



**Aus
DB Netze und
DB Station & Service
wurde zum 01.01.2024
DB InfraGO
oder
DB Infra NO GO ?**

Bahnnotstand auf der Schiene – gerade auch in Hessen ! PRO BAHN fordert umgehendes Handeln von Politik und Verkehrswesen !

**Schlimmste Situation der Bahn seit den Weltkriegern
– Personalnotstand war seit Jahrzehnten absehbar !**

Wir haben im Verkehrssektor seit zwei Jahren aufgrund Personalengpass sowie überalterter und überlasteter Infrastruktur einen immer größer werdenden Notstand, der sich auf Staat und Gesellschaft insgesamt auswirkt. Für diesen tragen wir als Fahrgäste keine Verantwortung. Wir haben jedoch Vorschläge und Erwartungen, wie dieser zu beseitigen ist. Dafür geben wir diese Sonderausgabe von „Der Umsteiger“ heraus.

Überall in Hessen ist das öffentliche Verkehrswesen in einem schlimmen Zustand. Wir können für die „Aktuell-Ausgabe“ unseres Magazins einen Ausschnitt der schlimmsten Beispiele bringen.

Leitende Verantwortliche des öffentlichen Verkehrswesens, insbesondere der Deutschen Bahn (DB), sie hatten die Zahlen und Fakten seit langem vorliegen. Auch 2009, mit dem Amtsantritt von DB-Vorstand Rüdiger Grube, hatte man gewusst, dass die geburtenstarken Jahrgänge 1958-1965 in den 2020er Jahren das Ruhestandsalter erreichen. Die Fakten hätten schon damals in allen Organen auf den Tisch gehört. Herr Grube sprach damals davon, zum „Brot und Butter-Geschäft“ zurückzukehren. Hätte Herr Grube seinen Satz ernst genommen, dann hätte damals eine gigantische Einstellungs- und Ausbildungsoffensive starten müssen. 2009 war der Arbeitsmarkt noch anders. Über 40-Jährige galten als nicht vermittelbar, verbrachten die Zeit in Maßnahmen von Arbeitsagentur und Job-Center. Damals hätte man aus dem Pool noch schöpfen können, selbst trotz der hohen Kriterien, welche an Personenbeförderung und Fahrdienstleitungen zu legen sind. Heute können sich selbst Menschen mit einfacher Berufsausbildung ihren Arbeitsplatz aussuchen.

Nun stellt sich die Frage: Warum haben das so wenige gewusst? Während die leitende Ebene der DB von dem drohenden Fiasko wohl schon lange gewusst hatte, stellt sich die Frage, wie umfänglich ist dies wirklich an die Politik herangetragen worden. Die Themenvielfalt, mit welcher sich Politikerinnen/Politiker, ob in Kommunen, Landkreis, Land oder Bund auseinandersetzen müssen zeigt, dass sie auf eine intensive Zuarbeit und eine weitreichende Darstellung von Fakten angewiesen sind. Die politischen Aufsichtsgremien tagen nur ein bis dreimal jährlich. Daraus lässt sich ableiten, dass die Politik nicht im erforderlichen Maß informiert war, um die nötigen Schlussfolgerungen zu ziehen.

BEISPIELE DES BAHNOTSTANDS IN HESSEN 2024

Züge der Kurhessenbahn fallen seit Jahren immer wieder aus

Seit 2022 fallen bei der Kurhessenbahn immer wieder zahlreiche Züge wegen Mangel an Fahrpersonal aus. Schon häufig wurde das Angebot auf den Linien RB 94 und RB/RE 97 um die Hälfte reduziert. Es fällt auf, dass sich das Fahrangebot immer mal wieder stabilisiert hat. Allerdings kam es bisher dann immer wieder zu einer Verschlechterung und auch jetzt nach dem deutlich mehr Personal akquiriert worden sein soll, ist das Angebot immer noch nicht vollständig stabil.

Cantus Verkehrsgesellschaft in Nordhessen auch nur in reduzierter Leistung

Die Linien RB5/RE5, RB6, RB83 und RB87 in Nordhessen werden von Cantus gefahren. Auch diese kann die vertragliche Leistung seit längerem nicht mehr in vollem Umfang gewährleisten. Ausfallende Fahrten sind hier die Folge.

Mittelhessen versinkt in spontanen Betriebsruhe-Wahnsinn

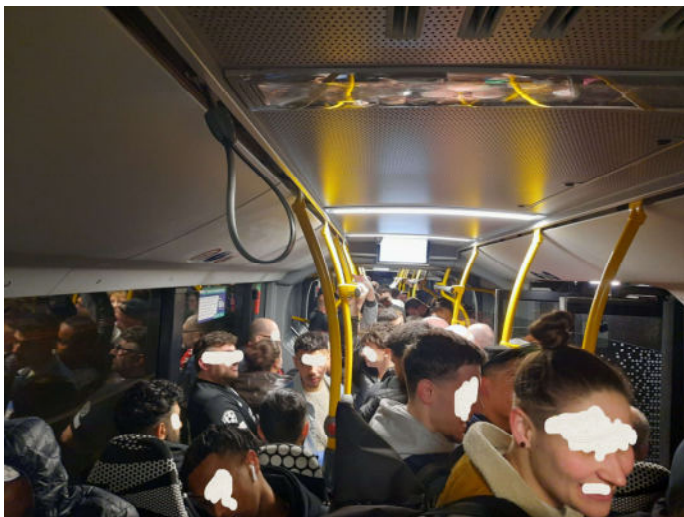
Gerade die Region Mittelhessen mit der Main-Weser-Bahn (Frankfurt-Gießen-Marburg-Kassel) und den abzweigenden Bahnstrecken ist von den tageszeitweisen Betriebspausen massiv betroffen. Auf die Lahntalbahn wird in einem extra Bericht eingegangen.

Wenn die Stellwerke Wetzlar bzw. Dutenhofen nicht besetzt waren, führen im gesamten Lahn-Dill-Kreis (LDK) keine Züge. Die Menschen, welche den LDK erreichen wollten, strandeten in Gießen, Siegen und Limburg. Dies betrifft auch Tage von Großveranstaltungen in Frankfurt, wie Konzerte und Fußballspiele.

Seit vielen Monaten können immer mal wieder und für den Fahrgast spontan, die Stellwerke Ehringshausen und Sinn nicht besetzt werden, so dass für diese Fälle die Züge in Wetzlar wenden müssen.

Ein durchdachtes SEV-Notfallkonzept für den Bereich des Lahn-Dill-Kreis (LDK) gibt es nicht

Bis heute treten Situationen ein, dass Bus-Notfallverkehre den Verlauf der „betriebsruhenden Dillstrecke“ nicht vollständig abbilden. Anstelle von 10 Min. Zugfahrt mutet man den Fahrgästen zu, den 50 Min. Fahrzeit umfassenden Lokalbusverkehr zu nutzen. Züge mit mehreren hundert Menschen kommen am Bahnhof Gießen an. Die Fahrgäste müssen dann in den nur stündlich verkehrenden Lokalbus. Menschen der Region organisieren sich selbst und lassen sich von Angehörigen mit dem PKW abholen oder fahren mit dem Taxi. Die Schienenverkehrsunternehmen kommen ihrer Beförderungspflicht hierbei überhaupt nicht oder nur unzureichend nach.



Hoffnungslos überfüllter Linienbus am 31.03.2024 auf der Linie 24 zwischen Gießen und Wetzlar. Da kein SEV-Verkehr zu dem Zeitpunkt zur Verfügung steht, strömen mehrere hundert Fahrgäste in den viel zu kleinen Bus. Die Türen lassen sich an den zahlreichen Haltestellen erst nach einigen Minuten schließen. An dem Abend ist die alle 60 Minuten verkehrende Buslinie die einzige Verbindung in das 53.000 Einwohner umfassende Kreisstadt (Oberzentrum) Wetzlar. Dort wurden die wenigen Anschlussbusse verpasst.

Apokalypse Lahntalbahn – sehenden Auges in das Fiasko Fahrgäste ab Januar 2024 ins kalte Wasser geworfen

Die Meldung kam genau in den winterlichsten Tagen des Januar, dass am nächstfolgenden Tag, Donnerstag, dem 25.01. bis Sonntag, 28.01.2024 mittags ab 13:00 Uhr zwischen Wetzlar und Weilburg kein Zug mehr rollen kann, weil die Stellwerke nicht besetzt sind. Inzwischen hat sich die Bevölkerung daran gewöhnt, dass der Notstand immer noch anhält und bis zum 05.07.2024 der Betrieb ab 15:30 Uhr bis zum anderen Morgen ruht. Dann beginnt die Komplettsperre für die Digitalisierung des Stellwerkswesens und der Erneuerung eines großen Teils der Bahnsteige der Lahntalbahn. Die Fahrgäste konnten sich in den ersten Wochen des Jahres nicht auf die Situation einstellen. Damit abfinden kann man sich ohnehin nicht. Ob nach den Sanierungsmaßnahmen der Regelbetrieb gewährleistet werden kann, bleibt abzuwarten.

Sogar DB-Fahrdienstleitung Frankfurt kann Verkehrsleistung nicht mehr voll umfänglich erbringen

Schaut man in Hessens größte Stadt, so kann selbst die Fahrdienstleitung in Frankfurt nicht mehr voll umfänglich gewährleistet werden. Daher sollen nun sämtliche RB40/RB41 bis zum 29.09.2024 zwischen 19 Uhr und 23 Uhr in Friedberg wenden. Man dünnt die Fahrten zwischen Marburg/Gießen und Frankfurt von einem 20/30-Minuten-Takt auf einen 60-Minuten-Takt aus. Bei Großveranstaltungen wird somit aus der Fahrgastbeförderung eine Stückguttransport.

Einzelleistungen der Hessischen Landesbahn (HLB) fallen immer wieder aus

Die HLB als Schienenverkehrsunternehmen des Landes Hessen und größter RE/RB-Leistungserbringer Land kann die Leistungen in Mittel- und Südhessen auch seit Monaten nicht mehr zu 100% erbringen. Ausfälle der Verstärkerzüge der RB41 zwischen Gießen und Marburg aber auch Einzelleistungen und tageszeitweise Ausfälle auf den Linien RB40, RB41, RB45, RB46/47/48, RB58/59 und RB75 führen bei den Fahrgästen zu völliger Verunsicherung. Die RB40/RB41 fahren zwischen Frankfurt und Gießen mit einem statt zwei Triebwagen. Der „Dillenburger Ast“ RB40 endet oft in Gießen. Mit letzterem entfallen 50% der umsteigefreien SPNV-Verbindungen zwischen dem LDK und Frankfurt Hbf. Mit dem Einsatz der 32 neuen Coradia Continental Züge zum 01.05.2024 wird man die Stabilität des Fahrplans beobachten müssen.*⁽¹⁾

Schienenersatzverkehre alles andere als geordnet und zuverlässig

Aus allen Teilen Deutschlands findet man inzwischen SEV-Busse in Hessen im Einsatz. Man kann nicht davon ausgehen, dass auf einer Relation nur ein Unternehmen fährt. Hier bringen wir als Beispiel die Lahntalbahn. Hier werden die SEV-Busse von mehreren kleinen Unternehmen gefahren. Das auf Basisschulung unterwiesene Fahrtpersonal kann über die jeweils anderen Fahrten keine Infos an die Fahrgäste weitergeben. Anschlussverbindungen werden nur bedingt gehalten, die Umläufe und Dispositionen sind derart eng, dass der Fahrplan über den Tag hinweg nicht eingehalten werden kann.

Main-Lahn-Bahn Frankfurt-Limburg bei S-Bahn und Regio vielfach außer Plan

Seit mehreren Jahren gibt es Schwierigkeiten auf der S2 und den RE20 sowie der RB22 zwischen Frankfurt Hbf, Höchst, Hofheim (Ts.), Niedernhausen und Limburg. Baustelle für Baustelle führt immer wieder zu Sperrungen und Teilausfällen. Fehlendes Fahrtpersonal im S-Bahn-Netz wirkt sich meistens mit als erstes auf die S2 aus. Wegen der teilweise fehlenden Fahrdienstleitungen in Frankfurt und Höchst müssen Züge in Hofheim wenden. Gleichzeitige Straßenbauarbeiten und Arbeiten am Schienennetz führen zu kompletter Abriegelung.

Glauburg-Stockheim bis Gelnhausen seit fast einem Jahr am Samstag und Sonntag nur noch SEV

Der Streckenabschnitt der Lahn-Kinzig-Bahn Gießen-Gelnhausen kann im südlichen Abschnitt seit fast einem Jahr nicht mehr bedient werden. Die Züge wenden in Glauburg-Stockheim. Büdingen als östliches Mittelzentrum des Wetteraukreises kann am Wochenende nur mit dem Bus erreicht werden.

Züge der Odenwaldbahn auf dem „Hanauer Ast“ fallen oftmals aus

Die Odenwaldbahn besteht im nördlichen Teil aus zwei Strecken. Der eine von Groß Umstadt-Wiebelsbach nach Darmstadt, der andere als sog. „Hanauer Ast“ von Groß Umstadt-Wiebelsbach nach Hanau. Die Leistungen des Hanauer Astes mit den Linien RE85 und RB86 können durch das beauftragte Schienenverkehrsunternehmen VIAS seit Frühsommer 2023 nicht mehr in vollem Umfang erbracht werden. Züge über Babenhausen und Hanau nach Frankfurt fallen aus. Leistungen in Doppeltraktion werden nur in Einfachtraktion ausgeführt. Die Folge sind überfüllte Züge.

Unzuverlässigkeit und Ausfälle auf den Südhessen-Linien von DB Regio (RE60, RE70, RB67, RB68)

Die genannten Linien werden von DB Regio mit Zügen des Modells Twindexx gefahren. Da die Züge sehr störanfällig sind, kommen auf der RE70 bereits Ersatzzüge der Baureihe 425 zum Einsatz. Diese sind auf der Relation Frankfurt-Mannheim völlig ungeeignet und dadurch oftmals hoffnungslos überfüllt. Hinzu kommt, dass Fahrten immer wieder ausfallen. Zudem hat größere Zahl von Baustellen auf der Main-Neckar-Bahn haben die RE60, RB67, RB68 den Charakter der Unzuverlässigkeit.

Forderungen von PRO BAHN HESSEN an Politik und Verkehrswesen !

Bitte unterstützen Sie uns in der Meinung zur Aufklärung und Behebung der Misere im Schienenverkehr Hessens und Deutschlands !

- Wir fordern, dass sich die Politik endlich der Sache annimmt und dies nicht gemäß der „Nicht-Zuständigkeits-Strategie“ dem privatrechtlich/unternehmerisch organisierten Deutsche Bahn Konzern überlässt.
- Das Mittel des parlamentarischen Untersuchungsausschusses muss in Erwägung gezogen werden.
- Durch die verheerende Situation entsteht nun vermutlich über Jahre ein massiver volkswirtschaftlicher Schaden. Man wird es ihnen nicht in Rechnung stellen können aber die Möglichkeit, frühere und heutige leitende Verantwortliche, welche im Falle eines Nachweises die aktuelle Situation mit herbeigeführt haben bzw. diese hätten verhindern können, hierzu muss der Gedanke an eine juristische Prüfung statthaft sein.
- Die Zahlen über Personalsituation und Infrastruktur müssen transparent und verständlich herausgegeben und in sog. Bahnnotstandsgipfeln offengelegt werden. Diesen Bahnnotstandsgipfeln, welche es auf Bundesebene und in allen 16 Ländern bedarf, müssen neben den Vertretungen aus Politik und Verkehrswesen auch zivilgesellschaftliche Organisationen wie Verbände und Beiräte sowie die kommunale Ebene angehören.
- Für einen Übergangszeitraum muss ein „Ehrlichkeits-Fahrplan“ vorgelegt werden, wobei das Enddatum zwingend und unverrückbar festzuschreiben ist. Dieser „Ehrlichkeits-Fahrplan“ muss dann auch über den gesamten Zeitraum fahrbar sein. Danach müssen deutliche Kapazitätsausweitungen gegenüber dem Fahrplan erbracht werden, welcher der Situation vor dem Notstand entspricht und die Verkehrswende berücksichtigt.
- Für die Investitionen in die Verkehrswege-Infrastruktur muss für mindesten 20 Jahre die Schuldenbremse von Bund, Ländern und Kommunen aufgehoben werden.
- Für die Investitionen in die Schiene ist ein Sondervermögen von 120 Mrd. Euro zu bilden und den Infrastrukturbetreibern bzw. den Gebietskörperschaften bereitzustellen.
- Dass politische Ausrichtungen und Mehrheiten des Bundestags sowie der Landesparlamente den Ausschlag dafür geben, wieviel Geld für den laufenden Betrieb des Öffentlichen Personenverkehrs bereitsteht, dies muss der Vergangenheit angehören. Es müssen abgesicherte Beträge dem Gesamtsystem seitens Bund und Länder für die Dauer von 20 Jahren bereitgestellt werden, jeweils mit der inflationären und konjunkturellen Dynamisierung.
- Ein Sonderfonds ist zu bilden, um eine drei- bis vier Generationen übergreifende, personelle Absicherungsgarantie zu schaffen. Für diese Zwecke muss eine weltweite Werbeinitiative für Fachkräfte des Schienenverkehrs und der Personenbeförderung Deutschlands erfolgen.
- Die Strukturen des Schienennetzes müssen völlig neu aufgestellt werden. Wenn man zwei bislang nicht gut funktionierende DB-Konzernteile einfach nur miteinander fusioniert, ergibt sich daraus keine gemeinwohlorientierte Organisation.
- Der laufende Betrieb der Eisenbahn-Infrastruktur muss per Bundesgesetz in eine uneingeschränkte Systemrelevanz überführt werden. Das heißt, die Verantwortlichkeit des Staates ist gegeben, für die Betriebsfähigkeit des Bahnnetzes personell und strukturell zu sorgen. Damit wird auch die Wertigkeit aller Arbeitsplätze im operativen Bahnwesen deutlich angehoben.
- Für Schienen-Ersatz-Verkehre und Notfall-Verkehre ist ein deutschlandweiter Pool mit Bussen aufzubauen, welche in sonstigen Alltagsverkehren nicht zum Einsatz kommen. Der Bedarf für Notfälle und Baumaßnahmen wird über viele Jahrzehnte, vielleicht sogar auf Dauer anhalten.
- Das Land Hessen muss den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wieder als eigene Pflichtaufgabe sehen, dafür in eigener Verantwortung Organisationseinheiten schaffen. Andere Länder haben diese bereits.
- Auch in Hessen sind die Strukturen mit den heutigen Verkehrsverbänden und Lokalen Nahverkehrsorganisationen (LNO) schon lange nicht mehr zeitgemäß. Wir brauchen auch ein neues Hess. ÖPNV-Gesetz mit neuen Aufgabenzuschnitten und gebietskörperschaftlichen Zuordnungen. Landkreisübergreifende LNO müssen nach Verkehrsbeziehungen und Fahrgastbedürfnissen strukturiert werden.