



BUND Ortsverband Altstadt/Limeshain/Glauburg e.V.

An den Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV)

### Vorschläge für den Nahverkehrsplan 2020 des ZOV Wetteraukreis

## Zukunft der Niddertalbahn - mehr Fahrgäste, barrierefrei, leiser, erneuerbar!

Der BUND Ortsverband schlägt einige zentrale Änderungen im Betrieb v.a. der **Niddertalbahn** vor. Zwar wird seitens Kommunen und dem Main-Kinzig-Kreis ein zweigleisiger Ausbau sowie eine Elektrifizierung seit Jahren favorisiert, es ist jedoch sehr fraglich, ob aufgrund recht hoher Ausbaurkosten diese Vorschläge eine Chance zur Umsetzung haben. Der BUND schlägt daher ein **Bündel von Maßnahmen** vor, wie der gleiche oder ein besserer Nutzen mit deutlich geringeren Kosten erreicht werden kann:

Um die Kapazität der Niddertalbahn zu steigern, sollten **weitere Kreuzungspunkte** in Büdesheim, Eichen (wo es früher ein zweites Gleis gab) sowie neu zwischen Lindheim und Glauberg geschaffen werden. Damit wäre ein **15-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten** möglich. Es könnte die **doppelte Zahl von Fahrgästen** transportiert werden. Die Kosten von ca. 1 Mio. € sind niedrig im Vergleich zu Kosten von 50 Mio. und mehr für einen durchgängig 2-gleisigen Ausbau. Da auch wenig neue Grundstücke benötigt werden, dürfte die Schaffung von drei neuen Kreuzungen auch relativ schnell umsetzbar sein.

Für den Bahnbetrieb fordert der BUND, dass neben den schadstoffreduzierten Flüsterloks der Reihe 245 von Bombardier auch **Brennstoffzellenloks** von Alstom eingesetzt werden. Der Wasserstoff könne aus Windstrom aus dem Vogelsberg erzeugt werden. Das „Lies´chen“ soll leise und mit erneuerbaren Energien fahren!

Bahnfahren wird erst schön, wenn die Anschlüsse erreicht werden. Dazu fordert der BUND die **Schaffung eines Taktfahrplans**, bei dem an den Umsteigepunkten in Nidderau und Stockheim die Züge aus allen Richtungen zur gleichen Zeit ankommen und abfahren und zwischendrin 3-5 Minuten Umsteigezeit besteht. Damit alle davon profitieren, sollten diese beiden Bahnhöfe, sowie auch der Westbahnhof in Frankfurt, endlich **barrierefrei** umgebaut werden. **Anschlüsse an Busverbindungen** sollten gesichert werden.

Wir stimmen der Veröffentlichung unserer Vorschläge durch den ZOV zu.  
Mit freundlichen Grüßen

Dr. Werner Neumann, Stammheimer Str. 8 B, 63674 Altstadt, Tel. 01726673815

[werner.neumann@bund.net](mailto:werner.neumann@bund.net) 12. September 2018

Vorstandsvorsitzender BUND Ortsverband Altstadt/Limeshain/Glauburg e.V.

Anlage: Vorschläge im Detail ausgeführt.

## 1. **Vorschlag für den Ausbau der Niddertalbahn (Verbindung 34 Frankfurt am Main-Bad Vilbel – Glauburg-Stockheim) durch 15-Minuten-Takt durch Schaffung von weiteren Kreuzungspunkten**

Um die Attraktivität der Verbindung zu steigern, um die Verbindung v.a. von und Nach Frankfurt schneller zu gestalten, und um – im Vergleich mit dem motorisierten Verkehr – eine deutlich höhere Transportkapazität zu erreichen, wird vorgeschlagen:

die Strecke so auszubauen, dass in den Hauptverkehrszeiten ein 15-minütiger Takt im Vergleich zum derzeitigen 30-minütigen Takt möglich ist.

Da die Strecke eingleisig ist, mit Kreuzungspunkten in Bad Vilbel, Niederdorfelden, Nidderau, Altenstadt und zwischen diesen Kreuzungen ein zeitlicher Abstand im Fahrplan von ca. 12-15 Minuten besteht, ist für einen 15-Minuten-Takt mit Gegenverkehr zur Sicherstellung der Fahrzeug-Umläufe eine **Einrichtung von Kreuzungspunkten erforderlich, die einen ca. 6-8 minütigen Fahrplanabstand** haben. Hierzu sind (nur!) **drei zusätzliche Kreuzungspunkte** einzurichten. Diese sollten und müssen gemäß diesem Konzept eingerichtet werden in Büdesheim, in Nidderau-Eichen (Vorbeifahrt ohne Ausstieg gegen Hauptfahrtrichtung) und zwischen Lindheim und Glauburg (ohne Bahnhof, nur Kreuzung).

In Büdesheim besteht die Möglichkeit das früher existierende zweite Gleis neu einzurichten als Kreuzungspunkt. Man könnte hierbei den Bahnhof auch mit einem weiteren Bahnsteig ausstatten – für das Konzept reicht es aus, ein Ausweichgleis einzurichten, wobei diese Züge keine Ein- und Ausstiegsmöglichkeit hätten, was vertretbar ist, da diese im wesentlichen gegen die Hauptverkehrsrichtung fahren würden.

In Eichen sollte ein Ausweichgleis neu eingerichtet werden. Günstig ist, dass es dort es ein zweites Gleis schon gab und der Unterboden und Raum hierzu noch vorhanden ist.

Zwischen Lindheim und Glauberg-Glauburg müsste ein Ausweichgleis neu eingerichtet werden. Dies könnte an die dort freie Strecke seitlich angebaut werden.

Man kann sich leicht anhand der Fahrpläne der Niddertalbahn in beiden Richtungen Diese Maßnahme könnte – ohne einen teuren zweigleisigen Ausbau – eine deutliche Verbesserung mit einer Verdopplung der Kapazitäten in den Hauptverkehrszeiten morgens zwischen 6 und 8 Uhr (Abfahrt Stockheim) und abends zwischen 16:15 und 18:15 Uhr (Abfahrt Frankfurt) schaffen. Damit wäre auch im Vergleich zu einem zweigleisigen Ausbau (geschätzte Kosten 20-40 Mio. €) mit geschätzten max. 1 Mio. € Millionen € für 3 \* 300 m Nebengleise ein sehr hoher verkehrstechnischer Nutzen erzielbar. (Pressemeldung 700.000 € /km für einfachen Gleisbau in Niebüll)

Der durch den zweigleisigen Ausbau erwartete Nutzen, dass Züge kreuzungsfrei und mit kürzerer Taktzeit fahren können, wird durch die Herstellung weiterer Kreuzungspunkte mit deutlich geringeren Investitionskosten erreicht. Zudem entsteht eine

höhere Flexibilität bei in Zukunft hoffentlich weniger Verspätungen und gegenseitiger Blockierung von gegenläufigen Zügen bei einem derzeitigen 15 Minuten-Abstand von Kreuzungspunkten.

Zusätzlich sollte wie schon in einem Gutachten der Stadt Nidderau im Jahr 1991(!) gefordert (DE Consult), dass die Geschwindigkeit auf bis zu 100 km/h erhöht wird und hierzu nunmehr die letzten nicht gesicherten Bahnübergänge gesichert oder geschlossen werden sollten.

Diese Maßnahme hat auch hohe Bedeutung im Gesamtverkehrskonzept, da hierdurch eine deutliche Entlastung des individuellen Straßenverkehrs auf der B 521 nach Frankfurt erfolgen kann und eine Alternative zum weiterhin fraglichen Bau der Umgehungsstraße Altstadt geschaffen werden kann. In jedem Fall bietet diese Maßnahme nicht nur für Nutzer\*innen aus Altstadt einen deutlichen Vorteil durch erhöhte Attraktivität des ÖPNV.

## **2. Einführung des Fahrbetriebs mit emissionsreduzierten Lokomotiven**

Besonders hervorzuheben, ist dass es vor einigen Jahren möglich war, die früheren lauten und mit hohen Schadstoffemissionen verbundenen Loks der 218-er Serie zu ersetzen. Die neue Lok mit Caterpillar-Motoren erfüllt neu gute Standards der Lärminderung (wichtig für die Anwohner v. a. im Bereich Nidderau, Gronau) und generell vorteilhaft hinsichtlich deutlich geringerer Schadstoffemissionen.

Hingegen wird es wichtig sein, bei einer künftigen Ausschreibung des Fahrbetriebs sicherzustellen, dass eine neue Generation lärm- und schadstoffgeminderter Antriebe eingeführt wird. Insbesondere ist es erforderlich, die DESIRO Triebwagen zu ersetzen. Es ist nicht mehr akzeptabel, dass diese große schwarze Rußwolken v. a. beim Start und Beschleunigen ausstoßen. Wären diese PKW oder LKWs, dürften diese nicht in die Umweltzone Frankfurts einfahren. Die Startprobleme dieser (zuvor in Thüringen eingesetzten) gebrauchten DESIROs wurden zwar durch Einbau von Trittbrettern zum Schutz gegenüber Stürzen von Fahrgästen behoben. Ausfälle aufgrund von technischen Problemen (kürzlich Räumung eines Zuges aufgrund heißer festgezogener Bremsen) kommen ständig vor. Auch kommt es vor, dass bei warmen Außentemperaturen die Heizung angeschaltet ist, oder Heizung und Kühlung gleichzeitig laufen. Der Protest der Fahrgäste ist leider so gering, weil diese sich in ihr Schicksal fügen, wissend, dass ein Protest ohnehin keine Änderung bewirkt.

Hinsichtlich des Antriebes sollte daher in eine Ausschreibung aufgenommen werden, dass nicht nur lärm- und emissionsgeminderte Diesel-Loks eingesetzt werden. Die Niddertalbahn sollte eine der ersten Strecken in Hessen sein, auf der mit Wasserstoff betriebene Loks mit Brennstoffzellenantrieb eingesetzt werden. Diese Lok (ALSTHOM Coradia IInt) wurde im April 2018 schon probeweise im Rahmen einer Präsentation des Hess. Verkehrsministers Tarek Al Wazir zwischen Wiesbaden und Frankfurt präsentiert. Seit Sommer 2018 sind diese Loks auf einer Strecke bei Cuxhaven im täglichen Einsatz. Es heißt im Internet, ab 2022 der RMV plane, den Coradia IInt auf der Taunusbahn einsetzen wollen. Wir schlagen vor und setzen uns dafür ein, dass die Brennstoffzellen Lok ebenfalls auf der Niddertalbahn eingesetzt wird. Die wäre

ein großer Fortschritt, da damit ein praktisch Emissionsfreier Betrieb mit deutlicher Schallminderung verbunden mit der Nutzung von erneuerbaren Energien erfolgen kann, da der Wasserstoff nur aus erneuerbaren Energien erzeugt werden sollte. Hierfür stehen auch ab dem Jahr 2022 zunehmend Windenergieanlagen im Vogelsberg zur Verfügung, deren gesicherte EEG-Vergütung ausgelaufen ist und deren Strom zur Deckung der Betriebskosten ebenfalls kostengünstig (ca. 4 ct/kWh) für die Wasserstofferzeugung bereit stünde. Gegebenenfalls könnte der Wasserstoff auch mittels Druckflaschen z.B. aus Ulrichstein nach Stockheim transportiert werden.

Bei den Ausschreibungen des Streckenbetriebs sollten nur noch schadstoffreduzierte Antriebseinheiten angefordert werden (z.B. neue Dieselloks wie vorhandene Bombardier TRAXX Bauartreihe 245 und auf mindestens 3 Zügen zu den Hauptfahrtzeiten Brennstoffzellenloks Corada IIint).

### **3. Bessere Umsteigeanschlüsse durch Taktverkehr mit Umsteigebahnhöfen**

Ein wichtiges Ziel ist der Herstellung von gut nutzbaren Umsteigemöglichkeiten. Es nutzt wenig, wenn (Fern-) Strecken schneller werden (ICE) und dann die Umsteigepunkte Zeiten von 20-30 Minuten aufweisen. Ganz besonders betrifft dies den Bahnhof Nidderau (Heldenbergen). Dieser liegt zwar im Main-Kinzig-Kreis, erfüllt aber eine zentrale Umsteigefunktion für die Bahnen in der Wetterau, bzw. in deren Verbindung zum MKK. Diese Umsteigefunktion ist kaum gewährleistet. Teil bestehen keine Anschlüsse, bzw. Wartezeiten von 20-25 Minuten. Teils bestehen kurze Übergänge von 5 Minuten, die aufgrund von Verspätungen eintreffender Züge auf 0-1 Minute schrumpfen oder der Anschluss faktisch nicht gewahrt wird. Es kam auch schon vor, dass zu wartende Anschlusszüge vor der Abfahrtszeit weggefahren sind. Ein Blick in die Fahrpläne zeigt, dass Nidderau KEIN Umsteigebahnhof ist und auch vorgesehene Verbindungen mit hohen Unsicherheiten verbunden sind.

Mit der Gründung des RMV wurde verkündet, dass ein „integraler Taktverkehr“ eingeführt wird. Entsprechende Unterlagen liegen bei uns noch im Archiv. Der „integrale Taktverkehr“ wurde bisher nicht oder nur unzureichend umgesetzt – auf der Niddertalbahn praktisch nicht. Insbesondere in Nidderau ist der Fahrplan so aufgebaut, dass vielfach Anschlüsse von Altstadt nach Hanau oder umgekehrt, sowie Friedberg nach Altstadt und umgekehrt nicht vorgesehen sind und der Anschlusszug jeweils 2-3 Minuten früher abfährt, so dass Wartezeiten von fast 30 Minuten entstehen. Ein nicht mehr haltbarer Zustand!

Es kann sein, dass durch leicht erhöhte Wartezeiten zum Umsteigen sich die Gesamtfahrzeit auf der Gesamtstrecke nach Frankfurt leicht erhöht. Andererseits kann die Fahrtzeit durch die neuen Kreuzungspunkte weitaus sicherer eingehalten werden und Verspätungen, die sich sonst auf 30 Minuten und mehr „aufschaukeln“ vermieden oder auf 15 Minuten reduziert werden. Ein verlässlicherer Betrieb wiegt hier höher als wenige Minuten längere Fahrtzeiten. Hierzu ist auch die Erhöhung der maximalen Geschwindigkeit hilfreich.

Aktuell hat Ende August die Bahn AG verkündet, dass nun im Jahr 2020 dieser Taktverkehr bundesweit eingeführt werden solle, so wie es dies in der Schweiz seit über

30 Jahren gibt. Es sollte hierbei sichergestellt werden, dass dies auch beim Bahnhof Nidderau der Fall ist. Um dort gute Umsteigemöglichkeiten herzustellen sind nur geringe Veränderungen im Fahrplan erforderlich, aber leider wurden selbst diese bisher nicht realisiert. (Vor einigen Jahren hatte die Gemeinde Altstadt selbst der Bahn einen machbaren und durchgerechneten Vorschlag unterbreitet, aber dies wurde nicht umgesetzt).

Auch der Bahnhof Glauburg-Stockheim erfüllt eine wichtige Umsteigefunktion. So könnte mit einer besseren Abstimmung der Fahrtzeiten auch eine schnellere Verbindung von Büdingen über Stockheim nach Bad Vilbel und Frankfurt sowie – bei Umsetzung der Umsteigefunktionen in Nidderau – auch nach Friedberg geschaffen werden.

#### **4. Barrierefreiheit herstellen**

In beiden Bahnhöfen Nidderau und Stockheim, die wichtige Umsteigefunktionen erfüllen sollten, ist auffällig, dass dort keinerlei Ausrüstung für eine barrierefreie Nutzung besteht, kein Aufzug, keine Rampen. Die Schaffung von guten Umsteigefunktionen im Fahrplan sollte daher mit der zeitgleichen Herstellung der Barrierefreiheit (für Rollstuhlfahrer, Nutzer von Kinderwagen, Kofferrollis, Elektrofahrräder...) verbunden werden. Dass dabei auch die Optik der gruseligen Fußgängerunterführung in Stockheim mit tropfenden nassen Wänden beendet wird, wäre ein weiterer Vorteil.

Die Barrierefreiheit ist auch ein sehr wichtiges Thema beim Frankfurter Westbahnhof, bei dem seit Jahren gefordert wird, dass die Gleise des Fernverkehrs, so auch der Niddertalbahn (Gleise 4 und 5) barrierefrei an die anderen Gleise verbunden werden. Es gibt nun Presseberichte, dass dies in einigen Jahren erfolgen soll. Gleichwohl wird hier zur Sicherheit und Erinnerung diese Forderung erneut erhoben, damit dieser seit Jahrzehnten erhoffte Umbau nun baldigst vorgenommen wird.

#### **5. Anschlüsse an den Busverkehr verbessern**

Eine gute ÖPNV-Verbindung endet oft nicht am Bahnhof, sondern die Fahrt wird mit einem Bus fortgesetzt. Insbesondere in Altstadt werden verschiedene Busverbindungen zur Weiterfahrt in die Ortsteile oder Nachbarorte nach der Fahrt mit der Niddertalbahn genutzt. Bei Verspätungen auf der Niddertalbahn (die ja mit anderen Maßnahmen weiter reduziert werden sollen), kommt es immer wieder vor, dass die Busse fahrplanmäßig abfahren, also vor der Nase der Fahrgäste leer losfahren.

Sicherlich würde sich dann die Verspätung auch auf den Bus übertragen. Wesentlich ist aber, dass die Fahrgäste dieser Anschlussverbindung weitertransportiert werden, zumal auf der weiteren Strecke der Busse, v. a. beim Feierabendverkehr meist nur Fahrgäste aus Richtung Frankfurt weiterfahren wollen. Hierzu sollte sichergestellt werden, dass die Busverbindungen ebenfalls mit einer Zeiterfassung ausgestattet werden und einer Internetverbindung, die den Busfahrern anzeigt, dass die Niddertalbahn verspätet eintrifft und man auf diese warten soll. Die Verbindungen sind hierzu in den Fahrplänen als Anschlüsse einzuprogrammieren.

Eine Einführung einer internetbasierten Verfolgung der Busfahrten mit Anzeige von Pünktlichkeit und Verspätungen wäre ebenfalls sinnvoll. So könnten Fahrgäste mit Bahn-Apps oder im Internet (bahn.de rmv.de) feststellen, ob der Bus selbst verspätet ist oder gar nicht kommt. Hierzu ist erforderlich, die Information über den Status der Busse über einen Liniendisponenten der VGO zu erfassen und bereitzustellen. Beschwerden über ausgefallene Busfahrten sind derzeit auch schwer, weil man zuerst bei der VGO eine Anrufverbindung erhalten muss und diese dann meist auf die Busgesellschaft verweist, die aber keine Dokumentation über ausgefallene Busfahrten hat oder behauptet der Bus sei doch gefahren. Eine bessere Transparenz kann mit Aufnahme der Busverbindungen in die Fahrplan-Internet Darstellung auch solche Konflikte besser handhabbar machen.

Die Busfahrpläne sind weitgehend separat von den sonstigen Fahrplänen erstellt. Dies führt dazu, dass die Busfahrpläne komplex und oft genug verwirrend sind hinsichtlich der Fahrzeiten während der Schulzeiten und der Ferien. Die Taktung ist verschieden, Fahrgäste können sich nicht auf diese wechselnden Zeiten einstellen. Sinnvoll wäre es hingegen, EINEN Takt zu fahren, durchaus weniger Busse zu Ferienzeiten oder auch zwei Busse zur gleichen Zeit in Schulzeiten, und dann die Schulzeiten mit entsprechender Übergangszeit von Haltestelle bis zur Schulklasse an die Taktzeiten der Busse und Bahnen anzupassen. Eine Taktung der Bahnen im 15 Minuten Takt dürfte dabei keine oder keine erheblichen Umstellungen mit sich bringen. Die gleiche Taktung der Busse zu Schul- und Ferienzeiten würde sowohl den Nicht-Schülern entgegenkommen, da man dann feste Zeiten der Abfahrten immer hat, und die Schüler würden sich diese Zeiten auch für die Ferienzeiten gut merken können.