

Millionenstadt Frankfurt

Zukunft des Stadtverkehrs in der Mainmetropole

Von Wilfried Staub



Foto: PIA Stadt Frankfurt am Main, / H. D. Fehrenz

Millionenstadt auf Zeit: Frankfurt am Main.

> Das „Frankfurter Modell“ verwirklicht konsequent die Trennung von Aufgabenträger und Ersteller des öffentlichen Verkehrs. Wie funktioniert es – und wie effizient ist es?

Ohne Bahn und Bus geht es nicht

Frankfurt ist eine Millionenstadt auf Zeit. Jeden Werktag überschreiten die Zahl der Einwohner (688.000) und der Einpendler (400.000) zusammen für mehrere Stunden die magische Grenze von einer Million. Zudem weist die Stadt ständig neue Wohngebiete (Rebstock, Riedberg, Westhafen, Ostpark, Europa-Viertel) aus, durch die der langjährige Abwärtstrend bei der Bevölkerungszahl seit einigen Jahren umgedreht werden konnte. Dieser Entwicklung und dem Metropolcharakter Mainhattans muss auch der öffentliche Nahverkehr in angemessener Weise Rechnung tragen. Ein bescheidener Schritt in diese Richtung ist die Ausmusterung der betagten, aber zuverlässigen Pt-Wagen der

Straßenbahn und Ersatz durch moderne klimatisierte Fahrzeuge.

Das Junge Forum der Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft Frankfurt hatte am 2. April 2009 zum Thema „Stadtverkehr der Zukunft: Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in Frankfurt am Main“ eingeladen. Roland Schmidt, Fachbereichsleiter Angebotsplanung bei traffiQ führte zu Beginn seines Referats eine Bestandsaufnahme durch. In Frankfurt gibt es derzeit 7 U-Bahn-, 9 Straßenbahn- und 49 Buslinien. Dazu kommen noch einmal 10 Nachtbuslinien. Über 500.000 Fahrgäste nutzen alleine die städtischen Linien Tag für Tag.

Das Drei-Ebenen-Modell

Frankfurt hat sich den Direktiven des Hessischen ÖPNV-Gesetzes folgend in einer sehr frühen Phase dazu entschlossen, die Trennung von Besteller und Betreiber lokaler Verkehre konsequent in die Tat umzusetzen. Als dritte Ebene kommt noch die Stadt als Aufgabenträger und Ersteller des Lokalen Nahverkehrsplans hinzu, die zudem eine

gewisse Richtlinienkompetenz ausübt. Als juristische Grundlage für die Handlungsfähigkeit der Beteiligten wurde ein Aufgabenträger- und Beleihungsvertrag (AÜBV) zwischen den Partnern geschlossen, der die Pflichten und Rechte regelt. Die strikte Aufgabenteilung zwischen traffiQ als Besteller und den Erstellern VGF (Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main), die deutlich über das hinausgeht, was in anderen Städten (z. B. München) oder anderen Bundesländern (z. B. Nordrhein-Westfalen) üblich ist, wird in Fachkreisen bereits neidvoll als das „Frankfurter Modell“ bezeichnet.

Durch die Ausschreibung von sechs Buslinienbündeln konnte der Zuschussbedarf der Öffentlichen Hand, rein rechnerisch von 46 % auf unter 37 % gedrückt werden – und das bei einer gleichzeitigen Angebotsausweitung mit einhergehender Taktverdichtung. Ziel der Ausschreibungen von traffiQ ist es, die Kundenzufriedenheit zu steigern, Neukunden zu gewinnen, den Umweltschutz zu fördern und die Qualität insgesamt, auch über eine zeitnahe Fahrgastinformation, zu steigern. Bei den Ausschrei-

bungen soll auch der Mittelstand in angemessener Form zum Zuge, respektive Bus kommen können und für das Fahrpersonal wurde mindestens eine Bezahlung nach Tarifvertrag LHO festgeschrieben. „Das Frankfurter Modell lohnt sich“, so die Kernaussage des Referenten, „auch, weil aus reinen Zuschussbetrieben mit Quersubventionierung nun Steuerzahler geworden sind.“

Sonderweg Schiene

Bei der U- und Straßenbahn geht Frankfurt nach langer parteipolitischer Diskussion etwas überraschend, aber im Einklang mit der EU-Richtlinie 1370/2007, den Weg der Inhousevergabe (Paris hat längst vorgemacht, dass dieser Weg zulässig ist und durchaus Sinn macht!). Die derzeitigen Konzessionen für die Schiene laufen allesamt am 31. Januar 2011 aus. traffiQ als Regieunternehmen wird auf Beschluss der Stadtverordnetenversammlung die notwendigen Verträge also direkt mit der VGF aushandeln, sodass ein nahtloser Übergang und ein Betrieb in gleich guter Qualität erwartet werden kann.

In seinem Vortrag streifte Schmidt noch in aller Kürze die anstehenden Projekte und Planungen zur Ausweitung des Schienen- und Busnetzes, wobei jedes dieser Vorhaben, wollte man auf alle Aspekte, Einsprüche und Alternativen eingehen, für sich ein abendfüllendes Programm abgeben würde. Beim Busverkehr wird es nachfragebedingt bereits zum kleinen Fahrplanwechsel im Sommer 2009 zu weiteren Verbesserungen kommen. Sofern der RMV sich in angemessenem Umfang an der Finanzierung beteiligt, gibt es ab Fahrplanwechsel während der S-Bahn-losen Zeit eine Nachtanbindung von der City und den großen Hotels zum Flughafen. Alle Frankfurter Nachtbusse werden zudem ab dem Fahrplanjahr 2010 nunmehr täglich verkehren, nicht allerdings die Nachtbusse in das nähere Umland.

Viele Projekte gleichzeitig

Die Verlängerung der Linie 18 zum Frankfurter Bogen soll schon 2011 ihren Betrieb aufnehmen, durch den (leider) nicht unstrittigen Bau eines nur einen Kilometer langen neuen Gleisabschnitts in der Stresemannallee wird die Fahrzeit vom Haupt-

bahnhof nach Neu-Isenburg (Linie 17) um attraktive zehn Minuten kürzer, schließlich steht in Bälde die Entscheidung über die Verlängerung der Linien 11 und 21 in das Zentrum von Höchst an. Hier favorisiert traffiQ erfreulicherweise die Variante einer Trassenführung ab Zuckschwerdtstraße auf Bahndammniveau mit direkter Führung in den Bahnhof unter Nutzung der jetzigen Gleise 1 und 2, die auch von PRO BAHN als die einzig machbare und sinnvolle Lösung angesehen wird. Jetzt liegt es beim Ortsbeirat, endlich eine abschließende Stellungnahme abzugeben, wobei der Sachverstand von PRO BAHN quer durch die Parteienlandschaft gefragt ist.

Was die Stadtbahn (dies ist die von Verkehrsplanern verwendete Bezeichnung für die U-Bahnlinien in Frankfurt) betrifft, so wurde mit den Bauarbeiten der Strecken der Linien 8 und 9 zum Riedberg bereits begonnen. Betriebsbeginn soll – mit vielen Fragezeichen versehen – 2010 sein. Längst überfällig ist der Bau der Verlängerung der U2 von Gonzenheim zum Bahnhof Bad Homburg, um die Vernetzung mit S- und Regionalbahnen herzustellen. Allerdings blockiert eine Bürgerinitiative den Baubeginn des mit einem Kosten-Nutzen-Quotienten von 1,71 hoch dotierten Projekts. Die Verlängerung der U4 bis Atzelberg beziehungsweise sogar weiter bis Bergen nimmt konkrete Formen an, ebenso wie der Bau der Stichstrecke der U5 in das Europaviertel bzw. auf der anderen Seite bis zur S-Bahn-Station Frankfurter Berg.

Regionaltangente West mit ET 423?

Die Regionaltangente West (RTW) soll eine direkte Verbindung westlich des Frankfurter Stadtkerns herstellen: zwischen den dicht besiedelten Städten des Hochtaunuskreises (Bad Homburg, Oberursel und Steinbach, zusammen zirka 110.000 Einwohner), den Städten des Main-Taunus-Kreises (Eschborn, Sulzbach), dem Knoten Frankfurt-Höchst, dem Gewerbegebiet Eschborn-Süd sowie dem Flughafen Frankfurt. Über Neu-Isenburg an der Bahnlinie Frankfurt – Darmstadt bis Dreieich-Buchschlag soll die Linie weitergeführt werden. Erste Machbarkeitsstudien für den Bau der RTW werden nun für Ende dieses Jahres erwartet.

Über den Planungstand der RTW wusste Schmidt zu berichten, dass nunmehr auch Überlegungen angestellt werden, den Betrieb mit dem ET 423 oder dem straßenbahnähnlichen Talent 2 durchzuführen.

Das macht nach Meinung von PRO BAHN durchaus Sinn, zumal für den Fall, dass eine Führung über die Leunabrücke technisch nicht machbar sein sollte (auch das hatte PRO BAHN vorausgesagt). Damit wären dann auch die bei einem Mischbetrieb auftretenden Probleme der Anforderungen an unterschiedliche Bahnsteighöhen vom Tisch. Zudem bietet die Industrie derzeit kein allen Anforderungen entsprechendes Mehrsystemfahrzeug für eine Einstiegshöhe von 84 cm über Schienenoberkante an.

PRO BAHN zollt dem neuen Aufsichtsratsvorsitzenden von traffiQ, Stadtrat Lutz Sikorski, uneingeschränkte Anerkennung für seine dynamische Vorgehensweise, viele seit Jahren in den Schubladen der Verkehrsplaner schlummernden Vorhaben mit entsprechendem Nachdruck angestoßen zu haben, was man durchaus schon als kleines Wunder bezeichnen kann, wenn man die kleinkarierte Denkweise einiger politisch Verantwortlichen in den städtischen Ausschüssen kennt. Als positives Beispiel sei die unbürokratische Entscheidung zur Verlängerung der U4 über Bornheim hinaus angeführt, auch wenn es anfangs an allen Ecken und Kanten knirschte, was den fahrplanmäßigen Betrieb betraf.



Foto: Stadt Frankfurt am Main

*Bringt Frankfurt in Bewegung:
Stadtrat Lutz Sikorski.*

