



Unsere Ziele und Forderungen

1. Wir unterstützen die bundesweit angelegte Diskussion über das **Konzept „Takt vor Tempo“** mit dem Ziel, die vorhandene Kapazität des Schienennetzes um ein Mehrfaches zu steigern.

2. Deshalb fordern wir den **Stopp der Planungen für den Fernbahntunnel (FBT)** und eine Umlenkung der beauftragten Ingenieurleistungen in Machbarkeitsprüfungen für den oberirdischen Ausbau im Osten Frankfurts ab dem Knoten Hanau. Dieses beinhaltet das Streckennetz der Bahn selbst sowie alternative Umsteigebeziehungen auf das ausbaufähige ÖPNV-Schienennetz.

3. Wir fordern einen umfassenden und **integrierten Schienennetzplan für die Rhein-Main-Region** mit dem Ziel des Ausbaus von Straßenbahnstrecken und gemischtem Betrieb für die Netze von DB und Stadtbahn gemäß dem Regionaltangentenkonzept. Dabei beziehen wir uns auch auf vorliegende Konzepte wie Rhein-Main-Plus (2003 und 2009).

4. Wir fordern **transparente Verkehrsprognosen** für die Rhein-Main-Region mit alternativen Szenarien für eine Verkehrswende zur Vermeidung und Verlagerung von umweltschädlichen Straßen- und Flugverkehr.

5. Wir unterstützen regionale Initiativen **gegen den Ausbau von Autobahnen** mit dem Fokus auf mögliche bzw. notwendige Verlagerungen von Straßenverkehr auf die Schiene.

Unsere Argumente gegen den Fernbahntunnel Frankfurt

1. Das Projekt verschlingt **finanzielle und personelle Ressourcen**, die dringend im oberirdischen Ausbau benötigt werden für

- Instandhaltung und Erneuerung von Streckennetz und Bahnhöfen bzw. Haltestellen;
- zusätzliche Gleisverbindungen und Elektrifizierung in der Region;
- Fachpersonal zur Ausweitung des ÖPNV-Angebotes.

2. **Tunnelstrecken** erweisen sich nach Erfahrungswerten als mindestens 10-mal teurer gegenüber oberirdischen Strecken, sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase. Dieses betrifft insbesondere die Klimabilanz. Darüber hinaus ergeben sich erhebliche Risiken und Belastungen mit unkalkulierbaren Mehrkosten und Bauzeitverlängerungen.

3. Tunnelprojekte bergen besondere Risiken in der **Brandsicherheit**. Diese sind entscheidend von der möglichen Personenbelegung der Züge abhängig. Deren umfängliche Berücksichtigung würde die Projektkosten zusätzlich erheblich belasten.

4. **Alternativkonzepte** wurden von der DB aus öffentlich nicht nachvollziehbaren Gründen verworfen. Dieses betrifft z.B. auch den 4-spurigen Ausbau zwischen Südbahnhof und Hauptbahnhof gemäß dem früheren Konzept Rhein-Main-Plus.

5. Eine **Planung für Zulaufstrecken** ab dem Knoten Hanau ist bei dem Projekt FBT nicht erfolgt. Deshalb ergibt sich die aufwändige Detailplanung der Tunnelanbindung im Osten mit der Y-Verzweigung. Die dadurch notwendigen Überwerfungsbauwerke führen zu erheblichen Kostenbelastungen, Umwelt Risiken und Nebenwirkungen durch langjährige, oberirdische Großbaustellen.

Mehr Infos unter www.tvt-rm.net

Kontaktadresse: info@tvt-rm.net

Sprecher: Herbert Storn, Hans-Jürgen Hammelmann, Karl-Heinz Peil

Aus westlicher Richtung wäre nur eine Ausfädelung über die Niederräder Brücke möglich, nicht jedoch für die nördlichen Zuläufe.

6. Der **Deutschlandtakt** als Begründung für das Projekt ist inzwischen obsolet, da dessen Realisierung erst in Jahrzehnten absehbar ist. Die ursprüngliche Begründung mit dem dazu notwendigen Fahrtzeitgewinn auf der Strecke ist zudem irrelevant, weil für Fahrgäste die gesamte Reisezeit mit komfortablen und zuverlässigen Umsteigebeziehungen (wie in der Schweiz) maßgebend sind.

7. Die von der DB genannte **Kapazitätserhöhung** ab 2045+ von 20% für den FBT plus 5% für die damit gekoppelten oberirdischen Ausbaumaßnahmen wäre völlig unzureichend angesichts von Verkehrsprognosen, die von einem mehrfachen Bedarf bereits bis 2030 ausgehen.

Das Konzept „Takt vor Tempo“ erlaubt hingegen eine verdichtete Nutzung von derzeit überlasteten Teil-

strecken durch die Synchronisierung von Regional-, Güter- und Fernverkehr. Allein damit wäre kurzfristig eine mehrfache Kapazität realisierbar.

8. Die **Finanzierung des Projektes** ist keineswegs gesichert, wie die Anfang dieses Jahres erfolgten drastischen Mittelstreichungen für Bahnprojekte im Bundeshaushalt gezeigt haben. Notwendig ist deshalb in jedem Fall ein „Plan-B“, wenn eine später vorgelegte Baugenehmigungsplanung aufgrund der dann aktualisierten Kostenberechnung nicht freigegeben wird.

9. Die langjährige **Baustellensituation am Hauptbahnhof** würde eine Vielzahl von Interimslösungen für Umsteigebeziehungen an anderen Bahnhöfen erfordern. Am Hauptbahnhof wäre langjährig eine offene Bauweise mit Wegfall mehrerer Bahngleise und massiver Behinderungen des ÖPNV durch den Baustellenbetrieb unvermeidbar.

Wissenswertes

Bezüglich der **Relevanz des Fernverkehrs** für Frankfurt am Main sind folgende Daten maßgebend:

- Gemessen an der Zahl der Nutzer wird der Regionalverkehr zu 95%, der Fernverkehr jedoch nur zu 5% beansprucht.
- Gemessen an den von der DB verwendeten Kennziffer der Personenkilometer liegt der Anteil des Regionalverkehrs bei 60% und der Fernverkehr bei 40%.
- Am Frankfurter Hauptbahnhof nutzt mindestens die Hälfte aller Fahrgäste diesen zum Umstieg zwischen Fernverkehr und ÖPNV. Ebenso bieten vor allem Ost- und Südbahnhof noch erhebliches Potenzial für Umsteigebeziehungen von Quell- und Zielverkehr Richtung Innenstadt Frankfurt.
- Der Fernbahnhof am Flughafen hat nach Aussage der DB noch erhebliche Reserven für derzeit nicht genutzte Umsteigebeziehungen.

Zu dem Konzept „Takt vor Tempo“:

- Auf Strecken mit gemischten Verkehren zwingen die Fernzüge die Regional- und Güterzüge auf Überholgleisen zu warten. Güterzüge stehen zudem oft stundenlang auf Rangiergleisen, um zu warten bis sie nachts endlich fahren können, weil dann der Personenfernverkehr ruht. Dadurch wird derzeit eine Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene ausgebremst.
- Auf überlasteten Strecken kann eine einheitliche Geschwindigkeit den Verkehrsfluss fördern, ebenso wie im Straßenverkehr. Wenn auf ICE-Teilstrecken mit Regional- und Güterverkehr der Fernverkehr eingetaktet wird, kann dieses für die meisten Fahrgäste dennoch zu insgesamt kürzeren Reisezeiten führen, da erheblich mehr Züge auf der Strecke genutzt werden können.
- Auch die Bahn ist nur dann klimafreundlich, wenn die mit dem ICE mögliche Hochgeschwindigkeit nicht ausgereizt wird, sondern nur als Reserve zur Einhaltung von Ankunftszeiten dient.

Deutschland-Akt vor Deutschlandtakt!

Über Jahrzehnte wurden monströse, ausufernde Neubauprojekte vorangetrieben und deren Kostenexplosionen hingenommen. Zeitgleich wurde der Bestand dramatisch vernachlässigt.

Das Ergebnis liegt in Scherben vor uns: Die Deutsche Bahn ist ein Sanierungsfall.

Wir glauben, dass ein vernachlässigtes über Jahrzehnte kaputtgespartes Netz niemals eine vernünftige Verkehrslösung hervorbringen wird.

Wir wissen, dass jetzt alles getan werden muss, um marode Gleisanlagen und Brücken, veraltete Stellwerke zu ersetzen. Um fehlende Weichen, zeitgemäße Signaltechnik, digitale Prozesse und fehlende Regionalhaltepunkte zu installieren und das notwendige fehlende Personal auszubilden, einzustellen und vernünftig zu bezahlen.

Wir glauben nicht an überdimensionierte Neubauprojekte, deren Kosten regelmäßig außer Kontrolle geraten. Es ist nicht die Zeit für Groß-Projekte, die vor allem einzelnen wirtschaftlichen Interessen nutzen.

Die Aufgabe den Bestand zu sanieren ist so groß, dass es kein Quantum Spielraum für Neubaufantasien gibt.

Wir glauben nicht an Projekte, die erst 2070 ihre volle Wirkung erzielen. Jetzt ist die Zeit das Machbare zu machen. Jetzt ist die Zeit endlich Schritt für Schritt die Fehler der vergangenen 20 Jahre zu beheben, statt neue zu begehen.

Es braucht einen gewaltigen Kraftakt von allen:

Bund, Bahn und vor allem von den steuerzahlenden und verspätungsgebeutelten Bürgern. Mit transparenten Prozessen, glaubwürdig und ohne Bürgerbetrug.

Diesen Kraftakt nennen wir den Deutschland-Akt.

Dafür, und nur dafür, gibt es unsere Unterstützung.

Bürgerbündnis Nordheide
gegen Eisenbahnneubaustrassen e.V.



Aktionsbündnis für die Ostheide
Gegen Neubaustrassen der Bahn
AFDO e.V.



BÜRGERINITIATIVE  Y-MONSTER



vernetzt im [ABBD] Aktionsbündnis
Bahn Bürgerinitiativen Deutschland

Das ABBD vereint Bürgerinitiativen, die deutschlandweit Bahn-Großprojekte kritisch betrachten, ÖPNV-Projekte vertreten und sich für umfassenden Emissionsschutz einsetzen. Sämtliche Initiativen im Aktionsbündnis fordern von Politik, Wirtschaft und Verkehrsindustrie die Priorisierung vier elementarer Maßstäbe

- ! vernünftige Verkehrspolitik
- ! sinnvolle Bahnentwicklung
- ! echte Bürgerbeteiligung auf Augenhöhe
- ! nachhaltiger Schutz von Mensch, Natur und Klima



2022 haben sich über 20 Bürgerinitiativen zusammenschlossen und eine gemeinsame Plattform geschaffen, um Interessen und Aktionen zu bündeln.

Von den Alpen bis zur Ostsee ist ein Netzwerk entstanden!

- ! Stärkung und Einbindung des ländlichen Raums im Schienenverkehr
- ! Takt vor Tempo - keine Hochgeschwindigkeitstrassen sondern verlässliche Zugverkehre
- ! Daseinsvorsorge statt internationaler Logistikgeschäfte
- ! Instandhaltung statt kostenintensiver Neubauten

Die Initiativen des ABBD stehen für tragfähige Alternativen zur aktuellen Bahn-Verkehrspolitik.

nachhaltig - bürgernah - umweltschonend - zukunftsfähig

Weitere Initiativen herzlich willkommen!
info@abbd.info

www.abbd.info

