

Pro Bahn & Bus e.V.

Bahnhofstraße 102  
36341 Lauterbach

Tel: 06641 62727

Email: [info@probahn-bus.org](mailto:info@probahn-bus.org)  
Web: [www.probahn-bus.org](http://www.probahn-bus.org)

Lauterbach, 19.09.2018

## **Neue Eisenbahnlinie im Kinzigtal: Einmalige Chance für die Region**

Von Christian Behrendt

In Kürze entscheidet die Deutsche Bahn, in welchem Korridor sie eine neue Fernverkehrslinie durch den Main-Kinzig-Kreis führen möchte. Dieses Schienenprojekt bietet erhebliche Chancen für den Main-Kinzig-Kreis. Jetzt kommt es darauf an, diese auch zu nutzen. Dabei sind selbst geringfügig erscheinende Fahrzeitgewinne von entscheidender Bedeutung.

Zur Vorgeschichte: Der Bund hat seit 1985 den Ausbau und seit 1992 den teilweisen Neubau der Eisenbahnstrecke Frankfurt/M - Fulda, der Kinzigtalbahn, in seinen Bundesverkehrswegeplänen aufgeführt. Auch die Region erwartet im Rahmen des abgestimmten Gesamtkonzeptes „Frankfurt/RheinMain plus“ eine baldige Umsetzung dieses Schienenprojektes. Seit Sommer 2014 läuft das begleitende Dialogforum zur Aus- und Neubaustrecke Hanau - Würzburg / Fulda, wie sich das Projekt offiziell nennt. Die Öffentlichkeit erhält jeweils umfassend aktuelle Informationen zum Sachstand. Vor wenigen Wochen gab die Deutsche Bahn auf Grundlage der bisherigen Planungen ihre Entscheidung zugunsten des Variantenkorridors IV im Suchraum zwischen Gelnhausen und Fulda bekannt.

Dabei ist folgendes zu beachten: Öffentlicher Verkehr ist nur dann eine echte Alternative zum Auto, wenn es gute Anschlüsse zwischen den verschiedenen Fern- und Regionalzuglinien untereinander und mit dem Busnetz gibt. Dazu müssen die Fahrpläne nicht nur hinreichend dicht sein, sondern zugleich so ausgelegt, dass sich die Züge und Busse an den zahlreichen Umsteigestationen zeitlich sinnvoll begegnen und gegenseitige Anschlüsse ermöglichen.

Lange Wartezeiten beim Umsteigen sind lästig. Ziel muss es sein, solche Zeitverluste zu minimieren. Andererseits dürfen die Fahrpläne und Umsteigezeiten auch nicht zu knapp bemessen sein, denn schließlich sollen im tagtäglichen Betrieb die Fahrgäste sich auf die fahrplanmäßigen Anschlüsse verlassen können. Ein Taktfahrplan, in dem sich die Abfahrten jeder Linie stündlich zu denselben Minuten wiederholen, reicht allein nicht aus. Es bedarf einer umfangreichen raum-zeitlichen Optimierung, damit für die Fahrgäste ein möglichst hoher Mobilitätsnutzen mit vielen und zugleich sicheren Anschlüssen entsteht. Das

Planungsprinzip dahinter nennt sich "Integraler Taktfahrplan" (ITF) und bewährt sich seit langem zum Beispiel in der Schweiz.

### **Deutschland-Takt**

Während im Schienenregionalverkehr das Prinzip des ITF seit den 1990er Jahren schrittweise auf immer mehr Zuglinien und Teilnetzen eingeführt wurde, hinkt ausgerechnet der Schienenfernverkehr bei der Umsetzung hinterher. Im ICE- und IC-Kernnetz existieren noch zahlreiche Abschnitte zwischen den Knoten, die gar nicht oder nur unzureichend ausgebaut und zudem überlastet sind. Während das Autobahnnetz nach dem Zweiten Weltkrieg rasant wuchs, setzte der Schienenausbau bzw. -neubau erst spät ein und erfolgte in weit langsamerem Tempo. So kommt es, dass noch heute mitten in Deutschland auf den für die Metropolregion Frankfurt/RheinMain enorm wichtigen Achsen Frankfurt/M – Fulda – Erfurt, Frankfurt/M - Mannheim und Frankfurt/M – Würzburg zu viele Züge auf zu wenigen Gleisen zu langsam und somit zur falschen Minutenzeit fahren müssen. Verspätungen und lange Wartezeiten beim Umsteigen sind die Folge. Das Angebot am Markt ist nicht optimal – Folge des Investitionsstaus in den Bahnnetzen, der nun endlich Stück für Stück abgearbeitet werden soll.

Mit dem Aus- und Neubau entlang der hochbelasteten Hauptkorridore sollen durch zusätzliche Gleise Züge mit unterschiedlichen Durchschnittsgeschwindigkeiten wirksam getrennt werden, damit sie sich gegenseitig weniger behindern und Verspätungen übertragen. Besonders wichtig ist ferner, dass die historisch bedingten Fahrzeiten zwischen den Umsteigeknoten auf künftig optimale Werte verkürzt werden. Nur dann können sich dort Fern- und Regionalzüge zeitlich passend treffen und die Fahrgäste zwischen den einzelnen Zuglinien bequem umsteigen. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 hat der Bund als Eigentümer der Deutschen Bahn und ihres Schienennetzes erstmals - Kritiker sagen viel zu spät - die Einführung eines Integralen Taktfahrplans auch im Schienenfernverkehr untersuchen lassen. Im Rahmen eines solchen "Deutschland-Taktes" sollen durch gezielte Baumaßnahmen im Schienennetz die ICE- und IC-Linien abschnittsweise beschleunigt und so die Anschlussqualität im Gesamtnetz deutlich gesteigert werden.

Für den Main-Kinzig-Kreis besonders wichtig sind die Umsteigeknoten Hanau Hbf, Frankfurt/M Hbf, Fulda und Aschaffenburg Hbf. Nicht nur dort müssen für Regional- und Fernverkehre künftig andere, "integrale" Fahrpläne gestrickt werden. Voraussetzung dafür sind kürzere ICE-Fahrzeiten, aber auch Verbesserungen beim Regionalverkehr. Kernpunkt einer kundenorientierten Zukunftsstrategie bildet die Verkürzung der Fernzugfahrzeiten zwischen Hanau und Fulda auf deutlich unter 30 Minuten. Ebenfalls nötig ist die Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Frankfurt/M, Hanau, Aschaffenburg und Würzburg.

Am Beispiel der Knoten Hanau und Fulda wird deutlich, warum die Beschleunigung des ICE-Verkehrs nicht nur für erhebliche Teile des Main-Kinzig-Kreises so bedeutsam ist. Im Knoten Fulda treffen sich insgesamt sechs ICE-Achsen. Wer aus dem mittleren und oberen Kinzigtal Richtung Bremen, Hamburg, Schleswig-Holstein, Berlin, Leipzig oder Dresden will, ist auf attraktive ICE-Anschlüsse in Fulda angewiesen. Für das östliche Kreisgebiet gilt das übrigens auch für Reisen Richtung Würzburg und München. Um diese wichtige Knotenfunktion erfüllen zu können, müssen im Bahnhof Fulda mehrere ICE-Linien in kürzester Zeit gebündelt ankommen, untereinander Anschluss bieten und wieder abfahren. Rund um diesen Fernzugknoten zur Minute 00 jeder vollen Stunde gruppieren sich die Regionalzüge bzw. Lokalbuse, so dass auch dort automatisch wechselseitige Anschlüsse entstehen. Der Knoten Fulda wird künftig Teil einer ganzen Kette passgenauer ICE-Fahrzeiten

zwischen den einzelnen ICE-Systemhalten werden, die letztlich in ganz Deutschland die Reiseketten im Schienenverkehr durchgreifend verbessern werden.

Voraussetzung für das Funktionieren eines solchen zukunftsgerechten Anschlusstaktsystems ist die Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Fulda und Frankfurt/M, insbesondere auf dem Abschnitt Fulda - Hanau. Der Grund ist einfach: Da aus übergeordneten Gründen nicht alle ICE-Linien in Hanau werden halten können, muss die Nord-Süd-ICE-Linie, die in Hanau hält, stattdessen in Fulda Anschlüsse bieten an die übrigen in Fulda haltenden ICE-Linien. Käme die in Hanau haltende ICE-Linie in Fulda zu spät an, sind die Anschlüsse dort gerade weg und die Reisenden müssten fast eine ganze Stunde auf das nächste ICE-Bündel warten. Zugleich soll der Fernfahrplan aber auch ausreichend Pufferzeiten für kleine Minutenverspätungen enthalten, damit die Anschlüsse im Alltagsbetrieb auch tatsächlich klappen. Diese fahrplantechnischen Aspekte sind Basis für die verkehrlichen Zielsetzungen der DB in Bezug auf die Strecke Hanau - Fulda. Schon auf der Ausbaustrecke Hanau - Gelnhausen wurde die ursprüngliche Entwurfsgeschwindigkeit von 200 auf 230 km/h heraufgesetzt. Im Neubauabschnitt zwischen Gelnhausen-Haitz und der Einmündung in das Bestandsnetz südlich von Fulda ist eine möglichst hohe Streckengeschwindigkeit zwingend, um die Fahrzeitzvorgaben zu erfüllen. Zwar sind keine 300 km/h nötig, wohl aber 250 km/h auf einer längeren zusammenhängenden Strecke.

Das Ziel der DB, zwischen Hanau und Fulda möglichst kurze Fahrzeiten zu ermöglichen, ist aus Fahrgastsicht absolut zu unterstützen. Es wäre nicht zu vermitteln, einerseits mit Milliardenaufwand das Streckennetz auszubauen und andererseits die für die gesamte Region wichtigen Zuganschlüsse wegen weniger fehlender Minuten systematisch zu verpassen.

Vor diesem Hintergrund zeigt sich, wie gefährlich Spekulationen darüber sind, dass es bei diesem Verkehrsprojekt nur um ein paar lapidare Minuten Zeitgewinn ginge.

Tatsächlich sind allein schon aus Kapazitätsgründen und zur Verspätungsvermeidung die Zusatzgleise zwingend erforderlich. Für die verkehrliche Standortqualität ganzer Landstriche ist es wichtig, dass Fehlplanungen vermieden und die benötigten Minuten im Fernverkehrsnetz eingeplant werden. Nur so lassen sich Nachteile vermeiden, wie sie die Stadt Hanau derzeit erlebt, indem die Hälfte aller ICE-Halte in und aus Richtung Norden und Süden wegen fehlender Fahrzeitreserven ersatzlos entfallen.

Die Entscheidung der DB, mit welcher Antragsstrasse sie im kommenden Jahr in das Raumordnungsverfahren geht, wurde im Dialogforum und seinen drei Arbeitsgruppen auf insgesamt 44 Sitzungen begleitet und auf fast 2300 Seiten Präsentationen und Protokollen im Internet transparent dargestellt. Es war von Anfang an klar, dass neben den Aspekten von Umwelt und Raumordnung der verkehrliche Nutzen für die kommenden Generationen eine entscheidende Rolle spielen wird. Schließlich ist dies ein Verkehrsprojekt, das - zusammen mit weiteren Bauvorhaben - die Fahrplanstrukturen in Deutschland nachhaltig prägen wird und heutige Mängel ursächlich beseitigen muss. Das Ausscheiden der verkehrsökologisch unsinnigen "Mottgers"- und Spessartvarianten war ein erster richtiger Schritt. Nun muss konsequent an der Optimierung der bevorzugten Antragsvariante IV im Main-Kinzig-Kreis gearbeitet werden, weil nur diese sowohl die kürzesten Fahrzeiten als auch die Möglichkeit von Verknüpfungen der Neubaugleise mit dem bestehenden Eisenbahnnetz bei Schlüchtern bietet.

## **Schienenregionalverkehr verbessern**

Nur ein bis ins Detail zukunftsgerichteter Aus- und Neubau der Eisenbahnkorridore Hanau - Fulda und Hanau - Würzburg ermöglicht durchgreifende Verbesserungen im Schienenregionalverkehr des RMV. Auf der Achse Fulda - Frankfurt/M müsste es schon längst auch außerhalb der Verkehrsspitzen einen überholungsfreien Halbstundentakt der schnellen RegionalExpress-Züge (RE) geben, die über den Flughafen bis Wiesbaden zu verlängern sind. Gleiches gilt für die RegionalBahn-Linie (RB) Wächtersbach - Frankfurt/M, die zu beschleunigen, auf einen Halbstundentakt zu verdichten und nach Bad Orb zu verlängern ist.

## **Kooperation statt Eigenbrötlerei**

Seit den 1990er Jahren sind der Main-Kinzig-Kreis (durch seine Kreisverkehrsgesellschaft KVG Main-Kinzig) sowie die Stadt Hanau (inzwischen durch ihre Lokale Nahverkehrsorganisation LNO Hanau) mit jeweils eigenen Aufgabenträgern für den ÖPNV im RMV vertreten. Auch die turnusmäßig zu überarbeitende Nahverkehrspläne werden separat erarbeitet, abgestimmt und politisch beschlossen. Eigentlich sollte damit die fachlich-organisatorische Basis für eine moderne ÖV-Politik gegeben sein.

Doch ist sich die örtliche Politik der tatsächlichen Probleme und ihrer Lösungswege wirklich bewusst?

Die realen Mobilitätsanforderungen der Menschen und der Wirtschaft orientieren sich nicht an Gemarkungs- oder Verwaltungsgrenzen. Nötig sind integrierte Konzepte und eine intensive Kooperation aller Beteiligten. Unabhängig davon ob Hanau kreisfrei wird – die Kooperation bei Bahn und Bus muss in jedem Fall gegenüber heute deutlich intensiviert und mit den Nachbarn in Hessen und Unterfranken regional koordiniert werden.

So sehr der Wettbewerbsgedanke in vielen Politikfeldern angebracht und nützlich ist - bei der Entwicklung des Öffentlichen Verkehrs kann die Maxime nur lauten: „Kooperation statt Konfrontation“. Nachhaltige Erfolge bei Bahn und Bus erzielt man nie auf Kosten der Nachbarn sondern immer nur zum Mitnutzen auch der Nachbarn.

Als 1893 im Deutschen Reich eine einheitliche Zeit gesetzlich eingeführt wurde, waren die Eisenbahnen treibende Kraft. Die vorherige Praxis unzähliger verschiedener Ortszeiten je nach Sonnenstand in den Reichen der Provinzfürsten wurde zunehmend zum Entwicklungshemmnis. Auch heute müssen wir darauf achten, dass das große Mobilitätsziel einer nachhaltigen wie flächendeckenden Stärkung und Weiterentwicklung des Öffentlichen Verkehrs nicht durch Ignoranz, Selbstbespiegelung und Provinzialismus be- oder gar verhindert wird.

## **Fazit**

Eine an verkehrlichen Zukunftsanforderungen orientierte Aus- und Neubaustrecke von Hanau nach Fulda und nach Würzburg bildet das Kernstück eines künftigen Deutschlandtaktes. Der volle Nutzen für die Region ergibt sich nur dann, wenn passend dazu der Regional- und Nahverkehr auf Basis politischer Beschlüsse integral geplant und damit durchgreifend verbessert werden kann.

- - -

Christian Behrendt (53) engagiert sich seit 1986 ehrenamtlich für Fahrgastinteressen und ist im erweiterten Landesvorstand des hessischen Fahrgastverbandes Pro Bahn und Bus e.V. mit Sitz in Lauterbach zuständig für das Ressort Netz und Betrieb. Nach seiner Mitarbeit am 'Regionalen Schienenkonzept Rhein-Main' (1991) und dem Konzept 'Kopfbahnhof mit Köpfchen' zum Ausbau des Eisenbahnknotens Frankfurt/M (2000) begleitet er zusammen mit anderen Vertretern seit 2001 in der verbände- und bundeslandübergreifenden 'Arbeitsgemeinschaft Bahndreieck Spessart' konstruktiv-kritisch die Schienenverkehrsentwicklung zwischen Fulda, Frankfurt und Würzburg.

Kontakt:

Christian Behrendt  
Fahrgastverband Pro Bahn & Bus e.V.  
Ressort Netz und Betrieb  
in der ARGE Bahndreieck Spessart

Tel. 06053 619 1872

E-Mail: [chh\\_behrendt@yahoo.com](mailto:chh_behrendt@yahoo.com)