

Beantwortung der zur Sitzung der Verbandsversammlung am 28.11.2023 schriftlich eingereichten Fragen

*1. Möglichkeiten Einflussnahme VHT auf RMV?*

Der VHT übt die Aufgaben des Hochtaunuskreises als ÖPNV-Aufgabenträger aus und nimmt insofern stets Einfluss auf alle Belange des ÖPNV, die vom RMV bezüglich des Schienenverkehrs und des regionalen Busverkehrs ausgehen und die den Hochtaunuskreis berühren, z.B. bei der Gestaltung von Verkehrsangeboten. Dennoch besteht eine klare Trennung der Verantwortlichkeit für regionale Verkehre (RMV) und lokale Verkehre (VHT).

*2. Wie ist die Vertragsbeziehung zwischen VHT und RMV gestaltet?*

Zwischen dem RMV und dem VHT existieren mehrere Verträge, u.a. zum Einnahmenaufteilungsverfahren. Es ist nicht ersichtlich, welche Vertragsbeziehung hier gemeint ist.

*3. Wie ist die rechtliche Beziehung des VHT zur DB Start GmbH?*

*4. Wie ist die rechtliche Beziehung des RMV zur DB Start GmbH?*

Die Fragen werden gemeinsam beantwortet.

Der RMV hat die Aufgabe den Schienenpersonennahverkehr in seinem Verbundgebiet sicherzustellen und schließt dafür Verkehrsverträge mit Eisenbahnunternehmen. Unter anderem besteht ein Vertragsverhältnis des RMV mit der Regionalverkehre Start Deutschland GmbH zur Erbringung der Verkehrsleistungen auf mehreren Eisenbahnstrecken im Taunus. Der VHT als Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat einen Infrastrukturnutzungsvertrag mit der Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, auf dessen Basis diese dem VHT die Gebühren für Trassen- und Stationsnutzung (Taunusbahnstrecke) entrichtet.

*5. Wann ist mit der Fertigstellung des Bahnhofs in Friedrichsdorf zu rechnen?*

Der barrierefreie Umbau des Bahnhofs in Friedrichsdorf ist ein Vorhaben der DB Station & Service AG, auf das der VHT keinen Einfluss hat. Nach unseren Informationen sollen die Baumaßnahmen in 2024 abgeschlossen werden. Nähere Informationen liegen uns nicht vor.

*6. Auf welche Weise möchte der VHT sicherstellen, dass auf der Strecke bis zur Fertigstellung des Bahnhofs Friedrichsdorf Barrierefreiheit gewährleistet ist? Wahlweise: welche Maßnahmen werden als Zwischenlösung angestrebt, um die provisorische Gleisüberführung unempfindlicher gegen Schwingungen ausgelöst durch Wind und Menschen zu machen?*

Wir haben den Vorhabenträger der Maßnahme, die DB Station & Service AG, aufgrund von Bürgeranfragen Mitte des Jahres gebeten, alle Möglichkeiten auszuschöpfen um Schwingungen der provisorischen Überführung zu vermeiden. Nach Auskunft des Vorhabenträgers ist die Behelfsbrücke die einzige Möglichkeit um den Fahrgästen vor Ort einen sicheren Zugang zu den Gleisen 4 und 5 zu gewährleisten. Insgesamt wird durch den Umbau eine vollständige Barrierefreiheit der Bahnstation Friedrichsdorf erreicht.

*7. Welche Maßnahmen hat der VHT bisher unternommen, um zu gewährleisten, dass im Zugbetrieb durch die Start GmbH Haltestellen bzw. die Fahrtrichtung sowohl korrekt angezeigt als auch durchgesagt werden?*

8. *Welche Maßnahmen hat der VHT bisher unternommen, dass insbesondere in Stoßzeiten (zB Pendler- und Schülerverkehr) bei mehreren Zugausfällen ausreichend Schienenersatzverkehr gewährleistet ist bzw. der dann kommende Zug ausreichend groß?*

Die Fragen 7 und 8 werden gemeinsam beantwortet.

Die Sicherstellung der Qualität im Schienenpersonennahverkehr obliegt dem RMV. Der VHT hat seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 regelmäßig die ihm bekannten Qualitätsmängel an den RMV übermittelt.

9. *Wie will der VHT sicherstellen, dass eine funktionierende Kommunikation zwischen S5 und RB15 besteht, d.h. die Züge am Bahnhof aufeinander warten?*

Dieses Thema liegt in der Verantwortung des RMV und der beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Seitens des RMV gibt es Anforderungen zur Anschlusssicherung zwischen den verschiedenen Linien bzw. Verkehrsmitteln. Es gibt im Eisenbahnwesen infrastrukturelle und betriebliche Zwangspunkte, die bedingen, dass Anschlüsse z.B. ab einem bestimmten Verspätungsumfang nicht mehr gesichert werden können.

10. *Wie rechtfertigt der VHT vor dem Hintergrund der ungenügenden Leistung im Bahnbetrieb die Erhöhung der Fahrpreise?*

Die Fahrpreise werden durch den RMV für das gesamte Verbundgebiet festgelegt. Es gibt keine Preisdifferenzierung nach bestimmten Eisenbahnstrecken, sondern entsprechend einer Tarifzonensystematik. Der RMV erklärt die Preiserhöhung mit enorm gestiegenen Kosten aufgrund von gestiegenen Personalkosten, insbesondere bei Triebfahrzeugführern sowie gestiegenen Energiekosten (Bahnstrom und Dieselöl). Der Preis für das Deutschlandticket wird gemeinschaftlich von den Bundesländern festgelegt und bleibt zunächst konstant.

11. *Findet ein Regress gegenüber der Start GmbH statt? Wer macht diesen geltend?*

Es gibt üblicherweise Pönalenregelungen in Verkehrsverträgen um Qualitätsmängel und Fahrausfälle abzugelten. Zu konkreten rechtlichen Handlungen des RMV gegenüber seinen Auftragnehmern liegen uns keine Informationen vor.

12. *Wann wird wieder ein Schienenersatzverkehr gewährleistet sein, der die Bahnausfälle tatsächlich kompensiert?*

Zum Fahrplanwechsel am 10.12.2023 wird der ursprüngliche Fahrplan auf der Taunusbahn wieder in Kraft gesetzt. Bis dahin besteht der reduzierte Fahrplan weiter fort. Die im reduzierten Fahrplan entfallenden Zugleistungen werden durch Busfahrten ersetzt.

13. *Wann werden die Anzeigetafeln an den Bahnhöfen wieder funktionsfähig sein? Ein Zuwarten auf die Elektrifizierung der Taunusbahn ist nicht zumutbar.*

Im Zuge der Erneuerung des Stellwerks hat sich gezeigt, dass die Zugzielanzeiger an den Bahnstationen bzw. das dahinterliegende System mit der neuen Stellwerkstechnik nicht mehr in vollem Umfang kompatibel sind. Der VHT hat daher die Planung einer neuen, modernen Fahrgastinformationstechnik, die auch neue Zugzielanzeiger umfasst, angestoßen. Ein genauer Zeitpunkt für die Neuinstallation kann zum heutigen Zeitpunkt nicht benannt werden.