

Der neue Nachtverkehr in Frankfurt am Main

Schrittweise Weiterentwicklung des Nachtverkehrs in der Mainmetropole

Dipl.-Ing. Burkhard Proske, Dipl.-Ing. Christian Strunck; Frankfurt am Main

Betrachtet man die Entwicklung der Fahrpläne des Frankfurter Nahverkehrs in der Nachkriegszeit bis 1990, so ist selbst auf den starken Linien eine deutliche nächtliche Bedienungslücke von etwa 1 bis 5 Uhr festzustellen. Es bestand offensichtlich kein relevanter Bedarf an nächtlicher Mobilität.

Diese Lücke wurde in den folgenden Jahren zunächst stellenweise auf 1 bis 4 Uhr verkürzt. Mit dem Nahverkehrsplan 2006 wurde der Bedienungszeitraum der Tageslinien auf 4 bis 1 Uhr als Standard festgelegt. Im Dezember 2016 nahm schließlich mit der Linie 58 (Abschnitt Höchst–Flughafen) die erste Frankfurter ÖPNV-Linie einen 24-Stunden-Betrieb auf. Parallel zu dieser

Entwicklung der Tageslinien entwickelte sich ab 1990 ein Verkehr mit Nachtlinien, der nachfolgend näher beleuchtet wird.

Seit dem Jahr 2018 wachsen nun das Tages- und das Nachtnetz schrittweise zu einem integralen Angebot zusammen. Die Tendenz geht dabei zu einem 24-Stunden-Betrieb der starken ÖPNV-Linien an allen Wochentagen. Menschen in Frankfurt sind heute in zunehmendem Maße rund um die Uhr mobil.

Erstes Nachtbusnetz 1990

Ein erstes Nachtbusnetz („NachtCity-Buslinien“) wurde in der Silvesternacht 1989/1990 zunächst testweise eingeführt.

In den Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen verkehrten fortan vier zuschlagpflichtige, die Stadt radial durchquerende „Durchmesserlinien“ N1 bis N4. Zentraler Umsteigeknoten war die Konstablerwache, wo Treffen um 1:30, 2:00, 2:30, 3:30 und 4:30 Uhr stattfanden. Wie bereits erwähnt, endeten die starken Tageslinien dabei um 1 Uhr und begannen um 5 Uhr. Das neue Nachtbusnetz wurde pro Wochenende von rund 1000 Kunden genutzt.

Zweites Nachtbusnetz 2001

Zum 15. Juni 2001, zeitgleich mit dem Evangelischen Kirchentag, wurde ein komplett überarbeitetes Nachtbusnetz eingeführt. Ziel war ein flächendeckendes Netz, das auch bisher nicht erschlossene Stadtteile bediente. Netzknoten blieb die Konstablerwache, nun benannt als „nachtbus-Zentralstation“. Dort fanden die Abfahrten von 1:30 bis 3:30 Uhr im 30-Minuten-Takt

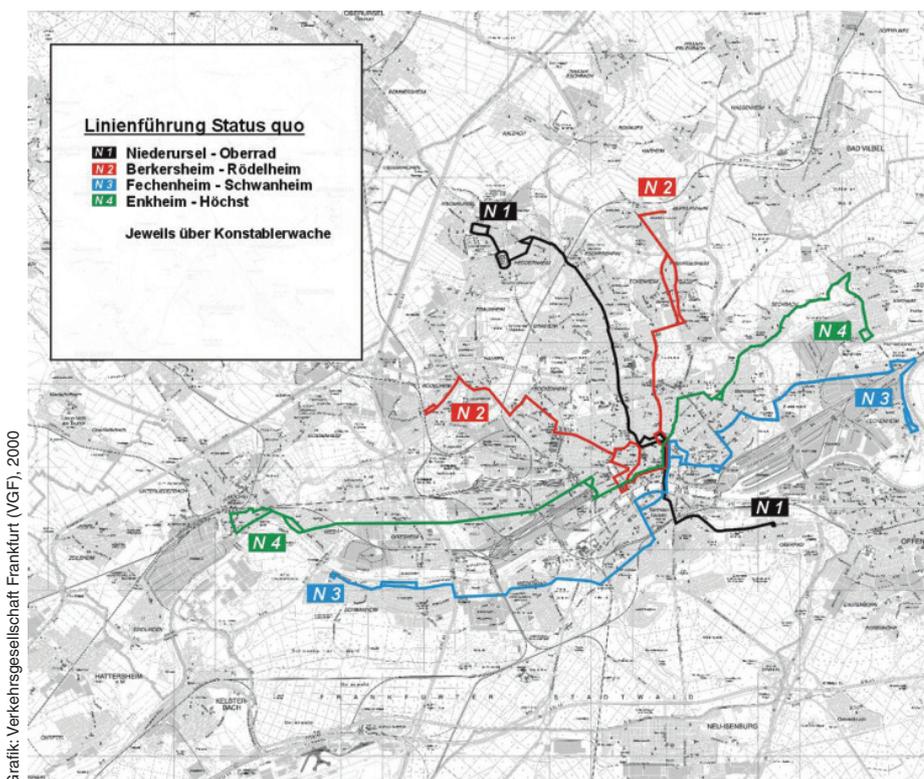


Abb. 1: Das Liniennetz der Frankfurter Nachtbusse von 1990 bis 2001.

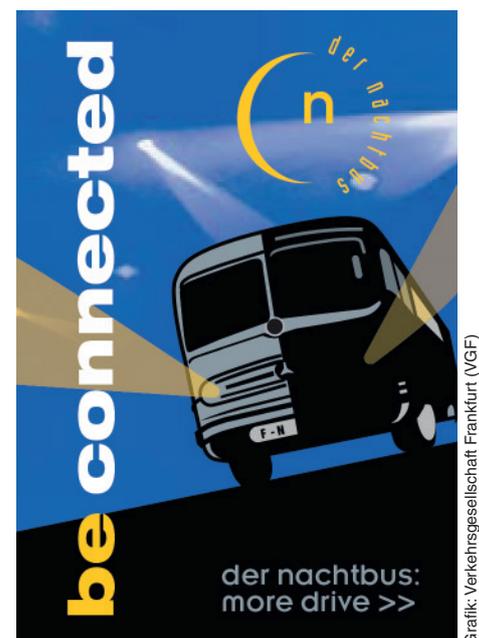


Abb. 2: Werbung für den Nachtbus 2001.



Zum Autor

Dipl.-Ing. Burkhard Prose (45) ist seit 2011 bei traffiQ tätig und konzipiert das Leistungsangebot für Frankfurts Busse und Bahnen. Hierzu gehören die Gremienvorlagen zu den Veränderungen des Fahrplanangebotes und die Überarbeitung von Angebotskonzepten. In Frankfurt für den ÖPNV tätig ist Prose bereits seit dem Jahr 2003. Bei einem großen privaten Busbetreiber verantwortete er als Assistent der Geschäftsführung und stellvertretender Betriebsleiter neben dem Betrieb auch den Kontakt zu Aufgabenträgern und die Betriebsplanung. Nach einer kaufmännischen Lehre studierte Prose Verkehrsingenieurwesen an der TU Dresden.



Zum Autor

Dipl.-Ing. Christian Strunck (44) arbeitet seit 1999 für den Frankfurter ÖPNV, zunächst als Leistungsplaner bei der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF), dann ab 2002 im Bereich Planung von traffiQ. Hier ist er unter anderem prozessverantwortlich für das Angebotskonzept Schiene und für die Leistungsplanung der Busse und Bahnen in Frankfurt. Strunck studierte Bauingenieurwesen mit Schwerpunkt Verkehrswesen an der TU Darmstadt, an der er bis heute Vorlesungen zum Thema ITF hält.

statt, passend zu den mittlerweile üblichen Bedienzeiten der Tageslinien von 4 bis 1 Uhr. Die Konstablerwache war mit ihrer Lage auf der Zeil und der übersichtlichen Haltestellenanordnung für die acht gleichzeitig abfahrenden Nachtbusse n1 bis n8 gut geeignet. Mit der Einführung des neuen Netzes wurde der bisherige Nachtbus-Zuschlag abgeschafft.

Das Netz wurde als Abbringernetz mit hoher Erschließungswirkung konzipiert. Für den Rückweg in die Innenstadt musste man teils unattraktive Umwege in Kauf nehmen. Die konkreten Linienführungen wurden umlauforientiert so gewählt, dass der Netzknoten Konstablerwache jeweils zu den Minuten :25 und :55 wieder erreicht wurde. Teilweise kamen dabei Ringe und Umwege zum Einsatz, um eine zeitgerechte Ankunft im Knoten sicherzustellen.

Das neue Produkt „der nachtbus“ wurde durch Marketingmaßnahmen intensiv begleitet, zum Beispiel mit Kampagnen, Internetseiten und Veranstaltungen.

„der nachtbus“ – ein lokales Produkt wird regional

Binnen weniger Monate wurde anhand steigender Fahrgastzahlen deutlich, dass „der nachtbus“ in Frankfurt erfolgreich unterwegs war. Daraus entstand in benachbarten Städten und Gemeinden der Wunsch, auch angebunden zu werden. Den Anfang machte im Fahrplanjahr 2003 Eschborn, das durch die Verlängerung der (lokalen) Linie n1 und der Liniennummer n11 ab Rödelheim erreicht wurde.

Daran angelehnt wurden im Fahrplanjahr 2004 von der Konstablerwache die Linien n31 nach Oberursel und n32 nach Bad Homburg durch die jeweiligen Städte eingeführt. Es folgten 2007 die Linien n64 (Anschluss nach Maintal ab Dieselstraße) und n71 (nach Darmstadt).



Grafik: Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF)

Abb. 3: Schematisches Nachtbusnetz 2003.

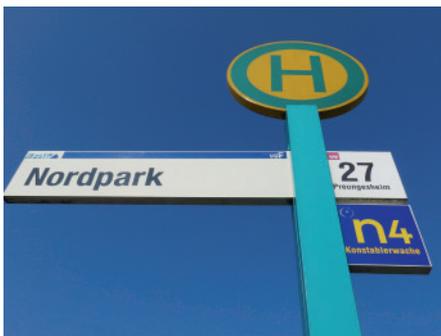


Foto: Christian Strunck, traffiQ

Abb. 4: Beschilderung „der nachtbus“ an einer Frankfurter Bushaltestelle ab 2002.



Abb. 5: Nachtbus 2002: Seitenscheibenaufkleber.

Grafik: Verkehrsgesellschaft Frankfurt

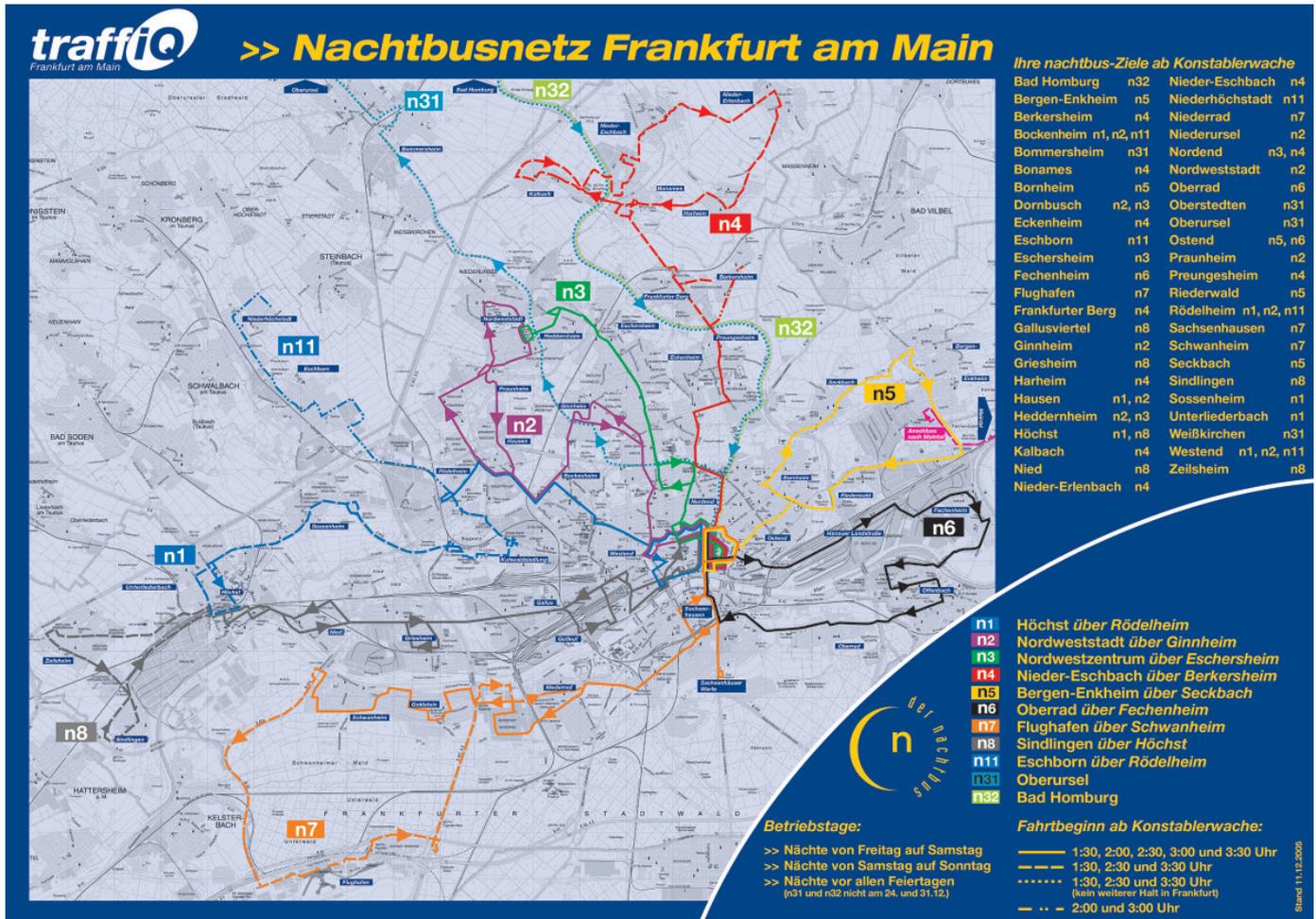


Abb. 6: Topografisches Nachtbusnetz 2006.

Im Jahr 2010 kamen die regionalen Nachtbusverkehre des RMV hinzu. Diese trugen die Produktbezeichnung „nachtbus rhein-main“ und ergänzen das entstandene Netz mit Anschlüssen an der Konstablerwache oder an außenliegenden Verknüpfungsstellen. So entstanden beispielsweise Verbindungen nach Neu-Anspach, Friedrichsdorf, Hanau, Rüsselsheim, Hofheim und Eppstein.

Alle regionalen Nachtbusverbindungen waren mit dem lokalen Frankfurter Nachtbusnetz fahrplantechnisch an der Konstablerwache oder anderen Verknüpfungspunkten verbunden. Der Betrieb erfolgte je nach erwarteter Nachfrage überwiegend im Stunden- oder Zweistundentakt, es wurden aber auch Einzelfahrten angeboten.

Die Kapazität der „nachtbus-Zentralstation“ war jetzt an organisatorische Grenzen gelangt. Weitere Abfahrten oder Fahrziele wären aufgrund der Platzverhältnisse schwer realisierbar gewesen. Bei den halbstündlichen Regelabfahrten standen bis zu 14 Busse zum gegenseitigen Umstieg bereit.

Ab Dezember 2009 „täglich-nächtlich“

Zurück zur Entwicklung des lokalen Nachtbussystems: Einzelne Nutzergruppen userten immer wieder den Wunsch, die bislang nur in Wochenend- und Feiertagsnachten fahrenden Busse doch endlich „täglich-nächtlich“ einzusetzen. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 machte das Nachtbusnetz einen entscheidenden Schritt: Die Nächte zu Montag bis Freitag erhielten erstmals einen Nachtverkehr. Dies war die Geburtsstunde des 24-Stunden-ÖPNV in Frankfurt am Main.

Gelenkbusse und Viertelstundentakt gegen Kapazitätsprobleme

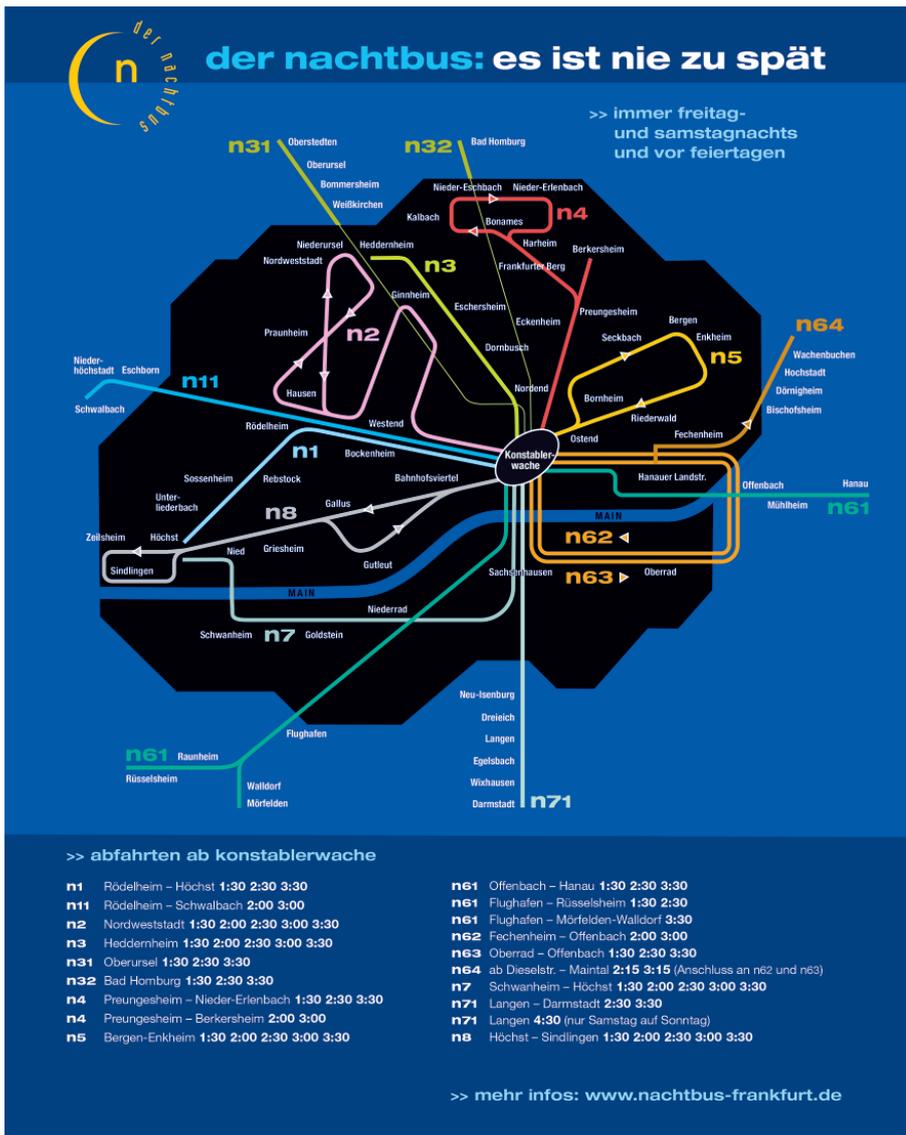
Allein auf den lokalen Nachtbuslinien wurden im Jahr 2010 bereits mehr als 5000 Kunden pro Wochenende gezählt. Zunehmende Nachfrage führte auf den starken Linien, insbesondere auf der Linie n8 nach

Höchst, zu Kapazitätsproblemen. Diese wurden ab Ende 2010 durch den Einsatz von Gelenkbusen anstatt der im Nachtverkehr bislang üblichen Standardbusse behoben.

Dieses Vorgehen war allerdings auf anderen Linien nicht möglich, da die Linienwege in Hinblick auf eine gute Erschließung häufig durch eng bebaute Siedlungen und alte Ortslagen führten. Den wachsenden Kapazitätsproblemen in Wochenendnächten begegnete man ab Ende 2013 auf einigen Linien mit Verstärkungen in der Nacht von Samstag auf Sonntag auf einen 15-Minuten-Takt. Nunmehr fanden um 1:45, 2:15, 2:45 und 3:15 Uhr zusätzlich „kleine“ Nachtbustreffen der beteiligten Verstarkungsfahrten an der Konstablerwache statt.

Bessere Flughafenbindung mit Nacht-S8 und S8

Im Dezember 2013, rund zwei Jahre nach Einführung des Nachtflugverbots mit der daraus resultierenden Anpassung der



Grafik: traffiQ Frankfurt am Main

Abb. 7: Der Nachtbus: schematisches Nachtbusnetz 2007.

Schichtwechselzeiten am Flughafen, wurden zusätzliche Fahrten der S8 zwischen Wiesbaden, Flughafen, der Frankfurter

City und Hanau angeboten. Als dieses Angebot, auch wegen entsprechender Nachfrage, im Folgejahr auf einen durch-

gehenden Stundentakt („Rund-um-die-Uhr-Betrieb“) umgestellt wurde, begannen unglücklicherweise nächtliche Sperrungen des S-Bahn-Tunnels für knapp drei Jahre. Grund war der Einbau eines neuen, elektronischen Stellwerks für die Frankfurter S-Bahn. Die Nacht-S-Bahnen wurden daher über den Südbahnhof umgeleitet. Die Innenstadterschließung des Nachtverkehrs erfolgte komplett mit lokalen und regionalen Nachtbussen.

Als Pilot wurde auf der Buslinie 58 auf dem Abschnitt Höchst Bahnhof – Flughafen Terminal 1 ein 24-Stunden-Betrieb angeboten. Erstmals verkehrte eine Tageslinie, die im Übrigen erst zum Fahrplan 2004 eingeführt worden war, auch im durchgehenden Nachtverkehr, und zwar täglich.

Dezember 2017: Vorstufe bei U-Bahn und S-Bahn

Aufgrund der weiter steigenden Nachfrage in den Wochenendnächten und den fehlenden räumlichen Möglichkeiten, den Sammelanschluss an der Konstablerwache zu erweitern (für einen noch dichteren Takt, mehr Fahrzeuge oder mehr Gelenkbusse), waren neue Lösungen zu erarbeiten. Außerdem hatte das Nachtbusnetz von 2001 neben den beschriebenen Vorteilen auch einige Nachteile. Die Linienführungen wurden als Folge der großen Erschließung relativ unübersichtlich. Es ergaben sich komplizierte Fahrwege mit langen, teils unattraktiven Fahrzeiten. Das „alte“ Netz von 2001 war ein „Partynetz“, also ein Abbringernetz. Zunehmend kam aber der Nachtverkehr als Zubringernetz in den Blick, denn der ÖPNV sollte zu jeder Zeit in der Lage sein, Menschen zum Beispiel schnell zu ihren Arbeitsplätzen zu befördern.

Das Nachtnetz konnte sich nur durch den Einsatz von U-Bahnen und Straßenbahnen weiterentwickeln. Gleichzeitig erarbeitete der RMV Pläne, in den Wochenendnächten neben der S8 auch auf den übrigen S-Bahn- und einigen Regionalstrecken einen durchgehenden Nachtverkehr anzubieten.

Die sogenannte Vorstufe des S-Bahn-Nachtverkehrs wurde zum Dezember 2017 in Betrieb genommen. Zum gleichen Zeitpunkt nahm die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) erstmals einen durchgehenden Betrieb über U-Bahnlinien in den Wochenendnächten auf. Diese Vorstufe bestand aus der Linie U4 zwischen Bockenheimer Warte und Seckbacher Landstraße sowie der U8 zwischen Südbahnhof und



Foto: Christian Strunk, traffiQ

Abb. 8: Nachtbus-Zentralstation – Haltestellen „nachtbus frankfurt am main“ 2016.

Heddernheim. Aufgrund der fehlenden S-Bahn in der Innenstadt kam der U-Bahn die Brückenfunktion zwischen der Innenstadt und den S-Bahnen am Hauptbahnhof (U4) sowie Südbahnhof (U8) zu.

Schon nach diesem ersten Schritt wurde deutlich, dass die Zukunft des Nachtverkehrs auf einem Kernnetz – zumindest am Wochenende – dem Schienenverkehr gehören würde. Positive Resonanz in der Öffentlichkeit und Fahrgastzahlen weit über den bisherigen Buskapazitäten regten zu weiteren Schritten an.

Dezember 2018: Wochenende Vollstufe bei S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn ...

Zum Dezember 2018 ging neben dem durchgehenden 30-Minuten-Takt der S8 (Abschnitt Flughafen–Konstablerwache, an Wochenenden bis Offenbach Ost) bei



Abb. 9: Nachtbus Innenaufkleber 2010.

der U-Bahn die Vollstufe des Nachtverkehrs an den Start. Zusätzlich verkehren seitdem die Linien U5 und U7. Die Nachtfahrten der Linie U8 werden auf dem Linienweg Südbahnhof–Heddernheim–Riedberg–Nieder-Eschbach durchgeführt. Durch die Verlängerung des Tages-Linienswegs über den Riedberg hinaus bis Nieder-Eschbach kann auch auf der Nord-

Süd-Strecke eine Linie alle wichtigen Abschnitte bedienen.

Im Straßenbahnbereich erhielten zwei starke Linien (11 und 16) auf ihren gesamten Linienwegen einen durchgehenden Nachtverkehr. Ergänzt werden sie durch die abschnittsweise Bedienung der Linien 12 (Schwanheim–Konstablerwache) und 18

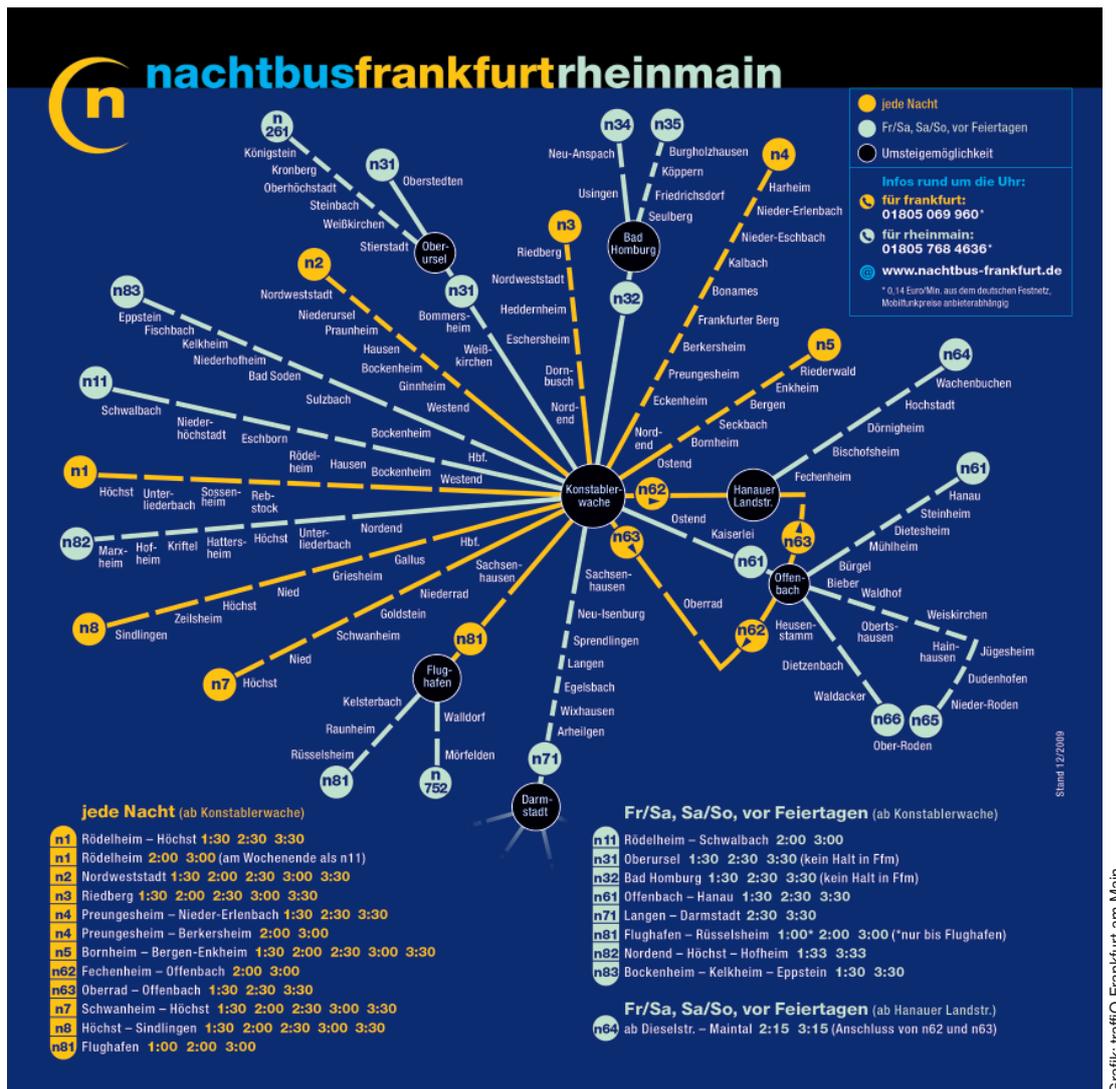


Abb. 10: Schematisches Nachtbusnetz 2010.

Grafik: traffiQ Frankfurt am Main



Abb. 11: Kampagne anlässlich des neuen Nachtverkehrs 2018.

(Konstablerwache–Preungesheim). An der Konstablerwache wechseln die Fahrzeuge jeweils gegenseitig die Liniennummer und ermöglichen den Fahrgästen so eine umsteigefreie Weiterfahrt. Auf allen genannten U-Bahn- und Straßenbahn-Strecken wird ein 30-Minuten-Takt angeboten.

... und Busverkehr in Ergänzung der Schiene

Das neue Wochenend-Nachtnetz wurde ergänzt durch den nächtlichen Einsatz von Tages-Buslinien. So gibt es seit Dezember 2018 neu und teilweise nur abschnittsweise Nachtverkehr auf über zehn Tageslinien.

Die Vorteile des neuen lokalen Nachtverkehrs liegen auf der Hand: Es muss kein zweites Netz „erlernt“ werden, sondern man kann auf den im Tagesverkehr gelerten Wegen reisen. Direktere Linienführungen und der Einsatz von U-Bahnen und Straßenbahnen machen das Nachtnetz schneller und leistungsfähiger. Auch für stadteinwärts fahrende Fahrgäste wird es deutlich attraktiver.

Diese vielfältigen Vorteile werden durch einen Nachteil erkauft. Die bisherige sehr breite Flächenwirkung kann nicht mehr erreicht werden. Für eine geringe Anzahl an Fahrgästen wird der Fußweg zwischen Start oder Ziel und Haltestelle etwas länger. Auch ist nicht mehr das gesamte Stadtgebiet umsteigefrei aus der Innenstadt erreichbar. In der Summe weisen aber die bereits nach wenigen Wochen gezählten mehr als 7000 Kunden pro Wochenende auf eine deutliche Attraktivitätssteigerung hin.

Ab Dezember 2020 täglich: der neue Frankfurter Nachtverkehr

Das Ziel des neuen Nachtverkehrs: ein Netz, das immer in Betrieb ist, und zwar mindestens im Halbstundentakt. An allen Tagen, in allen Nächten. Dieses Ziel war für das Wochenende erreicht, aber wie war eine Übertragung auf alle Nächte möglich?

Schritt 1: Der neue schienennahe Nachtbus

Seit Dezember 2018 verkehrten in den Wochenendnächten Tagesbuslinien, während in den Nächten vor Montag bis Freitag das bisherige Nachtbus-Netz fortbestand. Dieses Nebeneinander von zwei grundlegend verschiedenen Nachtnetzen stellte für den Fahrgast eine unübersichtliche Lösung dar. Einfacher zu handhaben wäre ein in allen sieben Nächten der Woche identisches Nachtverkehrsangebot. Allerdings ist bei der vergleichsweise geringeren Nachfrage unter der Woche der höhere Aufwand für den Einsatz von U-Bahnen und Straßenbahnen (noch) nicht zu rechtfertigen.

Deswegen werden in den Werktagsnächten statt der Schienenverkehrslinien Busse auf möglichst schienennahen Linienwegen eingesetzt. So befährt eine neue Nachtbuslinie N4 den Weg der Linie U4 – so identisch es eben an der Oberfläche geht. Nach diesem Prinzip verkehren neben der N4 auch die Linien N5, N7, N8, N11, N12, N16 und N18. Diese Linien bilden das neue schienennahe Nachtbusnetz – zur Unterscheidung vom alten Produkt nun bezeichnet mit großem „N“.

Schritt 2: Die neuen Metrobusse fahren immer

Zum Dezember 2020 wurden entscheidende Verbesserungen im ÖPNV-Angebot der Stadt Frankfurt am Main umgesetzt, um die wachsenden Herausforderungen (Klimaschutz, umfassendes Mobilitätskonzept) meistern zu können. Die nachfragestärksten Buslinien sind jetzt als Metrobus-Linien mit klar definierten Produktmerkmalen unterwegs. Hierzu gehört neben dichten Takten auch der 24-Stunden-Betrieb an allen Tagen der Woche und damit ein Nachtverkehr im 30-Minuten-Takt.

Damit sind die Linien M32, M34, M36, M43, M55, M60 und M72 Teil des Nachtnetzes. Mit den Halbringlinien M32 und M34 werden erstmals auch Tangentialverbindungen in der Nacht angeboten. Metrobusse

Grafik: traffiQ Frankfurt am Main

Deine Nacht Linien

Mehr Frankfurt erleben – die ganze Nacht!
Am Wochenende und an Wochentagen: S-Bahnen, U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse fahren auf ausgewählten Streckenabschnitten.

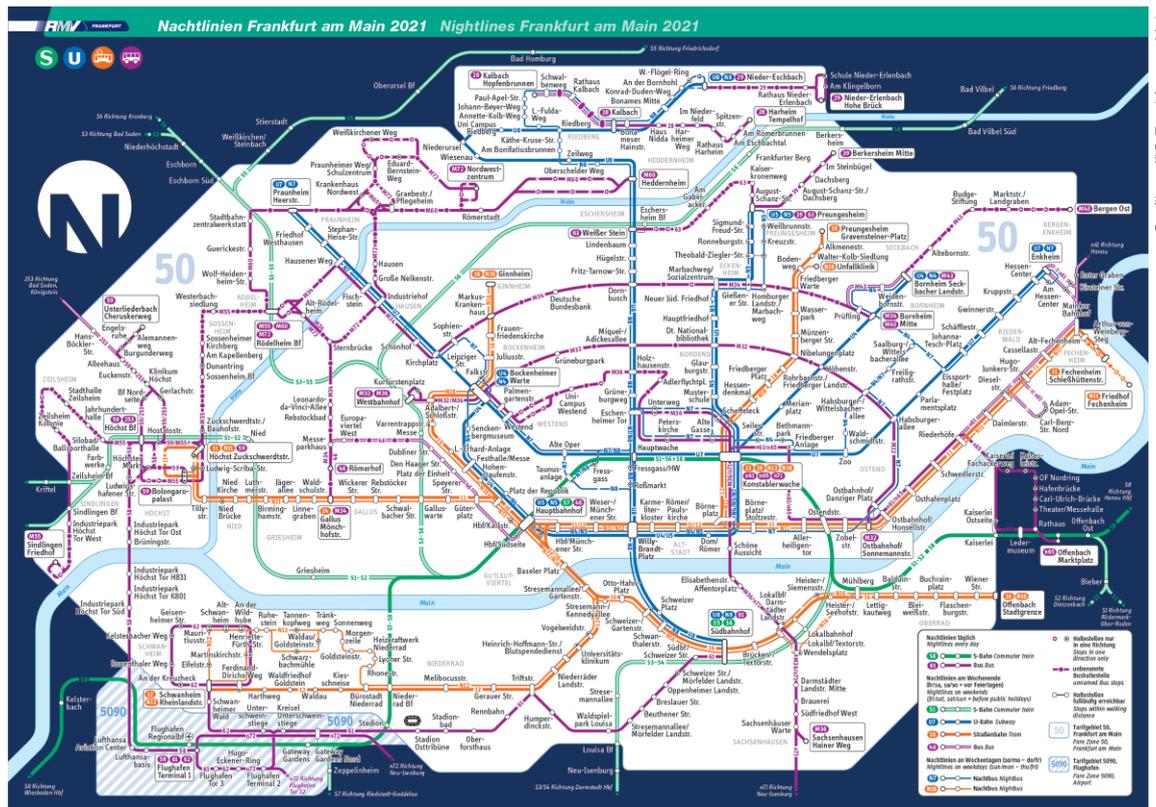
| | |
|--|---|
| <p>am Wochenende (fr-sa + vor Feiertagen)</p> <ul style="list-style-type: none"> S S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7 und S8 U U4, U5, U7 und U8 (via Riedberg bis Nieder-Eschbach) 11, 12, 16 und 18 28, 29, 36, 39, 43, 46, 54, 55, 58, 59, 60, 61, 62, 63 und 72 n n61, n65, n71, n72 und n96 | <p>an Wochentagen (so-do)</p> <ul style="list-style-type: none"> S S8 58 n n1, n2, n3, n4, n5, n7, n8, n41, n62, n63, n65, n71 und n72 |
|--|---|

Alle Linien, alle Zeiten: www.rmv.de
RMV-Servicetelefon rund um die Uhr: 069/24 24 80 24

Fahrplan: Jetzt RMV-App checken!

Abb. 12: Anzeige: Nachtverkehr 2019.

Abb. 13: Neues Nachtliniennetz ab Dezember 2020.



Grafik: traffiQ Frankfurt am Main

stellen damit einen wesentlichen Teil des Nachtverkehrs dar.

Schritt 3: Aufwertung sonstiger wichtiger Buslinien

Buslinien mit wichtiger Erschließungswirkung, die bislang nur am Wochenende unterwegs waren, fahren nun täglich und sichern damit auch außerhalb der Hauptachsen die 24/7-Erschließung.

Für das ganze Stadtgebiet gilt nun das „Mobilitätsversprechen“: Ein Fahrtenangebot rund um die Uhr, grundsätzlich mindestens alle 30 Minuten – und das auf einem Kernnetz, das jeden Tag gültig ist.

Die Rolle der Frankfurter Nahverkehrsgesellschaft traffiQ

traffiQ kommt als städtischer Aufgabenträgerorganisation die Aufgabe der Koordination des Nahverkehrs auf lokaler Ebene zu. Die Wünsche und Erfordernisse von Kunden und Politik, aber auch von Verkehrsunternehmen und Verbund werden zu einem für alle erkennbaren und attraktiven Produkt zusammengefügt. Die gesamte Entwicklung des lokalen U-Bahn-, Straßenbahn- und Busverkehrs wird von der Konzeption bis hin zur minutengenauen Fahrplanung durch traffiQ ausgearbeitet.



Abb. 14: Metrobus-Anzeige 2020.

Grafik: traffiQ Frankfurt am Main

Zusammenfassung/Summary

Der neue Nachtverkehr in Frankfurt am Main

Die Autoren beschreiben die Entwicklung des nächtlichen ÖPNV in Frankfurt am Main. Vom ersten Nachtbus bis zum heutigen 24-Stunden-Betrieb geben sie Einblicke in die Hintergründe von Bedienungszeiten, Takten und Konzeptionsideen und somit in die Arbeit der Angebotsplanung der Frankfurter Nahverkehrsgesellschaft traffiQ. Dabei wird erläutert, wie aus kleinen Anfängen ein umfassendes Mobilitätsversprechen geformt wurde.

The new night transport service in Frankfurt/Main

The authors describe the development of the night-time public transport in Frankfurt/Main. From the first night bus to today's 24h-operation, they give a glimpse into the background of service times, frequencies and concept ideas and thus into the service design of the Frankfurt local transport company traffiQ. The explain, how a comprehensive mobility promise was developed from first little steps.