



RMV Postfach 14 27 65704 Hofheim a. Ts.

Main-Weser-Bahn im Takt
c/o Dr. Franz Grolig
Hauptstraße 39

61200 Wölfersheim

**Behebung der Fahrplan-Verschlechterungen auf der Main-Weser-Bahn
Ihr Schreiben vom 25. April 2010**

10. Mai 2010

Ihr Zeichen

Sehr geehrter Herr Dr. Grolig,

Unser Zeichen
TB-US

vielen Dank für Ihre kritischen Anmerkungen zum neuen Fahrplankonzept auf der Main-Weser-Bahn.

Telefon
(0 61 92) 2 94-200

Wie von Ihnen richtig beschrieben, ergaben sich zum Fahrplanwechsel eine Reihe von teilweise erheblichen Änderungen auf der Main-Weser-Bahn, deren Ursache im Fernverkehr der Deutschen Bahn AG liegt.

Telefax
(0 61 92) 2 94-920

Nach Aussage der Deutschen Bahn AG ist der wirtschaftliche Fortbestand der IC-Linie 26 (Hamburg – Kassel – Marburg – Gießen - Frankfurt – Karlsruhe) auf der Main-Weser-Bahn nur mit einer neuen, ab Fahrplan 2010 um 30 Minuten beschleunigten und geänderten Zeitlage gesichert. Diese zeitliche Verschiebung der IC-Linie zwischen Kassel und Frankfurt macht in der Folge eine umfassende Anpassung des Zugangebotes zwischen Marburg, Dillenburg, Gießen und Frankfurt notwendig. Die parallele Verschiebung des RE ebenfalls um 30 Minuten zur Beibehaltung des Taktgefüges war trotz intensiver Prüfung wegen nicht lösbarer Trassenkonflikte, u. a. in Frankfurt Hbf, nicht möglich. Abgesehen davon hätte eine zeitliche Verschiebung um 30 Minuten Anschlussbrüche und erhebliche Probleme im Schülerverkehr zur Folge.

eMail
rmv@rmv.de

**Rhein-Main-Verkehrs-
verbund GmbH**

Alte Bleiche 5
65719 Hofheim a.Ts.

Telefon: (0 61 92) 294-0
Telefax: (0 61 92) 294-900

Internet: www.rmv.de

Aufsichtsratsvorsitzende
Dr. h.c. Petra Roth

Geschäftsführer und
Sprecher der
Geschäftsführung:
Prof. Knut Ringat

Geschäftsführer
Klaus-Peter Güttler

Sitz Hofheim am Taunus

Registergericht
Amtsgericht Frankfurt a. M.
HRB 34128
USt-IdNr. DE 11 384 7810

Bankverbindung
Taunus-Sparkasse
BLZ 512 500 00
Konto 25 096 266

ÖPNV-Anschluss
Schiene: S2, Linie 20
bis Bahnhof Hofheim a.Ts.

Statt des bisherigen RE/IC – Verkehrs im 60 Minuten-Takt gibt es deshalb nun einen 30/90 Minuten Takt, ergänzt durch die Züge des Mittelhessenexpress und der Regionalbahn (RB) Gießen – Friedberg. Zwischen Gießen und Marburg werden zur Vermeidung von Bedienungslücken Montag – Freitag zusätzliche RB eingesetzt, die im Jahresfahrplan 2011 teilweise von der Hessischen Landesbahn mit neuen Fahrzeugen betrieben werden und ab Dezember 2010 neu umsteigefrei bis Frankfurt Hbf geführt werden.

Als Folge der verschobenen IC-Lage entsteht ferner die Situation, dass alle zwei Stunden der Mittelhessen-Express in Gießen durch den IC überholt wird und dadurch mit den bisherigen Trassen der RB Gießen – Friedberg zusammen fällt. In diesen Zeitlagen werden die RB-Halte durch den Mittelhessen-Express unter Inkaufnahme einer verlängerten Fahrzeit mit bedient.

Seite 2

zum Schreiben vom 10. Mai 2010

Zu Ihren Fragen:

Die Kundenanfragen werden in Abstimmung mit den RMV-Fachabteilungen beantwortet. Je nach Bearbeitungsaufwand und evtl. erforderlichen Stellungnahmen Dritter wird die Anfrage zeitnah und ausführlich beantwortet. Alle Vorgänge werden nach Themen erfasst und wenn möglich, auch einzelnen RMV-Linien bzw. Verkehrsunternehmen zugeordnet.

Insgesamt werden die Regionalverkehre der RMV-Linien 30 und 40 sowie wichtige Anschlusslinien von ca. 40.000 Reisenden täglich genutzt. Eine Abschätzung der durch die Fahrplanänderungen betroffenen Fahrgäste in Zahlenwerten ist nicht möglich, da je nach Fahrtstrecke und genutzten Zügen die Auswirkungen der Änderungen unterschiedlich sind. Die insgesamt relativ wenigen Kundeneingaben (s. u.) zeigen, dass die tatsächliche Betroffenheit eher gering ist. Hierbei sollte nicht unberücksichtigt bleiben, dass in verschiedenen Relationen sich für einen Teil unserer Kunden auch Vorteile ergeben haben.

Vorschläge für Fahrplanänderungen können sinnvollerweise über die Fahrgastbeiräte oder die zuständigen lokalen Nahverkehrsorganisationen (LNO) der Gebietskörperschaften eingebracht werden. Eine Beteiligung der LNO ist erforderlich, da diese im Falle zusätzlicher Betriebsleistungen einen Teil der Kosten tragen müssen. Weiterhin können durch Fahrplanänderungen im SPNV auch Anpassungen der lokalen Verkehre notwendig werden. Beim Einbringen von Änderungsvorschlägen ist zu bedenken, dass der ÖPNV individuelle Wünsche nicht berücksichtigen kann, sondern möglichst viele Fahrgäste von den Änderungen profitieren sollten. Da die Bestellungen für den jeweils folgenden Jahresfahrplan spätestens Anfang April eines jeden Jahres bei den Eisenbahn-Verkehrsunternehmen vorliegen müssen, ist bei umfangreicheren Änderungen für das Einbringen der Vorschläge, Planung, Abstimmung und Prüfung mit einer Vorlaufzeit von 12 - 18 Monaten zu rechnen. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die konzeptionellen Änderungen sehr intensiv mit den lokalen Aufgabenträgern, den Eisenbahn-Verkehrsunternehmen und dem Fahrgastbeirat des RMV diskutiert und abgestimmt werden.

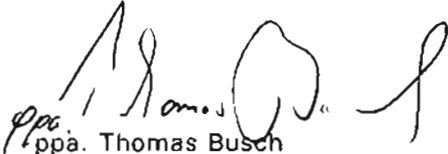
Auf der Main-Weser-Bahn, und hier vor allem auf dem am stärksten belasteten Streckenabschnitt Gießen – Frankfurt, sind verkehrlich sinnvolle Änderungen des laufenden Fahrplans kaum möglich. In den Spitzenverkehrszeiten sind in jeweiligen Hauptlastrichtungen die verfügbaren Trassen so weit ausgelastet, dass teilweise schon Änderungen im Minutenbereich oder bei einzelnen Zughalften nicht durchführbar sind. Zusätzlich können durch die Eisenbahn-Infrastruktur verursachte technische und betriebliche Einschränkungen Fahrplanänderungen erschweren oder verhindern. Unter diesen Randbedingungen ist eine Wiederherstellung des bisherigen Fahrplangefüges ohne Rückführung der IC-Trassen in die Lagen vor dem Fahrplanwechsel im Dezember 2009 nicht realisierbar.

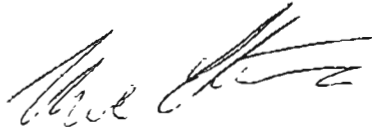
Seite 3

zum Schreiben vom 10. Mai 2010

In der Zeit vom 13. Dezember 2009 bis zum 12. März 2010 hat der RMV insgesamt 126 Kundenbeschwerden zu den Linien 30 und 40 erhalten. Davon bezogen sich 29 Beschwerden auf das neue Fahrplankonzept. Die anderen Kundeneingaben betrafen verschiedene Aspekte der aktuellen Betriebsqualität. Dieser Trend wurde auch von den LNO bestätigt. Dort gab es ebenfalls nur eine sehr geringe Anzahl von Kundeneingaben, die sich direkt auf den geänderten Fahrplan bezogen. Darüber hinaus wurde von mehreren Institutionen, insbesondere aus Marburg, auf die Nachteile der verschobenen IC-Lage hingewiesen. Die Deutsche Bahn AG hat jedoch erneut erklärt, dass aufgrund der Notwendigkeit einer wirtschaftlichen Erstellung des Leistungsangebotes im Fernverkehr und der fernverkehrsinternen Verknüpfungen eine Wiederherstellung der alten IC-Lagen nicht geplant ist.

Mit freundlichen Grüßen


ppa. Thomas Busch
Geschäftsbereichsleiter
Verkehrs- und Mobilitätsplanung


i. A. Uwe Stern
Netzentwicklung und Schienenverkehr