Fahrgastverband PRO BAHN

Postfach 11 14 16
60049 Frankfurt am Main
www.pro-bahn-frankfurt.de
frankfurt@pro-bahn-hessen.de

Regionalverband Großraum Frankfurt e.V.

Das vorhersehbare Chaos auf der Taunusbahn, Vers. 3

Ein Kommentar von Wilfried Staub, Fahrgastverband PRO BAHN

Hinweis: Für weitere Informationen nutzen Sie bitte bei der pdf-Version die entsprechend markierten **Links**, sonst. durch Eingabe des Stichwortes googeln.

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 dieselelektrischen **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 Fahrdraht 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 Taunusnetztes 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 selbst zeigte 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.

Leasingfahrzeuge der Firma Alpha Trains als Langzug (!) im Bahnhof Königstein und in Kelkheim 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** 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 Ringtausches der Züge der TSB und der **K-Bahn** (Königsteiner 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 Fahrdraht 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 warten die Fahrgäste heute noch. *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 Berichterstatter 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 Berichterstatter 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 Infraserv 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 sehr unangenehmen Geräuschentwicklung 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 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.

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

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 Stillegung 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 ei-

ner 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 mängelbehaftete 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

Nach 35 Jahren treuen Diensten mit „A“ wie ausgemustert 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.

Fotos: J. Schwarzer, Wilfried Staub

gez:
Wilfried Staub in Zusammenarbeit mit Phillip Jan Loth, Vers. 3 abgeschlossen am 20.01.2023