
FDP Rödermark

GEDANKEN ZUR VERLÄNGERUNG DER S- BAHNLINIE 2 VON DIETZENBACH ÜBER RÖDERMARK NACH DIEBURG

18.01.2021

Am 7. Januar berichtete die Offenbach Post über die Denkspiele zur Verlängerung der S2. Mehrere politische Gruppierungen haben hierzu Pressemitteilungen verbreitet. Leider geht auch bei diesem Thema die Märchenstunde der CDU vor der Kommunalwahl weiter und nicht alle Aspekte werden genannt. Daher finden Sie im Folgenden eine Stellungnahme und Klarstellung meinerseits.

Auch die FDP Rödermark begrüßt die jetzt angestoßenen Denkspiele zur Verlängerung der S2 als dringend notwendig und richtig. Die Verlängerung ist ein zentraler Baustein unserer langjährigen Forderung nach einem weiteren Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs rund um Rödermark.

Für Rödermark sehe ich spontan 3 positive und 3 negative Aspekte, wobei die positiven eindeutig überwiegen. Aber zuerst kurz zur genannten Pressemeldung.

Nebelkerze der CDU

Laut Mona Reusch von der CDU liegt es an der Stadt Rödermark (unausgesprochen am damaligen Bürgermeister Maurer und Ersten Stadtrat Sturm von der CDU), dass bei allen Planungen in Urberach die mögliche Trasse einer Bahnstrecke freigehalten wurde.

Sorry, aber Weitsicht ist etwas, mit dem die CDU Rödermark nicht gerade gesegnet ist. Schon die ursprünglichen Planungen von S1 und S2 in den 70er Jahren enthielten die Verlängerung der S2 bis nach Ober-Roden. Selbst wenige Jahre vor Baubeginn war das noch Thema. Erst sehr spät wurde festgelegt, die S2 erst einmal nur bis Dietzenbach zu bauen, sich die Option für eine Verlängerung aber freizuhalten. Deshalb ist diese Trassenführung auch seit jeher in den Flächennutzungsplänen des Planungsverbandes

als möglicher Schienenweg freigehalten. War es nicht die CDU, die bei der Diskussion um die Dimensionierung des Baugebiets an den Rennwiesen dessen Bau bis an den Zilliggarten forderte – und damit die Bebauung der Trasse? Nach meinem Kenntnisstand war es u.a. der damalige Stadtrat Sturm, der seinen Parteikollegen erst erklärte, dass hier im Flächennutzungsplan ein Weg für die Verlängerung der S2 freigehalten ist. Meines Wissens nach war der Tenor nur „die kommt eh nie, darauf müssen wir keine Rücksicht nehmen.“ Dass das Baugebiet nicht größer wurde und die Trasse frei geblieben ist, liegt letztendlich in der Verantwortung von Roland Kern und seinen Grünen, die ein noch größeres Baugebiet blockiert haben. Das muss man aus Fairnessgründen sagen.

Aber es ist ja Wahlkampf und natürlich liegt es da von CDU-Seite nahe zu sagen: alles, was sich positiv entwickelt oder entwickeln könnte, ist ausschließlich der Politik der CDU zu verdanken. Wer kennt denn schon die Details und würde es wagen zu widersprechen?

Zumindest die FDP tut es und versucht, den Nebel dieses Blendwerks zu zerstreuen.

Nachteile einer S-Bahn-Verlängerung

Zurück zur S2: Ein Nachteil wäre sicherlich die Zerschneidung von Natur- und Freizeiträumen, die Naturvernichtung. Daher ist die Forderung der Grünen richtig und daher auch eine Forderung der FDP: die Verlängerung muss mit einer Tunnellösung verbunden sein, denn eine Zerschneidung des Waldes auf dem Bulauhöhenzug sowie von Schönwaldau und Birkenhof ist nicht in unserem Sinne. Sicherlich ist eine Tunnellösung teurer, aber man spart auf der anderen Seite auch teure Brücken- oder Unterführungsbauwerke für Freizeit- und Wirtschaftswege.

Aus ökologischer Sicht wäre es am besten, den Tunnel unmittelbar hinter dem Bahnhof Dietzenbach beginnen zu lassen und die Bahn erst in Höhe des Bolzplatzes an den Rennwiesen weder ans Tageslicht treten zu lassen. Problemstellen könnten die Kreisquerverbindung sowie der Wollwiesengraben in Dietzenbach sein, den es zu unterqueren gilt.

Diese über 2 Kilometer lange Tunnel-Variante würde auch den 2. Nachteil minimieren, nämlich die zusätzliche Lärmbelastung. Lediglich die Bewohner der unteren Erich-Kästner-Straße wären betroffen. Möglicherweise wären hier Lärmschutzmaßnahmen nötig. Und natürlich wären auch alle betroffen, die heute schon die Dreieichbahn hören, denn diese Strecke wäre dann weit höher frequentiert als heute.

Der 3. Nachteil hängt auch mit dieser stark erhöhten Frequentierung zusammen. Der Bahnübergang in Urberach wäre deutlich länger geschlossen als heute. Gleiches gilt auch für den Bahnübergang an der Trinkbrunnenstraße. Da es hier heute schon über 3 Minuten dauert, bis ein aus dem Bahnhof ausfahrender Zug kommt, wäre dieser Übergang bei Beibehaltung der heutigen Schließzeiten wohl rund die Hälfte der Zeit geschlossen.

Vorteile einer Verlängerung

Kommen wir zu den Vorteilen. Der offensichtlichste Vorteil ist die bessere Anbindung von Urberach an Frankfurt und das S-Bahn-Netz, was nun permanent ohne Umsteigen in Buchschlag möglich wäre. Arbeitsplätze in Dietzenbach, Heusenstamm, Offenbach, Frankfurt und darüber hinaus wären dann mit der Bahn besser erreichbar, was sicherlich einige zum Umsteigen bewegen und den Individualverkehr reduzieren würde. Auch das Kreishaus sowie das Märktezentrum in Dietzenbach wären erstmalig direkt von Rödermark mit der Bahn erreichbar.

Der 2. Vorteil wäre für den Stadtteil Ober-Roden von enormer Bedeutung, denn eine Anbindung von Dieburg, Münster und Eppertshausen an das S-Bahnnetz würde – insbesondere bei einer Anpassung der Preise – für eine erhebliche Entlastung der Parkmöglichkeiten rund um den Bahnhof sorgen. Möglicherweise wäre die Entspannung sogar so groß, dass der in der Prüfung befindliche Bau eines zusätzlichen Parkhauses durch die Stadt Rödermark nicht mehr notwendig wäre.

Der 3. Vorteil wurde noch von keiner Seite genannt, hätte aber ebenfalls große Auswirkungen. Die Fahrtzeiten von Ober-Roden nach Frankfurt würden sich verkürzen. Heute braucht man mit der S1 44 min von Ober-Roden zum Frankfurter Hauptbahnhof, mit der S2 wäre diese Fahrtzeit ca. 6-7 min kürzer. Wer also das Fahrtziel Frankfurt hat, würde aus Zeitgründen bevorzugt die S2 wählen. Dies schenkt den Rödermärkern nicht nur Lebenszeit, sondern würde auch die S1 erheblich entlasten, so dass die im Raum stehende durchgängige 15-min-Taktung evtl. nicht mehr nötig wäre und für eine Entlastung des Bahnübergangs Ober-Roden sorgen würde.

Streckenproblem

Ich habe nicht umsonst häufig den Konjunktiv benutzt. Die S2-Verlängerung hat ein großes logistisches Problem. Im Moment hat die S2 bis Offenbach-Bieber ein Einzugsgebiet von rund 60.000 Einwohnern. Die S1 liegt (inkl. Kreis Darmstadt-Dieburg) bei rund 180.000. Fährt die S2 bis nach Dieburg, verschiebt sich der Bedarf, die S2 hätte ein Einzugsgebiet von 160.000 Einwohnern, die S1 nur noch von 80.000. Ein zweigleisiger Ausbau der heutigen Dreieichbahn erscheint aber an vielen Stellen aus Platzgründen ausgeschlossen zu sein. Wo sollen die zusätzlich benötigten 3-4 m z.B. an der Kurt-Schumacher-Straße in Urberach, am Bahnübergang Trinkbrunnenstraße in Ober-Roden. Auch in Eppertshausen und v.a. in Münster wäre ein zweigleisiger Ausbau nur mit einem erheblichen Zugriff auf und Abbruch von privaten Flächen möglich – meines Erachtens utopisch.

Bei einer eingleisigen Streckenführung wären ausschließlich die Bahnhöfe Begegnungspunkte der Züge (wobei hierzu die Bahnhöfe von Münster und Eppertshausen erst noch umgebaut werden müssten). Eine enge Taktung der Züge wäre so nicht möglich, der Bedarf könne vermutlich besonders in Stoßzeiten nicht erfüllt werden.

Auswirkungen auf die Dreieichbahn

Die Verlängerung der S2 hätte auch deutliche Auswirkungen auf die Dreieichbahn. So könnte ich mir gut vorstellen, dass die Bahn die erhöhte Zahl der Direktverbindungen nach Frankfurt wieder in Frage stellt. Ihre Berechtigung behält die Dreieichbahn trotzdem: Als Schülertransportmittel zu den weiterführenden Schulen in Dreieich sowie in naher Zukunft als direkte Anbindung an die Regionaltangente West und damit an den Flughafen, den Industriepark Höchst, die Arbeitsplätze in Neu-Isenburg, Eschborn, Bad

Homburg.

Durch die Eingleisigkeit der Strecke der S2 ab Urberach würde dieser wohl Vorrang gewährt. Die zusätzliche Nutzung der Strecke durch die Dreieichbahn käme vermutlich nicht in Frage, so dass die Dreieichbahn vermutlich nur noch zwischen Urberach und Buchschlag fahren würde. Zumindest ab dem Abzweig der Dreieichbahn von der neuen S2 bis zum Bahnhof Urberach wird ein zweigleisiger Ausbau unumgänglich sein. Auch sollte die S2 von Dietzenbach Mitte bis Urberach zweigleisig ausgebaut werden.

Fazit

Bei Anwendung der Tunnellösung wäre die Verlängerung der S2 für Rödermark ein Riesengewinn, eine große Chance. Doch wie immer liegen die Probleme im Detail.

Meine Auffassung ist hier, dass die Chancen so groß sind, dass die Stadt Rödermark alles daran setzen sollte, die Probleme zusammen mit den verantwortlichen überregionalen Stellen anzugehen und die Denkspiele und Planungen voranzutreiben. Es lohnt sich für Rödermark.

Den Optimismus bzgl. der zeitlichen Umsetzung, der im OP-Artikel verbreitet wird, teile ich allerdings nicht. Der Bau der S1/S2 hat 30 Jahre gedauert von der Absichtserklärung bis zur Umsetzung. Die Regionaltangente West wurde in den 80er Jahren gefordert und diskutiert und ist bis heute nicht umgesetzt. „Neue Infrastrukturprojekte“ und „schnell“ geht in Deutschland nicht. Warum sollte hier ausgerechnet die Verlängerung der S2 eine Ausnahme sein? Obwohl: die Hoffnung stirbt zuletzt.

Rüdiger Werner

Rödermark, 17. Januar 2020

Meinungen / Blog.

Für den Inhalt der einzelnen Blogartikel sind die jeweils benannten Autoren allein verantwortlich. Die Inhalte der Artikel spiegeln nicht, bzw. nicht zwangsläufig die Meinung der FDP Rödermark (Partei und Fraktion) wider.