

Frankfurt a. M., 19. Juni 2023

Der Vorsitzenden der Verbandskammer
des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain
Poststraße 16
60329 Frankfurt am Main

Antrag zu TOP „Seilbahnprojekt O-Bahn Frankfurt–Offenbach“ der Sitzung der Verbandskammer des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain am Mittwoch, 12. Juli 2023

Die Verbandskammer möge beschließen:

1. Die Verbandskammer befürwortet die weitere Prüfung des Seilbahnprojektes O-Bahn Frankfurt–Offenbach, das auf dem 2. Frankfurter Seilbahntag am 10. Mai 2023 vorgestellt wurde.
2. Die Verbandskammer regt die betreffenden Akteure an, valide Daten zu erheben, um den Nutzen-Kosten-Faktor des Seilbahnprojektes zu berechnen.
3. Des Weiteren sollen Gespräche mit dem RMV über den Betrieb geführt werden.

Begründung

Auf dem 2. Frankfurter Seilbahntag am 10. Mai 2023 wurde die Seilbahnstudie High-Line der Hochschule für Gestaltung (HfG) Offenbach und der Hochschule Darmstadt vorgestellt, die eine urbane Seilbahnverbindung zwischen Eissporthalle und Kaiserlei als sog. O-Bahn (Obergrund-Bahn) herstellen würde. Die Fahrzeit für diese Strecke würde laut Studie unter 10 Minuten liegen. Die Strecke ist somit eher kurz, aber gerade hier spielen Seilbahnen ihre Stärken aus.

Die vorgeschlagene Seilbahntrasse würde eine interessante Tangentialverbindung herstellen und mehrere radiale Nahverkehrsstrecken miteinander verbinden: Sie beginnt an der Eissporthalle, überschwebt den dortigen Festplatz, den Ostpark, die Bahnstrecken parallel zur Hanauer Landstraße bis zu einem O-Bahnhof an den Riederhöfen an der Hanauer Landstraße, überquert die A661 und den Main und endet am Kaiserlei.

An der Eissporthalle gäbe es Umstiegsmöglichkeiten von bzw. zur U7 (10-Minuten-Takt), Straßenbahnlinie 12 (10-Minuten-Takt) und den Bussen 38 (10-Minuten-Takt) und 103 (12-Minuten-Takt). An den Riederhöfen könnte man umsteigen zur Straßenbahn 11 (7-Minuten-Takt) und den Nachtbussen N11, N61 und N65. Am Kaiserlei verkehren schließlich die S-Bahnen S1, S2, S8 und S9 (ca. 5-Minuten-Takt) und insgesamt 8 Buslinien.

Um die Klimaziele zu erreichen, muss auch der Verkehr seinen Beitrag leisten. Seilbahnen sind umweltfreundlich, leise, barrierefrei, sparsam im Flächenverbrauch und können innerhalb weniger Jahre geplant und gebaut werden. Die Baukosten betragen in der Regel einen Bruchteil einer konventionellen Schienenverbindung; in diesem Fall wird gegenwärtig mit 85 Mio. im Gegensatz zu 360 Mio. Euro gerechnet; das Projekt wäre prinzipiell förderfähig und könnte laut Studie in andert-

Drucksache Nr. V-2023-38

halb Jahren realisiert werden. Da bei konventionellen Schienenwegen bis zur Realisierung normalerweise Jahrzehnte ins Land gehen und leicht dreistellige Millionenbeträge und mehr verschlingen, setzt die Region große Hoffnung auf Seilbahnen als Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrs.

Das Projekt hat nur eine Zukunft, wenn es einen überwiegenden volkswirtschaftlichen Nutzen erbringt; es wird deshalb angeregt, hier bereits frühzeitig erste Datenerhebungen und Berechnungen anzustellen.

Der RMV muss beizeiten eingebunden werden, da eine O-Bahn-Strecke nur von der Bevölkerung angenommen und dauerhaft wirtschaftlich zu betreiben sein wird, wenn die Nutzung im RMV-Tarifsystem und dem 49-Euro-Deutschlandticket möglich ist.



Dirk Westedt
– Gruppenvorsitzender –

f. d. R. gez. Markus Gail
– Geschäftsführer –