

Probleme mit der Regionaltangente West in Frankfurt am Main

Dr. Georg Speck

Die Regionaltangente West (RTW) ist ein Schienenprojekt für den Regionalverkehr im Raum Frankfurt am Main. Sie soll tangential westlich an der Frankfurter Kernstadt vorbei eine attraktive neue Verbindung von Bad Homburg, Frankfurt-Praunheim und Bad Soden im Norden über Höchst und den Flughafen bis hin nach Neu-Isenburg und Dreieich-Buchsschlag im Süden herstellen. Nach Aussage des Geschäftsführers der RTW Planungsgesellschaft, Horst Amann, soll die Frage einer Verlängerung bis Langen im Sommer 2024 entscheidungsreif sein [1]. Die Neubauabschnitte sollen als Stadtbahn (BOStrab) errichtet und betrieben werden. Ansonsten soll vorhandene Infrastruktur der DB InfraGO [2] mitbenutzt und nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) teils um- und ausgebaut werden. Im zentralen Frankfurter Abschnitt ist durch die Überlagerung zweier Linien ein 15-Minuten-Takt, sonst ein 30-Minuten-Takt geplant. Insgesamt soll das Netz rund 52 Kilometer (davon 22 Kilometer neu) umfassen.

Baubeginn war am 16. Mai 2022 am Frankfurter Bahnhof Stadion, nachdem für den Planfeststellungsabschnitt Süd 1 am 26. Januar 2022 durch das hessische Regierungspräsidium Darmstadt (RP) die Planfeststellung erfolgt war. Am 22. Juni 2023 erging der Beschluss für den Nordabschnitt. Gegen ihn wird von Eschborner Landwirten vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof in Kassel (VGH) geklagt. Trotzdem gab es am 22. Dezember 2023 den ersten Spatenstich. Es fehlen noch die Beschlüsse für den Mittelabschnitt, den die Projektgesellschaft im Sommer 2024 erwartet. Für den zweiten Südabschnitt nach Neu-Isenburg hinein wird mit der Planfeststellung im vierten Quartal 2025 gerechnet.

Den allseits gelobten vermeintlichen Vorzügen der RTW wurde bereits in [3] eine Reihe von Kritikpunkten entgegengestellt. Aktuelle Entwicklungen geben nun Anlass, diese zu ergänzen und zu schärfen.

Zunächst fielen Politik und Öffentlichkeit in dem nordwestlich von Frankfurt gelegenen Städtchen Bad Soden aus allen Wolken, als sie Ende März 2024 aus der Presse erfahren mussten, dass die halbstündlich verkehrende Regionalbahnlinie RB11 nach Frankfurt Höchst ab 29. März bis zur angestrebten Inbetriebnahme der RTW Ende 2028 ausfallen soll. Grund seien vorbereitende Arbeiten. Anstatt neun Minuten mit dem Zug sah der Fahrplan für die Ersatzbusse eine Fahrzeit von 38 Minuten vor.

Am 12. April berichtete der Hessische Rundfunk in der Hessenschau, dass die DB InfraGO die Arbeiten im Bahnhof Höchst gestoppt und bei Zuwiderhandlung rechtliche Schritte androht habe. Zeitgleich wurde mitgeteilt, dass der Projektgesellschaft die Mittel erneut ausgingen und Fachleute die Kosten des Projekts nunmehr auf 1,8 Milliarden Euro schätzten. 2019 wurden sie noch mit zirka 1,12 Milliarden Euro angegeben.

Bereits am 11. März wurde die europaweite Ausschreibung für die Fahrzeuge der RTW unter anderem mit Anforderungen zur Barrierefreiheit und zu den Fristen für die Auftrags-

vergabe gestartet. Dies gibt Anlass auch darauf einzugehen.

Und schliesslich hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) am 13. März den Planfeststellungsbeschluss für eine begrenzte, die Bauweise betreffende Planänderung der im Oktober 2021 planfestgestellten zweiten Baustufe im Knoten Frankfurt-Stadion erlassen. Diese Baustufe vom Ostkopf des Bahnhofs nach Norden bis über den Main betrifft zwar die RTW nicht unmittelbar, ist aber zusammen mit den dort laufenden Massnahmen für die RTW bedeutsam für die Fahrmöglichkeiten im Bahnhof und damit für eine spätere Südtangente mit Verknüpfung zur RTW sowie für Güterzüge auf der südmainischen Mainbahn. Die Planungen von Bund, Bahn und RTW erscheinen hier als wenig koordiniert, mit gravierenden negativen Folgen für den Bahnverkehr.

Planungsmängel in Höchst

Als Gründe für den verordneten Stopp der Arbeiten im Bahnhof Höchst wurden eine fehlende Planfeststellung, mangelnde Planunterlagen und eine nicht belastbare Terminplanung angegeben.

Fakt ist, dass dem Baustopp die unangekündigte Einstellung des Zugbetriebs der RB11 vorausging, mit deutlich längeren Fahrzeiten der Ersatzbusse (siehe oben). Das brachte Politik und Öffentlichkeit vor Ort auf und hat sensibilisiert. Inzwischen wurden rasch schnellere Busverbindungen mit Fahrzeiten von 28 und 18 Minuten eingerichtet. Der Ausfall der Züge besteht jedoch weiter. Als Grund verweist die RTW-Planungsgesellschaft auf laufende Kampfmittel- und Kabelsondierungen. Für die Vorbereitung eines Tunnels unter den bestehenden Gleisen waren aber anscheinend auch Arbeiten vorgesehen, an die die DB und das EBA höhere Anforderungen stellen, allem voran einen rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss, der von der Planungsgesellschaft im Sommer erwartet wird. Daneben verlangen DB und EBA für Bauarbeiten an den Bahnanlagen die Einhaltung ihrer technischen und organisatorischen Richtlinien sowie Zertifizierungen.

In den bisher ergangenen Planfeststellungen heisst es unter anderem, dass zur Erfüllung der den Eisenbahnen obliegenden Sicherheitspflichten nach § 4 Abs. 3 AEG in Anlehnung an die Verwaltungsvorschrift VV-Bau des EBA geeignete Bauvorlageberechtigte, Bauüberwacher Bahn sowie Inbetriebnahmeverantwortliche zu bestellen und vor Bauausführung zu benennen seien. Diese müssten über eine hinreichende Sachkunde in der Eisenbahntechnik verfügen. Bezogen auf die jeweilige Baumaßnahme müssten sie ferner Kenntnisse im Eisenbahnbetrieb, die erforderliche Erfahrung und persönliche Eignung besitzen. [4]

Diesen Anforderungen hat die Planungsgesellschaft offenbar nicht vollumfänglich entsprochen. Deren Geschäftsführer hat die Mängel indirekt zugegeben, indem er auf fehlende Fachkräfte verwiesen hat. In einem Eisenbahn-Internetforum finden sich Aussagen, welche die Kompetenz bei der Pla-

nungsgesellschaft in Frage stellen. Das zusammen schürt Zweifel an der Qualität der Planung sowie am Vorgehen generell, nicht nur in Höchst. In Anbetracht der Sicherheitsrelevanz der einzuhaltenden Vorschriften und des Interesses der Allgemeinheit an einem sicheren Bahnbetrieb wäre nun eine klare Aussage der Projektbeteiligten darüber angebracht, dass es bei den Arbeiten in Höchst und an anderen Baustellen der RTW keine Abstriche bei der Sicherheit geben wird.

Die DB benötigt weiter unbedingt verlässliche Termine für die Arbeiten im Bahnhof Höchst, weil aufgrund der Generalsanierung der Riedbahn Frankfurt – Mannheim ab 15. Juli 2024 fünf Monate lang zusätzliche Züge über Höchst geführt werden sollen. Ob die RTW angesichts der Verzögerung dennoch wie geplant Ende 2028 in Betrieb gehen kann, wisse man laut Amann erst in ein, zwei oder drei Jahren [5].

Kostensteigerungen

Der starke Anstieg der Einheitspreise für Material und Arbeit in den letzten Jahren ist von der Planungsgesellschaft nicht zu verantworten. Er würde das Nutzen-Kosten-Verhältnis nur dann verschlechtern, wenn sich die Nutzenkomponenten weniger entwickeln. Kostensteigerungen aufgrund mangelhafter Planung und Zeitdruck wären jedoch sehr wohl der Planungsgesellschaft anzulasten. Das betrifft auch Kosten für einen mehrjährigen Verkehr mit Ersatzbussen, für die mit der eingangs angesprochenen Sperrung einhergehende Verlagerung auf die Strasse und für längere Reisezeiten, die bisher vermutlich nicht kalkuliert waren. Und schliesslich führt jede Verzögerung zu einer Verschlechterung des Verhältnisses, weil bereits getätigte Aufwendungen länger verzinst werden müssen und der Nutzen später eintritt, also abgezinst werden muss. Es handelt sich nach dem Baustart zwar um ein laufendes Vorhaben, für das in der Regel keine neuen Berechnungen aufgestellt werden, doch könnte nachgeprüft werden, ob nicht schon von Anfang an absehbare Kostenpositionen und -entwicklungen ausser acht gelassen wurden. In diesem Fall käme es dann darauf an, ob dies leichtfertig oder gar bewusst geschah.

Die genaue Rechnung zu Nutzen und Kosten wird weiter geheim gehalten, obwohl sie für die Planrechtfertigung und die Finanzierbarkeit bedeutsam ist. Eine Auslegung sämtlicher Unterlagen, die möglicherweise erforderlich sind, um die Rechtmässigkeit der Planung umfassend darzutun oder den festgestellten Plan vollziehen zu können, sei nach Aussage des RP nicht erforderlich. Diese Unterlage sei für die Frage der Eignung des Vorhabens zur Erreichung des Planungsziels, also für die Frage der Planrechtfertigung, aber auch für die Variantenentscheidung unerheblich. Allerdings besagt Artikel 14 Absatz 3 GG, dass eine Enteignung nur zum Wohl der Allgemeinheit zulässig ist. Daraus folgt, dass enteignungsbetroffene Private eine umfassende gerichtliche Kontrolle der Planrechtfertigung verlangen können. Ein Projekt, das die Allgemeinheit in der



Die Planfeststellungsabschnitte Süd 1 und Süd 2 (Zeichnung: RTW Planungsgesellschaft).

Summe mehr belastet als es ihr nutzt, kann schwerlich von überragender Bedeutung für das Allgemeinwohl sein. Wie dies der VGH in dem laufenden Klageverfahren sieht, bleibt abzuwarten.

Da nun der Planungsgesellschaft nach dem erwähnten Bericht des Hessischen Rundfunks bald das Geld ausgehen könnte, stehen höhere Beiträge der kommunalen Gesellschafter im Raum. Für Frankfurt sei das ein Betrag von bis zu 100 Millionen Euro, der im Haushalt der Stadt wohl nicht eingepreist ist. Auf die gestiegenen Kosten und deren weitere Entwicklung, die ja auch von den in der Planfeststellung auferlegten Massnahmen abhängen, wollte Amann nicht näher eingehen. Dies sei eine vertrauliche Angelegenheit des Aufsichtsrats. Die Zahlen würden aber zu gegebener Zeit öffentlich gemacht werden. Angesichts der Bedeutung sowohl für den Fortgang des Projekts als auch für das laufende Klageverfahren und die kommunale Finanzplanung sollte man sich damit nicht allzu viel Zeit lassen. Das öffentliche Interesse ist gross, auch daran, welche Politikbereiche Federn lassen müssen, um die steigenden Kosten der RTW zu finanzieren. Das Land Hessen ist nach dem Gesellschaftervertrag von der Nachschusspflicht ausgenommen. Andere Nahverkehrsprojekte in Frankfurt mit besserer Wirtschaftlichkeit könnten dem Rotstift zum Opfer fallen. Auch drohen bereits jetzt mangels finanzieller Mittel Leistungseinschränkungen im SPNV und ÖPNV.

Fahrzeuge für die RTW

Zur Herstellung der vorgeschriebenen Barrierefreiheit an allen Bahnsteigen verlangt die im März 2024 gestartete Rollmaterial-Aus-

schreibung bei jedem Fahrzeug je Seite mindestens eine Tür für 76, 80 und 96 Zentimeter hohe Bahnsteige. Dazu wäre es aber erforderlich, dass sich Rollstuhlfahrer im Fahrzeug über Rampen von Tür zu Tür bewegen können, um zu dem jeweils passenden Ausgang zu gelangen. Dies wäre nicht nur bei vollbesetzten Zügen problematisch, sondern ginge wegen der dazu erforderlichen breiten Gänge und Raum zum Wenden von Rollstühlen an jeder Tür zu Lasten von Sitzplätzen in den innen nur etwa 2,5 Meter breiten Fahrzeugen. Und es wäre vor jedem Halt am Bahnsteig und im Fahrzeug rechtzeitig mitzuteilen, bei welchen Türen ein barrierefreier Aus- und Einstieg möglich ist. Die Stabsstelle für Inklusion bei der Stadt Frankfurt hat sich auf Anfrage dazu bis Redaktionsschluss nicht geäussert.

Die Ausführung des RP, dass das Problem der unterschiedlichen Bahnsteighöhen bereits im Eisenbahnrecht angelegt sei, wirkt ausflüchtig. Denn bei einer RTW im Eisenbahnsystem hätten alle Bahnsteige, die jetzt mit 80 Zentimeter Höhe angelegt werden, im

S-Bahn-Mass mit 96 Zentimeter errichtet werden können. Man hätte auch den breiten Spalt vermieden, der bei den schmalen Stadtbahnfahrzeugen mit einem Schiebetritt zu überwinden ist. Gerade die Stufe von 20 Zentimeter Höhe beim Ein- und Ausstieg an den Türen mit 76 Zentimeter hohem Wagenboden und vorstehendem Schiebetritt an 96 Zentimeter hohen Bahnsteigen bei fehlender seitlicher Haltemöglichkeit dürfte vielen Personen Schwierigkeiten bereiten. Ausserdem wird wegen der unterschiedlichen Wagenbodenhöhe an den Türen selbst an 80 Zentimeter hohen BOStrab-Bahnsteigen ein barrierefreier Fahrgastwechsel nur an einzelnen Türen möglich sein. Dem gesetzlichen Ziel einer möglichst weitgehenden Barrierefreiheit wird also mit der Zweisystem-RTW nicht entsprochen.

Für das planmässige Durchlaufen eines Verfahrens zur Erlangung der Inbetriebnahmegenehmigung für die Fahrzeuge gibt ein Leitfaden des Bundesverkehrsministeriums Auskunft. Danach sei bis zur Lieferung des ersten Exemplars beispielsweise eines



Visualisierung der RTW-Brücke über die Gleise vom Bahnhof Stadion nach Niederrad; man erkennt den für die geplanten Fernverkehrsgleise freigehaltenen Raum (Visualisierung: RTW Planungsgesellschaft).

neuen elektrischen Regionaltriebzugs je nach Entwicklungsaufwand ein Zeitraum von drei bis vier Jahren zu kalkulieren. Dem schliesse sich die Dauer für die Fertigung bis zur Auslieferung der Serie an. Der Zeitbedarf werde wesentlich durch den Produktionsvorlauf bis zum ersten Fahrzeug von zirka einem Jahr bestimmt. Je nach Abweichung von vorhandenen Typen würden dann Prozesszeiten von rund zwei bis drei Jahren bis zur Aufnahme der Serienfertigung erreicht werden. Für die eigentliche Fertigung von 20 Fahrzeugen sei dann mit acht Monaten zu rechnen [6]. Für die RTW werden voraussichtlich etwa 30 Einheiten zu jeweils 50 Meter Länge benötigt. Wenn die Vergabeentscheidung Ende 2024 / Anfang 2025 getroffen werden soll und sich tatsächlich ein Anbieter zu den Bedingungen gefunden hat, dürfte somit kaum ausreichend Zeit verbleiben, Ende 2028 den Betrieb aufzunehmen und dann zuverlässig zu führen. Vor einem seriösen Angebot wäre schliesslich noch zu klären, welche Werkstatt in Betracht kommt, welche Kosten für deren Bau oder Anpassung entstehen, wer diese trägt und wie lange die Herstellung dauert.

Knoten Frankfurt-Stadion

Die Arbeiten für die RTW im Planfeststellungsabschnitt Süd 1 schreiten sichtbar voran. Neue eingleisige Streckenteile sind eine Brücke über den Ostkopf des Bahnhofes Stadion und der Tunnelabzweig in Richtung Neu-Isenburg Zentrum.

Die Situation ist in dem hochbelasteten Knoten kompliziert. Dort kreuzt sich die Riedbahn Frankfurt – Mannheim mit der südmainisch verlaufenden Mainbahn Frankfurt Süd – Stadion – Kelsterbach/Regionalbahnhof. Von der Riedbahn kommen derzeit die Fernzüge aus Richtung Mannheim und Flughafen in den Bahnhof Stadion. Ausserdem wird in dem Bahnhof die S-Bahn von Frankfurt-Niederrad zum Regionalbahnhof auf gesonderten Gleisen geführt. Künftig müssen die vom Regionalbahnhof kommenden Züge der RTW im Ostkopf des Bahnhofs von der Nordseite auf die Südseite gebracht werden, um dann zum Bahnhof Neu-Isenburg an der Main-Neckar-Bahn geführt zu werden. Dafür befindet sich eine eingleisige Brücke im Bau.

Damit aber noch nicht genug, denn den Bahnhof müssen in Nord – Süd-Richtung künftig auch noch die zusätzlichen Fernzüge der geplanten Neubaustrecke (NBS) Frankfurt – Mannheim kreuzen. Das ist bislang niveaugleich vorgesehen, wozu diese Relation im Rahmen der zweiten Baustufe des Knotens Stadion endgültig zur Haupttrichtung wird. Für die Konzentration der Fernverkehre über Frankfurt-Niederrad zum Hbf (statt teilweise wie heute noch Südbahnhof) kommen zwei weitere Gleise hinzu. Die Massnahmen befinden sich in der Ausführung. Die Fahrmöglichkeit auf der Mainbahn bleibt zwar erhalten, wird jedoch nicht – wie im BVWP 2030 vorgesehen – verbessert, sondern aufgrund der noch stärkeren Beladung der Nord – Süd-Richtung durch Fernverkehr in ihrer schon heute beschränkten Leistungsfähigkeit in der Querung von Stadion weiter reduziert.

Der Bund hat daher in sein Massnahmenpaket für den Knoten Frankfurt, das im November 2018 in den vordringlichen Bedarf aufgerückt ist, ein zweigleisiges Überwerfungsbauwerk für die Ost – West-Relation

Frankfurt-Süd – Stadion – Regionalbahnhof aufgenommen, um ein niveaugleiches Kreuzen zu vermeiden. Dieses Bauwerk wäre auch für Güterzüge nutzbar, die den Regionalbahnhof natürlich nicht anfahren würden, sondern auf der Mainbahn blieben.

Das Problem besteht nun darin, dass die Brücke der RTW die spätere Umsetzung des zweigleisigen Überwerfungsbauwerks erheblich erschwert, wenn nicht sogar verhindert, wodurch die Mainbahn praktisch unterbrochen wäre. Die Führung einer Regionaltangente Süd zum Regionalbahnhof wäre vermutlich auch deswegen kaum noch möglich, weil die Kapazitätsreserven durch die RTW bereits weitgehend ausgeschöpft werden. Gewisse Freiräume im Regionalbahnhof dürften erst langfristig mit Führung des Hessenexpress durch den Fernbahnhof am Flughafen mit der dann möglichen Einstellung der Linie RE59 gewonnen werden [7].

Bei der RTW kann es sich nach ihrer aktuellen baulichen Ausbildung nun leider nicht mehr um den ersten Teil eines künftig geschlossen befahrbaren Schienenrings um Frankfurt handeln, der immer noch durch manche politischen Vorstellungen geistert. Möglicherweise liegt darin auch ein Grund, dass der RMV die Südtangente zu einem neu zu bauenden Anschluss des Terminals 3 des Flughafens führen möchte. Das Terminal soll im Jahr 2026 in Betrieb genommen werden. Im Zusammenspiel mit einer künftigen Süd- und Osttangente muss je nach Ziel dann an den Verknüpfungspunkten mit der RTW umgestiegen werden – sofern es denn möglich ist. Da die RTW-Linie nach Neu-Isenburg jedoch keinen Halt im Bahnhof Stadion vorsieht, könnte dort zu einer Südtangente in Richtung Terminal 3 sowie zu der heutigen S7 in Richtung Gross Gerau nicht umgestiegen werden. Das Gleiche gilt für die Gegenrichtung nach Frankfurt-Süd.

Darüber, wie die Brücke der RTW mit der Planung des Bundes in Übereinstimmung gebracht werden könnte, schweigen sich RMV, Planungsgesellschaft und Land Hessen einschliesslich seiner Planfeststellungsbehörde aus. Letztere wäre aufgefordert gewesen, den Widerspruch im Planfeststellungsverfahren von sich aus aufzuklären und für eine verträgliche Lösung einzutreten. Aber selbst im Erläuterungsbericht zur zweiten Änderung vom 17. Dezember 2021 wird noch mitgeteilt, dass Massnahmen Dritter, die Einfluss auf die Planungen der RTW haben, nicht bekannt seien. Leider scheint sich auch der Bund dafür nicht zu interessieren. Vielleicht hat er aus der Distanz sogar das Überwerfungsbauwerk der RTW mit seinem Vorhaben verwechselt. Varianten mit zwei getrennten Brücken für die RTW, die ein Überwerfungsbauwerk für den Eisenbahnverkehr im Zuge der Mainbahn ermöglicht hätten, wurden von den RTW-Planern schon 2010 ausgeschieden [8]. Doch hatten Gutachter angemerkt, dass diese Lösung dann weiterzuverfolgen sei, wenn absehbar sei, dass neben der RTW auch ein Bedarf für eine S-Bahn-Verbindung in der Relation Hanau / Offenbach – Frankfurt-Flughafen auf direktem Weg über Frankfurt-Süd – Frankfurt-Stadion vorhanden ist. Ein solcher Bedarf war bereits seit langem erkennbar. So plante der Frankfurter Verkehrsverbund FVV (Vorgängerorganisation des RMV) schon 1991 eine solche Verbindung [9]. Auch die Industrie- und Handelskammern im Rhein-

Main-Gebiet und die Stadt Offenbach hatten wiederholt eine Südtangente zum Regionalbahnhof gefordert. Eine verantwortungsvolle Planung des RMV hätte erst einmal ein Gesamtkonzept erstellt und mit den betroffenen Kommunen abgestimmt. Offenbach wird voraussichtlich zwar mit dem geplanten Hessenexpress über den Fernbahntunnel und Frankfurt Hbf mit dem Fernbahnhof am Flughafen verbunden. Aber Frankfurt-Sachsenhausen, ein Stadtteil mit mehr als 62 000 Einwohnern, bleibt vom Regionalbahnhof abgeschnitten.

Die Planfeststellungsbehörde tritt der Kritik an der Sperrwirkung der RTW-Brücke im Planfeststellungsbeschluss mit fragwürdigen Argumenten entgegen [10]. Die Vorteile der jetzt ausgeführten Vorzugsvariante ergäben sich insbesondere mit Blick auf den gewichtigen öffentlichen Belang des Grundwasserschutzes, weil Eingriffe in die Schutz-zonen I und II der Stadtwaldwasserwerke, aber auch in die nördlich der Bestandsstrecke vorhandenen Waldbestände vermieden würden. Sie sei darüber hinaus deutlich günstiger umzusetzen, so dass die Entscheidung der Vorhabenträgerin, dieser Variante den Vorzug zu geben, nachvollziehbar sei. Es sei zwar zutreffend, dass die Umsetzung einer anderen Variante eisenbahnbetriebliche Vorteile mit sich brächte, weil auf diese Weise zugleich ein S-Bahn-Betrieb in der Relation Frankfurt-Süd – Frankfurt-Stadion – Frankfurt-Flughafen-Regionalbahnhof ermöglicht würde. Für den Betrieb der RTW sei die Realisierung dieser Variante dagegen nicht erforderlich. Mit ihrer Umsetzung würde vielmehr einem Bedarf entsprochen, für dessen Befriedigung die Vorhabenträgerin nicht zuständig und der durch das Planungsziel der RTW nicht abgedeckt sei. Es handle sich vielmehr um ein anderes Vorhaben, für das ein eigenes Planungskonzept des insoweit Verantwortlichen zu erarbeiten sei.

Die Regionaltangente West sei Bestandteil des Programms „Frankfurt RheinMainplus“, eines 2003 erstmals der Öffentlichkeit vorgestellten Masterplans für den Ausbau des Schienenverkehrs in der Metropolregion Frankfurt Rhein-Main. Partner dieses Programms sei neben dem Land Hessen, der Stadt Frankfurt am Main, der DB AG und der RMV GmbH auch der Bund. Die RTW sei somit schon sehr lange Gegenstand dieses für den Nah- und Fernverkehr im Rhein-Main-Gebiet und in ganz Hessen massgeblichen, auch vom Bund begleiteten Programms. Als planerisch bereits sehr weit gediehenes Projekt geniesse die RTW den Vorrang gegenüber zeitlich nachlaufenden Projekten, also auch gegenüber der im Zusammenhang mit dem Ausbau des Knotens Frankfurt aufgeführten Errichtung eines zweigleisigen Überwerfungsbauwerks, für das keine Planungen vorlägen. Auch die Projektseite der DB zum Ausbau des Knotens Frankfurt weise ein solches Vorhaben nicht aus. Im übrigen sei auch nicht ersichtlich, dass eine spätere Realisierung dieses Projekts durch die RTW unmöglich gemacht würde. Die DB als potentielle Vorhaben- und die RMV GmbH als zuständige Aufgabenträgerin für den SPNV in Hessen hätten im Verlauf des Anhörungsverfahrens keine diesbezüglichen Bedenken vorgebracht.

Festzustellen ist, dass das eingleisige Bauwerk der RTW mit einer sehr starken Neigung von 40 Promille geplant wurde, die

Bereich der Massnahmen zum Knoten Frankfurt-Stadion, ohne RTW (Zeichnung: Frankfurt RheinMainplus).

für Güterzüge ungeeignet ist. Auch wurde auf der östlichen Seite keine Verbindung mit der Mainbahn vorgesehen, so dass eine Mitbenutzung durch S-Bahnen und Züge einer Regionaltangente Süd schon allein aus diesem Grund nicht möglich ist. Die angeführten erheblichen Eingriffe einer Lösung, die den Absichten des Bundes entsprechen hätte, in Wasserschutzbereiche und Waldbestände erscheinen vorgeschoben. Denn die Eingriffe in Naturräume im Bereich des Planfeststellungsabschnitts Mitte betragen ein Mehrfaches, ohne dass sich jemand daran zu stören scheint.

Der Bund hat das zweigleisige Überwerfungsbauwerk jedenfalls weiter im Programm des BVWP zum Knoten Frankfurt und dafür ein Budget von 161,5 Millionen Euro (2019) angesetzt. Das wäre ein Vielfaches von dem Betrag, den eine Miterledigung im Rahmen der RTW ausgemacht hätte. Schienenwege der Eisenbahn des Bundes im BVWP werden auch nicht durch eine irgendwie geartete Kooperation mit „Frankfurt RheinMainplus“, sondern durch die Aufnahme in den Bedarfsplan des Bundes schienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) verbindlich, was der Fall ist. Nicht zuletzt ist festzustellen, dass für das Überwerfungsbauwerk durch die Aufnahme in den vorliegenden Bedarf Ende 2018 gemäss § 1 Absatz 2 BSWAG die Planrechtfertigung noch vor dem Planfeststellungsbeschluss für die RTW rechtsverbindlich wurde. Es ist Bestandteil des Pakets zum Grossknoten Frankfurt, das der Gesetzgeber wegen der besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe für besonders eilbedürftig hält.

Eigentlich war mit der zweiten Baustufe zum Bahnhof Stadion noch eine weitere Baustufe verknüpft. Sie sah einen viergleisigen Ausbau zwischen den Bahnhöfen Stadion und Zeppelinheim vor. Davon ist aber mittlerweile nichts mehr zu hören. Möglicherweise wird nun im Zuge der Planungen zur NBS Frankfurt – Mannheim um eine umfassendere Lösung der vorstehend aufgezeigten Probleme gerungen. In diesem Zusammenhang wäre auch zu klären, ob und wenn ja wann es einen Bahnanschluss des Terminals 3 geben wird. Das Terminal 3 des Flughafens wird trotz seiner Dimensionen gegenüber den Terminals 1 und 2 mit den Luftverkehrsverwaltungen und den Servicebetrieben sowie dem Gebiet Gateway Gardens wohl nur eine nachrangige Destination sein. Ein Bahnanschluss wird selbst vom Flughafen nicht für erforderlich gehalten und auch nicht mitfinanziert. Über die geplante Anbindung sollen die S7 im 15-Minuten-Takt und die RB70 stündlich fahren. Die Fahrt von dort zum Terminal 1 wird mit der vom Flughafen gebauten Skyline-Bahn acht Minuten dauern. Die Folge davon dürfte sein, dass bereits am Stadion in Züge zum Regionalbahnhof umgestiegen wird, weil man so schneller am Ziel ist. Dem Bahnanschluss wird also kaum ein Nutzen aus einer kürzeren Reisezeit zuzurechnen sein, während eine Tunnelstation mit unterirdischer Zuführung auf der Kostenseite kräftig zu Buche schlagen würde. Falls die volkswirtschaftlichen Kosten den Nutzen übersteigen, würde der Anschluss nicht förderfähig sein



und entsprechend nicht gebaut werden. Die Rechnung dürfte auch davon abhängen, welche Steigerungen der Luftverkehr angesichts des immer drängender werdenden Klimaschutzes noch erfahren wird. Eine sehr kurze Lebensdauer war bereits dem im Jahr 1936 an gleicher Stelle eröffneten Luftschiffhafen beschieden. Der kommerzielle Luftschiffverkehr endete ein Jahr später. 1940 wurden die beiden Luftschiffhallen gesprengt.

Fazit

Spätestens 2018 war klar, dass eine Zweisystembahn auf bereits stark belasteten Eisenbahnstrecken im Knoten Frankfurt nicht zu empfehlen ist. Dies ergab ein 2013 von der Frankfurter Stadtverordnetenversammlung beschlossenes Gutachten. Über das Ergebnis berichtete der Magistrat allerdings erst am 4. März 2019 [11]. Trotzdem wurde die RTW beharrlich weiterverfolgt. Eine Diskussion dazu gab es offensichtlich nicht. Nun gäbe die Entwicklung der Kosten einen weiteren Anlass, über die Sinnhaftigkeit des Projekts nochmals nachzudenken. Verantwortungsbewusste Politiker, vor allem im RTW-Aufsichtsrat, würden sich spätestens jetzt um eine unabhängige Risikoaufklärung und Neuberechnung der NKU bemühen. Sie könnten dazu die Rechnungsprüfungsbehörden einschalten. Doch das ist nicht zu erwarten. Die Probleme werden weiter ignoriert, und das Projekt wird durchgezogen. Ein Stopp würde nämlich sofort die Frage nach Konsequenzen für die Entscheider aufwerfen. Finanzierungengpässe könnten allenfalls zu einer zeitlichen Streckung führen, was aber das Nutzen-Kosten-Verhältnis weiter verschlechtern würde. Stuttgart 21 lässt grüssen. Was den Bahnhof Stadion anlangt, ist festzustellen, dass es der Bund samt seinem nachgeordneten EBA und seine DB AG zulassen, dass die Umsetzung seines Bedarfsplans durch ein fremdes Projekt auf Bahngelände wesentlich erschwert, wenn nicht gar verhindert wird.

[1] Hessenschau am 24. April 2024

[2] Am 1. Januar 2024 wurden die Infrastrukturgesellschaften der DB AG, die DB Netz AG und die DB Station & Service AG, zu der gemein-

wohlorientierten DB InfraGO zusammengeführt. Im Weiteren werden noch die bisherigen Bezeichnungen verwendet.

- [3] Speck, G.: Regionaltangente in Frankfurt am Main: Mehr Schein als Sein? Eisenbahn-Revue International 2/2024, S. 85 – 89
- [4] Regierungspräsidium Darmstadt: Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der Regionaltangente West – Planfeststellungsabschnitt Süd 1, Darmstadt, 26. Januar 2022, S. 61 ff.
- [5] „Von einem Baustopp kann nicht die Rede sein“, Frankfurter Rundschau vom 17. April 2024
- [6] Handbuch Eisenbahnfahrzeuge – Leitfaden für Herstellung und Zulassung, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.), Berlin Mai 2011
- [7] Schiebeler, J.; Engelskirchen, M.: Frankfurt RheinMainplus – Das Infrastrukturprogramm für den Schienenverkehr in der Region Frankfurt RheinMain. Eisenbahntechnische Rundschau 12/2003, S. 763 – 770
- [8] Regionaltangente West Variantenuntersuchung VU 16/17 „Frankfurt-Stadion – Abzweig Forsthaus“, Planungsgemeinschaft RTW c/o Grontmij BGS Ingenieurgesellschaft mbH, Frankfurt am Main, 30. Juli 2010, S. 3
- [9] FVV und Bahn arbeiten am regionalen Eilzugsystem. Frankfurter Neue Presse vom 4. März 1991
- [10] Kapitel 3.3.1, S. 206 und 207
- [11] Bericht des Magistrats B 75 vom 4. März 2019 zu „Zweisystemuntersuchung im Raum Frankfurt“

Kein Heft mehr verpassen?

Mit einem Abonnement erhalten Sie die Eisenbahn-Revue International bequem und erst noch um 15 Prozent günstiger ins Haus geliefert.

Nutzen Sie unsere Online-Bestellfunktion auf www.minirex.ch