

Niederschrift

zur 7. Sitzung der Verbandsversammlung des Zweckverbandes „Verkehrsverband Hochtaunus“, in der XII. Wahlzeit des Kreistages am 24.05.2023

Anwesende:

Mitglieder der Verbandsversammlung

Hochtaunuskreis	Frau Denfeld Herr Kletzka Herr Conrad
Stadt Bad Homburg	Herr Dr. Mittmann Herr Kister
Stadt Friedrichsdorf	Herr Anlauff Herr Müller-Wolff
Gemeinde Glashütten	Herr Abbé
Gemeinde Grävenwiesbach	Herr Stahl Herr Solz Herr Berger
Stadt Königstein	Herr Colloseus
Stadt Kronberg	Herr Villnow Herr Dr. Appuhn
Stadt Neu-Anspach	Herr Gemander Frau Eisenkolb Herr Otto
Stadt Oberursel	Herr Reuter Herr Röher
Gemeinde Schmitten	Frau Fomin-Fischer Frau Mosbacher Frau Trunk Frau Bausch
Stadt Steinbach	Herr Gramatte Frau Dechant-Möller Herr Hagen
Stadt Usingen	Herr Jackson Herr Saltenberger Herr Müller
Gemeinde Wehrheim	Frau Mony Herr Schumann
Gemeinde Weilrod	Herr Mohr

Verbandsvorstand

Herr Landrat Krebs	Verbandsvorsitzender
Herr Bürgermeister Bonk	Mitglied des Verbandsvorstandes

Gäste

Herr Dr. Sprotte	VP Marketing & Strategy für DACH-Region Alstom
Herr Sawall	Infraserv GmbH & Co. Höchst KG
Herr Prof. Ringat	Sprecher der Geschäftsführung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV)
Herr Dr. Kawai	Geschäftsführer des RMV
Herr Daubertshäuser	Leiter des Geschäftsbereichs Bestell- und Infrastrukturmanagement des RMV
Herr Bartels	Geschäftsführer Regionalverkehre Start Deutschland GmbH
Weitere Gäste als Zuhörer	

Verbandsgeschäftsstelle

Herr Denfeld	Geschäftsführer
Herr Schmidt	Protokoll/Verkehrsplanung
Herr Dienst	Pressesprecher

Sitzungsbeginn: 17:30 Uhr
Sitzungsende: 20:00 Uhr

TOP 1 Eröffnung und Begrüßung

Der Vorsitzende der Verbandsversammlung, Herr Dr. Roland Mittmann, eröffnet die Sitzung der VHT-Verbandsversammlung und begrüßt die Anwesenden.

TOP 2 Genehmigung der Niederschrift

Der Niederschrift der Sitzung der Verbandsversammlung vom 29.11.2022 wird in der vorliegenden Form zugestimmt.

TOP 3 Sachstandsbericht zum Schienenverkehr auf der Taunusbahn

Der Vorsitzende des Vorstandes, Herr Landrat Krebs, begrüßt ebenso die Anwesenden. Er erläutert, dass der Betrieb auf der Taunusbahn seit dem Fahrplanwechsel völlig unzureichend sei. Seit dem Betriebsstart sei es zu massiven Problemen mit den Fahrzeugen gekommen. Hierbei handelt es sich um Fahrzeuge des Typs iLint, welche mit Wasserstoff betrieben werden. Er geht dennoch davon aus, dass sich Wasserstoff als Antriebstechnologie durchsetzen werde. Zusätzlich habe der Betreiber, die Regionalverkehre start, aktuell zu wenig Triebfahrzeugführer für den Betrieb der Taunusbahn. Sowohl er persönlich als auch der gesamte Vorstand des VHT seien über die betriebliche Situation der RB15 verärgert. Zielsetzung müsse aktuell ein möglichst zeitnaher, reibungsloser Betrieb der Eisenbahnstrecke sein.

Ein über den aktuellen Umfang hinausgehendes weiteres Kürzen des Fahrplans der Taunusbahn sei nicht akzeptabel. Sofern dies notwendig wäre, müsste gegebenenfalls das Angebot andere Linien gekürzt werden. Herr Landrat Krebs weist ausdrücklich auf die Möglichkeit hin nach der Präsentation Fragen an die anwesenden Projektbeteiligten zu stellen bzw. weitere Thematiken anzusprechen.

Die Herrn Dr. Kawai, Dr. Sprotte, Bartels und Prof. Ringat stellen folgende Thematiken vor:

- Fehlstart der Wasserstoffflotte im Taunusnetz
- Seitens des RMV koordinierte und ergriffene Maßnahmen mit den beteiligten Partnern
- Blick zurück – Projekt Wasserstoffflotte wurde mit langem Vorlauf geplant
- Situation und Ausblick
- Fahrzeugsituation Alstom
- Fahrzeugthemen und Lösungen
- Personalsituation START GmbH
- Personalsituation Lösungen
- Fahrgastinformation Status
- Fahrgastinformation Lösungen
- Vertrauen zurückgewinnen – RMV Kundenaktion auf der Taunusbahn
- Alle Kundengruppen profitieren

Im Anschluss werden folgende Nachfragen gestellt:

Frau Eisenkolb kritisiert den planmäßigen Entfall der Regionalbahn mit Abfahrt 7:01 Uhr am Bahnhof in Neu-Anspach mit Fahrtziel Bad Homburg. Dieser habe eine hohe Bedeutung im Schülerverkehr. Sie fragt nach den Gründen für den Entfall.

Sie berichtet von Ihren negativen Erfahrungen beim Onlinekauf des Deutschlandtickets. So wäre aufgrund einer Stornierung des Tickets nur ein Kauf nach Kündigungsfrist möglich, sodass das Ticket auch im Folgemonat bezogen werden müsste.

Herr Prof. Ringat verweist bzgl. des Entfalls des Zuges auf eine Beantwortung im Rahmen des Protokolls: *„Eine Durchführung der oben genannten Fahrt wurde in Abstimmung mit der start GmbH geprüft. Diese würde allerdings nicht nur einen zusätzlichen Umlauf bedeuten, sondern auch eine Änderung des Dienstplanes für die Triebfahrzeugführer, der durch den Betriebsrat zustimmungspflichtig ist und daher mindestens vier Wochen Vorlauf braucht. Daher wurde auf diese Durchführung verzichtet. Allerdings wurde mit der start GmbH abgesprochen, dass der danach verkehrende Zug 7.13 Uhr ab Neu-Anspach mit hoher Priorität zu fahren ist, so dass gewährleistet ist, dass Schüler aus dem Taunus so in Bad Homburg ankommen, dass sie pünktlich die Schulen erreichen. Start hat dies zugesagt.“*

Zum Deutschlandticket berichtet er, dass dieses für die Fahrgäste viele Vorteile habe und die Konditionen vom Bund und den Bundesländern gemeinsam entschieden wurden.

Frau Mony befürwortet die Servicepersonale vor Ort, auch wenn diese unterschiedlich motiviert seien.

Außerdem zeigt sie sich anlässlich der Aktionen zur Kundenrückgewinnung erfreut und fragt, ob ein stabiler Betrieb der Taunusbahn während des Aktionszeitraumes gewährleistet werden könne.

Zusätzlich erkundigt sie sich nach den Gründen für das Fehlen eines Alternativplanes, bspw. eines Betriebsbeginns des Schienenersatzverkehrs (SEV) zum Betreiberwechsel, im Dezember trotz der Komplexität des Betriebsstartes.

Herr Daubertshäuser, Herr Prof. Ringat sowie Herr Dr. Sprotte versichern, dass zum Aktionszeitraum ausreichend funktionsfähige Fahrzeuge für einen stabilen Betrieb der Taunusbahn vorhanden sein werden.

Herr Daubertshäuser und Herr Prof. Ringat betonen, dass der RMV konstant mit vollem Einsatz an einem möglichst störungsfreien Betrieb der Taunusbahn arbeite, indem der RMV sich bspw. um Ersatzfahrzeuge kümmere oder von den Projektpartnern auf allen Hierarchieebenen eine Lösung verlange. Herr Daubertshäuser berichtet, dass die Regionalverkehre start zwar zum Betriebsstart als Rückfallebene einen Busnotverkehr eingerichtet hatte. Dieser habe jedoch aufgrund der umfangreichen Probleme im Zugverkehr nicht ausgereicht. Herr Prof. Ringat fügt

hinzu, dass der RMV vor Betriebsstart leider nicht ausreichend über die Probleme mit den Fahrzeugen informiert wurde.

Herr Solz erkundigt sich nach der Wasserstofftankstelle in Grävenwiesbach und ihrer Funktion.

Herr Sawall erläutert, dass die Fahrzeuge aufgrund der Lage direkt am planmäßigen Linienweg anderer Linien im Netz regulär im Industriepark betankt werden sollten. Sollten Fahrzeuge den Industriepark längerfristig nicht erreichen, sei ausnahmsweise eine Betankung in Grävenwiesbach vorgesehen. Bis das Tanken in Grävenwiesbach möglich sei, würde es noch einige Monate dauern, da man sich momentan auf eine problemlose Betankung im Industriepark konzentriere.

Herr Daubertshäuser ergänzt, dass Fahrzeuge in Grävenwiesbach entsprechend der Ausschreibung nur in Ausnahmefällen betankt würden und somit an diesem Standort keine vollumfängliche Wasserstofftankstelle errichtet werde.

Herr Solz fragt, wie lange der SEV noch angeboten werden solle.

Herr Prof. Ringat erwidert, dass der SEV solange angeboten werde bis der Betrieb der Taunusbahn stabil sei.

Herr Villnow möchte erfahren, ob Steuergelder für die Ersatzmaßnahmen genutzt werden und welcher wirtschaftliche Schaden bis zum aktuellen Zeitpunkt bzw. bis September 2023 dem RMV entstanden sei bzw. entstehen werde.

Darüber hinaus fragt er, ob der RMV Vertragsstrafen und Regressforderungen gegenüber Alstom erhebe und ob ein Claim Management eingerichtet wurde.

Herr Daubertshäuser erläutert, dass Vertragsstrafen gäbe. Außerdem würden nicht erbrachte Leistungen nicht bezahlt, jedoch könnten Vertragsinhalte nicht öffentlich mitgeteilt werden.

Herr Prof. Ringat ergänzt, dass dem Steuerzahler keine Kosten entstünden und vielfältige Handlungsoptionen bestünden.

Frau Denfeld berichtet, dass sie das Deutschlandticket problemlos kaufen konnte und dass nach ihrer Einschätzung die Fahrgastzahlen der Taunusbahn deutlich gesunken sein.

Sie fragt, ob ab September tatsächlich alle Züge zur Verfügung stünden und ob für den Fall von weiteren Lieferverzögerungen alternative Pläne bestünden.

Sie habe vernommen, dass es Probleme beim Tanken der Fahrzeuge gäbe bzw. gegeben habe und erkundigt sich, ob dies zutreffe.

Sie erkundigt sich, ob die Zusammenarbeit mit der Hessischen Landesbahn (HLB) konstruktiv funktionierte.

Sie merkt an, dass die Echtzeitinformation für die Fahrgäste der Taunusbahn nicht bzw. zu spät funktioniere und wünscht im Sinne der Fahrgäste, dass mindestens zwei Stunden vor planmäßigem Fahrtbeginn ein Ausfall bekannt gegeben würde.

Im Sinne der Barrierefreiheit regt sie eine Verlängerung des SEV von Friedrichsdorf nach Bad Homburg an.

Herr Prof. Ringat kündigt eine Antwort bzgl. der Barrierefreiheit im Rahmen des Protokolls an: *„Bereits heute fahren in der Hauptverkehrszeit morgens und nachmittags Busse nach Bad Homburg weiter. Eine Weiterführung aller Busse würde den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge und weiterer Fahrer bedeuten, das heißt, die Kosten würden deutlich steigen. Zudem sind weder Fahrzeuge noch Fahrer derzeit auf dem Markt gut verfügbar. Allerdings wurde der Einsatz von Reisendenlenkern in Friedrichsdorf erhöht, so dass in der Regel Personal vor Ort und ansprechbar ist, dass den Reisenden behilflich sein kann.“*

Herr Prof. Ringat sieht das Rückgewinnen der Fahrgäste ebenso als sehr wichtig. Hierfür sei die Kundenaktion vorgesehen.

Herr Dr. Kawai erläutert, dass ab September ausreichend iLints mit den überarbeiteten Komponenten verfügbar sein sollten. Als Rückfallebene bleibe der SEV erhalten bis die Betriebsqualität ausreichend sei.

Zur Zusammenarbeit zwischen RMV und HLB führt Herr Dr. Kawai aus, dass die HLB sowohl das Bereitstellen von Fahrzeugen als auch von Fahrpersonal unterstützt habe. Die HLB wäre äußerst kooperativ. Dies bestätigen Herr Daubertshäuser und Herr Bartels. Herr Prof. Ringat fügt an, dass Herr Salzmann, Geschäftsführer der HLB, seine Unterstützung zugesagt habe.

Herr Sawall erläutert, dass die Sicherheit der Tankanlage gegeben sei. Die Anlage entspreche den technischen Vorgaben und wurde durch den TÜV abgenommen. Es habe keine sicherheitsrelevanten Vorfälle gegeben. Bei Betriebsaufnahme sei es zu einzelnen Problemen bei Bedienung der Anlage durch Triebfahrzeugführer gekommen. Hintergrund seien fehlende Erfahrung des Personals bedingt durch die späte Lieferung der Fahrzeuge. Inzwischen unterstütze betriebliches Personal des Industrieparks beim Tanken und die Betankung verlaufe problemlos.

Herr Müller-Wolf erkundigt sich, ob im August und September während des Aktionszeitraums ausreichend Fahrzeuge für die RB 15 zur Verfügung stehen würden.

Herr Prof. Ringat bestätigt, dass ausreichend Fahrzeuge zur Verfügung stehen werden und betont, dass die tariflichen Sonderregelungen nur für die RB 15 gelte. Gegebenenfalls könnte die Behängung (Kapazität) der Züge angepasst werden.

Herr Müller-Wolf merkt an, dass der Aktionszeitraum teilweise in den Ferien sei.

Herr Prof. Ringat bestätigt dies. So könnten Fahrgäste mit unterschiedlichen Fahrtzwecken von der Aktion profitieren. Im August überwiege der Freizeitverkehr, wohingegen im September der arbeitsbedingte Verkehr eine höhere Bedeutung hätte.

Herr Reuter erkundigte sich nach der langfristigen Strategie zum Fahrzeugeinsatz auf der Taunusbahn. So fragte er, ob die Elektrifizierung bis Brandoberndorf im Gegensatz zu einem gemischten Betrieb von Wasserstoffzügen und S-Bahnen nicht vorteilhafter wäre.

Frau Trunk betont, dass es in den letzten Monaten zu großen Problemen im Schülerverkehr gekommen sei und die Zuverlässigkeit besonders bei der Fahrt von und zur Schule wichtig sei. Sie fragt, ob die Kundenaktion zu Verlusten von Fahrgeldeinnahmen für den VHT führen werde.

Herr Prof. Ringat erläutert, dass dem VHT keine Fahrgeldeinnahmen entgehen würden. Finanziert würde die Aktion durch Alstom und aus dem Marketingbudget des RMV.

Er erklärt, dass der RMV für jedes Netz unter der Prämisse perspektivisch keine Dieselfahrzeuge mehr einzusetzen untersuche, mit welcher Antriebstechnologie diese am besten betrieben werden sollten. Hierbei sei Wasserstoff als Antriebstechnologie ein wichtiger Baustein. Besonders im Taunusnetz und somit auch bei der Taunusbahn sei dies wegen des nahen Industrieparks der Fall. Eine Elektrifizierung bis Brandoberndorf hingegen verhindere der Hasselborner Tunnel.

Herr Gramatte berichtet, dass es im Schienennahverkehr neben der betrieblichen Situation auf der Taunusbahn weitere Probleme gäbe. Nach Ende der Beeinträchtigungen durch die Brückenschäden sei die Zuverlässigkeit der S-Bahnlinie S5 weiterhin nicht zufriedenstellend. Die Züge enden oftmals frühzeitig am Bahnhof Frankfurt Rödelheim bzw. entfielen.

In Zusammenhang mit der Fahrgastinformation erkundigt sich Frau Mony nach dem Stellwerk des VHT.

Bezüglich des Stellwerkes verweist Herr Denfeld auf den Bericht der Geschäftsstelle und ergänzt, dass zusätzlich ein Streik zu Einschränkungen beim Stellwerk führte.

Herr Prof. Ringat verweist bzgl. der Zuverlässigkeit der S5 auf das Protokoll. Die nachrichtliche Antwort des RMV lautet wie folgt: „Durch verschiedene Baumaßnahmen im S-Bahn-Netz, die

oft sehr kurzfristig seitens der DB Netz AG angekündigt werden, kommt es immer wieder dazu, dass die sogenannten Zwischentakete der S5 nicht über Rödelheim hinaus fahren können. Dies lässt sich betrieblich leider nicht vermeiden. So wird auch in den Sommerferien, wenn es erneut zu einer Sperrung auf der S-Bahn-Strecke zwischen Frankfurt Süd und Frankfurt Louisa kommt, wieder jede zweite S-Bahn, die aus Richtung Bad Homburg kommt, nur bis Frankfurt-Rödelheim fahren können. Der RMV und die S-Bahn Rhein-Main sind hier in enger Abstimmung, um die Kunden möglichst umfassend über diese Fahrplanänderungen zu informieren.“

Herr Abbé fragt, ob auch Jobticketinhaber im Rahmen der Aktion eine Erstattung erhalten werden.

Herr Prof. Ringat erläutert, dass maximal eine Erstattung in Höhe des Deutschlandtickets pro Monat ausgezahlt werden wird. Fahrgäste mit Schülerticket oder Seniorenticket werden vsl. 31€ erhalten.

Herr Dr. Kawai ergänzt, dass die Details der Aktion noch bekannt gegeben werden.

Frau Eisenkolb fragt nach der kostenfreien Mitfahrt in den Zügen zwischen Frankfurt Hauptbahnhof und Bad Homburg.

Herr Prof. Ringat betont, dass alleinig die Mitfahrt mit der RB15 kostenfrei sein wird. Die Erstattung der Abonnements solle abhängig von Wohn- und Arbeitsort sein.

Frau Eisenkolb möchte wissen, ob die Erstattung automatisch erfolgen werde.

Herr Prof. Ringat verneint dies.

TOP 3 Mitteilungen

Verbandsgeschäftsführer Frank Denfeld und Herr Schmidt erläutern im Rahmen der Mitteilungen folgende Sachverhalte (die Präsentation wird dem Protokoll beigelegt):

- Sanierungsmaßnahmen Taunusbahn
- Sachstand zur Elektrifizierung der Taunusbahn
- Sachstand VHT-Busverkehr
- Planungsstand Regionalbusverkehr
- Neuerungen Tarif/Finanzen

Es ergeben sich folgende Wortmeldungen:

Herr Conrad fragt, ob Ausgleichmaßnahmen für die gefälltten Bäume durchgeführt werden.

Herr Denfeld bestätigt dies.

Frau Eisenkolb fragt nach der Haltestelle des SEV während der Sperrung der Bahnhofstraße in Neu-Anspach und ob der Stadt Neu-Anspach die Baumaßnahmen bekannt seien.

Herr Schmidt bestätigt, dass der Stadt die Maßnahme bekannt sei und erläutert, dass die Haltestelle des SEV durch den RMV bzw. die Regionalverkehre start in Zusammenarbeit mit der Stadt Neu-Anspach zu bestimmen sein. Der VHT unterstütze hierbei und habe eine Lösung mit möglichst kurzem Fußweg zum Bahnhof vorgeschlagen.

Herr Abbé erkundigt sich über den Zeitplan der Elektrifizierung der Taunusbahn sowie dem Datum der Inbetriebnahme der S-Bahn bis Usingen.

Herr Denfeld erläutert, dass im Herbst 2023 mit dem Baurecht für die Maßnahme zu rechnen sei.

Frau Mony möchte erfahren, ob das noch nicht erteilte Baurecht mit noch ausstehenden Einwendungen in Zusammenhang mit dem zweigleisigen Ausbau stehe.

Herr Denfeld antwortet, dass keine Stellungnahmen auf Einwendungen mehr ausstehen.

Herr Villnow erkundigt sich, ob die Linie 259 Kronberg mit Bad Soden verbinden soll.

Herr Schmidt erläutert, dass eine umsteigefreie Busverbindung zwischen Kronberg Süd und Bad Soden im Rahmen der Linie 260 und nicht im Rahmen der Linie 259 geplant sei.

Herr Gramatte fragt, ob die geplante Linie 291 der aktuellen Linie 91 entspreche.

Herr Schmidt bestätigt dies.

TOP 4 Verschiedenes

Es gibt keine weiteren Wortmeldungen zum TOP Verschiedenes.

Der Vorsitzende der Verbandsversammlung bedankt sich für die Teilnahme und schließt die Sitzung um 20:00 Uhr.



Dr. Roland Mittmann
Vorsitzender der Verbandsversammlung



Felix Schmidt
stlv. Schriftführer

Anlagen:

Präsentation des RMV
Präsentation des VHT