



Regionalverband Großraum Frankfurt e.V.

06.12.2019

PRESSEMITTEILUNG

Die Zukunft des ÖPNV im Rhein-Main-Gebiet

Fahrgastverband PRO BAHN fordert Runden Tisch für Infrastrukturprojekte

(Frankfurt am Main, am 06. Dezember 2019)

Der RMV startet mit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019 eine beachtenswerte Qualitätsoffensive, um dem steigenden Bedarf an Beförderungskapazitäten halbwegs gerecht zu werden. Das verdient Lob und Anerkennung.

Die neue Station Gateway Gardens öffnet, einhergehend mit einer Angebotsaufstockung auf der S8 und S9, fristgerecht am 15. Dezember, auch wenn noch zahlreiche kleinere Restarbeiten offen sind. Der S-Bahntakt aller „Tunnellinien“ wird deutlich verdichtet, es gibt mehr Frühzüge und noch öfters werden S-Bahnen als Langzüge unterwegs sein. Es verkehren zusätzliche Expresszüge auf der RheingauLinie und endlich sind auch die lange versprochenen „Sprinter“ auf der Kinzigtalbahn über Fulda hinaus sogar bis Bad Hersfeld und Bebra unterwegs, was auf der Strecke bis zu fünf Nahverkehrszüge pro Stunde bedeutet. Das Angebot auf der Main-Neckar-Bahn wird mit einer ambitionierten Trennung und Vereinigung der Dosto-Triebwagen in Neu-Edingen/Friedrichsfeld in Richtung Mannheim und Heidelberg fast verdoppelt. Auch auf vielen Nebenstrecken, wie der Ländchesbahn (21), der Dreieichbahn (61), der Pfungstadt Bahn (66) und der Königsteiner Bahn (12) gibt es deutliche Verbesserungen. Zur Entlastung der im Berufsverkehr oft überfüllten Züge werden auf der RB12 als „E“xperiment erstmals V-Busse als Verdichter eingesetzt.

Das alles sind erste Maßnahmen für die anstehende Verkehrswende auf einem heute schon völlig überlasteten Schienennetz, das damit seine Kapazitätsgrenze erreicht hat. Jetzt müssen schleunigst die lange geplanten Maßnahmen in die Ertüchtigung der Infrastruktur zügig umgesetzt werden, fordert nicht nur der Fahrgastverband PRO BAHN Frankfurt.

Der Regionalverband Frankfurt des Fahrgastverbandes hat alle für eine Verkehrswende dringend erforderlichen Infrastrukturprojekte, basierend auf dem Erkenntnisstand vom Sommer 2019, für den ÖPNV im Rhein-Main-Gebiet zusammengestellt. Diese wurden entsprechend ihrer Priorität gewichtet und fünf Rubriken zugeordnet, wobei innerhalb der Abteilungen die Auflistung in alphabetischer Reihenfolge und nicht nach der Bedeutung der Projekte erfolgt (Anlage).

Bauvorhaben, bei denen zumindest der erste Spatenstich erfolgt ist, finden sich in der **Spalte A**. Dringliche Projekte, die zwingend erforderlich sind und deren Umsetzung kurzfristig, also noch in den 2020-er Jahren erfolgen muss, enthält die **Spalte B**. Die **Tabelle C** beinhaltet ebenfalls dringliche Projekte, deren Umsetzung mittelfristig, also spätestens in den 2030-er Jahren zu erfolgen hat. Da nicht alle Vorhaben gleichzeitig in Angriff genommen werden können, wurden als sinnvoll erachtete Projekte, die einen gewissen Aufschub erlauben und in dem Zeitraum nach 2040 fallen, in der **Spalte D** aufgenommen. Die **Rubrik E** enthält schließlich denkbare Vorhaben, deren Umsetzung längerfristig dann möglich sein könnte, wenn eine Machbarkeitsstudie und die Wirtschaftlichkeitsprüfung positiv ausfallen sollten.

Zu den wohl wichtigsten Infrastrukturprojekten zählen die **Neubaustrecken Frankfurt - Mannheim** (B16) und die **Ausbaustrecke Hanau – Fulda** (B12) sowie der **viergleisige Ausbau der Strecken Frankfurt – Hanau** (B10), **Frankfurt – Friedberg** (B2) und **Kelsterbach – Mainz** (B13). Unverzichtbar ist auch die Erweiterung der Strecke zwischen Frankfurt Hauptbahnhof und Stadion auf sechs Gleise (B9) in Verbindung mit der Errichtung einer **dritten Niederräder Mainbrücke** (B1). Die Verwirklichung dieser Maßnahmen ist Voraussetzung dafür, dass der Schienennahverkehr, um den Anforderungen in Zukunft zu genügen, noch weiter verdichtet und optimiert (Fahrzeitgewinn) werden kann.

Fahrgastverband PRO BAHN fordert Runden Tisch für Infrastrukturprojekte – Seite 2

In den meisten anderen Bundesländern genießt die Elektrifizierung von Nebenstrecken große Priorität. Nicht so in Hessen, bedauert PRO BAHN. Hier setzt man unverständlicherweise auf wenig energieeffiziente Fahrzeugkonzepte, die die Primärenergie nur zu einem geringen Teil ausnutzen. Verkehrswissenschaftler favorisieren eine Oberleitung auch auf Nebenstrecken mit einem ausreichend hohem Verkehrsaufkommen oder als Lückenschluss (als Umleitungsstrecke). Die in Frage kommenden Linien zeigt PRO BAHN in der anhängenden Liste unter A4 bis A7 bzw. B2 bis B6 auf.

Bis 1913 und noch einmal für eine kurze Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg gab es auf der Frankfurter Hafenbahn planmäßigen Personenverkehr nach Limburg bzw. später nach Königstein. Zur Entlastung des Frankfurter S-Bahn Tunnels sollte die Idee einer Mehrsystembahn von Frankfurt Höchst über Griesheim und weiter über die Strecke der Frankfurter Hafenbahn bis zur Europäischen Zentralbank oder sogar bis zum Schwedler See zumindest eine Überlegung wert sein (D3). Alternativ könnte auf dem Abschnitt zwischen Griesheim Bahnhof und Osthafen auch eine Straßenbahn verkehren, die auf einer Teilstrecke ohne Oberleitung (von der Friedensbrücke bis zur Flößerbrücke) ihre Energie über mitgeführte Batterien erhalten könnte (D4).

Lediglich vier der insgesamt 61 in den Rubriken A bis D der Anlage aufgeführten Vorhaben befinden sich derzeit in der Umsetzung oder gehen, wie die Verkehrstation Gateway Gardens (A 1), termingerecht in Betrieb. Der zweigleisige Ausbau des „Homburger Damms“ liegt im vorgesehenen Rahmen (A3). Hinter dem Zeitplan befinden sich leider die Inbetriebnahme der Stadtbahnstrecke ins Europaviertel (Fertigstellung nunmehr erst 2024) und der viergleisige Ausbau der Main Weser Bahn bis Bad Vilbel (Dezember 2022?).

Bei einer groben - nicht amtlichen - Schätzung aller unter A bis D genannten Vorhaben kommt man schnell auf Baukosten von knapp 12 Milliarden Euro (Stand Juni 2019). Die Zeit der Sonntagsreden und populistischer Pressemitteilungen ist vorbei, meint Wilfried Staub von PRO BAHN. Nun müssen endlich zur Verhinderung eines unweigerlichen Verkehrskollapses im Rhein-Main-Gebiet genau terminierte Taten folgen. Nach den neusten Prognosen müssen zu allem Übel die zu erwartenden zukünftigen Steuereinnahmen deutlich nach unten korrigiert werden. Nicht alles, was vor einem Jahr also noch in überschaubarer Zeit machbar erschien, wird nur noch längerfristig finanzierbar sein. Die knapperen Ressourcen müssen daher ganz gezielt eingesetzt werden.

Es ist daher „Höchste Eisenbahn“, dass sich in Hessen ein runder Tisch aller Verantwortlichen etabliert und eine Prioritätenliste mit einem genauen Zeitplan für die späteste Inbetriebnahme der dringend anstehenden Verkehrsprojekte im Großraum Frankfurt aufstellt und deren termingerechte Umsetzung auch überwacht. Das vielerorts an den Tag gelegte Wunschdenken, ohne jedoch irgend geartete Initiativen zur Umsetzung an den Tag zu legen, bringt uns keinen Schritt zur Verwirklichung der dringend erforderlichen Verkehrswende weiter.

PRO BAHN richtet aber auch einen eindringlichen Appell an die unterschiedlichen Bürgerinitiativen, bei ihren Protesten nicht das Gemeinwohl und unverzichtbare Zukunftsperspektiven aus den Augen zu verlieren. Für die täglichen ÖPNV-Nutzer ist es schwerlich nachzuvollziehen, wie einzelne Personen mit nicht belegbaren Argumenten unverzichtbare Schienenprojekte nicht nur um Jahre verzögern, sondern damit auch erheblich verteuern. Der Wirtschaftsstandort Deutschland und die Metropolregion Rhein-Main-Gebiet profitieren Dank ihrer zentralen Lage in besonderem Maße von einem freien Warenverkehr in Europa. Die Bewohner dieser privilegierten Region mit einem überdurchschnittlichen Einkommen gehen daher die moralische Verpflichtung ein, die erforderlichen Kapazitäten zur Bewältigung eines reibungslosen und dem zukünftigen Bedarf entsprechenden Transports von Personen und Gütern gebührend Rechnung zu tragen.

Anlage: **Auflistung der im Rhein-Main-Gebiet anstehenden ÖPNV-Infrastrukturprojekte**

Ansprechpartner für die Medien**Mail: frankfurt@pro-bahn-hessen.de**

Wilfried Staub
RV-Pressereferent
Mobil: +49(0)171 / 7421215
Mail: wilfried.staub@pro-bahn-hessen.de

Dr. Kristine Schaal
Stellv. Regionalvorsitzende
Mail: kristine.schaal@pro-bahn-hessen.de

Über den PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt e.V.

Der PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt ist einer von 5 Regionalverbänden des Fahrgastverbandes PRO BAHN in Hessen und vertritt die Interessen der Nutzer des öffentlichen Verkehrs. Er ist in zahlreichen Gremien aktiv und wirkt sowohl auf Politiker und Behörden als auch auf Verkehrsunternehmen ein, um einen attraktiveren und besseren öffentlichen Personenverkehr zu erreichen. Die Regionalgliederungen sind im PRO BAHN Landesverband Hessen e.V. zusammengefasst.

PRO BAHN arbeitet ehrenamtlich im Interesse der Fahrgäste. Die Mitglieder „erfahren“ tagtäglich den öffentlichen Verkehr (ÖV) auf Schiene und Straße. Aus diesen Erfahrungen heraus lobt und kritisiert PRO BAHN Akteure und Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, erstellt Konzepte, ist in offiziellen Kommunal-, Landes-, Bundes- und Europa-Gremien aktiv, sensibilisiert und berät Politiker in Angelegenheiten des öffentlichen Verkehrs, beeinflusst die öffentliche Diskussion durch sachliche Aufklärung über Hintergründe, hält Vorträge und Seminare sowie Sprechstunden und Automatenschulungen u.v.a.m. Nähere Informationen finden Sie unter www.pro-bahn-frankfurt und www.pro-bahn-hessen.de.