

# Was bringt der viergleisige Ausbau der S6?

Autor: Jürgen Küppers

Die jetzt zweigleisige Strecke der S6 von Frankfurt nach Friedberg soll viergleisig ausgebaut werden. Auf dieser Strecke verkehren zurzeit nicht nur die S-Bahnen, sondern auch IC-Züge, Regionalzüge und Güterzüge. Nach dem Ausbau wird die S6 ihre eigenen zwei Gleise haben. Auf den anderen beiden Gleisen werden die IC-, Regional- und Güterzüge fahren.

**Wie ist der Planungsstand?** Die Planung des Streckenausbaus erfolgt in zwei Abschnitten: einmal von Frankfurt-West bis Bad-Vilbel, zum anderen von Bad Vilbel bis Friedberg. Für den ersten Abschnitt bis Bad Vilbel ist mit einem überarbeiteten Erschütterungsgutachten seitens der Bundesbahn die Planung abgeschlossen. Die Bürgerinitiative „BAHNANE“ hat im Dezember 2015 Klage gegen dieses Erschütterungsgutachten eingereicht. Bei Ablehnung der Klage, plant die Deutsche Bahn im Herbst 2017 mit dem Bau des ersten Abschnittes zu beginnen.

**Was spricht gegen den Ausbau?** Durch die Erweiterung des Gleisbetts wird ein entsprechend breiter Streifen von dem Frankfurter GrünGürtel weggenommen. Die zu installierenden Lärmschutzwände sind teilweise, hauptsächlich innerhalb von Eschersheim, bis 6m hoch. Die geplante Bauzeit mit entsprechenden Verkehrs- und Lärmbelastungen wird insgesamt vier Jahre - bis 2021 - dauern.

Die Bahn prognostiziert eine Zunahme des Güterverkehrs auf der Strecke. Dies wird voraussichtlich insbesondere dann der Fall sein, wenn die mögliche Ausweichstrecke für das Mittelrheintal, anvisiert von Köln/Hagen über Gießen und Friedberg nach Hanau, in Betrieb gehen wird.

**Was tun gegen den Güterzuglärm?** Der Lärm der Güterzüge ist schon jetzt zu hoch. Bei einer nach dem Ausbau der Strecke möglichen Verlagerung des Güterzugverkehrs von der Nacht auf den Tag, wird der Lärm für die Nutzer der S-Bahn auf den Bahnhöfen und für Erholungssuchende im nicht durch Lärmschutzwände geschützten GrünGürtel zunehmen. Wir setzen uns dafür ein, dass auf Strecken mit hoher Lärmbelastung Betriebsbeschränkungen zum Schutz der Bevölkerung auferlegt werden können, etwa Beschränkung der Nutzung auf Güterwagen mit Flüsterbremsen oder Geschwindigkeitsbegrenzungen.

**Was spricht für den Ausbau?** Gegenwärtig gibt es keinen völlig regelmäßigen Takt. Die S-Bahnen haben vielfache Verspätungen und müssen eine zwangsweise Pause in Frankfurt-West vor der Tunneleinfahrt einlegen. Dadurch, dass die S-Bahn ihre eigenen Gleise haben wird, kann ein regelmäßiger Takt (15/30/60 Minuten) auf der Strecke eingeführt werden. Und die S6 wird erheblich pünktlicher sein.

Ein wesentlicher Vorteil ist, dass die Bahnhöfe auf der Strecke alle barrierefrei ausgebaut werden. Dadurch ergibt sich insbesondere mit Kinderwagen, Fahrrad, Rollator oder Rollstuhl ein einfacherer Zugang und Abgang. Der jetzige, ausgesprochen hässliche S-Bahnhof Eschersheim wird einen ansprechenderen Eindruck machen. Insgesamt wird die Attraktivität der S-Bahn gesteigert und einen Umstieg vom Auto auf den Nahverkehr befördert.

**Was ist noch zu tun?** In Ginnheim soll es einen eigenen neuen S-Bahnhof geben, neben der jetzigen U-Bahn-Station „Niddapark“. Die Planung der Einbindung des S-Bahnhofes Ginnheim in den Stadtteil ist zu verbessern. Aber auch an anderen Stellen der Strecke, wie zum Beispiel am S-Bahnhof Eschersheim, bedarf es noch einer detaillierten Planung zur Anbindung und Weiterführung von Fahrradwegen, zur Schaffung von Park-and-Ride-Plätzen und zur Einbindung des Busverkehrs. Der Streckenausbau selbst sowie die An- und Abfahrten für die Baulastwagen muss optimiert werden mit dem Ziel, die Belästigung der Anwohnenden so gering wie möglich zu halten.