



NEWSLETTER des RV Großraum Frankfurt am Main Ausgabe 02/2022

Frankfurt am Main, im Juli 2022

Sie lesen in dieser Ausgabe:

Bild des Monats: Neuer ZOB Stadtmitte in Königstein	1
Aktivitäten der letzten Monate	1
Verkehrswende Hessen	2
Königstein stellt den ZOB Stadtmitte auf den Kopf	2
Neuer Fahrgastbeirat bei traffiQ Frankfurt	8
Schneller durch Frankfurt mit Bus und Bahn	10
Der T-Wagen ist endlich eingetroffen	13
Ein Verkehrsmittel für die Massen	15
Colibris flattern durch Hofheim	19
Bahnhöfe Hofheim, Niedernhausen, Zugausfälle	24
Machbarkeitsstudie zur Ertüchtigung der Königsteiner Bahn	26
Bundesverdienstkreuz für KPN	34
Termine, Impressum	34

< > folgen Sie bitte auch den Links

BILD DES MONATS



Abbildung 1: Neuordnung des Busverkehrs in der Georg-Pingler-Straße in Königstein im Taunus ab 25. April 2022

Aktivitäten der letzten Monate

Liebe Mitglieder, liebe an der Arbeit des Regionalverbandes von PRO BAHN Interessierte, seit Mai diesen Jahres treffen wir uns wieder persönlich, zunächst zu unserer diesjährigen Jahres-Mitgliederversammlung im Mai im Saalbau Gallus, seit Juni wieder im Saalbau Gutleut. Auf der Tagesordnung unserer Mitgliederversammlung standen diesmal keine Vorstandswahlen, der Schwerpunkt lag auf einer Satzungsänderung, durch die im Falle des Falles auch digitale Sitzungen

mit **Beschlussfassungen und Wahlen** ermöglicht werden sollen. Das möchte zwar schon wegen des hohen Aufwandes dafür **niemand**, aber in den letzten Jahren haben wir alle gelernt, dass man für die verschiedensten Entwicklungen vorbereitet sein muss, um arbeitsfähig zu bleiben.

Leider hat unsere Vorsitzende, Dr. Kristine Schaal, am Ende der Mitgliederversammlung ihr Amt niedergelegt, weil sie sich zeitlich nicht mehr in der Lage sieht, dieses Amt auszuüben. Sie bleibt uns aber als PRO-BAHN-Vertreterin im Fahrgastbeirat der VGF und auch sonst mit Rat und Tat als aktives Mitglied erhalten. An dieser Stelle vielen Dank für ihren bisherigen Einsatz!

Bis zur turnusgemäßen Neuwahl im Jahr 2023 bleibt der Vorsitz vakant und die Arbeit wird von den beiden stellvertretenden Vorsitzenden weiter geführt.

Inhaltliche Themen der letzten Monate waren: das von uns unterstützte Volksbegehren Verkehrswende, die RB 12, wo wir immer noch auf die Vorstellung der Machbarkeitsstudie warten, die nunmehr Ende August erfolgen soll; ferner die TSB, der Umbau des Bahnhofs Igstadt, der S6-Ausbau, mehrere gleichzeitige Streckensperrungen, das 9-€-Ticket, der Nahverkehrsplan im Kreis OF, der Start des On-Demand-Verkehrs in Hofheim a.Ts. und natürlich die zunehmenden Probleme im S-Bahn- und Regionalbahnverkehr durch Personalmangel bei der DB und HLB, die zu Verspätungen und Zugausfällen führen. Am 27.06.22 gab es dann noch eine Informations-Veranstaltung der DB zum Fernbahn-Tunnel, an der neben zwei Vertretern des PB-Landesverbandes Hessen auch unser stellvertretender Vorsitzender Apostolos Koreas teilnahmen. Die heutige Ausgabe umfasst 34 Seiten. Dennoch konnten wir auch dieses Mal nicht alle relevanten Themen beleuchten.

Viel Spaß beim Lesen wünscht Ihnen/Euch im Namen des gesamten Vorstandes

Dr. Barbara Grassel (stellv. Vorsitzende)



„Verkehrswende Hessen“ Übergabe der Unterschriften mit Demonstration

Die Aktion „Verkehrswende Hessen“ bei der Unterschriften für ein neues Verkehrswendegesetz gesammelt wird, läuft nun schon fast ein Jahr. Wir als PRO BAHN haben an zahl-reichen Orten Unterschriften gesammelt, so etwa bei den diesjährigen Bahnhofsfesten in Bad Soden und Königstein. Für den 28. August 2022 ist die Übergabe der unterschriebenen Unterschriftenpakete an Herrn Minister Tarek Al-Wazir geplant. Von Frankfurt nach Wiesbaden soll voraussichtlich eine Fahrradsternfahrt über die dann gesperrte A66 stattfinden. Außerdem ist für Wiesbaden eine große Demonstration geplant. Es lohnt sich also auch mit der Bahn nach Wiesbaden anzu-reisen, falls man nicht an der Fahrradsternfahrt teilnimmt. Unsere Hoffnung ist, dass wir mit einer hohen Präsenz am 28. August überzeugen können und das Verkehrswendegesetz eventuell dann auch ohne Volksentscheid zur Landtagswahl 2023 vom Landtag und der Landesregierung angenommen wird. Uhrzeiten und Treffpunkte für die Sternfahrt und die Demonstration stehen noch nicht fest. Informationen hierzu werden zu gegebener Zeit unter folgendem Link online gestellt:

<https://verkehrswende-hessen.de/termine-und-events/>

Bericht: Philipp Loth, Foto: Barbara Grassel



Abb. 2: Stand ist aufgebaut, warten auf den ersten Sonderzug

Dazu ergänzt der Landesvorstand:

Bitte alle motivieren, innerhalb und außerhalb unseres Verbandes, damit noch weitere Unterschriften gesammelt werden.

Rückmeldungen am besten per Mail an: lv-vorstand@pro-bahn.hessen.de.

Die Landesvorstandsmitglieder sind über die bekannten Handynummern erreichbar.

Am 28. August sollen in Wiesbaden die Unterschriften offiziell der Landesregierung übergeben werden. Dazu stehen bereits erste Informationen auf verkehrswende-hessen.de und wir werden in nächster Zeit nochmal gesondert darüber informieren.

Wir bitten alle, sich diesen wichtigen Termin schon mal freizuhalten.

Die Autobahn A 66 wird gesperrt sein, damit in großer Zahl mit dem Fahrrad über die Autobahn von Frankfurt nach Wiesbaden gefahren werden kann. Eine Zufahrt mit dem Rad an allen Anschlussstellen ist möglich.

Danke schon mal für die Unterstützung.

Fazit: Die Koordinatoren der Verkehrswende-Kampagne sind mehr als zuversichtlich, dass, wenn viele mitmachen, wir es gemeinsam hinbekommen, dass die Zahl der erforderlichen Unterschriften gelingt. Wir sind Teil davon.

PRO BAHN Landesverband Hessen - Der Landesvorstand

Königstein stellt den ZOB STADTMITTE „auf den Kopf“

Ganz so wörtlich ist die Überschrift nicht zu nehmen. Der Verkehr um die Konrad-Adenauer-Anlage wurde nur „gedreht“, wie die [Stadt Königstein im Taunus](#) verlauten lässt, und die Georg-Pingler-Straße im vorderen Teil vom MIV befreit. Das entschärft die Verkehrssituation der Straße ganz erheblich, macht das Queren für Kinder und ältere Menschen erheblich sicherer.

Früher nannte sich die Abfahrtstelle für alle Königstein anfahren Busse in Anlehnung an die benachbarte Abstellfläche für PKW einmal „Parkplatz“. Auf Betreiben von PRO BAHN erfolgte 2006 die Umbenennung in „Stadtmitte“, was eine Aufwertung des zentralen Busknotens im Bewusstsein der Bevölkerung im Sinne umweltfreundlicher Verkehre darstellen sollte. Wer möchte denn schon gerne in einer Kurstadt wie Königstein auf einem öden Parkplatz landen? Auch die Umbenennung der Haltestelle „Thewaldstraße“ in „Kreisel“ geht übrigens auf PRO BAHN zurück. Hier hat der Fahrgast nunmehr die örtliche Lage dieses wichtigen Buszu- bzw. Ausstiegs quasi vor Augen, ein für Ortsfremde nicht zu unterschätzender Aspekt.

So sah es oft am ZOB Stadtmitte vor der „Verkehrsdrehung“ aus

Seit vielen Jahren bedrängen die Anwohner und Restaurantbesitzer der Georg-Pingler-Straße die Stadt, die acht Bushaltestellen, die bisher auf der Nordseite der Straße (Abbildungen 3 und 4) positioniert waren, in irgendeiner Form zu verlegen.



Abbildungen 3 und 4: Situation Königstein Stadtmitte am 09.10.2009 – 10:44 Uhr; früherer Schulschluss Herbstferien

PRO BAHN hatte vorgeschlagen, die vorhandenen Haltestellen in eine flexible Dreifach-ABFAHRTS-Haltestelle aufzuteilen und in fünf flexible Ankunftshaltestellen mit Warteposition, um den vorhandenen Raum optimaler nutzen zu können. Dieser Vorschlag wurde im Jahre 2009 zwar im Fachbeirat beim VHT diskutiert und für prüfenswert befunden, aber nicht weiterverfolgt..

Die per Gesetz zwingend vorgeschriebene barrierefreie Umgestaltung der Haltestellen wäre am bisherigen Standort nicht umsetzbar gewesen, da die Haltestellen durch einige Zufahrten auf Straßenniveau zu den Höfen und Garagen der Anwohner unterbrochen würden. Gegen die Idee einer Drehung der Fahrtrichtung und Einführung einer Einbahnstraßenregelung für die Georg-Pingler-Straße gab es heftigen Widerstand, weil man mehr Busverkehr, noch mehr aber den Wegfall von zehn Parkplätzen befürchtete.

Königstein wagt den Versuch einer Neuordnung des Busverkehrs

Mehr oder weniger „über Nacht“ und laut Berichten der regionalen Presse mit völlig unzureichender Vorweginformation wurde am Morgen des 25. April 2022 das in der Abbildung 5 dargestellte Konzept für Insider und Beobachter der Baumaßnahmen über Ostern also nicht ganz so überraschend in die Tat umgesetzt. In den ersten Tagen nach der Einführung wurden unzählige Fehlfahrten von Busfahrten sowie Fahrten von Privat-PKW gegen die Einbahnstraße registriert. Überraschend zeigte die Stadtpolizei (Personalmangel ?) keinerlei Präsenz, um wenigstens aufklärend tätig geworden zu sein. Manche Zeitgenossen argwöhnen hierin sogar einen Vorsatz.

Das Ganze wird offiziell als ein bis zum 05. September (mit Option 10. Dezember 2022) befristeter Versuch bezeichnet. Zugegeben, bei manchem unverbesserlichen Zeitgenossen muss man in Deutschland etwas tricky agieren. Es sieht wirklich nicht nach einem Versuch aus, wenn man erhöhte Bordsteine zusammen mit einem vom ersten Tag an voll funktionierenden DFI bei einem Provisorium installiert.



Abbildung 5: Geänderte Verkehrsführung in Königstein Stadtmitte ab 25.04.2022 für Busse und den MIV

PRO BAHN hat das „Experiment“ vom ersten Tag an intensiv beobachtet und zahlreiche Fahrgastbefragungen mit dem Ergebnis durchgeführt, das nahezu alle Fahrgäste und die befragten Busfahrer mit dem neuen Konzept vollauf zufrieden sind. Zugegeben, einige Parkplätze sind weggefallen. Bei allen der etwa 20 Besuche wurden – völlig überraschend – jeweils mehr als zehn freie PKW-Parkplätze vorgefunden. Auch die Busbewegungen haben durch das Anfahren der drei (!) Pausenplätze (mit „W“ gekennzeichnet) zugenommen. Dadurch werden aber die fünf Abfahrts-Haltestellen merklich entlastet, so dass diese, außer an dem Peak an Schultagen von 13:05 bis 13:11 Uhr fast, aber leider nicht in jedem Einzelfall ausreichen.

Im morgendlichen Schülerverkehr sieht es ähnlich aus, auch wenn sich die Ankünfte hier noch mehr verdichten, dafür nimmt das Aussteigen weniger Zeit in Anspruch und die meisten Schüler haben es sehr eilig. Ggf. kann man bei einigen Kursen durch eine Korrektur im Minutenbereich mit dem Ziel der Entzerrung noch etwas nachjustieren. Bei der vorerst letzten Beobachtung am 22.06.2022 ab 12:50 Uhr lief der Busverkehr absolut problemlos. Das war bei den vorangegangenen Besuchen nicht immer so. Der neue Ablauf scheint sich inzwischen also eingespielt zu haben und die Fahrer beachten ihren zugewiesenen Stellplatz.

Sinnvoll ist die Einführung von zwei reinen Ausstiegshaltestellen für Busse, deren Fahrer anschließend eine längere Pause einlegen, wie zum Beispiel der 253 mit 20 Minuten nach jedem Umlauf oder der 803, der früher die Halteposition 1 satte 50 Minuten blockierte. Diese drehen quasi eine halbe Ehrenrunde um den Platz bis zur Position W, die für drei Busse ausgelegt ist.

Am letzten Kontrolltag, dem 22. Juni, musste lediglich der Bus 261 um 13:03 Uhr auf freier Straße halten, weil der 253 (Abfahrt 13:10) fälschlicherweise den Bussteig 5 anstelle von 4, aber auch wegen viel zu früher Ankunft blockierte. Er hätte zunächst die Position 6 anfahren müssen, um dort kurz zu pausieren (Abbildung 9). Der Gelenkbus der Linie 261, Abfahrt 13:31 soll nach Aussagen der Schüler zudem regelmäßig auf freier Strecke vor dem Kapuzinerplatz Halt machen, was außer der nicht gegebenen Barrierefreiheit auch an Markttagen nicht unproblematisch ist.



Abbildung 6 und 7: Ruhe vor dem Mittagsansturm um 12:57.5

Abbildung xxx: Halt ohne Bussteig (s. Text) um 13:02.9



Abbildungen 8: Ab 13:05 herrscht Hochbetrieb, hier 13:09.1

Abbildung 9: Mittagsansturm überstanden um 13:11.3



Abbildung 10: Gelenkbus der Linie 261 hält am 06.07.2022 – 13:31 im Nirwana; das kann nicht im Sinne des Erfinders sein

In Abbildung 6 ist zu erkennen, dass einige der Restaurants schon damit begonnen haben, den nunmehr zum Flanieren einladenden breiten Bürgersteig mit viel Grün zu verschönern, was dazu anhalten soll, dass die Menschen hier einen Gang zurück schalten sollen. Ob dies nicht ein Schritt zu früh war, wird sich noch rausstellen. Die hektische Betriebsamkeit ist jetzt auf die Südseite der Straße verbannt, wohin auch vor einigen Jahren der allseits beliebte Wochenmarkt am Freitag auf den zentralen Kapuzinerplatz verlegt wurde. Noch stören dort allerdings die alten Witterungsunterstände, die man wohlweislich, um das Versuchsstadium zu untermauern, bisher noch nicht zurückgebaut hat. Witterungsschutz gewähren vorübergehend die von Schulkindern als Hexenhäuschen bezeichneten aus dem Fundus des Weihnachtsmarktes ausgeliehenen Verkaufsstände.

Fazit: Vom Ansatz her richtig, in der Umsetzung mit Nachbesserungsbedarf

So ein komplexes System braucht eine gewisse Zeit zum Einspielen. Vorschnelle populistische Meinungsäußerungen und politische Stimmungsmache sind fehl am Platz. Es geht schließlich auch um mehr Sicherheit und Schaffung für Wachstumspotentiale. Mit dem „Experiment“ wurde nach jahrelanger konträrer Diskussion der entscheidende Schritt in die richtige Richtung vollzogen, den Busverkehr am Busknoten Stadtmitte verkehrswendegerecht zu organisieren. Ideal wäre die Anlegung von Sägezahnbussteigen gewesen. Dazu reicht aber der vorhandene Platz bei weitem nicht aus.

1. Zur Entflechtung der Abfahrten sollte das Prinzip „first in, first out“ zur Anwendung kommen. Was auf der Schiene selbstverständlich ist, sollte auch beim Bus möglich sein. Dazu müssen die derzeitigen Positionen 1 bis 3 zum **Block A** und die Positionen 4 und 5 zum **Block B** zusammengefasst werden, wobei letzterer auf 32 Meter verlängert werden muss. Die Busse fahren immer die vordere Position an bzw. rücken sofort auf, wenn ein vorderer Platz freigeworden ist. Alle Busse sind heutzutage mit einem seitlichen Zielanzeiger versehen, so dass eine Orientierung der Fahrgäste zu jeder Zeit gegeben ist.

2. Zu Zeiten, an denen es zu einer Häufung von Ankünften oder Abfahrten kommt, sollte, insbesondere bei Fahrten, die nur an „S“ stattfinden, geprüft werden, ob es möglich ist, einige Zeiten zu schieben.

KONIGSTEIN		Stadtmitte		12:55 Uhr	
Linie	Ziel	Platz	Prognose		
253	Industriepark Höchst Tor Ost	4	12:55	12:55	
223	Idstein Bahnhof	1	13:01	13:01	
261	Oberursel (Taunus) Bahnhof	5	13:01	13:02	
85	Falkenstein Auf dem Seif	2/3	13:05	13:05	
805	Kelkheim - Fischb. Bürgerh.	1	13:05	13:05	
223	Idstein-Niederrod Steinchenstr.	1	13:07	13:07	
80	Schmitten Kirche	2/3	13:07	13:07	
83	Glashütten-Oberems Wüst. Str.	2/3	13:07	13:07	

Abbildung 11: Was im MTK ein Fremdwort ist, funktioniert im HTK fast vom ersten Tag an bei einem „Provisorium“

3. Die Fahrzeiten Stadtmitte – Kreisel und umgekehrt sind bei einigen Linien anzupassen, im Berufsverkehr morgens ggf. auch analog der Linie 253 zu verlängern. Dies gilt besonders für den Bus 261 mit der Puffermöglichkeit „Opel Zoo“.
4. Auch die reinen Ausstieghaltestellen sind barrierefrei umzubauen und ganz wichtig mit einer DFI-Tafel zu versehen („Ihre nächsten Anschlüsse“). Der Weg von dort zum Block A ist zwar weit, bei guter Beschilderung und Information aber gerade noch tolerierbar. Außerdem empfiehlt die RMV-Fahrplanauskunft schon immer in beiden Richtungen den bequemeren Umstieg an der Haltestelle Kreisel.
5. Die Taxiplätze sind suboptimal platziert und ihre Anzahl ist gegenüber früher viel zu gering.
6. Auch die Verkehrsführung über den PKW-Parkplatz bedarf einer generellen Überarbeitung, sobald feststeht, dass die Interimslösung zur Dauereinrichtung wird.



Abbildung 12: Es gebietet sich von selbst, dass hier eine sichere Querung für Fußgänger geschaffen werden muss.

7. Diese Feststellung gilt auch für die Ausfahrt aus dem Parkplatz. Hier muss eine für Fußgänger sichere Querung mit eindeutiger Markierung geschaffen werden.



Abbildung 13: Ein zu dicht aufgefahrener Bus gerät beim Ausscheren zwangsläufig auf den Bürgersteig.

8. Das Prinzip „first in – first out“ sollte dazu führen, dass die Busfahrer nicht mehr über den gegenüberliegenden Bürgersteig fahren müssen. Dies kommt vor, weil so mancher Busfahrer die

Schleppkurven seines Gefährts falsch einschätzt und zu dicht auffährt. Dass die Busse beim Ausseren aus Block A in die Spur des Gegenverkehr der Klosterstraße geraten, ist nicht optimal, eine alltägliche Verkehrssituation auf engen Straßeneinmündungen.

9. Die Busse zum Bahnhof haben durch die Drehung der Fahrtrichtung nunmehr ein Problem, wenn sie von der Frankfurter Straße in die Wiesbadener Straße einfahren. Sie waren nach Beobachtungen bereits mehrmals gezwungen, verbotswidrig zurückzustößen um den Winkel der Schleppkurve korrigieren zu können, heißt, sie haben die Kurve im ersten Anlauf nicht bekommen. Die Parkbuchten in der Wiesbadener Straße sind daher zu überarbeiten und generell so anzulegen, dass eine drei Meter breite Fahrspur für Busse (und Feuerwehrfahrzeuge) gesichert ist.

Den bei der Stadtverwaltung erhältlichen Fragebogen zur Verkehrsdrehung hat der Autor als Privatperson wie folgt ausgefüllt und abgeschickt.

Ihre Meinung ist uns Wichtig!

Die Drehung des Verkehrs um die Konrad-Adenauer-Anlage finde ich gut...

... weil die Straße besser zu queren ist.

... weil die Bussteige barrierefrei sind.

... weil es in der Georg-Pingler-Straße weniger Individual Verkehr gibt.

... sonstiges/ Kommentare
weil die Bussteige zielorientierter angeordnet sind

Die Drehung des Verkehrs um die Konrad-Adenauer-Anlage finde ich nicht gut.

... weil die Busse noch durch die Georg-Pingler-Straße fahren.

... weil der Parkplatz schlecht erreichbar ist/ keiner gefunden wurde.

... weil die Situation als Fußgänger zu unübersichtlich ist.

... sonstiges/ Kommentare
Weil die Ausstiegshaltestelle (für die wenigen Umsteiger) zu weit von den anderen Bussteigen entfernt sind

Sonstiges/ Info an die Stadt
Zwei Taxistandplätze halte ich für zu wenig.

Der Versuch sollte unbedingt als Dauerlösung beibehalten werden. Es sind jedoch Korrekturen erforderlich.

Bericht: Wilfried Staub, Fotos: Holm Schulze-Clewing (3), Wilfried Staub (7) ■

Neuer Fahrgastbeirat Frankfurt nimmt Arbeit auf

Dr. Kristine Schaal von PRO BAHN ist neu im Sprecherteam

Mit der Wahl des Sprecherteams hat sich der Fahrgastbeirat Frankfurt für die Arbeitsperiode 2022 bis 2025 neu konstituiert. Das neue Sprecherteam Karin Vahlberg-Ruf, Dr. Kristine Schaal und Kai Werner wurde einstimmig gewählt.

Karin Vahlberg-Ruf (62), Angestellte in einer Versicherungsagentur, war bereits seit 2018 Sprecherin des Fahrgastbeirats. Sie ist langjährige Nutzerin öffentlicher Verkehrsmittel und wohnt direkt an einer Straßenbahn-Endhaltestelle. Zu ihren Kernanliegen gehören gute ÖPNV-Verbindungen und die Verbesserung der Fahrgastinformation.

Dr. Kristine Schaal (56) vertritt den Fahrgastverband PRO BAHN seit 2017 im Fahrgastbeirat. Sie ist Mitglied im Organisationsteam des bundesweiten Netzwerks der Fahrgastbeiräte. Aufgrund ihrer Tätigkeit bei einem mittelständischen IT-Dienstleister ist sie im Rhein-Main-Gebiet viel mit Bahn und Bus zu ihren Kunden unterwegs. Der Ausbau eines effizienten und attraktiven ÖPNV ist ihr besonders wichtig, da ohne diesen die Klimaziele im Verkehrssektor nicht erreichbar sind.

Kai Werner (45) war bereits von 2014 bis 2018 Mitglied im Fahrgastbeirat und wurde nun erneut in das Gremium gelöst. Dem Angestellten einer großen Bank in Frankfurt liegen besonders die Beschleunigung und ein passendes Angebot im öffentlichen Nahverkehr am Herzen.

Das dreiköpfige Sprecherteam wird den Fahrgastbeirat Frankfurt auch auf der Jahrestagung des bundesweiten Netzwerks der Fahrgastbeiräte vertreten, das im September vom Beirat des Hamburger Verkehrsverbundes ausgerichtet wird.



Abbildung 14: Der neue Fahrgastbeirat bei traffiQ; Kristine Schaal, zweite Reihe, zweite von links

Anspruchsvolles Arbeitsprogramm

Nachdem der Fahrgastbeirat in den Jahren 2020 und 2021 coronabedingt nur sehr eingeschränkt arbeiten konnte, hat sich das neue Gremium bereits ein sehr anspruchsvolles Arbeitsprogramm gegeben. Schwerpunkte sind die Beschleunigung des Nahverkehrs, die Qualifikation des Fahrpersonals, die Ausstattung von Bahnen und Bussen, die Fahrgastinformation und die Barrierefreiheit. Inzwischen konnte sich das Gremium bereits ein Bild von der Ausstattung der neuen VGF-Straßenbahnen machen, bis zum Herbst stehen unter anderem die ICB-Brennstoffzellenbusse und der Ideenzug der Deutschen Bahn auf dem Programm.

Der Geschäftsführer der städtischen Nahverkehrsgesellschaft traffiQ begrüßt das Engagement des Fahrgastbeirats: „Die Mitglieder des Fahrgastbeirats sind Profis, was den öffentlichen Nahverkehr angeht. Sie bringen neue Ideen ein und spiegeln kritisch unsere eigenen Planungen. Ich begrüße dieses ehrenamtliche Engagement sehr!“

Mehr zum Fahrgastbeirat: <https://www.traffiq.de/traffiq/unternehmen/fahrgastbeirat.html>

red., Foto: Presseabteilung traffiQ

Schneller durch Frankfurt mit Bus und Bahn



Busse und Bahnen sollen schneller werden in Frankfurt. Das ist erklärtes Ziel und so im Nahverkehrsplan für 2025 festgeschrieben. Das ist nicht neu, sondern wird seit Jahren diskutiert und gefordert. Denn jahrelang sind Busse und Bahnen zunächst einmal langsamer geworden. Zwischen 1992 und 2012 erhöhten (!) sich die Fahrtzeiten bei den Straßenbahnen im Schnitt um ca. 3,5 %, im Busnetz um knapp 8% (Quelle Nahverkehrsplan Frankfurt für 2025). Die planmäßigen Fahrtzeiten mussten immer wieder angepasst, also erhöht werden, damit die Fahrpläne eingehalten werden konnten. Im Vergleich mit anderen Städten liegt die Liniengeschwindigkeiten in Frankfurt unter dem Durchschnitt.

Die Liniengeschwindigkeit der Straßenbahn liegt heute bei 18,8 km/h, der Busse bei 17,7 km/h – im Vergleich dazu liegt sie bei der U-Bahn bei fast 28 km/h. Dabei differiert sie sehr stark zwischen den verschiedenen Linien (Quelle Nahverkehrsplan Frankfurt für 2025).

Was das bedeutet, liegt auf der Hand. Je langsamer Busse und Bahnen sind, desto unattraktiver sind sie für die Fahrgäste. Die Betriebskosten steigen. Und es sind nicht nur die Kosten: Wären Busse und Bahnen schneller unterwegs, könnten mit der gleichen Anzahl von Fahrzeugen und dem gleichen Personal mehr Fahrgäste befördert werden.

Damit birgt die Steigerung der Liniengeschwindigkeit von Bussen und Bahnen enormes Potential, um mehr Fahrgäste befördern zu können – ohne zusätzliche Fahrzeuge und zusätzliches Personal zu benötigen, welches beides bekanntlich rar ist. Angesichts des enormen Zeitdrucks, der besteht, um die gesetzlich vorgegebenen CO₂-Einsparungen im Verkehrssektor bis 2030 doch noch zu erreichen, ist das eine äußerst wichtige Maßnahme, da sie insbesondere vergleichsweise kurzfristig umgesetzt werden kann – im Vergleich zu den großen Infrastruktur-Projekte wie dem Lückenschluss in Ginnheim oder der Ringstraßenbahn, die ihre Wirkung nicht mehr vor 2030 entfalten können.



Abbildung 15: Busspuren in der Kurt-Schumacher-Straße

In Frankfurt wurden etliche Beschleunigungsmaßnahmen erarbeitet und erste bereits umgesetzt. Busse und Bahnen sollen störungsfrei unterwegs sein. Dazu sollen Gleisbereiche und vorhandene Busspuren von KFZ freigehalten werden. Im Gleisbereich soll der Mischverkehr von Bahnen und MIV verringert werden.

Im Gleisbereich wurde mit Maßnahmen begonnen, die dazu dienen, bereits abmarkierte Gleisbereiche effektiv von KFZ freizuhalten. Hierzu werden Leitschwellen und Markierungsnägel montiert. Diese Maßnahmen haben schon Wirkung erzielt. Die Pünktlichkeit der Linien 15 und 16 konnte in den umgestalteten Bereichen erhöht werden.



Abbildung 16: Leitelemente in der Hedderichstraße - Die Straßenbahn kann ungehindert fahren

Busspuren, bzw. ÖV-Kombispuren sollen weiter ausgebaut werden (derzeit gibt es knapp 9 km Busspuren und 6 km ÖV-Kombispuren). Neue Busspuren wurden in den letzten Jahren eingerichtet, so für den Bus 55 in der Westerbachstraße und für den Bus 36 in der Kurt-Schumacher-Straße. Das führte zu Einsparungen bei der Fahrtzeit von knapp 3 Minuten (Bus 55), bzw. 1,5 Minuten (Bus 36). Auch können die Fahrpläne nun deutlich zuverlässiger eingehalten werden.

Wartezeiten an Ampeln summieren sich nicht unbedeutend. Daher sind Ampel-Vorrangschaltungen für den ÖV ein großer Hebel zur Beschleunigung. Im Idealfall halten Busse und Bahnen nur noch an den Haltestellen und nicht mehr zwischendurch. Doch die Umsetzung stockt. Das liegt jedoch weniger am Willen, die Vorrangschaltungen umzusetzen oder am Geld - etliche, halbwegs moderne Ampelanlagen müssten „nur“ umprogrammiert werden – sondern hauptsächlich daran, dass es einfach nicht genug Menschen gibt, die Ampeln programmieren können!

Und was ist mit den vielen neuen Maßnahmen zugunsten des Fahrradverkehrs? Stehen diese nicht der Beschleunigung des ÖPNV im Weg? Es wurden und werden Fahrspuren zu Radwegen umgewidmet, Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet, Tempolimits (die dann natürlich auch für Busse gelten) wurden und werden diskutiert.

Das alles macht die Planung schwieriger, aber nicht unmöglich. Eine Variante sind Kombispuren, die von ÖV und Fahrrädern genutzt werden dürfen. Eine solche gibt es beispielsweise an der Friedberger Landstraße. Nicht optimal ist dabei, dass sie das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden beeinträchtigen, wenn diese von Bussen überholt werden. Andersherum können die Busse ausgebremst werden, wenn sie keine Möglichkeit haben, Fahrräder zu überholen.

Die U-Bahnen haben eine vergleichsweise hohe Liniengeschwindigkeit, sie liegt bei 27,9 km/h. Spitzenreiter ist die U2 mit mehr als 32 km/h. Allerdings gibt es auch hier Negativbeispiele. Die U5 kann in ihrem oberirdischen Teil zwischen Musterschule und Preungesheim nicht sehr schnell fahren.

Die VGF arbeitet an einem neuen Zugleitsystem, welches auch Verbesserungen für die Liniengeschwindigkeit bringen soll. Das vorhandene Zugleitsystem ITCS ist in die Jahre gekommen. Deshalb soll es ersetzt werden durch „Digital Train Control System Frankfurt“. Die Signal- und Zugsicherung soll auf eine „Communication Based Control Technologie“ (CBTC) umgestellt werden. Im Unterschied zum bisherigen System, in dem Züge im Blockabstand fahren, können mit CBTC die Züge im Raumabstand fahren. Die Technik wird in den Zügen verbaut anstatt an der Strecke. So können die Züge im gleichbleibenden Abstand und dichter hintereinander fahren. Damit können hochbelastete Strecken besser ausgelastet werden und U-Bahn-Staus vermieden werden. Letztere sind auf stark ausgelasteten Strecken wie der A-Strecke (U1 / U2 / U3 / U8), oder im von U4 und U5 gemeinsam genutzten Tunnel im Berufsverkehr öfters mal zu beobachten, wenn es beispielsweise Verzögerungen beim Fahrgastwechsel an einer Haltestelle gibt.

Das innovative Projekt „Frankfurt MIND“ hat zum Ziel, den Straßenverkehr insgesamt und im Zusammenspiel zu optimieren (<https://innovation.vgf-fim.de/frankfurt-mind/>).

Es gibt einige Bereiche, in denen wir uns von der Stadt Frankfurt mehr Engagement wünschen.

Durch die Busspur in der Westerbachstraße sinkt die durchschnittliche Reisezeit um fast 3 Minuten



Bestehende Regeln müssen konsequent durchgesetzt werden. Wenn Straßenbahnen nicht weiterfahren können, weil Fahrzeuge auf oder zu nah an den Schienen parken oder Busse nicht mehr um die Kurve kommen, weil Falschparker dort stehen, dann muss die Stadt diese sehr viel schneller abschleppen lassen. Das darf nicht eine Stunde und länger dauern – oder gar daran scheitern, dass die Stadt gerade kein Abschleppunternehmen unter Vertrag hat. In Berlin wurde dieses Problem gelöst, indem die BVG (Berliner Verkehrsgesellschaft) seit über zwei Jahren selber abschleppen darf (<https://www.tagesspiegel.de/berlin/falschparker-auf-berliner-busspuren-die-bvg-kann-jetzt-selbst-abschleppen/25380776.html>). Das funktioniert gut und die Kosten amortisieren sich (<https://www.rbb24.de/panorama/beitrag/2021/12/bvg-abschleppdienst-einnahmen-2021-ueber-1-million-euro.html>).

Einige Konflikte um den raren Platz auf der Straße entstehen erst dadurch, dass ein erheblicher Teil der Straße vom ruhenden Verkehr beansprucht wird. Im Newsletter 2 / 2021 berichteten wir über die

Planungen in der Schloßstraße, wo wieder eine Straßenbahn fahren soll. Der ruhende Verkehr auf beiden Seiten der Schloßstraße verhindert hier eine optimale Lösung. Gerade einige Einbahnstraßen, in denen es beispielweise zu Konflikten zwischen (legal) gegen die Einbahnstraße fahrenden Fahrrädern und Bussen kommt, sind oft an beiden Seiten zugeparkt. Ein weiteres Beispiel ist die Verlängerung der Buslinie 69 nach Ginnheim. An einigen Stellen in der Kurhessenstraße ist es so eng, dass sich PKW und Bus im Gegenverkehr nicht mehr ausweichen können (geschweige denn zwei Busse). Auch hier darf auf einer Seite der Straße (kostenlos) geparkt werden. Hier fehlt es also in Wirklichkeit nicht an Platz.

Bericht: Kristine Schaal, Fotos und Grafik: traffiQ

Neue Straßenbahnen für Frankfurt: Der T-Wagen ist endlich da!



Abbildung 17: Der neue T-Wagen von vorne ...

Im Frühjahr nahm die VGF den ersten Straßenbahnwagen des „Typs T“ in der Stadtbahnzentralwerkstatt an der Heerstraße in Empfang. Er wird vom französischen Unternehmen Alstom in Barcelona gefertigt. Aus Barcelona reist der T-Wagen übrigens nicht „auf eigenen Rädern“ an, sondern per LKW-Transport, denn eine Straßenbahn darf/kann bekanntlich nicht einfach im Schlepp so die Bahngleise nutzen.

Frankfurt hat insgesamt 58 T-Wagen bestellt, davon 24 T-30-Wagen mit einer Länge von 31,5m und 56 Sitz- und 135 Stehplätzen und 34 T-40-Wagen mit einer Länge von 40 Meter und 78 Sitz- und 170 Stehplätzen. Die Wagen sind, wie die S-Wagen, 2,40 M breit.

Ursprünglich war eine geringere Anzahl vorgesehen, und auch für die Bestellung des verlängerten, 40m langen Wagens entschied man sich erst später, angesichts der steigenden Fahrgastzahlen. Die 40 Meter langen Fahrzeuge sind eine Neuerung für Frankfurt. Aufgrund der Anordnung der Türen können sie aber an allen Haltestellen halten. Minimale bauliche Maßnahmen müssen hier und da noch auf den für die neuen langen Wagen vorgesehenen Strecken vorgenommen werden – geplant ist ihr Einsatz zunächst auf den stark frequentierten Linien, voraussichtlich 11 und 16.

Die Wagen können per Automatikkupplung miteinander gekoppelt werden, ein Betrieb in Doppeltraktion ist demnach möglich. Allerdings dürfen gemäß BOStrab nur Züge einer maximalen Länge von 75 Meter als Straßenbahnen fahren, daher dürften zwei lange Wagen nicht in Doppeltraktion fahren, alle anderen Kombinationen wären aber zumindest gemäß BOStrab zulässig. Der erste T-Wagen wurde bereits im Frankfurter Straßenbahnnetz bei seinen Probefahrten gesichtet. Er hat inzwischen große Teile des Netzes abgefahren. Weitere Prüfungen und Fahr- und Bremsstests müssen durchlaufen werden, bis er endgültig die Betriebserlaubnis erhält und seinen Dienst antreten kann. Geprüft wurde auch schon, ob die Wagen auf die Stellplätze in der Werkstatt und an die Arbeitsplätze dort passen. Die nächsten T-Wagen werden nach und nach geliefert, denn jeder einzelne muss eingehend geprüft werden, und der Platz in der Stadtbahnzentralwerkstatt ist begrenzt.

Die VGF stellte dem Fahrgastbeirat im Juni 2022 den T-Wagen vor. Es ist ein Modell der „kurzen“ Form, also nur 31,50 Meter lang.



Abbildungen 18 und 19: ... und von der Seite



Großzügiges Mehrzweckabteil

Von außen hat er deutlich „rundere“ Formen als die S- und R-Wagen. Die spezielle Form der Fahrerkabine (unten nach vorne gezogen) erklärt sich durch eine neue Crashnorm, die den Fahrer / die Fahrerin bei Unfällen besser schützen soll.

Es gibt eine Tür mehr, also insgesamt vier Türen, für einen schnelleren Fahrgastwechsel. Und da uns wohl die Corona-Pandemie noch ein bisschen begleiten wird, ist die zusätzliche Tür auch für die Durchlüftung willkommen, auch wenn man das bei der Konzeption sicher noch nicht ahnte.

Das Design im Innenbereich ist dem in den U-Bahn-Wagen der U5-Generation sehr ähnlich, er ist in hellem Grau und Orange gehalten, die Haltestangen sind gelb. Es gibt einen großen Mehrzweckbereich für Rollstuhlfahrer:innen, Kinderwagen, Fahrräder.



Abbildung 20: Der Innenraum des T-Wagens

Auch die akustischen Signale zur Anzeige der Türen und bei Schließung der Türen sind die gleichen wie in den U5-Wagen und genauso dezent. Zumindest die Autorin empfindet diese als sehr angenehm, insbesondere verglichen mit denen in S-Bahnen und einigen neuen Regionalbahnen.

Der T-Wagen ist ein Niederflurwagen und anders als seine Vorgänger durchgehend stufenfrei im Innenraum. Dass keine Stufen im Bereich der Drehgestelle nötig sind, sondern nur eine Rampe mit sehr geringem Gefälle, ist möglich, weil dieser Typ Straßenbahnwagen besonders flache Drehgestelle hat. Der Fahrgastraum ist klimatisiert – heute wohl Standard - und wird mit Videokameras überwacht. Fahrgastinformationen werden auf mehreren im Wagen verteilten TFT-Displays angezeigt. Auch etliche USB-Ladestecker sind vorhanden.

Die LED-Beleuchtung passt sich der Außentemperatur an: Bei niedrigen Temperaturen hat sie einen wärmeren Farbton, bei hohen Temperaturen einen kälteren.

Wir sind gespannt, wie sich das auf unser Temperaturempfinden auswirkt – und ob sich dadurch Energie zum Heizen oder Kühlen einsparen lässt ☺.

Natürlich durfte eine Probefahrt nicht fehlen, wir drehten ein paar Runden auf dem Rundkurs der Stadtbahnzentralwerkstatt. Der Wagen fährt angenehm ruhig. Die T-Wagen sind wie inzwischen gewohnt Zweirichtungsfahrzeuge. Sie verfügen über sogenannte Permanentmagnetmotoren. Diese sind besonders sparsam. Mit dieser neuen Technik wird die VGF auch neue Erfahrungen sammeln müssen, Schulungen und Einweisungen werden aber mit den T-Wagen vom Hersteller mitgeliefert.



Abbildung 22: Wie alle neue Bahnen der VGF ist auch der T-Wagen mit FAS (Fahrerassistenzsystem) ausgerüstet

Die Fahrerkabine ist mit den gleichen Sitzen ausgestattet wie die S-Wagen. Statt Rückspiegeln gibt es nun nur noch Kameras, um den Außenbereich des Wagens einzusehen. Das hat den Vorteil, dass auch der hintere Teil über eine zweite Kamera am anderen Ende des Wagens besser eingesehen werden kann.

Die neuen T-Wagen werden nun bald vermehrt im Straßenbild von Frankfurt auftauchen, die ersten vielleicht schon zum Fahrplanwechsel im Dezember? Und dann nicht mehr wegzudenken sein. Wir kennen das von den Wagen der älteren Generationen, angefangen bei den P-Wagen, die vereinzelt heute noch fahren: Straßenbahnen haben eine Lebensdauer von 30 – 40 Jahren (und damit zwei bis dreimal so lange wie Busse). Deshalb sind die Konzeption und innovative Technik so wichtig. Und dadurch werden sich auch die beträchtlichen Investitionen in die neuen Wagen über die Lebensdauer amortisieren.

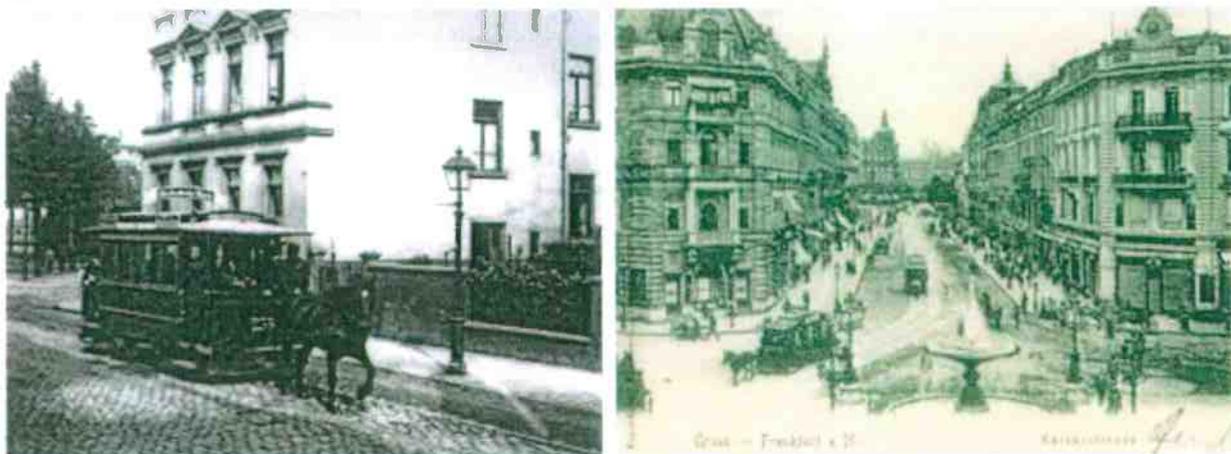
Bericht und Fotos: Kristine Schaal

Ein Verkehrsmittel für die Massen

Als der Faktor Zeit wirtschaftsrelevant wurde

Deutschland Anfang des 19. Jahrhunderts: Die industrielle Revolution ist in den Städten angekommen. Auf dem Land herrscht Armut und viele Bauern und Landarbeiter können mit ihren geringen Erträgen nicht mehr mit den großindustriellen Produktionen mithalten. Sie müssen sich Arbeit in den neu entstehenden Fabriken und Werken in den Ballungsräumen suchen. Die daraufhin einsetzende Landflucht führt auch zu einem schnellen Bevölkerungswachstum innerhalb Frankfurts. Hatte die Stadt 1810 noch rund 40.000 Einwohner, sind es 1875 bereits 100.000. Um Wohnraum für die wachsende Bevölkerung zu schaffen, werden 1830 die Wallanlagen, die die Innenstadt räumlich begrenzen, geschleift. Die so neu entstandenen Viertel Westend, Nordend und Ostend vergrößern die Stadtfläche zwar erheblich, trotzdem müssen viele Menschen in den Randgebieten unterkommen, wo Platz vorhanden ist und die Mieten erschwinglich sind.

Das Pferd zieht die Bahn



Abbildungen 23 und 24: Mit der Pferdebahn fing auch in Frankfurt der Schienen gebundene Nahverkehr an.

Für sie ist es besonders wichtig, dass die Wege zu ihren Arbeitsplätzen in der Innenstadt weder zu lange dauern noch zu teuer sind. Das Polizeiamt, das später bei der Konzessionsvergabe für den Omnibusverkehr eine entscheidende Rolle spielt, beschreibt die Problematik wie folgt: "Das bestehende Stadt- oder Droschkenfuhrwerk kann diesem Bedürfnis nicht abhelfen, und auch die bedeutende Vermehrung der Droschken vermag dies nicht, weil die Fahrpreise zu hoch sind, abgesehen davon, dass bei diesem Fuhrwerk auf die Erlangung einer Droschke zu einer bestimmten Zeit und an einem bestimmten Platz mit Sicherheit nicht zu rechnen ist. Nur regelmäßige Omnibus-Kurse mit ganz niedriger Fahrtaxe können diesem Bedürfnis gerecht werden."

Kurzum, ein Verkehrsmittel für die Massen muss her. Die Konzession für einen Betrieb mit Pferde-Omnibussen wird bereits 1839 erteilt, aber erst mit der Gründung der FOG (Frankfurter Omnibusgesellschaft) 1863 wird ein regulärer Linienbetrieb eingerichtet. Doch mit der unsteten Preispolitik und ständig wechselnden Streckenführungen vergrault der Betreiber die Frankfurter Fahrgäste und bereitet das Feld für eine echte Innovation: die Pferdebahn.



Abbildung 25: Drehscheibe Hauptwache

1832 zuerst in New York und gut 20 Jahre später in Paris ziehen Pferde die Bahn über festverlegte Schienen. 1863 treffen erste Bewerbungen um die Konzession beim Frankfurter Senat ein. Sie bleiben jedoch erfolglos, da der Rat der Stadt im Tramverkehr und in den Gleisen Hindernisse für die Fußgänger und andere Fuhrwerke sieht. Die unübersichtliche Verkehrssituation in Frankfurt mit engen Zugangsstraßen innerhalb des Anlagenrings rechtfertigt ihre Absagen. Erst rund acht Jahre später kann das Brüsseler Unternehmen Donner de la Hault & Cie. mit einem Konzept, das der

Stadt wesentlich mehr Spielraum zugesteht, überzeugen. Die Stadt erhält ein Mitspracherecht bei der Gestaltung der Konzessionsdauer, der Festsetzung des Anteils am zukünftigen Reingewinn sowie den Vorgaben zur Anlage und Unterhaltung des Straßenpflasters zwischen den Gleisen und am Schienenrand.

1871 erhält die Brüsseler Gesellschaft die Konzession, eine Pferdebahn in Frankfurt zu betreiben, und eröffnet die erste Strecke am 19. Mai 1872 vom Schönhof auf der heutigen Leipziger Straße über die Bockenheimer Warte und das Bockenheimer Tor (heutiger Opernplatz) bis zum Schillerplatz (heutige Hauptwache).

Mit einer guten Taktung, Zuverlässigkeit und erschwinglichen Preisen war der Grundstein für ein funktionierendes Nahverkehrssystem geschaffen.

Die "Elektrische" löst das Pferd ab



Abbildung 26: Parade der Museumsfahrzeuge im Verkehrsmuseum Schwanheim

Die Nachbarstadt Offenbach unternimmt mehrere Versuche, die Frankfurter für eine gemeinsame elektrische Bahn zwischen den Städten zu gewinnen. Doch das Interesse seitens Frankfurt ist gering, fürchtet doch Oberbürgermeister Franz Adickes, dass die Oberleitung seine schöne Stadt verschandeln könnte. Unbeeindruckt von dieser Einschätzung beantragen 1882 Kommerzienrat Weintraut mit dem Bankier Alexander Weymann und dem Bankhaus Merzbach eine Lizenz für den Betrieb einer elektrischen Straßenbahn und erhalten tatsächlich am 12. Mai 1883 eine Konzession für die Dauer von 25 Jahren. Die neu gegründete Frankfurt-Offenbacher Trambahn-Gesellschaft (FOTG) eröffnet den ersten Streckenabschnitt zwischen Frankfurt (Alte Brücke) und dem Mathildenplatz in Offenbach bereits ein Jahr später.

Halb Frankfurt soll auf den Beinen gewesen sein, um die erste "Elektrische" mit einer Oberleitung bei der Eröffnungsfeier zu bewundern. Die Investition von 780 000 Mark scheint ein gutes Geschäft: Bereits im ersten Geschäftsjahr 1884/85 befördert die FOTG mehr als eine halbe Million Fahrgäste.

Nach der Übernahme des Pferdebahnbetriebs der FTG durch die Stadt wird die Elektrifizierung vorangetrieben und Ende 1900 ist das gesamte Liniennetz der elektrischen Straßenbahn 73 Kilometer lang. Die Stadt besitzt zu diesem Zeitpunkt rund 200 Motor- und 160 Beiwagen und beschäftigt circa 1000 Mitarbeiter. Am 17. Juni 1904 wird die letzte Pferdebahnlinie Frankfurts zwischen Schönhof und Rödelheim (Lorscher Straße) endgültig eingestellt.

Die Trambahn als Zukunftsbereiter

Wer sich heute den Liniennetzplan der Straßen- und U-Bahnen in Frankfurt anschaut, findet ein breitgefächertes Netz, das alle Stadtteile bis zur Stadtgrenze und darüber hinaus verknüpft. Stelle man in den 1980ern die Straßenbahn als Verkehrsmittel noch in Frage und versuchte, sie aus den Innenstadtlagen zu verbannen, werden Strecken und Linien heute erweitert und neu gebaut. Die Straßenbahn erfährt keine Renaissance - denn sie war nie verschwunden -, aber sie zeigt, dass sie zukunftstauglich ist und unserer Stadt die Lebensqualität erhält. Und damit ist sie so up to date wie vor 150 Jahren.



Abbildung 27: Der ganze Stolz der VGF: der neue T-Wagen, hier noch in der kurzen Version für Testfahrten

In den ersten Pferdebahnwagen konnten bis zu 26 Fahrgäste mitfahren, in die neueste Trambahn-Generation, den T-Wagen, passen bis zu 250 Fahrgäste. Der Zuwachs der Nutzerinnen und Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln soll sich bis 2030 um 30 Prozent in der Rhein-Main-Region steigern und Frankfurt wird als Ballungsraum und Pendlerstadt davon profitieren. Daher laufen neben der Bestellung von neuen Straßenbahnwagen viele Planungen zur Erweiterung des U- und Straßenbahnnetzes, aber auch in die Infrastruktur wird investiert und bestehende Systeme im Bereich Taktung und Effizienz werden ausgebaut.

Bericht: Dana Vietta, Foto: VGF, Frankfurt



Dana Vietta. Gebürtige Frankfurterin, Marketing- und PR-Frau mit einem Faible für Schiene und Geschichte, ist Autorin des Jubiläums-werks zu 150 Jahre Trambahn. In den VGF-eigenen und vom Museum für historische Straßenbahnen Frankfurt am Main e.V. betriebenen Archiven gab und gibt es viel Wissenswertes und Spannendes zur Frankfurter Straßenbahn und ihrer Entstehung. Diese Recherchen waren Grundlage für den 112 Seiten umfassenden Bildband, der ab heute in allen Buchhandlungen, online und im TicketCenter der VGF an der Hauptwache erhältlich ist. Dazu gibt es ein zweites Buch mit Ausblicken in die Zukunft der Mobilität in Frankfurt, erhältlich im Doppelpack.

150 Jahre Trambahn in Frankfurt, gebunden 112 Seiten UvP 19,50 Euro (ISBN 978-3-9823577-3-7)

Aus für Verlängerung der Straßenbahn nach Bad Vilbel

Wie ein Schlag vors Gesicht müssen alle, die sich politisch für eine Verkehrswende engagieren, und noch mehr, diejenigen Bürger, die an einen Stopp des Klimawandels in Verbindung mit einer drastischen Reduzierung des CO₂-Ausstoßes durch den MIV glauben, gefühlt haben, als am 22. Juni 2022 die Nachricht durchsickerte, dass sich die Bad Vilbeler Regierungskoalition aus CDU und SPD gegen eine Verlängerung der Straßenbahnlinie aus Frankfurt ausgesprochen hat. Eine Machbarkeitsstudie erübrigt sich nun, hieß es in der Mitteilung. Im vergangenen Jahr noch hatte eine Potenzialstudie festgestellt, dass eine Straßenbahnverlängerung ohne weiteres möglich sei.

Die Frankfurter Straßenbahn 18 wäre ab der Haltestelle Bodenweg über die Friedberger Landstraße nach Bad Vilbel geführt worden. Dann weiter über den Heilsberg, entlang der Alten Frankfurter Straße und den Schöllberg bis zum Vilbeler Südbahnhof. Von dort waren Gleise über die Kasseler und Homburger Straße bis in den geplanten Grünzug des Neubaugebiets Quellenpark geplant.

Genau diese Streckenführung durch die gerade grundsanierte Vilbeler Innenstadt nannten die Fraktionen von CDU und SPD als den Hauptgrund für ihre Ablehnung. Für die Tram hätten Kreisel erneut umgebaut werden und zahlreiche Bäume gefällt werden müssen. Ein gewichtiges Argument war, dass man den Anwohnern den jahrelangen Baulärm nicht zumuten wollte. Dass auch der Individualverkehr durch die Tram beeinträchtigt worden wäre und Parkplätze weggefallen wären, führte man nur unter der Hand an. Die Kostenfrage wurde offiziell nicht angeschnitten.

Eine über Jahre vertane Chance für ein vernünftiges integrales Gesamtverkehrskonzept in der Metropolregion Rhein-Main, meinen nicht nur PRO BAHN sondern auch der Verkehrsdezernent der Stadt Frankfurt, Stefan Majer und auch Frank Nagel, der verkehrspolitische Sprecher der CDU im Römer.

Das Nachsehen haben die rund 12.000 Ein- und 8.000 Auspendler, für die die Tram eine Alternative hätte sein können. Der Bus 30 erfüllt die Funktion nur bedingt. Wenigstens denkt man darüber nach, eine Schnellbuslinie nach Bad Homburg mit Anschluss an die RTW einzurichten, wenn es denn einmal so weit ist.

red. ■

Acht Kolibris (oder doch Colibris) flattern endlich durch Hofheim On-Demand-Angebot in Hofheim



Mit reichlicher Verspätung ging am 13. Juni 2022 der On-Demand-Betrieb in Hofheim am Taunus unter dem Namen Colibri an den Start. Eigentlich sollten die Colibris schon seit Ende 2020 fahren, da der Förderzeitraum bis zum 31.12.2024 begrenzt ist. Wegen diverser Schwierigkeiten, zunächst bei der Beschaffung der Fahrzeuge, dann bei der Installation der Ladeinfrastruktur, verzögerte sich der Projektstart mehrmals. Und dann musste auch noch geklärt werden, dass, da der Colibri ein bestehendes AST-Angebot ersetzt, weiterhin Barzahlung und Bestellung per Telefon möglich sein muss. Das unterscheidet den Colibri von anderen On-Demand-Projekten im RMV-Gebiet.

Da sich viele Kommunen für ein solches Projekt interessieren und der RMV das Fahren „On Demand“ eifrig bewirbt, sollen nachfolgend zwei Aspekte näher betrachtet werden, zum einen die Kosten für Fahrgäste und Kommunen, zum anderen der Komfort für die Fahrgäste.

Kostenvergleich

Hinweis: Die sehr unterschiedlichen Tarife sind nur bedingt vergleichbar	<u>Colibri</u> Hofheim a. Ts.	<u>Knut</u> Frankfurt a.M.	<u>eHOPPER</u> Kreis OF/HU	<u>HeinerLiner</u> ^{a)} Darmstadt
Grundpreis ^{*)}	€ 2,20	€ 2,00	Basis: € 1,00 ^{**)}	€ 2,00
Komfortzuschlag	€ 1,50	€ 1,00	nur in bes. Fällen	€ 2,00
pro Kilometer	€ 0,10 ¹⁾	€ 0,30	€ 0,30 ²⁾	€ 0,35 ¹⁾
a) Mitnahmeregelung; Kinder 50 %. ^{*)} entfällt bei gültigem RMV-Fahrschein und in weiteren ganz besonders definierten Fällen. ^{**)} außerhalb der Bedienzeiten der Linienbusse 1) die ersten beiden Kilometer sind frei. 2) erst ab dem sechsten Kilometer				

Während der Laufzeit des Modellprojektes bis Ende 2024 werden für Hofheim am Taunus 67.000 Fahrten erwartet. Bei den genannten Gesamtkosten des Modellversuches in Höhe von € 4.353.000 sind dies für jede der erwarteten Fahrten Kosten von in Höhe € 65,00. Die durchschnittliche Fahrtlänge beim AST beträgt in Hofheim 8,1 Kilometer und würde – mit dem regulären Taxi zurückgelegt - für bis zu vier Personen insgesamt € 18,20 kosten. Eine Fahrt mit dem „Colibri“ ist also vier Mal so teuer als eine normale Taxi-Fahrt.

Die von der Stadt Hofheim aufzubringenden Haushaltsmittel betragen nach der Prognose € 400.000 pro Jahr. Der Magistrat rechnet bei unverändert 24.800 Fahrgästen (also wie bis dato beim AST) mit einem städtischen Zuschuss in Höhe von durchschnittlich € 19,19 (brutto) pro Fahrgast. Das ist ein

Euro mehr als eine entsprechend lange normale Taxi-Fahrt in Hofheim kostet. Würde die Stadt jedem "Colibri"-Nutzer stattdessen eine Taxifahrt „spendieren“, dann würde die Stadt sogar Geld sparen!

Doch die extrem hohen Subventionen kommen nicht etwa den Fahrgästen zu Gute. Das Gegenteil ist der Fall. Eine Beispielrechnung: Ein Elternpaar mit zwei Grundschul-Kindern (also ohne kostenlosem Schülerticket) wohnt in Langenhain und will am Sonntag die Oma im Hofheimer Krankenhaus besuchen und umweltbewusst den ÖPNV nutzen. Sonntags fährt der Stadtbus nicht.

Das derzeitige AST kostet, wenn beide Eltern RMV-Zeitkarten haben, für diese Familie hin und zurück € 5,50, haben sie keine Zeitkarten, mit Gruppentageskarte € 7,80 (einzeln € 14,70). Zukünftig, mit On-Demand, sind es mit Zeitkarten € 16,00 ohne Zeitkarten gar € 24,80 (also jeweils etwa das Dreifache).

Wenn das Modellprojekt endet, gibt es keine Subventionen aus dem Bundeshaushalt mehr, dann entfallen € 2.180.000 und die Stadt Hofheim a.Ts. und die MTV GmbH müssen statt der zirka 2,2 Millionen Euro die gesamten rund 4,3 Millionen Euro aus Steuergeldern bzw. aus Fahrgeldeinnahmen finanzieren.

Wie komfortabel ist das On-Demand-Fahrzeug?

Was den Komfort und die Ausstattung der Fahrzeuge angeht, so ergibt sich nach Besichtigung des Fuhrparks bei der Vorstellung in Hofheim a.Ts. am 11.06.2022 folgendes Bild:



Abbildungen 28 und 29: Der Hofheimer Colibri anlässlich der Vorstellung am 11. Juni 2022

Wie angekündigt gibt es ein Fahrzeug, das entweder einen Rollstuhl oder einen Kinderwagen befördern kann. Ein entsprechender Bedarf muss bei der Bestellung der Fahrt angegeben werden. Dann wird aus diesem einen Fahrzeug temporär die hintere Sitzbank entfernt und ein Rollstuhl oder Kinderwagen kann über eine Rampe durch die Heckklappe des Fahrzeugs einfahren.



Abbildungen 30, 31 und 32: Unterschiedliche Bestuhlung mit edlen Ledersitzen

Die übrigen Fahrzeuge sind genauso wenig barrierefrei wie die bisherigen AST-Fahrzeuge. Man muss über Trittstufen einsteigen. Ein Stauraum für Koffer ist nicht vorhanden, wenn alle Sitze montiert sind. Gepäck, wie ein Rollator, ein Buggy oder auch ein Koffer muss dann auf bzw. vor die Sitze gelegt werden, wodurch natürlich Sitzplätze entfallen. Oder es werden gleich nach der Bestellung

die hinteren Sitze entfernt, um stattdessen den Platz als Kofferraum nutzen zu können.

Dabei stellt sich natürlich die Frage, wo werden diese Sitze entfernt und gelagert, und wie schnell können sie für die nächste Fahrt wieder eingebaut werden?

Das Fahrzeug mit Rollstuhlrampe ist mit zwei 3-er Sitzbänken ausgestattet, kann also ohne Rollstuhl sieben Personen (eine davon auf dem Beifahrersitz) befördern, mit Rollstuhlbeförderung dann nur noch vier Personen.

Die anderen Fahrzeuge haben zwei 2-er Sitzreihen und hinten drei Sitze, können also – ohne Gepäck – acht Personen befördern. Immerhin gibt es neben den beiden 2-er Sitzreihen einen schmalen Gang, so dass man daneben vorbeigehen kann – jedenfalls wenn man gelenkig genug ist.

Babyschalen bzw. Kindersitze für Kleinkinder müssen die Fahrgäste im Bedarfsfall zusätzlich zum Kinderwagen/Buggy selbst mitbringen, Sitzserhöhgungen für ältere Kinder sind in begrenztem Umfang vorhanden, müssen aber vorbestellt werden.



Abbildungen 33 und 34: Eines der acht Fahrzeuge ist für die Mitnahme von Rollstühlen und Kinderwagen geeignet

Wie bestelle ich den Colibri?

Um den Colibri zu nutzen, muss man sich, auch wenn man ihn telefonisch bestellen und bar bezahlen will, vorher registrieren: Wer kein Smartphone hat, muss das vor der ersten Fahrt in der Mobilitätszentrale in Hofheims Innenstadt tun. Warum das so sein muss, konnte man mir nicht sagen.

Wie schon bei der Vorstellung des Projektstarts von den Verantwortlichen bei RMV und MTV gesagt wurde, ist das Projekt mit vielen Fahrern von kleinen Fahrzeugen mit wenig Platzkapazität nicht wirtschaftlich. Wirtschaftlicher werde es erst dann, wenn die On-Demand-Fahrzeuge auch autonom fahren würden. Das jedoch hält PRO BAHN zumindest für einen überschaubaren Zeitraum für nicht realisierbar. Für Überlandverkehr in abgelegene Ortsteile sind die autonomen Fahrzeuge kaum geeignet. Das Sicherheitsgefühl in Fahrzeugen ohne Fahrpersonal nachts zusammen mit fremden Personen gefangen in einer Art Käfig zu sitzen, dürfte für viele Menschen nicht allzu groß sein und damit die Akzeptanz stark einschränken. Wenn ein Operator mitfährt, ist personalkostenmäßig nichts gewonnen. Zudem muss eine lückenlose Kamera-Überwachung aller Fahrzeuge in einer Leitzentrale gewährleistet werden, was sich offensichtlich erst beim gleichzeitigem Einsatz von acht Fahrzeugen lohnt; ein Mobilnetz ohne jegliche Funklöcher vorausgesetzt.

Wie geht es nach Ende des Förderzeitraums weiter?

Unsere Einschätzung der Praktikabilität des Einsatzes von autonomen On-Demand-Fahrzeugen, die wir bereits im Newsletter Nr. 04/2021 nach der Probefahrt mit dem Easy-Shuttle bei der VGF

abgegeben haben, wurde im übrigen zwischenzeitlich durch die Praxis bestätigt: Über die Auswertung des 26-monatigen Probetriebes des autonomen „TaBuLa“-Fahrzeugs in Lauenburg/Elbe schrieb die Bergedorfer Zeitung am 23.05.2022:

„Die Anschaffung sowie der Kostenaufwand zur Inbetriebnahme eines jeweiligen Shuttles sind sehr hoch und nicht wirtschaftlich. Die Kosten betragen pro Fahrplankilometer im Rahmen des aktuellen anspruchsvollen Projektes mit den aktuellen Randbedingungen ungefähr das 10-fache eines regulären Busbetriebes eines 12-Meter- Standardbusses“, heißt es im Projektbericht. Nicht unerheblich sei dabei, dass die Busse nach heutigem Stand der Technik nicht ohne Personal unterwegs sein können. Ein speziell ausgebildeter Operator der VHH (Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein) war jederzeit an Bord und konnte per Joystick in das Geschehen eingreifen. Das war auch gut so:

„Die Verlässlichkeit automatisiert fahrender Shuttles kann nicht bestätigt werden, da es im bisherigen Projektverlauf immer wieder zu unvorhergesehenen Ausfällen auf Grund der Technik und der Sensoren gekommen ist“, schreiben die Projektbetreuer der TU Hamburg. ... „Auch wenn die Anforderungen im Projekt hoch waren und durch immerwährende Justierungen durchaus Fortschritte erzielt werden konnten, so legt eine gedankliche Transferleistung in den ländlichen Raum nahe, dass die dortigen Anforderungen mit dem aktuellen Stand der Technik nicht zu bewältigen sind“, heißt es abschließend im Projektbericht.

Fazit: Vom RMV wird ein Projekt beworben, von dem klar ist, dass es nach Ablauf des Förderzeitraums aus finanziellen Gründen so nicht fortgeführt werden kann und dass ein autonomer Betrieb auf absehbare Zeit technisch nicht möglich ist. Dass das Bundesverkehrsministerium hierfür Millionen von Fördergeldern verpulvert, verdanken wir wie so viele andere Milliardengräber auch unserem Ex-Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer.

Weitergehende Infos unter: <https://www.mtv-ondemand.de/>

Bericht: Barbara Grassel; Foto: Barbara Grassel, MTV ■

Anmerkungen der Redaktion

Der Traum vom fahrerlosen Fahren könnte schneller in die Tat umgesetzt werden, als noch vor einem Jahr gedacht. Der RMV hat konkrete Pläne in der Schublade, mit solchen völlig autonomen Minifahrzeugen in Darmstadt und im Kreis Offenbach auch in der Fläche zu experimentieren und weitere Erfahrungen in groß angelegten Feldversuchen zu erhalten. Voraussetzung dafür ist, dass die Höchstgeschwindigkeit deutlich angehoben werden kann. Das Mitte vergangenen Jahres in Kraft getretene Gesetz zum autonomen Fahren schafft hierzu die rechtlichen Rahmenbedingungen. Zahlreiche Versicherungsrechtliche Fragen sind bis dahin noch abschließend zu klären. Und schon geht auch das Taxigewerbe auf die Barrikaden, denn es befürchtet einen unlauteren Wettbewerb, weil On-Demand mehr als ein öffentlicher Nahverkehr darstellt und einer Haustür zu Haustür Bedienung schon nahe kommt. Zum Öffnen der Tür muss ein QR-Code vom Smartphone eingelesen werden, was nicht ausschließt, dass sich auch Fahrgäste ohne Bezahlung hineinschmuggeln. Stehplätze sind in dem System nicht vorgesehen. Bei Überbelegung verweigert aber die Automatik die Weiterfahrt. Eine Überlandfahrt bei Dunkelheit zusammen mit bis zu sieben fremden Menschen über unbeleuchtete Landstraßen dürfte auch nicht jedermanns Sache sein. Doch bleiben wir optimistisch und warten wir die Ergebnisse der Feldversuche ab. Eines steht aber schon heute fest: On-Demand mit Fahrer hat wegen der immensen Kosten keine Zukunft.

red ■

Letzte Meldung nach Redaktionsschluss

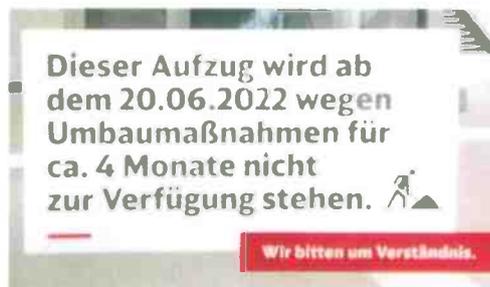
Frankfurt am Main, am 13.07.2022 - Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) unternimmt mit dem Projekt "Easy" den nächsten Schritt zum autonom fahrenden ÖPNV. Und zwar in Frankfurt im Riederwald zwischen der Haltestelle Schäffler Straße und dem Netto-Markt. Ab September 2022 wird der Bus mit der Bezeichnung "Easymile EZ 10 Gen3" im Testbetrieb auf öffentlichen Straßen unterwegs sein.

Hofheim und die liebe Not mit den nicht funktionierenden Aufzügen Ein offener Brief an den Konzernbevollmächtigten der DB für Hessen, Herrn Dr. Klaus Vornhusen

Sehr geehrter Herr Dr. Vornhusen,

im Namen des PRO BAHN Regionalverbandes GR Frankfurt sende ich Ihnen mein gestriges Schreiben an DB Station & Service anliegend zur Information und bitte Sie gleichzeitig, sich mit der Angelegenheit zu befassen. Zur Illustration füge ich außerdem drei Fotos an, die ich am gestrigen Tag aufgenommen habe.

Konsequenz dieser viermonatigen Sperrung der einzigen barrierefreien Zugangsmöglichkeit zum Mittelbahnsteig des Hofheimer Bahnhofes ab dem 20.06.22 wird sein, dass mobilitätseingeschränkte Personen in Hofheim a.Ts. keine Möglichkeit haben, die S-Bahn oder Regionalzüge zu benutzen (der Bahnhof Lorsbach ist bekanntlich auch nicht barrierefrei). Auch wird damit dieser Personenkreis ab dem 20.06.22 weitgehend von der Nutzung des bundesweit gültigen 9-Euro-Monatstickets im ÖPNV ausgeschlossen!



*Der Fluchtweg entspricht gerade der Mindestbreite von 1,50 Meter
Abbildungen 35, 36 und 37*



Es muss doch möglich sein, einen - übrigens seit Monaten einwandfrei funktionierenden - Aufzug in einer deutlich kürzeren Zeit als vier Monate auszutauschen!

Als Alternative blieben nur direkte Busverbindungen zu den Bahnhöfen in Eppstein oder Kriftel, die es wegen des sonst stattfindenden Parallelverkehrs bislang nicht gibt.

Mit freundlichen Grüßen

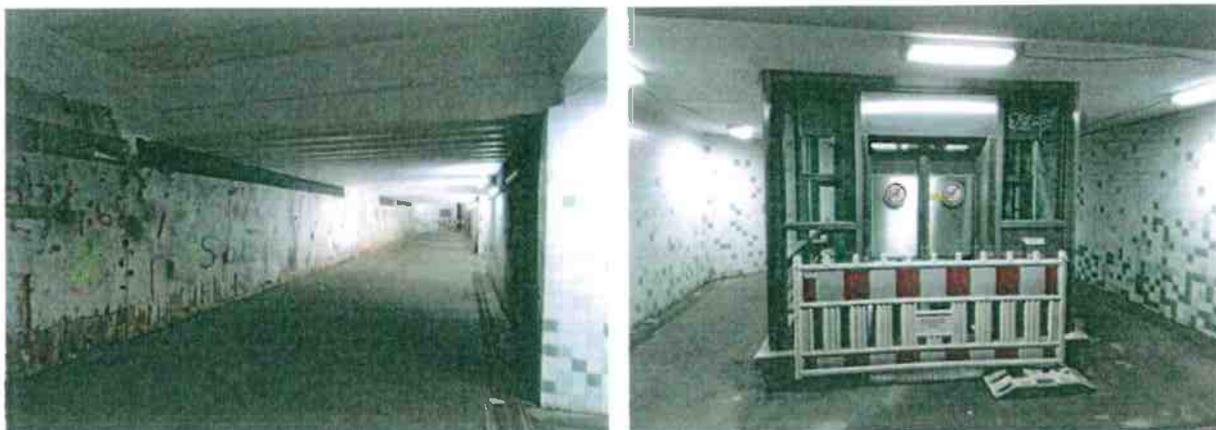
Dr. Barbara Grassel
stellv. Regionalvorsitzende
PRO BAHN GR Frankfurt

Hofheim, 11.05.2022



Bahnhof Niedernhausen – die unendliche Geschichte dauert nun schon mehr als eine Ewigkeit

Bereits in unseren Newslettern im Jahr 2021, zuletzt im NL 04/2021, haben wir über das Trauerspiel mit dem barrierefreien Umbau des Bahnhofs Niedernhausen berichtet. Damals schrieben wir: PRO BAHN hielt es schon für unzumutbar, die Fahrgäste noch bis zum Jahresende 2021 auf die Inbetriebnahme der Aufzüge warten zu lassen, wie zunächst in der Presse angekündigt. Erst recht gilt dies für die neuesten Meldungen, dass sich die Inbetriebnahme der Aufzüge noch bis Anfang 2022 verzögern wird. Aber obwohl die Aufzüge zu den Bahnsteigen längst installiert sind, geht die unendliche Geschichte weiter, denn die Aufzüge sind zwar da, können aber immer noch nicht benutzt werden. Die Verfasserin war am 17.05.22 im Bahnhof Niedernhausen und machte diese Aufnahmen vom Ist-Zustand.



Abbildungen 38 und 39: Momentaufnahme Umsteigebahnhof Niedernhausen am 17.05.2022

Am 20. Mai 2022 berichtete die Presse, dass die Unterführungen zwar seit Februar trocken seien, die für den 07. Juni angekündigte Fertigstellung aber nicht vor Juli/August zu erwarten sei. Je nach Kapazitäten der Baufirmen könne, so die Bahn, die Aufzugsanlage am Mittelbahnsteig mit den Gleisen 3 und 4 zusammen mit den Aufzugsanlagen an Gleis 1 und den Gleisen 5 und 6 im Sommer dieses Jahres in Betrieb gehen. Aber auch am 05. Juli 2022 bot sich noch das gleiche Bild.

Bericht und Fotos: Barbara Grassel

Zugausfälle und Verspätungen nicht wegen maroder Technik, sondern wegen Personalmangel

Nicht nur viele ICEs und Regionalbahnen fallen in diesem Jahr immer wieder aus, auch bei der S-Bahn Rhein-Main kommt es wöchentlich, manchmal täglich, zu Fahrtausfällen und Verspätungen. Hatten die Fahrgäste, die auf die S 2 angewiesen sind, gehofft, mit dem Ende der Baumaßnahme in Niedernhausen am 13. Juni 2022 würde endlich wieder Normalität einkehren und es würden die Verstärkerzüge wieder regelmäßig verkehren, so wurden sie schon in den ersten beiden Wochen eines Besseren belehrt. Hier zwei Beispiele:

Meldung am 18.06.22 S2/RE20, RB22: *aktuelle Störung (Stand 18.06., 14:07 Uhr). Es kommt zu Ausfällen und Verspätungen. Zwischen Niedernhausen und Lorsbach ist ein Notverkehr mit Bussen eingerichtet. Grund dafür ist eine Streckensperrung wegen Tieren im Gleisbereich zwischen Eppstein und Niedernhausen*

Mein Mann fuhr allerdings schon vor 13 Uhr nach Hofheim, und da endete die S2 auch schon in Lorsbach und fuhr wieder zurück. Als er um 14:40 Uhr eine S2 in Hofheim erwischte (die um 14:10 Uhr fuhr nicht), endete die auch in Lorsbach und den Fahrgästen (viele mit Gepäck und Rädern) wurde dort gesagt, "man versuche einen SEV einzurichten". – Den gab es also bis dahin noch nicht! Wie später in der Presse zu lesen war, waren tatsächlich im Stadtgebiet Eppstein vier Rinder auf die Schienen gelaufen und hatten dadurch auch eine S-Bahn fahruntfähig gemacht. Dafür können weder DB noch RMV etwas. Aber sie können etwas dafür, dass es keinen SEV gab und die Fahrgäste in Lorsbach ausgesetzt wurden, wo es noch nicht mal einen Taxi-Stand und auch keine alternativen ÖPNV-Angebote, geschweige denn eine Toilette gibt.



Abb. 40 u. 41: Kabriolen bei Zugzielanzeigern in Zeiten von Zugausfällen und Verspätungen bis zu drei Stunden; Abfahrt vor Ankunft, usw.

Erlebnis am 21.06.22:

Um 18:03 Uhr war die 17:45-Uhr-Bahn nach Dietzenbach gekommen, wie wir von einem Mitreisenden erfuhren, der ahnungslos um 18:04 Uhr auf dem Bahnsteig angekommen war. Die Verstärker fielen laut Auskunft am Nachmittag sowieso aus. Wir wollten um 18:15 Uhr fahren (Bahn war kurz zuvor noch als pünktlich, dann als verspätet für 18:38 Uhr gemeldet). Sowohl auf der Anzeige am Bahnsteig, als auch in der Lautsprecher-Durchsage wurde allerdings nach 18:15 Uhr und noch um 18:40 Uhr die 18:15-Uhr-Bahn als ausfallend angezeigt/-gesagt ebenso die 18:30-Uhr-Bahn. Weitere Hinweise erfolgten jedoch nicht.

Immerhin kam der Gegenzug nach Niedernhausen um 18:14 Uhr nur mit leichter Verspätung. Dies ließ vermuten, dass die nächste Bahn kam erst kurz nach 18:45 Uhr kommen würde. Beim RMV wusste man dagegen anscheinend nicht, dass die S2 bis Niedernhausen und von dort wieder zurückfährt. Und tatsächlich kam um 18:50 Uhr eine S2 nach Dietzenbach. Glücklicherweise erreichten wir in Hofheim noch einen 262-er Bus Richtung Wiesbaden, und so hatten wir es noch vor 19:15 Uhr von Hofheim-Lorsbach in das Bürgerhaus in Hofheim-Marxheim geschafft – eine Stunde von Haus zu Haus für 5,6 Kilometer oder 1 Stunde und 9 Minuten Fußweg!

Ergänzt wird diese Situation noch durch den Teil-Ausfall der Fahrten der Buslinie X26 von Bad Homburg nach Wiesbaden, nachfolgend der Text der Pressemitteilung des RMV vom 13.06.22:

Taktverdichtung der Buslinie X26 entfällt

Betreiber DB Regio Bus GmbH stellt aufgrund von Personalengpässen Zusatzfahrten ab dem 17. Juni ein. Die DB Regio Bus GmbH bietet die vom Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) bestellten Zusatzfahrten auf der Expressbuslinie X26 (Wiesbaden – Hofheim) nur noch bis einschließlich 16. Juni 2022 an. Grund hierfür ist ein Engpass beim Fahrpersonal.

Zuvor hatte der RMV seit dem 4. Oktober 2021 das Angebot auf der Buslinie mit Verstärkerfahrten montags bis freitags zu Stoßzeiten verbessern lassen und dadurch den Takt von 60 auf 30 Minuten verkürzt.

„Unser Ziel ist stets, unseren Fahrgästen ein verlässliches Angebot zu bieten. Wir bedauern die Einstellung der Zusatzfahrten, gehen aber davon aus, dass durch den Wegfall die regulären Fahrten mit hoher Zuverlässigkeit durchgeführt werden“, so RMV-Geschäftsführer Prof. Knut Ringat.

Der RMV arbeitet zusammen mit der DB Regio Bus GmbH intensiv daran – eine entsprechende Finanzierung und verfügbares Fahrpersonal vorausgesetzt –, die Zusatzfahrten spätestens zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2022 wieder anzubieten.

Das heißt, die Schnellbusse fahren wochentags nur im Stundentakt, sonntags verkehren sie ohnehin nicht.

Hier wird immerhin der wahre Grund, nämlich „Personalmangel“ genannt, während bei den S-Bahn-Ausfällen immer nur von „Störungen“, insbesondere von „Stellwerksstörungen“ die Rede ist. Allerdings ergaben Nachfragen, dass es sich bei den gehäuften „Stellwerksstörungen“ in Offenbach und Griesheim oder Höchst nicht um technische Probleme handelt. Die Fahrgäste können also beruhigt sein, die Technik funktioniert. Bei den Störungen handelt es sich also ebenso um Personalmangel – und das kann einen nun weniger beruhigen!

Bericht: Barbara Grassel; Fotos: Barbara Grassel, Thomas Kraft ■

Machbarkeitsstudie zur Ertüchtigung der K-Bahn (RB 12)

Seit Jahren monieren die Bürgermeister:innen der Gemeinde Liederbach und der Stadt Kelkheim die in Vor-Corona-Zeiten notorische Überbesetzung der Triebwagen der Hessischen Landesbahn im morgendlichen und spätnachmittäglichen Berufsverkehr auf der Königsteiner Bahn (Strecke 9360) im Streckenabschnitt zwischen Kelkheim (Mitte) und dem Frankfurter Hauptbahnhof. Mit der von der Politik angesteuerten Verkehrswende in Verbindung mit einem vereinfachten Bezahlssystem ist für

eine Kapazitätsausweitung dringender Handlungsbedarf angesagt. Von den ursprünglich einmal beschafften 20 Zügen des Typs VT2E für den Fahrzeugpool K-/T-Bahn verzeichneten sukzessive zum Schluss sechs Wagen einen Totalausfall. In der regionalen Presse war von katastrophalen Verhältnissen die Rede: „Fahrgäste bleiben regelmäßig auf dem Bahnsteig zurück“. Die HLB zog bedingt einzelne Triebwagen von ihren anderen Strecken zur Schließung der Lücke ab. Corona schaffte den Disponenten ironischerweise Luft. Zur Milderung der Situation wurde ab Dezember 2021 die Verstärkerbuslinie E12 mit 12 Fahrtenpaaren zwischen Kelkheim Bahnhof und Höchst, Industriepark, Tor Ost eingeführt.

In einer Veranstaltung im Sommer 2019 wurde der Öffentlichkeit zugesagt, dass bis zum Sommer 2020 eine technische Machbarkeitsstudie zur Ertüchtigung der Königsteiner Bahn vorliegen werde. Wir schreiben nun den Sommer 2022 und müssen erfahren, dass besagter Untersuchungsbericht nunmehr hinter verschlossenen Türen am 30. August 2022 erst einmal einem erlauchten Kreis vorgestellt werden soll. Die Öffentlichkeit und somit die betroffenen Fahrgäste werden nach dem Demokratieverständnis des RMV und der zuständigen Stellen im Kreis dann irgendwann einmal vor vollendete Tatsachen gestellt.

Mit dem Betreiberwechsel auf der RB12 zum Dezember 2022 kommt es zu einer Verbesserung des Sitzplatzangebotes. Zwei Einheiten der bisher eingesetzten Tzf des Typs LINT 41 weisen zusammen 204 Sitzplätze auf. Möglich wären drei Einheiten mit zusammen 306 Sitzplätzen gewesen. Dies war aber nie der Fall, da eine solche Traktion vom RMV nicht bestellt wurde und auch nicht zur Verfügung stand. Ab Dezember kommen iLint 54 H2-Züge mit einer Kapazität - bei deutlich engerer Bestuhlung - von je 160 Sitzplätzen zum Einsatz. Das bedeutet gegenüber dem Status quo ein Plus von immerhin 56 Prozent. Langzüge dieses Typs können wegen zu kurzer Bahnsteige nicht zum Einsatz kommen.

Der Regionalverband Frankfurt von PRO BAHN HESSEN hat in einer (derzeit vergriffenen) Broschüre aufgezeigt, wie man eine Ertüchtigung der Königsteiner Bahn auf relativ preiswerte Weise bei weitgehender Nutzung eines Geländestreifens im Besitz der HLB (Brandschutzstreifen) umsetzen könnte. Mit Spannung wird erwartet, welche der Kernpunkte von PRO BAHN davon in der amtlichen Machbarkeitsstudie umgesetzt werden. Als da sind:

1. Elektrifizierung der nur 16 Kilometer langen Reststrecke von F-Höchst nach Königstein mit Bahnstrom 15 kV-16 $\frac{2}{3}$ Hz

Dieses Item steht auf der Maßnahmenliste der Bundesregierung für hochfrequentierte Nebenbahnen ganz oben auf der Agenda und wird vom Main-Taunus-Kreis mit Nachdruck gefordert. Fördermittel des Bundes stehen auch für „Privatbahnen“ wie der HLB Basis AG abrufbereit zur Verfügung. Dadurch ist ein energieeffizienter und umweltfreundlicher durchgängiger Oberleitungsbetrieb zum Hauptbahnhof Frankfurt, nach Bad Soden (entfällt ggf. mit Betriebsaufnahme der RTW) und selbst wieder bis Usingen möglich.

2. Ausnahmslos zukunftsichere Bahnsteige mit einer nutzbaren Länge von 160 Meter

Der 1978 gemachte Fehler, alles auf den VT2E auszulegen, darf sich nicht wiederholen! Die derzeitigen bzw. im Falle des Bahnsteigs 5 in F-Höchst geplanten, Bahnsteiglängen betragen (Zirkaangaben):

Höchst Gleise 10 und 11 = 160 m

Unterlandbach = 135 m (verlängerbar)

Liederbach Süd = 160 m

Liederbach-Niederhofheim Gleis 1 = 160 m, Gleis 2 = 100 m (aber NICHT barrierefrei!)

Münster = 150 m (verlängerbar)

Kelkheim Gleis 1 = 160 m, Gleis 2 = 160 m

Hornau Gleis 1 und 2 = 140 m (verlängerbar)

Schneidhain = 135 m (verlängerbar)

Königstein Gleis 1 = 160 m, Gleis 2 = 70 m (NICHT verlängerbar!).

Die Bahnsteige sind also so auszulegen, dass alle möglichen handelsüblichen Tzf eingesetzt werden können, z.B. Langzüge 3 x 54 m oder Doppeltraktion 2 x 75 (bis max. 80) m.

Die Strecke ist ursprünglich für den 20-Minuten-Takt des FVV mit Kreuzung in Liederbach und Hornau ausgelegt, alternativ 30-Minuten-Takt mit Kreuzung in Kelkheim bei einer maximalen Zuglänge 3/4 Einheiten des VT2E (98/130 m). Der Bahnsteig in Liederbach kann nicht auf die erforderliche Länge barrierefrei umgebaut werden. Ein Mittelbahnsteig mit technischer Sicherung von zwei Reisendenüberwegen (RÜ) und entsprechendem Durchrutschweg ist problematisch und wird vom EBA bzw. dem Reg. Präsidium Darmstadt nur unter besonderen Auflagen genehmigt.



Heutigen Verhältnissen genügt die Station Liederbach nicht. Die beiden Rampen haben eine Neigung von mehr als 6 Prozent, somit ist der Bahnsteig nicht barrierefrei erreichbar. Ein Umbau ist wegen der Erschließungsfunktion der sich anschließenden Industriestraße nicht möglich.

PRO BAHN schlägt daher vor, den Bahnhof in einen Haltepunkt mit nur einem Gleis und somit mit nur einem östlichen barrierefreien Außenbahnsteig in der Lage des jetzigen Mittelbahnsteigs umzuwandeln. Dadurch können die Lokalbusse mit fahrgastfreundlichem Umstieg in die Züge über die Straße „Am Bahnhof“, also direkt auf den Bahnsteig geführt werden. Denkbar wäre unter dem Aspekt der Errichtung weiterer Stationen [s. Punkt 3.)] der sofortige oder spätere Bau von zwei Außenbahnsteigen. Man darf gespannt sein, welche Lösung die Machbarkeitsstudie vorsieht.



Der Haltepunkt Liederbach Süd kann nach Aufgabe der Niederlassung von Coca-Cola nunmehr nahezu problemlos komplett zweigleisig mit einem gegenüberliegenden oder einem versetzten Bahnsteig und – aus Sicherheitsgründen - einer videoüberwachten Vollschranke ausgeführt werden.



Abbildung 44

3. Verdichtung des Haltestellennetzes

Die Ertüchtigung der Strecke muss auf jeden Fall auch den Bau zusätzlicher, dem zukünftigen Bedarf genügender, Haltestellen berücksichtigen, auch wenn diese erst mit der Elektrifizierung der Strecke realisierbar sind und heute noch reine Gedankenspiele darstellen. Zu nennen wäre die Station „Ballsporthalle“ bei km 1,1, die Station „Schmalkaldener Straße“ bei km 2,3, gleichzeitig Abzweig einer kostengünstigen Stichbahn zum MTZ in Verbindung mit einer P&R-Anlage für 900 Fahrzeuge auf einem „teilweise Brachgelände“ direkt unter der 380 kV Hochspannungsleitung sowie einer weiteren Station in Liederbach bei km 5,6 in Höhe der Verbrauchermärkte mit Korrespondenz zu den Bussen X26 und 812.

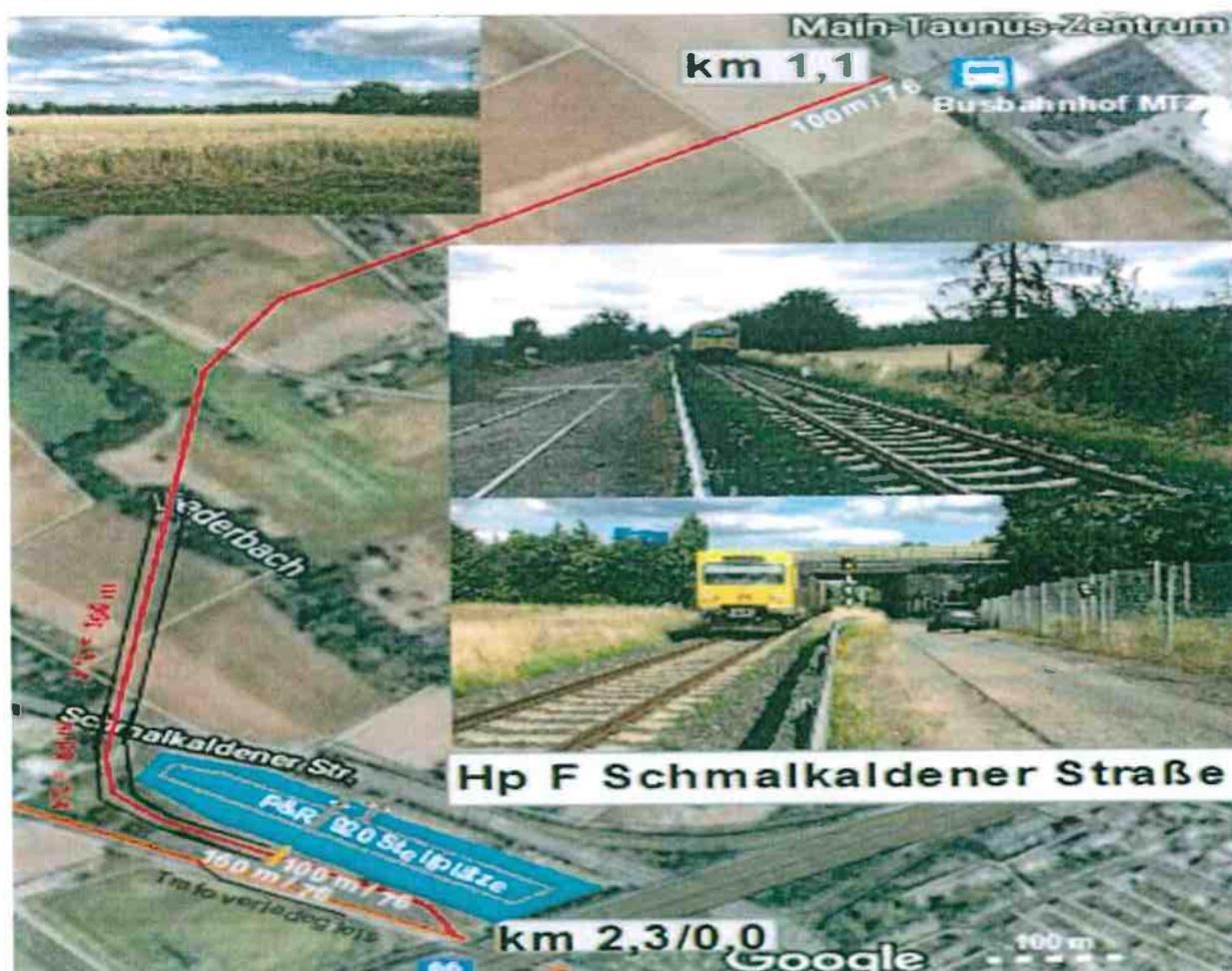


Abbildung 45

In der Station „Schmalkaldener Straße“ bestünde zwischen der MTZ-Bahn und der RB12 jeweils innerhalb von weniger als einer Minute unmittelbar Anschluss in beiden Richtungen. Das Management des MTZ könnte bei Errichtung einer unmittelbar am Bahnsteig gelegenen P&R-Anlage seinen Widerstand gegen einen Bahnanschluss des Einkaufszentrums aufgeben.

4. Wie sieht der Zielfahrplan für einen 15-Minuten-Takt aus?

Entsprechend einer international gebräuchlichen Regel von Verkehrswissenschaftlern wird als erstes der Zielfahrplan für die Strecke erstellt, die Verknüpfungen geprüft und danach die betriebliche Umsetzung untersucht. Das hat die Firma SMA, Zürich im Auftrag der Bundesregierung mit dem verabschiedeten finalen Zielfahrplan des Deutschlandtaktes 2030plus (DT 2030plus) im Vorfeld übernommen. Wie aus der Abbildung 46 ersichtlich, wurde die Taktlage der RB12 dabei gegenüber heute um 15 Minuten verschwenkt, um zusammen mit den RP Linien E10 und N10 einen sauberen 15-Minutenverkehr zwischen Höchst und Hauptbahnhof im Grundtakt gewährleisten zu können, was erst mit Fertigstellung des Homburger Damms (2021) und der Wiederinbetriebnahme von Gleis 25 (2025) möglich ist.

Der Fahrplan sieht einen dreiminütigen Aufenthalt in Kelkheim (Mitte) vor, welcher – einen fahrplanmäßigen Betrieb vorausgesetzt – ein zwischenzeitliches Öffnen der Schranken über die Fischbacher Straße für zwei Minuten (also von Minute 29 bis 31 sowie 59 bis 01) erlaubt. Die Zeiten des Grundtaktes sind in der Grafik grün dargestellt, die der Verdichter blau. In Frankfurt Hbf findet eine überschlagende Tf-Wende statt, zumindest ab dem Zeitpunkt, ab dem die zusätzlichen Stationen „Nied Ost“ und „Mainzer Landstraße“ in Betrieb gehen.

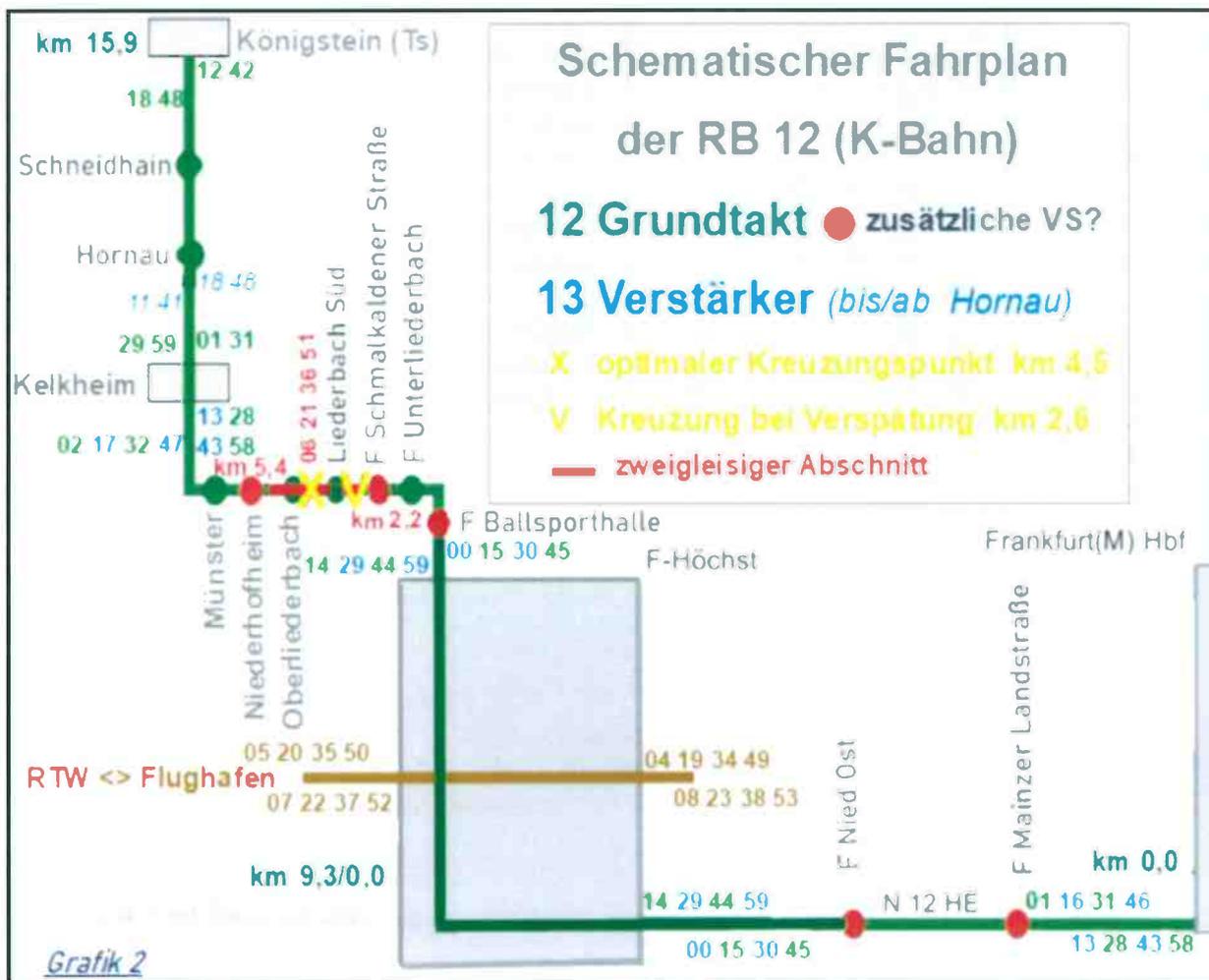
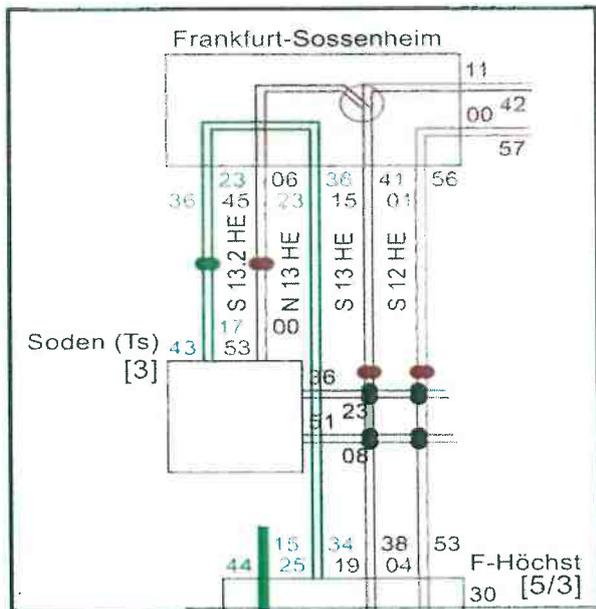


Abbildung 46

5. Drittes Bahnsteiggleis in Kelkheim für wen und warum?

Warum wird für einen 15-Minuten-Takt bis Kelkheim dort ein drittes Bahnsteiggleis benötigt? Auf die Begründung des Gutachtens darf man gespannt sein. Nach dem DT 2030plus fährt der Verdichter in Kelkheim in Gleis 1 ein und nach vier Minuten Wendezeit, die bei einem Solofahrzeug bis 70 Meter Länge und einer Fahrzeit ab/bis Höchst von großzügig bemessenen 12/13 Minuten voll ausreichend sind, wieder zurück. Sollte wer auch immer Bedenken haben, dass die Wendezeit nicht ausreichend sein könnte, kann der Kurzpendel jederzeit und auf deutlich preiswertere Weise auch bis Hornau bei gleich hohen Personal- und Materialkosten verlängert werden, Der Aufenthalt entspricht in etwa dem in Kelkheim auf Gleis 3 mit Umsetzen auf Gleis 1. In Hornau müsste lediglich in Gleis 1 eine einfache Schutzweiche eingebaut werden. Böse Zungen behaupten, dass mit der Forderung für ein drittes Gleis der Ausbau der Strecke in einem frühen Stadium als Folge immens hoher Kosten in Frage gestellt werden soll.

Was allerdings zwingend erforderlich ist, ist die Station Münster so signaltechnisch auszurüsten, dass hier im Bedarfsfall bei den Verdichtern eine so genannte Profalla-Wende erfolgen kann. Dazu sind auch die Unterstände für die Fahrgäste für einen zehnminütigen Zwangsaufenthalt zu erweitern.



Auf der anderen Seite können die Verdichter ab Höchst sowohl zum Hauptbahnhof weiter geleitet werden oder bis zum Start der RTW auch nach Bad Soden fahren. Das gilt auch für den Fall, dass die Kapazität eines RTW-Solo-Fahrzeuges zwischen Sossenheim und Praunheim bzw. Nordwestzentrum nicht ausreichen sollte. Derzeit ist geplant, dass die RTW 2 in Sossenheim in die Äste Praunheim und Bad Soden geflügelt wird und in der Gegenrichtung in F-Höchst wieder zusammengeführt wird. Der alternative Zielfahrplan des DT 2030pus ist grafisch in der Abbildung links dargestellt. Die Fortführung des Kelkheimer Verdichters ist hier grün dargestellt und mit N 13 HE (richtig wäre: N 11 HE) bezeichnet. Abfahrt in Höchst ist zur Minute 04 und 34, Rückkunft 25 und 55. Ankunft in Bad Soden ist zur Minute 13 und 43, Rückfahrt 17 und 47.

Abbildung 47

6. Die Lösung: Unterwegskreuzung auf Begegnungsgleisen auf freier Strecke



Abbildung 48

Wie wir gelernt haben, kommt der Bahnhof Liederbach-Niederhofheim als Kreuzungsbahnhof nicht in Frage, zudem bei dem zu Grunde liegenden Fahrplankonzept der ideale Begegnungspunkt bei km 4,6 also zwischen den Stationen Liederbach Süd und Liederbach, liegt. Um das, noch mehr aber die zu erwartenden Verspätungssituationen ermitteln zu können, bedienen sich Fachleute eines so genannten Bildfahrplans (Abbildung 49).

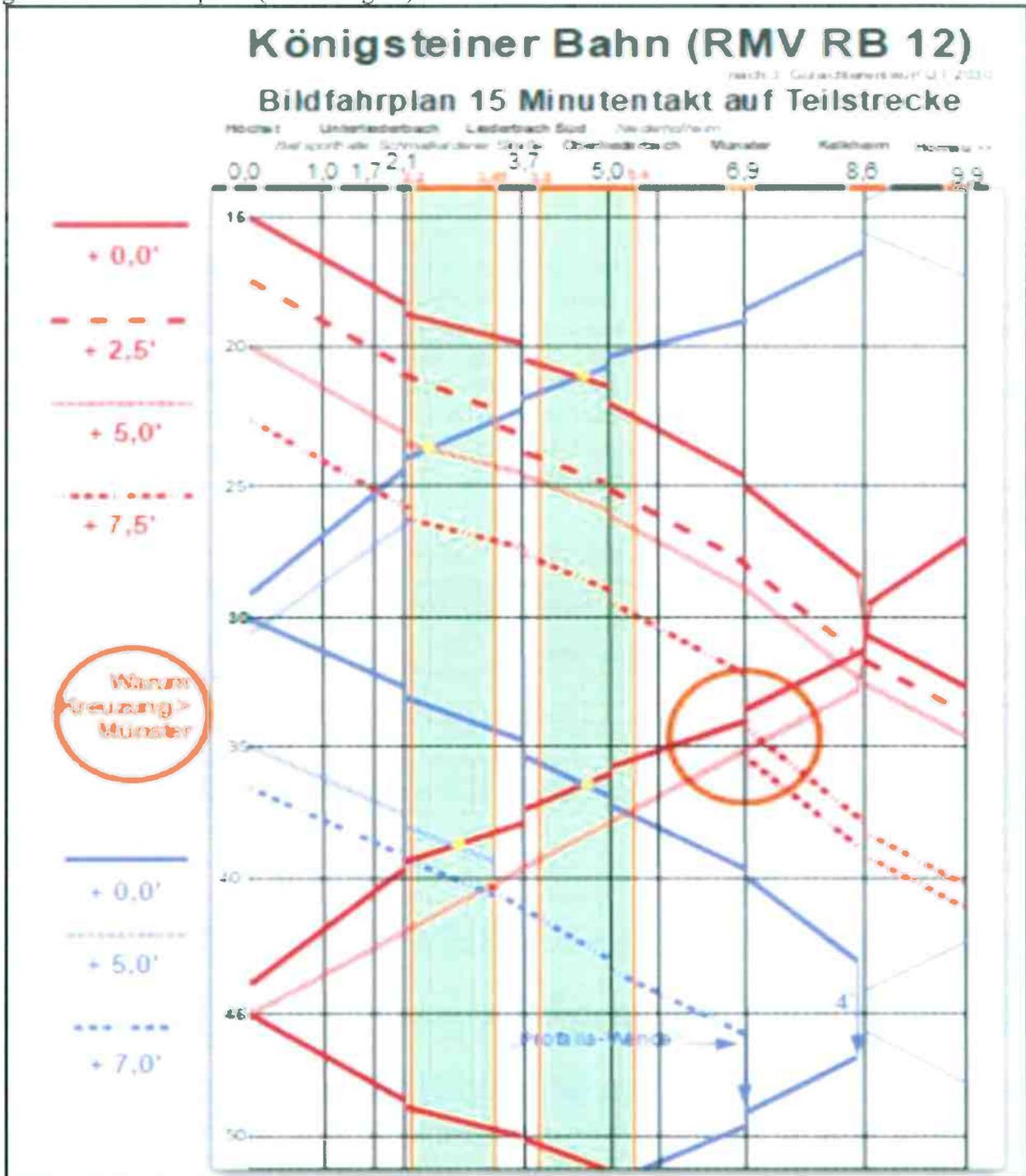


Abbildung 49

Daraus ergeben sich folgende Ausgangsszenarien für den Zweigleisigen Streckenausbau:

Variante 1 – Ausbau von km 3,8 bis 4,8 (nach Liederbach Süd bis vor Liederbach)

Vorteil: Preiswert, keine Komplikationen und nur gemäßigte Bürgerproteste zu erwarten.

Nachteil: Deckt nur Eingangsverspätungen von bis zu 2 Minuten ab.

Variante 2 – Ausbau von km 3,1 bis 4,8 (ab kurz vor Liederbach Süd bis vor Liederbach)

Vorteil: Nach Wegzug von Coca-Cola machbar, sonst wie Variante 1

Nachteil: Deckt Eingangsverspätungen von bis zu 4 Minuten ab.

Variante 3 – Ausbau von km 3,1 bis 4,8 (ab kurz hinter „Trafoweiche“ bis vor Liederbach)

Vorteil: Finanzierbar, keine Komplikationen und nur gemäßigte Bürgerproteste zu erwarten; deckt Eingangsverspätungen bis zu 6 (!) Minuten ab. **Vorzugsvariante**

Nachteil: Höhere Baukosten, jedoch Investition in die Zukunft.

Variante 4 – Ausbau von km 3,1 bis 5,4 (ab kurz hinter „Trafoweiche“ bis vor Brücke L 519)

Vorteil: Deckt auch größere Verspätungen aus Richtung Königstein ab. Option für später.

Nachteil: Ausbau der Station Liederbach mit zwei Außenbahnsteigen. Deutlich höhere Baukosten; Kaum nennenswerte Vorteile.

7. Resümee

Die Ertüchtigung der Königsteiner Bahn zwischen F-Höchst und Kelkheim ist im Vergleich zu anderen Investitionen in die Infrastruktur im Rhein-Main-Gebiet mit bemerkenswert niedrigen Kosten, wenig Aufwand und geringen Zeiten von Streckensperrungen machbar. Das Projekt sollte mit Blick auf die angestrebte Verkehrswende zügig umgesetzt werden. Das im Gespräch befindliche vereinfachte Genehmigungsverfahren macht Hoffnung, dass eine Inbetriebnahme noch vor dem Start der RTW realistisch erscheint. Die Erforderlichen Sperrpausen auf der Strecke sind mit denen der Verschwenkung der Königsteiner Gleise auf den Bahnsteig 5 zu synchronisieren.

Wie der Fahrplan für einen 15-Minuten-Takt und der für eine Interimslösung aussehen könnte, zeigen die beiden folgenden Abbildungen 50 und 51.

Bericht und Grafiken: Wilfried Staub

2 Anlagen

FAHRPLANSTUDIE 15-MINUTEN-TAKT DER RB 12 nach dem DEUTSCHLANDTAKT 2030plus

		<h2 style="text-align: center;">Fahrplanstudie</h2>															
<h3 style="text-align: center;">K-Bahn (RB 12) ab 2025 ?</h3>		<h3 style="text-align: center;">15-Minutentakt - neu</h3>															
<h4>MONTAG bis FREITAG</h4>																	
<small>© Wilfried Staub; Bearbeitungsstand: 30. Juni 2020 Quelle: BMVI - Zielfahrplan Deutschland-Takt - 3. Gutachterentwurf Hessen vom 30.06.2020</small>																	
Königstein	4:31	4:48	5:18	5:48	6:18	6:25	6:48	7:18	7:48	8:18	8:48	9:18	9:22	9:26	9:29	9:32	9:38
Schneidhain	4:35	4:52	5:22	5:52	6:22	6:29	6:52	7:22	7:52	8:22	8:52	9:22	9:26	9:29	9:32	9:38	9:41
Hornau	4:39	4:56	5:26	5:56	6:26	6:41	6:56	7:26	7:49	8:04	8:26	8:49	9:04	9:19	9:34	9:38	9:41
Kelkheim	4:42	4:59	5:29	5:59	6:29	6:44	6:59	7:29	7:48	7:59	8:29	8:48	8:59	9:14	9:29	9:38	9:41
Kelkheim	4:43	5:02	5:32	6:02	6:32	6:47	7:02	7:17	7:32	7:47	8:02	8:17	8:32	8:47	9:02	9:17	9:32
Münster	4:45	5:04	5:34	6:04	6:34	6:49	7:04	7:19	7:34	7:49	8:04	8:19	8:34	8:49	9:04	9:19	9:34
Liederbach	4:47	5:06	5:36	6:06	6:36	6:51	7:06	7:21	7:36	7:51	8:06	8:21	8:36	8:51	9:06	9:21	9:36
Liederbach Süd	4:49	5:08	5:38	6:08	6:38	6:53	7:08	7:23	7:38	7:53	8:08	8:23	8:38	8:53	9:08	9:23	9:38
F Unterliederbach	4:52	5:11	5:41	6:11	6:41	6:56	7:11	7:26	7:41	7:56	8:11	8:26	8:41	8:56	9:11	9:26	9:41
F Höchst Gleis 10	4:55	5:14	5:44	6:14	6:44	6:59	7:14	7:29	7:44	7:59	8:14	8:29	8:44	8:59	9:14	9:29	9:44
F Höchst Gleis 10	4:58	5:15	5:45	6:15	6:45	7:00	7:15	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45	9:00	9:15	9:30	9:45
F Hbf	5:09	5:28	5:58	6:28	6:58	7:13	7:28	7:43	7:58	8:13	8:28	8:43	8:58	9:13	9:28	9:43	9:58
F Hbf	5:47	5:31	6:01	6:31	7:01	7:31	7:46	8:01	8:16	8:31	8:46	9:01	9:16	9:31	9:46	10:01	10:16
F Höchst Gleis 11	5:58	5:44	6:14	6:44	7:14	7:44	7:59	8:14	8:26	8:44	8:56	9:14	9:26	9:44	9:56	10:14	10:26
F Höchst Gleis 11	5:59	5:15	5:45	6:15	6:45	7:00	7:15	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45	9:00	9:15	9:30	9:45
F Unterliederbach	6:01	5:17	5:47	6:17	6:47	7:02	7:17	7:32	7:47	8:02	8:17	8:32	8:47	9:02	9:17	9:32	9:47
Liederbach Süd	6:03	5:20	5:50	6:20	6:50	7:05	7:20	7:35	7:50	8:05	8:20	8:35	8:50	9:05	9:20	9:35	9:50
Liederbach	6:05	5:22	5:52	6:22	6:52	7:07	7:22	7:37	7:52	8:07	8:22	8:37	8:52	9:07	9:22	9:37	9:52
Münster	6:08	5:25	5:55	6:25	6:55	7:10	7:25	7:40	7:55	8:10	8:25	8:40	8:55	9:10	9:25	9:40	9:55
Kelkheim	6:11	5:28	5:58	6:28	6:58	7:13	7:28	7:43	7:58	8:13	8:28	8:43	8:58	9:13	9:28	9:43	9:58
Kelkheim	6:13	5:31	6:01	6:31	7:01	7:16	7:31	7:46	8:01	8:16	8:31	8:46	9:01	9:16	9:31	9:46	10:01
Hornau	6:15	5:33	6:03	6:33	7:03	7:18	7:33	7:48	8:03	8:18	8:33	8:48	9:03	9:18	9:33	9:48	10:03
Schneidhain	6:19	5:37	6:07	6:37	7:07	7:22	7:37	7:52	8:07	8:22	8:37	8:52	9:07	9:22	9:37	9:52	10:07
Königstein	6:24	5:42	6:12	6:42	7:12	7:27	7:42	7:57	8:12	8:27	8:42	8:57	9:12	9:27	9:42	9:57	10:12

Abbildung 50

**FAHRPLANSTUDIE 15-MINUTEN-TAKT DER RB 12
UND DURCHGEHENDEM VERKEHR NACH BAD SODEN**

für die Zeit vor dem zweigleisigen Ausbau mit Kreuzung der Züge in Liederbach-Niederhofheim und beschleunigtem Verkehr auf der Rückfahrt nach Kelkheim

K-Bahn (RB 12) ab 2022										Montag bis Freitag (Verdichter zunächst nur vormittags!)														
Wagen	1	2	3	4	1	7	2/3	7	4/5	7	1/6	8	2/3	7	4/5	8	1/6	7	2	8	4	1		
Königsstein	4:19		5:18	5:48		6:18		6:48		7:18		7:48		8:18		8:48		9:18		9:48		10:18		
Schneidhain	4:22		5:22	5:52		6:22		6:52		7:22		7:52		8:22		8:52		9:22		9:52		10:22		
Hörnau	4:25		5:25	5:55		6:25		6:55		7:25		7:55		8:25		8:55		9:25		9:55		10:25		
Hörnau	4:26		5:26	5:56		6:26		6:56		7:26		7:56		8:26		8:56		9:26		9:56		10:26		
Kelkheim	4:29		5:29	5:59		6:29		6:59		7:29		7:59		8:29		8:59		9:29		9:59		10:29		
Kelkheim	4:32		5:32	6:02		6:32		7:02	7:17	7:32	7:47	8:02	8:17	8:32	8:47	9:02	9:17	9:32	9:47	10:02	10:17	10:32		
Münster	4:34		5:34	6:04		6:34		7:04	7:19	7:34	7:49	8:04	8:19	8:34	8:49	9:04	9:19	9:34	9:49	10:04	10:19	10:34		
Liederbach	4:36		5:36	6:06		6:36		7:06	7:21	7:36	7:51	8:06	8:21	8:36	8:51	9:06	9:21	9:36	9:51	10:06	10:21	10:36		
Liederbach	4:38		5:38	6:08		6:38		7:08	7:23	7:38	7:53	8:08	8:23	8:38	8:53	9:08	9:23	9:38	9:53	10:08	10:23	10:38		
Liederbach Süd	4:38		5:38	6:08		6:38		7:08	7:23	7:38	7:53	8:08	8:23	8:38	8:53	9:08	9:23	9:38	9:53	10:08	10:23	10:38		
Unterliederbach	4:41		5:41	6:11		6:41		7:11	7:27	7:41	7:57	8:11	8:27	8:41	8:57	9:11	9:27	9:41	9:57	10:11	10:27	10:41		
F-Höchst	4:44		5:44	6:14		6:44		7:14	7:30	7:44	8:00	8:14	8:30	8:44	9:00	9:14	9:30	9:44	10:00	10:14	10:30	10:44		
F-Höchst	4:45		5:45	6:15		6:45		7:15	7:31	7:45	8:01	8:15	8:31	8:45	9:01	9:15	9:31	9:45	10:01	10:15	10:31	10:45		
F-Hbf	4:45		5:45	6:15		6:45		7:15	7:31	7:45	8:01	8:15	8:31	8:45	9:01	9:15	9:31	9:45	10:01	10:15	10:31	10:45		
F-Höchst	4:50	5:00	5:30	6:00	6:30		7:00		7:30		8:00		8:30		9:00		9:30		10:00		10:30		11:00	
F-Sossenheim	4:55	5:05	5:35	6:05	6:35		7:05		7:35		8:05		8:35		9:05		9:35		10:05		10:35		11:05	
Sulzbach Mitte	4:58	5:08	5:38	6:08	6:38		7:08		7:38		8:08		8:38		9:08		9:38		10:08		10:38		11:08	
Bad Soden	4:41	5:11	5:41	6:11	6:41		7:11		7:41		8:11		8:41		9:11		9:41		10:11		10:41		11:11	
Sitz-/Steckplätze/h	320			320			640			1600			1600			1600			640					

K-Bahn (RB 12) ab 2022										Montag bis Freitag (Verdichter zunächst nur vormittags!)														
Wagen	1	2	4/5*	1/6*	7	2/3	8	4/5	7	1/6	8	2/3	7	4/5	8	1/6	7	2	8	4	1			
Bad Soden	4:45	5:15	5:45	6:15	6:45		7:15		7:45		8:15		8:45		9:15		9:45		10:15		10:45		11:15	
Sulzbach Mitte	4:48	5:18	5:48	6:18	6:48		7:18		7:48		8:18		8:48		9:18		9:48		10:18		10:48		11:18	
F-Sossenheim	4:51	5:21	5:51	6:21	6:51		7:21		7:51		8:21		8:51		9:21		9:51		10:21		10:51		11:21	
F-Höchst	4:54	5:24	5:54	6:24	6:54		7:24		7:54		8:24		8:54		9:24		9:54		10:24		10:54		11:24	
F-Hbf			6:01	6:31		7:01		7:31		8:01		8:31		9:01		9:31		10:01		10:31		11:01		11:31
F-Höchst			6:13	6:43		7:13		7:43		8:13		8:43		9:13		9:43		10:13		10:43		11:13		11:43
F-Höchst	5:00	5:45	6:15	6:45	7:00	7:15	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45	9:00	9:15	9:30	9:45	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15	11:30	
Unterliederbach	5:02	5:47	6:17	6:47		7:17		7:47		8:17		8:47		9:17		9:47		10:17		10:47		11:17		11:47
Liederbach Süd	5:05	5:50	6:20	6:50		7:20		7:50		8:20		8:50		9:20		9:50		10:20		10:50		11:20		11:50
Liederbach	5:07	5:52	6:22	6:52	7:07	7:22	7:37	7:52	8:07	8:22	8:37	8:52	9:07	9:22	9:37	9:52	10:07	10:22	10:37	10:52	11:07	11:22	11:42	
Liederbach	5:07	5:52	6:22	6:52	7:07	7:22	7:37	7:52	8:07	8:22	8:37	8:52	9:07	9:22	9:37	9:52	10:07	10:22	10:37	10:52	11:07	11:22	11:42	
Münster	5:10	5:55	6:25	6:55	7:10	7:25	7:40	7:55	8:10	8:25	8:40	8:55	9:10	9:25	9:40	9:55	10:10	10:25	10:40	10:55	11:10	11:25	11:45	
Kelkheim	5:15	5:58	6:28	6:58	7:15	7:30	7:45	7:58	8:15	8:30	8:45	9:00	9:15	9:30	9:45	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15	11:30	11:50	
Kelkheim	5:18	6:01	6:31	7:01		7:31		8:01		8:31		9:01		9:31		10:01		10:31		11:01		11:31		12:01
Hörnau	5:18	6:02	6:32	7:02		7:32		8:02		8:32		9:02		9:32		10:02		10:32		11:02		11:32		12:02
Hörnau	5:21	6:05	6:35	7:05		7:35		8:05		8:35		9:05		9:35		10:05		10:35		11:05		11:35		12:05
Schneidhain	5:22	6:07	6:37	7:07		7:37		8:07		8:37		9:07		9:37		10:07		10:37		11:07		11:37		12:07
Königsstein	5:27	6:12	6:42	7:12		7:42		8:12		8:42		9:12		9:42		10:12		10:42		11:12		11:42		12:12
Sitz-/Steckplätze/h	640			640			1920			1920			1920			1920			640					

- Voraussetzungen:
1. Inbetriebnahme zweigleisiger Homburger Damm. Takt der RB 12 muss im Vergriff auf den Deutschlandtakt um 15 Minuten geschwenkt werden!
 2. Fahrgastversicherung Liederbach die ersten drei Monate durch Personal, danach - analog WlGstadt - durch Tf
 3. Bedarf: B H2-Fahrzeuge, 1 Tf als Reserve
 4. Vorzeitige Wende in Münster für Kurzpendel muss gegeben sein
 - 5a. Abstellung der Fahrzeuge in Königsstein und Industriepark Höchst. 5b. 4/5* Wagen werden in Höchst vereinigt bzw. getrennt

Abbildung 51



Fahrgastverband PRO BAHN



**Mehr Züge.
Mehr Pünktlichkeit.
Mehr Reisekomfort.
Wir kämpfen dafür!
Werden auch Sie Mitglied im
Fahrgastverband PRO BAHN!**

Bundesverdienstkreuz für Karl-Peter Naumann



Dem Ehrenvorsitzenden des Fahrgastverbands PRO BAHN, Karl-Peter Naumann (rechts im Bild), wurde am 23. Juni 2022 in Hamburg das Bundesverdienstkreuz für sein jahrzehntelanges Wirken im Sinne der Fahrgäste verliehen. Die Ehrung wurde im Auftrag des Bundespräsidenten durch Dr. Anjes Tjarks, Senator der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende der Freien und Hansestadt Hamburg, vorgenommen. Von 1996 bis 2012 war Karl-Peter Naumann Vorsitzender von PRO BAHN und ist durch seine intensive Arbeit im Presseteam des Verbands weiterhin häufig das "Gesicht" von PRO BAHN in den Medien. Der Fahrgastverband PRO BAHN gratuliert Karl-Peter Naumann und dankt ihm für seine unersetzliche Arbeit. Diesen Wünschen schließt sich der Regionalverband Frankfurt am Main mit einem besonderen Dank für viele Jahre fruchtbarer und vertrauensvoller Zusammenarbeit an. *red.* ■

* * * * *

Termine Aktuelle Informationen auch unter www.pro-bahn-frankfurt.de

Unsere Monatstreffen: (immer montags um 18:30 Uhr – Gäste herzlich willkommen)

- 01. August 2022**
- 05. September 2022**
- 10. Oktober 2022**
- 07. November 2022**
- 05. Dezember 2022**

Alle Treffen nach derzeitigem Stand als Präsenzveranstaltung im Bürgerhaus Saalbau Gutleut, Rottweiler Str. 32, 60327 Frankfurt am Main, Saal Sommerhoff, EG
(7 Minuten Fußweg vom Hauptbahnhof Südseite; kostenfreie Tiefgarage)

Impressum

Der Verein ist eingetragen im Vereinsregister beim Amtsgericht Frankfurt am Main unter der Nr. 10.959 und vom Finanzamt Frankfurt am Main V mit Steuernummer 47 250 13125 als begünstigter Empfänger anerkannt. Spendenkonto PRO BAHN, Regionalverband Großraum Frankfurt am Main bei SPARDA-Bank Hessen: neu: IBAN: DE65 500 905 00 000 111 30 91 - BIC: GENODEF1S12

Vorsitzende: vakant
Stellvertretende Vorsitzende Dr. Barbara Grassel, Apostolos Koreas,
Kassenwart Helmut Lind

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

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

Endredaktion für diese Ausgabe: Dr. Barbara Grassel; Layout: Wilfried Staub; 2022-07-13

Sollten Sie fälschlicherweise den Newsletter erhalten oder möchten Sie den Newsletter wieder abbestellen, so schicken Sie bitte eine Re:/AW:-Mail mit dem Stichwort „Newsletter abbestellen“ zurück. Vielen Dank.