SPD Gruppe im Regionalverband, Donnerstag, 5. April 2018

„Baurecht durch Maßnahmengesetz“ für Schienenring Frankfurt RheinMain

Koalition im Regionalverband will Kapazitätsprobleme im Frankfurter Hauptbahnhof und City-Tunnel lösen / Masterplan Mobilität beantragt

Die CDU-SPD-Koalition im Regionalverband FrankfurtRheinMain will erreichen, daß die Planung für einen Schienenring FrankfurtRheinMain eines der Pilotprojekte "Baurecht durch Maßnahmengesetz“ der Bundesregierung wird.„Durch eine Verbindung der bereits geplanten Regionaltangente West (RTW) und einer zu planenden Regionaltangente Ost (RTO) soll dem Beispiel des Berliner Schienenrings folgend das Kapazitätsproblem des Frankfurter Hauptbahnhofs sowie des sternförmig auf die Mainmetropole ausgerichteten Regional- und S-Bahnsystems mit der Begrenzung im City-Tunnel gelöst werden“, heißt es in einem Antrag für die nächste Sitzung der Verbandskammer, in dem der Regionalvorstand gebeten wird, sich mit Nachdruck dafür einzusetzen, das der Schienenring eines der Pilotprojekte der Bundesregierung wird.

„Die Bevölkerungszahl steigt schnell und das Nahverkehrsangebot kann die steigende Nachfrage nicht mehr decken. Diese Situation führt zu überfüllten Zügen im Berufsverkehr, Zugverspätungen auf überlasteten Strecken und zu Problemen in der Regionalentwicklung insgesamt. Der Ausbau des Schienennetzes ist also dringlich und überfällig“, begründen die beiden Gruppensprecher, Bürgermeister Dr. Thomas Stöhr (CDU, Bad Vilbel) und Michael Göllner (SPD, Hammersbach) die Initiative. Die Grenzen der Leistungsfähigkeit des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs seien im Gebiet des Regionalverbands erreicht. Die jährlichen Fahrgastzahlen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) sind laut den Antragstellern zwischen 1996 und 2016 von 530 Mio. auf 735 Mio. Fahrgäste gestiegen. Dieses Wachstum von 40 Prozent sei fast ausschließlich auf dem vorhandenen Schienennetz realisiert worden, lediglich die S-Bahnstrecke Rodgau sei neu hinzugekommen.

Nach der Aufgabe des Projekts „Frankfurt 21“, wurde das Konzept „Rhein-Main-Plus“, wie Dr. Stöhr und Göllner in Erinnerung rufen, vorgestellt, das zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung des Schienenverkehrs im Rhein-Main-Gebiet vorsieht: aktuell der Bau der Nordmainischen S-Bahn, der Ausbau der S-Bahn nach Friedberg sowie Gateway-Gardens. Außerdem sei die Idee der RTW (Regionaltangente West) zur westlichen Umfahrung der Frankfurter Innenstadt und des Hauptbahnhofs entstanden. Im Gegensatz zu den bestehenden Regional- und S-Bahn-Linien, die sternförmig auf Frankfurt ausgerichtet sind, soll durch die tangentiale Verbindung dieser Linien erreicht werden, dass der Umstieg nicht erst am Hauptbahnhof erfolgen kann. So können die Reisezeiten verkürzt und die Kapazitätsprobleme am Frankfurter Hauptbahnhof und im City-Tunnel gelöst werden.

Bereits seit 1992 würden die Planungen zur Regionaltangente West stattfinden, für die gegenwärtig das Planfeststellungsverfahren läuft. „Die bisherige Planungszeit hat mehr als 25 Jahre gedauert. Sie zeigt beispielhaft die zu langen Planungsverfahren für dringend benötigte Infrastrukturmaßnahmen in Deutschland“, betonen die Gruppensprecher von CDU und SPD in der Verbandskammer.

Im Generalverkehrsplan 2000 des Umlandverbandes Frankfurt, dessen Rechtsnachfolger der Regionalverband ist, war laut der Antragsbegründung eine weitere Maßnahme enthalten, welche die Leistungsfähigkeit des Nahverkehrssystems erheblich steigert: Die sogenannte Regionaltangente Ost als Verlängerung der RTW im südlichen und nordöstlichen Bereich von Frankfurt am Main. RTW und RTO sollen damit die wesentlichen Teile der Planungen für einen Schienenring um Frankfurt am Main sein, dessen Ursprungsplanungen auf das Jahr 1992 zurückgehen.

Der Regionalverband soll nach dem Willen der Antragsteller eine Machbarkeitsstudie zum Schienenring mit

folgenden Inhalten in Auftrag geben: Überprüfung und Aktualisierung der Bedarfszahlen aus dem GVP 2000, Entwicklung alternativer Linienverläufe, Vergleich der Alternativen nach erforderlichen Maßnahmen und geschätzten Kosten (Vergleich anhand ähnlicher Baumaßnahmen in Europa)

Terminplanung für die Planungs- und Realisierungsphasen inklusive Überlegungen zur Planungsbeschleunigung.

Dr. Thomas Stöhr und Michael Göllner verweisen in ihrem Antrag auf den Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD im Bund vom 14. März 2018, wonach „ein Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz“ verabschiedet werden soll. Wörtlich heißt es dort: „Durch frühzeitige Bürgerbeteiligung, weniger Bürokratie und gezielten Personaleinsatz wollen wir unsere öffentlichen Verkehrswege schneller planen und bauen. Mit Änderung der rechtlichen Vorgaben wollen wir Erleichterungen für Infrastrukturprojekte erreichen. Dabei orientieren wir uns an den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit sowie an den zwölf Punkten der Strategie Planungsbeschleunigung des Verkehrsressorts. Für ausgewählte Projekte mit überragendem öffentlichem Interesse werden wir die Planungs- und Genehmigungsverfahren verkürzen und die Verwaltungsgerichtsverfahren auf eine Instanz beschränken.“ Für fünf Pilotprojekte solle Baurecht durch Maßnahmengesetze erprobt werden. „Der Schienenring FrankfurtRheinMain muss wegen seiner herausragenden Bedeutung für Deutschlands Pendler-Hauptstadt und die gesamte Region eines dieser fünf Pilotprojekte werden“, heben Stöhr und Göllner hervor.

In einem weiteren Antrag für die nächste Sitzung der Verbandskammer bitten CDU- und SPD-Gruppe den Regionalvorstand, im Anschluss an die geplante Tagung zum Öffentlichen Personennahverkehr einen „Masterplan Mobilität FrankfurtRheinMain“ zu erarbeiten und mit der Regionalversammlung Südhessen sowie den in Bund und Land für den Straßenbau und den ÖPNV zuständigen Stellen abzustimmen. Angesichts der Tatsache, dass Straße und Schiene in der Region ihre Kapazitätsgrenzen bereits vielfach erreicht haben, sei es unumgänglich, die Verkehrsinfrastruktur nachhaltig auszubauen. Der Regionalverband sei aufgrund der Kompetenz seiner Verwaltung prädestiniert, in einem „Masterplan Mobilität FrankfurtRheinMain“ aufzuzeigen, wo und wie die Verkehrsinfrastruktur ausgebaut werden muss. Der Plan müsse auch die bessere Verzahnung der einzelnen Verkehrsträger ermöglichen. Ebenso solle er auch den Ausbau von Schnellbuslinien, Park + Ride- sowie Parkplätzen für Fahrgemeinschaften an den Hauptverkehrsachsen, Carsharing und Radschnellwegen, Aspekte des Lärmschutzes und der Reduzierung von Emissionen beachten. Berücksichtigung müssten auch neue Entwicklungen wie die Elektromobilität oder des autonomen Fahrens finden.