

Presse-Information

30. Juni 2020

traffiQ
Lokale Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main mbH
Unternehmenskommunikation

Stiftstraße 9-17
60313 Frankfurt am Main
Tel.: 069 212-26893
presse@traffiQ.de | www.traffiQ.de

Stadtrat Oesterling: Nahverkehr konsequent weiterentwickeln

Neuer Nahverkehrsplan 2025+ weist über 2030 hinaus

Noch im Jahr 2020, so hofft Verkehrsdezernent Klaus Oesterling, könnten die städtischen Gremien den Entwurf des Nahverkehrsplans 2025+ (NVP) der Stadt Frankfurt am Main verabschieden. Er definiert, wie sich der städtische Nahverkehr bis zum Jahr 2025 entwickeln soll, zeigt aber Perspektiven bis ins Jahr 2030 und darüber hinaus auf.

„Wir legen den städtischen Gremien einen fahrgastfreundlichen Rahmenplan vor, der deutlich beschreibt, wie unser städtischer Nahverkehr in fünf Jahren aufgestellt sein soll“, meint der Verkehrsdezernent. „Der Nahverkehrsplan 2025+ definiert Standards für die Entwicklung des Liniennetzes, der Kapazitäten und der benötigten Infrastruktur vor dem Hintergrund der wachsenden Stadt und unseres Anspruchs, Mobilität umweltgerecht zu organisieren.“ Ein nachhaltiger und qualitativer Ausbau des Angebots bei U-Bahn, Straßenbahn und Bus wird flankiert durch kundenorientierte Maßnahmen wie Beschleunigung und Barrierefreiheit.

Verantwortlich für den Nahverkehrsplan 2025+ ist die städtische Nahverkehrsgesellschaft traffiQ. Ihr Geschäftsführer, Dr.-Ing. Tom Reinhold, erläutert: „Der Nahverkehr soll attraktiv, schnell und zuverlässig sein. Es gilt, seinen Anteil am Modal Split weiter zu erhöhen.“ Der Aufsichtsrat von traffiQ hat dem Entwurf am 29. Juni zugestimmt.

Wie oft fährt der Metrobus? Wie weit ist es bis zur nächsten U-Bahn-Station?

Das umfangreiche Werk gliedert sich in insgesamt acht Kapitel. Die ersten beiden Kapitel definieren die Rahmenbedingungen, Ziele und Planungsabsichten. Konkreter wird der NVP 2025+ dann bei der Definition von Produkten und Standards. Die bereits bekannten neuen Busprodukte wie Metrobus und Expressbus werden beschrieben sowie S-Bahn, U-Bahn und Straßenbahn in Haupt- und Nebenachsen kategorisiert. Auf dieser Basis definiert der NVP 2025+ das Taktangebot und die Erschließungsqualität, also wie oft Bahnen und Busse fahren und wie weit die Wege zu Stationen und Haltestellen maximal sein dürfen.

Besondere Bedeutung: Der Flughafen

Der Flughafen stellt den mit Abstand größten singulären Verkehrserzeuger der Stadt Frankfurt und der Region dar. Ihm ist daher ein eigenes Kapitel gewidmet. Es stellt die Ausgangssituation mit rund 88 Millionen Personenfahrten im Jahr (2017) dar und beschreibt die geplanten Maßnahmen zur Nahverkehrserschließung des Flughafens und der Airport City.

Konkrete Maßnahmen: Beschleunigung bis Straßenbahnnetz

Vor dem Hintergrund der wachsenden Stadt formuliert der NVP 2025+ konkrete Maßnahmen zur Vermeidung von Überlastungen im städtischen Nahverkehr. Dazu gehören grundsätzlich längere Züge auf der U-Bahn, der vermehrte Einsatz von Gelenkbussen und Taktverdichtungen. Sechs konkrete Maßnahmenbündel sind formuliert:

- Drei Straßenbahnlinien und 13 Buslinien werden beschleunigt. So wird die Betriebsqualität erhöht und die Fahrzeiten können um bis zu elf Minuten verkürzt werden. Erste Tests laufen vielversprechend.
- Die U-Bahnlinie U5, die sich im Europaviertel im Bau befindet, wird mit zwei oberirdischen Stationen bis zum Römerhof verlängert.
- Mit dem Metrobus-Netz wird auf den Bus-Hauptachsen ein neues Produkt eingeführt, das sich durch sein „Taktversprechen“ und ein 24/7-Angebot auszeichnet. Die Stufe 1 (Linien M32, M34, M36, M43, M55, M60 und M72/73) soll bereits im Dezember 2020 eingeführt werden.
- Mit der Einführung der Stufe 2 des Metrobus-Netzes, das die Linien M39, M51 und M64 umfasst, werden weitere Hauptsachsen profiliert. Die Linie M51 erschließt das Neubaugebiet Silo/Parkstadt, die M64 wird mit den Fahrten der heutigen Linie 37 verknüpft. Zusätzliche Verbindungen zum Südbahnhof (Linie M32) und zum Bahnhof Griesheim (Linie M34) werden geschaffen.

- Bei den Linien 25, 42 und 69 wird der Linienweg zur Erschließung von Neubaugebieten angepasst oder erweitert. Bereits ab Dezember 2020 soll die Linie 31 bis zur Hugo-Junkers-Straße verlängert werden und die Linie 87 neu zwischen Gutleutviertel und Gallus eingerichtet werden.
- Das Straßenbahnnetz wird neu an den Interessen der Fahrgäste ausgerichtet und orientiert sich so weit wie möglich am Bestandsnetz. Der Fahrplan wird konsequent auf einen 10-Minuten-Takt als Grundraster umgestellt, vorhandene Betriebsstrecken sollen reaktiviert werden. Durch den Einsatz von Langzügen auf den besonders nachfragestarken Zügen wird das Platzangebot ausgeweitet. Über die neue Straßenbahnkonzeption wird der Verkehrsdezernent in Kürze ausführlich informieren.

Über den konkreten Planungshorizont hinaus weisen die Perspektivnetze U-Bahn und Straßenbahn. Dort sind zum Beispiel der Netzschluss Ginnheim, eine U-Bahn-anbindung nach Seckbach, die Ringstraßenbahn oder die Straßenbahnverlängerung nach Bad Vilbel enthalten.

Infrastruktur und Fahrzeuge: Mehr Qualität schaffen

Bei der Infrastruktur legt der NVP 2025+ den Schwerpunkt auf eine ganzheitliche Konzeption der ÖPNV-Beschleunigung: Möglichst kurze Aufenthalte an den Haltestellen, geringer Zeitverlust beim Passieren von Verkehrsknotenpunkten und eine störungsfreie Fahrt sind das Ziel. Damit sollen Attraktivität, Fahrkomfort und Reisezeiten spürbar verbessert werden.

Der Fahrzeugpark des Frankfurter Nahverkehrs ist bereits ausgesprochen modern. Den Fokus legt der NVP 2025+ daher auf die bereits eingeleitete Umstellung der Busflotte auf emissionsfreie Fahrzeuge.

Barrierefreiheit mit eigenem Stellenwert

Ein eigenes Kapitel widmet der NVP 2025+ der Barrierefreiheit. Es beschreibt das Ziel, in einem kontinuierlichen Umbau- und Modernisierungsprozess durchgängig barrierefreie Mobilitäts- und Informationsketten zu erreichen. Das politische Ziel, bis 2022 die vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, kann die Stadt jedoch aufgrund der Haushaltslage und der verfügbaren Ressourcen nicht ohne im Nahverkehrsplan definierte Ausnahmen erreichen.

Dritter NVP seit dem Jahr 1997

Die Stadt Frankfurt am Main hatte erstmals im Jahr 1997 einen Nahverkehrsplan verabschiedet. Eine erste Fortschreibung erfolgte in den Jahren 2005 und 2006. Die damals im NVP identifizierten Mängel, bei denen es sich vor allem um Bedienungslücken und Taktmängel handelte, sind längst beseitigt.

Inzwischen haben sich die Anforderungen an den NVP deutlich verändert. Die dynamische Entwicklung der Stadt, neue gesetzliche Anforderungen besonders für die Barrierefreiheit und die zunehmende Bedeutung von Themen wie Mobilitätsmanagement, Luftreinhaltung, Klimaschutz, Betriebsqualität und ÖPNV-Beschleunigung sind daher Stichworte, die das neue Werk prägen.

Starke Leistung der Träger öffentlicher Belange

Verkehrsdezernent Oesterling dankt ausdrücklich den so genannten „Trägern öffentlicher Belange“ und dem Fahrgastbeirat, denen der Entwurf des NVP bereits vorab zur Stellungnahme zugeleitet wurde. Sie sahen sich mit der Herausforderung konfrontiert, binnen sechs Wochen in der härtesten Phase des corona-bedingten Lock-Downs das mit Anlagen weit über 300 Seiten starke Werk zu beurteilen. Rund 750 Anmerkungen hatte das NVP-Team bei traffiQ anschließend zu sichten und einzuarbeiten. Zu den Trägern öffentlicher Belange gehören zum Beispiel die Industrie- und Handelskammer, der Verkehrsclub Deutschland oder die Frankfurter Behindertenarbeitsgemeinschaft.