsatz kommen. Die Desiro sind nach Stand der Dinge schon mal zum 01. Januar 2023 nach Ungarn verkauft. Ob die LINT41H im geplanten Umfang vom Taunusnetz abgezogen werden können, wenn im Gegenzug dort nicht ausreichend iLINT54-H2 zur Verfügung stehen, darauf darf man gespannt sein und auch, wie fahma auf die Lieferschwierigkeit der Industrie reagieren wird.

Bericht: Wilfried Staub; Fotos, soweit nichts anderes angegeben: Julien Alexandre, Markus Frey, Walter Frey, Wilfried Staub

Bild 41 + 42



Die einen gehen, die anderen kommen

Nun doch Wasserstoffbusse für Frankfurt

Die Umstellung auf emissionsfreie Busse in Frankfurt geht weiter. Einige Linien werden bereits mit batteriebetriebenen Bussen bedient, daran haben sich die Fahrgäste schon fast gewöhnt. Nun kommen die ersten mit Wasserstoff betriebenen Busse dazu, sie sollen ab Oktober auf der Metrobuslinie M36 rollen.

Frankfurt fährt (im wahrsten Sinne des Wortes) eine Doppelstrategie bei den emissionsfreien Bussen. Hier setzt man sowohl auf Batteriebusse als auch auf Wasserstoff als Energielieferant. Gegenüber batteriebetriebenen Bussen haben die Wasserstofffahrzeuge zwei Vorteile: Sie haben eine größere Reichweite (garantierte Reichweite: 350 km, damit ungefähr doppelt so viel wie die batteriebetriebenen Busse), und sie können innerhalb von 15 Minuten, also deutlich schneller betankt werden. Sie sind speziell für lange Linien geeignet.



Liniensführung M36

Der Frankfurter Fahrgastbeirat konnte einen der neuen Busse bereits im Juli besichtigen. An einem der heißesten Tage des Jahres im Juli trafen sich Mitglieder des Fahrgastbeirates auf dem Betriebshof am Römerhof, um den Bus in Augenschein zu nehmen. Die Beurteilung war sehr positiv. Wie bei den batteriebetriebenen Busse ist die ruhige und abgasfreie Fahrt sehr angenehm. Die Fahrzeugausstattung erfüllt die vom Fahrgastbeirat und traffiQ gemeinsam erarbeiteten Standards, die Ausstattung ist großzügig und kundengerecht. Auch die Barrierefreiheit, wie im Standard vorgesehen, ist umgesetzt, beispielsweise gibt es geriffelte Haltestangen im Ausstiegsbereich.

Die Busse werden zunächst in Höchst betankt, im nächsten Jahr soll die Wasserstofftankstelle am Betriebshof Römerhof in Betrieb gehen. Auch die Werkstatt wird für die Wartung der Wasserstoffbusse ertüchtigt.



Foto ICB

Die Wasserstoffbusse sind, ebenso wie die batteriebetriebenen, in der Anschaffung deutlich teurer als Dieselbusse. Pro Bus fällt mehr als das Doppelte des Kaufpreises eines Dieselmotors an. So verwundert es nicht, dass die Umstellung auf emissionsfreie Busse, zusammen mit dem Ausbau der Ladeinfrastruktur bzw. der Wasserstofftankstellen, nur mit entsprechender Förderung durch das Land zu schaffen ist.

Die Frankfurter Fahrgäste können sich nun auf die ersten Fahrten in den neuen Bussen freuen. Weitere Wasserstoffbusse sind „in Arbeit“, bzw. in Beauftragung. Auch Gelenkbusse sollen langfristig beschafft werden, diese sind jedoch heute noch nicht am Markt.

Bericht Kristine Schaal, Foto: ICB

Auf dem Weg zur Verkehrswende: Wie sieht er aus?

Die Initiative „Verkehrswende Hessen“ (www.verkehrswende-hessen.de), bei der auch **PRO BAHN** Hessen beteiligt ist, hatte einen Entwurf für ein Verkehrswendegesetz erarbeitet, welches Grundlagen für den Ausbau und die Förderung des Bahn-, Bus-, Fuß- und Radverkehrs in Hessen schafft.

Um das Gesetz durchzusetzen hat die Initiative für einen Volksentscheid Unterschriften gesammelt. Innerhalb von weniger als einem Jahr kamen so 70.232 Unterschriften zusammen, welche am 28.08.2022 im Rahmen eines Verkehrswende-Festivals und einer Fahrradsternfahrt an den hessischen Verkehrsminister Tarek Al-Wazir übergeben wurden. Mit der Fahrradsternfahrt sollte der große Rückhalt in der Öffentlichkeit für das Thema demonstriert werden. Laut Organisator Werner Buthe waren auf der zwischen Frankfurt und Wiesbaden gesperrten A66 ungefähr 10.000 Radelnde unterwegs. Wir sind alle froh, dass die Fahrradsternfahrt trotz hartnäckiger und auch noch sehr kurzfristiger Klagen der Autobahn GmbH und des Widerspruches der Polizeiführungsebene stattfinden konnte. Bei dem in Wiesbaden parallel stattfindenden Verkehrswende-Festival waren viele der das Gesetz unterstützenden Organisationen mit Ständen präsent, um über ihre Arbeit zu informieren. So hatten auch wir als Fahrgastverband **PRO BAHN** unsere eigene Präsentation vor Ort, der bei den Besuchern in großen Teilen auf Interesse stieß. Außerdem fand vor der Unterschriftenübergabe an den Minister eine Podiumsdiskussion zum Thema der Verkehrswende mit Minister Al-Wazir statt. Hierbei hat sich gezeigt, dass der Minister bewusst Fakten verdrehte, denn er lobend zum Beispiel die hohe Haltestellendichte in Hessen erwähnte. Aber was nutzt eine hohe Haltestellendichte, wenn viele Haltestellen nur für den Schulbusverkehr genutzt werden?



Vorstellung der Unterschriftenzahl auf dem Verkehrswende-Festival

Mit den 70.232 Unterschriften, die die Initiative Verkehrswende Hessen übergab, wurde das Quorum von ein Prozent der Wahlberechtigten für den Volksentscheid deutlich übererfüllt. Der Gesetzentwurf wurde von Seiten der Landesregierung für verfassungswidrig erklärt, weshalb man nun gar nicht in die zweite Phase einer Sammlung von Unterschriften von 5% der hessischen Wahlberechtigten in den Rathäusern gehen kann. Es heißt, dass Gesetz würde Bundeszuständigkeiten regeln und beinhalte unbestimmte Rechtsbegriffe.

Die Vorwürfe können als haltlos bezeichnet werden, denn der Gesetzentwurf wurde von der Initiative mit juristischer Beratung erarbeitet. Im Gutachten zur Ungültigkeit des Gesetzes zeigt sich ganz klar, dass die Auslegung von Rechtsbegriffen mit dem Ziel des Beweises der Ungültigkeit vorgenommen wurde. Deswegen wird nun auch gegen die beanstandete Verfassungswidrigkeit Klage erhoben. Parallel werden mit den Regierungsfractionen Verhandlungen stattfinden, sobald die Regierungsfractionen einen eigenen von ihnen erarbeiteten Gesetzentwurf vorlegen. Wir sind uns aber alle einig, dass, falls die Initiative einen Gesetzentwurf vorgelegt bekommt, der ihren Zielen nicht nahekommt, wir diesen nicht annehmen werden. Es ist auch geplant, mit einem Vertreter von **PRO BAHN** in das Verhandlungsteam zu gehen und für die Bahnthemen, wie zum Beispiel

Streckenreaktivierung und Hessentakt zu kämpfen.



Infostand von PRO BAHN auf dem Verkehrswende-Festival in Wiesbaden

Mitte September war das Verkehrswendegesetz auch Thema im Landtag. Hier wurde die Initiative von allen Parteien mit Ausnahme der AFD für ihre inhaltlichen Ziele und ihr Engagement gelobt. Tarek Al-Wazir hat die Initiative als Rückenwind für seine Verkehrspolitik bezeichnet. Ich würde sagen, dass die anderen Verbände und wir mit der Initiative eher die „Wachrüttelnden“ sind. Von den Grünen erwarten wir jetzt auf jeden Fall einen für den Klimaschutz und die Verkehrswende tragfähigen Gesetzentwurf, wenn wir angeblich sowieso Rückenwind für die Verkehrspolitik Al-Wazirs sein sollen.

Berichts: Philipp Loth und Bernd Rohrmann; Fotos: Thomas Kraft, Bernd Rohrmann

7. Tagung des bundesweiten Netzwerks der Fahrgastbeiräte in Hamburg

Am 16. und 17. September 2022 fand die 7. Tagung des bundesweiten Netzwerks der Fahrgastbeiräte in Hamburg statt. Gastgeber für die über 40 Mitglieder von Fahrgast- und Kundenbeiräten aus ganz Deutschland waren der Fahrgastbeirat Hamburg und der Hamburger Verkehrsverbund HVV. Das bundesweite Netzwerk der Fahrgastbeiräte traf sich erstmalig im November 2015, die Initiative ging vom Fahrgastbeirat Frankfurt am Main aus. Seitdem gibt es jedes Jahr im Herbst eine Tagung (mit Ausnahme des Corona-Jahres 2020), die Zahl der teilnehmenden Fahrgastbeiräte steigt von Jahr zu Jahr. Auch dieses Jahr war wieder das Sprecherteam des Frankfurter Fahrgastbeirates dabei, darunter auch die Autorin dieses Artikels.



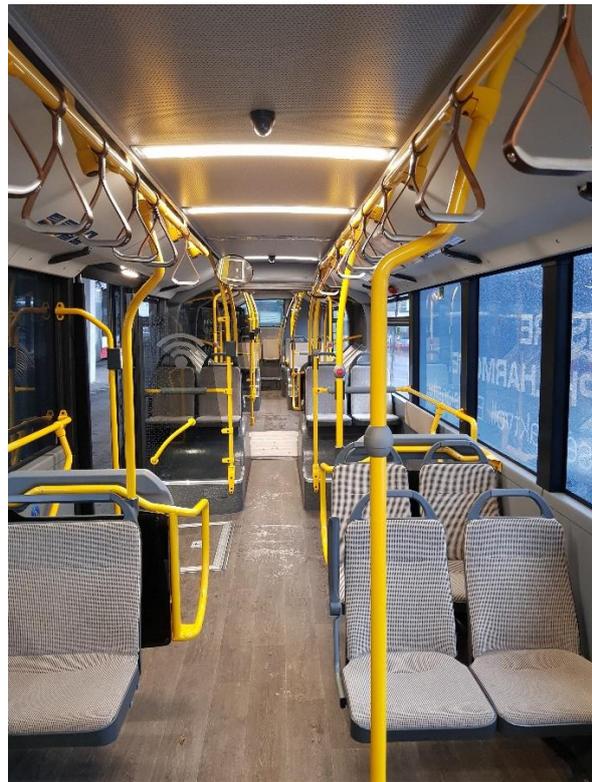
Wir tagten in Hamburg in der „Halle 13“ der Hamburger Hochbahn.

E-Busse der Hamburger Hochbahn

Mit einem E-Bus wurden wir zum ersten Programmpunkt, zur Besichtigung des neuen E-Busbetriebshofs Gleisdreieck der Hochbahn abgeholt.

Hamburg baut seinen Busverkehr mit E-Bussen sehr stark aus. Die Busse haben eine Reichweite von ca. 280 km, unter optimalen Bedingungen (einer Außentemperatur von 10 Grad) bis zu 400 km. Auf dem Betriebshof können bis zu 160 Busse gleichzeitig geladen werden. Die Busse werden nur auf den Betriebshöfen geladen, auf das Laden unterwegs mit sogenannten Pantographen verzichtet man nach vereinzelt Versuchen. Denn die notwendige exakte Positionierung der Busse erwies sich als schwierig, außerdem brachten Busverspätungen das Aufladen aus dem Takt.

Der Gelenkbus, mit dem wir unterwegs waren, war wie alle E-Busse angenehm leise. Auch die Ausstattung ist hochwertig. Diese konnten wir angesichts des Hamburger Wetters, das sich von seiner kühlen und feuchten Seite zeigte, umso mehr genießen.



Verkehrsbetriebe in Hamburg

Zurück von der Besichtigung erhielten wir Einblick in die verschiedenen Verkehrsbetriebe in und um Hamburg.

- Die Hamburger Hochbahn AG betreibt U-Bahnen und Busse. Straßenbahnen fahren seit dem Ende der 70-er Jahre nicht mehr in Hamburg. Das größte Infrastrukturprojekt ist der Bau der neuen U-Bahn-Linie 5 mit einer Gesamtlänge von 24 km in der Endausbaustufe. Der offizielle Spatenstich fand im September statt.
- Die S-Bahn Hamburg betreibt die S-Bahnen. Sie ist ein selbstständiges Tochterunternehmen der DB, hat also damit Betrieb, Service und Stationen in einer Hand, was zu kurzen Entscheidungswegen führt. Wichtigstes Projekt ist die Digitale S-Bahn, die mit ETCS weitgehend automatisiert fährt, Lokführer:innen sind auf den Fahrten mit Fahrgästen jedoch weiterhin vorgesehen, nur die Kehrfahrten werden die Bahnen autonom, ohne Fahrer, machen.

Mit der Digitalisierung können bis zu 30% mehr S-Bahnen auf der gleichen Infrastruktur fahren.

- Die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH) fahren in Hamburg und Schleswig-Holstein. Sie sind als reines Busunternehmen das viertgrößte Busunternehmen Deutschlands. Sie betreiben außerdem das On-Demand-Angebot „ioki Hamburg“, ein Ridepooling-Angebot mit Elektrofahrzeugen mit sechs Sitzplätzen. Außerdem sind sie sehr aktiv in Projekten zum autonomen Fahren.
- Der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) ist als Aufgabenträger für das Management des gesamten ÖPNV zuständig. 25 Verkehrsunternehmen bilden den Verkehrsverbund, der Verbund erstreckt sich über drei Länder (Hamburg, Schleswig-Holstein, Niedersachsen) sowie acht Landkreise.

Auch der Fahrgastbeirat des HVV stellte sich uns vor. Dieser war gemeinsam mit dem HVV der Gastgeber der Tagung. Den Abend des ersten Tages widmeten wir der Vernetzung untereinander bei einem gemeinsamen Abendessen im gemütlichen Lokal T.R.U.D.E. Trude war der Kosenamenname der Schildvortriebsmaschine, die beim Bau der vierten Elbtunnelröhre eingesetzt wurde und damals die weltweit größte ihrer Gattung war.

Das Hamburger Mobilitätskonzept

Der Samstag Vormittag begann mit dem Mobilitätskonzept von Hamburg. Das stellte uns der Senator Dr. Anjes Tjarks, Präses der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, vor. Gleich zu Beginn seines Vortrags erläuterte er „Verkehrswende“ sehr prägnant. Verkehrswende könne man in zwei Worten erklären: „Weniger Autos“. Dafür soll der ÖPNV deutlich attraktiver werden. „Mit dem Hamburg-Takt sollen alle Hamburger:innen künftig an jedem Ort der Stadt - ob Innenstadt oder ländlicher Randbereich - von morgens bis in die Abendstunden innerhalb von fünf Minuten ein öffentliches Mobilitätsangebot erreichen können“, so Tjarks. Der ÖPNV wird dazu massiv ausgebaut. Wichtige Bausteine sind die Digitalisierung des Schienennetzes, damit es auf der gleichen Infrastruktur mehr Verkehr abwickeln kann, aber auch etliche Ausbauprojekte. Dem Baubeginn der U5 war ein langer Konflikt vorausgegangen, es gab viele Stimmen, die statt des aufwendigen U-Bahn-Baus forderten, wieder eine Straßenbahn einzurichten. Tjarks argumentiert jedoch für die U-Bahn. Auch er bedauert es, dass es keine Straßenbahn mehr gibt, aber es sei besser, die U-Bahn jetzt so zu bauen, wie sie geplant ist, als weiter Zeit mit endlosen Diskussionen zu verlieren. Weitere Verbindungen, insbesondere auf den Tangentialen, sollen mit (emissionsfreien) Busverbindungen (auch Expressbuslinien) ausgebaut werden – und vielleicht irgendwann doch wieder mit Straßenbahnen?



Mit dem klassische ÖPNV kann man aber die o.g. Mobilitätsgarantie nur für etwa 85% der Hambur-

ger:innen erreichen. Die anderen 15% leben verteilt in der Fläche. Hier ist ein On-Demand-Zubringer-System geplant. Dieser ist nur mit autonomen Fahrzeugen durchführbar – weder wäre er mit Fahrpersonal finanzierbar noch gäbe es überhaupt ausreichend Fahrpersonal – etwa 25.00 Fahrer:innen würde man für das geplante Angebot benötigen!

In der anschließenden Podiumsdiskussion wurde das Mobilitätskonzept lebhaft diskutiert, Teilnehmer:innen: Dr. Anjes Tjarks, Heike Sudmann (stellv. Fraktionsvorsitzende der Linken in der Hamburger Bürgerschaft und Vorsitzende des Verkehrsausschusses), Dietrich Hartmann (Geschäftsführer des HVV) und Kai Seefried (Landrat im Landkreis Stade). Moderiert wurde sie von Harald Voß (FGB S-Bahn Berlin).

Was kommt nach dem 9-Euro-Ticket?

DEM Thema dieses Jahres, dem 9-Euro-Ticket, widmeten wir uns dem Rest des Vormittags. Christoph Aberle, Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Verkehrsplanung und Logistik der TU Hamburg, hielt einen eindrücklichen Vortrag zum Thema „Essen oder Busfahren? Wie Einkommensarme mobil sind und was ihnen das 9-Euro-Ticket gebracht hat“. Im Hartz-IV-Satz sind 40,27 für den ÖPNV vorgesehen. Bei weitem nicht in allen Städten gibt es eine Monatskarte für diesen Preis.

Was das bedeutet veranschaulichte Christoph Aberle auf einer Karte: Sehr viele Tafeln liegen in Hamburg so, dass Hartz-IV-Empfänger dorthin 3,50 für die einfache Fahrt bezahlen müssen – also: Essen oder Busfahren. Das 9-Euro-Ticket brachte gerade den Ärmsten hier im Land nicht nur eine große Entlastung im täglichen Leben, sondern echte Teilhabe – der ein- oder andere Hamburger konnte so seinen Kindern endlich einmal das Meer zeigen.

In drei Gruppen diskutierten wir über unsere Erfahrungen zum 9-Euro-Ticket. Klarer Gewinner sind Einfachheit und der Preis, darüber waren sich alle einig. Aber gleichzeitig haben die drei Monate im Sommer schonungslos die Probleme im ÖPNV offengelegt. Deutschland hat nun einmal kein Nachfrage - sondern ein Angebotsproblem im ÖPNV. Immerhin: Die Aufmerksamkeit für den ÖPNV war selten so groß. Man wird nun kaum wieder zu den alten „Zuständen“ zurückkönnen, das zeigen auch die aktuellen Diskussionen und Pläne zu einem Nachfolgeangebot.

E-Ticket vs. Barverkauf von Tickets

Einige Verbände wollen den Barverkauf von Fahrkarten in Bussen abschaffen, andere haben das schon getan. Dazu diskutierten wir lebhaft. Die Erfahrungen und Meinungen gingen weit auseinander, genauso verschieden sind die Angebote in den verschiedenen Regionen. Die Entwicklung wird wohl immer weiter weg vom Barverkauf gehen. Hoffen wir, dass der Nachfolger vom 9-Euro-Ticket diese Diskussion so weitgehend wie möglich überflüssig macht!

Empfehlungen für die Errichtung von Fahrgastbeiräten

Wir verabschiedeten die in einer Arbeitsgruppe entwickelten Empfehlungen für die Einrichtung von Fahrgastbeiräten. Sie fordern verpflichtende gesetzliche Regelungen im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) oder in den ÖPNV-Gesetzen der Länder zur Einrichtung von Fahrgastbeiräten. Darüber hinaus sollen Fahrgastbeiräte bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen als Träger öffentlicher Belange anerkannt werden.

Ausblick

Nach anderthalb intensiven Tagen auf der hervorragend organisierten Tagung machten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer wieder auf den Nachhauseweg, oder ließen das Wochenende auf dem Hamburger Hafengeburtstag ausklingen. Denn das war der einzige Wermutstropfen: Als die

Planung der Tagung bereits im vollen Gange war, wurde der Hafengeburtstag, der normalerweise im Mai stattfindet, auf genau dieses Wochenende verschoben. Durch den Besucherandrang standen entsprechend weniger (preiswerte) Hotelkapazitäten zur Verfügung. Verschieben konnten wir nun unsere Tagung auch nicht mehr, dazu war bereits zu viel organisiert. Immerhin gab es ein bezahlbares Kontingent an Zimmern in einem Hotel in Flughafennähe, jedoch hielt das möglicherweise den ein oder anderen doch von der Teilnahme ab.

Wir freuen uns auf die Tagung im nächsten Jahr, Termin und Ort stehen bereits fest: 06./07. Oktober 2023 in Halle, anlässlich des 20-jährigen Bestehens des Fahrgastbeirates Halle.

Referenzen

www.fahrgastbeiräte.de – Internetauftritt des Netzwerks der Fahrgastbeiräte. Dort werden auch alle (öffentlichen) Unterlagen zur Tagung zu finden sein.

<https://www.fahrgastbeiräte.de/themen/#> - Empfehlungen für die Einrichtung von Fahrgastbeiräten zum Download stadtarmmobil.de - Armut und Mobilität in Hamburg und Berlin

Bericht: Kristine Schaal, Fotos: Klaus Linek, traffiQ, Frankfurt am Main



**Fahrgastverband
PRO BAHN**



Werden auch Sie Mitglied im Fahrgastverband PRO BAHN

Haben Sie Interesse konstruktiv mitzugestalten

- an Vorschlägen zur Verbesserung von Fahrplänen für Busse und Bahnen,
- an Eingaben zu Umbauten von Bahnstationen zu,
- an der Verfassung von Stellungnahmen zur Fortschreibung von Nahverkehrsplänen,
- an Ideen für eine Verkehrswende in Hessen,
- bei Fahrgastbeiräten von Verkehrsverbänden und Lokalen Nahverkehrsorganisationen,
- bei der Reaktivierung von Bahnstrecken?

Dann ist das hier die richtige Adresse:

Fahrgastverband PRO BAHN, RV Großraum Frankfurt am Main
Postfach 11 14 16, 60049 Frankfurt am Main
frankfurt@pro-bahn-hessen.de, Telefon: 069 244 372 257 (AB)

Kritische Anmerkungen des RV Mittelhessen zum Baustellen-Umleitungsfahrplan der Main-Weser-Bahn 2022

Nachdruck mit freundlicher Zustimmung der Autoren

Zwei Phasen der Fahrpläneinschränkung mussten die Fahrgäste der Main-Weser-Bahn, der wichtigsten Hauptachse des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) Hessens, im Sommer 2022 hinnehmen.

Vom 13.06. bis 08.07. fuhren nur noch jeweils zweistündlich der RE30 Doppelstock sowie der RE98/99 der Hessischen Landesbahn (HLB) den direkten Weg. Der Mittelhessen-Express RB40/41 fuhr bereits ohne Zwischenhalte ab Friedberg bis Hanau und von dort nordmainisch bis zum Endpunkt Frankfurt-Süd. Die RB49 blieb noch als Zug mit Zwischenhalten von Friedberg bis Hanau bestehen.



Schon vor der Vollsperrung ab dem 09.07. gab es zwischen dem 13.06. und dem 08.07. den eingeschränkten Fahrplan, dass nur stündlich der RE30 sowie der RE98/99 zwischen Mittelhessen und dem Frankfurter Hbf fuhren. Die RB40/41 des Mittelhessen-Express hatte man schon herausgenommen. Schon da platze der Bahnsteig 8 (Gleis 14/15) aus allen Nähten.

Vom 09.07. bis 04.09.2022 kam dann die achtwöchige Vollsperrung. Der RE30 und der RE98/99 fuhren nun ab Friedberg die Umleitungsstrecke, jedoch ohne Halt über Hanau, dann mit Stopp in Frankfurt-Ost und am Endpunkt Frankfurt-Süd. Die RB49 entfiel ganz, die RB40/41 fuhr ab Friedberg mit allen Unterwegshalten nur bis Hanau und wendete dort.

Im Fernverkehr wurde die DB-FV-Linie 26 während der gesamten Phase mit Halt in Frankfurt-Süd über Hanau umgeleitet. Die DB-FV-Linie 34 endete ab dem 09.07.2022 von Norden kommend in Friedberg.

Das Fazit: Der Umleitungsfahrplan während der Vollsperrung ist völlig in die Hose gegangen. Mittelhessen als Region mit einer Million. Einwohnern derart abzuhängen, kann so als Interessensvertretung für Fahrgäste nicht akzeptiert werden. Wir artikulieren auch an dieser Stelle unseren deutlichen Protest. Die verantwortlichen Stellen des Verkehrswesens, u.a. DB Netz, DB Regio, RMV, sie haben völlig versagt. So etwas wollen wir für die Zukunft nicht mehr. Wann immer es erforderlich ist, werden wir das Versagen vom Sommer 2022 artikulieren und andere Fahrpläne einfordern sowie im Vorfeld versuchen, dass es nie mehr soweit kommt.

Dies sind deutliche Worte, welche wir an folgenden Fakten festmachen. Man kann nicht die Region Mittelhessen komplett vom Frankfurter Hbf abkoppeln. Wenn hier Bauarbeiten im Hbf mit der Sperrung der Gleise 12 und 13 ins Feld geführt werden, so hätte es trotzdem Lösungen gegeben.

Die noch verbliebenen SPNV-Leistungen aus Mittelhessen wurden alle ab Hanau über die nordmainische Strecke, d.h. über Maintal, abgewickelt. Dort befinden sich im Taktfahrplan lediglich die Leistungen der Achse von und in Richtung Aschaffenburg/Unterfranken mit den Linien RE54, RB58, RB59. Die Verantwortlichen des Verkehrswesens waren nicht bereit, auch nur ein Jota von anderen SPNV-Achsen während dieser acht Wochen zu verändern. In früheren Fällen lief dies bei Baustellen an anderen Orten anders. Die Region westliches Unterfranken hat mit Aschaffenburg (70.000 Einwohner) ansonsten nur eine eher ländliche Struktur. Mit geringfügigen Anpassungen der RE54, RB58 und RB59 wäre es möglich gewesen, auf der nordmainischen Seite mehr SPNV-Leistungen aus Mittelhessen darzustellen. Die Verstärkerfahrten, welche nur von Frankfurt kommend bis Hanau fahren, hätte man herausnehmen können. Die auf allen Unterwegsstationen haltenden RB58 hätten teilweise nur wenige Minuten verschoben werden müssen.

Zweiter Punkt, die Gleisbelegung im Frankfurter Hbf. Okay, die Gleise 12 und 13 stehen nicht zur Verfügung. Die Gleise 14 und 15, auf welchen normalerweise die meisten Züge aus Mittelhessen enden und wenden, stand fast die gesamten acht Wochen lang leer. Gut, auch hier muss man sagen, es gab im Zulauf auf den Hauptbahnhof Gleisbauarbeiten. Die dauerten nicht acht Wochen und erstreckten sich im Schwerpunkt auf den Bereich in Höhe Galluswarte, nördliche Camberger Straße. So wäre es möglich gewesen, aus Süden und Westen kommende RB- und RE-Linien in Frankfurt auf die Gleise 14 und 15 zu verlegen, welche sonst auf den Gleisen 10 und 11 und anderen Gleisen halten.

Unser Konzeptionsgedanke: Die RE30 und RE98/99 wären in den Hauptbahnhof eingefahren. Die RB40/41 hätte in Frankfurt-Süd gewendet und die Verstärkerfahrten Frankfurt-Hanau mit allen Unterwegshalten u.a. in Maintal, mitgenommen. Wenn es phasenweise erforderlich geworden wäre, die „große Schleife“ über Louisa, Sportfeld und Niederrad mitzunehmen, dann hätte man dies auch akzeptiert. Jedoch wäre auch dies nicht während der gesamten acht Wochen notwendig gewesen, wenn man die Leistung aus Unterfranken angepasst hätte.

Anscheinend sind den Verantwortlichen bei DB und RMV die Fahrgäste aus Unterfranken mehr wert als die Fahrgäste aus Nord- und Mittelhessen.

Inzwischen widerlegte Aussage der Verkehrsverantwortlichen: Wenn die Züge in den Hauptbahnhof einfahren, gibt es zu große Verspätungen

Diese These wurde im Vorfeld über Monate gegenüber der Öffentlichkeit ins Feld geführt, um den misslungenen Fahrplan zu verteidigen. Die Realität hat die Herrschaften eingeholt. Wie sich der Unwille des Verkehrswesens auswirkt, konnte man im Alltag der acht Wochen sehen.



Alltag von Verspätungen während der Vollsperrung, auch schon am frühen Morgen.

Die nur von und bis Hanau fahrenden RB40/41 hatte zu 40% Verspätungen von mehr als 30 Minuten, 10% ihrer Fahrten sind ganz ausgefallen oder man hat sie auf der Teilstrecke wegen der großen Verspätung wenden lassen. 25% hatten Verspätungen von über 15 Minuten, nur 25% hatten weniger als 15 Minuten oder waren gem. Eisenbahnwesen pünktlich.

Die RE30 und RE98/99 fuhren zu 60% Verspätungen von 30 Minuten und mehr ein, 10% haben vorzeitig gewendet, Komplettausfälle wurden nicht festgestellt. 30% hatten Verspätungen von mehr als 15 Minuten und nur 10% hatten weniger als 15 Minuten Verspätung oder waren pünktlich.

Diese Werte beruhen auf der Erfassung mehrerer ehrenamtlich Tätiger, welche täglich die Main-Weser-Bahn aus beruflichen Gründen nutzen. Sie zeigen deutlich auf, dass es nichts gebracht hat, die kompletten SPNV-Leistungen der Main-Weser-Bahn für acht Wochen im Frankfurter Hauptbahnhof zu streichen. Der vorweg beschriebene Gesamtorschlag mit der RB40/41 bis Frankfurt-Süd und den RE30, RE98/99 bis Frankfurt Hbf wäre nicht störanfälliger gewesen.

Eine deutliche Kritik muss an dieser Stelle zusätzlich vorgebracht werden. Die letztgenannten RE-Züge hielten alle an Gleis 9 in Frankfurt-Süd. Dies ist ein viel zu schmaler Bahnsteig mit nur einer Treppe. An solch einem Bahnsteig einen überfüllten Zug mit allein schon knapp 800 Sitzplätzen enden zu lassen und in der geplanten Wendezeit von nur 15 Minuten dort die Menschen inkl. Gepäck, Fahrräder, Kinderwagen, aus- und einsteigen zu lassen, war verantwortungslos und risikobehaftet. Die Menschen sind, um schneller zur Treppe zu gelangen, in den ersten Wochen teils zu Dutzenden über das in Betrieb befindliche Nachbargleis 10 gelaufen. Dass Menschen zu Schaden kommen könnten, wurde fahrlässiger Weise nicht beachtet. Nach drei Wochen standen Bahnsteiglotsen an Gleis 9, die die Situation wegen der Menschenmassen jedoch nur zum Teil unter Kontrolle bringen konnten.



Völlig überfüllter, viel zu schmaler Bahnsteig an Gleis 9 in Frankfurt (Main) Süd. Aussteigende Fahrgäste stecken noch im Zug fest, während die ersten einsteigenden Fahrgäste sich schon in den Zug quetschen. Die einzige, nicht barrierefreie Treppe zur B-Ebene ist ebenfalls verstopft.

Diese tumultartigen Szenen ereigneten sich insbesondere auch an den großen Unterwegshalten Marburg, Gießen und Friedberg. Die Leistung RB40/RB41 mit dem aufwendigen und unzuver-

lässigen Umstieg in Hanau hatten die Gelegenheitsfahr-gäste nicht auf dem Schirm und quetschten sich alle in den stündlichen Zug.

Noch ein Kritikpunkt, die Fahrgastinformation. Die Daten wurden teils überhaupt nicht aktuell bereitgestellt oder stimmten nicht. Zusagen von Zugbegleitpersonal, dass z.B. bei der vorzeitigen Wende der Nachfolgezug auch diverse Zwischenhalte anfahren würde, stimmten in der Realität nicht, die Menschen mussten in Einzelfällen 50 km lange Rückfahrten in Kauf nehmen.

Fazit: Der Umleitungsfahrplan 2022 ist in die Hose gegangen. Wir fordern von **PRO BAHN** Leistungen gemäß der Umleitungsfahrpläne 2017, 2018, 2019 und 2020. Zudem gehört solch eine umfassende Maßnahme breiter vorbereitet und diskutiert. Gut wäre, wenn es auch bei dem Main-Weser-Bahn-Ausbau ein Beteiligungsforum geben würde, in welchem frühzeitig solche Umleitungsverkehre gemeinsam entwickelt werden.

Bericht: Lars Möbius

Fahrgäste wurden im Schienenersatzverkehr zwischen Bad Vilbel und Frankfurt völlig im Unklaren gelassen

Wer zwischen dem 09.07. und dem 04.09.2022 von Norden kommend werktags in Bad Vilbel mit der S-Bahn ankam, fand dort sehr viel Unübersichtlichkeit vor. Teils sehr versteckt fand man in der Unterführung das magentafarbene SEV-Zeichen für Schienenersatzverkehr. Gelangte man auf den Bahnhofsvorplatz mit den Bushaltepunkten, so war dort nur ein kleiner einlaminiertes A4-Zettel mit dem gleichen Symbol.

Sehr großzügig, die Stellplätze mit der Ruhezone für pausierende Busse und ihre Fahrer. Für die Fahrgäste selbst war erst nach fünf Wochen ein weiteres Zeichen an einem der Haltestellenschilder zu finden. Alles in allem eine sehr unbefriedigende Situation. Vielmehr hätte man sich neben dem magentafarbenen Symbol noch weitere Texthinweise auf großen Tafeln gewünscht, die ob ihrer Vergänglichkeit durchaus auch in einfachem Material gehalten sein können. Texte wie: „Bus-Ersatzverkehr von/nach Frankfurt für S-Bahn“ wären hilfreich gewesen.

Noch heftiger fällt die Bewertung rund um den Busbetrieb selbst aus. Es wurden Busunternehmen außerhalb der Region beauftragt, welche teilweise keinerlei Hinweise auf Zielangaben hatten. Das heute standardisierte Display auf der Frontseite war mit Folien überklebt, auf welchen lediglich stand: „Schienenersatz-verkehr“. Andere Busse hatten zwar „SEV“ oder „Schienenersatzverkehr“ im Display stehen, weitere Hinweise hingen aber nur als kleine Papierseiten in den Scheiben des Busses. Nur sehr wenige Busse waren akzeptabel gekennzeichnet.



Bild links: Dies war wochenlang der einzige Hinweis abseits des provisorischen Fahrplan-aushangs am Haltestellen-schild, welcher auf der Ostseite des Bahnhofs Bad Vilbel auf die Ersatzbusse der Linien S6E und S6X hingewiesen hat.

Wenn es denn nur einen Linienweg gegeben hätte, es gab jedoch derer zwei und zwar folgende:

Linie S6E: Linienweg weitgehend entlang der eigentlichen S-Bahn-Stationen bzw. in der Nähe derselbigen.

Linie S6X: Linienweg direkt von Bad Vilbel als Schnellbus über die Friedberger Landstraße nach Frankfurt zur zentralen S- und U-Bahn-Haltestelle Konstabler-wache und umgekehrt.

Angesichts des vorweg beschriebenen Busmaterials, bei welchem geschätzt nur jeder vierte Bus eine auch für ortsunkundige Fahrgäste akzeptable Fahrgastinformation hatte, und des miserabel ausgeschilderten Bahnhofsumfeldes in Bad Vilbel muss man von einem missratenen Schienenersatzverkehr für die S6 sprechen. Der Autor dieses Artikels war zweimal vor Ort, zu unterschiedlichen Wochentagen. Stets waren umherirrende Fahrgäste anzutreffen, welche nicht weiter wussten. Neben den klassischen blau-weißen Haltestellen-Löffelmasten mit den Zielangaben

des regulären Linienverkehrs wäre es notwendig gewesen, bei dem betreffenden Bussteig eine auffällige Infotafel aufzustellen, auf der die Linienwege der S6E und der S6X deutlich erkennbar gewesen wären.



In Bad Vilbel ankommender SEV-Bus aus Frankfurt ohne digitale Beschriftung, lediglich mit kleinem Laminatschild hinter der Scheibe.

Das Paddel der Ersatzhaltestelle war wochenlang ohne SEV-Hinweis.

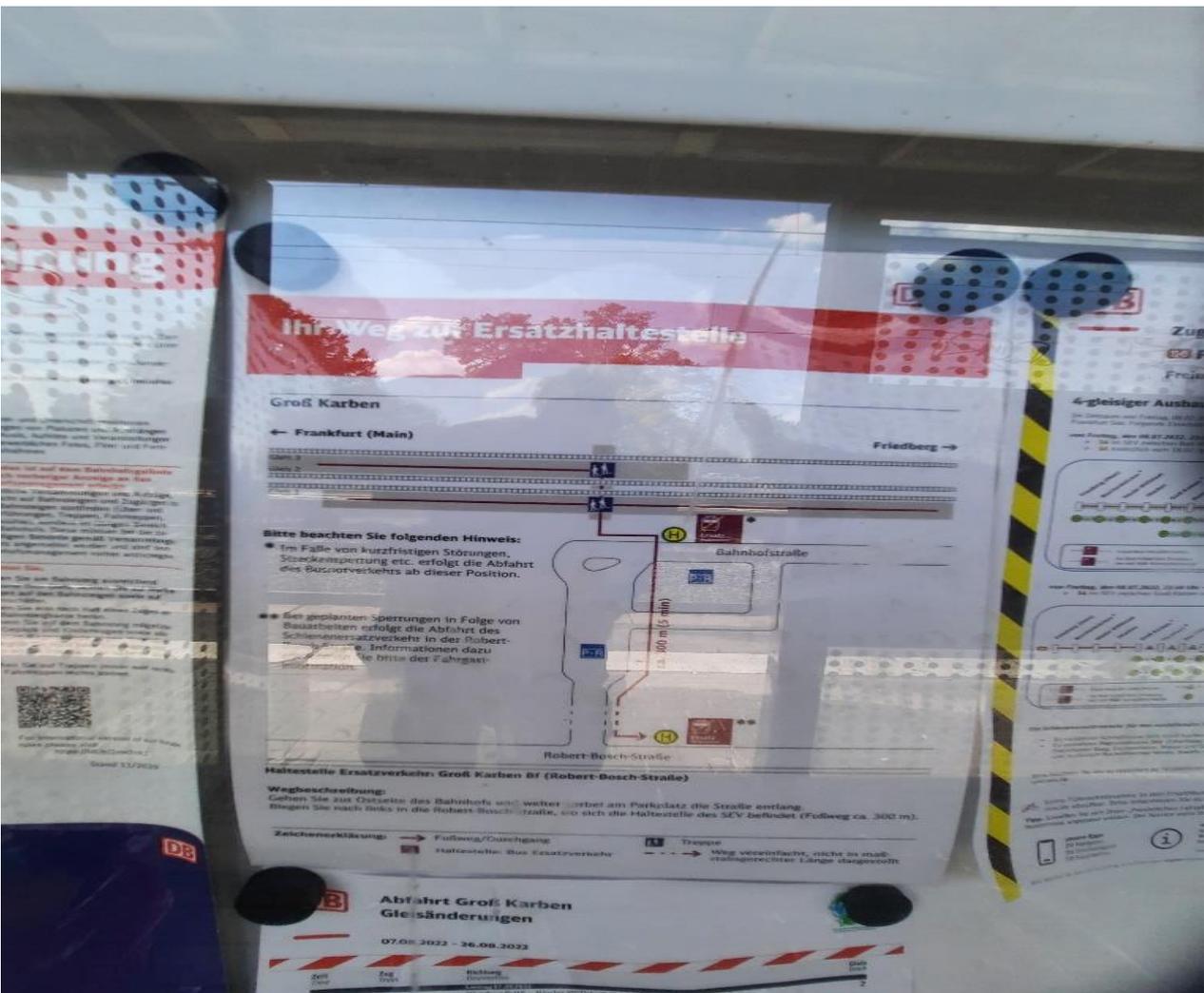
Eine dynamische Fahrgastinformation wird nicht gefordert. Jedoch angesichts der langen Aufstellfläche für „ruhende Busse“ in der Dieselstraße von geschätzt 300 Metern hätte man durchaus zwei Ersatzhaltestellen in unmittelbarer Nachbarschaft errichten können, um die Abfahrtspunkte der Linien S6E und S6X von vornherein zu trennen.

Es bedarf noch nicht einmal aufwendiger Konstruktionen. Auch einfache und wetterfeste Plakattafeln genügen für den Schienenersatzverkehr, wenn diese mit einer deutlichen und großen Schrift anzeigen, welche Linien mit welchem Fahrweg an den jeweiligen Haltestellen abfahren. Mit wenig mehr Aufwand wäre in Bad Vilbel eine zufriedenstellende Situation sowohl für Pendlerinnen und Pendler als auch für Ortsunkundige herstellbar gewesen.

Am Wochenende und werktags in den späten Abendstunden war Bad Vilbel komplett vom Schienenverkehr abgeschnitten. In dieser Zeit fuhren die Züge des nördlichen S6-Abschnitts nur zwischen Friedberg und Groß-Karben.

In der Nachbarstadt Karben war es für das Wochenende nicht besser

Auch in der Stadt Karben kann man nicht von einer guten Vorbereitung sprechen, dass der Fahrgast eine gute Wegeführung und Information vorgefunden hätte. So musste man rund 300 m vom Bahnhof bis zur Ersatzhaltestelle des SEV in der Robert-Bosch-Straße laufen. Nach rund 100 m hinter einem Wendehammer waren dann auch einzelne auf dem Asphalt aufgeklebte „SEV-Fußtapsen“ zu finden. Im Bahnhofsbereich waren lediglich der Aushang in der Vitrine am Bahnsteig sowie eine provisorisch angebrachte Karte an einer anderweitig genutzten Buswartehalle zu finden.



Auch hier stellt sich die Frage, warum es nicht möglich ist, durch auffällige Tafeln mit großer Schrift den Weg zwischen dem Bahnhof und der Ersatzhaltestelle zu kennzeichnen.

Im Fall Groß-Karben muss man jedoch die Frage stellen, warum denn der Schienenersatzverkehr wirklich nur in der Robert-Bosch-Straße halten konnte. Durch die Wegnahme einiger Stellplätze wäre eine Lösung direkt am Bahnhof Karben möglich gewesen. Die Verantwortlichen von RMV, Deutscher Bahn, ZOV-Verkehr für den Wetteraukreis und der Verkehrsgesellschaft Frankfurt hätten mehr Ideenreichtum und Sorgfalt für die Fahrgäste aufwenden müssen.

Bericht und Fotos: Thomas Kraft

Die Verantwortlichen für die Baustellen zwischen Bad Vilbel und Frankfurt am Main haben ihre Sache gut gemacht

Zwölf Wochen massive Einschränkungen im Sommer 2022 liegen nun hinter uns. Zunächst war vom 13.06. bis 08.07. die Strecke in Teilen noch eingleisig befahrbar, dann jedoch kam es vom 09.07. bis 04.09. zur Vollsperrung. Dass diverse Aussagen in der Bevölkerung, man hätte eine Vollsperrung vermeiden sollen, so nicht stehenbleiben können, sollen die Bilder zu diesem Artikel aufzeigen, welche während der Bauzeit fotografiert wurden.

Von Norden angefangen, wird an dieser Stelle kurz erläutert, was nun im Sommer 2022 passiert ist.



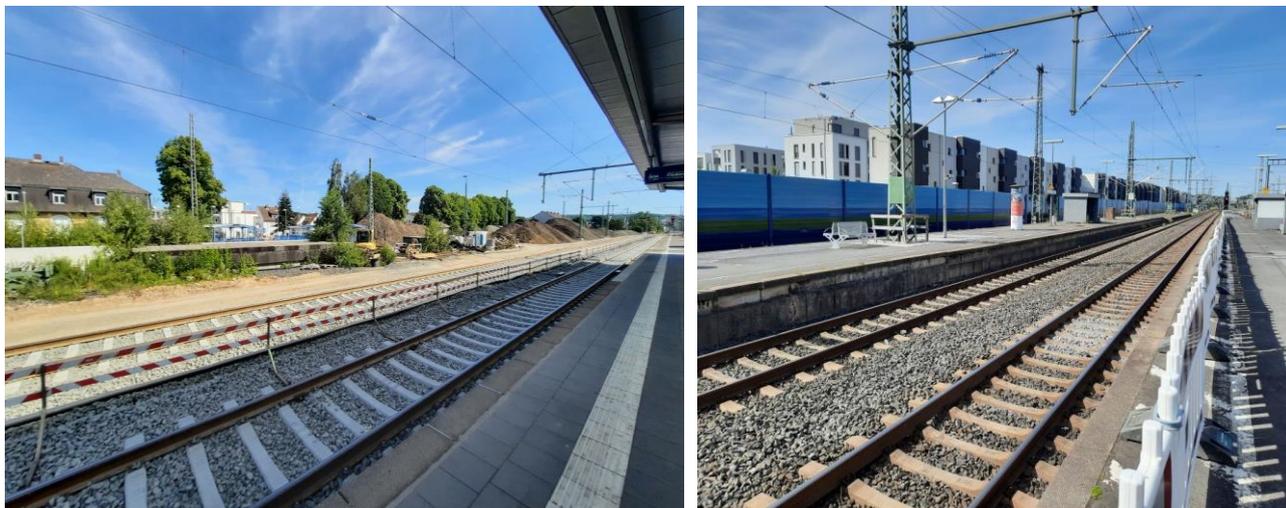
Das Bahnareal von Bad Vilbel in Blickrichtung des derzeit verwahrlosten alten Bahnhofsgebäudes sowie des Stellwerks. Man kann erkennen, dass im Tiefbau die Flächen komplett neu mit dem Unterbau hergerichtet werden, um später darauf wieder Gleisanlagen zu errichten. Vorn das Gleis 5, daneben schon das neue Gleis 4, welches ohne Bahnsteigkante bleiben wird.

Bahnhof Bad Vilbel

Der Betrieb für den Personenverkehr fand schon seit Jahren auf den Gleisen 5 bis 9 im westlichen Teil des Bahnareals statt. Das Gleis 6 ist ein Stumpfgleis der Niddertalbahn für in Bad Vilbel endende Züge. Die Gleise 5 und 7 dienen der nördlichen, die Gleise 8 und 9 der südlichen Fahrtrichtung. Der

östliche Teil des Bahnareals, zur Kernstadt und zum Bahnhofsgebäude sowie dem Stellwerk hin gelegen, lag jahrzehntelang zum Teil brach, zum Teil wurde er nur ab und an für den Güter- und Rangierbetrieb genutzt.

Das wird sich nun ändern. Aus diesem Grund wurde die gesamte Fläche zwischen dem Gleis 5 und dem alten Bahnhofsgebäude und dem Stellwerk ausgehoben und komplett neu aufgebaut. Hier entsteht die neue Haltestelle der S-Bahn mit den neuen Gleisen 1 und 3. Das Gleis 2 wird ein Kopfgleis, das Gleis 4 wird keine Bahnsteigkante haben.



Bahnhof Bad Vilbel, Blickrichtung Südost. Man erkennt in der Mitte den künftigen Treppenaufgang für den Bahnsteig der S-Bahn. Im Hintergrund der Abraum des Abbruchs der alten Niddabrücke (Bild links). Wegen des Kurbades Bad Vilbel in blau gehalten, die neue Lärmschutzwand auf der Westseite des Bahngeländes hinter dem Gleis 9. Nur lange so blau bleiben wird diese nicht, wir kennen die deutschlandweiten Anblicke. Dahinter war bis vor wenigen Jahren noch freies Feld mit einer Grünbrücke, und nun entstehen seit 2018 die Neubauquartiere Quellenpark und Stadtgarten mit rund 1.000 Wohnungen für 3.000 Menschen und direkter Anbindung an den ÖPNV (Bild rechts).

Neubau Niddabrücke zwischen Bad Vilbel und Bad Vilbel Süd

Dass die Vollsperrung im Sommer 2022 unausweichlich war, beweist eindrucksvoll der Neubau der Niddabrücke. Die Main-Weser-Bahn führt zwischen den beiden Stationen über den Fluss, welcher im Vogelsberg entspringt und bei Frankfurt-Nied in den Main mündet. Die 1850 erbaute Sandsteinbrücke erfüllte bis zum 08.07.2022 ihren Zweck. Jedoch befand sich ihre Lage für den viergleisigen Ausbau so ungünstig, dass ein Abbruch des denkmalgeschützten Bauwerks unausweichlich war. Die siedlungstechnischen Zwangspunkte mit der Frankfurter Straße auf der Ostseite und der Sportanlage auf der Westseite sowie der Kurvenlage der Trasse haben es nicht möglich gemacht, das Bauwerk zu erhalten. Dies ist der Beweis dafür, dass mehrere Wochen durch Bad Vilbel kein Zug rollen konnte und die Umfahrung über Hanau notwendig war. Schon eine Woche nach der letzten Fahrt waren die Steine und Bruchstücke der alten Brücke von 1850 komplett verschwunden, wie das nachfolgende Foto eindrucksvoll beweist. Damit haben die Bauarbeiterinnen und Bauarbeiter deutlich aufgezeigt, dass sie im Zeitplan arbeiten. 24 Stunden Tätigkeiten an sieben Tagen die Woche waren acht Wochen lang angesetzt.

Nun zum Ende der Sperrpause kann man feststellen, die neue Brücke steht, die Gleise liegen, die Züge können nun zwischen Bad Vilbel und Frankfurter Berg auf der neuen Trasse fahren.



Die Fläche der verschwundenen historischen Bahnbrücke am 17.07.2022. In der Freifläche im mittleren Bildteil lagen am 08.07.2022 noch die alten Bahngleise. Weit im Hintergrund ist die Bahnanlage zu sehen. Auf der linken Seite steht bereits die neue Brücke für die beiden Regional- und Fernzuggleise, welche einige Meter außerhalb vorgefertigt wurde und noch eingeschoben werden muss. Die graue Fläche in der Mitte ist die „verrohrte Nidda“, hier befindet sich das Flussbett. Rechts der Bauzaun zur Frankfurter Straße hin, der früheren B 3 (Bild links).

Dieselbe Stelle fünf Wochen später am 21.08.2022. Die neue Niddabrücke ist eingeschoben. Sie wird als Bauwerk nicht alleine bleiben. Östlich, im Bild rechts daneben, wird ein gleiches Bauwerk bis Mitte 2023 errichtet, um auf der hier noch sichtbaren Brachfläche die beiden Gleise für die S-Bahn zu errichten, welche dann im Dezember 2023 in Betrieb gehen (Bild rechts)

S-Bahn-Station Bad Vilbel Süd

Diese Station wird ausschließlich von Zügen der S6 angefahren und die soll auch so bleiben. Mit der Verlagerung des Zugverkehrs auf den auf der Westseite liegenden neuen Bahndamm im Abschnitt zwischen Bad Vilbel und Frankfurter Berg ab dem 05.09.2022 ist auch die Station Bad Vilbel Süd wieder in Betrieb. Damit man zu Fuß und mit dem Rad zwischen Stadtzentrum und Nidda Ufer auf die jeweils andere Seite gelangt sowie die Bahnstation erreicht, wurde die bestehende Fußgängerüberführung um eine provisorische Stahlbrücke mit langen Rampen in „Zick-Zack-Form“ ergänzt.

Die alte Gleistrasse ist auch nach dem 05.09. in diesem Bereich komplett stillgelegt. Stattdessen fahren für gut eineinhalb Jahre auch die S-Bahnen auf den Gleisen der Regional- und Fernbahn. Dafür wurden, wie auf den Bildern der Bahnstation Bad Vilbel Süd sichtbar ist, zwei provisorische Bahnsteige mit der Höhe 76 cm an den Außenseiten der neuen Bahntrasse errichtet. Über die provisorische Stahlbrücke sind beide Bahnsteige bis Ende 2023 zugänglich, sieht man einmal von den 20 cm Höhenunterschied zu den S-Bahnzügen mit 96 cm ab.

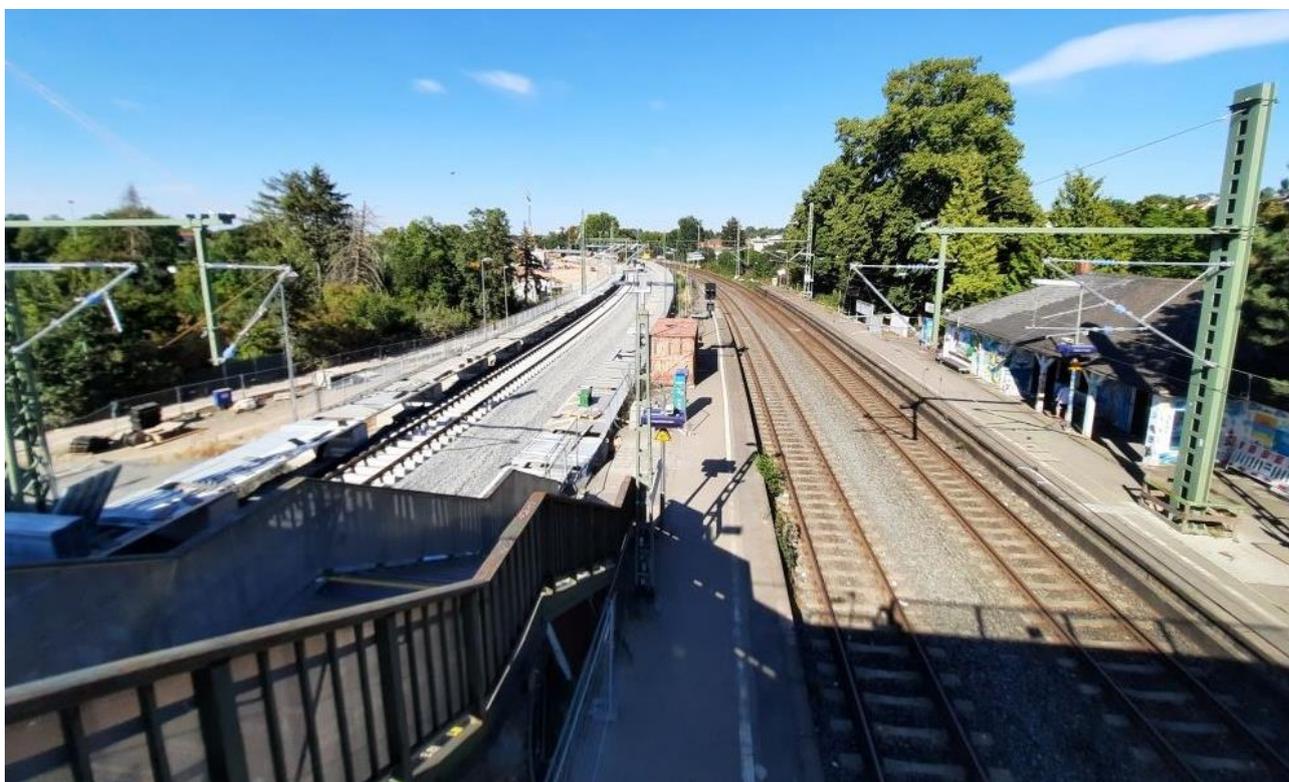


Das Flussbett der „trockengelegten Nidda, im Hintergrund die neue Bahnbrücke, vorn die Brücke der Frankfurter Straße in Bad Vilbel. Metallrohe sollen auch die Wassermenge bei Starkregen auffangen können. Nach Ende der Bauarbeiten wird alles wieder zurückgebaut.



WIR SIND IMMER FÜR SIE DA

Nun werden auf Lage der alten Gleistrasse zwei neue S-Bahnsteige mit 96 cm Höhe über Schienenoberkante und für eine Länge errichtet, dass mit dreiteiligen Garnituren auf der S6 gefahren werden kann. Der für in Richtung Friedberg dienende Bahnsteig 1 wird weiterhin über die topografische Ebene barrierefrei erreichbar sein. Den Bahnsteig 2 in Richtung Frankfurt erreicht man künftig über eine neue Fußgängerunterführung im südlichen Teil der Bahnanlage, welche gerade errichtet wird und auf dem einen Bild erkennbar ist.



Zwei Bilder der Station Bad Vilbel Süd vom 03.08. Das obere Bild zeigt den Blick in Richtung Frankfurt, links zu sehen die alte Gleistrasse, rechts der neue Bahndamm. Das Richtungsgleis nach Frankfurt ist bereits verlegt. Gut erkennbar der Rohbau der neuen Fußgängerunterführung und die Zuwegung zum Bahnsteig für Gleis 2 in Fahrtrichtung Frankfurt.



Die um die Stahlkonstruktion inkl. Fahrradrampe verlängerte Bahnüberführung, von Gleis 1 in Bad Vilbel Süd aus gesehen am 03.08. Eindrucksvoll die lauten Geräusche, wenn mit dem Fahrrad über die Stahlrampen gefahren wird. Ein Spaß für Kinder und Jugendliche.

Engpass unter der Schnellstraßenbrücke der B 3

Leider war es während der Bauzeit nicht möglich, in den Bereich zu gelangen, an welchem die Main-Weser-Bahn die B 3 (Ortsumfahrung Bad Vilbel) unterquert. Hier passen die vier Gleise gerade so zwischen den Stützpfeilern der Talbrücke hindurch. Die weitere Schwierigkeit, das Flussbett der Nidda. Hier war es nur möglich, die neue Bahntrasse für die Regional- und Fernbahngleise mittels einer senkrechten Stützwand am Ufer der Nidda zu errichten. Dadurch ist auf einer Seite der Uferweg weggefallen.

Eine Besonderheit zudem, man baute extra eine Baustellenzufahrt auf die B 3 und eine provisorische Brücke für LKW über die Nidda. Letztlich kam diese nie in ihre Vollauslastung, weil man entgegen ursprünglicher Absichten auch in diesem Streckenabschnitt viele Arbeiten mit Bauzügen von der Gleisanlage aus erledigen konnte.

S-Bahn-Station Frankfurt-Berkersheim

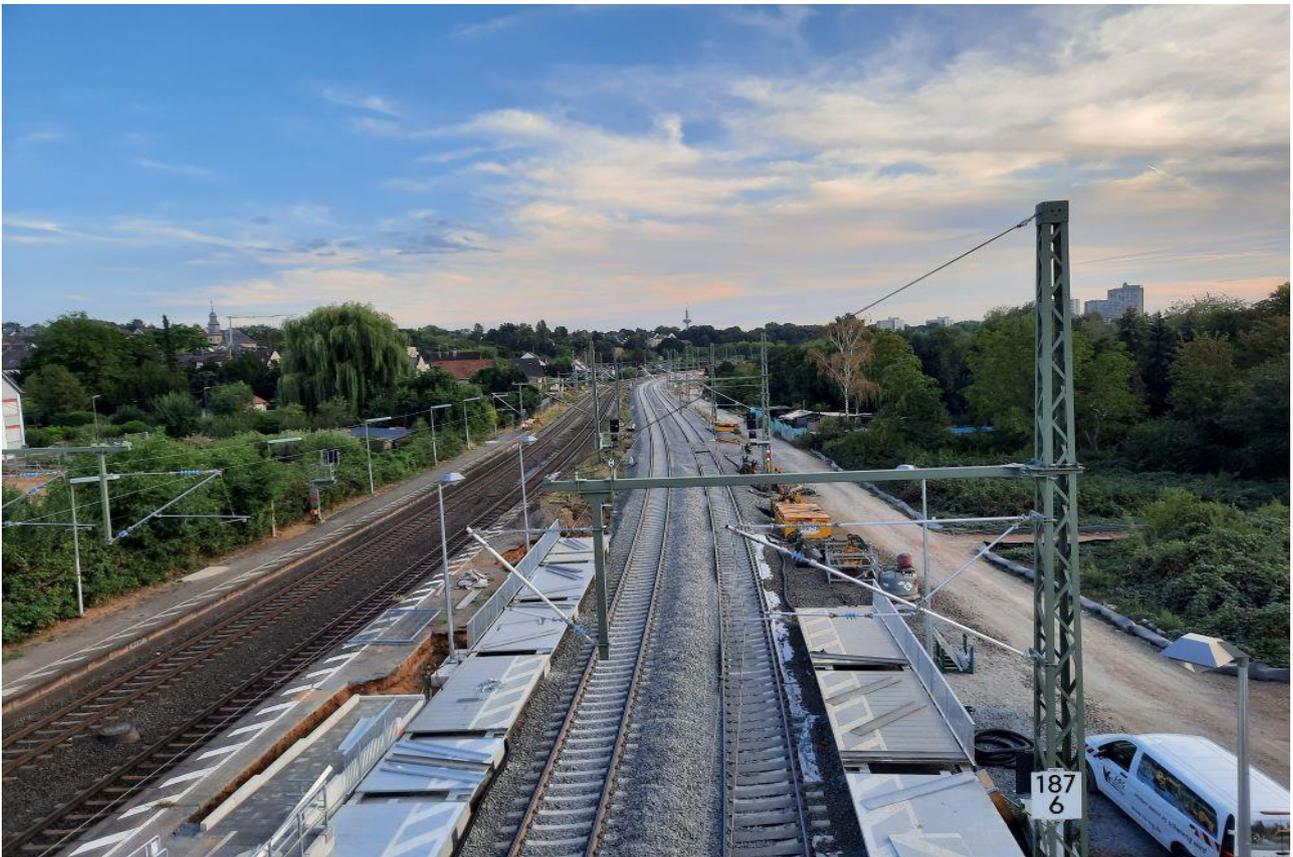
Hier vollzieht sich eine ähnliche Situation wie in Bad Vilbel Süd. In dem noch dörflich anmutenden Frankfurter Stadtteil wird die S6 auch für eineinhalb Jahre auf den neuen Bahndamm der künftigen Regional- und Fernbahngleise verlegt. Deshalb werden auch in Berkersheim provisorische Bahnsteige für eineinhalb Jahre errichtet.

Die Besonderheit in Berkersheim: Vor dem Umbau erreichte man den Bahnsteig in Fahrtrichtung Frankfurt über einen schienengleichen Bahnübergang der Berkersheimer Bahnstraße. Oft ein Ärgernis, wenn die S-Bahn bei geschlossenen Schranken vorbeifuhr. Dieser ist seit 2021 dauerhaft geschlossen und abgetragen. Seither besteht in Berkersheim eine provisorische Fußgängerbrücke mit

drei Aufzügen und Treppenanlagen. Auf der Westseite hält, aktuell auch als Provisorium, der VGF-Kleinbus nach Harheim der Linie 25.

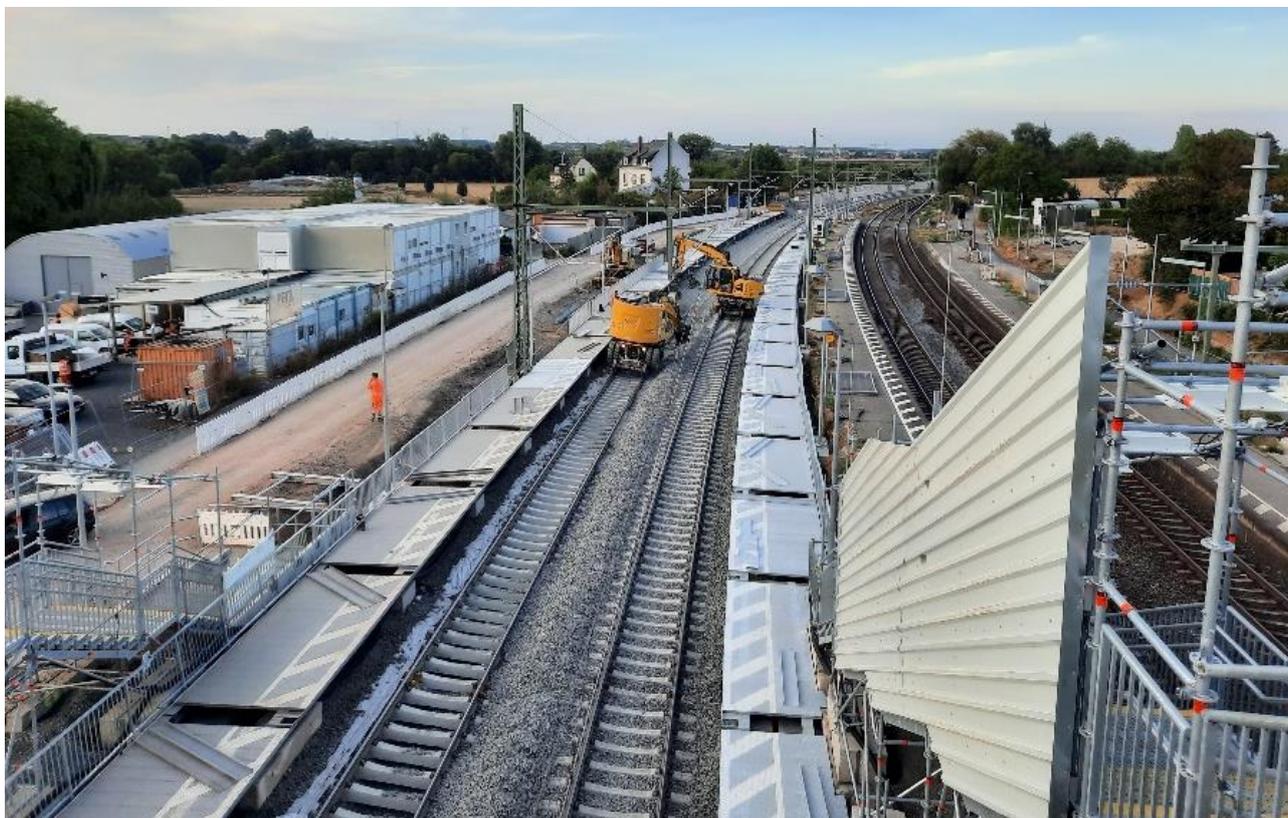


Die provisorische Brückenkonstruktion mit drei Aufzügen an der Station Frankfurt-Berkersheim entstand bereits einige Zeit vor der Streckensperrung im Sommer 2022, weil der schienengleiche Bahnübergang bereits weit vorher geschlossen werden musste. Die Aufnahme entstand am 24.03.2022.



In Höhe Frankfurt-Berkersheim in Blickrichtung Frankfurt, links die Ortslage Berkersheim mit der alten Bahntrasse, mittig die neue Bahntrasse und rechts der Wirtschaftsweg zum Reiterhof in der Nidda Aue,

Auch in Frankfurt-Berkersheim werden bis Ende 2023 auf der alten Trasse zwei neue Seitenbahnsteige mit der Einstieghöhe von 96 cm über Schienenoberkante errichtet. Politisch umstritten ist die Nachfolgelösung für den geschlossenen Bahnübergang Berkersheimer Bahnstraße, welche als klassifizierte Kreisstraße eine Direktverbindung zum Stadtteil Harheim darstellte. Bis eine endgültige Entscheidung getroffen sein wird, dürfte die provisorische Brückenkonstruktion in Berkersheim Bestand haben.



Blick von der provisorischen Brücke in Berkersheim hinab in Fahrtrichtung Friedberg am 21.08.2022. Die vorübergehenden Bahnsteige an den neuen Gleisen 3 und 4 werden gerade errichtet. Der Gleisbau ist mit Fahrzeugen für finale Arbeiten unterwegs. Rechts die alte Trasse mit den noch sichtbaren alten Bahnsteigen.

S-Bahn-Station Frankfurter Berg

Hier handelt es sich historisch nicht nur um eine Bahnstation, sondern hier war ein Ausweichgleis vorhanden, ebenso gab es zusätzliche Gleise für eine frühere Güterverladung. In Frankfurter Berg mussten das Richtungsgleis in Fahrtrichtung Frankfurt sowie das Ausweichgleis unmittelbar am Beginn der Sperrung zurückgebaut werden, um die neuen Gleise sowie den provisorischen Bahnsteig in Fahrtrichtung Friedberg zu errichten. Dies ist auf dem einen Foto deutlich erkennbar.

Hier werden die provisorischen S-Bahnsteige an der Regional- und Fernbahntrasse nicht unmittelbar gegenüber liegen. Der provisorische Bahnsteig Richtung Friedberg befindet sich etwa an alter Stelle, der Richtung Frankfurt musste aus Platzgründen deutlich weiter in Richtung Frankfurt errichtet werden. Zudem hat man die Bahnsteigkante als Ausweichgleis errichtet, wie auf dem dritten Bild der Station Frankfurter Berg erkennbar ist.

Die Bauarbeiten im Bereich Frankfurter Berg sind mit mehreren Baulosen schon länger im Gange. Ursprünglich bestand für den Mittelbahnsteig eine Fußgängerunterführung. Diese wurde bereits vor mehreren Jahren geschlossen, weil man ein Teil als Baufeld für andere Maßnahmen benötigte. Dafür wurde eine Stahlgitterbrücke errichtet, welche jedoch nicht barrierefrei, jedoch auch von der Siedlungsseite des Frankfurter Berg zugänglich ist. Sie verfügt lediglich über Treppen, nicht über Aufzüge und wird auch bis Ende 2023 genutzt.



Die Station Frankfurter Berg am 21.08.2022: Der alte Bahnsteig für Gleis 2 und 3 ist noch vorhanden. Im Vordergrund befindet sich der provisorische Bahnsteig in Fahrtrichtung Friedberg mit den Gleisen auf der neuen Bahntrasse. Im Hintergrund die provisorische Fußgängerüberführung.



Die Station Frankfurter Berg am 21.08.2022: Der Fotograf steht auf der neuen Straßenbrücke der Homburger Landstraße (L 3003). Im Vordergrund noch das alte Gleis in Fahrtrichtung Friedberg, in der Mitte der alte Mittelbahnsteig für die Gleise 2 und 3. Die Gleise Richtung Frankfurt sind bereits verschwunden, an ihrer Stelle

befindet sich schon der provisorische Bahnsteig in Richtung Friedberg. Auf der Fläche der noch vorhandenen alten Anlagen werden später die S-Bahngleise mit einem Mittelbahnsteig für die Station Frankfurter Berg neu errichtet.

Seit 2018 wurde die Straßenüberführung der Homburger Landstraße (L 3003) neu gebaut. Die enge alte Überführung wurde abgetragen. In der Übergangszeit wurde wenige Meter daneben extra eine Behelfsbrücke für PKW errichtet. Daher musste die an dieser Stelle gelegene Fußgängerunterführung zu den Bahnsteigen weichen. Seither steht bereits die provisorische Fußgängerbrücke.

Die Station Frankfurter Berg hat in der Zukunftsplanung eine weitere Besonderheit. Die Stadt Frankfurt und die Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) planen, die rund 1,5 km weiter südlich im Stadtteil Preungesheim endende Linie U5 oberirdisch auf der Homburger Landstraße durch den Stadtteil Frankfurter Berg bis an die S-Bahnstation zu verlängern. Dadurch entsteht ein Umsteigepunkt zwischen der U5, der S6 und mehreren städtischen Buslinien.



Die Station Frankfurter Berg am 21.08.2022: Nun ist der Blick von der Fußgängerbrücke in Richtung Frankfurt. Im Vordergrund die Elemente des provisorischen Bahnsteigs in Richtung Friedberg. Im Hintergrund erkennbar, die doch weiter außerhalb liegende provisorische Anlage für die Fahrtrichtung Frankfurt. Links im Bild sieht man, wie auch im alten Gleisfeld bereits rege gebaut wird, eine Baustraße angelegt wurde.

Abschnitt Frankfurter Berg über die A 661 bis Frankfurt-Eschersheim

Eine Besonderheit stellt der Abschnitt zwischen Frankfurter Berg und der nördlichen Einfahrt in den Stadtteil Eschersheim bis in Höhe des Friedhofs dar. Während der größte Teil der Neubautrasse auf der Westseite neu errichtet wurde, befindet sich hier die Neubautrasse auf der Ostseite. Das heißt, in diesem Abschnitt wird später die S-Bahn auf dem neuen Damm fahren, die Regional-/Fernbahngleise befinden sich auf dem alten Bahnkörper. Sehr lange hat es gedauert, bis man im Bereich der A 661 eine Bautätigkeit sah. Dort führt die Main-Weser-Bahn über die Autobahn. Seit Juni 2022 wird auch hier endlich gebaut, auf der Straße ist eine Baustelle eingerichtet, die Fundamente für die Brückenerweiterung entstehen gerade.

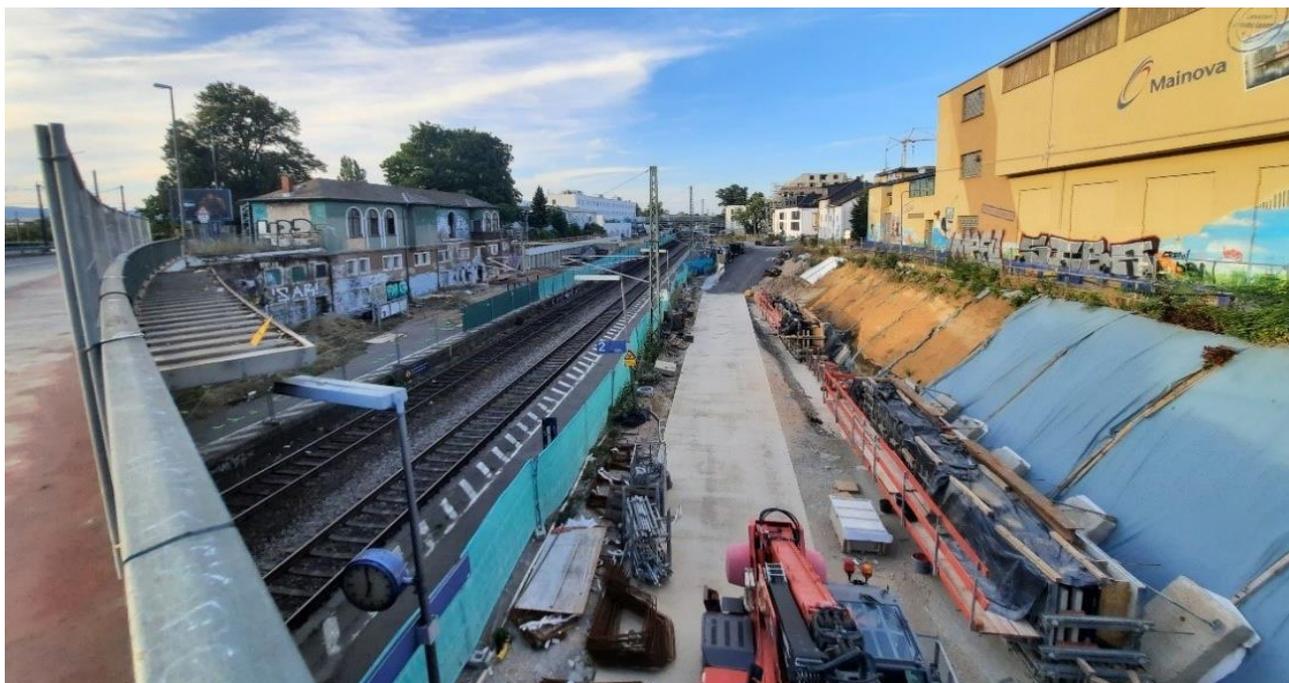
S-Bahnstation Frankfurt-Eschersheim

Sie ist die Engstelle, der Zwangspunkt schlechthin auf dem ersten Ausbaubereich. Wie man auf den nachfolgenden Bildern unschwer erkennen kann, reichen hier die Baukörper teils bis unmittelbar an die Gleistrasse heran. Daher wird im Abschnitt zwischen dem Friedhof Eschersheim und der

Überführung Niedwiesenstraße jeweils ein Gleis „angebaut“. Das gilt auch für den Bereich der S-Bahnstation Frankfurt-Eschersheim.

Im Streckenabschnitt zwischen Frankfurter Berg und der Überführung Niedwiesenstraße, d.h. südlich der Bebauung von Eschersheim, wird bis 2023 hinein noch auf der alten Gleistrasse gefahren. Der Bereich rund um Eschersheim wird derjenige sein, welcher noch zu größeren Veränderungen und auch zeitweisen Sperrungen in 2023 führen wird.

Erfreulich ist, dass die im Bereich der S-Bahnstation Eschersheim überquerende Straße „Am weißen Stein“ mit der oberirdischen U-Bahn der A-Achse der Linien U1, U2, U3 und U8 erhalten bleiben kann und nicht einem Ersatzbauwerk weichen muss. Dies hätte massive Auswirkungen in den städtischen Nahverkehr Frankfurts über einen langen Zeitraum mit sich gebracht.



Hier die Station Eschersheim am 21.08.2022: Blick von der Brücke „Am weißen Stein“ auf die Gleisanlage Richtung Friedberg aus der „Südostecke“. Hier ist noch weitgehend der alte Zustand vorhanden. Es wird jeweils ein Gleis links und rechts der vorhandenen zwei Gleise entstehen. Auf der in Blickrichtung rechten Seite wird ein Mittelbahnsteig für die S-Bahn entstehen. Das grüne alte Gebäude wird abgerissen, eigentlich sollte es zu diesem Datum schon verschwunden sein.



Die Station Eschersheim am 21.08.2022: Der Blick von der Brücke „Am weißen Stein“ aus der „Südwestecke“ auf die Bahntrasse in Richtung Friedberg. Auch hier erkennt man den bevorstehenden Gleisanbau, wie auch auf der gegenüberliegenden Seite.

Was bleiben wird, das ist der etwas weitere Weg zwischen der oberirdischen U-Bahn und der S-Bahn. Es wird jedoch direkte barrierefreie Zuwegungen auf den Mittelbahnsteig der S-Bahn geben. Die Distanz beträgt jedoch weiterhin ca. 300 Meter.



Bild links zeigt die Station Eschersheim am 21.08.2022: Dies ist nun der Blick in Richtung Süden, d.h. Richtung Frankfurt Hbf. Die Station liegt im Rücken des Fotografen. Man erkennt auch hier mit der neuen Stützwand rechts und der Bauvorleistung links, dass hier der beidseitige Gleisanbau bereits im Gange ist. Im Bildhintergrund verläuft die Trasse auf dem Damm, und dort befindet sich bereits heute der Gleiswechsel auf die neue Trasse, auf die neuen Gleise. Bild rechts stammt bereits vom 17.08.2020, als das Richtungsgleis Frankfurt Hbf verlegt wurde. Hier soll einmal die Station Frankfurt-Ginnheim entstehen.

Gleistrasse zwischen Eschersheim-Niedwiesenstraße und Frankfurt-West

Hier fahren bereits seit Anfang 2021 die Züge auf den neuen Gleisen. Zunächst wurde im August 2020 nur das Gleis in Fahrtrichtung Frankfurt Hbf auf die Westseite mit der neuen Trasse verlegt. Einige Monate später erfolgte dies auch für die Fahrtrichtung Friedberg. Die alte Trasse ist abschnittsweise bereits geräumt. Hier findet ein kompletter Neuaufbau statt. Im Jahr 2022 hat sich im Abschnitt wenig getan. Wie an vielen anderen Stellen Deutschlands sieht man stückweise Entfernungen von Gleisen. Dann liegen wieder kurze Abschnitte brach da.

Die Oberleitung wurde inzwischen im kompletten Abschnitt demontiert.

Neue S-Bahnstation Frankfurt-Ginnheim

In Höhe der Überführung der Rosa-Luxemburg-Straße wird eine ganz neue S-Bahnstation entstehen, um so eine Verknüpfung zwischen der S6 und der heutigen Station „Nidda Park“ der U1 und der U9 (später voraussichtlich der U4) herzustellen. Mit dem Bau dieser Station wurde noch nicht begonnen. Bislang ist nicht erkennbar, an welcher Stelle die neuen Gleise von Fahrgästen unterquert werden können, um zwischen S- und U-Bahn umsteigen zu können.

Alles in allem kann man ein überaus positives Fazit über die während der Sperrung stattgefundenen Baufortschritte ziehen. Viele haben gemutmaßt, dass man mit den Arbeiten bis zum 04.09.2022 nicht fertig werden wird. Doch es ist eine Punktlandung gelungen! Lob und Dank an die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auf der Baustelle! Die Züge fahren seit Montag, dem 05.09.2022, zwischen Bad Vilbel und Frankfurter Berg auf der neuen Bahntrasse.

Bericht und Fotos: Thomas Kraft

Ausbau der M-W-B: Die Fahrgäste müssen weiterhin viel Geduld haben

Im Sommer war die Strecke zwischen Frankfurt West und Bad Vilbel sehr lange gesperrt. Acht Wochen lang rollten keine Züge auf diesem Teilstück der Main-Weser-Bahn, nachdem sie in den vier Wochen davor bereits nur eingleisig befahrbar war. Die Bauarbeiten sind in dieser Zeit sichtbar fortgeschritten, die DB selber zeigt sich zufrieden mit dem Baufortschritt.

Zwischen der Haltestelle Frankfurter Berg und Bad Vilbel rollen die Züge nun schon auf neuen Gleisen. Auch an den Bahnhöfen tut sich einiges – allerdings wird es zunächst beschwerlicher für die Fahrgäste. An einige Stationen gibt es nur noch Behelfsbahnsteige, um zu den neuen Gleisen zu kommen. So der Station „Frankfurter Berg“. Sie sind zudem nicht sehr komfortabel, da schmal und ohne Regenschutz.

In Eschersheim sind die alten Bahnsteige zwar noch vorhanden. Der Bahnsteig für die stadteinwärts fahrenden Züge ist allerdings nur noch über einen einzigen Zugang erreichbar. Der Zugang aus Richtung Maybachbrücke durch das alte Bahnhofsgebäude wurde abgerissen. Es gibt eine provisorische Treppe auf die Maybachbrücke hinauf, aber sie führt über die Baustelle und ist für Fahrgäste nicht zugänglich [s. Foto unten]. Die Fahrgäste müssen den östlichen Zugang benutzen. Das bedeutet beträchtliche Umwege. Immerhin gibt es nun wieder eine Fußgängerbrücke, dort, wo es schon einmal einen Übergang (Richtung alte „Batschkapp“) gab

Sehr unangenehm fällt auf, wie schmal der Bahnsteig ist. An wartenden Fahrgästen vorbeigehen zu wollen oder müssen, führt einen schon sehr nahe an die Gleise. Und da der Bahnsteig nur von einer Seite zugänglich ist, lässt sich das nicht immer vermeiden. Auch das Warten dort mit kleinen Kindern ist nichts für schwache Nerven. Denn es gibt ja auch etliche Zugdurchfahrten. Diese werden leider noch immer nicht vernünftig angesagt. Es bleibt leider weiter nur bei den völlig nichtssagenden, periodisch wiederholten und nicht mit Zugdurchfahrten oder einfahrenden S-Bahnen koordinierten Durchsagen „Bitte halten Sie Abstand von der Bahnsteigkante und betreten Sie den markierten Bereich erst bei Einfahrt des Zuges“. Es scheint ein Ding der Unmöglichkeit zu sein, diese auf brauchbare Durchsagen umzustellen!



Bahnhof Frankfurt Eschersheim

In der letzten Oktoberwoche ist nun noch einmal eine Extraportion Geduld gefragt. An den Wochenenden und nachts ist die Strecke zwischen Frankfurt West und Bad Vilbel komplett gesperrt. Tagsüber steht nur ein Gleis zur Verfügung, weshalb dann die S-Bahnen immerhin im 30-Minuten-Takt fahren (stadtauswärts mit einem abweichenden Fahrplan). Die Regional- und Fernzüge fahren über Hanau.

Bericht und Fotos: Kristine Schaal

Fahrgastbefragung ÖPNV / SPNV im Kreis Offenbach, in der Stadt Frankfurt am Main und zum 9-Euro-Ticket

A. Im Kreis Offenbach

1. Neu-Isenburg, am Dienstag, den 17. Mai 2022, von ca. 13.00 bis 17.15 Uhr

- 1.1. Mit dem Verstärkerbus OF-92, Hybrid-Gelenkbus, der Schüler aus Dreieich nach N-I Gravenbruch zurückfährt. Der Bus wurde nach Protesten der Eltern eingeführt, er fährt parallel zum regulären OF-92 Richtung N-I Bahnhof. Beide Busse absolut voll. Einstieg erfolgte an der Hlt. N-Isenburg Zentrum West. Am Gravenbruchring überraschend eine nicht angekündigte Baustelle mit Kanalarbeiten; Busfahrer und ich steigen aus und schieben Mülltonnen zur Seite damit der Bus weiterfahren kann. Grundsätzlich sind Bauarbeiten dem Busunternehmen vorher mitzuteilen. Busfahrer 65 mit dem Arbeitgeber Becker sehr zufrieden. kvgOF soll mehrere Hybridbusse bestellt haben. Endhaltestelle Nachtigallenstraße. Ärger über die Verlegung der End-Haltestelle. Neue Position ungünstig. Anwohner hätten protestiert, die alten Dieselbusse seien zu laut.
- 1.2. Fahrgast an der Haltestelle Nachtigallenstraße, Richtung Bad Vilbel (551). 58 Jahre, aktuell krank. Wegen körperlicher Gebrechen dringend an Barrierefreiheit gebunden, hat oftmals Bedenken vor rabiat fahrenden Busfahrern. Kann/darf kein Auto mehr fahren. Beschwerd sich massiv über die Haltestelle Richtung Heusenstamm, die Überquerung der Straße wäre sehr gefährlich, die Hst selbst nicht barrierefrei. Außerdem seien die Gärten im Eichenbühl nicht mehr erreichbar, viele Gärtner wären älter und fahren kein Auto. Kennt das 9-E-T, hat Behindertenausweis, will ab und zu vom 9-Euro-Angebot Gebrauch machen.
- 1.3. Fahrgast an der Haltestelle Nachtigallenstraße. ca. 35. Will nach OF mit dem 551. Nutzt privat und beruflich den ÖPNV. Ist mit den jetzigen Becker-Bussen deutlich zufriedener als mit den VIAS. Weiß Bescheid über das 9-E-T, will jedoch nicht häufiger fahren als sonst.
- 1.4. Ältere Dame, 83, Fahrgast an der Haltestelle Nachtigallenstraße Richtung Neu-Isenburg. Hat im August 2021 das Autofahren aufgeben müssen. Begründung: Ärztlicher Rat und Druck ihrer Kinder. Sie „übt“ noch Busfahren. Heute erfährt sie, dass es ein „Tagesticket“ gibt, womit sie innerhalb der Stadt beliebig oft unterwegs sein kann. Ich informiere die Dame über den AST, weil sie gelegentlich an den Wochenenden zum Friedhof will. Sie beschwert sich ebenfalls deutlich über die Haltestelle Richtung Heusenstamm, die Überquerung der Straße wäre für sie nicht machbar, die Hst nicht barrierefrei.
- 1.5. Einstieg in den Bus OF-51. Busfahrer beschwert sich über die neue Anweisung, Masken und Tickets zu kontrollieren und neue Fahrgäste nur vorne einsteigen zu lassen. Das kostet Zeit und verursacht Ärger mit den Kunden.
- 1.6. Um ca. 16.45 in Neu-Isenburg Bhf.; Aufzug funktioniert wieder. Gespräch mit einer Urlauberin aus Berlin, etwa 70 Jahre alt. Sie beschwert sich, dass es keine Direktverbindung von Neu-Isenburg nach Wiesbaden gibt und einen Umweg über Frankfurt fahren muss. Fährt regelmäßig und gerne mit Flixtrain, sie ist mit dem Unternehmen zufrieden. Der Nachteil sei, dass die Firma nicht regional fährt. In Berlin hätte sie ein 65+ Ticket und wäre sehr zufrieden. Das 9-Euro-Ticket ist ihr bekannt, möchte jedoch keinen Gebrauch machen, weil sie überfüllte Züge befürchtet.
- 1.7. Pendler, Mitte 40, Neu-I. Bhf. S-Bahn Richtung Frankfurt. Er ist Bahn-Fan, weiß bestens über den ÖPNV Bescheid. Hat ein Job-Ticket und genießt Bahnfahren. Fährt fast kein Auto mehr, bei den jetzigen Benzinpreisen ohnehin keine Alternative.
- 1.8. Pendler, Anfang 50, Neu-Isenburg Bhf. S-Bahn Richtung Darmstadt. Wohnt in Frankfurt, fährt sehr gerne mit der Bahn, braucht im Rhein-Main-Gebiet kein Auto, nimmt es locker, wenn ein Zug Verspätung hat oder ausfällt. Will vom 9-E-T fallweise Gebrauch machen, jedoch keine lange Touren.
- 1.9. Neu-Isenburg Bhf., S-Bahn Richtung Darmstadt, ca. 35 Jahre, Afrikanerin, Gespräch auf Englisch. Wohnhaft in Langen. Sie ist mit dem ÖPNV nicht zufrieden wegen mangelhafter Verbindungen am Wochenende, Fahrt zur Arbeit und Besuch von Verwandten und Freunden dadurch deutlich erschwert.
- 1.10. Neu-Isenburg Bhf., S-Bahn Richtung Darmstadt, Frau Mitte 30. Wohnhaft in Langen, fährt fast nur ÖPNV, ist zufrieden. Kennt 9-E-T, will es vermutlich nutzen.
- 1.11. Bushaltestelle Neu-Isenburg Isenburg-Zentrum Süd. Dame, 76, fährt nur Bus und Bahn, ist zufrieden mit dem ÖPNV beklagt jedoch deutlich die neue Strecke des 653, der nicht mehr zum Gut Neuhofer fährt. Für sie und ihre Freundinnen war der Aufenthalt im Neuhofer eine gute und willkommene Abwechslung

zum tristen Leben in Neu-Isenburg. Sie besitzt das 365,- Euro-Ticket und will vom 9-Euro-Ticket Gebrauch machen.

- 1.12 Busfahrer in Neu-Isenburg, OF-52. Beklagt die neuen Arbeitsbedingungen, die geplanten Fahrzeiten wären zu eng getaktet, Baustellen und Staus würden nicht berücksichtigt, die neuen Kontrollen würden viel Zeit kosten und Verspätungen verursachen, den Stadtwerken wäre dies egal. Er ist aufgebracht und wütend.

2. Heusenstamm, Mittwoch, den 18.5.2022 ab ca.11.00 Uhr

- 2.1 Am Bahnhof, Parkplatz für Fahrräder: Drei Rentner, Alter über 70: Sie fahre nur PKW + Rad, kein ÖPNV. Das 9-Euro-Ticket wolle sie nicht nutzen.
- 2.2 Arbeiter, Mitte 30, kommt mit der Bahn aus OF-Bieber: Bahn müsste häufiger fahren, er arbeitet auch Früh- und Spätschicht, hat kein Auto.
- 2.3 Schüler am Busbahnhof, fährt viel ÖPNV, ist eher zufrieden, beklagt fehlende Pünktlichkeit, was zum Verlust des Anschlusses führt. Will das 9-Euro-Angebot nutzen.
- 2.4 Zwei Arbeiter, Mitte 30, arbeiten am Postzentrum, beklagen die fehlende Pünktlichkeit der Bahn wodurch sie in der Frühschicht immer wieder den Bus verpassen und zu spät zur Arbeit kommen.
- 2.5 Frau, aus Afghanistan, Mitte 30, ist eher zufrieden, beklagt die fehlende Pünktlichkeit, freut sich sehr auf das 9-Euro-Ticket und wird es intensiv nutzen.
- 2.6 Frau, ca. 40, ist zufrieden, vermisst Pünktlichkeit der S-Bahn
- 2.7 Studentin, etwa 22, findet ÖPNV OK, beklagt fehlende Pünktlichkeit der Bahn, wird das 9-Euro-Ticket nutzen
- 2.8 Mann aus Dietzenbach, ca. 40, ist zufrieden, freut sich auf das 9-Euro-Ticket
- 2.9 Mann, ca. 40, will vom 9-Euro-Ticket Gebrauch machen
- 2.10 Zwei Rentnerinnen, über 70, beklagen Ausfälle und Verspätungen bei der Bahn, werden vom 9-Euro-Ticket eher keinen Gebrauch machen
- 2.11 Mann, Mitte 30, fährt keine Bahn, will nur seine Freundin am Bahnhof abholen

3. Dietzenbach, am 30. Mai 2022, am S-Busbahnhof, Kunden-Büro der kvgOf

- 3.1 Mann, hat Jobticket, Busverkehr OK, S-Bahn sollte wegen Schichtarbeit früher und später fahren, will 9-Euro-Angebot nutzen
- 3.2 Mann aus Heusenstamm, Busverkehr OK, S-Bahn nein, 9-Euro-Ticket ja
- 3.3 Frau, hat Jahreskarte Hessen Seniorenticket 65+, braucht 9-Euro-Ticket nicht
- 3.4 Mann aus Di-Steinberg, fährt 2-3 wöchentlich ÖPNV, will 9-Euro-Ticket nutzen
- 3.5 Mann, arbeitet am Flughafen, Monatskarte, will 9-Euro-Ticket kaufen, mit Bus zufrieden, nicht mit der S-Bahn
- 3.6 Frau: Bus OK, S-Bahn nicht, 9-Euro-Ticket ja
- 3.7 Schülerin aus Rödermark, hat 365,- Ticket, will 9-Euro-Ticket nutzen
- 3.8 Ältere Frau, fährt nur Auto, aus „Faulheit und Bequemlichkeit“, findet 9-Euro-Ticket trotzdem gut und will es nutzen
- 3.9 Im Büro der kvgOf: 9-Euro-Ticket Verkauf seit dem 23.5.2022, Umsatz sehr gut, manche Kunden kaufen Ticket für 3 Monate komplett. Berichten über Beschwerden der Kundschaft wegen der S-Bahn, Ausfälle und Verspätungen. Mitarbeiterinnen erwähnen, dass die echte Ursache Personalmangel der DB ist, nicht die oft erwähnten technischen Störungen. Auch die Sauberkeit des Bahnhofs, insb. der Unterführung, lässt zu wünschen übrig. kvgOf kann nichts machen, zuständig sei die DB.
- 3.10 Mann und Frau, wollen 9-Euro-Ticket kaufen, man fährt wegen der Arbeitszeit ansonsten mit dem Auto.
- 3.11 Mann, Jahreskarte, keine weiteren Auskünfte.
- 3.12 Mann, Syrer, will 9-Euro-Ticket für Juni + Juli, im August will er nach Syrien
- 3.13 Mann, eher zufrieden, nicht jedoch mit S-Bahn, will 9-Euro-Ticket nutzen
- 3.14 Mann, fährt eher Auto + Rad, will jedoch das 9-Euro-Ticket nutzen
- 3.15 Mann, unzufrieden mit S2, viele Verspätungen, will 9-Euro-Ticket nutzen
- 3.16 Mann, Schichtarbeit, Monatskarte 160,- Euro bis FFM-Fechenheim, kein Auto, benötigt mehr Abfahrten früher morgens und später abends, will 9-Euro-Ticket
- 3.17 Frau, Lidl-Mitarbeiterin, kein Jobticket, unzufrieden mit S2, benötigt ÖPNV beruflich und privat, wird 9-Euro-Ticket nutzen
- 3.18 Frau, hat Monatskarte für 90,-, kein Jobticket, will 9-Euro-Ticket nutzen, zufrieden mit Bus, unzufrieden mit S2.

4. Rödermark-Urberach, am 30. Mai 2022, am Busbahnhof und RB61 Bf.

- 4.1. Busfahrer, seit 1990 tätig, sehr zufrieden, will im Sommer das 9-Euro-Ticket nutzen
- 4.2. Mann und Frau, werden beide das 9-Euro-Ticket kaufen
- 4.3. Schülerin, Jahresticket, komplette vierköpfige Familie will das 9-Euro-Ticket
- 4.4. Frau aus der Ukraine, will das 9-Euro-Ticket
- 4.5. Mann, hat kein Auto, will 9-Euro-Angebot nutzen
- 4.6. Mann: (RB61) fällt manchmal aus, einmal musste er spät abends zusammen mit anderen Passagieren zu Fuß nach Hause gehen, kein Taxi verfügbar
- 4.7. Frau, Monatskarte 74,- Euro, beklagt Ausfälle und Verspätungen der RB61, benötigt Verbindung wegen ihrer Arbeit.
- 4.8. Mann, kein Auto, weiß nichts vom 9-Euro-Angebot, kauft sich auf Grund meines Hinweises das Ticket gleich am RMV-Automaten für den Juni. Braucht mehr Verbindungen am Wochenende um Freunde und Verwandte zu besuchen.

5. Dreieich-Dreieichenhain, Bf, am 30.5.2022

- 5.2. Ältere Dame, sehr zufrieden mit ÖPNV-Angebot, hat das landesweite Seniorenticket, will vom 9-EURO-ANGEBOT Gebrauch machen.
- 5.3. Bushaltestelle: ältere Dame, beklagt, dass Bus manchmal zu spät kommt und Zug bereits abgefahren ist – auch die umgekehrte Konstellation.
- 5.4. Dreieichenhain-Weibelfeld. Mann aus Kuba, sehr zufrieden mit ÖPNV, fährt regelmäßig privat und beruflich, wird 9-Euro-Angebot nutzen
- 5.5. Mann, fährt nur Auto, 9-EURO-ANGEBOT interessiert ihn nicht.

6. Dreieich-Offenthal Bf, am 30.5.2022

- 6.1 ältere Dame: Anschlusszeiten RB61 und Bus nicht gut abgestimmt, lange Wartezeiten; will das 9-EURO-ANGEBOT nutzen.
- 6.2 ältere Dame, beklagt Verspätungen von Bus oder Bahn, dann verpasst sie den Anschluss von bzw. nach Dieburg. Hat 365,- Euro Seniorenticket, will 9-EURO-ANGEBOT nutzen, möchte abends in den Zügen mehr Wachpersonal
- 6.3 Informatik-Student in Darmstadt, Jahresticket, beklagt Unpünktlichkeit der RB61, des OF-96 und der RB60 in Langen Bf.
- 6.4 Schüler, Jahresticket 365,- Euro, werden 9-EURO-ANGEBOT *nicht* nutzen
- 6.5 Älterer Herr, Verkäufer, fährt nur Auto, will jedoch 9-EURO-ANGEBOT zu Verwandtenbesuchen in Deutschland nutzen.
- 6.6 Busfahrer, seit mehreren Jahren unterwegs beklagt die Anweisung, dass Passagiere nur vorne einsteigen sollen; gibt viel Ärger; ansonsten zufrieden
- 6.7 Älteres Paar, nur selten unterwegs, wird jedoch im Juni das 9-EURO-ANGEBOT nutzen. Mehr brauchen sie nicht.

7. Neu-Isenburg Bf, am Mittwoch, den 1. Juni 2022

- 7.1 Ältere Dame im RB61: Fährt gerne Bahn, ärgert sich über Ausfälle und Verspätungen, hat bereits das 9-Euro-**Ticket** gekauft
- 7.2 In der S4 von Neu-Isenburg nach Langen: Mann, fährt regelmäßig zur Arbeit, hat auch das 9-Euro-Ticket gekauft
- 7.3 Frau, fährt täglich FFM - Langen, hat Jobticket, kein Auto
- 7.4 Mutter und Sohn, nur selten mit der Bahn unterwegs, beklagen mangelnde Pünktlichkeit, präferieren ansonsten das Auto

8. Langen Busbahnhof und Bf. am Mittwoch, den 1. Juni 2022

- 8.1. Frau, fährt täglich von Langen nach Offenbach zur Arbeit, Landesbedienstete, Jahresticket. Bus X83 wäre zu voll (viele Schüler)
- 8.2. Mann, fährt täglich von Langen nach Aschaffenburg zur Arbeit (Bank), nutzt Bahn privat und beruflich, stört sich an den großen Umweg der S-Bahn über Frankfurt, möchte bessere Ost-West Verbindungen ohne Frankfurt. Mit dem Auto wäre er schneller will jedoch nicht ständig nach Parkplätzen suchen. Hat 9-Euro-Ticket gekauft.

- 8.3 Frau, Rentnerin, hat bereits 9-Euro-Ticket gekauft.
- 8.4 Junger Mann, Student in Frankfurt, Jahresticket, kein Auto, stört sich daran, dass mehrere Busse am Bahnhof zeitgleich losfahren. Bei Verspätungen der Bahn verpasst er auch die Busse. Die sollten gestaffelt abfahren.
- 8.5 Älterer Mann, hat Seniorenticket, wohnt in Langen, hat kein Auto. Busverbindungen in Langen wären Top, ist unzufrieden mit dem neuen Verkehrsminister, fordert mehr Investitionen in die Bahn, kennt sogar Pro Bahn und erkundigt sich nach Kontaktdaten und will sich engagieren möchte jedoch eine Aufwandsentschädigung..... (haben wir aber nicht).
- 8.6 Älterer Mann, nur wenig mit Bahn oder Auto unterwegs, ärgert sich über mangelnde Hygiene und fehlende Toiletten an Bahnhöfen, hat das 9-Euro-Ticket und will es lokal intensiv nutzen.
- 8.7 Frau, beruflich unterwegs, sucht in der RMV App nach dem 9-Euro-Ticket. Ihr Arbeitgeber würde sich freuen, wenn sie es bucht.
- 8.8 Zwei ältere Herren und eine Dame aus Berlin, zu Besuch hier. Sie fahren in Berlin mit der Jahreskarte, kein Auto. Sind zufrieden.
- 8.9 Frau mittleren Alters, hat Behindertenausweis, kein Auto. Bus sei Top, Bahn problematisch
- 8.10 Frau, Jobticket, kein Auto, zufrieden mit Bus, weniger mit der Bahn.
- 8.11 Älterer Mann, Seniorenticket, fährt unregelmäßig, auch mit Auto, ist zufrieden.

9 Dreieich-Buchschlag Bf. Mittwoch, den 1. Juni 2022

- 9.1 Paar mittleren Alters aus dem Taunus, regelmäßig in Buchschlag, ärgern sich oft über die fehlende Direktverbindung und den Umweg der S-Bahn über die Frankfurter Innenstadt, freuen sehr über die künftige RTW. Sie befürworten die Verkehrswende und plädieren für mehr Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder auch im ICE und IC. In den Apps DB Navigator und des RMV sollten Anforderungen und Wünsche der Radfahrer stärker berücksichtigt werden.
- 9.2 Drei Männer mittleren Alters, warten auf die S-Bahn, arbeiten am Flughafen, ärgern sich über die vielen Verspätungen; alle mit Jobticket; zwei von ihnen haben das 9-Euro-Ticket für ihre Frauen gekauft. Wünschen sich mehr Verbindungen auch an den Wochenenden sowohl für die Arbeit als auch um Freunde und Verwandte zu besuchen.
- 9.3 Zwei Schülerinnen, fahren täglich von Buchschlag nach Offenbach, steigen in Ffm-Ostend um. Schüler-Jahresticket. Ärgern sich über die Verspätungen.
- 9.4 Junger Mann aus dem Iran, fährt täglich nach Frankfurt zum Deutsch-Kurs, ist mit der Bahn zufrieden und hat das 9-Euro-Ticket gekauft.
- 9.5 Junges Paar, um die 30, fahren überwiegend Auto. Mann ist Landesbediensteter mit Jahresticket, Frau hat 9-Euro-Ticket gekauft. Die Fahrt mit dem Auto würde i.d.R. deutlich weniger Zeit in Anspruch nehmen; die Maskenpflicht in Bus und Bahn sollte aufgehoben werden: Im Waldstadion sitzen bei Spielen der SGE oder Konzerten 50.000 Menschen ohne Maske.

10. Egelsbach Bf und Busbahnhof, am 08.06.2022, nachmittags

- 10.1 Älterer Herr, über 80, fährt Auto + Bahn, hat bereits das 9-Euro-Ticket gekauft aber nur für Hin- und Rückfahrten nach Frankfurt. Nimmt die Bahn nur wenn er nicht oft umsteigen muss, das wäre ihm zu beschwerlich.
- 10.2 Frau mittleren Alters, hat Jobticket, kein Interesse am 9-Euro-Ticket
- 10.3 Busfahrer, „Schau-ins-Land“ für die Stadtwerke Langen, beschwert sich über die oft zugeparkte Straßen in Langen und Egelsbach, dadurch oft Verspätungen.
- 10.4 Studentin, Semesterticket, hat 9-Euro-Ticket, fährt oft, ärgert sich über die Verspätungen der S-Bahn und über das reduzierte Fahrangebot an den Wochenenden.
- 10.5 Junge Frau, Pendlerin, hat kein Auto, benutzt normalerweise Monats- oder Wochenkarte, hat das 9-Euro-Ticket gekauft, verweist auf die Verspätungen
- 10.6 Mann um die 50, beruflich und privat nur mit der Bahn, hat kein Auto, muss täglich nach Rodgau, reklamiert die fehlende Verbindung zum Ostkreis und den großen Umweg, hat das 9-Euro-Ticket gekauft wegen Fahrten in der Region, war bereits damit in den Odenwald unterwegs.
- 10.7 Frau um die 50, Flugschülerin am Flughafen Egelsbach, ist mit dem 9-Euro-Ticket bereits nach München hin und zurück, braucht bessere Verbindungen ins Gewerbegebiet.
- 10.8 Mann mittleren Alters, kommt aus OF, arbeitet in Egelsbach; hat immer das Fahrrad dabei, fährt damit ins Industriegebiet, weil er wegen der S-Bahn-Verspätungen den Bus verpasst; hat Jobticket, fährt wenig Auto, viel Fahrrad

- 10.9 Mann Mitte 30, arbeitet in Frankfurt, fährt nie mit der Bahn außer heute, weil er wegen einer Großveranstaltung (J.P. Morgan Lauf) nicht aus der Stadt rausfahren konnte; muss ins Gewerbegebiet in Egelsbach; Fahrten mit der Bahn dauern ihm zu lang, wird vom 9-Euro-Angebot keinen Gebrauch machen.
- 10.10 Frau um die 50 aus OF, nimmt am alten Hbf die RE und steigt am Südbahnhof um, dann ins Gewerbegebiet Egelsbach; verpasst oft den Anschlussbus; 30-Minuten-Takt ist ihr zu wenig, zu lange Wartezeiten in Egelsbach Bf.; entweder die S-Bahn sollte häufiger fahren oder die RB halten, wie in Langen. Hat 9-Euro-Ticket gekauft. Maskenpflicht sollte aufgehoben werden.
- 10.11 Frau mittleren Alters, aus FFM, will nach DA; im Moment viel Home Office, hat 9-Euro-Ticket; Auto fahren ist ihr zu stressig, möchte häufigere Züge nach DA.

11. Obertshausen Bf/Busbahnhof am 09.06.22

- 11.1 Schülerin mit Jahresticket, fährt mit Bus 120 nach OF zur Schule. Abstimmung mit S-Bahn sehr knapp, nur eine Minute Umsteigezeit, früher waren es 5 Minuten. Sie wird das 9-E-T nicht für überregionale Fahrten nutzen, keine Zeit.
- 11.2 Busfahrerin: manchmal wartet sie kurz auf die verspätete S-Bahn, bekommt jedoch keine offizielle Info. Eigeninitiative.
- 11.3 Junger Mann aus Hanau, Dienstbeginn um 6.00 Uhr, erster Bus X64 fährt jedoch erst um 6.30, fährt Umweg. Wird das 9-E-T auch für überregionale Fahrten nutzen die er sich ansonsten nicht leisten kann. Hat kein Auto.
- 11.4 Zwei Busfahrer von der Firma Alpina, X85 und X86, kennen die Verzögerungen der S-Bahn und warten oftmals mehrere Minuten. Das 9-E-T hätte zu einer Zunahme der Fahrgäste geführt.
- 11.5 Schüler aus Seligenstadt, kam mit der X86, fährt mit der S1 nach OF, will das 9-E-T lokal nutzen.
- 11.6 Mann, Arbeiter, verpasst wegen Verspätung oft Bus zur Arbeit, 30-Minuten-Takt der S1 sei zu wenig, arbeitet abwechselnd Früh- oder Spätschicht, wird 9-E-T nur lokal nutzen.
- 11.7 Junger Mann, Arbeitnehmer, fährt mit S1 nach Rodgau Nieder-Roden, will mit dem 9-E-T nach SYLT fahren, zahlt 45,- Euro für die Monatskarte und ist mit der Bahn zufrieden; fährt privat ab und zu mit dem Auto.
- 11.8 Mann aus Urberach, Landesbediensteter, ist mit der RB61 unzufrieden (Dreieichbahn), Bus sei zuverlässiger, regt sich auf über Graffiti und Schmutz in den Bahnen, 9-E-T braucht er nicht, macht Urlaub in Süd-Tirol.
- 11.9 Frau mittleren Alters, fährt täglich mit der S1, zahlt Ticket selbst, nimmt oft das Fahrrad in den Zug, nicht in den Bus, fordert auf mehreren Strecken größere Busse, manche wären sehr voll. Das 9-E-T wird sie nur lokal nutzen.
- 11.10 Mann aus FFM, hat oft das Fahrrad dabei, wird 9-E-T nicht nutzen, muss oft in die Wetterau zu seinen Eltern, Verbindung im Land schlecht.

12. Mainhausen-Zellhausen, Endhaltestelle X85 am 09.06.22

Busfahrer, seit 5 Jahren in D, spricht kaum Deutsch, kann sich nicht mit Fahrgästen verständigen. Hat vom 9-E-T keine besondere Änderung der Fahrgastzahlen gemerkt.

13. Seligenstadt, Bf und Busbahnhof, am 09.06.22:

- 13.1 Schüler mit Jahresticket, fährt regelmäßig nach Hanau, ist zufrieden
- 13.2 Mann um die 40, ausnahmsweise mit der Bahn unterwegs, ÖPNV ist ihm zu langsam und zu teuer. Vor allem Busse würden innerstädtisch zu oft halten.
- 13.3 Frau um die 40, aus FFM, fährt privat nur Auto, Züge und Frankfurt Hbf seien ihr zu schmutzig.
- 13.4 Mann, fährt nur Auto, will jedoch das 9-E-T alle drei Monate nutzen.
- 13.5 Junge Frau, Landesbedienstete, Jahresticket, hat kein Auto, ärgert sich über die Verspätungen der Bahn, ist ansonsten mit dem ÖPNV zufrieden.
- 13.6 Ältere Dame aus Wetzlar, besuchte Angehörige in der Asklepios Kreisklinik in Seligenstadt, kommt nur wegen des 9-E-T, ansonsten hätte sie die Fahrt nicht unternommen.
- 13.7 Frau mittleren Alters, fährt ab und zu mit dem Bus, will das 9-E-T lokal nutzen.
- 13.8 Rentnerin, kein Auto, wenig unterwegs, wird 9-E-T lokal nutzen.
- 13.9 Rentnerhepaar aus Norddeutschland, kamen per ICE, Fahrten mit dem 9-E-T sind ihnen zu langsam, fahren wenig Auto, viel Fahrrad

13.10 Reisegruppe 6 Personen, ein Paar aus Bad Kreuznach, zwei Paare aus Herne, kamen bis FFM Hbf mit normalem Ticket, anschließend mit dem 9-E-T. Die Bad Kreuznacher beschwerten sich über ihren lokalen Verkehrsverbund, zu umständlich, zu viele Tarife. Die Paare aus Herne sind zufrieden, sie kommen in NRW recht zügig überall hin. Allesamt befürworten den ÖPNV und beschwerten sich, die Bundesregierung hätte über Nacht 100 Mrd. Euro für die Bundeswehr und -zig Mrd. für die Ukraine gefunden, aber beim ÖPNV geizen sie.

14. Mühlheim am Main, Bf und Bushaltestelle, am 09.06.22

- 14.1 Schülerin mit Jahresticket, wird 9-E-T nur lokal nutzen
- 14.2 Mann aus Hanau, hat Jobticket, wird 9-E-T regional nutzen, ab und zu mit dem Auto unterwegs, ärgert sich über die Verspätungen der S-Bahn
- 14.3 Junges Ehepaar mit Kleinkind, er hat Jobticket, werden das 9-E-T nicht nutzen, weil Bahnen zu voll, es sei schwierig, Fahrräder und Kinderwagen mitzunehmen, privat ab und zu auch mit dem Auto unterwegs
- 14.4 Mann fährt mit der S-Bahn zur Arbeit bei der Fraport, Schichtarbeit, verpasst manchmal den 120er Bus wegen der S-Bahn-Verspätung, braucht am Wochenende wegen der Arbeit mehr Busse und Züge. Das 9-E-T wird er nur regional nutzen. Ab und zu auch mit dem Auto unterwegs.
- 14.5 Studentin, Semesterticket, fährt lieber mit dem Auto, das wäre ihr jetzt zu teuer, also ist sie häufiger mit der Bahn unterwegs. Wird 9-E-T regional nutzen.
- 14.6 Mann mittleren Alters, wird das 9-E-T regional nutzen, oft auch mit dem Auto unterwegs, wenn es schnell gehen soll, RMV-Einzeltickets findet er zu teuer.
- 14.7 Junger Mann, privat und beruflich mit der Bahn unterwegs, findet das 9-E-T sehr gut und will es extensiv nutzen, auch bundesweit.
- 14.8 An der Bushaltestelle: Altenpflegerin, nutzt S-Bahn und Bus 120, der Bus fährt jedoch am Wochenende nicht; AST probiert sie nicht mehr, absolut unzuverlässig, meist gehen sie gar nicht ans Telefon, muss sich oftmals am Wochenende vom Mann zur Arbeit fahren und abholen lassen.
- 14.9 Älterer Herr aus Altstadt, Selbständiger, brauchte heute anderthalb Stunden nach Hanau, weil zwei Züge ausfielen. Hat etwa dreiviertel Jahr in Japan gelebt, geschätzte 60.000 Kilometer mit den verschiedensten Zügen zurück gelegt, die Gesamtzeit aller Verspätungen würde unter einer Stunde liegen! Die Menschen in Japan würden viel mehr Verantwortung übernehmen und sich mit ihrer Firma identifizieren.

B. Umfrage in Frankfurt am Main, Freitag, den 10.06.22, nachmittags

1. Haltestelle Preungesheim, Gravensteiner Platz (Tram 18 und Bus 63)

- 1.1 Rentner, finanziell gut dastehend, kann sich zwei Autos leisten, hatte früher das Seniorenticket, seit Corona kein ÖPNV mehr, will jedoch jetzt wieder Bus und Bahn fahren und das 9-E-T regional nutzen. Das sei finanziell sehr attraktiv.
- 1.2 Rentnerin, fährt seit Jahren kein Auto mehr, nur noch ÖPNV, ist sehr zufrieden mit VGF Angebot, wird 9-E-T lokal nutzen, früher sei sie mit Tageskarte unterwegs gewesen

2. U5-Endstation Preungesheim

- 2.1. Frau um die 50, fährt täglich Bus oder Bahn aber auch Auto. Beruflich von FRA- DA täglich unterwegs mit Jobticket, ärgert sich über die Bauarbeiten und Verspätungen der S3/S4.
- 2.2. Frau mittleren Alters, mit Rollator, Landesbedienstete mit Jahresticket, hat kein Auto und keinen Führerschein, legt großen Wert auf die Barrierefreiheit und Freundlichkeit der Busfahrer. Sie wird das 9-E-T nur lokal nutzen.
- 2.3 Mann um die 50, Arbeitnehmer, hat kein Auto, das sei ihm zu teuer, fährt täglich ÖPNV, wird das 9-E-T überregional nutzen und wünscht sich unbedingt eine Verlängerung der U5 zum Frankfurter Berg. Ist sehr zufrieden mit dem ÖPNV in Frankfurt.

3. Willy-Brandt-Platz

- 3.1 Zwei Mitarbeiter der VGF, der eine aus Offenbach-Bieber, der andere aus Idstein im Taunus. Sie kommen beide mit dem Auto zur Dienststelle, das wäre schneller. Die Fahrgastzahlen in Frankfurt nach Einführung des 9-E-T seien deutlich angestiegen. Beide wolle das 9-E-T bundesweit nutzen.

- 3.2 Rentner aus FFM, nutzt täglich den ÖPNV, hat Seniorenticket, will das 9-E-T als bundesweite Dauerlösung implementiert sehen, findet den Frankfurter ÖPNV ok.
- 3.3 Frau mittleren Alters, Arbeitnehmerin, nutzt etwa 2 mal wöchentlich den ÖPNV, will das 9-E-T überregional nutzen, hat kein Auto.
- 3.4 Junge Frau, Arbeitnehmerin, vor drei Wochen aus München nach FFM umgezogen; München wäre mondän, edel und schön aber zu teuer um dort zu leben. Sie hat kein Auto und wird das 9-E-T nur lokal nutzen.
- 3.5 Mann mittleren Alters, wohnt in Frankfurt, Arbeitnehmer, nutzt ÖPNV täglich, Jobticket, nutzt Auto wenig, weil zu teuer, kommt aus Berlin und findet den ÖPNV in FFM etwas besser und „flüssiger“ organisiert als in Berlin.
- 3.6 Mann mittleren Alters, hat Jobticket, arbeitet seit Corona überwiegend von Zuhause, benutzt ab und zu das Auto, befürwortet das 9-E-T und will mindestens eine größere Reise damit unternehmen.

4. Frankfurt Hauptbahnhof

- 4.1 Schülergruppe mit Lehrer auf Tour in Frankfurt. Etwa 12 Personen, kommen aus Hannover mit dem ICE, benutzen jedoch in FFM lokal das 9-E-T. Der Lehrer ist meist mit dem Auto zum Dienstbeginn in der Schule unterwegs, weil er unbedingt pünktlich sein muss. Das 9-E-T wird von allen Beteiligten begrüßt und als Dauerlösung befürwortet.
- 4.2 Paar, Mann Rentner, Frau Arbeitnehmerin, kommen aus Hamburg, haben viele Jahre in Los Angeles gelebt, auch dort ohne Auto. Mann ist 79, war Leistungssportler und wollte nie Auto, weil ihn das bequem und faul gemacht hätte. Begrüßen ausdrücklich das 9-E-T.
- 4.3 Junger Mann, Arbeitnehmer, kommt täglich mit dem Zug zur Arbeit, hat kein Auto, will das 9-E-T lokal nutzen.
- 4.4 Mann mittleren Alters, Jobticket, fährt ab und zu auch Auto, will das 9-E-T in erster Linie lokal nutzen aber zumindest eine größere Reise damit unternehmen.

5. Frankfurt am Main, Konstablerwache, am Sonntag, den 12.06.2022

- 5.1. Mann mittleren Alters, aus FFM, hat Jobticket, fährt trotzdem eher mit dem Auto. Wohnt in Niederrad, arbeitet in Höchst. Mit dem Auto braucht er 20 Minuten, mit dem ÖPNV ca. 55.
- 5.2. Junger Mann aus Niedersachsen, in Ausbildung, wohnt auf dem Land, nutzt das Auto, aufgrund des 9-E-T kommt er nach Frankfurt zu Besuch und will das Ticket überregional nutzen.
- 5.3. Frau mittleren Alters, aus FFM, arbeitet für einen Pflegedienst, hat normalerweise Monatskarte, Arbeitgeber beteiligt sich mit einem Anteil, wird die drei Monate im Sommer das 9-E-T lokal nutzen.
- 5.4. Frau aus FFM, Rentnerin, mit VGF zufrieden, benutzt eher Einzeltickets, hat jetzt das 9-E-T gekauft, ist sich im Unklaren über die Bedingungen des neuen Tickets, ansonsten sei ihr der ÖPNV zu teuer, jetzt fährt sie häufiger.
- 5.5. Junger Mann aus FFM, Arbeitnehmer, seit längerer Zeit im Home Office, hat sich das 9-E-T gekauft, weil es sehr günstig ist und lokal nutzen.
- 5.6. Schülerin von außerhalb, nutzt das 9-E-T bereits überregional.
- 5.7. Zwei Rentnerinnen aus FFM, beide mit dem 9-E-T, sind mit VGF zufrieden, besonders gefällt ihnen der telefonische Auskunftsdienst, nutzen das Ticket lokal und sind jetzt häufiger unterwegs.
- 5.8. Paar, beide arbeiten für die Stadt FFM, werden das Ticket lokal nutzen, sind mit VGF zufrieden, weniger mit der S-Bahn wegen der Verspätungen.
- 5.9. Student aus FFM, fährt heute mit dem 9-E-T nach München, wünscht sich mehr Informationen des RMV auf Google Maps, RMV würde hier nützliche Informationen zurückhalten, das würde im Ausland besser funktionieren.
- 5.10. Frau aus Langen (Kreis OF), Arbeitnehmerin, zahlt Ticket allein, wird das 9-E-T alle drei Monate nutzen, sie wird viel Geld damit sparen. Heute fährt sie mit dem Ticket nach Bingen, wird auch andere regionale Fahrten unternehmen. Mit der VGF ist sie zufrieden, die S3/S4 wäre nicht zuverlässig aber nach Langen kommt sie auch mit der Regionalbahn vom Hauptbahnhof aus.
- 5.11. Zwei Männer mittleren Alters, ansonsten wenig mit Bus und Bahn unterwegs, werden das 9-E-T für Juni und Juli nutzen, im August machen sie Urlaub im Ausland.
- 5.12. Mitarbeiterin der DB und VGF, Fahrscheinkontrolle: Verkehr hat deutlich zugenommen; positiv sei, dass die Zahl der Schwarzfahrer stark zurückgegangen ist, jedoch auch die Zahl der Fahrgäste ohne Maske. Sie hofft, dass das Ticket dauerhaft bleibt.

6. Frankfurt Südbahnhof, am Montag, den 13.06.2022

- 6.1. Frau Mitte 40, Arbeiterin, wohnt in FFM, kauft normal die Monatskarte auf eigene Kosten, hat jetzt das 9-E-T geholt. Sie wird es lokal und regional nutzen, für bundesweite Fahrten hat sie keine Zeit.
- 6.2. Rentnerpaar, wohnt in FFM, er hat das Senienticket und nutzt täglich den ÖPNV, holte jedoch das 9-E-T, weil es sehr günstig ist. Ab und zu fahren sie auch Auto. Sie wünschen sich eine Verbesserung der Verkehrsverbindung auf dem Land.
- 6.3. Student, Mitte 20, benutzt ÖPNV fürs Studium und für den Job, fragt warum es keine Ringbahn um Frankfurt herum gibt, das sollte für eine solche Region eine Selbstverständlichkeit sein. Ich erwähne den Bau der RTW als Beginn einer Ringbahn.
- 6.4. Rentnerin aus FFM, lehnt ÖPNV seit Einführung der Maskenpflicht komplett ab, ist zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs, erweist sich als Corona Leugnerin und Verschwörungstheoretikerin; lehnt jede Übernahme von Verantwortung für andere Menschen ab, für sie gibt es nur die Eigenverantwortung, Gespräch wird abgebrochen als ich sage: „Die Pandemie ist keine Privatsache“.
- 6.5. Frau, um die 50, im Pflegedienst tätig, auf den ÖPNV angewiesen, beschwert sich, dass am Wochenende 5 von 6 Zügen nach Gelnhausen ausgefallen wären (die Aussage ist korrekt, bei einem Zug in FFM war eine Tür defekt, der Schaden ließ sich nicht schnell reparieren). Hat Jobticket und wird es lokal und regional nutzen.
- 6.6. Frau Mitte 60 aus FRA, fährt meist Fahrrad, seit 15 Jahren lebt sie aus Überzeugung autofrei, findet die VGF gut; vergangene Woche fuhr sie mit dem ICE nach Hamburg, dann Richtung Ostsee mit dem 9-E-T.
- 6.7. Frau um die 40 mit kleinem Kind, fährt meist Fahrrad, Familie holte sich das 9-E-T und fuhren letztes Wochenende nach Koblenz. Sie wollen das Ticket regional nutzen.
- 6.8. MA der VGF in einen VGF-Info-Bus: ist mit dem S-Bahn-Verkehr ist er nicht zufrieden; ich verweise auf die S2 Richtung Kreis Offenbach. Bahn hätte ein Personalproblem, weil sie nicht gut zahlt. Die Bemühungen zugunsten des ÖPNV wären wirkungslos, weil die Politik im Endeffekt das Auto viel stärker subventioniert. Zur Übermittlung von Daten des RMV an Google Maps sagt er, Google sei ein privates, in Amerika gelistetes Börsenunternehmen, die Daten des RMV gehören jedoch dem deutschen Bürger. Es sei nicht Aufgabe des RMV, das Geschäftsmodell ausländischer privater Unternehmen zu fördern.
- 6.9. Rentnerhepaar aus Dreieichenhain (Kreis OF). Eigentlich nur wenig unterwegs, haben das 9-E-T gekauft und werde es regional nutzen. Sie fuhren heute mit der RB61 nach Buchschlag, stiegen um zur S3/S4 und nehmen am Südbahnhof eine S-Bahn Richtung Taunus.
- 6.10. Mitarbeiter der HLB (Hessische Landesbahn) und seine Freundin aus Mannheim. Sie hat sich das 9-E-T gekauft und wird ihn jetzt häufiger in Frankfurt besuchen. Sind aktuell unzufrieden wegen der Bauarbeiten an der Strecke FRA – Mannheim.
- 6.11. Mann Mitte 50 aus FFM, Frührentner, kommt gerade aus Hannover zurück, fährt nur ÖPNV, hat kein Auto, wird das 9-E-T intensiv nutzen.

Befragungen und Auswertung: Apostolos Koreas

So sieht DFI (Dynamische Fahrgastinformation) bei der MTV 2022 aus:



Bad Soden (Ts) Bf am 17.10.2022,

MTZ am 12.10.2022 und

Hofheim (Ts) Bf und ZOB als Dauerzustand

Auch das soll schon mal vorkommen



Ein Ausflug im prop-
pervollen Regionalex-
press, wo eine resolute
Schaffnerin vor dem
Losfahren die Reisenden
sortiert – in Japan soll es
ja eigens Ordnungsleute
geben, die die Fahrgäste in die
Bahn schieben. Die Dame macht
ihren Job gut, nimmt hier einen
Koffer vom Sitz und weist dort
darauf hin, dass man auch in je-
ner Ecke stehen könne. Man
selbst hat schon eine gefunden
und bereitet sich auf eine unbe-
queme Stunde vor. Da dreht sich
die Schaffnerin um und sagt im
strengen Ton: „Sie da! Sie setzen
sich jetzt in die erste Klasse!“ Was
für ein schönes Geschenk, ausge-
rechnet zum 55. Geburtstag! Aber
wenn sie einem jetzt schon Plätze
in der Bahn anbieten, dann sieht
man wohl echt alt aus.

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

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

Termine

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

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

07. November 2022

05. Dezember 2022

09. Januar 2023

06. Februar 2023

06. März 2023

Alle Treffen nach derzeitigem Stand als Präsenzveranstaltung im Bürgerhaus Saalbau Gutleut,
Rottweiler Str. 32, 60327 Frankfurt am Main, Saal Sommerhoff, EG
(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: neu: IBAN: DE65 500 905 00 000 111 30 91 - BIC: GENODEF1S12

Vorsitzende: vakant

Stellvertretende Vorsitzende Dr. Barbara Grassel, Apostolos Koreas,

Kassenwart Helmut Lind

Postanschrift: PRO BAHN • Frankfurt Postfach 11 14 16 • 60049 Frankfurt am Main

E-Mail: frankfurt@pro-bahn-hessen.de

Schlussredaktion für diese Ausgabe: Dr. Barbara Grassel; Layout: Wilfried Staub; 2022-11-03

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.