



Umweltfreundliche Mobilität in der wachsenden Stadt ausbauen

Die Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main plant für die Zukunft.

Am 6. September 2018 titelte die Frankfurter Rundschau: „Nach dem Diesel-Fahrverbot: Merkel soll Fahrverbote noch abwenden“. Zwei Tage zuvor hatte das Verwaltungsgericht Wiesbaden entschieden, dass das Land Hessen den Luftreinhalteplan für Frankfurt am Main kurzfristig deutlich verschärfen müsse. Es drohten unter anderem flächendeckende Fahrverbote für ältere Pkw bereits ab Februar 2019. Auch wenn das Oberverwaltungsgericht Kassel inzwischen Revision zugelassen hat, stellte dieses Urteil den Höhepunkt in der Diskussion über die von der EU geforderten Einhaltung von Grenzwerten für Stickoxide in Deutschland dar.

Nachhaltige Gestaltung der Mobilität

Als wachsende Stadt mit derzeit rund 750.000 Einwohnern und über 375.000 täglichen Einpendlern steht Frankfurt am Main bei der nachhaltigen Gestaltung von Mobilität vor besonders großen Herausforderungen. Ausdruck hierfür ist auch der seit Jahren anhaltende Anstieg der Fahrgastzahlen, bei dem Frankfurt stets über dem Bundestrend liegt. Insgesamt 246,7 Millionen Mal haben die Kundinnen und Kunden im Jahr 2018 die städtischen U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse genutzt. Das sind 13,9 Millionen mehr als im Vorjahr. Vor zehn Jahren, im Jahr 2009, lag dieser Wert noch bei



195,6 Millionen – seitdem ist die Zahl der Fahrten um 51,1 Millionen, das sind über 20 %, gestiegen.

Der öffentliche Nahverkehr, den die städtische Nahverkehrsgesellschaft traffiQ gemeinsam mit den von ihr beauftragten Verkehrsunternehmen und weiteren Partnern gestaltet, ist dabei ein Schlüssel zur Lösung. Denn schon heute leisten Frankfurts Busse und Bahnen mit einem dichten Netz und modernen Fahrzeugen einen großen Beitrag zur umwelt- und kundenfreundlichen Mobilität in Deutschlands Pendlerhauptstadt. Der Großteil der Nahverkehrsleistung – rund 80 % der Fahrgast-Fahrten – wird in Frankfurt schon seit Jahrzehnten mit S-Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen elektrisch erbracht. Die rund 370 Fahrzeuge große Busflotte ist eine der modernsten und saubersten in Deutschland – der EEV-Standard ist selbstverständlich, ein Drittel der Busse erfüllt bereits die Norm Euro VI. Da traffiQ klare Vorgaben zum Höchstalter der Fahrzeuge und Durchschnittsalter der Busflotte macht, nimmt die Zahl der Euro VI-Busse stetig zu. Auf den Buslinien, die die durch Stickoxide besonders belastete Innenstadt queren, verkehren fast ausschließlich Busse mit dem hohen Umweltstandard Euro VI.

Bereits im Jahr 2017 hatte traffiQ gutachterlich ermitteln lassen, wie sich auch der Busverkehr auf alternative Antriebe umstellen ließe. Die Ergebnisse werden konsequent umgesetzt. Seit Dezember 2018 sind die ersten fünf batterieelektrischen Busse im Einsatz. Frankfurt kann sich als erste hessische Stadt rühmen, eine komplette Buslinie „elektrifiziert“ zu haben. Im Sommer 2019 wird die Auslieferung von drei Brennstoffzellenbussen erwartet, ein Pilotprojekt, das Frankfurt in einer gemeinsamen Bestellung mit Mainz und Wiesbaden realisiert. Mit dem parallelen Einsatz der beiden Systeme will traffiQ Erfahrungen für die weitere Umstellung der Busflotte sammeln. Ziel ist es, sich bis zum Jahr 2030 vollständig von Bussen mit fossilen Antrieben zu verabschieden. Dieses Konzept wurde den politischen Gremien vorgestellt und wird von diesen grundsätzlich befürwortet. Die zugehörigen politischen Beschlüsse werden Schritt für Schritt erfolgen.

Höherer Anteil von Bussen und Bahnen am Modal Split

Neben dieser ökologischen Komponente stellt sich traffiQ gemeinsam mit den lokalen und regionalen Partnern der Herausforderung, für die wachsende Stadt höhere Mobilitätskapazitäten bereitzustellen. Ziel ist nicht nur ein „Mitwachsen“, sondern ein höherer Anteil von Bussen und Bahnen am Modal Split. Das kann mithilfe eines attraktiven, schnellen und zuverlässigen öffentlichen Nahverkehrs erreicht werden. Faktoren hierfür sind Kapazitätserweiterungen, Lückenschlüsse und Netzerweiterungen insbesondere bei U-Bahn und Straßenbahn. Der Busverkehr soll durch Produktdifferenzierung

Der Autor:

Dr.-Ing. Tom Reinhold

ist seit 1. Juli 2018 Geschäftsführer bei traffiQ, der lokalen Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main. Zuvor leitete er den Bereich Planung Nahverkehrsangebot. Der Verkehrsingenieur hat sich im vergangenen Jahrzehnt zwischen Praxis und Beratung bewegt. In der Nahverkehrsbranche kann er u. a. auf berufliche Stationen bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) verweisen, wo er eine umfassende Angebotsoptimierung und die Einführung der „Metrobusse“ zu verantworten hatte. Ferner war Reinhold bei der Deutschen Bahn und den Österreichischen Bundesbahnen für die Konzernstrategie zuständig. Zuletzt war er als Associate Partner bei der Unternehmensberatung Oliver Wyman tätig und betreute dort den Bereich Nahverkehr in Zentraleuropa.

E-Mail: info@traffiQ.de



Bild: traffiQ/Kleinespel

attraktiver gestaltet werden. Auf den wichtigsten Linien wird ein 24/7-Betrieb mit einheitlichem Taktschema angestrebt.

Auch hier sind entscheidende Schritte bereits in die Wege geleitet. Bei der U-Bahn befindet sich die Verlängerungsstrecke der Linie U5 ins Europaviertel im Bau. Die Planungen für die Verlängerung der gleichen Linie im Norden, von Preungesheim zum Frankfurter Berg sowie der Linie U2 in Bad Homburg laufen. Noch in diesem Jahr soll die Entscheidung über die Variante für den Lückenschluss zwischen Bockenheimer Warte und Ginnheim fallen – ein dringend notwendiges Projekt zur Entlastung der „stärksten“ Frankfurter U-Bahn-Strecke, auf der vier Linien im 2,5-Minuten-Takt verkehren.

Das Straßenbahnnetz wird zurzeit konzeptionell überarbeitet, um attraktivere Linienführungen und zusätzliche Kapazitäten zu ermöglichen. Bereits im Dezember 2018 wurden zwei Linien neu verknüpft und gleichzeitig eine seit Jahren stillliegende Strecke wieder in Betrieb genommen. Planungen für den mehrgleisigen Ausbau der zentralen Straßenbahnhaltestelle Hauptbahnhof sind ebenso im Gange wie Maßnahmen zur Beschleunigung und Priorisierung der Tram.



Das erhöht die Attraktivität und schafft die Möglichkeit zusätzlicher Kapazitäten.

Dem Ziel des 24/7-Verkehrs folgt traffiQ schon seit vielen Jahren. Die erfolgreichen, schon seit 2009 allnächtlich verkehrenden Nachtbuslinien stießen an ihre Grenzen. Nach einem Zwischenschritt ging daher im Dezember 2018 an Wochenenden ein Nachtlinien-Konzept an den Start, das U-Bahnen und Straßenbahnen einbezieht und mit der S-Bahn des RMV auch in die Region strahlt.

Basis für alle Maßnahmen, die sukzessive umgesetzt werden sollen, sind konsequente Schritte zur Qualitätsverbesserung des Angebots. Hier seien Stichworte wie Verlässlichkeit, Anschlusssicherheit, Fahrgastinformation und einheitliches Taktschema genannt.

Über den „klassischen Nahverkehr“ hinaus verfolgt traffiQ intensiv die Entwicklung neuer Mobilitätsangebote, mit denen sich Alternativen zum privaten Pkw-Besitz schaffen lassen. Dazu gehören das autonome Fahren, Ausbau von Bike & Ride-Möglichkeiten, Förderung von Car- und Ridesharing-Angeboten.

Mit diesem anspruchsvollen Portfolio an Aufgaben steht die städtische Nahverkehrsgesellschaft kurz vor ihrem 20-jährigen Jubiläum gut da: Als „Werkzeug“ der Stadt und ihrer politischen Gremien sowie als Ansprechpartner und Dienstleister für alle Nutzerinnen und Nutzer von Bussen und Bahnen. Und nicht zuletzt als attraktiver Arbeitgeber.

Blickt man zurück auf die Gründung der Gesellschaft im Jahr 2001, ist festzuhalten, dass sie die von der Stadt Frankfurt übertragenen Aufgaben vor dem Hintergrund der hessischen ÖPNV-Gesetzes und der EU-Verordnung 1370/2007 professionell bewältigt hat. Direktvergabe von Schienen- oder Busverkehrsleistungen, wettbewerbliche Vergabe von Buslinienbündeln: Im Rückblick kann sicher als großer Erfolg gewertet werden, dass traffiQ den ÖV der Stadt Frankfurt am Main bis heute rechtssicher durch unruhige Zeiten lenkt – unabhängig von der Vergabeform, bei der die Stadt jeweils die für sie und ihre Fahrgäste vorteilhafteste Variante wählen konnte. Für die Zukunft stehen nun mit dem nachhaltigen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs weitere, herausfordernde Aufgaben für die Gestaltung der Mobilität in der Stadt bevor.



Bilder: traffiQ/Jahn