

Presse-Information

6. Dezember 2023

traffiQ
Lokale Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main mbH
Unternehmenskommunikation

Stiftstraße 9-17
60313 Frankfurt am Main
Tel.: 069 212-26893
presse@traffiQ.de | www.traffiQ.de

Stabilisierung des Nahverkehrsangebots in Frankfurt am Main

Mobilitätsdezernent Siefert: Wirksame Maßnahmen für ein verlässliches Angebot

Ab 27. Januar 2024 wird das Mobilitätsdezernat der Stadt Frankfurt am Main in Abstimmung mit der Nahverkehrsgesellschaft traffiQ und den Verkehrsunternehmen Maßnahmen zur Stabilisierung des Angebots der städtischen Bahnen und Busse vornehmen. Damit begegnet die Stadt dem anhaltenden Mangel an Fahrpersonal.

Fahrplananpassungen bringen Verlässlichkeit

„Die Fahrgäste wünschen sich ein verlässliches Angebot bei Bahnen und Bussen“, erklärt Frankfurts Mobilitätsdezernent Wolfgang Siefert. „Und besonders die Fahrerinnen und Fahrer, die seit Beginn der Corona-Pandemie vollen Einsatz gebracht haben, um den Fahrplan zu erfüllen, sind an ihre Grenzen gekommen. Für ihren Einsatz möchte ich ihnen danken. Damit wir nicht in einen Teufelskreis von Ausfällen, Ersatzdiensten und Krankheit kommen, braucht das Fahrpersonal Zeit zum Luftholen“. Aus diesem Grund wird die städtische Nahverkehrsgesellschaft traffiQ ab 27. Januar 2024 bei Bahnen und Bussen das Angebot mit Augenmaß anpassen. „Wir wollen einen ehrlichen Fahrplan für unsere Fahrgäste anbieten“, stellt traffiQ-Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing Tom Reinhold fest. „Keine Verbindung wird eingestellt, jede Haltestelle wird weiterhin bedient werden – aber Takte werden gedehnt und Parallelverbindungen eingestellt“. Soweit möglich, soll gleichzeitig das Platzangebot durch längere U-Bahnzüge und den Einsatz von Gelenkbussen erweitert werden. Für die Fahrgäste bedeutet das nur wenige Minuten längere Wartezeiten bei höherer Zuverlässigkeit. Tom Reinhold ist sich sicher, dass dieser Ansatz, mit der aktuellen Personalsituation umzugehen, auf Verständnis und Zustimmung bei den Fahrgästen trifft.

Michael Rüffer, VGF-Geschäftsführer, erklärt: „Die Fahrtausfälle der vergangenen Wochen haben unterschiedliche Gründe: Entscheidend ist der branchenübergreifend wirkende Fachkräftemangel, der auch die Rekrutierung von Fahrerinnen und Fahrern schwierig macht. Erschwerend kommt ein bisweilen hoher Krankenstand hinzu. Seit geraumer Zeit tun wir alles, um dieser Entwicklung entgegenzuwirken. Wir stehen dabei auf dem Arbeitsmarkt in starker Konkurrenz zu anderen Unternehmen aus unterschiedlichen Branchen, was auch an einer Fluktuation innerhalb der Belegschaft erkennbar ist. Zwei Aspekte stehen bei unseren Anstrengungen im Fokus: Zum einen das Betriebliche Gesundheitsmanagement, um Gesundheit und Gesunderhaltung der Kolleginnen und Kollegen weiter nachhaltig zu fördern. Zum anderen die Stärkung der Arbeitgebermarke VGF. Hierzu werden wir im kommenden Jahr eine neue Rekrutierungs-Kampagne lancieren, mit der wir weiter aktiv und offensiv Fahrerinnen und Fahrer – und andere Fachkräfte, die wir brauchen – an die VGF binden möchten.“

Nach derzeitigen Planungen soll der reduzierte Fahrplan bis zu den Sommerferien 2024 gelten. Die Verkehrsunternehmen sind optimistisch, dass die somit gewährte Zeit zur Entspannung beitragen wird und erste langfristige Maßnahmen zur Stabilisierung der Situation Wirkung zeigen.

„Machen wir uns nichts vor: Der Fachkräftemangel, der bundesweit nicht nur die Verkehrsbranche betrifft, wird weiterbestehen,“ sagt Wolfgang Siefert. „Wir werden aber in enger Abstimmung zwischen Mobilitätsdezernat, traffiQ und den städtischen Verkehrsunternehmen alle Register ziehen, um den Frankfurter Nahverkehr zu sichern. Mein persönlicher Anspruch ist kein reduziertes ÖPNV-Angebot, sondern ein zielstrebigem Ausbau, an dem als elementaren Baustein der Mobilitätswende kein Weg vorbeiführt.“

Ziel der Stabilisierungsmaßnahmen ist ein Fahrplan, der mit dem verfügbaren Personal zuverlässig bewältigt werden kann und Reserven bietet, um kurzfristige krankheitsbedingte Fahrtausfälle möglichst vermeiden zu können.

Fahrgastbeirat unterstützt Maßnahmen

Mit dem Fahrgastbeirat Frankfurt ist ausführlich über die Fahrtausfälle und mögliche Lösungsansätze diskutiert worden. Das Gremium befürwortet das jetzt geplante Vorgehen ausdrücklich. „Uns Fahrgästen ist ein reduziertes, dafür aber zuverlässiges Fahrtenangebot lieber als unkalkulierbare Ausfälle, die in ihrer Kurzfristigkeit noch nicht einmal in der Fahrplanauskunft wiedergegeben werden können“, erklärt Kai Werner, Mitglied des Sprecherteams.

Nach Informationen des Bundesverbandes Schienennahverkehr fehlen seinen Mitgliedsunternehmen allein rund 1.700 Fachkräfte im Fahrdienst. Die Mitglieder des

Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmen würden gerne rund 8.000 Fahrerinnen und Fahrer einstellen.

Wie sehen die Anpassungen aus?

Um zukünftig Ausfälle zu vermeiden, die heute in manchen Bereichen mehr als zehn Prozent der Fahrten ausmachen, passt traffiQ den Fahrplan auf vielen Linien an. Der Fokus liegt dabei auf Linien und Verbindungen mit einem dichten Fahrtenangebot und guten Alternativen. In räumlichen oder zeitlichen Randlagen hingegen wird die notwendige Grundversorgung unangetastet bleiben. Hier einige Beispiele:

- Auf den U-Bahnlinien U5, U6 und U7 werden die Takte gedehnt, etwa bei den Linien U6 und U7 in der Hauptverkehrszeit von 7,5 auf zehn Minuten. Diese Taktdehnung um nur 2,5 Minuten soll möglichst ausgeglichen werden durch mehr Wagen, so dass die Zahl der angebotenen Plätze nahezu unverändert bleiben kann.
- Die Linie U5 wird auf den Abschnitt Preungesheim – Konstablerwache zurückgenommen. Zur Weiterfahrt Richtung Hauptbahnhof stehen die Linie U4 sowie die S-Bahnen zur Verfügung.
- Die Straßenbahnlinie 14, deren Takt gedehnt wird, wird aus der westlichen Mainzer Landstraße herausgenommen, ihre vorläufige Endhaltestelle ist vorerst wieder der Gustavsburgplatz.
- Die Linie 12 wird meist nur mit jeder zweiten Fahrt über die Eissporthalle hinaus nach Fechenheim fahren.
- Auf den Linien 17 und 18 wird der Takt gedehnt, in der Hauptverkehrszeit verkehren sie alle zehn statt derzeit alle 7,5 Minuten.
- Im Busverkehr wird auf mehreren Linien, die sich durch kurze Fahrtabstände auszeichnen, der Takt gedehnt. Nach derzeitigen Stand sind hier auf den Buslinien 33, M34, 39, 40 und M43 Maßnahmen zur Stabilisierung des Fahrplans vorgesehen.
- Die Buslinie 79, die im morgendlichen Berufsverkehr das Angebot im Lyoner Viertel in Niederrad ergänzte, verkehrt – wie schon seit Juli – weiterhin nicht.

Die Feinplanungen finden zurzeit statt. Über die Angebotsanpassungen wird traffiQ im Januar 2024 im Detail informieren.

Fahrplanwechsel am 10. Dezember

Der aktuell bevorstehende Fahrplanwechsel bringt in diesem Jahr nur wenige Neuerungen. Entscheidend ist die Änderung der Busbedienung rund um Griesheim aufgrund der abgerissenen Omegabrücke.

Buslinien in Griesheim für mehr Pünktlichkeit neu geordnet

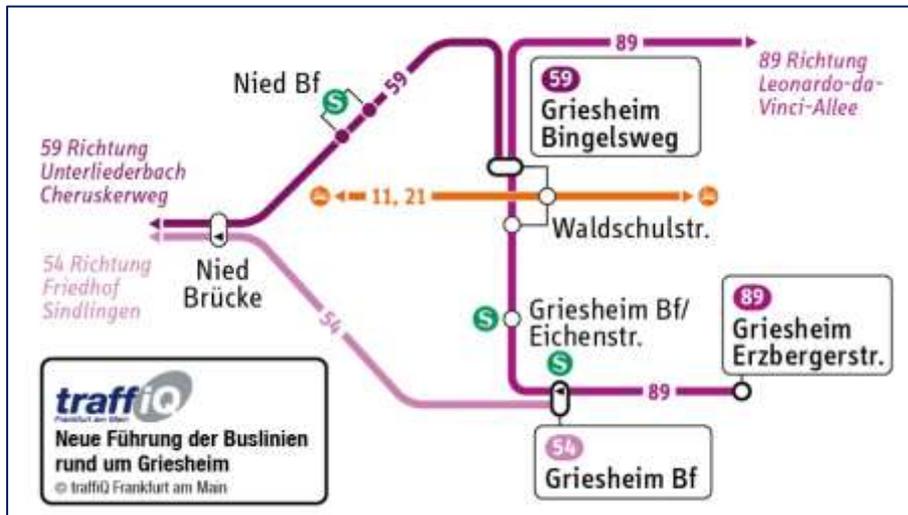
Durch den Entfall der Omegabrücke – der wichtigsten Querung der Bahnlinie in Griesheim – ist der Bahnübergang Elektronstraße noch stärker belastet als bisher. Betroffen sind davon auch die Buslinien 54 und 59, die bis dahin die Omegabrücke zum Überqueren der Bahnstrecke nutzen konnten. Unter den schwer kalkulierbaren Wartezeiten am Bahnübergang leidet ihre Pünktlichkeit zwischen Sindlingen und Rebstock (Linie 54) sowie zwischen Unterliederbach und Griesheim (Linie 59) auf ganzer Länge.

traffiQ ändert die Führung beider Linien daher zum 10. Dezember so, dass sie den Bahnübergang Elektronstraße nicht mehr befahren müssen: Die Linie 54 endet, von Sindlingen kommend, am Bahnhof Griesheim (Südseite). Die Linie 59 von Unterliederbach fährt durch die Oeserstraße und endet dann am Bingelsweg, wo gut zu den Straßenbahnen in der Mainzer Landstraße umgestiegen werden kann. „S-Bahn-Anschluss“ hat sie an der Station Nied. Damit, so ist traffiQ überzeugt, kann die Pünktlichkeit und Verlässlichkeit beider Linien wieder deutlich verbessert werden.

Neue Buslinie als barrierefreier Brückenersatzverkehr

Als „Lückenschluss“ richtet traffiQ eine neue Buslinie 89 ein. Sie bedient in Griesheim das Viertel um die Erzbergerstraße, überquert den Bahnübergang Elektronstraße und folgt dann dem bisherigen Weg der Linie 54 durch die Waldschulstraße und weiter bis zur Endhaltestelle Leonardo-da-Vinci-Allee im Rebstock. In Griesheim dient sie zugleich als barrierefreier „Brückenersatzverkehr“ zum Queren der S-Bahnstrecke. Sie verkehrt zumeist viertelstündlich.

Die Buslinie 89 wird zwar auch durch die Wartezeiten am Bahnübergang beeinträchtigt werden, aber so ist die Zahl der betroffenen Fahrgäste deutlich geringer. Zudem lassen sich bei einer vergleichsweise kurzen Linie Verspätungen leichter ausgleichen.



Digitale Medien informieren aktuell

Aufgrund der hohen Zahl an Fahrtausfällen gewinnen die digitalen Fahrplanmedien noch mehr an Bedeutung. Fahrplaninformationen werden natürlich wie bisher über rmv-frankfurt.de, die RMVgo-App und per Aushang veröffentlicht. Vorteil des „Digitalen“ gegenüber dem Gedruckten: In die Fahrplanauskunft und in die App werden die im Laufe eines Jahres zahlreichen Änderungen im Fahrplan etwa durch Baustellen, (Groß-) Veranstaltungen oder geplante Fahrtausfälle eingepflegt.