Der Umsteiger REPORT

Themenschwerpunktheft
des Fahrgastverbandes PRO BAHN und örtlicher Initiativen
für Nordhessen, Südniedersachsen, Osthessen, Mittelhessen
und Südhessen

Ausgabe 1 / 2025

Die Regionaltangente West kommt endlich „zügig“ voran

Titelbild: Ein Stadtbahnfahrzeug der AVG mit Einstiegshöhe 56 cm über Schienenoberkante und Spaltüberbrückung probt am 24. Juni 2016 schon einmal die Anfahrt nach Bad Soden (Foto: Wilfried Staub)

Vorwort

In Ihren Händen halten Sie die erste Ausgabe des Umsteiger-REPORTs. In diesem neuen Format wollen wir jeweils einen Themenschwerpunkt behandeln, mit Platz für ausführliche Reportagen und tiefergehende Analysen. Diese Ausführlichkeit würde unsere regelmäßig erscheinenden Umsteiger-JOURNAL-Hefte sprengen und wird daher nun in den Umsteiger-REPORT ausgelagert.

Der Umsteiger-REPORT hat bewusst keinen regelmäßigen Erscheinungskalender, sondern erscheint immer dann, wenn wir zu einem bestimmten Thema eine ausführliche Rundumsicht beisammen haben.

Thema des vorliegenden Hefts ist die Regionaltangente West (RTW), die bekanntlich zur Zeit im und um den Westen Frankfurts gebaut wird. Und wer könnte darüber besser berichten als unser langjähriges Mitglied Wilfried Staub, der dieses Thema über Jahrzehnte nicht nur verfolgt hat, sondern auch zahlreiche Verbesserungsvorschläge mit ausgearbeitet und in unzähligen Gremiensitzungen vertreten hat?

Wilfried Staub hat über eine lange Zeit in herausragender Weise Ideen für einen besseren ÖPNV in den Fahrgastverband PRO BAHN eingebracht, von welchen der Verband insgesamt profitieren konnte. Über einige Wahlperioden gehörte er dem Landesvorstand Hessen an und übte noch bis im letzten Jahr die Funktion als einer der Pressesprecher aus. Im Regionalverband Großraum Frankfurt gehört er dem Vorstand dieser Gliederung seit rund zwei Jahrzehnten bis heute an.

Erwähnenswert ist insbesondere sein Engagement für Fahrgäste über PRO BAHN hinaus. Rund eineinhalb Jahrzehnte lang war Wilfried Staub Mitglied des Fahrgastbeirates des Rhein-Main-Verkehrsverbundes RMV, davon fast die gesamte Zeit als Mitglied des dreiköpfigen Sprecherteams. Hier konnten von ihm mancherlei Akzente gesetzt werden. Dies betrifft durchaus auch das eine oder andere kritische Wort. Im heimischen Main-Taunus-Kreis bringt sich Wilfried Staub schon ebenso lange z.B. durch Ausarbeitungen von Fahrplänen für Lokalbusse ein. Dabei zu erwähnen ist auch sein Engagement für den Stadtbus und zum Umbau des Busbahnhofs in Bad Soden am Taunus, der Endstation der S3 (S-Bahn Rhein-Main).

Überreichung des Ehrenpreises des PRO BAHN Bundesverbandes für langjährige aktive Mitgliedschaft an Wilfried Staub. Von links: Landesvorsitzender Thomas Kraft, Wilfried Staub, Bundesvorsitzender Detlef Neuß, Regionalvorsitzende Dr. Barbara Grassel

In Anerkennung all dieser Leistungen hat der PRO BAHN Bundesverband Wilfried Staub den „Ehrenpreis des PRO BAHN Bundesverbandes für langjährige aktive Mitgliedschaft“ verliehen. Auf Grund altersbedingter gesundheitlicher Einschränkungen konnte Wilfried diesen Preis leider nicht auf dem Bundesverbandstag im März 2025 in Trier entgegennehmen, daher wurde er ihm bei einem Besuch zu Hause überreicht.

Thomas Kraft, Landesvorsitzender PRO BAHN Hessen

Die Regionaltangente West kommt endlich „zügig“ voran

I Eine Kostensteigerung war zu erwarten, aber keine solche Kostenexplosion

Am Karfreitag 2025 jährte sich der Tag der völlig überraschenden zweiten **Stilllegung**[1] der 7,2 Kilometer langen **Strecke 3640 (Sodener Bahn, RMV RB11)**[2], Erstinbetriebnahme 22. Mai 1847, erste Stilllegung bereits 1860. Neun Monate lang passierte nichts. Im Mai 2025 rückten dann endlich die Bagger an und begannen, die alten Gleise herauszureißen, die Oberleitung zu entfernen und mit Volldampf den zweigleisigen Ausbau des Abschnitts zwischen der A66 und kurz hinter dem neuen Haltepunkt Stadtpark in Angriff zu nehmen (Abb. 1).

Abb.1: Der ehemalige Haltepunkt F-Sossenheim auf der Sodener Bahn. Rechts die bereits abgebauten Gleise. Auf dem Streifen des Bahnsteigs wird das Richtungsgleis zum Bahnhof Dunantsiedlung verlegt werden. Der Anfang der um zirka 100 Meter verlegten neuen Station Sossenheim mit zwei Außenbahnsteigen ist auf dem Bild angedeutet. (Foto: Thomas Seibold)

Bereits zuvor, am 4. Dezember 2024 erfolgte der Spatenstich für den 14 Kilometer langen **Kernabschnitt Mitte**[3] der **Regionaltangente West (RTW)**[4], der von Bad Soden am Taunus über F-Sossenheim, F-Höchst und den Flughafen bis zur Einfädelung in die Bestandstrecke der DB im Raum Kelsterbach führt. Nur die Hälfte dieses Streckenabschnitts muss dabei neu errichtet werden, der andere Teil nutzt bestehende Gleisanlagen. Dafür sind Kosten in Höhe von 570 Mio. Euro veranschlagt.

1 https://www.fr.de/frankfurt/rb11-zwischen-bad-soden-und-frankfurt-entfall-bis-auf-weiteres-92985511.html
2 https://de.wikipedia.org/wiki/Sodener_Bahn
3 https://www.regionaltangente-west.de/abschnitt-mitte.html
4 https://www.regionaltangente-west.de/

Mit dem Brückenschlag (Abb. 2) bei der Verkehrsstation (VS) Stadion und der Fertigstellung des Rohbaus der Untertunnelung des Bahnhofs Neu-Isenburg (Abb. 3) des Bauabschnitts Süd 1 ist dies ein weiteres deutliches Zeichen für eine zügige Realisierung des Gesamtprojektes. Dabei stellen die Untertunnelung des Bahnhofs Höchst (Näheres siehe weiter unten) zusammen mit der Verlegung des Liederbachs, der Verschwenkung der Königsteiner Bahn sowie die Querung der Leunabrücke die größten Herausforderungen für die Ingenieure dar. Die Macher sind sich dennoch sicher, den Betrieb planmäßig im Dezember 2028 auf fast der gesamten Strecke der RTW aufnehmen zu können. Die Durchbindung zum neuen Endpunkt NI-Birkengewann (Bauabschnitt Süd 2) dürfte allerdings auch wegen der Engpässe bei den Baufirmen deutlich später folgen.

Anmerkung: Inzwischen ist der Optimismus gewichen, und man spricht nun von einer Teilinbetriebnahme im Dezember 2029 und von einem Vorlaufbetrieb auf zwei Stichstrecken mit angemieteten Triebwagen.

Abb. 2: Eingleisige „Stabbogenbrücke“ für die RTW bei der Station Stadion (Foto: RTW)

Abb. 3: Eingleisige Unterführung der RTW im Bahnhof Neu-Isenburg Richtung NI-Stadt und Buchschlag (Foto: RTW)

Kurz zuvor schon hatten die Gesellschafter am 26. November 2024 der Aufstockung des Budgets zur Finanzierung der Aufgaben, basierend auf der Änderung des §6 des Gesellschaftervertrages, um weitere 305 Mio. Euro auf rund 603 Mio. Euro einstimmig zugestimmt und damit ein deutliches Signal für eine bedeutende Investition in die Zukunft des ÖPNV im Herzen der Rhein-Main-Region gesetzt. Davon entfallen allein rund 45 Mio. Euro auf die kleine Stadt Neu-Isenburg.

Als Gesamtkosten sind nun 1.827 Mrd. Euro veranschlagt. Ende der 1990er Jahre ist man einmal von 360 Mio. DM (!) oder 185 Mio. Euro ausgegangen.

Das Projekt RTW begleitet PRO BAHN konstruktiv seit dem Jahre 2004 in Form von diversen bilateralen Gesprächen und zahlreichen Vorschlägen für betriebliche Anregungen und bauliche Änderungen. Ursprünglich war vorgesehen, die RTW in Höchst über den extra freigehaltenen und bisher nicht modernisierten Bahnsteig 4 zu führen. Ohne weitere Diskussion wurde unser Vorschlag einer kreuzungsfreien Einbindung der RTW (Abb. 15 weiter unten) über den 110 Meter langen Bahnsteig 6 und Verschwenkung der Königsteiner Bahn auf den dann nur noch 140 Meter langen Bahnsteig 5 dankbar übernommen (Abb. 14 weiter unten).

Rückblickend muss man sich zwar eingestehen, dass so manche Entscheidung heute anders ausfallen würde, man außerdem lange Zeit viel zu halbherzig operiert hat und so mancher Bürgerinitiative gegenüber nicht energisch genug aufgetreten ist. Erinnert sei nur an die frühzeitige Aufgabe der Streckenführung mit hohem Fahrgastpotential südlich der A66 (Vorzugsvariante) wegen einer möglichen Beeinträchtigung des Habitats einer bestimmten Lurchenart. Ein Hemmschuh war anfangs auch der politisch verordnete Sparzwang bei neuen ÖPNV-Projekten, der einer Zeit geschuldet war, in der dem Umweltschutz und ökologischen Aspekten nur geringe Relevanz in der Bemessung des Nutzen-Kosten-Quotienten beigemessen wurde.

Jetzt aber gilt, das Begonnene zügig zu vollenden, denn die erste von mehreren angedachten Regionaltangenten wird sich als das Leuchtturmprojekt für die Rhein-Main-Region herausstellen und die Basis für weitere Lückenschlüsse im Schienennetz rund um Frankfurt bilden. Schließlich führt jede weitere Verzögerung zwangsläufig zu einer weiteren Erhöhung der Baukosten.

Ärgerlich, ja sogar unverständlich ist, dass DB-Netze und auch die Nachfolgerin DB InfraGO die Schubladen öffnete und wenige Tage nach Abschluss der **PFV Süd 1**[5] die Forderung nach Ausrüstung aller Nahverkehrstriebwagen mit **ETCS**-2[6] auf den Tisch legte, der einen Blockabstand von zwei Minuten ermöglicht. Bei der Planung der Strecke, insbesondere zwischen dem Hp Mörfelder Landstraße und dem Bahnhof Neu-Isenburg, mussten die Planer von einem Blockabstand von sechs Minuten und einer Sicherung der Strecke rein durch stationäre Signale ausgehen.

Das bedeutete, dass auf dieser Basis zwischen dem Hp Mörfelder Landstraße und dem Hp Neu-Isenburg Bf ein weiteres Gleis mit Linksverkehr ausschließlich für die RTW errichtet werden muss, wofür etwa 1.000 Bäume gefällt, ein zusätzlicher Außenbahnsteig errichtet und ein dringend benötigter P&R-Platz deutlich verkleinert werden muss. Zudem hätte sich die Forderung der Stadt Langen nach einem schnellen Anschluss der Stadt an den Flughafen mit garantiertem Anschluss RTW >< S6 auf dem gleichen Bahnsteig innerhalb von wenigen Minuten auf wundersame Weise erfüllt (Abb. 4 und 5).

Der voraussichtliche Fahrplan und die Umsteigezeiten zwischen der RTW und der S6 (Fahrplanlage 2025) befindet sich in der Fahrplanstudie 6.1 in Anhang auf Seite 24. Derzeit muss man vom Bahnsteig 2, Gleis 2 innerhalb von vier Minuten auf den Bahnsteig 3, Gleis 4 wechseln. Das entspricht einem klassischen Turnschuhanschluss.

Da dieser unmittelbare Anschluss nicht gegeben ist, pocht die Stadt Langen mit Recht auf eine umsteigefreie Anbindung an den Flughafen mit der RTW. Eine Forderung, die etwas verwunderlich klingt, kennt man doch inzwischen die gestiegenen Kosten, die auf die Gesellschafter zukommen.

5 https://www.uvp-verbund.de/trefferanzeige?docuuid=377918A8-7B4E-4205-BF5C-9F826682328E
6 https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/etcs/grundlagen-etcs/grundwissen-etcs-12285634

Abb. 4: Linksverkehr zwischen Mörfelder Landstraße und Neu-Isenburg Bf entspr. PFV RTW Süd 1

Abb. 5: Abgelehnter Vorschlag von PRO BAHN mit Nutzung der S-Bahngleise in beiden Fahrtrichtungen. Umstieg RTW <> S6 am gleichen Bahnsteig innerhalb von drei Minuten

II Welchen Nutzen hat die RTW für mich und die Kommunen entlang der Strecke?

Antworten auf diese und viele andere Fragen rund um das Projekt RTW finden sich in dem sehr ansprechend gestalteten und informativen Internetauftritt der **RTW Planungsgesellschaft**[7]. Spezifische, per E-Mail gestellte Fragen beantwortet die RTW in der Regel kurzfristig und umfassend. Deshalb kann auf die Erörterung solcher Details an dieser Stelle verzichtet werden. Ausgenommen in einem Punkt und das ist die Antwort auf die Frage nach Veröffentlichung eines Fahrplanentwurfs auf Basis der aktuellen Planungsunterlagen.

Auf besagte Offenlegung eines Fahrplanes anlässlich diverser Informationsveranstaltungen angesprochen, verwies die Geschäftsführung der RTW immer wieder auf die Zuständigkeit des **RMV**[8] bzw. die des **Netzbetreibers DB InfraGO**[9]. Beide aber halten sich bedeckt und argumentieren, solche Informationen zum heutigen Zeitpunkt mit Hinweis auf das Entwurfsstadium der Öffentlichkeit nicht zugänglich machen zu können, um keine Begehrlichkeiten zu wecken oder Fragen von Gesellschaftern heraufzubeschwören. Auch bei den Anhörungen zu den verschiedenen Planfeststellungsverfahren wurde immer wieder das Fehlen eines Fahrplanentwurfes angesprochen, aber mit zum Teil widersprüchlichen Hinweisen und fadenscheinigen Argumenten abgetan (siehe Antwort auf Eingabe Planfeststellungsverfahren Mitte M_E029-02).

Es würde aber in hohem Grade gegen international übliche und durchaus sinnvolle **Verfahrensweisen**[10] verstoßen, wenn der Projektplanung als Grundlage ihrer Tätigkeit kein solches Arbeitspapier vorliegen würde. Ein EDV-geprüfter Fahrplan ist schon deshalb unentbehrlich, um

7 https://www.regionaltangente-west.de/
8 https://www.rmv.de/c/de/start/
9 https://www.deutschebahn.com/de/konzern/konzernprofil/Konzernunternehmen/DB-InfraGO-AG-12598696

bestimmte Zwangspunkte wie eingleisige Abschnitte und angestrebte Anschlussverbindungen auf ihre Machbarkeit hin überprüfen und daraus notfalls planerische Konsequenzen ziehen zu können. Zutreffend ist allerdings, dass nur InfraGO in der Lage ist, die Frage von Trassenkonflikten und wechselseitige Auswirkungen von Verspätungen der unterschiedlichen Betreiber auf gemeinsam genutzten Strecken abzuwägen und einschätzen zu können. Schließlich macht die Vorlage des angedachten Fahrplankonzepts die Ermittlung der Anzahl der benötigten Fahrzeuge, die Planung der Dichte von **Blockabschnitten**[11] in kritischen Bereichen sowie die Signalisierung zur Möglichkeit der Flügelung oder einer vorzeitigen Wende von Zügen in einer sehr frühen Phase substanziell erforderlich. Spätere Änderungswünsche, selbst solche während einer frühen Bauphase, würden die Arbeiten nicht nur verzögern, sie wären für den Bauherrn auch mit unverantwortlich hohen Mehrkosten verbunden.

Dass ein solcher Fahrplan durchaus existiert, belegt auch die kürzliche Verlautbarung der RTW, dass das Konzept überarbeitet werden musste. Das neuerdings angedachte Stadtbahnfahrzeug weist eine so genannte Spaltüberbrückung auf. Der Aufenthalt an bestimmten Stationen verlängert sich um 0.3 Minuten oder 18 Sekunden, die für das Aus- und Einfahren der Trittstufen benötigt wird (siehe das Titelbild dieser Ausgabe).

Dass das ursprünglich angedachte U-Bahn-Fahrzeug, das vom Chassis her dem Aufbau des **Typs U6-50 der VGF**[12] entspricht, nicht mehr in Frage kommt, war der erste herbe Schlag, den die Planer einstecken mussten. Es fand sich europaweit kein Hersteller, der bereit war, auf dieser Basis ein so komplexes Zwei-System-Fahrzeug in solch geringer Stückzahl (25 + 2) zu vertretbaren Kosten aufzulegen. Die Ausschreibung der **RMV-Tochter fahma**[13] sieht nunmehr aus pragmatischen Erwägungen heraus ein Fahrzeug mit einer Breite von 2,65 Meter und 50 Meter Länge bei einer Kapazität von insgesamt 360 Fahrgästen (und einem Sitz-Stehplatz-Verhältnis von 1:3 !) vor. Die Waggons sind notgedrungen mit einer zeitintensiven Spaltüberbrückung ausgerüstet. Basis ist nun ein Wagen nach dem Karlsruher Modell der **AVG**[14] in Zwei-System-Technik und Zwei-Richtungs-Bauart mit zwei/drei unterschiedlichen, auffällig gekennzeichneten Einstiegshöhen von 760, 800 bzw. 960 mm **über SOK**[15]. Zum Einbau von Toiletten gibt es widersprüchliche Aussagen. Mehr Details können unter **[F] Ausschreibung RTW-Zweisystemstadtbahnwagen**[16] abgerufen werden.

III Wie also könnte der Fahrplan der RTW einmal aussehen?

Ob ein ÖPNV-Angebot angenommen wird, hängt maßgeblich davon ab, wie sich die Umsteigebeziehungen gestalten und wie verlässlich diese sind. Dabei spielt bei der Betrachtung die Gesamtreisezeit zwischen Haustür und Ziel für die Entscheidung „eigener PKW oder Öffis“ die ausschlaggebende Rolle.

PRO BAHN hat daraufhin, rein Interesse halber, aber auch zur Rechtfertigung der deutlich gestiegenen Baukosten und der längst nicht abschließend geklärten Frage der **Restfinanzierung des Projektes einschließlich der Höhe der jährlich anfallenden Betriebskostenzuschüsse**, den

10 https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ibv/ressourcen/dateien/bsk/2024-05-02_Deutschlandtakt-TU-Dresden_1-00.pdf?lang=de
11 https://de.wikipedia.org/wiki/Streckenblock
12 https://www.vgf-ffm.de/de/die-vgf/fuhrpark
13 https://www.fahma-rheinmain.de/
14 https://www.avg.info/tickets-netz.html
15 https://de.wikipedia.org/wiki/Schienenoberkante
16 https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?005,10739157,10739157#msg-10739157

Versuch unternommen, eine solche Fahrplanstudie auf Basis der bisher bekannten Fakten für den Grundtakt zu erstellen. Diese befindet sich als Fahrplanstudie 6.1 im Anhang auf Seite 24. Zum Verständnis siehe auch den Plan A.1 im Anhang auf Seite 22.

Hierbei handelt es sich lediglich um ein Arbeitspapier von PRO BAHN, das in diesem Stadium keine abschließenden Schlussfolgerungen erlaubt. Der potentielle Nutzer kann sich jetzt schon einmal ein Bild darüber machen, welche Vorteile die RTW für ihn bringen könnte und welche Versprechen sich nicht erfüllen werden.

Das enge Zeitfenster des stark belasteten Schienenkorridors zwischen Frankfurt Flughafen Regionalbahnhof und Stadion mit später einmal bis zu 15 Zügen je Richtung und Stunde gilt entsprechend der Fortschreibung des dritten Gutachterentwurfs vom 25. Mai 2025 des Zielfahrplans Deutschlandtakt 2030+ des Planungsbüros sma, Zürich[17] und des Bundesverkehrsministeriums als gesetzt.

Kritiker bemängeln zu Recht, dass die beschränkte Trasse mit den viel zu kleinen RTW-Fahrzeugen suboptimal genutzt würde, was nicht von der Hand zu weisen ist.

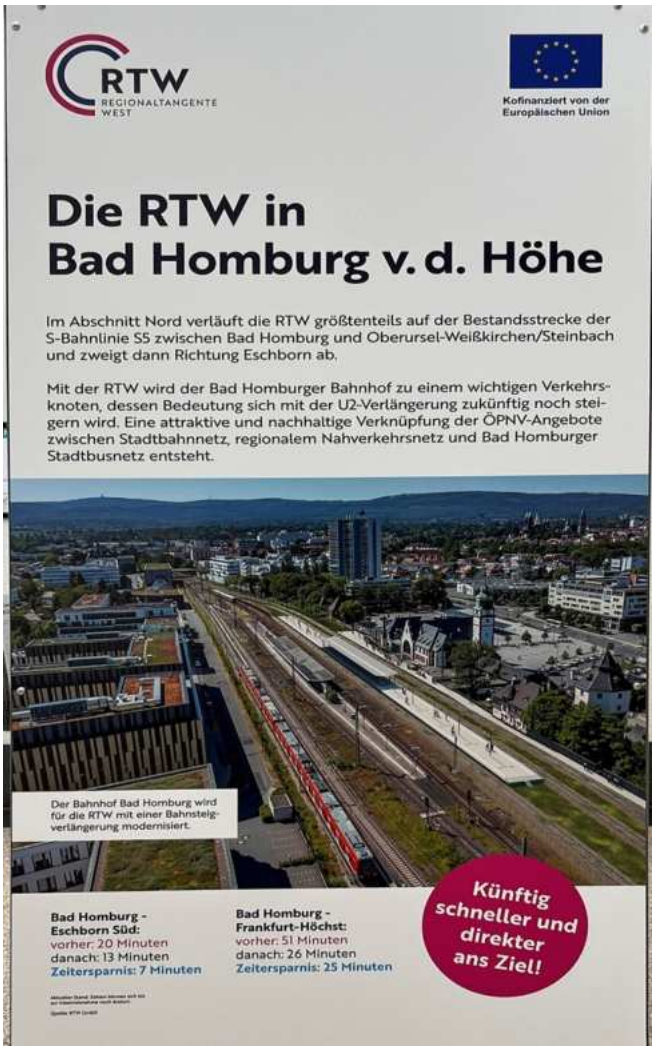


Abb. 6: Stele der RTW Planungsgesellschaft im Bahnhof Bad Homburg

Einige substanzielle Kriterien, die der RTW-Fahrplan u.a. erfüllen muss, sehen wie folgt aus:

- **Vorrang hat der optimale und sichere Übergang in Bad Homburg auf die S5 in/aus Richtung Wetterau / Usinger Land,**
- **in Höchst und Bad Soden sollten die Knotenzeiten 00 und 30 optimal angedient werden und**
- **in Neu-Isenburg Bf muss ein passabler Anschluss an die S6 von/in Richtung Langen/Darmstadt sowie in Buchschlag ein vertretbarer Übergang auf die RB61 bestehen.**

Ziel muss es ferner sein, über eine garantierte Anschluss-Sicherheit die angepeilten rund 70.000 Fahrgäste dauerhaft zu gewinnen.

17 https://sma-partner.com/de/

Halten wir fest: Die vorstehend aufgeführten Parameter sind somit zunächst einmal nicht veränderbar. Die oben genannten Bedingungen erfüllt der Fahrplanentwurf von PRO BAHN für die RTW bereits seit seiner ersten Version weitgehendst. In einigen Fällen bestehen Umsteigebeziehungen am gleichen Bahnsteig gegenüber. Allerdings jeweils nur in einer Richtung (Bad Homburg und Neu-Isenburg). Eine Animation des Bahnhofs Bad Homburg und der zukünftige Gleisplan finden sich in den Abbildungen 6 und 7. Die RTW belegt dabei Gleis 2.

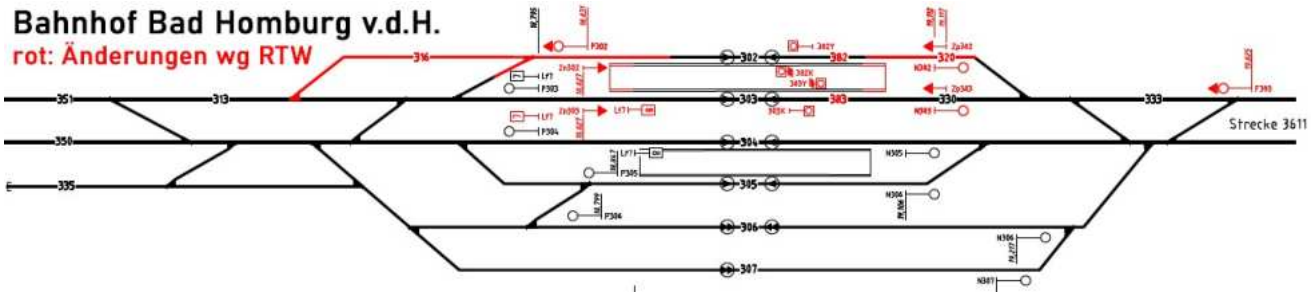


Abb. 7: Der zukünftige Gleisplan des Bahnhofs Bad Homburg mit Verlängerung des Bahnsteigs 2

Man darf gespannt sein, wie die Fahrplandaten des immer noch nicht verabschiedeten finalen Zielfahrplans eines Deutschlandtaktes für die RTW aussehen werden. Die letzte Fortschreibung vom Mai 2025 enthält, was bestimmte RMV-Linien betrifft, so viele unrealistische Gedankenspiele, dass Zweifel bestehen, dass es jemals zu einem tragfähigen Abschluss kommen könnte. Nicht zur Diskussion steht, dass bei dem Fahrplan für die den Flughafen anfahrenden S-Bahnen in absehbarer Zeit selbst Änderungen im Sekundenbereich kaum möglich sind. Somit gilt auch die Taktung der RTW vom Prinzip her als nicht modifizierbar. Die derzeitigen Taktzeiten dreier RE-Linien (in der Endstufe des HessenExpress zukünftig vier) müssen allerdings etwas „geschoben“ werden (Abb. 8).

S8	RTW2	RE2	~~S8~~	S9	RTW1	RE3	S8	RTW2	RE2	~~S8~~	S9	RTW1	RE31
00	03/05	06	~~09~~	15	18/20	23	30	33/35	35	~~39~~	45	48/50	51

Abb. 8: Abfahrten Frankfurt Flughafen Regionalbahnhof in Richtung Gateway Gardens.
Anmerkungen: Basis = Fahrplanjahr 2025; zukünftig jedoch bis zu sechs RE- (z.T. in anderer Fahrplanlage) und in der Hauptverkehrszeit nur noch vier S8/9 Fahrten in der Stunde.
Verdichter der S8 entfallen (in der Tabelle durchgestrichen). RTW-Zeiten nach Vorgabe sma.

Um zu erreichen, dass sich die Züge der RTW möglichst auf dem Bahnübergang in Sossenheim und mitten auf der Leunakreuzung planmäßig und punktgenau begegnen, sind allerdings noch Feinjustierungen im Sekundenbereich erforderlich.

Die Ankunft der RTW-Züge am Regionalbahnhof Flughafen aus Richtung Norden erfolgt demnach zur Minute 03, 18, 33 und 48, die Rückfahrt zur Minute 11, 26, 41 und 56. Ankunft aus Richtung Süden ist um 10, 25, 40 und 55. Abfahrt in Richtung Süden ist um 05, 20, 35 und 50. Die Fahrplananordnungen von DB InfraGO werden bekanntlich wie weltweit üblich in Sechs-Sekunden-Schritten - auf die Eigenschaften der Triebfahrzeuge, die Merkmale der Strecke und die unterschiedlichen Standzeiten für den Fahrgastwechsel in den Stationen abgestimmt - per DV automatisch generiert. So kann die Ankunft „03“ bedeuten, dass der Zug 03.0 (also Minute 3 und 0 Sekunden) oder auch 03.9 (und 54 Sekunden) nach dem Buch- / Bildfahrplan bzw. **EBuLA**[18] (Abb. 9) ankommt/abfährt .

18 https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/betrieb/allgemeine-betriebsinformationen/ebula-11857410

Auf Basis dieser Einschränkungen wurden die von der Firma sma für die RTW entwickelten Fahrplandaten aktualisiert, d.h. ausgehend vom Flughafen in Richtung Norden und ausgehend von der VS Stadion in Richtung Süden von PRO BAHN mit nachfolgend aufgeführten Ergebnissen (zurück-)gerechnet (Anlage). Dabei wurde die Bedienung der VS Stadion und Mörfelder Landstraße **durch beide Linien** (wieder) aufgenommen, was einem Wunsch von PRO BAHN und der Stadt Frankfurt entspricht. Siehe dazu die Fahrplanstudie 5.3 im Anhang auf Seite 24.

Abb. 9: EBuLa beim ET 420 (Foto: W. Staub)

Zum Verständnis: Laut Deutschlandtakt ist aus Zeitgründen bisher vorgesehen, dass beide Linien alternierend an den VS „Stadion“ oder nur „Mörfelder Landstraße“ halten. Dies ist an sich schon ein Unding. Auf die Problematik der Fahrgastbewältigung an beiden Halten bei Großveranstaltungen, bedingt durch die nicht gegebene Möglichkeit einer Verstärkung (Langzug) oder Taktverdichtung (fehlende Trasse und Fahrzeuge) von Zügen der RTW, hat PRO BAHN frühzeitig hingewiesen (Eingabe Planfeststellungsverfahren Mitte M_E029-09).

Die Situation verschärft sich noch einmal durch den geplanten Bau einer Multifunktionsarena mit 15.000 Sitzplätzen direkt neben dem Stadion (max. 65.000 Zuschauer). Hier will man bei Bedarf den Aufgang zum Bahnsteig der RTW bei absehbarer Überfüllung verschließen, was zwangsläufig bei dem möglicherweise angeheiterten Publikum dazu führen könnte, dass die Fernbahngleise mit bis zu 160 km/h schnellen durchfahrenden ICE überquert werden.

IV Flügelung verlegt auf die Bahnhöfe Dunantsiedlung und F-Höchst

Nach Verwerfung mehrerer alternativer Konzepte erfolgt die Trennung der Züge der RTW2 nach den Vorgaben der **EVO**[19] nunmehr im Bahnhof Dunantsiedlung, die Zusammenführung (einer Anregung von PRO BAHN folgend) zeitsparend nach den Vorschriften von **BOStrab**[20] im Bahnhof Höchst.

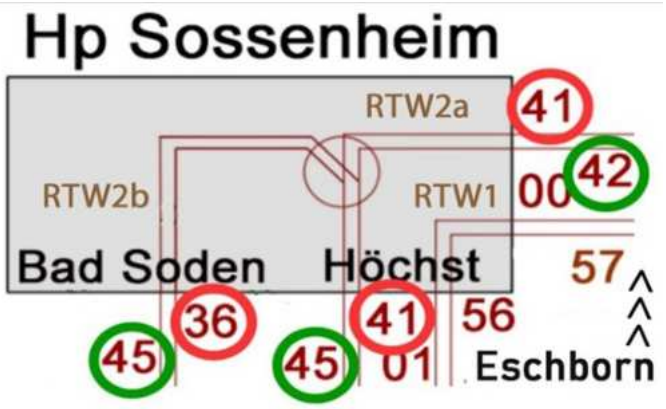


Abb. 10: Verworfener Vorschlag von sma (Quelle: DT 2030+, bearbeitet)

Der etwas realitätsferne Vorschlag von sma zur Flügelung der Züge nach den Vorschriften der EVO in Sossenheim wurde nicht zuletzt wegen der damit verbundenen extremen Mehrbelastung des Bahnübergangs Sossenheimer Weg (Abb. 11) und der Standzeit des Sodener Zugteils bei der Zusammenführung von neun (!) Minuten (nach gerade einmal sechs Minuten Fahrzeit) endgültig ad acta gelegt (Abb. 10).

19 https://de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahnverkehrs-Verordnung
20 https://de.wikipedia.org/wiki/Straßenbahn-Bau-_und_Betriebsordnung

Abb. 11: Simulierter Blick auf den zukünftig modernisierten Haltepunkt (Hp) F-Sossenheim. Die Bahnsteige werden auf 110 Meter eingekürzt. Die Trennung und Zusammenführung der RTW2 erfolgt nunmehr an unterschiedlichen Stellen (s. S. 5). Andernfalls wäre der Bahnübergang über 30 Minuten pro Stunde geschlossen gewesen. Nach dem neuen Modell liegen die Schließzeiten – auch bedingt durch die Verlegung des Haltepunktes – bei nunmehr 10 Zügen deutlich unter denen der RB11 heute.

V Eine verpasste Chance

Im **Bauabschnitt Süd.1**[21] treten offensichtlich keine größeren Probleme auf, was den Begegnungsverkehr im eingleisigen Bereich der Stabbogenbrücke in der Nähe des Stadions betrifft. Der Umstieg von der RTW auf die S6 in Richtung Langen bleibt mit viereinhalb Minuten vom gleichen Gleis 3 aus in Neu-Isenburg Bahnhof optimal. In der Gegenrichtung gestaltet sich der Umstieg mit vier Minuten von Gleis 2 auf Gleis 4 dagegen äußerst sportlich (sogenannter „Turnschuhanschluss“).

Man hätte es deutlich besser machen können (s. hierzu auch Kapitel I). Das ist extrem schade. Aber vielleicht doch noch machbar unter dem Gesichtspunkt von ETCS. Und es müssten etwa 1.000

21 https://www.regionaltangente-west.de/abschnitt-sued-1.html

Bäume nicht der Kettensäge zum Opfer fallen. Nach dem neuen vereinfachten Baurecht der neuen Bundesregierung könnte dies ggf. doch noch machbar sein.

Für den Abschnitt Süd 2 liegen immer noch nicht die Unterlagen zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens vor. Ggf. sollte man in Betracht ziehen, wie übrigens anfangs vorgesehen, die RTW an der Frankfurter Straße enden zu lassen, zumal dann die betrieblich extrem teure überschlagende Triebfahrzeugwende im Birkengewann entfallen könnte und man zudem zwei Fahrzeuge weniger benötigen würde. Eines davon könnte man dafür verwenden, um in der Hauptverkehrszeit einen Viertelstundentakt zwischen NI Zentrum und NI Bahnhof, Gleis 1a mit Anschluss an die RTW 2 herzustellen. Dann macht auch der Bau des Kreuzungsbahnhofs Wilhelm-Leuschner-Straße wieder Sinn.

Gegenüber der Fahrplanstudie 5.3 im Anhang auf Seite 24 und der neuesten Entwicklung wurden die Linien 1 und 2 im Abschnitt zwischen der Unterfahrung des Gleisfeldes Neu-Isenburg Bf und NI Stadt bzw. Buchschlag getauscht. Dadurch wird eine spätere Verlängerung der von Bad Homburg kommenden Linie 1 bis Langen Bf möglich. Dieser sehr kühne Fahrplanvorschlag sieht die spitze Begegnung der Züge dieser Linie im Bahnhof Neu-Isenburg zu den Minuten 00 und 30 vor. Das ist allerdings nicht so dramatisch, da sich die Eingangsverspätung nicht negativ auf die Gegenrichtung auswirken wird. Siehe hierzu die Fahrplanstudie 6.1 im Anhang auf Seite 24.

Eine weitere Änderung ist, dass die RTW 1 jetzt in beiden Richtungen in den Stationen Stadion und Mörfelder Landstraße durchfahren soll, während die RTW 2 hier immer hält. Das ist keine glückliche Lösung. Sie ist aber Fahrplanzwängen geschuldet und immer noch besser als der alternierende Halt beider Linien, den sich kein Fahrgast merken kann. Das Problem bei der Fahrgastbewältigung bei Großveranstaltungen im Einzugsbereich beider Haltestellen wird damit aber auch nicht kleiner.

Was den **Abschnitt Nord**[22] betrifft, so liegt die Wendezeit in Bad Homburg im grünen Bereich. Der Übergang von der RTW auf die S5 kann mit 7 Minuten - trotz eines Fahrgastwechsels von Gleis 2 nach Gleis 4 - als akzeptabel bezeichnet werden. In der Gegenrichtung passt der Übergang von der S5 auf die RTW mit 4 Minuten, da er auf dem gleichen Bahnsteig 2, Gleise gegenüber, erfolgt.

Neu ist, dass die S5 zukünftig ab Friedrichsdorf im Wechsel nach Usingen und Friedberg durchfahren soll, und zwar sowohl in der Hauptverkehrszeit als auch in der Schwachverkehrszeit. Hier greift sma einen Vorschlag von PRO BAHN auf, der in Friedrichsdorf eine Flügelung vorsah, der jetzt nur noch für die Schwachverkehrszeit vorgesehen sein wird. Geleichtert und verstärkt wird die S5 aber unverändert. In Friedrichsdorf wird bei beiden Ästen der hintere Triebwagen abgehängt, während ein oder zwei Fahrzeuge weiterfahren und der Gegenzug auf den stehenden wieder andockt. Dieses Konzept bedeutet eine enorme Aufwertung für die Relation Wetterau - Rosbach – Bad Homburg - Frankfurt City / Eschborn - F-Höchst – Flughafen.

Anmerkung: Die viel zu geringe Wendezeit der RB16 in Bad Homburg und Friedberg mit jeweils nur 3 Minuten wurde von PRO BAHN moniert und von sma zum Grund genommen, die RB16 völlig zu streichen.

Apropos Wendezeit: Die viel zu kurze Wendezeit in Praunheim bei der RTW2 macht allerdings eine überschlagene Triebfahrzeugwende erforderlich. Die Wendezeit des zweiten Zugteils in Bad Soden ist mit elf Minuten hingegen voll ausreichend. Allerdings werden dadurch ein zusätzlicher und für die Verlängerung nach Langen sogar zwei zusätzliche Wagen auf insgesamt 30 Einheiten benötigt.

22 https://www.regionaltangente-west.de/abschnitt-nord.html

VI Für den Fall der Fälle

Für den Fall der Fälle sollte man immer einen **Plan B** oder sogar **Plan C** in der Schublade haben (siehe dazu unsere Pläne A.1, B.1, B.2 und C im Anhang ab Seite 22). Einige Experten hegen nämlich die durchaus begründete Befürchtung, dass die Kapazität von nur einer Einheit zwischen Höchst und Eschborn, aber auch im weiteren Verlauf bis Praunheim, in der Hauptverkehrszeit knapp werden könnte. Bei derzeit in der Spitze so um die 800 Fahrgästen, die derzeit in Eschborn Süd je S3 bzw. S4 nachmittags in bzw. morgens aus Richtung Frankfurt ein- und aussteigen, und der von der Politik angestrebten Verdoppelung der Fahrgastzahlen ein nicht zu unterschätzendes Argument. Kapazitätsprobleme werden auf jeden Fall dann eintreten, wenn die Strecke bis zum Nordwest-Zentrum verlängert werden sollte.

In der beiliegenden Fahrplanstudie (Version 5.3 und 6.1) im Anhang auf Seite 24) wurden fünf verschiedene Versionen einschließlich dem Tausch der Fahrplanlage der beiden Flügelzüge der RTW2 untersucht.

Abb. 12: Neuer Haltepunkt Industriepark Süd, Endstation der RTW3?

Eine der möglichen Alternativen bestünde darin, eine dritte RTW-Linie zwischen Bad Soden und dem Industriepark Süd (Abb. 12) in der Hauptverkehrszeit und in der Nebenverkehrszeit im Halbstundentakt verkehren zu lassen (Plan B.1 im Anhang). Die Wendeanlage „Kelsterbacher Weg“ (siehe Abb. 13) bei km 13,1 am Haltepunkt Industriepark Süd wurde deshalb, nicht zuletzt auf Anregung von PRO BAHN, genau dort errichtet. Allerdings würde dies mit Blick auf die Trassenbelegung eine ziemlich „heiße Geschichte“ werden, die ein enges Zusammenspiel zwischen den Fahrdienstleitern der DB in Höchst und der RTW in Eschborn Ost voraussetzt. Bei diesem Modell bestünde in Bad Soden zumindest in einer Richtung direkter Anschluss an die Knotenzeiten 07‘30“ bzw. 37‘30“ (siehe dazu die grafische Darstellung im Anhang auf Seite 21).

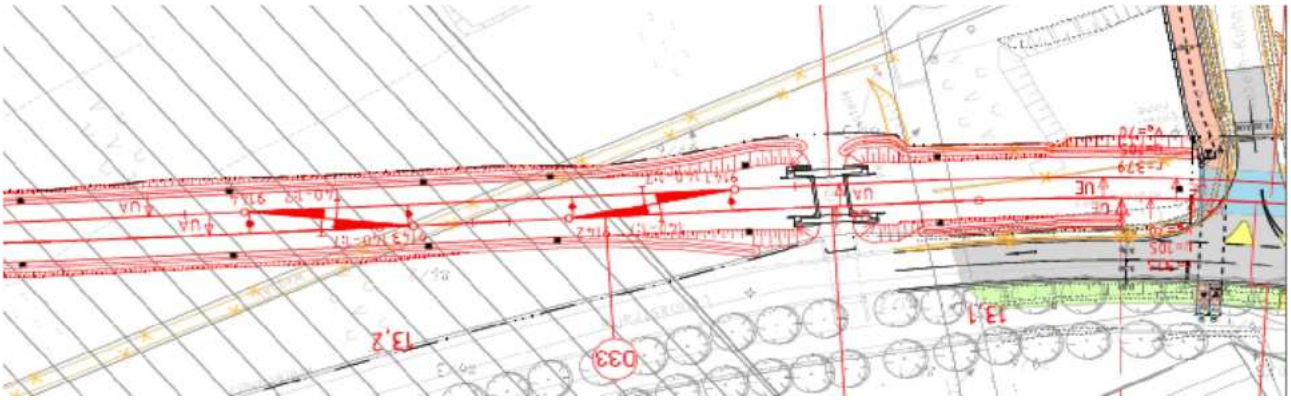


Abb. 13 „Wendeanlage Kelsterbacher Weg“ der RTW
(Quelle: RTW Unterlagen Planfeststellungsverfahren Abschnitt Mitte)

Bei **Plan B.2** würde der Zug nur zwischen Bad Soden und Dunantsiedlung pendeln. Allerdings stellen sich dabei wie beim **Plan B.1** die Übergangszeiten auf die Anschlusszüge zum Flughafen nicht zufriedenstellend dar.

Als absolute Notlösung könnte man die RB11 wieder zum Leben erwecken (**Plan C**), wobei sich für Reisende mit schwerem Gepäck von Bad Soden zum Flughafen ein Umstieg in der Verkehrsstation Dunantsiedlung anbietet. Außerdem müsste die Taktlage der RB12 - wie bei sma sowieso vorgesehen - zuvor um 15 Minuten verschwenkt wurden. In Höchst wäre zudem ein Abstellgleis 111 erforderlich (Abb. 14).

Die Verlängerung der Züge der RB11 über Höchst hinaus bis nach Kelkheim setzt allerdings einen zweigleisigen Streckenausbau der Königsteiner Bahn zumindest zwischen Liederbach Süd und kurz vor Liederbach, den Rückbau des Bahnhofs Liederbach zum Haltepunkt und die entsprechende Signalisierung der VS Kelkheim Münster voraus, die hier im Falle von Verspätungen des Kurzpendels eine vorzeitige Wende ermöglichen muss. Sobald allerdings die im **RNVP**[23] des RMV geforderten **Stationen Nied Ost**[24] und Mainzer Landstraße auf der **Strecke 3603**[25] in Betrieb gehen, ist diese Version obsolet.

Der Betrieb nach Bad Soden bereitet der RTW-Planungsgesellschaft, nachdem alle Steine aus dem Weg geräumt schienen, derzeit erneut großes Kopfzerbrechen. Die DB InfraGo besteht darauf, dass die RTW die Neuinstallation der Signalisierung der Sodener Bahn nach den Vorschriften der EBO aus eigener Tasche bezahlt, obwohl die Strecke an sich im Besitz der DB verbleibt. Für solche Kleinigkeiten wie die Funktion der in Reihe geschalteten Bahnübergänge können aber durch die Bahn keinerlei Pläne mehr vorgelegt werden, um ein Beispiel zu nennen. Und warum – so frage ich mich - sollte das **Esig**[26] Höchst weiterhin vor dem Hp Sossenheim stehen und mit dem Bahnübergang Sossenheimer Weg gekoppelt sein? Das machte nur Sinn, als noch täglich mehrere Milchzüge zur Moha zwischen die Planzüge eingeschoben werden mussten und einzelne Waggons bei Rangierfahrten am Bahnsteig zwischengeparkt werden mussten.

23 https://de.wikipedia.org/wiki/Nahverkehrsplan
24 https://frankfurt.de/themen/verkehr/verkehrsplanung/projekte/eisenbahnhalt-nied-ost
25 https://de.wikipedia.org/wiki/Taunus-Eisenbahn
26 https://de.wikipedia.org/wiki/Einfahrsignal

VII Gibt es doch noch eine Chance für die Führung der Tram 11 nach Höchst Bf?

Endgültig fallen gelassen wurde die Idee, die **Straßenbahnlinie 11** über die gemeinsam mit der RTW genutzten Gleise 12 und 13 sowie über zwei separate nur 40 cm hohe Außenbahnsteige 6a und 6c in den Bahnhof Höchst zu führen.

Derzeit werden wieder einmal verschiedene Alternativvorschläge zur Erfüllung der Zusagen zum Eingemeindungsvertrag von 1928[27] (s. Kapitel „Entwicklung nach 1945“) untersucht. Vielleicht hat dabei die vom Stadtplanungsamt als eindrucksvoll bezeichnete Idee von PRO BAHN aus dem Jahr 2011[28], die Tram 11 über den für einen S-Bahnverkehr nach EBA[29] etwas zu schmalen Bahnsteig 1 (40 cm über SOK[30]) des Bahnhofs über ein ungenutztes Brückensegment zu leiten, doch noch eine Chance. Auch eine spätere Verlängerung der Straßenbahn bis Sindlingen oder mitten in den Industriepark würde sich bei dieser Variante geradezu anbieten. Die Verwirklichung würde zusammen mit der RTW und dem ZOB[31] eine weitere Aufwertung des ÖPNV-Knotens Frankfurt-Höchst[32] bedeuten.

Abb. 14: Mögliche Varianten des Bahnhofs Frankfurt-Höchst nach Fertigstellung der RTW (Bildurquelle: RTW, bearbeitet)

27 https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_von_Höchst_am_Main
28 https://www.pro-bahn-frankfurt.de/tram_11.pdf
29 https://www.eba.bund.de/
30 https://de.wikipedia.org/wiki/Schienenoberkante
31 https://de.wikipedia.org/wiki/Busbahnhof
32 https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Frankfurt-Höchst

Abb. 15: Gleisplan PBf F-Höchst. Kreuzungsfreie Einfahrt der RTW nach Bahnsteig 6 und (neu) zweigleisige Ein-/Ausfahrt der RB12 aus/in Richtung Hbf. Bild zum besseren Verständnis um 180°gedreht. S.a. „Windrose“. (Bildquelle: RTW)

Abb.16 (Anschluss an Abbildung 15): Immer kritisch bei Verspätungen, eingleisige Streckenabschnitte (hier auf vorhandenem Bahndamm).

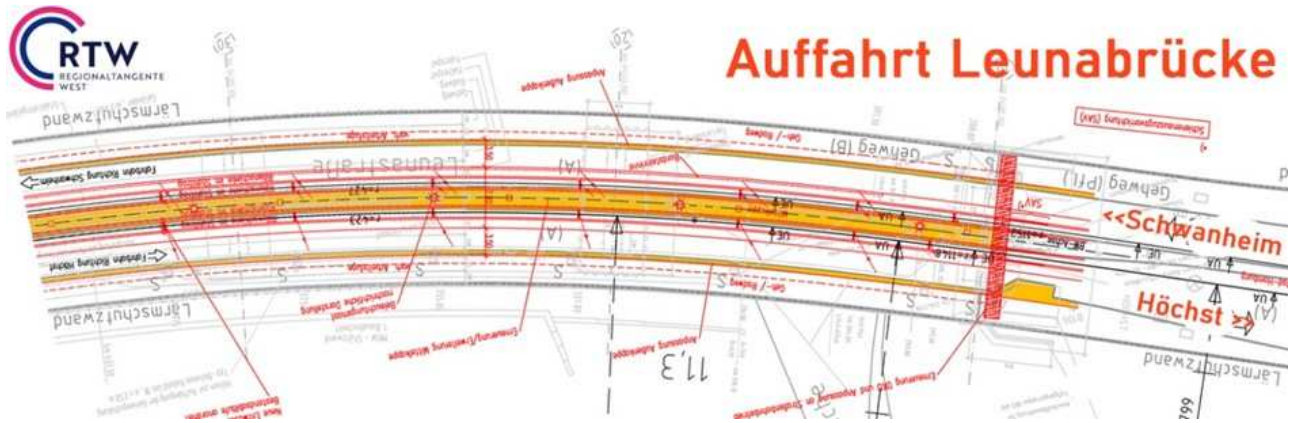


Abb. 17: RTW und MIV teilen sich je eine Richtungsfahrbahn; hier sollten ein Tempolimit und ein Überholverbot für den Kfz-Verkehr erlassen werden

Der Bahnsteig 2 (Gleise 3 und 4, 96 cm über SOK) wäre bei diesem Modell der S-Bahn Richtung Frankfurt und den in Höchst wendenden Kursen vorbehalten. Die S-Bahnen Richtung Wiesbaden und Niedernhausen führen von Gleis 5 (96 cm über SOK) ab, Gleis 6 (ohne Bahnsteigkante) nimmt den sonstigen Verkehr ohne Halt Richtung Frankfurt auf. Für **alle RE**[33] steht der dann barrierefrei umgebaute Bahnsteig 4 (76 cm über SOK) zur Verfügung. Über Gleis 9 (ohne Bahnsteig) werden

33 https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Frankfurt-Höchst

sonstige Züge in Richtung Westen geleitet. Bahnsteig 5 (76 cm über SOK) bedient die Königsteiner Bahn, Gleis 10 dient temporär den Leerzügen aus der Waschanlage, und für die RTW wird der gerade sanierte Bahnsteig 6 (76 cm über SOK) wieder abgerissen, nach Osten verschwenkt und auf 110 m Länge eingekürzt, bevor es dann in den Leuna-Tunnel hinab geht (Abb. 14). Die RB11 könnte einen 40 Meter langen Taschenbahnsteig erhalten.

VIII Kostenfrage für den Betrieb der RTW; Betreiber, Fahrzeuge, Personal

Das dicke Ende steht dem Besteller der Verkehre (RMV) und dem Betreiber bzw. der **RMV-Tochter fahma**[34] noch bevor. Es stellt sich die Frage, wie und durch wen der Betrieb der RTW eigentlich finanziert wird, wer also für das Bilanzdefizit aufkommen muss. Zweifelsfrei ist das in erster Linie der Besteller der Leistungen, der RMV. Doch der hat nur ein definiertes Budget.

Eine bestätigte Schätzung der Kosten liegt noch nicht vor. Bei geschätzten 2.900.000 Besetztwagenkilometern meist in Doppeltraktion rechnet der Autor mit Betriebskosten in Höhe von rund 70 Mio. Euro, Leasingkosten für die Fahrzeuge und Entgelte (Trassen- und Stationsgebühren) mit eingerechnet. Optimistisch betrachtet dürften etwa 40 Prozent durch linienbezogene Fahrgeldeinnahmen gedeckt sein. Unter Berücksichtigung der Kosteneinsparung durch Wegfall von Leistungen bei der S8 und diversen Buslinien (u.a. X17, X58, 58, 651) dürfte dann noch ein Defizit von geschätzt 25 bis 35 Mio. Euro verbleiben.

Dieser Betrag muss durch Umschichtungen von Kostenstellen oder Fahrpreiserhöhungen oder Anhebung der Zuschüsse der Gesellschafter, des Landes Hessen (Fortschreibung der **Finanzierungsvereinbarung des ÖPNV von 2024**[35]) und des Bundes (**GVFG**[36]), aufgebracht werden. Wird dabei kein Konsens zwischen den Beteiligten erzielt, und danach sieht es derzeit aus, bleibt dem RMV ab 2029 nur der Einsatz des Rotstiftes übrig. Dessen müssen wir uns alle bewusst sein. Denn jeder zusätzliche Kilometer Zugfahrt, gleich auf welcher Linie auch immer, noch mehr aber auf angedachten Reaktivierungsstrecken mit niedrigem Deckungsgrad, fordert an anderer Stelle im Land eine unter Umständen schmerzhafte Angebotskürzung.

Ein gewisses Einsparpotential böte eine Abkehr vom sturen Taktfahrplan, zumindest in nachfrageschwachen Zeiten (A: 9:00 bis 12:00 Uhr, T: nach 22:00 Uhr). Im Zeitalter von Smartphone, **DFI**[37], **RMVgo**[38] und Social Media wäre ein kosten- und personalsparender Stolpertakt in diesen Angebotszeiten zumindest eine Überlegung wert.

Man darf gespannt sein, wer sich in so unsicheren Zeiten und nach dem Fiasko von ***start*** mit den Wasserstoffzügen an der Ausschreibung von RMV-fahma beteiligen wird, und wer letztendlich den Zuschlag erhält. Was die Fahrzeugstellung durch fahma und die Rekrutierung des erforderlichen Personals betrifft, so wird der Gewinner der Ausschreibung noch so manche Nuss zu knacken haben.

Es ist in letzter Zeit vorgekommen, dass auf eine Fahrzeugausschreibung (VIAS RE3 NRW) angeblich innerhalb der Frist kein einziger Hersteller Interesse zeigte. Die Fahrzeugbauer in Europa sind auf Jahre ausgebucht und scheuen wegen der aufwändigen EBA-Zulassung, Personalknappheit und Lieferschwierigkeiten von Komponenten, den Bau von Kleinstserien. Bei dem RTW-Gefäß

34 https://www.fahma-rheinmain.de/
35 https://wirtschaft.hessen.de/presse/hessen-sichert-den-regionalen-oeffentlichen-personennahverkehr-mit-375-mrd-fuer-bus-und-bahn
36 https://de.wikipedia.org/wiki/Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
37 https://de.wikipedia.org/wiki/Dynamische_Fahrgastinformation
38 https://www.rmv.de/s/de/rmvgo

handelt es sich um ein weltweit einmaliges Unikat. Der Hersteller muss sich zudem verpflichten, die Fahrzeuge vom ersten Tag an in ihrer Gesamtheit mängel- und störungsfrei zur Verfügung zu stellen und einen störungsfreien Betrieb zu garantieren. Ein Dilemma, wie mit der zahlenmäßig etwa gleich großen Wasserstoff-Flotte können sich der RMV und der Betreiber kein zweites Mal erlauben. Das Risiko, einen Flop, wie Alstom mit seinen Wasserstoffzügen auf die Schienen zu stellen, wird kaum ein europäischer Hersteller ein zweites Mal eingehen wollen.

Unfälle mit Schienenfahrzeugen kommen statistisch selten vor, sind jedoch nicht völlig auszuschließen. Mit zwei kleineren Havarien pro Jahr und einem größeren innerhalb von fünf Jahren sollte nach Erfahrungswerten gerechnet werden. Die RTW bewegt sich über weite Strecken im normalen Straßenverkehr. Äußerst kritisch zu betrachten sind dabei die Leunakreuzung mit Zugbegegnung, die Verengung der Fahrspuren auf der Leunabrücke (Vorschlag: Tempolimit 40, s. a. Abb. 17) und die mehr als zehn nur durch Lichtsignale/Ampeln und/oder Halbschranken gesicherten Bahnübergänge, vornehmlich in Neu-Isenburg. Fahma wäre aus diesem Grund gut beraten, anstelle von zwei mindestens fünf Reservefahrzeuge vorzuhalten.

IX Ersatz für ausgefallene Triebwagen kann von anderswo nicht beschafft werden

Die Einstiegshöhe der AVG- oder KVG-Zweisystem-Fahrzeuge beträgt 55 bis 57 cm. Ein Einstieg von 76/80 cm hohen Bahnsteigen hinab in solche Gefäße ist nach BOStrab nicht zulässig, von 96 cm hohen generell ausgeschlossen.

In einem ähnlich gelagerten Fall hat man, was diesen Aspekt betrifft, frühzeitig reagiert und umdisponiert. Die im Notfall fehlende Fahrzeug-alternative bei einem der drei benötigten Fahrzeuge war dann auch der ausschlaggebende Punkt bei der Entscheidung gegen Wasserstoff- und für **Batteriefahrzeuge auf der Zillertalbahn**[39]. Daraus hätte man auch bei der RTW frühzeitig mit einer Konzeptänderung reagieren müssen.

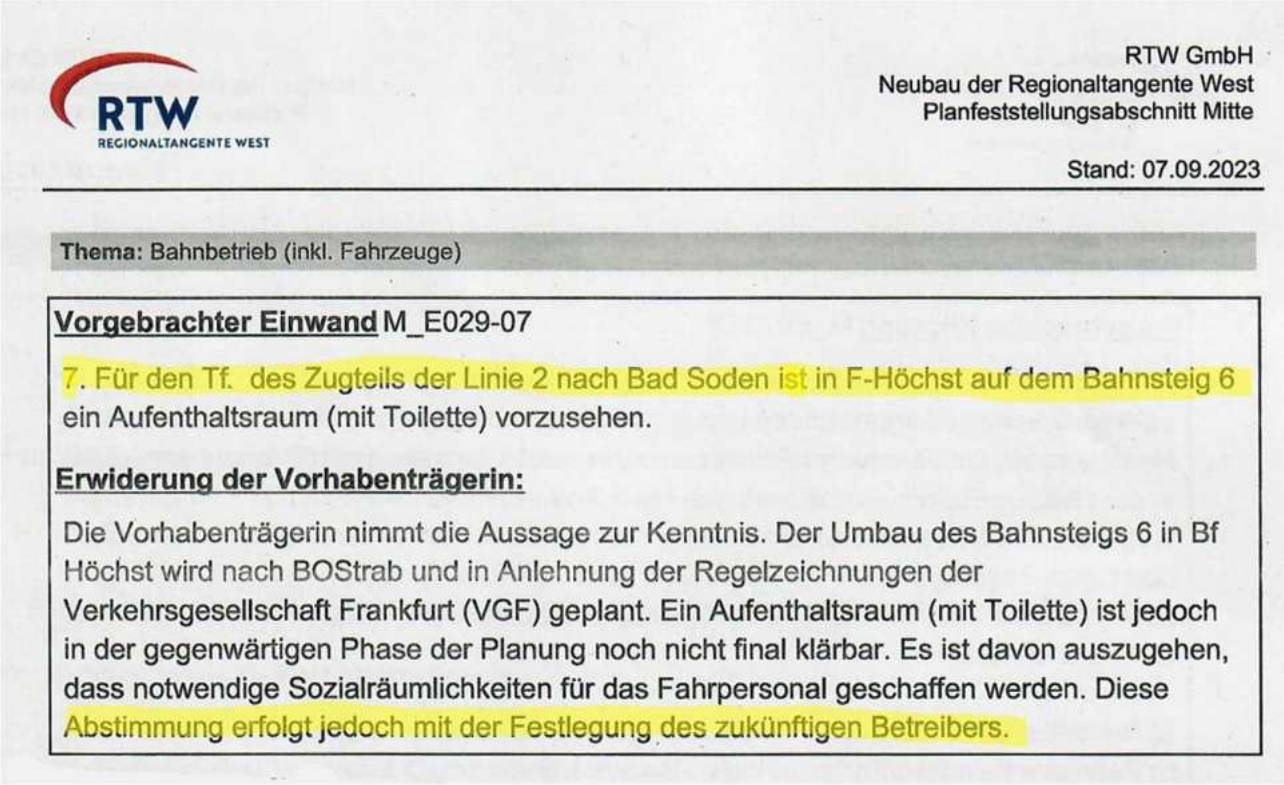
Jetzt ist es zu spät. Es gilt nunmehr mit allem Nachdruck geeignete Vorkehrungen und Maßnahmen zu treffen, damit die RTW die in sie gesteckten Erwartungen dauerhaft, störungsfrei und sicher erfüllt. Ein Betriebsleiter, der dazu das Zeug mitbringt, wird dringend gesucht.

Abb. 18: Ehemaliger Sozialraum mit Toilette der FK/FKE im Bf Höchst, sogar mit TV-Empfang ausgestattet.
(Bildquelle: Mitfahrt auf dem Führerstand)

Die Personalfindung wird eine weitere große Herausforderung darstellen. PRO BAHN hat vorgeschlagen (Einwand M_E 029-07 zum Planfeststellungsverfahren RTW-Mitte siehe Abb. 19), auf dem Bahnsteig 6 einen Pausenraum mit Sanitäreinrichtungen zu errichten (Abb. 14 und 18).

39 https://www.pro-bahn-frankfurt.de/index_htm_files/Fahrgastzeitung%20RV%20Frankfurt%20NEWSLETTER%2001_2024.pdf

Hier könnten die Triebfahrzeugführer (Tf) und die Zugbegleiter (Zub) die gesetzlich vorgeschriebenen Pausen in angemessener Umgebung verbringen und der Tf des Flügelzuges von Bad Soden auf den Gegenzug witterungsgeschützt warten. Diese Idee wurde zwar wohlwollend zur Kenntnis genommen. Zitat: *Es ist davon auszugehen, dass notwendige Sozialräumlichkeiten für das Fahrpersonal geschaffen werden*. PRO BAHN wird aufmerksam verfolgen, ob die Planungsgesellschaft der RTW diese halbherzige Zusage auch in die Tat umsetzt. Wir fordern schon seit geraumer Zeit, dass dem Fahrpersonal von Bussen und Bahnen menschenwürdige Pausenräume mit Sanitäreinrichtungen zur Verfügung stehen. Das stellt nicht zuletzt auch einen Anreiz bei der Findung von qualifizierten und dauerhaft motivierten Mitarbeitern dar.



RTW
REGIONALTANGENTE WEST

RTW GmbH
Neubau der Regionaltangente West
Planfeststellungsabschnitt Mitte

Stand: 07.09.2023

Thema: Bahnbetrieb (inkl. Fahrzeuge)

Vorgebrachter Einwand M_E029-07

7. Für den Tf. des Zugteils der Linie 2 nach Bad Soden ist in F-Höchst auf dem Bahnsteig 6 ein Aufenthaltsraum (mit Toilette) vorzusehen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin:

Die Vorhabenträgerin nimmt die Aussage zur Kenntnis. Der Umbau des Bahnsteigs 6 in Bf Höchst wird nach BOStrab und in Anlehnung der Regelzeichnungen der Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) geplant. Ein Aufenthaltsraum (mit Toilette) ist jedoch in der gegenwärtigen Phase der Planung noch nicht final klärbar. Es ist davon auszugehen, dass notwendige Sozialräumlichkeiten für das Fahrpersonal geschaffen werden. Diese Abstimmung erfolgt jedoch mit der Festlegung des zukünftigen Betreibers.

BV RTW MITTE – Erörterungstermin 18.10.2023 - Standpunktepapier PRO BAHN

Abb. 19: Von PRO BAHN im Planfeststellungsverfahren RTW-Mitte vorgebrachter Einwand M_E029-07 zum Thema Aufenthaltsraum mit Toilette für Fahrpersonal in F-Höchst mit Antwort der Vorhabenträgerin

IX Fazit

Der Point of no Return ist längst überschritten. Trotz aller Zweifel ist ein Zurück nicht mehr möglich, zumal einige Fördermittel verfallen oder sogar zurückzuzahlen wären. Drücken wir der RTW-Planungsgesellschaft alle Daumen, dass ihr keine weiteren *Schottersteine* in den Weg gelegt werden, dass der erweiterte finanzielle Rahmen nunmehr ausreicht und dass die ersten Züge wie geplant endlich und störungsfrei ab dem 09. Dezember 2029 verkehren (mit einem Vorlaufbetrieb ab Frühjahr/Sommer 2029 zwischen Bad Soden Bf und F-Höchst Bf mit einem Wasserstoff-Fahrzeug von fahma/start und zwischen Buchschlag Bf und Flughafen Regionalbf mit einem Fahrzeug der S-Bahn Rhein-Main). Glück auf!

Wilfried Staub

Impressum

DER UMSTEIGER – REPORT ist ein Themenschwerpunktheft von verschiedenen Verbandsgliederungen des Fahrgastverbandes PRO BAHN in Hessen sowie Südniedersachsen. An dem Magazin sind vier weitere lokale Initiativen beteiligt.

DER UMSTEIGER wird im Selbstverlag hergestellt. Die Vervielfältigung über die eigene Nutzung hinaus ist nur nach Rücksprache mit dem Herausgeber erlaubt.

Text- und Bildbeiträge durch Mitglieder sind sehr willkommen. Diese bitte per Mail senden an info@der-umsteiger.com .

Wir verwenden die vom jeweiligen Wort abhängige generische Geschlechtsform (z.B. DER UMSTEIGER, die Person, das Mitglied). Siehe dazu auch www.gendersterntaler.de. Selbstverständlich sind immer Personen aller Geschlechter gemeint und bei PRO BAHN willkommen.

Verantwortliche und mitwirkende Organisationen und ihre vertretungsberechtigten Personen – verantwortlich im Sinne des Presserechts:

- *PRO BAHN Regionenvereinigung NOM Nordhessen-Osthessen-Mittelhessen e.V. – Ewald Biedenbach, Ulrich Seng, Thomas Kraft, Werner Filzinger*
- *PRO BAHN Regionalverband Niedersachsen e.V. – Gerd Aschoff*
- *PRO BAHN Regionalverband Frankfurt / Rhein-Main e.V. – Dr. Barbara Grassel*
- *PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. – Thomas Mroczek, Bernd Rohrmann*
- *PRO BAHN Landesverband Hessen e.V. – Thomas Kraft, Klaus Zecher*
- *Rettet die Kanonenbahn Nordhessen e.V. – Prof. Dr. Herbert Wassmann, Timo Martinetz*
- *Dietzhölztalbahn e.V. – Stephan Kretzer und Torsten Haas*
- *Lumdatalbahn e.V. – Manfred Lotz und Kerstin Lotz*
- *Odenwaldbahn-Initiative (kein e.V.) - Uwe Schuchmann, Kurt-Michael Heß*

Redaktionsanschrift: *Bahnhofstraße 10, 35457 Lollar, (06406) 8373997, info@der-umsteiger.com*

Lektorat – Ulrich Seng, Layout – Christhard Beringer.

Mitglied werden im PRO BAHN Landesverband Hessen e.V.
im Fahrgastverband PRO BAHN.

Über diesen QR-Code gelangt man zum Anmeldeformular.

Eine Stimme in Hessen für Hessen, die die Interessen der Fahrgäste stark macht.

Anhang

RMV-Korrespondenzhaltestelle
ZOB Bad Soden (Ts) Bahnhof

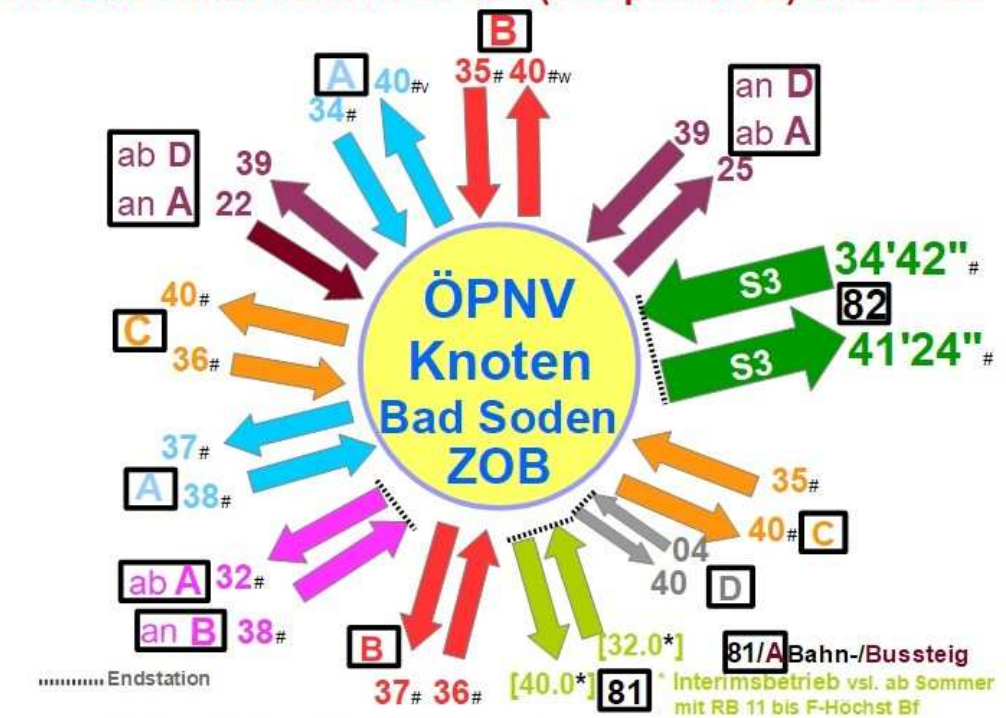
mit Sammelschluss aller Bus – und Bahnlinien im Halbstundentakt

gültig ab 23.08.2025

Vers 5.0 Aktualisierung: 02.09.2025

Alle Angaben ohne Gewähr

30-/(möglich:15-) Minuten-Takt; weitere Linien nur ausserhalb der Knotenzeiten 37'30" (Hauptknoten) und 07'30"



X11#	Schnellbus Bad Soden - F-Höchst ZOB
260	Kelkheim – Bad Soden – Bad Homburg
253#	Königstein – Bad Soden – MTZ - F-Höchst
803#	Königstein – Altenhain – Bad Soden – MTZ
812#	Hofheim – Bad Soden – Schwalbach Limes
828	Stadtbus Bad Soden (Ringverkehr)
S3#	Bad Soden - Frankfurt Hbf - Südbahnhof
[RTW#	Bad Soden – F-Höchst – Flughafen - Neu-Isenburg]

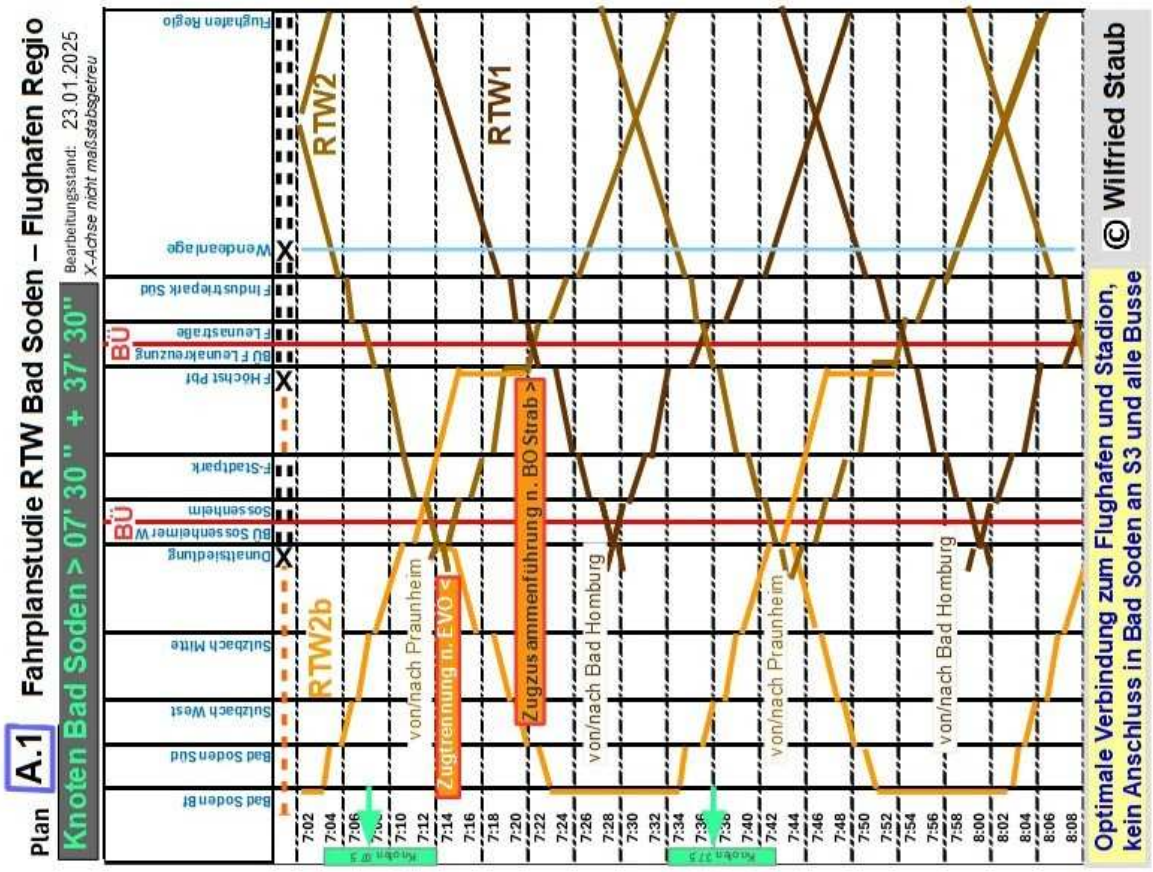
Weitere Buslinien im Schüler- /Nachtverkehr außerhalb des Taktes mit Anbindung ZOB: 806, 810A, 811 + S3N

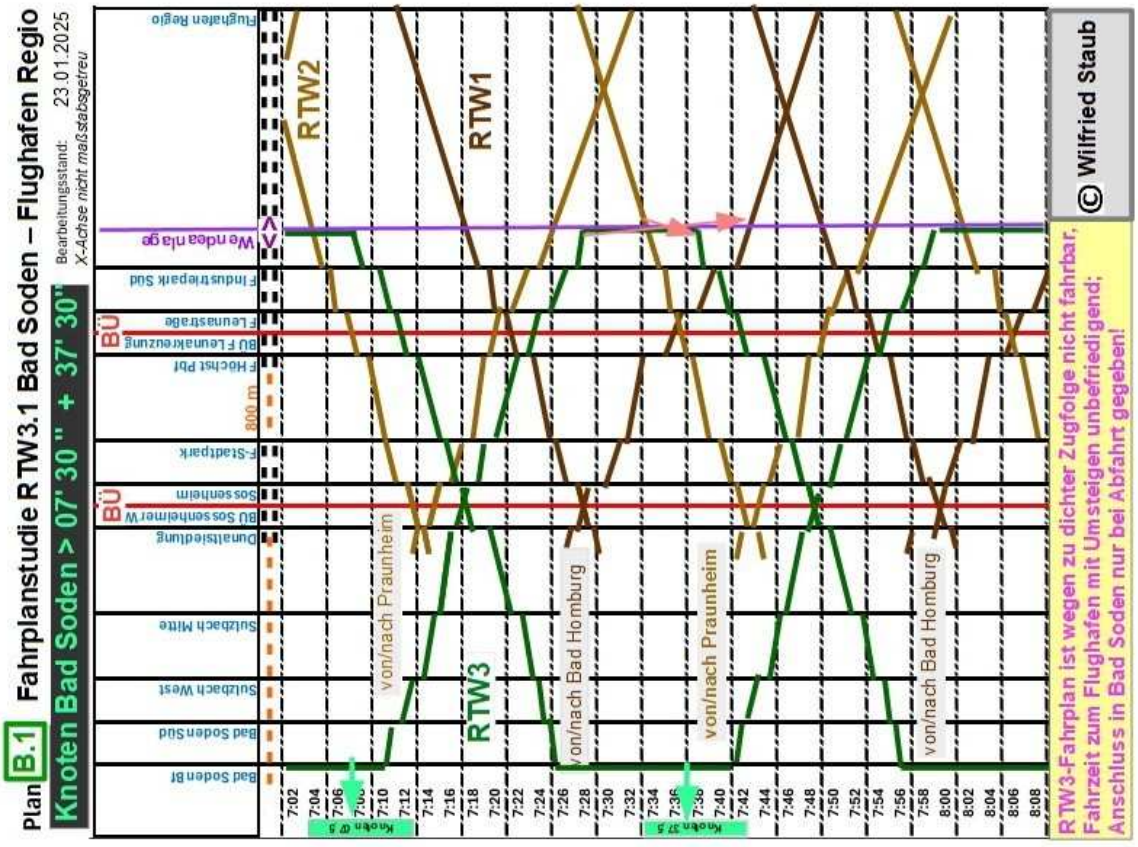
Zeitfenster für SEV: 13-29 / 43-59 - Steig C; ab 20 Uhr/So ohne Einschränkung

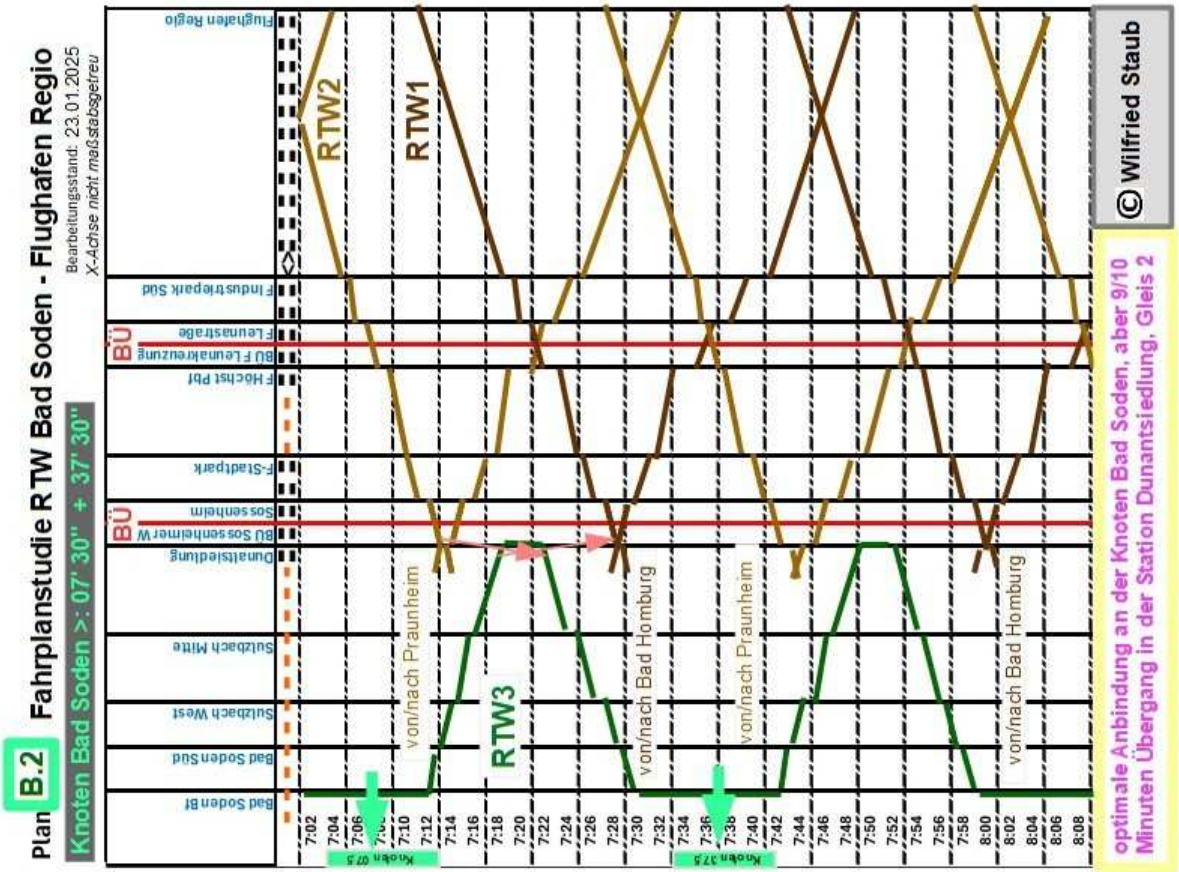
Abfahrt Min.	*25*	*32*	*37*	*39*	*40*
Linie	260	X11#	803# +253#	260	253#+ 803# +812# +812# +828

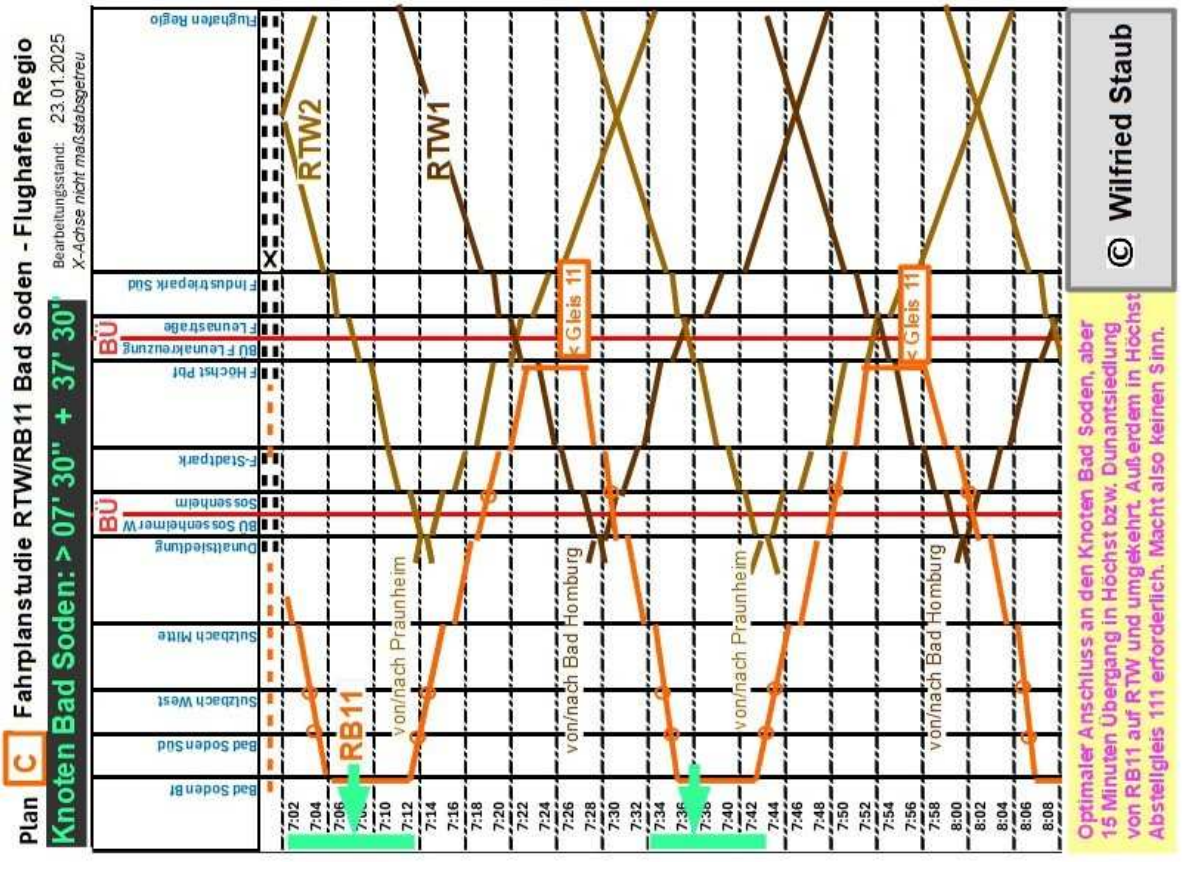
= zeitweise 30-Minutentakt w= wartet bis zu 5' auf verspätete S3/X11 v= wartet bis zu 3' auf verspätete S3/X11

(C) Wilfried Staub, 65812 Bad Soden


Plan A.1 Fahrplanstudie RTW Bad Soden – Flughafen Regio
Knoten Bad Soden > 07' 30 " + 37' 30"
Bearbeitungsstand: 23.01.2025
X-Achse nicht maßstabsgetreu
Bad Soden Bf
Bad Soden Süd
Sulzbach West
Sulzbach Mitte
Dunaltsiedlung
BÜ Sossenheimer W
Sossenheim
F-Stadtpark
F Höchst Pbf
BÜ F Leunakreuzung
F Leunastraße
F Industriepark Süd
Wendeanlage
Flughafen Regio
RTW2
RTW1
RTW2b
von/nach Praunheim
Zugtrennung n. EVO <
Zugzusammenführung n. BO Strab >
von/nach Bad Homburg
Optimale Verbindung zum Flughafen und Stadion, kein Anschluss in Bad Soden an S3 und alle Busse
© Wilfried Staub


Plan B.1 Fahrplanstudie RTW3.1 Bad Soden – Flughafen Regio
Knoten Bad Soden > 07' 30 " + 37' 30"
Bearbeitungsstand: 23.01.2025
X-Achse nicht maßstabsgetreu
Bad Soden Bf
Bad Soden Süd
Sulzbach West
Sulzbach Mitte
Dunaltsiedlung
BÜ Sossenheimer W
Sossenheim
F-Stadtpark
F Höchst Pbf
BÜ F Leunakreuzung
F Leunastraße
F Industriepark Süd
Wendeanlage
Flughafen Regio
RTW2
RTW1
RTW3
von/nach Praunheim
von/nach Bad Homburg
RTW3-Fahrplan ist wegen zu dichter Zugfolge nicht fahrbar, Fahrzeit zum Flughafen mit Umsteigen unbefriedigend; Anschluss in Bad Soden nur bei Abfahrt gegeben!
© Wilfried Staub


Plan B.2
Fahrplanstudie RTW Bad Soden - Flughafen Regio
Bearbeitungsstand: 23.01.2025
X-Achse nicht maßstabsgetreu
Knoten Bad Soden >: 07' 30" + 37' 30"
Bad Soden Bf
Bad Soden Süd
Sulzbach West
Sulzbach Mitte
Dunantsiedlung
BÜ Sossenheimer W
BÜ Sossenheim
F-Stadtpark
F Höchst Pbf
BÜ F Leunakreuzung
BÜ F Leunastraße
Industriepark Süd
Flughafen Regio
RTW2
RTW1
RTW3
von/nach Praunheim
von/nach Bad Homburg
Knoten 07.5
Knoten 37.5
optimale Anbindung an der Knoten Bad Soden, aber 9/10 Minuten Übergang in der Station Dunantsiedlung, Gleis 2
© Wilfried Staub


Plan C
Fahrplanstudie RTW/RB11 Bad Soden - Flughafen Regio
Bearbeitungsstand: 23.01.2025
X-Achse nicht maßstabsgetreu
Knoten Bad Soden: > 07' 30" + 37' 30"
Bad Soden Bf
Bad Soden Süd
Sulzbach West
Sulzbach Mitte
Dunantsiedlung
BÜ Sossenheimer W
BÜ Sossenheim
F-Stadtpark
F Höchst Pbf
BÜ F Leunakreuzung
BÜ F Leunastraße
Industriepark Süd
Flughafen Regio
RTW2
RTW1
RB11
von/nach Praunheim
von/nach Bad Homburg
< Gleis 11
Optimaler Anschluss an den Knoten Bad Soden, aber 15 Minuten Übergang in Höchst bzw. Dunantsiedlung von RB11 auf RTW und umgekehrt. Außerdem in Höchst Abstellgleis 111 erforderlich. Macht also keinen Sinn.
© Wilfried Staub

FAHRPLANSTUDIE RTW (mit RTW3 und RB11) ab 2028 - Version 5.3

Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Hessen e.V.

RTW1	RTW2b	RTW2a	RTW2a	RTW2b	RB11	RTW3	RTW1	RTW2b	RTW2a	RB11	RTW3	REGIONALTANGENTE WEST	RTW1	RB11	RTW2a	RTW2b	RTW2a	RTW2a	RTW3	RTW3	RTW1	RB11	RTW2a	RTW2b
7:33			Flügeltausch		Plan C	Plan B.1	8:03			Plan C	Plan B.2	Anschluss an S5 v./n. Friedrichsdorf	7:57	Plan C			Flügeltausch		Plan B.1	Plan B.2	9:27	Plan C		
7:37							8:07					Bad Homburg Bf S/RB/U/B	8:50								9:20			
7:41							8:11					Oberursel Bf U3/B	8:46								9:16			
7:44							8:14					Ou Stierstadt Bus (B)	8:43								9:13			
7:47							8:17					Ou Steinbach Bus	8:39								9:09			
|		7:01	6:57				|		7:31			F GE Praunheim U7	|		8:55			8:56			|		9:25	
7:50		7:06	7:02			alle 30 Minuten	8:20		7:36		alternativ alle 30 Minuten	Eschborn Ost Bus	8:36		8:51			8:52	alle 30 Minuten	alternativ alle 30 Minuten	9:06		9:21	
7:53		7:09	7:05				8:23		7:39			Eschborn Süd S3/S4	8:34		8:49			8:50			9:04		9:19	
7:55		7:11	7:07				8:25		7:41			Eschb. Düsseld. Str. Bus	8:32		8:47			8:48			9:02		9:17	
	7:04			7:04	7:04	7:04		7:34		7:34	7:34	Anschluss an S3 von/nach F Südbahnhof		8:41		9:11	9:11		9:11	9:11		9:11		9:41
|	7:03	|	|	7:07	7:11	7:10	|	7:35	|	7:41	7:42	Bad Soden Bf 1 S3/Bus	|	8:35	|	8:52	8:51	|	8:55	9:59	|	9:05	|	9:22
|	7:04	|	|	7:08	|	7:11	|	7:34	|	|	7:43	Bad Soden Süd ?	|	|	|	8:50	8:49	|	8:53	9:57	|	|	|	9:20
|	7:05	|	|	7:09	|	7:12	|	7:35	|	|	7:44	Sulzbach West ? Bus	|	|	|	8:49	8:48	|	8:52	9:56	|	|	|	9:19
|	7:07	|	|	7:11	7:14	7:14	|	7:37	|	7:44	7:46	Sulzbach Mitte Bus	|	8:32	|	8:47	8:46	|	8:50	9:54	|	9:02	|	9:17
7:57	7:10	7:13	7:09	7:14	7:16	7:16	8:27	7:40	7:43	7:46	7:48	F Dunantsiedl.Bf RTW	8:29	8:30	8:44	8:45	8:44	8:45	8:48	9:52	8:59	9:00	9:14	9:15
7:58	7:10	7:13	7:09	7:14	7:16	7:16	8:28	7:40	7:43	7:46	(7:58)	F Dunantsiedl.Bf →	8:28	8:30	8:43		8:43		8:48	(9:43)	8:58	9:00	9:13	
7:59	|	7:14	7:10	|	|	7:17	8:29	|	7:44	|		F Sossenheim	8:26	|	8:41		8:41		8:46		8:56	|	9:11	
8:01	|	7:15	7:11	|	7:18	7:19	8:31	|	7:45	7:48	Anschluss mit RTW1	F Stadtpark/Klinik Bus	8:25	8:28	8:40		8:40		8:45	Anschluss mit RTW1	8:55	8:58	9:10	
|	|	|	|	|	7:20	|	|	|	|	7:50		F Höchst Gl. 11 RE/RB/S/B	|	8:27	|		|		|		|	8:57	|	
8:03	7:14	7:18	7:14	7:18		7:21	8:33	7:44	7:48			F Höchst 12/13 RE/RB/S/B	8:23		8:38		8:38		8:44		8:53		9:08	
8:05	7:20		7:20			7:23	8:35	7:50				F Höchst 12/13 →	8:21		8:36		8:36		8:42		8:51		9:06	
8:07	7:22		7:22			7:25	8:37	7:52				F Leunastraße B	8:20		8:35		8:35		8:41		8:50		9:05	
8:09	7:24		7:24			7:27	8:39	7:54				F Industriepark S Bus	8:19		8:34		8:34		8:40		8:49		9:04	
8:18	7:33		7:33				8:48	8:03				F Flughafen Regio Gleis 2!	8:11		8:26		8:26				8:41		8:56	
8:20	7:35		7:35				8:50	8:05				F Flughafen Regio RE/S8/S9/B	8:10		8:25		8:25				8:40		8:55	
8:22	7:37		7:37				8:52	8:07				F Gateway Gardens Bus	8:07		8:22		8:22				8:37		8:52	
8:26	7:41		7:41				8:56	8:11				F Stadion Bf 5/6 S7-9/RE	8:04		8:19		8:19				8:34		8:49	
8:28	7:43		7:43				8:58	8:13				F Mörf. Landstr. Tram	8:02		8:17		8:17				8:32		8:47	
8:31	7:46		7:46				9:01	8:16				Neu Isenbg Bf Gl.3 /4 S6/B	8:00		8:15		8:15				8:30		8:45	
8:35	7:50		7:50				9:05	8:20				Anschluss an S6 nach/von Langen	7:56		8:11		8:11				8:26		8:41	
8:35	|		|			9:05	|				NI W-Leusch-Str ⇆	7:55		|		|				8:25		|	
8:37	|		|			9:07	|				NI Zentrum Bus	7:54		|		|				8:24		|	
8:40	|		|			9:10	|				NI Am Trieb Bus	7:51		|		|				8:21		|	
8:42	|		|			9:12	|				NI Birkengewann ■ Bus	7:50		|		|				8:20		|	
	7:50		7:50					8:20				Buchschlag Bf S6/RB/B			8:09		8:09						8:39	
	7:57		7:57					8:27				Anschluss an RB61 n./v. Ober-Roden			7:59		7:59						8:28	

Es wurde geprüft, die Fahrplanlage der beiden RTW-Linien zu tauschen. Das würde aber eine deutliche Verschlechterung der Anschlusssituation in Buchschlag und Bad Homburg ohne merkliche Besserung für Bad Soden bedeuten. Auch ein **Tausch der beiden Flügelzüge** bringt nur eine geringe Verbesserung der Anschlüsse in Bad Soden. **Plan B.1** stößt an die Belastungsgrenze der Strecke und erfordert zwei zusätzlche Fahrzeuge. Ein Fahrzeug mehr wird bei der Alternative dazu, dem **Plan B.2** benötigt. Schließlich könnte die RB11 wieder belebt werden (**Plan C**), was aber nicht im Interesse der Gesellschafter sein dürfte.

Abweichungen von bis zu 2 Minuten möglich, da DB InfraGO Fahrzeiten in 6-Sekunden generiert. Zeiten sind zurückgerechnet ab Station Flughafen Regio, da das "Slot Flughafen-Stadion" als gesetzt gilt und nicht verändert werden kann. **Um 18 Sekunden verlängerter Aufenthalt pro Halt gegenüber Version 4 ist berücksichtigt**. Alle Angaben ohne Gewähr. RB11 ist nur möglich, wenn Takt der RB12 - wie von sma vorgeschlagen - um 15 Minuten verschwenkt wird. Temporäre Durchbindung Bad Soden - Kelkheim ist aber nicht machbar. Anmerkungen: U3 und U7 = Takt für Anschlüsse in HVZ mindestens alle 15 Minuten. 13:04 = kein Anschluss! ■ = **zwingend** überschlagende Tf-Wende. ⇆ = Kreuzungsbahnhof. ✕ = bei Feinjustierung des Fahrplans ist Zugbegegnung auf BÜ anzustreben.

Staub 13.01.2025

FAHRPLANSTUDIE RTW (mit RTW3 und RB11) ab 2028 Vers 6.1

Alle Angaben ohne Gewähr

Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Hessen e.V.

RTW1	RTW2b	RTW2a	RB11	RTW3	RTW1	RTW2b	RTW2a	RB11	RTW3	REGIONALTANGENTE WEST	RTW3	RTW1	RB11	RTW2a	RTW2b	RTW3	RTW1	RB11	RTW2a	RTW2b
12:34			Plan C	Plan B.2	13:04			Plan C	Plan B.2	v./n. Friedrichsdorf	Plan B.2	13:51	Plan C			Plan B.1	14:21	Plan C		
12:40					13:10					Bad Homburg Bf S/RB/U/B		13:47					14:17			
12:43					13:13					Oberursel Bf U3/X/B		13:43					14:13			
12:46					13:16					Ou Stierstadt Bus (B)		13:39					14:09			
12:49					13:19					Ou Steinbach Bus		13:37					14:07			
|		13:02			|		13:32			F GE Praunheim U7		|		13:53			|		14:23	
12:52		13:06			13:22		13:36			Eschborn Ost Bus		13:34		13:50			14:04		14:20	
12:54		13:07			13:24		13:37			Eschborn Süd S3/S4		13:32		13:49			14:02		14:19	
12:56		13:09			13:26		13:39			Eschb. Düsseld. Str. Bus		13:31		13:48			14:01		14:18	
	13:09		13:09	13:09		13:22		13:22	13:39	Anschluss an S3 von/nach F Südbahnhof	14:20		14:20		14:20	14:20		14:50		14:50
|	13:02	|	13:11	13:12	|	13:32	|	13:41	13:42	Bad Soden Bf 1 S3/Bus	14:27	|	13:33	|	13:52	13:57	|	14:03	|	14:22
|	|	|	|	|	|	|	|	|	Bad Soden Süd ?	|	|	|	|	|	|	|	|	|	|
|	|	|	|	|	|	|	|	|	Sulzbach West ? Bus	|	|	|	|	|	|	|	|	|	|
|	13:04	|	13:14	13:14	|	13:34	|	13:44	13:44	Sulzbach Mitte Bus	14:24	|	13:30	|	13:49	13:54	|	14:00	|	14:19
12:58	13:07	13:11	13:16	13:16	13:28	13:37	13:41	13:46	13:46	F Dunantsiedl.Bf RTW	14:22	13:28	13:28	13:45	13:47	13:52	13:58	13:58	14:15	14:17
12:58	13:07	13:12	13:16	↳	13:28	13:37	13:42	13:46	↳	F Dunantsiedl.Bf →	↳	13:28	13:28	13:43		↳	13:58	13:58	14:13	
13:00	13:09	13:13	|		13:30	13:39	13:43	|		F Sossenheim		13:26	|	13:41			13:56	|	14:11	
13:02	13:10	13:14	|		13:32	13:40	13:44	|		F Stadtpark/Klinik Bus		13:25	|	13:40			13:55	|	14:10	
|	|	|	13:20		|	|	|	13:50		F Höchst Gl. 11 RE/RB/S/B		|	13:25			|	13:55	|	
13:04	13:13	13:17			13:34	13:43	13:47			F Höchst 12/13 RE/RB/S/B		13:23		13:38			13:53		14:08	
13:05	13:19				13:35	13:49				F Höchst 12/13 →		13:22		13:37			13:52		14:07	
13:07	13:21				13:37	13:51				F Leunastraße		13:20		13:35			13:50		14:05	
13:09	13:24				13:39	13:54				F Industriepark Si Bus		13:19		13:34			13:49		14:04	
13:18	13:34				13:48	14:04				F Flughafen Regio Gleis 2!		13:11		13:26			13:41		13:56	
13:19	13:34				13:49	14:04				F Flughafen Regio RE/S8/S9/B		13:10		13:25			13:40		13:55	
13:22	13:37				13:52	14:07				F Gateway Gardens Bus		13:07		13:23			13:37		13:53	
|	13:41				|	14:11				F Stadion Bf 5/6 S7-9/RE		|		13:19			|		13:49	
|	13:43				|	14:13				F Mörf. Landstr. Tram		|		13:15			|		13:45	
13:29	13:49				13:59	14:19				Neu Isenbg Bf Gl.3 /4 S6/B		13:00		13:11			13:30		13:41	
13:39	13:54				14:09	14:22				Anschluss an S5 nach/von Langen		12:56		13:11			13:26		13:41	
|	13:51				|	14:21				NI W-Leusch-Str ⇆		|		13:08			|		13:38	
|	13:53				|	14:23				NI Zentrum Bus		|		13:07			|		13:37	
|	13:56				|	14:26				NI Am Trieb Bus		|		13:03			|		13:33	
|	13:58				|	14:28				NI Birkengewann ■ Bus		|		13:01			|		13:31	
13:31					14:01					Buchschlag Bf S6/RB/B		12:57					13:27			
13:37					14:07					Anschluss an RB61 n./v. Ober-Roden				12:49					13:19	

Linienführung der beiden RTW-Linien wurden im Bereich Neu-Isenburg Bf und NI Birkengewann / Buchschlag - Langen getauscht. Somit Verlängerung der RTW1 bis Langen möglich. Quelle: Zielfahrplan DT 2030+ Stand 23. Mai 2025

Abweichungen von bis zu 2 Minuten möglich, da DB InfraGO Fahrzeiten in 6-Sekunden generiert. Zeiten sind zurückgerechnet ab Station Flughafen Regio, da das "Slot Flughafen-Stadion" als gesetzt gilt und nicht verändert werden kann. **Um 18 Sekunden verlängerter Aufenthalt pro Halt gegenüber Version 4 ist berücksichtigt**. Alle Angaben ohne Gewähr. RB11 ist nur möglich, wenn Takt der RB12 - wie von sma vorgeschlagen - um 15 Minuten verschwenkt wird. Temporäre Durchbindung nach Kelkheim aber nicht machbar. Anmerkungen: U3 und U7 = Takt für Anschlüsse in HVZ mindestens alle 15 Minuten. 13:11 = kein Anschluss! ■ = **zwingend** überschlagende Tf-Wende. ⇆ = Kreuzungsbahnhof. ✕ = bei Feinjustierung des Fahrplans ist Zugbegegnung auf BÜ ist anzustrebe

© Wilfried W. F. Staub

13.06.2025