



## 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.

**Mehr Infos unter [www.tvt-rm.net](http://www.tvt-rm.net)**

Mailadresse: [info@tvt-rm.net](mailto:info@tvt-rm.net)

Kontakt: Herbert Storn und Karl-Heinz Peil

## 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- und Nebenwirkungen durch langjährige, oberirdische Großbaustellen.

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.

## 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.

## Wissenswertes

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

- Gemessen an der Zahl der Nutzer wird der Regionalverkehr über 90%, der Fernverkehr jedoch zu weniger als 10% 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 andere Frankfurter Bahnhöfe noch erhebliches Potenzial für Umsteigebeziehungen von Quell- und Zielverkehr Richtung Innenstadt Frankfurt.
- Mehrere Alternativkonzepte zum FBT konzentrieren sich auf den Ausbau des Knotens in Hanau, was über eine ergebnisoffene Machbarkeitsstudie geprüft werden müsste.

## — bundesweit vernetzt —

Seit März 2022 haben sich mittlerweile über 40 Bürgerinitiativen aus ganz Deutschland zum ABBD zusammengeschlossen.

Damit wird von den Alpen bis zur Ostsee eine gemeinsame Plattform geschaffen, um Interessen und Aktionen zu bündeln.

Sämtliche Initiativen im Aktionsbündnis fordern von Politik, Wirtschaft und Verkehrsindustrie die Priorisierung vier elementarer Maßstäbe

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

### 55 Bürgerinitiativen wenden sich an Bundestag, Verkehrs- und Haushaltsausschuss

*ABBD stellt Antrag auf Überarbeitung des Deutschlandtakts und des 3. Zielfahrplans*



Bild: © Claudia Grimm & Jürgen Zimmermann

Der immense Investitionsbedarf für den Schienenverkehr stellt die Gesellschaft für Jahrzehnte vor unlösbare finanzpolitische Aufgaben. Das können weder das Bundesverkehrsministerium vor allem das Bundesfinanzministerium, noch der Verkehrsausschuss und der Haushaltsausschuss ignorieren. Wir vom ABBD fordern, den Dialog mit den Verantwortlichen in den Ministerien im Sinne eines zuverlässigen und realistischen Deutschlandtakts zu führen.

Die Umsetzung eines Deutschlandtakts ist infrastrukturell, finanziell, organisatorisch, eisenbahnrechtlich und europarechtskonform abzusichern. Die Verkehrswende muss schnellstmöglich und finanziell tragbar erreicht werden. Ein Deutschlandtakt trägt maßgeblich dazu bei. Alle Antragsunterzeichner betonen: „Der als final bezeichnete 3. Zielfahrplan benötigt eine kritische und umfangreiche Überarbeitung.“

Wir fordern die schnelle Umsetzung eines bedarfsgerechten und belastbaren Fahrplans, um eine sichere Planbarkeit einer komfortablen Bahnfahrt zu gewährleisten. Mit Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit werden die Reisequalität und die Erreichbarkeit der Region insgesamt verbessert und der Betrieb leistungsfähig, stabil und effizient.

Die Bedürfnisse von Mensch, Umwelt und Klimaschutz stehen im Mittelpunkt! Daseinsvorsorge und Gemeinwohl stehen über den wirtschaftlichen Interessen der Deutschen Bahn.

Der Antrag des ABBD ist als Gesprächsangebot an die Politik zu verstehen: Nur gemeinsam, mit der Beteiligung aller Interessengruppen, wird es uns gelingen, eine klimafreundliche Bahn mit

mehr Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Erfolg ‚back on track‘ zu bringen.

Das Aktionsbündnis Bahn Bürgerinitiativen Deutschland (ABBD) stellt einen Antrag zum Deutschlandtakt und der Weiterentwicklung des 3. Zielfahrplans. Dieser Antrag wird unterstützt von 55 Bürgerinitiativen und Vereinen aus ganz Deutschland, die sich zu unterschiedlichen Bahnthemen engagieren. Diese Einigkeit ist ein absolutes Novum.

Der immense Investitionsbedarf für den Schienenverkehr stellt die Gesellschaft für Jahrzehnte vor unlösbare finanzpolitische Aufgaben. Das können weder das Bundesverkehrsministerium vor allem das Bundesfinanzministerium, noch der Verkehrsausschuss und der Haushaltsausschuss ignorieren. Wir vom ABBD fordern, den Dialog mit den Verantwortlichen in den Ministerien im Sinne eines zuverlässigen und realistischen Deutschlandtakts zu führen.

Die Umsetzung eines Deutschlandtakts ist infrastrukturell, finanziell, organisatorisch, eisenbahnrechtlich und europarechtskonform abzusichern.

Die Verkehrswende muss schnellstmöglich und finanziell tragbar erreicht werden. Ein Deutschlandtakt trägt maßgeblich dazu bei. Alle Antragsunterzeichner betonen: **„Der als final bezeichnete 3. Zielfahrplan benötigt eine kritische und umfangreiche Überarbeitung.“**

Wir fordern die schnelle Umsetzung eines bedarfsgerechten und belastbaren Fahrplans, um eine sichere Planbarkeit einer komfortablen Bahnfahrt zu gewährleisten. Mit Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit werden die Reisequalität und die Erreichbarkeit der Region insgesamt verbessert und der Betrieb leistungsfähig, stabil und effizient.

Die Bedürfnisse von Mensch, Umwelt und Klimaschutz stehen im Mittelpunkt! Daseinsvorsorge und Gemeinwohl stehen über den wirtschaftlichen Interessen der Deutschen Bahn. Der Antrag des ABBD ist als Gesprächsangebot an die Politik zu verstehen: Nur gemeinsam, mit der Beteiligung aller Interessengruppen, wird es uns gelingen, eine klimafreundliche Bahn mit mehr Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Erfolg ‚back on track‘ zu bringen.

## Antragsunterzeichner

Bürgerinitiative Schwabentrasse e.V. (BISCHT) aus Neu-Ulm | Pro-Ausbau – Bahnfreunde aus dem Landkreis Schaumburg aus Schaumburg | Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober – und Hoch-Rhein IG BOHR aus Bad Krotzingen | MUT e.V. aus Bad Krotzingen | Bürgerprotest Bahn e.V. aus Herbolzheim-Kenzingen | Igel e.V. aus dem Breisgau | Bürgerinitiative Bahntrasse e.V. aus Offenburg | BI Bahnlärm aus Mahlberg Orschweier | BI Bahn Ringsheim aus Ringsheim | BI Auto-Bahn-Trasse aus Lahr | BI X-durch-Y aus Brackel | Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 | BI Schwabentrasse aus Straß/Steinheim | Initiative „Takt vor Tempo Rhein-Main“ aus Frankfurt am Main | Aktionsbündnis für die Ostheide (AfdO) aus Bohlsen | Gute Gleise aus Schallstadt | Hirblinger Bürgerverein e.V. aus Hirblingen | Interkommunale BI aus Zusmarshausen/Wollbach | Lebensraum Stahnsdorf aus Stahnsdorf | BISCHT-BI Adelsried aus Adelsried | Wiesengrundfreunde aus Erlangen | Interessengemeinschaft Bahntrassen aus Bibertal | Bürgerinitiativen der Allianz gegen die feste Fehmarnbeltquerung aus Ostholstein | AG Belt-Hamburg | Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e.V. | HOB Holstein ohne Beltquerung | BI Neukirchen | BI Schlamin | BIPS – Bürgerinitiative Pönitzer Seenplatte | Bürgerinitiative Pro Lensahn | Umweltbeirat Bad Schwartau | USV – Umwelt Schutz Verein Sereetz | VeSUW – Verein zum Schutz von Umwelt und Wohnqualität e.V. Lübeck | Trassenalarm aus Seevetal | BI Bubesheim aus Bubesheim | Siedler- und Eigenheimgemeinschaft Bärenkeller Nord e.V. aus Augsburg | BI Streitheim aus Streitheim | Initiative WiduLand e.V. aus Vlotho | BI Rothal aus Horgau, | Pro Natur Günztal e.V. aus Günztal | Bürgerinitiative gegen den trassenfernen Ausbau der Bahn BIGTAB e.V. aus Porta Westfalica | Brennerdialog e.V. Rosenheimer Land e.V. aus Riedering | BI Großkarolinenfeld aus Großkarolinenfeld | BI Schechen aus Schechen | BI Tuntenhausen aus Tuntenhausen | BIB Bürgerinteressen Rohrdorf aus Rohrdorf | BFI Bürgerforum Inntal e.V. aus Neubern | BFI Bürgerforum Inntal e.V. – Ortgruppe Neubeuern | BFI Bürgerforum Inntal e.V. – Ortgruppe Raubling | BFI Bürgerforum Inntal e.V. – Ortgruppe Brannenburg-Flintsbach | BI Keine Trasse aus Gödenstorf | Bürgerforum-Burgwedel e.V. aus Burgwedel | Bürgerbündnis Nordheide gegen Eisenbahnneubaustrasse e.V. (BBNH) aus Winsen-Bahlburg | BI Region Egestorf aus Egestorf | BI UNSYNN aus Bispingen/Soltau/ Munster | Bürgerinitiative – Wir für Kolenfeld e.V. aus Wunstorf – OT Kolenfeld | BI David aus Limburgerhof/Speyer

**Downloadquelle und weitere Infos unter: <https://abbd.info>**