

## Tagesordnungspunkt

<b>DIE LINKE.</b>		<b>Antrag</b>
Datum:	31.08.2012	<b>2012/0419/KT</b>
<u>Antragsteller/in</u>	Stefanie Lohnes Bernd Vorlaeuffer-Germer	<b>Eingang Büro der Kreisorgane am 31.08.2012</b>
<b>Betreff:</b>	<b>Antrag der Gruppe DIE LINKE. Maßnahmen zur kurzfristigen Erhöhung der Sitzplatzkapazitäten auf der Taunusbahn (TSB)</b>	

### Beschlusstext

Der Kreisausschuss möge prüfen und in einer der nächsten Sitzungen des BPVU über das Prüfergebnis berichten:

1. Zur Erhöhung des dringend notwendigen Angebots an verfügbaren Sitzplätzen sollte zukünftig die Wagenkapazität im morgendlichen Berufsverkehr von Montag bis Freitag auf dem Streckenabschnitt Frankfurt am Main-Bad Homburg v. d. Höhe-Usingen dadurch aufgestockt werden, dass in diesem Abschnitt ausschließlich Voll- und Langzüge verkehren. Ein Leichtern oder Verstärken von Zügen mit unterschiedlichem Fahrzeugmaterial ist nahezu ausgeschlossen und wäre selbst bei einheitlichem Fahrzeugtyp in Usingen zu zeit- und personalaufwändig. Es bestünde ggf. die Möglichkeit, bestimmte Fahrten der TSB in Usingen zu brechen. Langzüge aus/in Richtung Frankfurt enden in Usingen, Gleis 2; Kurzzüge aus/in Richtung Brandoberndorf enden in Usingen, Gleis 1.

Fahrgäste mit Ein- oder Ausstieg in Stationen im Verlauf des restlichen Streckenabschnitts Usingen-Grävenwiesbach-Brandoberndorf müssten dann in Usingen auf den am Bahnsteig gegenüber bereit stehenden Zug umsteigen (Fußweg: 6 Meter, auch für mobilitätseingeschränkte Personen oder solche mit Gepäck zumutbar). Ein solches Verfahren ist in vergleichbaren Fällen weltweit üblich. Die planmäßige Umsteigezeit entspricht der derzeitigen "Pufferzeit" von max. drei Minuten. U.U. ist allerdings in bestimmten Fällen eine überschlagende Triebfahrzeugführerwende und eine Anpassung der Fahrplanlage im Minutenbereich erforderlich.

Dieser Vorschlag betrifft lediglich vier bis fünf Fahrten. Beim Einsatz von drei- anstelle von zweiteiligen Triebzügen würde sich die Sitzplatzkapazität auf dem nachfragestärksten Streckenabschnitt mit vorhandenem Fahrzeugmaterial so kostenneutral um 50 % erhöhen lassen. Warum, diese Frage sollte erlaubt sein, wurden die Bahnsteige zwischen Köppern und Usingen mit erheblichem finanziellen Aufwand auf eine Länge von drei LINT verlängert, wenn wegen fehlender Fahrzeugkapazitäten trotz Überfüllung der Züge meist nur in Doppeltraktion gefahren wird? Die Zugzielanzeiger an den Fahrzeugen und Unterwegsstationen sollten auf die Endstation programmiert werden, die mit Umstieg in Usingen erreicht wird.

Alle anderen Züge der TSB (also Montag bis Freitag etwa 90 %, Samstag und Sonntag 100 %) fahren unverändert bis Grävenwiesbach bzw. Brandoberndorf durch.

2. Es sollte ferner geprüft werden, ob durch diese Maßnahme das durch Fahrzeugmangel bedingte "Fahrplanloch" morgens durch zwei zusätzliche Abfahrten ab Usingen gemindert werden kann (Abfahrten ab Usingen Richtung Bad Homburg Montag bis Freitag derzeit: alle 15 Minuten; 7:53; 8:13; 8:53; 9:53; 10:23; usw. alle 30 Minuten)."

## **Begründung**

Die Taunusbahn war die erste kommunalisierte Eisenbahn der Bundesrepublik Deutschland. Ihr großer Erfolg zeigt sich u. a. auch in den alljährlich steigenden Zahlen ihrer Benutzer/innen. Doch inzwischen ist die TSB für jeden ersichtlich an ihren Grenzen angelangt; es ist dringend erforderlich, daß sie mit verschiedenen Mitteln weiter ertüchtigt wird. Die hier vorgeschlagenen Maßnahmen dürften weitgehend kostenneutral sein, könnten aber für die Fahrgäste von größerem Nutzen sein.