



**Fahrgastverband
PRO BAHN**



NEWSLETTER des RV Großraum Frankfurt am Main Jahreszusammenstellung 2023 (Auszug)



Wachablösung auf der Königsteiner- und Sodener-Bahn zum Fahrplanwechsel 2024 Fotos: Thomas Seibold



€ 11,00

Vorwort,

dass es gleich zwei Wasserstoffzüge auf die Titelseite der Jahresausgabe 2023 geschafft haben, ist der Tatsache zu verdanken, dass der Betrieb dieser Züge auf drei von vier Strecken des so genannten Taunusnetzes des RMV seit Montag, dem 26. Januar 2024 - zumindest bis Redaktionsschluss - nach vierzehn Monaten unsäglicher Flickschusterei nun endlich erfreulicherweise äußerst stabil verläuft. Die vom RMV eingerichtete Taskforce zeigt die erwartete Wirkung. Der gebeutelte Fahrgast stellt sich jetzt aber völlig zu Recht die Frage, ob das Dilemma mit der „größten Wasserstoff-Flotte der Welt“ bei einer professionelleren Vorbereitung, einer fachkundigen Abnahme der Serienfahrzeuge [mit gegenüber der Vorserie abweichenden minderwertigeren Bauteilen] oder einer sukzessiven Inbetriebnahme nicht hätte vermieden werden können. Nach erfolgter „Rollkur“ aller H2-Züge (Austausch diverser Bauteile, größere Tanks) sind diese jetzt auch auf dem Taunus mit der erwarteten Präzision unterwegs. Was die Sinnhaftigkeit eines Wasserstoffbetriebes auf dem Taunusnetz und die hier deutlich höheren Betriebskosten sowie die vorhergesagte verkürzte Lebensdauer der Pufferbatterie und die der Brennstoffzelle unter solchen Extrembedingungen betrifft, wird es Aufgabe des Aufsichtsrates, der Aufgabenträger und der Rechnungsprüfer sein, dies mit entsprechendem Nachdruck zu hinterfragen. Nun gilt es erst einmal eine neutrale Fehleranalyse zu betreiben und das Vertrauen der Bürger in einen verlässlichen, öffentlich bestellten und organisierten, Nahverkehr wieder herzustellen und die massenhaft frustrierten Fahrgäste in angemessener Weise zu entschädigen.

Das Thema der H2-Züge beschäftigte uns das ganze Jahr 2023 über bis zum Jahreswechsel. Auf Unverständnis stieß und stößt bei uns nach wie vor die Tarif-Politik des RMV, der immer noch auf neue Apps und Tarif-Modelle für Gelegenheitskunden setzt und dafür viel Geld ausgibt, obwohl es längst mehr Flat-rate-Angebote, wie nunmehr neben dem Deutschland-Ticket auch den „Hessen-Pass-Mobil“ gibt. Wir haben uns demonstrativ für ein „Bildungsticket“ eingesetzt, das verbilligte bzw. kostenlose ÖPNV-Fahrten für alle Menschen, vom Kindergartenkind bis zum Erwachsenen in einer Umschulungsmaßnahme, ermöglicht. Aber auch die zahlreichen Großbaustellen der DB im Rhein-Main-Gebiet und insbesondere das teilweise katastrophale Baustellen-Management von DB und RMV waren ein Dauer-Thema. Der Bau der nordmainischen S-Bahn hat begonnen, die Planungen für den Fernbahntunnel Frankfurt sind fortgeschritten und der Ausbau der Main-Weser-Bahn kam voran. Letzteres gilt leider nicht für die Verkehrswende. Da gibt es für uns auch im Jahr 2024 noch viel zu tun!

Schließlich wurde im April 2023 auch ein neuer Regionalvorstand gewählt (S. 28).

Viel Spaß bei der Lektüre wünscht Ihre /Eure

Barbara Grassel, Regionalvorsitzende.

INHALTSVERZEICHNIS Newsletter-Jahrgang 2023			
01 S. 3	Verleihung Hessischer Fahrgastpreises	02 S. 31	RMV_{smart} erwartungsgemäß eingestellt
01 S. 5	Das vorhersehbare Chaos auf der TSB	02 S. 32	Zum Thema Verkehrswende Hessen
01 S. 13	Unterführung Oeserstraße kommt später	03 S. 34	Vom Chaos auf dem Taunusnetz II
01 S. 14	Schilda ist überall	03 S. 43	Omega Brücke gesprengt
01 S. 15	RB 12: Bitte keinen neuen Schnellschuss	03 S. 45	Main-Weser-Bahn fast am Ziel
01 S. 17	Modernisierung der Ländchesbahn	03 S. 47	Hotline zum Baustellenverkehr der DB
02 S. 19	TaunusSchnellBahn: Ein Reisebericht	03 S. 47	Ideenzug von DB-Regio
02 S. 24	Zur gleichen Zeit auf der RB 11 und RB 12	03 S. 48	Mit dem EASY unterwegs
02 S. 27	Der allergrößte Schlag ins Wasser	03 S. 53	Katastrophales Notfallmanagement
02 S. 28	Der neue Vorstand des RV Frankfurt	Seite 56	Impressum

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Das vorhersehbare Chaos auf der Taunusbahn

Ein Kommentar von Wilfried Staub, Fahrgastverband PRO BAHN

Hinweis: Für weitere Informationen nutzen Sie bitte die Onlineversion dieser Jahressausgabe und die in den Artikeln markierten [Links](#)

Die Vorgeschichte

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

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

RMV wollte Zukunftsvisionär spielen

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

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



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

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



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

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

Zwei totale Streckensperrungen, und zwar vom 13. bis 29. Januar und vom 10. bis 26. Februar 2023,

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

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

Wie konnte es zu dem aufgezeigten Dilemma überhaupt kommen?

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



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

Dass die Anschaffung eines H2-Fahrzeuges das Dreifache eines vergleichbaren Dieseltriebwagens kostet und dass der verwendete Höchster Wasserstoff als äußerst umweltschädlicher, „Grauer Wasserstoff“ eingestuft wird, wurde geflissentlich totgeschwiegen. Kritisch wird auch gesehen, dass die Brennstoffzellen von einem Hersteller in Kanada bezogen und nicht in der EU produziert werden. Auch dass für etwa fünf Millionen Euro extra eine Wasserstofftankstelle errichtet werden musste, der Wasserstoff im Industriepark Höchst zwar als so genanntes Abfallprodukt anfällt, aber dennoch zu marktüblichen Preisen geordert werden muss und die Tankfahrten von den Abstellanlagen der Züge im Taunus in der Regel nachts und somit mit 24/24 Stellwerkbesetzung durchgeführt werden müssen, war bekannt, wurde aber von den Entscheidungsträgern in ihrer Tragweite der dadurch entstehenden immensen ertragslosen Kosten nicht in der Form erkannt. So wird PRO BAHN den RMV, fahma und die Firma Start nach Ablauf des ersten Betriebsjahres zur Offenlegung der tatsächlichen Betriebskosten pro Nutzkilometer bzw. pro Sitzplatz im Vergleich zum Diesel-Lint54 unter Herausrechnung der über Steuergelder finanzierten verlorenen Zuschüssen durch den Bund und das Land Hessen auffordern.

Der Prototyp des iLint, ein Blender?

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



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

Foto: Wilfried Staub

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

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

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



Prominenz vor der Wasserstofftankstelle im Industriepark Höchst

Foto: IPH

Dass die Wasserstofftankstelle, wie die Presse berichtete, von infraserV bei Minusgraden nicht funktionieren würde, ist nicht bestätigt. Dass allerdings einzelne Tf von Start keine Tankkarte vorlegen und somit nicht tanken konnten oder, weil nicht angemeldet, vor verschlossenen Toren standen, soll in der Hektik der ersten Tage tatsächlich vorgekommen sein. Die Tankstelle ist übrigens

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

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

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

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

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

Warum wurden die Triebfahrzeugführer nicht ausreichend geschult und eingewiesen?

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

Die Älteren von Ihnen erinnern sich vielleicht noch an die Betriebsaufnahme der S-Bahn Rhein-Main am 28.

Mai 1978 mit einer sensiblen überschlagenden Tfz-Wende im damaligen Endbahnhof Hauptwache. Der Chef der Frankfurter S-Bahn, Dr. Walter Dirmeier schulte seine durchweg gestandenen Eisenbahner vor Betriebsaufnahme vier Wochen lang nachts mit den neuen, aber doch recht einfach zu handhabenden ET 420, wobei die schnelle und sichere Reaktion auf alle denkbaren Störungen und Pannen und sogar das Abschleppen mehrfach intensiv durchgespielt wurde. Entsprechend reibungslos und mit einer Pünktlichkeitsquote von über 98% verlief dann auch der Start. Von so etwas kann man heute nur träumen.

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

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



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

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

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

Verschulden und Kosten

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

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

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

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

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



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



Nach 35 Jahren treuen Diensten mit „A“ wie ausgemustert
Fotos: Jochen Schwarzer, Wilfried Staub

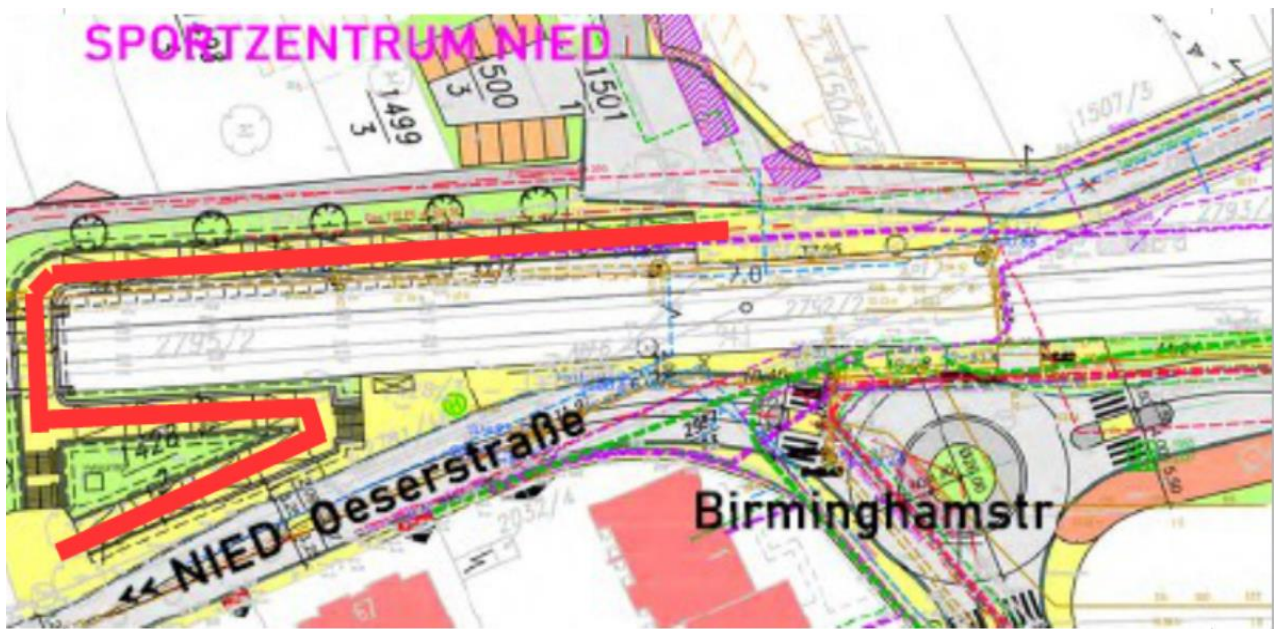
Bericht: Wilfried Staub in Zusammenarbeit mit Phillip Loth, Vers. 3 abgeschlossen am 20. 01.2023 ■

Unterführung Oeserstraße kommt mit zwei Jahren Verspätung

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

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

Nach dem tödlichen Unfall im Mai 2020 wurde als Sofortmaßnahme die Verkehrsführung des komplette Bahnübergangs neu gestaltet und die Sicherheitstechnik modernisiert. In zwei weiteren Schritten werden für Fußgänger und Radfahrer und den Autoverkehr zwei völlig getrennte Unterführungen errichtet. Damit entfällt endlich der niveaugleiche Übergang. Eine Maßnahme, die auch zur Verwirklichung des Deutschlandtaktes 2030+ und die Errichtung der benachbarten Bahnstation „Nied Ost“ zwingend erforderlich ist. Einer Forderung vom PRO BAHN nach einer zweiten Fußgängerunterführung mit Treppen in Höhe des derzeitigen Bahnübergangs konnten die Macher aus Kostengründen leider nicht entsprechen. Daher sollte dieser Bereich entsprechend hoch eingehaust werden, damit man den Zaun nicht überwinden kann, denn der barrierefreie „Umweg“ mit nur maximal 6 Prozent Neigung ist doch ziemlich weit.

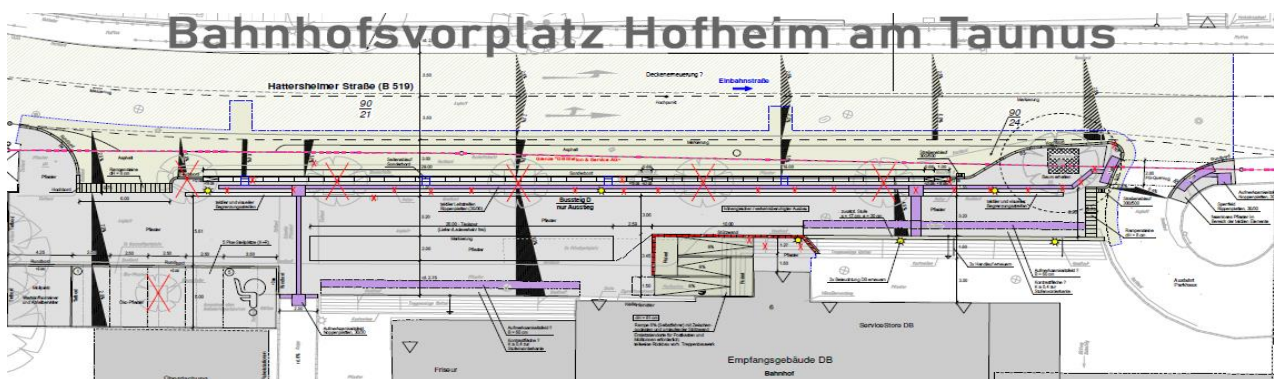


So (rote Linie) ist die kombinierte etwa 360 Meter lange Fußgänger- und Fahrradunterführung geplant
 Bericht: Wilfried Staub; Grafik: Stadt Frankfurt am Main/DB Netze, bearbeitet ■

Schilda ist überall

Die Stadt Hofheim plant die Umgestaltung des Zentralen Busbahnhofs an der Alten Bleiche zu einem leistungsfähigen Verkehrsknotenpunkt. Bis die Planungen zur Umgestaltung des Busbahnhofs fortgesetzt werden, soll der Vorbereich vor dem Bahnhofsgebäude barrierefrei umgestaltet werden. In Abstimmung mit der Förderstelle Hessen Mobil kann dieser Bereich als eigenständiges Projekt angekoppelt werden, so heißt es in einer Vorlage des Hofheimer Magistrates vom 31. August 2022. Und weiter:

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



Entwurfsplanung Bahnhofsvorplatz Hofheim am Taunus

Grafik (Auszug) Stadt Hofheim

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

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



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

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

Fazit: eine halbe Million Euro für den barrierefreien Umbau einer Ausstiegshaltestelle, die entfällt und zu einem Bahnsteig führt, der fahr planmäßig fast nie angefahren wird und zu einem Empfangsgebäude, in dem es keinen Service für Reisende mehr gibt.

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

Bericht und Foto: Barbara Grassel

Bitte keinen erneuten Schnellschuss

Erste Anmerkungen von PRO BAHN zur Taktverdichtung auf der Königsteiner Bahn

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

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

1. Welcher, wie bei DB Netze üblich, in Sechs-Sekunden-Schritten ausgearbeitete, Fahrplanentwurf liegt der Vorzugsvariante der finalen Machbarkeitsstudie zu Grunde und warum wurde dieser den Entscheidungsträgern bei den diversen Erörterungsterminen vorenthalten? Kann der 15-Minuten-Takt nicht ohne den teuren Bau ein drittes Bahnsteiggleises nach einem Abstellkonzept realisiert werden, wie er von PRO BAHN vorgeschlagen wurde? Ggf. ist der Einbau einer Schutzweiche erforderlich. Die Verspätungsfrage greift bei den vorgesehenen Puffer kaum.
2. Wie begründen die Ersteller der Studie die Tatsache, dass man so extrem hohe Investitionen in die Hand nehmen will, ohne die Kapazität pro Stunde um nur um einen einzigen Sitz- bzw. Stehplatz zu erhöhen?
3. Warum wurde eine Verlängerung des Kurzpendels **optional (!)** bis Hornau nicht zumindest den Entscheidungsträgern und mitfinanzierenden Kommunen vorgestellt. Hierbei wären in Hornau lediglich eine oder zwei Schutzweichen erforderlich geworden, um einen Zusammenstoß zweier Züge wie 1966 auszuschließen. Das Problem mit den Schließzeiten der Schranken in Kelkheim ließe sich dadurch entschärfen, in dem der Kurzpendel dort in beiden Richtungen einen etwas längeren Aufenthalt erhält. Die Vorzüge dieser Lösung übertreffen die Nachteile um Längen. Ein drittes Bahnsteiggleis und die Kosten hierfür entfallen.
4. Warum wurde der 15-Minuten-Takt des finalen Deutschlandtaktes 2030^{plus} des BMDV der renommierten Schweizer Verkehrsplaner SMA nicht in die Überlegungen mit einbezogen, der ohne Bahnhofsumbau in Kelkheim auskommt und in der ersten Phase durchgehende Züge nach Bad Soden - bei einer Taktverschwenkung der RB 12 um eine Viertelstunde mit nur einem Fahr-

zeug für den Kurzpendel – vorsieht? Bei dieser Variante sieht der Deutschlandtakt eine ungefähre 15-minütige Verbindung zwischen Höchst – und Hauptbahnhof im Wechsel von RB 10 und RB 12 vor ([s. Verlinkung](#)).

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

Bericht: Wilfried Staub



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

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

Modernisierung der Ländchesbahn und kein Ende in Sicht



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

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

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

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

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



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

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

Hoffnung macht das Angebot eines Anliegers, der seine Meinung überdacht hat und der Bahn nun doch Teile seines Grundstücks für einen nahezu ebenerdigen Zugang von der Hinterbergstraße zu dem **RÜ (Reisendenüberweg)** zum neuen Mittelbahnsteig angeboten hat. Wie dies entsprechend den ursprünglichen Plänen aussehen könnte, kann Bild 3 entnommen werden. Ob diese Lösung allerdings finanzierbar ist, steht auf einem ganz anderen Blatt.

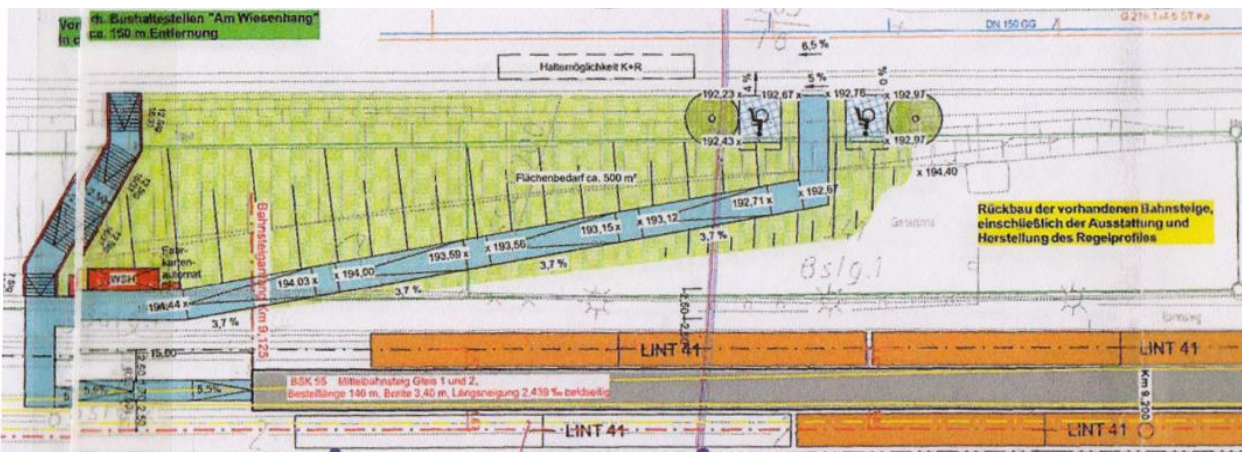


Bild 3: Planungsskizze Stadt Wiesbaden – Variante 4 (Auszug)



Bild 4: Benutzbarer Aufgang zu dem Bahnsteig in Erbenheim

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

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

Bericht: Wilfried Staub

Fotos: Julien Alexandre ■

Das Desaster auf der Taunusbahn: Ein Reisebericht

Über das „Absehbare Chaos auf der Taunusbahn“ haben wir ausführlich in der Ausgabe 01/2023 unserer Newsletter berichtet. Wie sich die Situation nunmehr im Mai 2023 darstellt, entnehmen Sie bitte nachfolgendem Situationsbericht.

Am **Freitag, dem 12. Mai 2023**, war ich einen Nachmittag lang auf der Taunusbahn unterwegs. Dabei ist mir aufgefallen, dass auf der Hinfahrt zwischen Bad Homburg und Brandoberndorf drei von vier Gegenzügen ausgefallen sind. Auf der Rückfahrt waren es zwei von fünf (s.a die Tabelle auf Seite 20). Einige Züge sollen laut dem von Start veröffentlichten Sonderfahrplan bis einschließlich 10. Juni entfallen und ließen sich auch nicht mehr in den Verbindungsauskünften wiederfinden. Darüber hinaus waren aber noch weitere Züge nicht am „Start“. So ergaben sich teilweise Taktungen von 120 Minuten statt der angesetzten 30 Minuten auf der Stammstrecke. Vielleicht war der Takt sogar an dem Tag teilweise noch dünner. Ich kann mich aber nur auf Fakten beziehen, die im angesetzten Zeitraum am Nachmittag persönlich beobachtet wurden.

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

Fahrplanprotokoll vom 12. Mai 2023 auf der RMV-Linie RB15									
Brandoberndorf - Bad Homburg									↓
Hinweis	!	!	!	Soll	!	Soll	Ist	!	
Zug-Nummer	24341	24431	24343	24345	24347	STN	24349	23349	
Brandoberndorf		14:57		15:57		16:57	16:58		
Hasselborn		15:02		16:02		17:02	17:02		
Grävenwiesbach		15:06		16:06		17:06	17:08		
Grävenwiesbach	14:37	15:07	15:37	16:07	16:40	17:07	17:08	17:40	
Hundstadt	14:40	15:10	15:40	16:10	16:43	17:10	17:11	17:43	
Wilhelmsdorf	14:46	15:16	15:46	16:16	16:48	17:16	17:16	17:48	
Usingen	14:52	15:22	15:52	16:22	16:54	17:22	17:23	17:54	
Usingen	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:25	17:55	
Hausen	14:59	15:29	15:59	16:29	16:59	17:29	17:29	17:59	
Neu-Asnpach	15:01	15:31	16:01	16:31	17:01	17:31	17:32	18:01	
Wehrheim	15:06	15:36	16:06	16:36	17:06	17:36	17:37	18:06	
Saalburg/Lochmühle	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	17:40	18:10	
Köppern	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	17:46	17:46	18:16	
Friedrichsdorf	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	17:49	18:19	
Friedrichsdorf	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	17:50	18:20	
Seulberg	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	17:52	18:22	
Bad Homburg	15:26	15:56	16:26	16:56	17:26	17:56	17:56	18:26	
16:36:00 ⚠ Fahrt lt. RMV/Start bis 10.06. gestrichen. 16:06 ⚠ Fahrt entfiel zusätzlich am 12.05.2023 ❶ Im Vorlauf bis Neu-Anspach verspätet; wo die Verspätung aufgetreten ist, konnte nicht ermittelt werden. ❷ Im Vorlauf bis Wehrheim verspätet; wo die Verspätung aufgetreten ist, konnte nicht ermittelt werden.									

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



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

Im Fachjargon nennt man so etwas eine „Personalfahrt“



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

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

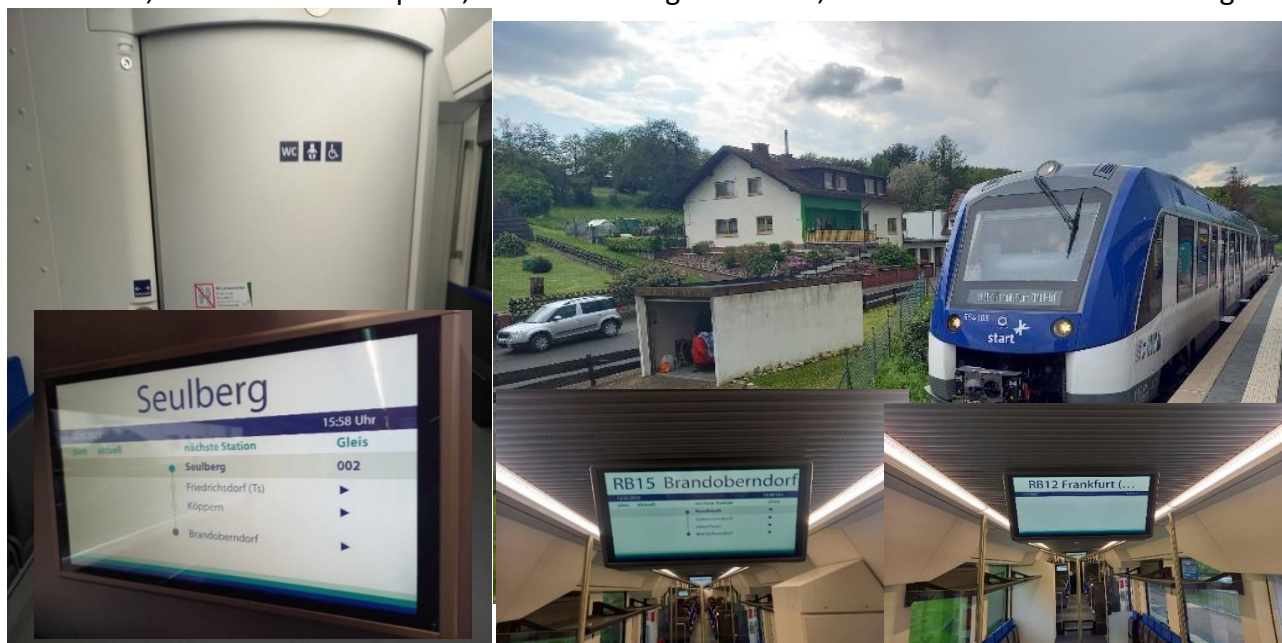
Hinter Usingen fiel dann auf, dass nur noch wenige Fahrgäste im Zug waren. Direkt hinter Usingen waren es ungefähr noch 15 Fahrgäste und hinter Grävenwiesbach bis Brandoberndorf ungefähr noch vier. Auf der Rückfahrt war auf dem Abschnitt von Brandoberndorf bis Usingen nur ein Fahrgast neben mir unterwegs. Alle Züge, die ich an dem Nachmittag auf der Taunusbahn beobachten konnte,

waren einteilige Wasserstoffeinheiten. Eigentlich sollten die Züge auf der Linie 15 aber immer in Doppeltraktion fahren. Bei regulären Fahrgastzahlen auf der Strecke würde diese halbierte Kapazität ein größeres Problem darstellen.

Dauerhaft keine benutzbare Toilette, kein Zugbegleiter an Bord

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

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



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

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

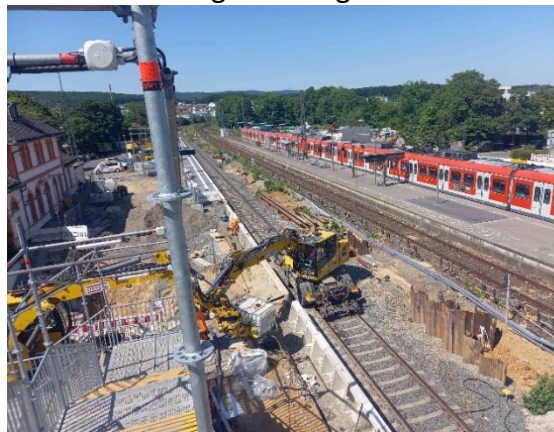
Bad Homburg von Brandoberndorf der Geräuschpegel insgesamt, bedingt durch die längeren Bergabfahrten, ruhiger darstellt.

Eine Entschuldigung ist gut – eine Entschädigung wäre besser

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



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



Stand des barrierefreien Umbaus des Bahnhofs Friedrichsdorf im Mai 2023

Text und Fotos: Philipp Loth; 1 Foto: Apostolos Koreas2023

Ergänzungen der Redaktion

Für Beschwerden, Anfragen und Anregungen hat der RMV ein **Service-Portal** eingerichtet. „Ihre Meinung zur Qualität im Nahverkehr ist uns wichtig!“ führt der RMV hierzu aus und weiter: „Mit Ihren Anregungen, Wünschen oder auch Ihrer Kritik können Sie uns dabei helfen, das Angebot im RMV zu verbessern. Mit unserem System zum verbundweiten, elektronischen Management von Kundenanliegen "ELMA" sind Sie dabei immer an der richtigen Adresse: In ELMA gehen alle

Kundenanliegen zentral ein und werden je nach Zuständigkeit weitergeleitet oder direkt bearbeitet. Bitte beachten Sie auch unsere Datenschutzerklärung.“ Hier der [direkte Link zu dem RMV-Portal](#). PRO BAHN legt Ihnen ans Herz, regen Gebrauch von dieser Einrichtung zu machen. Es gibt auch die Möglichkeit, Ihre Erlebnisse auf der Facebook-Seite einem breiten Publikum zu schildern oder auch auf den anderen Social-Media-Plattformen des RMV.

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

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

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

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

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

Im Eifer des Gefechtes überliest man schon einmal ganz schnell das Kleingedruckte, dass es nämlich für die neun Tage der Sperrpause gleich vier unterschiedliche Fahrplantabellen gibt, einmal für die vier Schultage, dann einen gesonderten für den Brückentag und schließlich noch einmal unterschiedliche Fahrzeiten für die beiden Samstage und noch einmal abweichend für die Sonntage und den Feiertag. Vom Prinzip her absolut richtig und nachvollziehbar, allerdings hätte man darauf in der Präambel noch wesentlich deutlicher hinweisen sollen. Sinnvoll war auch, dass einige Busse des Schienenzusatzverkehrs in Bad Homburg endeten oder dort eingesetzt wurde. Leider fand sich aber im Bahnhof selbst keinerlei Hinweis auf diese betriebliche Besonderheit.

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

Philipp Loth, red.

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

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

Sodener Bahn

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

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



Der neue Lint41 im Sulzbacher Feld
Härter

Foto: M.

Verbindung suchen	
→	Bad Soden (Taunus) Bahnhof
RB11	Ausfall
RB11: Fällt aus	
12.05.2023	
47:34	Frankfurt (Main) Höchst Bahnhof
47:33	Frankfurt (Main) Sossenheim Bahnhof
47:34	
47:37	Sulzbach (Taunus) Bahnhof
47:37	
47:40	Bad Soden (Taunus) Bahnhof

Königsteiner Bahn

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

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

Verspätungen in diesem Ausmaß waren die Fahrgäste in 35 Betriebsjahren von der FKE/HLB seit Einführung des Halbstundentaktes nicht gewohnt. Daher auch der ungebremsste Zuwachs um weit über 7.000 pro Fahrgäste Tag vor Corona. Während sich überall die Fahrgastzahlen inzwischen

wieder normalisieren, dürften sie sich auf der Königsteiner Bahn im Mai 2023 nur bei geschätzten 60 Prozent bewegen, u.a. auch, weil die Anschlussbusse nicht warten und in Höchst – auch wegen der gegenüber bisher späteren Ankunft zur Minute 27 und 57 (früher 24/54) die sehr guten Übergänge zur S-Bahn und zum Flughafenbus nicht mehr erreicht werden und sich die Reisezeit um bis zu 15 Minuten verlängert. Die Fahrzeitverlängerung auf der RB 12 ist offensichtlich den langsameren H2-Zügen geschuldet und es bedarf dringend einer Überarbeitung des kommenden Jahresfahrplans 2024.



Vollzug im HP Liederbach Süd mit +7

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

Auf Bahnsteig 2 warteten etwa 15 Fahrgäste auf den Zug nach Höchst, planmäßige Abfahrt dort um 16:40 Uhr. Das „Rot“ zeigende Ausfahrtsignal machte einige Personen stutzig und sie schauten nervös auf ihr Handy. Um 16:44 Uhr dann folgende Sammel-Lautsprecherdurchsage für die Strecke (etwa sinngemäß): *„Der wartende Zug in Liederbach (Anmerkung der Redaktion: gemeint war wohl der Gegenzug im Bf Kelkheim) kann weiter fahren. Die Zugkreuzung entfällt. Über die Fahrt des Zuges von Königstein nach Frankfurt Hauptbahnhof liegen uns keine Informationen durch den Betreiber „start“ vor. Diese Fahrt verzögert sich um unbestimmte Zeit‘.* Zehn wartende Fahrgäste verließen daraufhin den Bahnsteig. Der angeblich verspätete Gegenzug nach Königstein traf dann < auf wundersame Weise > bereits mit nur +1 um 16:48.2 in Hornau ein. Fünf Aussteiger, vier Einsteiger. Warum der im Königstein bereitstehende Zug mit Abfahrt 16:32 Uhr ausfiel, kann nur vermutet werden. Der ablösende Triebfahrzeugführer ist wohl kurzfristig nicht zum Dienst erschienen. Inzwischen fallen nämlich auf der Königsteiner Bahn wegen Lokführermangel vermehrt auch ganze Schichten aus. Ende offen.

Text und Fotos: Wilfried Staub

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

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

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



Foto: start Taunus

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

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

Barbara Grassel



Der neue Vorstand des RV Frankfurt stellt sich vor

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



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

Ich setze mich für Verbesserungen im Sinne aller Fahrgäste ein und dafür, dass alle Menschen auch ohne Auto mobil sein können. Das tue ich sowohl als Stadtverordnete in Hofheim a.Ts. und im Kreistag des Main-Taunus-Kreises als auch seit 2016 bei PRO BAHN. Seit 2020 gehöre ich dem Regionalvorstand an, zunächst als stellvertretende Vorsitzende, seit April diesen Jahres als Vorsitzende.

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



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

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

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

Frank Nagel, Stellvertretender Vorsitzender, Jahrgang 1965



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

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

Jörg Vonnemann, Kassenwart, Jahrgang 1967

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

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



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

Bereits am 08.10.2022 wurde ich auf der Landesmitgliederversammlung als Schriftführer Mitglied im Landesvorstands.

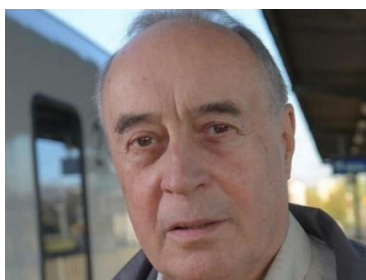
Klaus Oesterling, Beisitzer, Jahrgang 1952, ehemaliger Frankfurter Verkehrsdezernent, Frankfurter Bub

Der ehemalige Frankfurter Verkehrsdezernent trat schon früh in die Fußstapfen seines Vaters, eines ehrenamtlichen Stadtrates und Betriebsleiter der ersten Frankfurter U-Bahn. Er selbst kommt vom Regionalverband, zog 1989 in die Stadtverordnetenversammlung ein und widmete sich als Verkehrsdezernent vorrangig dem Ausbau des Schienennetzes in und um die Mainmetropole herum.



Ganz oben auf seiner Liste standen und stehen die beidseitige Verlängerung der U5, der Lückenschluss der U4 nach Ginnheim, die RTW und die Weiterführung der Tram in den Bahnhof Höchst, nach Neu-Isenburg – Dreieich und – inzwischen gescheitert - nach Bad Vilbel. Oesterling forcierte nach dem Radentscheid mit Nachdruck den Ausbau der „Roten Radwege“. Mit der Änderung der politischen Mehrheitsverhältnisse im Römer musste er seinen Platz räumen. Sein Erfahrungsschatz und die umfassende Kenntnis gewachsener Strukturen in der Stadt, machen ihn zu einem kompetenten und viel gefragten Mentor in allen Angelegenheiten öffentlicher Mobilität mit dem vorrangigen Ziel der baldigen Verwirklichung der Verkehrswende. red. ■

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



Man erzählt sich, dass meine Märklin-Eisenbahn bereits mit sechs Jahren nach einem festen Fahrplan auf die Sekunde genau verkehrte. Mein Berufswunsch war es, Fahrplanmacher bei der Deutschen Bahn zu werden. Eine Grün-Blau-Farbschwäche machten dem einen Strich durch Rechnung, was ich aber im späteren Leben nie bereuen musste. Bis zu meiner Pensionierung 2003 war ich Stellvertretender Referatsleiter im Fachbereich der EG-Qualitätskontrolle bei der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) und in dieser Eigenschaft so ganz nebenbei Vorsitzender einer Arbeitsgruppe bei der UN in Genf, ferner als Experte für die GTZ in Südamerika im Einsatz und für die Deutsche Lufthansa und Fraport war ich in zahlreichen Projekten weltweit ein gefragter Experte. Ich drehte u.a. den ZDF/GTZ-Schulungsfilm „**Tropische Früchte**“. Mit dem öffentlichen Nahverkehr beschäftige ich mich seit 1990 als Berater meiner Heimatstadt und später auch im Main-Taunus-Kreis. Für die Historische Eisenbahn Frankfurt organisierte ich über 25 Jahre ungezählte Dampfsonderzüge. Beim Fahrgastverband PRO BAHN mache ich mich als Autor der Broschüre „**MEHR VERKEHR AUF DIE SCHIENE**“ und zahlreicher kritischer Artikel (u.a. „**Das vorhersehbare Chaos auf der Taunusbahn**“) bemerkbar. Außerdem war ich über 12 Jahre einer der Sprecher des Fahrgastbeirates des RMV und als solcher ein stark nachgefragter Interviewpartner der lokalen und regionalen Medien. Altersbedingt trete ich nun etwas kürzer, vertrete aber noch die Stadt Bad Soden im Fachbeirat der MTV.

Helmut Lind, Beisitzer, wohnhaft in Oberursel



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

Mitreden.....Mitgestalten.....Mitbewegen

Ihr



**Fahrgastverband
PRO BAHN**

Ticketvariante RMV*smart* erwartungsgemäß eingestellt

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



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

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

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

Der Tarif-Dschungel beim RMV wurde durch die verschiedenen RMV*smart*-Varianten keineswegs gelichtet, wie wir schon 2016 an diversen Beispielen erläutert haben; nachfolgend ein besonders anschauliches davon: „Spannend wird die Reise von Königstein Stadtmitte nach Frankfurt Taunusanlage. Je nachdem, welche der fünf möglichen Fahrtstrecken man wählt, fallen fünf unterschiedliche Fahrpreise an, die zwischen 5,34 € und 6,26 € liegen; bisher <im Jahr 2016> zahlte man, gleich welche Strecke man wählte, 4,65 €.“



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

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

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

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

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

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

Barbara Grassel

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

Mit diesem Gesetzesentwurf wird die Verkehrswende in Hessen niemals gelingen

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

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



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

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

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

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

Philipp Loth

Lesen Sie bitte hierzu auch unsere [Pressemeldung](#) zum Thema Verkehrswende in Hessen.

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

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

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

Als Kassenprüferin kandidierte wieder Kerstin Lotz aus Allendorf (Lumda) in Mittelhessen. Das Team der Kassenprüfung komplettieren Christhard Beringer aus Lich und Romnick Hampel aus Dautphetal (Marburg-Biedenkopf).

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

red. ■



vlnr: John Grimmerette, Thomas Kraft, Lukas Köhler, Uwe Schuchmann, Klaus Zecher, Philipp Loth, Bernd Rohrmann, Werner Filzinger

Vom Chaos auf dem Taunusnetz zum „bahnbrechenden“ Ereignis



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

Über das vorhersehbare Chaos auf der Taunusbahn haben wir in unserem [NEWSLETTER 01/2023](#) ausführlich berichtet. Das renommierte und für seine fachliche Berichterstattung bekannte

Eisenbahnmagazin **LOK Report** hat den Text 1:1 in seiner Ausgabe 04/23 (s. Titelfoto unten) übernommen.

Anzeige LOK Report



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

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

Zur vollen Zufriedenheit pendelte sie jahrzehntelang im Halbstundentakt zwar lieblos, jedoch zuverlässig und mit einer Pünktlichkeitsquote von geschätzt 98 Prozent auf der 7,2 Kilometer langen Strecke mit wechselnden Fahrzeugtypen, zeitweise sogar mit überdimensionierten ET, hin und her. Gerne wird die Linie auch von den Sodenern als Ausweichstrecke genutzt, wenn die S3 mal wieder in die berühmt berüchtigte Verspätungsspirale gerät. Doch damit war es mit der Übernahme durch *start* urplötzlich vorbei. Ab Mitte des Jahres brach die absolute Konfusion aus. Tageweise wurde der Verkehr ganz eingestellt, an einigen Tagen wurde nur die Früh-, an anderen Tagen nur die Spätschicht bedient. Die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhepausen der Triebfahrzeugführer (Tf) wurden durch Wegfall eines Zugpaares, „natürlich“ ohne jede vorherige Ansage, erfüllt.



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

Foto: M. Härter

Überhaupt, der Begriff Fahrgastinformation scheint für *start* ein absolutes Fremdwort zu sein. Der Ausfall von Zügen wurde selten und der SEV gleich gar nicht verkündet. Dafür verkehrten Bahn und SEV oft gleichzeitig, bis der RMV sich dazu entschied, den SEV ganz einzustellen und die kundigen Fahrgäste dem parallel verkehrenden Linienbus 253 zu überlassen, der allerdings mindestens 20 Minuten länger unterwegs ist als die Bahn und entsprechen überfüllt war.

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

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

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

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

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

Neuerdings aber ist das Image der **FK (Frankfurt-Königsteiner)** stark angekratzt. Bereits 2018 hat der RMV die HLB mit seiner überarbeiteten Ausschreibungspolitik in die Bredouille gebracht. Der RMV wollte unbedingt 2021 mit - in der Entwicklung befindlichen - Wasserstoffzügen auf dem Taunusnetz ein neues Zeitalter einläuten und dafür auf Kosten Dritter Zeit gewinnen. Die HLB musste die betagten **VT2E** mit Fristablauf 2018 daher noch einmal einer kostenaufwändigen Hauptuntersuchung unterziehen, obwohl Ersatzteile nur zu überhöhten Kosten beschafft oder selbst hergestellt werden konnten. Trotzdem waren gegen Ende der verlängerten Einsatzzeit bereits sechs Triebwagen nicht mehr betriebsfähig. Verkürzte und überfüllte Züge auf der RB12 waren die Folge und erregten im Berufsverkehr ab etwa 2020 nicht nur die Fahrgäste und die regionale Presse, sondern auch die Gemüter der Bürgermeister von Königstein, Kelkheim und Liederbach. Die HLB half mit Fahrzeugen aus ihrem Pool aus, so gut es halt ging.

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



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

Die FKE ausgezeichnet vom RMV für Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Der Wechsel der Fahrzeuge brachte im Sommer den großen Bruch. Nach Abzug der blauen Lint41 konnte *start* bis etwa Ende November 2023 fabrikneue Lint41 der HLB anmieten, die mit ihrem niedrigen Einstieg eigentlich für das Wetteraunetz vorgesehen sind. Sie laufen derzeit unter einer Start-Zugnummer und sind mit Mitarbeitern von *start* besetzt. Fehlendes Personal ist der Grund dafür, dass immer mehr Kurse – nicht immer mit vorheriger Vorankündigung – komplett ausfallen oder nicht bis zum Hauptbahnhof durchfahren. Es kam vereinzelt vor, dass sonntags nur alle zwei Stunden und werktags nur alle 90 Minuten ein Zug auf der

Strecke unterwegs war. Der S-Bahn-Umleitungsverkehr als Folge der Sperrung der Omegabrücke und Sperrpausen auf der Strecke selbst zur Durchführung unaufschiebbarer Sanierungsarbeiten brachten das Fass zum Überlaufen. Historiker geben zu Protokoll, dass es solche Zustände im Laufe der 120-jährigen Geschichte der Königsteiner Bahn noch nie gegeben habe. Vielmehr habe die FK in den letzten Kriegstagen und in der Nachkriegszeit ihr gesamtes Material und Personal aufgebracht und nach Sprengung der Deutschherrnbrücke sogar einen Notverkehr Königstein – F-Griesheim - Osthafen über die Frankfurter Hafenbahn aufrecht erhalten. Die neue HLB/FKE wurde vom RMV mehrmals ob ihrer Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Sauberkeit vom RMV mit Bonuszahlungen belohnt.

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

Unterwegs in geheimer Mission

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

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

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

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

denn jemals publik gemacht werden.



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

Die RB15 oder die TaunusSchnellBahn (TSB)

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

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

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

Früher war es üblich, dass in dem Bundesbahnzentralamt Minden selbst Güterwagen einem zweijährigen Alltagstest unterzogen wurden, ehe sie in Serie gingen. Heute erfolgen in Deutschland nach „US-Vorbild“ solche Gebrauchstests nach Abnahme der Serie durch das Eisenbahnbundesamt im laufenden Betrieb. Nach Erstauslieferung der zehn Lint41 Dieseltriebwagen an fahma im Jahr 2006 waren etliche Monteure von Alstom mit

einem Ersatzteillager in drei Containern mehr als ein halbes Jahr in Königstein damit beschäftigt, die Kinderkrankheiten der ausgelieferten Fahrzeuge zu beheben. Das hätte allen Verantwortlichen eigentlich als Warmschuss genügen sollen, sich in so großem Stil ohne eine Rückfallebene auf ein komplett neues Produkt einzulassen.



Abbildung 5: Zugkreuzung in Köppern

Foto: M. Härter

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

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

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

Die RB16 oder die Brunnenbahn



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

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

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

Nach Redaktionsschluss erreicht uns folgende Information:

Elektrifizierung Strecke 3611 Vermessungsleistungen

DB Netz AG (Bukr 16)

Die Strecke 3611 verläuft von Frankfurt Hauptbahnhof (tief) bis Friedberg. Von Frankfurt HBF (tief) bis Friedrichsdorf (KM 24,1) ist die Strecke eine zweigleisige und elektrifizierte Hauptbahn. Die maximale Ge-

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

Modernisierung des Bahnhofs Friedrichsdorf gerät ins Stocken

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

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



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

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

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

Positive Pläne der MTV GmbH – aber werden sie umgesetzt?

Derzeit wird der neue LNVP der Main-Taunus-Verkehrs-GmbH erarbeitet. Darin soll es einige Verbesserungen für die Fahrgäste und das Fahrpersonal sowie die Umwelt geben: Es sollen Lücken bei den Querverbindungen im MTK geschlossen werden, ab 2026 sollen nur noch E-Busse beschafft

werden – und es sollen ein bis zwei zusätzliche Betriebshöfe neben dem bestehenden der HLB errichtet werden, in denen es nicht nur E-Ladesäulen für die Busse, sondern auch Sozialräume geben soll! Letztere fordert PRO BAHN schon lange. – Allerdings: Wegen erheblicher Finanzierungsprobleme, wie es hieß, kommt die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes nicht voran. Eigentlich sollte er im Dezember vom Kreistag beschlossen werden, nun aber gibt es immer noch keine finale Vorlage und keinen Termin für die abschließende Arbeitskreis-Sitzung in diesem Jahr. Vielmehr war der Presse (Flörsheimer Zeitung v. 02.11.23) zu entnehmen, dass die Neuvergabe des Linienbündels MTK-West laut der MTV GmbH zu Angeboten führte, die mit den Ergebnissen der vorigen Vergaben nicht vergleichbar gewesen seien und zu Steigerungen der Personal- und Materialkosten in Höhe von 80 % geführt hätten. In der Sitzung des Flörsheimer Verkehrsausschusses verdichtete sich der Eindruck, dass der MTV-Aufsichtsrat daher nicht geneigt sei, Investitionen in Ausweitungen von Fahrzeiten und bessere Verbindungen vorzusehen.

Barbara Grassel

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

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

Betroffen von der Sperrung war neben dem Straßenverkehr vor allem der Bahnverkehr unterhalb der Brücke. Dort verkehren normalerweise die S-Bahnlinien S1 zwischen Wiesbaden und Rödermark (Ober-Roden) und S2 zwischen Niedernhausen und Dietzenbach.



Abbildung 1: Ein harter Brocken

Foto: privat

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

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

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



Abbildung 2: Griesheimer Omega-Brücke zu Beginn der Abrissarbeiten

Foto: privat

Am Donnerstagabend, dem 28.09., wurde die gesperrte S-Bahnstrecke wieder freigegeben. Die Brücke war am 08.09. gesperrt worden und konnte innerhalb von 20 Tagen abgerissen werden. Der „Notrückbau“ der Brücke wurde ohne europaweite Ausschreibung angeordnet und es wurde Tag und Nacht gearbeitet. Damit die Bahnlinie frühzeitig wieder freigegeben werden konnte, wurde auch am letzten Sonntag vor der Freigabe der Bahnstrecke, dem 24.09, trotz des unvermeidlichen Lärms noch um Mitternacht weitergearbeitet. Die Deutsche Bahn hatte die Oberleitungen demonstert und die Baufirma Max Wild den Abriss durchgeführt. Dafür mussten kurzfristig Baumaschinen und Personal beschafft werden. Sondertransporte für die Maschinen wurden schnell genehmigt. Die

eingesetzten Arbeiter mussten während der Rückbauzeit auf ihr freies Wochenende verzichten. Die Schienen wurden mit Matten, Styrodur und Holzbalken abgedeckt, damit sie von herabfallenden Betonteilen nicht beschädigt wurden. Das Mittelstück über den Gleisen musste von den Zufahrten getrennt werden, die nach dem Abriss noch stehenbleiben sollten, um sie dann später abtragen zu können.

Die stählernen Spannseile im Beton erwiesen sich beim Abriss als zäh. Dies mag überraschen, wenn man den Messungen glaubt, dass die 1973 gebaute Omega-Brücke akut einsturzgefährdet war. Das eigentliche Problem besteht angeblich aber darin, dass diese Stahlseile im Beton zu rosten beginnen, wenn sie durch Abplatzungen des Betons der Witterung ausgesetzt sind. Dann müssen Experten prüfen und schätzen, wann sie bersten könnten. Dies ist ein bekanntes Problem von Stahlbeton, weshalb in den nächsten Jahren vermutlich sämtliche Brücken aus den 70er und 80er rückbaufällig werden. Da kann man von Glück reden, dass die meisten Eisenbahnbrücken noch aus Metall bestehen. Leider werden diese aber wegen der mangelnden Erhaltungsfinanzierung schlecht oder nicht gewartet. Neubau lohnt für DB Netze, denn die zahlt ja der Bund! Schon oft habe ich rote Roststellen an Brücken bemerkt und mich geärgert, warum die wertvolle Infrastruktur nicht mit der grünen Rostschutzfarbe geschützt wird.

Exkurs: Beispiel Müngstner Brücke (genietete Stahlkonstruktion)

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

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

Jörg Vonnemann

Viergleisiger Ausbau der Main-Weser-Bahn auf der Zielgeraden

Nun ist die Deutsche Bahn doch guter Hoffnung, dass der Betrieb der S6 wie geplant zum Fahrplanwechsel 2024/2025 in vollem Umfang aufgenommen werden kann. Zuletzt kamen Zweifel

PRO BAHN richtet Hotline zum Baustellenverkehr ein

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

riedbahnspernung@pro-bahn-hessen.de

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

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

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

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



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

ist, dass man zwar Smartphones, aber keine Laptops darauf legen kann, geschweige denn, irgendwelche Unterlagen. Sowohl die Sitze zum Anlehnen als auch die Barhockern ähnelnden Sitze vor dem Arbeitstisch verlangen viel Standfestigkeit, insbesondere beim Abbremsen, beim Gleiswechsel oder auf abgefahrenen Schienen.

Text und Foto: Barbara Grassel



Nicht so ganz einfach verlief das EASY fahren im Riederwald

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

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

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

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

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

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

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

Schon bei der Buchung gab es die ersten Hürden

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

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

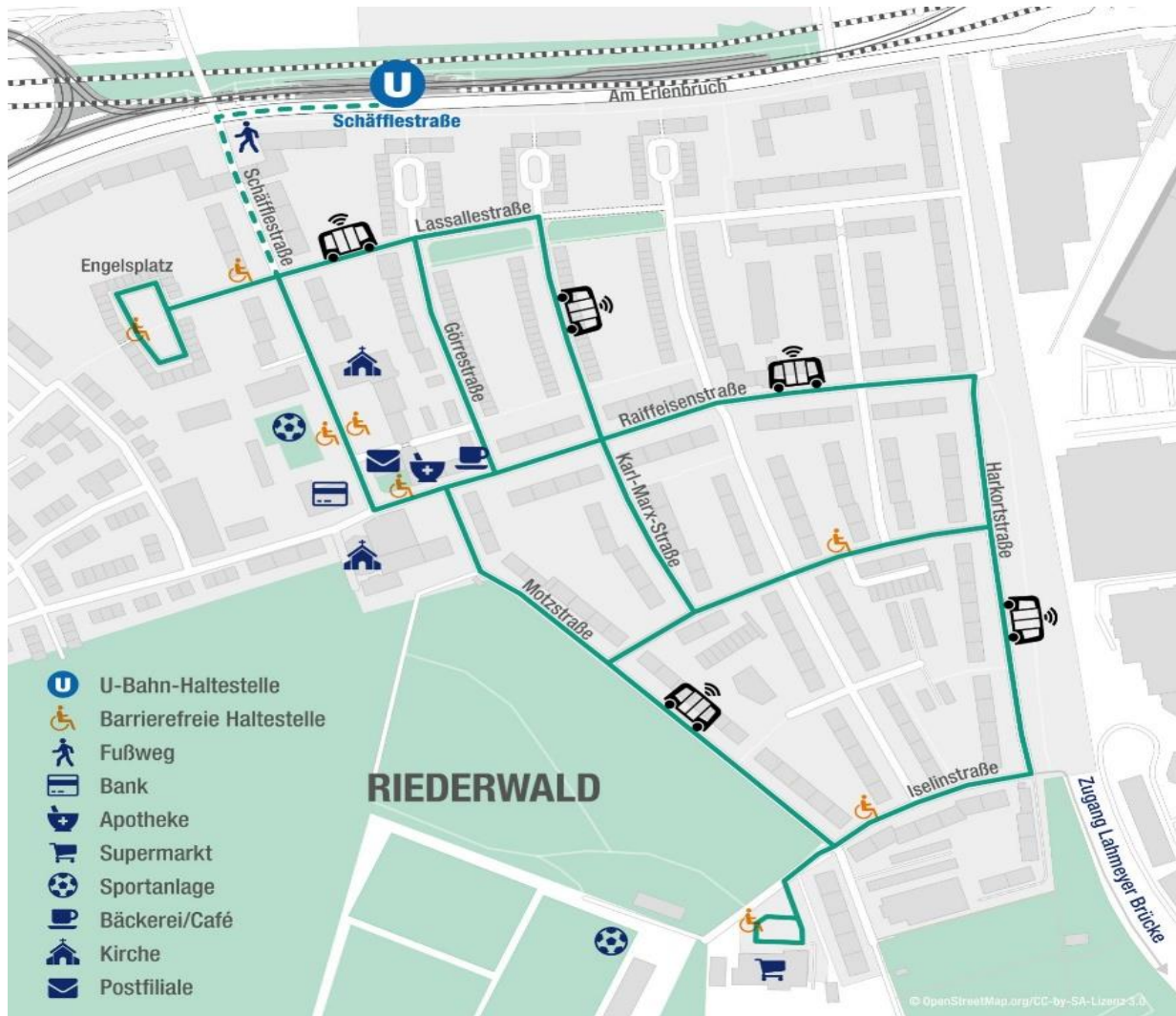


Abbildung 1: Streckennetz des EASY-Shuttles im Riederwald (Quelle: <https://www.probefahrt-zukunft.de>)

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



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

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

Noch geht es nicht ohne Überwachung durch geschultes Personal



Abb. 3: Warten auf das EASY-Shuttle an dem falschen Startpunkt hatten, hatten wir auch ein wenig auf unsere Fahrt warten müssen.

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

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



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

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

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

schneit oder der Regen gar gefriert?

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

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

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



Abbildung 5: EASY – Blick in den Fahrgastraum

Und was ist nun mein persönliches Fazit?

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

Über die Fahrzeuge selbst berichteten wir bereits in unserem Newsletter 04/2021. Mittlerweile ist die Mitfahrt auch mit Rollstuhl möglich. Vollbesetzt mit sechs Personen ist nicht sehr viel Platz, schon gar nicht, wenn jemand noch ein Gepäckstück dabei hat. Auch der Fahrkomfort ist nicht übermäßig hoch, die Schlaglöcher waren spürbar, und Bremsen und Beschleunigung recht abrupt.

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

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

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

PRO BAHN zieht eine vorläufige Bilanz

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

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

Bereits bei leichtem Windbruch oder viel Laub oder nicht identifizierten Gegenständen auf den Straßen muss Easy passen. Nicht erforscht wurde bei dem Frankfurter Versuch das Verhalten bei Eis und Schnee und schon gar nicht auf Gefällstrecken von mehr als 6 Prozent. PRO BAHN erwartet zudem eine Antwort auf das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste bei Dunkelheit? Ist da die Video- und Audioüberwachung ausreichend. Wie greift der Operator in der Zentrale in Zwangssituationen mit welchen Konsequenzen ein und was passiert, wenn – wie beim AST-Verkehr gelegentlich der Fall – mehr Personen als gemeldet zusteigen wollen und diese sich trotz Aufforderung weigern, das überladene Kleinstgefahr mit nur sechs Sitzen und Anschnallpflicht wieder zu verlassen?

Nach neuesten Veröffentlichungen des ADAC von Ende Oktober 2023 ist die Euphorie über die baldige Zulassung von autonomen Fahrzeugen in Deutschland, sowohl was die Hersteller als auch die Politik betrifft, fürs Erste verflogen. Die zu entwickelnde Technik auf Seiten der Autohersteller wie auch die Rechtslage auf Seiten der Gesetzgebung waren offensichtlich deutlich komplexer als gedacht. Absolut ungelöst ist nämlich die Frage des rechtzeitigen Erkennens von von der Seite kommenden sich schnell bewegenden Gefahrenquellen gleich welcher Art. Mit der Einführung der

Stufe 5 (*assistiert, teilautomatisiert, hochautomatisiert, vollautomatisiert, **autonom***) rechnen Experten nunmehr für Deutschland frühestens für das Jahr 2040. Dies auch unter dem aktuellen Hintergrund, dass Kalifornien die Zulassung von vollautomatisierten Tesla-Taxis des Unternehmens Cruise (der Stufe 4 mit Sicherheitsfahrer!) nach mehreren mysteriösen Pannen, diversen Ausfällen bei Funklöchern in Häuserschluchten und unter Brücken, die die Elektronik völlig verwirrten und Verkehrsstaus auslösten, hauptsächlich aber wegen eines schweren Unfalls, bei dem eine Frau über zehn Meter mitgeschleift wurde, auf unbestimmte Zeit zurückgezogen hat. In Deutschland wurden weitere, vor kurzem noch enthusiastisch angekündigte, hochautomatisierten On-Demand-Verkehre der Stufe 3 überraschend auf unbestimmte Zeit ausgesetzt.

Wilfried Staub

PRO BAHN Frankfurt fordert Änderung des ÖPNV-Gesetzes

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

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

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

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

(1) ¹Zur Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs **werden landesweite Nahverkehrspläne für den Schienenpersonennahverkehr und den landesweiten Busnahverkehr erstellt.** ²**Die landesweiten Nahverkehrspläne werden vom Landtag beschlossen.**

(6) Nach dem Gegenstromprinzip **sind lokale Nahverkehrspläne aus den landesweiten Nahverkehrsplänen zu entwickeln**, während diese die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen haben.

red.

Katastrophales Baustellen- und Notfall-Management bei DB und RMV

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

So bei der Sperrung der nordmainischen Strecke zwischen Frankfurt Süd – Maintal- Hanau Hbf im

Juni. Da waren die Züge der HLB beim Start in Laufach in der Regel mit dem Fahrtziel „Rüsselsheim Opelwerk“ beschildert, obwohl diese Züge nur bis Hanau Hbf. fuhren. Es gab auch keine automatischen Ansagen, die ein vorzeitiges Enden in Hanau ankündigten. Oft ging dann der Zugbegleiter oder die Zugbegleiterin kurz vor Hanau selbst durch den Zug und wies auf die vorzeitige Endhaltestelle hin. In Bezug auf die Fahrgastinformation in den Verbindungsauskünften war festzustellen, dass an einem Wochenende im DB-Navigator gar keine Informationen zu dem Ausfall der Züge der Linie RB 58 zwischen Frankfurt und Hanau zu finden waren. Die Ersatzverkehre der HLB und der DB Regio waren dort nicht vermerkt. In der RMV-App waren zwar die Schienenersatzverkehre vermerkt, aber es fehlten Informationen zur Lage der Haltestellen der Ersatzbusse. Denn die Ersatzhaltestellen befanden sich nicht an allen Bahnhöfen an der Bushaltestelle Bahnhof. Im Bahnhof Hanau Hauptbahnhof hielten die Busse zwar an einer Ersatzhaltestelle am Bahnhof. An diesem Bahnhof gibt es aber auf der West- und Ostseite jeweils eine Bushaltestelle. Der Ersatzbus hielt an der Auheimer Straße. Diese ist für Fahrgäste ohne Informationen besonders schwer zu finden, da die meisten Busse auf der anderen Seite auf dem großen Bahnhofsvorplatz abfahren. In der RMV-App stellte sich auch heraus, dass einige Fahrten der RB 58 zwischen Hanau und Frankfurt nicht aus den Verbindungsauskünften gestrichen wurden.

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

Unsere Beschwerde beantwortete der RMV wie folgt:

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

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

Das nächste Beispiel ist der Totalausfall sämtlichen S-Bahnverkehrs wegen eines Oberleitungsschadens im Frankfurter Hbf-Tunnel am 12.07.23 von 21:20 Uhr bis Betriebsschluss. Folgendes Erlebnis hatte die Verfasserin dabei am Hofheimer Bahnhof, als sie um 22:10 Uhr nach

Lorsbach (nächste Station) fahren wollte, wo bekanntlich außer der S 2 kein öffentliches Verkehrsmittel hält: Wir kamen um 22:00 Uhr auf dem Bahnsteig an und sahen die Anzeige, hörten später auch die Durchsage, wonach diese Bahn 20 Minuten Verspätung hätte. Später hatte sie laut Durchsage 30 Minuten Verspätung. Es kamen mehrere Verspätungsdurchsagen, aber dazwischen auch die Info "Wegen eines Oberleitungsschadens im Tunnel ist zurzeit kein S-Bahn-Verkehr möglich." Das wurde ab 22:30 Uhr auch angezeigt. Trotzdem folgten Ansagen wie "S2 Abfahrt 21:40 Uhr 55 Minuten später", dann "60 Minuten später", "S2 Abfahrt 22:10 Uhr 55 Minuten später", S2 Abfahrt 22:40 Uhr 80 (!) Minuten später" und um 22:55 Uhr schließlich "S2 Abfahrt 22:10 Uhr fällt aus", "S2 Abfahrt 22:40 Uhr fällt aus". Daraufhin gingen wir zum Taxistand und fuhren mit dem Taxi heim, wo wir dann um 23:10 Uhr ankamen. Wie ich am nächsten Tag auf der RMV-Homepage und dann in der Presse gelesen hatte, fuhr seit 21 Uhr keine S-Bahn mehr. Die RMVgo-App zeigte zunächst die 20-minütige Verspätung an, nach 22:30 Uhr aber gar keine Verbindung mehr, die DB zeigte alle S-Bahnen fahrplanmäßig an. Ich wusste nicht, ob vor Mitternacht noch eine S-Bahn fahren würde, die letzten Ansagen sprachen aber dagegen. Verlässliche Informationen darüber gab es nicht. Die RB 22 Richtung Frankfurt und Richtung Limburg (um 22:49 Uhr) fuhr, aber ohne Unterwegs-Halt. Es blieb uns daher nichts anderes übrig, als ein Taxi zu nehmen. Die Antwort von DB Regio lautete:

„An Ihrer Beobachtung gibt es nichts zu beschönigen, **die S-Bahn ist nicht gefahren und es gab keinen Ersatz**. Damit sind wir unserem eigenen Anspruch an die Verfügbarkeit und Qualität unseres Produktes nicht gerecht geworden. Gegen 21:20 Uhr wurde die Oberleitung im Frankfurter S-Bahn-Tunnel durch einen Kurzschluss mit einem metallbeschichteten Heliumballon stark beschädigt. Die außergewöhnliche Situation bestand darin, dass zeitgleich der Strom auf der gesamten Tunnelstrecke Frankfurt + Offenbach von Frankfurt Hbf bis Offenbach Ost ausgefallen war. Gegen 21:30 Uhr standen deshalb 4 S-Bahnen im Tunnel, die sich nicht am Bahnsteig befanden. Umleitungsverkehr über Frankfurt-Süd konnte nicht eingerichtet werden, weil der Bahnhof Offenbach Ost ebenfalls stromlos war. Alle S-Bahn-Linien waren betroffen. In dieser Lage wurde entschieden, die Notfallmaßnahmen zuerst auf die liegengebliebenen Züge und die Räumung der Tunnelstrecke zu konzentrieren. 3 der 4 Züge konnten mit eigener Kraft an den nächsten Bahnsteig gefahren werden, nachdem der Strom in den betreffenden Abschnitten wieder eingeschaltet war. Der Zug 35168 befand sich unter dem gerissenen Fahrdrabt. Nach Abschaltung und Sicherung wurde die Evakuierung des Zuges durch den Notdienst eingeleitet und bis 23:20 Uhr abgeschlossen. Der havarierte Zug wurde mit einer Diesellok aus dem Tunnel geschleppt. **Aufgrund des Schadensumfangs an der Oberleitung war eine Wiederaufnahme des Betriebs in der Nacht – auch auf Teilabschnitten – nicht möglich. Unsere Störungsprogramme sehen einen großräumigen Ausfall des Kernnetzes nicht vor, d.h. ein Störfallprogramm für den Ausfall der gesamten Tunnelstrecke Frankfurt Hbf bis einschließlich Offenbach Ost gibt es nicht.** Die Programme für den Frankfurter Tunnel und den Citytunnel Offenbach beinhalten immer Teilbetriebe vor und hinter einer Streckenstörung. Insofern waren die dafür vorbereiteten Dispositionsmaßnahmen nicht anwendbar. **Die Disposition des Verkehrs auf den verbleibenden Streckenästen ist ohne vorbereitete Dispositionsmaßnahmen in Form eines standardisierten Störungsprogramms mit definierten Ausfällen und Ersatzzügen nicht leistbar, sodass der Betrieb gegen 22 Uhr eingestellt werden musste. Die kurzfristige Einrichtung eines Busnotverkehrs für das gesamte Netz ist aufgrund der schieren Menge unmöglich. Um es klar zu sagen: wir sind für Störungen dieser Größenordnung nicht aufgestellt** und es ist in den letzten 10 Jahren auch noch nicht vorgekommen.

Selbstverständlich werden wir auch für diesen unwahrscheinlichen Fall ein Störungsprogramm entwickeln, damit dem nächsten Mal eine bessere Reisendeninformation sichergestellt werden

kann. **Das Problem der großräumigen Fahrtalternativen bzw. Busnotverkehre lösen wir damit allerdings nicht.** Ein zuverlässiger Verkehr mit höchster Verfügbarkeit setzt eine hochverfügbare Infrastruktur ohne externe Einflüsse voraus. Insofern arbeiten wir kontinuierlich an der Verbesserung der Verfügbarkeit aller Systeme und an der Minimierung externer Einflüsse.“

Fazit: DB und RMV sind offensichtlich auch im Zeitalter der Digitalisierung nicht in der Lage, Fahrgast-Informationen zeitnah und zutreffend zur Verfügung zu stellen. Bei Großstörungen (durch einen Luftballon!) können beide stundenlang weder brauchbare Informationen zu Umfang und Dauer der Ausfälle liefern, noch für eine Ersatzbeförderung der Fahrgäste sorgen. Ob beauftragte SEV-Leistungen auch erbracht werden, kontrolliert offenbar niemand. In der Folge sehen Fahrgäste mitten in der Nacht ohne Informationen auf Bahnsteigen und haben nur die Möglichkeit, ein Taxi zur Weiterfahrt zu bestellen, um an ihr Ziel, in der Regel also nach Hause, zu kommen. Die Erstattung der anfallenden Taxikosten erfordert dann wiederum viel Ausdauer und Hartnäckigkeit, so stehen z.B. die Erstattungen für die Taxikosten wegen der Totalausfälle im Juli teilweise immer noch aus, wobei viele Fahrgäste erst gar keinen Versuch machten, eine Erstattung zu beantragen. Hier zeigt sich ein weiteres Ärgernis: Die für den Fahrgast aufwendige Geltendmachung mündet in einer offenbar maschinelle Bearbeitung, die nur Verspätungen kennt, aber keine Einstellung des gesamten Bahnbetriebes und keinen Ausfall eines SEV. So erhielt die Verfasserin beispielsweise bzgl. ihres Erstattungsantrages wegen der Einstellung des gesamten S-Bahn-Betriebs am 12.07.23 die Antwort, "In Ihrem Fall sind diese Voraussetzungen <für die Nutzung eines alternativen Verkehrsmittels> nicht gegeben, **da es noch weitere Verbindungen an diesem Tag zu Ihrem Zielbahnhof gab.**", und dies obwohl dem Antrag die Antwort von DB Regio beigelegt war. Noch überraschter war ich allerdings, als ich Mitte Oktober auf meine Beschwerde hin diese Antwort erhielt: „Es tut mir leid, dass Sie mit der Antwort der Kolleg:innen des Servicecenters Fahrgastrechte nicht zufrieden sind. Nach Rücksprache mit ihnen habe ich erfahren, dass die Erstattung der Taxikosten abgelehnt wurde, **da an dem Abend noch eine RB22 (15292) von Hofheim (Abfahrt: 23:54 Uhr) nach Lorsbach (Ankunft: 23:57 Uhr) verkehrte. Sie hielt zusätzlich in Lorsbach. Dieser Zusatzhalt wurde jedoch erst um 23:22 Uhr bekannt gegeben, da vorher nicht abzusehen war, ob der Zug entlang dieser Strecke wegen der Störung verkehren kann.**

Barbara Grassel

Impressum

Der Verein ist eingetragen im Vereinsregister beim Amtsgericht Frankfurt am Main unter der Nr. 10.959 und vom Finanzamt Frankfurt am Main V mit Steuernummer 47 250 13125 als begünstigter Empfänger anerkannt. Spendenkonto PRO BAHN, Regionalverband Großraum Frankfurt am Main bei SPARDA-Bank Hessen: IBAN: DE65 5009 0500 0001 1130 91 - BIC: GENODEF1S12

Vorsitzende: Dr. Barbara Grassel

Stellvertretende Vorsitzende: Apostolos Koreas, Frank Nagel

Kassenwart: Jörg Vonnemann

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

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

Endredaktion für diese Ausgabe und Layout: Wilfried Staub; abgeschlossen: 13.02.2024

Gerne schicken wir Ihnen auch die Druckversion der Jahresausgabe 2023 zum Preis von € 14,00 inklusive Porto, Verpackung und einer Spende zu. Bitte überweisen Sie den Gesamtbetrag auf das o.g. Bankkonto und geben Sie auf dem Überweisungsträger ihre vollständige Anschrift und das Stichwort „Newsletter 2023“ an. Für Mitglieder des RV Frankfurt ist der Versand der Jahresausgaben im Mitgliedsbeitrag enthalten!