

RTW: Murks für über zwei Milliarden in schwieriger Zeit

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 neue, rund 52 Kilometer lange Verbindung von Bad Homburg, Frankfurt-Praunheim und Bad Soden im Norden über Höchst und den Flughafen bis hin nach Neu-Isenburg und Dreieich-Buchschlag im Süden herstellen. Insgesamt sind 28 Stationen geplant. Teils werden vorhandene Strecken und Bahnhöfe der DB InfraGO mitbenutzt, 22 Kilometer Strecke werden neu gebaut. Die Stadt Langen wünscht sich eine Verlängerung bis nach Langen. Es sind zwei Linien vorgesehen, die jeweils im Halbstundentakt befahren werden sollen. Der Betrieb soll nach Angaben der RTW-Planungsgesellschaft Ende 2028 aufgenommen werden. Gesellschafter der im November 2008 gegründeten Planungsgesellschaft sind die betroffenen Kommunen und Landkreise sowie das Land Hessen und der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV).

Um das Jahr 1990 gab es die ersten Ideen dazu. Seit 16. Mai 2022 wird an dem angeblich wichtigsten Infrastrukturprojekt im Rhein-Main-Gebiet gebaut. Der Bau fällt in eine Zeit mehrerer notleidender Politikbereiche wie Gesundheit, Bildung, Wohnungswesen, Infrastruktur, Integration, Klima- und Artenschutz, Sicherheit bei gleichzeitig schwächelnden Staats- und Kommunalfinanzen. Auch im SPNV und ÖPNV sind eher Angebotskürzungen als Ausweitungen zu erwarten, weil die von der Branche geforderten zusätzlichen Mittel schlicht nicht in Sicht sind. Das Land Hessen rechnet mit Fehlbeträgen in Milliardenhöhe. Die Steuereinnahmen stagnierten, und mit einer Erholung der Wirtschaft sei in absehbarer Zeit nicht zu rechnen. Sämtliche Förderleistungen müssten auf den Tisch, es dürfe keine Tabus geben, so der hessische Finanzminister Alexander Lorz im September 2024.² Nahezu zeitgleich wurde bekannt, dass die Kosten für die Strecke um rund 63 Prozent auf 1.828 Millionen Euro steigen. Für die Fahrzeuge kann mit weiteren 450 Millionen Euro gerechnet werden.

Die Planfeststellung ist in vier Abschnitte aufgeteilt und erfolgt auch für die umfangreich umzubauenden Eisenbahnanlagen der DB InfraGO durch das Regierungspräsidium Darmstadt. Zuerst erlangte der Abschnitt Süd 1 am 26. Januar 2022 Baurecht. Dann folgte am 22. Juni 2023 der Nordabschnitt. Hier sind vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof in Kassel (VGH) Klagen Eschborner Landwirte anhängig. Eine aufschiebende Wirkung haben sie nicht. Zuletzt

¹ Georg Speck war von 1991 bis 2018 im rheinland-pfälzischen Verkehrsministerium als Referatsleiter u.a. für die Aufsicht über nichtbundeseigene Eisenbahnen, Straßenbahnen und Seilbahnen zuständig. Er wohnt in Frankfurt a.M..

² Jutta Rippegather: *Ohne Haushalt ins neue Jahr*, Frankfurter Rundschau, 17.09.2024, S. F20

erging am 1. August 2024 auch für den zentralen Mittelabschnitt der Planfeststellungsbeschluss. Gegen ihn wurde vom Industriepark Höchst geklagt. Die Stadt Kelsterbach hat ihre Einwände zurückgezogen, nachdem ihr u.a. der Ausbau von Wegen zugesagt wurde. Einen Halt erhält Kelsterbach gleichwohl nicht. Die Planfeststellung für den noch ausstehenden Abschnitt Süd 2 in Neu-Isenburg ab der Station Wilhelm-Leuschner-Straße (erste Station am westlichen Stadtrand) soll nun im vierten Quartal 2025 erfolgen.

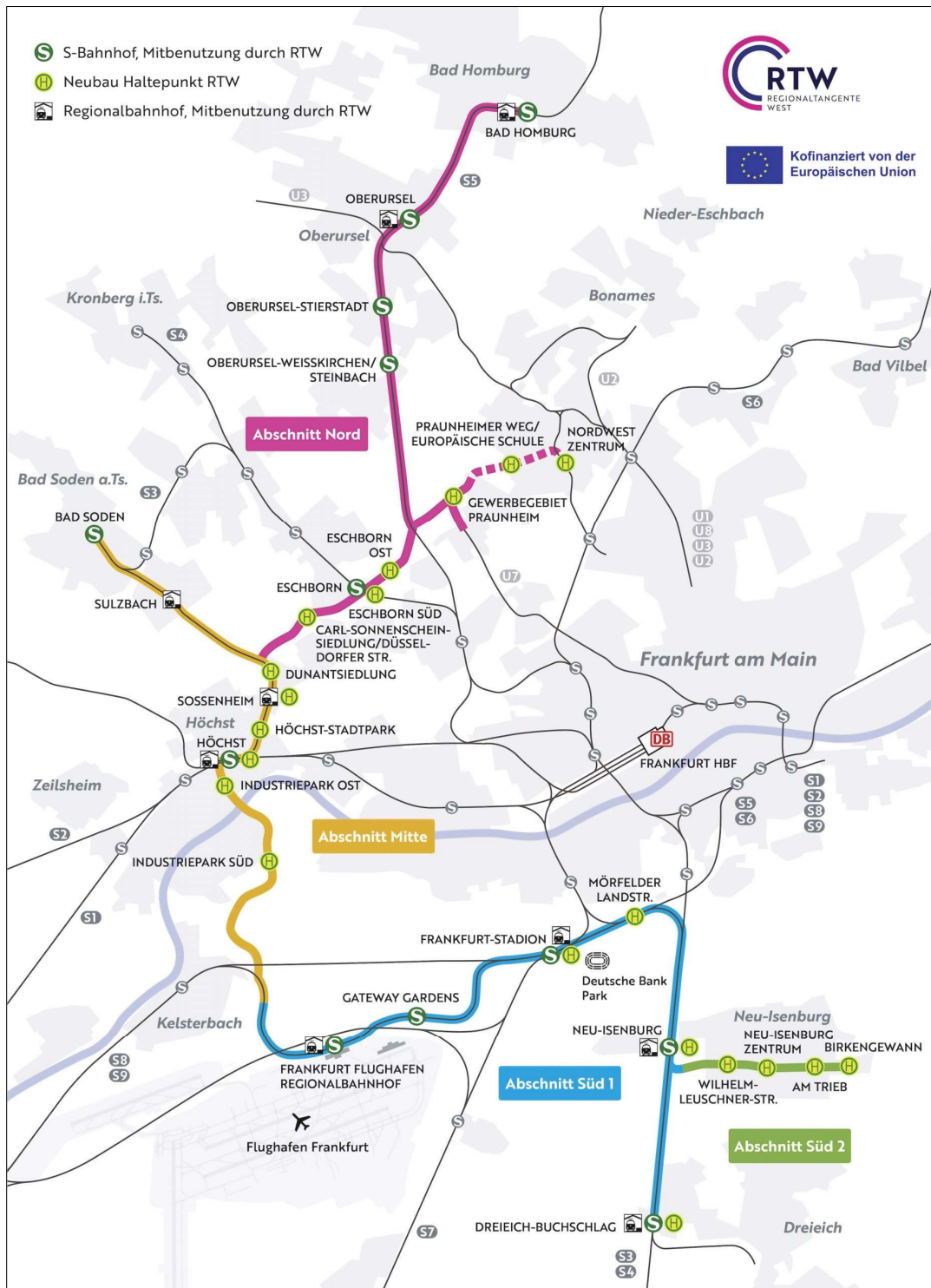


Abb.: Die Planfeststellungsabschnitte für die RTW. (RTW-Planungsgesellschaft)

Es sieht so aus, als würde das Projekt, das von manchen als wichtigstes Infrastrukturprojekt in der Rhein-Main-Region angesehen wird, trotz zahlreicher Probleme, die beharrlich wegnoriert werden, durchgezogen. Worin bestehen diese Probleme?

Strategischer Ansatz

Zunächst wäre zu prüfen gewesen, welche Räume des Großraums Frankfurt in der Entwicklung des regionalen Schienennetzes einen besonderen Nachholbedarf haben, und welche Verkehrsrelationen bisher unzureichend im SPNV bedient werden. Das ist vor allem das östliche Rhein-Main-Gebiet. Die RTW verfolgt hingegen einen fragwürdigen Ansatz, indem sie den mit Schienenstrecken bereits gut erschlossenen Taunusrand weiter bevorzugt. Sie verstärkt damit das West-Ost-Gefälle in der Region.

Im Westen hätte eine Streckenführung über Sindlingen, Hattersheim und Kelsterbach ein Potenzial von zusammen rund 55.200 Einwohnern direkt verbunden. Dazu wäre westlich von Hattersheim lediglich eine relativ kurze neue Strecke von rund zwei Kilometern mit Querung des Mains erforderlich gewesen, die Hälfte davon im Zuge eines vorhandenen Anschlussgleises. Aber das ist leider der anscheinend überragenden Priorität der schnellen Verbindung des Taunusrands und von Höchst zum Flughafen zum Opfer gefallen.

Bei der RTW kann es sich nach ihrer baulichen Ausbildung nicht wie von vielen Befürwortern irrtümlich angenommen um den ersten Teil eines künftig geschlossen befahrbaren Schienenrings um Frankfurt handeln. Im Zusammenspiel mit einer künftigen Süd- und Osttangente muss je nach Ziel an den Verknüpfungspunkten umgestiegen werden – sofern es denn möglich ist. Davon nachfolgend mehr.

In der Priorität einzelner Teile eines Schienenrings wäre eine Südtangente im Eisenbahnsystem augenscheinlich vorteilhafter. Sie würde den City-Tunnel der S-Bahn wohl deutlich mehr entlasten als die RTW und die sehr starke Verkehrsrelation parallel zur Autobahn A3 bedienen. Angesichts dessen und der deutlich geringeren Aus- und Neubauten dafür wäre das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) sicherlich besser als bei der RTW. Der Ausbau dafür ist für den Abschnitt Frankfurt-Süd – Flughafen Regionalbahnhof bereits im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 enthalten, was von der regionalen Politik aber ignoriert wird.

Die Behauptung der Planungsträgerin, durch die Entlastung des Frankfurter Hauptbahnhofs könnten auch mehr Kapazitäten und Fahrplansicherheit für den Personenfernverkehr (SPFV) geschaffen werden, ist völlig aus der Luft gegriffen. An keiner Stelle wird die RTW irgendeine Wirkung auf den SPFV haben, da dieser von dem hier relevanten SPNV getrennt geführt wird. Positive Nebeneffekte für die zu den Transeuropäischen Transportnetzen (TEN-T)

gehörenden Kernnetzkorridore Rhein-Alpen und Rhein-Donau sind nicht zu erwarten. Vielleicht diene das Argument lediglich der Beschaffung von Finanzmitteln der Europäischen Union.

Zweisystembahn

Ein Teil der Probleme ist darin begründet, dass es sich bei der RTW um eine Zweisystembahn handelt, die sowohl Straßenbahn als auch Eisenbahn ist. Die Neubauabschnitte der RTW entstehen größtenteils als Stadtbahnstrecken nach BOStrab und können daher von Zügen der Eisenbahn nicht befahren werden. Die Wahl einer Zweisystembahn als angeblich am besten geeignetes Verkehrsmittel für die verkehrliche Aufgabe erfolgte in den Jahren 1992 bis 1996 anhand eines vom RMV und dem damaligen Umlandverband Frankfurt in Auftrag gegebenen intransparenten Bewertungsverfahrens und ohne Beteiligung der Öffentlichkeit. Dabei schnitt eine Zweisystembahn mit knappem Vorsprung vor einer S-Bahn ab. Bei mehreren Kriterien war die Bewertung durchaus fragwürdig. Eine nachvollziehbare inhaltliche Auseinandersetzung mit dieser rund 30 Jahre alten Festlegung fand seither nicht statt. Die behaupteten Kostenvorteile wurden nie spezifiziert und auch nicht den Nachteilen eines solchen Systems gegenübergestellt. Es wäre auch heute noch nachhaltiger, einen den Raum Frankfurt sehr langfristig erschließenden Schienenweg verkehrsfunktional offen zu errichten, als in einer Weise, die von vornherein verhindert, dass der Schienenweg auch von Eisenbahnfahrzeugen genutzt werden kann.

Die RTW ist auch nicht zu vergleichen mit dem erfolgreichen sogenannten Karlsruher Modell. Dort fahren Zweisystemfahrzeuge von Eisenbahnstrecken des Umlands in das Stadttinnere, wo sie dann als Straßenbahn verkehren.

Aus der Eigenschaft als Straßenbahn resultieren zunächst die gegenüber einer S-Bahn geringeren Maße. In einen maximal 100 Meter langen und 2,65 Meter breiten Zug der RTW passen nicht einmal halb so viele Fahrgäste wie in einen Langzug der S-Bahn mit 202 Metern Länge und 3,02 Metern Breite. Daraus ergeben sich eine entsprechend geringere Kapazität und ein geringerer Komfort. Außerdem ist deren Höchstgeschwindigkeit auch auf Eisenbahngleisen auf 90 bzw. 100 km/h beschränkt, Züge der S-Bahn sind bis zu 140 km/h schnell, was jedoch bei den kurzen Stationsabständen im Abschnitt Süd 1 kaum Auswirkungen hat. Allerdings ist auch das Beschleunigungsvermögen der RTW-Fahrzeuge geringer als das einer S-Bahn.

Auf den neuen als Stadtbahn vorgesehenen Streckenabschnitten zwischen Eschborn und Sossenheim sowie zwischen Höchst und Kelsterbach soll die Höchstgeschwindigkeit nur 70 km/h betragen, wohl um beim Zugsicherungssystem zu sparen und Fahren auf Sicht zu ermöglichen. Leider ist das aber eine für den Regionalverkehr recht bescheidene Geschwindigkeit. Und weil die RTW-Züge aufgrund ihrer geringeren Breite an den Bahnsteigen der mitbenutzten Eisenbahnstrecken eine Spaltüberbrückung ausfahren müssen, ist die Haltezeit um

mindestens 10 Sekunden länger. Anstatt der bisher veranschlagten 30 Sekunden an mehreren Stationen müssen nun wenigstens 45 Sekunden Haltezeit eingeplant werden. Daher verbraucht ein RTW-Zug mehr Streckenkapazität als ein Zug der S-Bahn. Und das dort, wo es dann keine weiteren Reserven mehr für andere, leistungsfähigere Züge mehr gibt, z.B. im Regionalbahnhof am Flughafen. Spätestens im Jahr 2018 war klar, dass eine Zweisystembahn auf bereits stark belasteten Eisenbahnstrecken im Knoten Frankfurt nicht zu empfehlen ist. Dies ergab ein schon im Jahr 2013 von der Frankfurter Stadtverordnetenversammlung beschlossenes Gutachten. Über das Ergebnis berichtete der Magistrat allerdings erst am 4. März 2019, als die Planung für die RTW bereits weit fortgeschritten war.³

Die von der Planungsgesellschaft mit einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) beauftragte Firma Intraplan konstatierte in ihrem Ergebnisbericht bereits 2012, dass wegen des für den Verkehrsraum neu zu errichtenden Betriebszweigs ‚Zweisystem‘ der Bau mit erheblichen betrieblichen und finanziellen Risiken insbesondere im Hinblick auf die Fahrzeugbeschaffung verbunden sei. Trotzdem wurde die RTW beharrlich weiterverfolgt. Eine öffentlich nachvollziehbare Diskussion dazu gab es nicht.

Barrierefreiheit

Ein weiteres Problem stellen die unterschiedlichen Bahnsteighöhen dar. Zu den 76 und 96 Zentimetern an bestehenden Stationen der S-Bahn kommt nun noch die Höhe von 80 Zentimetern an den Halten der neuen Stadtbahnstrecken hinzu.

Die Planfeststellungsbeschlüsse verlangen gemäß gesetzlicher Vorgabe einen barrierefreien Zugang zu den RTW-Zügen an allen Stationen. Entsprechend gibt die im März 2024 gestartete Ausschreibung der Fahrzeuge bei jedem Fahrzeug je Seite mindestens eine Tür mit barrierefreiem Fahrgastwechsel für 76, 80 und 96 Zentimeter hohe Bahnsteige vor. Deshalb sollen die Fahrzeuge im Innenraum mit verschiedenen Fußbodenhöhen ausgestaltet werden, mit Rampen barrierefrei verbunden werden müssen. Damit sich z.B. auch Rollstuhlfahrer im Fahrzeug von Tür zu Tür bewegen können, um zu dem jeweils passenden Ausgang zu gelangen. Dies wäre nicht nur bei vollbesetzten Fahrzeugen problematisch, sondern ginge wegen der dazu erforderlichen breiten Gänge von 1,2 Metern und Raum zum Wenden von Rollstühlen an jeder Tür zu Lasten von Sitzplätzen in den innen nur etwa 2,5 Meter breiten Fahrzeugen. Schwer vorstellbar, dass die kommunizierte Zahl von 120 Sitzplätzen pro 50-Meter-Zug zu halten ist. Die Rampenbereiche würden zudem auch für Stehplätze nur eingeschränkt in Frage kommen. Neigungswechsel des Bodens an ungewohnter Stelle können für sehbehinderte Menschen zur Stolperstelle werden. Und es wäre vor jedem Halt am Bahnsteig und im Fahrzeug rechtzeitig mitzuteilen, bei welchen Türen ein

³ Magistratsbericht B 75 v. 04.03.2019

barrierefreier Ein- und Ausstieg möglich ist. Da nach § 31 Abs. 7 BOStrab der Bahnsteig nicht höher sein soll als der Fahrzeugboden, müssten – streng genommen – an den 80 Zentimeter hohen BOStrab-Bahnsteigen die Türen für 76 Zentimeter hohe Bahnsteige geschlossen bleiben.

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. Auf den Bahnsteigen stehen halt nunmal keine Stangen, an denen man sich beim Aussteigen hochziehen kann. Dem Ziel einer möglichst weitgehenden Barrierefreiheit wird also mit der Zweisystem-RTW nicht entsprochen. Mit einer S-Bahn wäre wesentlich mehr erreichbar gewesen.

Prognosen und Auslastung

Nach Angaben der Planungsgesellschaft Ende 2021 sollen im Jahr 2030 knapp 63.000 Personen die RTW täglich benutzen.⁴ Für den stärkstbelasteten Abschnitt zwischen Höchst Stadtpark und Höchst werden dabei 24.500 Personen pro Tag prognostiziert. Eine Präsentation aus 2016 nennt nur 44.640 Personen pro Werktag und bezieht sich auf eine NKU aus 2011. Nun, Oktober 2024, gibt die Internetseite der Planungsgesellschaft „mehr als“ 30.000 Fahrgäste an. Das sind Differenzen, die hinterfragt werden sollten, zumal davon die Dimensionierung von Anlagen und Fahrzeugen sowie die Aufteilung der Finanzierung auf die betroffenen kommunalen Projektträger abhängt. Doch interessiert sich anscheinend niemand dafür. Hohe Werte ergeben einen hohen Nutzen und stützen eine NKU, niedrige Werte könnten eine unzureichende Kapazität verschleiern.

So wird die Fahrgastprognose zur Steigerung des berechneten Nutzens bei begrenzter Kapazität derart hochgeschraubt, dass es, wenn sie denn einträfe, in zentralen Abschnitten zu großer Enge und Überlastungen und damit zu Verzögerungen beim Fahrgastwechsel kommen würde. Betrachten wir den stärkstbelasteten Abschnitt zwischen Höchst Stadtpark und Höchst. Hier wurden 24.500 Reisende pro Tag prognostiziert. Wenn für die Spitzenstunde 15 Prozent des Tagesverkehrs angenommen werden, stehen für 3675 Fahrgäste in acht 100 Meter langen Zügen maximal 1920 Sitz- und 3840 Stehplätze, insgesamt 5760 Plätze zur Verfügung. Dabei wäre die Hauptlastrichtung noch nicht berücksichtigt. Das standardisierte Bewertungsverfahren des Bundes (Version 2016+, Stand 12.07.2022) nennt 15 bis 30 Prozent in Lastrichtung. An die Mitnahme von Fahrrädern, Rollstühlen oder Kinderwagen wäre nicht zu denken, auch nicht an die Einhaltung der Fahrzeiten. Das wäre weitab von einem attraktiven Angebot und zeigt, dass es den Protagonisten in erster Linie darauf ankommt, mit minimalen Kosten bei maximaler Ausnutzung ihre auf Kante genähte Wirtschaftlichkeitsangabe zu retten.

⁴ Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsabschnitt Süd1 vom 17.12.2021, S. 26

Die der Planung offenbar zugrunde gelegte ITP-Prognose vom Oktober 2020 hat zwar den Zielhorizont 2030, die Datenbasis stammt aber aus den Jahren 2014 und 2015, also vor der Covid-19-Pandemie und den dadurch beschleunigten Änderungen im Mobilitäts- und Arbeitsverhalten insbesondere der Pendler. Der Trend zum Homeoffice wird sich nicht mehr umkehren. Trotzdem hält die Planungsgesellschaft zumindest betreffend die NKU an der Prognose fest und begründet dies mit angeblichen Vorgaben des Standardisierten Bewertungsverfahrens. Dieses erzwingt aber keineswegs die Anwendung längst überholter Daten beim Blick in die Zukunft. Andernfalls würde es sich dafür nicht eignen.

Die Grundannahmen und der Rechengang der Verlagerungs- und Fahrgastprognosen werden nicht offengelegt, wohl um substantiierte Kritik daran nach Möglichkeit zu unterbinden. So wäre zum Beispiel zu prüfen, welche Verkehrszelleneinteilung zugrunde gelegt wurde und welche Annahmen für die Zugangszeiten zu den Stationen getroffen wurden. Diese Zeiten werden wegen der größeren Entfernungen zu den Stationen und deren geringerer Anzahl länger sein als im Bus-System, das heute die Verbindung zwischen Eschborn, Höchst und dem Flughafen herstellt. Aus Teilergebnissen lassen sich jedoch auch so Mängel herauslesen, die maßgeblich sein könnten.

Die behaupteten Entlastungen im S-Bahn-Netz treffen ausweislich veröffentlichter Daten nicht zu oder wären nur marginal. Insofern bleibt diese stets bemühte Begründung für die RTW eine reine Worthülse. Niemand, der heute von Eschborn zum Flughafen möchte, fährt mit der S-Bahn durch den City-Tunnel. Schon eine Überlastung auf den S-Bahn-Linien S1 und S2 zwischen Höchst und dem Hauptbahnhof ist kaum zu erkennen. Außerdem gibt es hier noch die über die Taunusbahnstrecke verkehrenden Regionalexpress- und Regionalbahnzüge, die ebenfalls noch Reserven aufweisen. Die Prognose der Münchner Intra-plan Consult (ITP) vom Oktober 2020 weist für die S-Bahn-Strecke zwischen Höchst und Nied (Linien S1 und S2) durch die RTW nur eine Entlastung um 2,7 Prozent auf 58.900 Fahrgäste pro Tag aus. Dafür steigt die Belastung in dem am stärksten belasteten Abschnitt zwischen den Stationen Farbwerke Höchst und Höchst um sechs Prozent auf 67.600 Fahrgäste. Dabei sind die Auswirkungen tariflicher Maßnahmen (zum Beispiel Deutschlandticket) und auch das der Stadt Langen mit rund 40.000 Einwohnern auf die Reisendenzahlen in den Prognosen für die RTW noch gar nicht berücksichtigt. Dabei würde es verkehrlich durchaus Sinn machen, die RTW bis Langen zu verlängern.

Mittlerweile räumt die Planfeststellungsbehörde ein, dass die Entlastung nur marginal ausfallen könnte. Damit entfällt allerdings ein zentrales Argument für die RTW.

Infrastruktur

Da die RTW aufgrund ihrer Führung nicht in eine Südtangente übergehen kann und der Regionalbahnhof am Flughafen keine Kapazitätsreserven mehr

bietet, möchte der RMV die Südtangente zu einem neu zu bauenden Anschluss des vor der Fertigstellung stehenden Terminal 3 des Flughafens führen. Es steht aber noch keineswegs fest, ob und wenn ja wann es einen Bahnanschluss des Terminals 3 geben wird. Ein Bahnanschluss wird selbst vom Flughafen nicht für erforderlich gehalten und auch nicht mitfinanziert. Die Fahrt von dort zum Terminal 1 wird mit der vom Flughafen gebauten Skyline-Bahn acht Minuten betragen. Die Folge davon dürfte sein, dass bereits am Stadion in Züge zum Regionalbahnhof am Terminal 1 umgestiegen wird, weil man so schneller am Ziel ist. Dem Bahnanschluss wird also aus nördlicher Richtung kaum ein Nutzen aus einer kürzeren Reisezeit zuzurechnen sein, während eine Tunnelstation mit unterirdischer Zuführung einschließlich Unterquerung der BAB 5 auf der Kostenseite kräftig zu Buche schlagen würde. Im Jahr 2017 wurden die Kosten in einer Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage der AfD mit 221,2 Millionen Euro angegeben. Die Anbindung sei danach zwar gesamtwirtschaftlich sinnvoll, aber nicht notwendig.⁵ Heute dürfte der doppelte Betrag anzusetzen sein. Es gibt auch billigere Alternativen, z.B. die Nutzung nur des rund zwei Kilometer entfernten Bahnhofs Zeppelinheim mit Transfer zum Terminal 3. Schon in früherer Zeit wurde er dazu genutzt und trug bis 1968 den Namen Lufthafen Rhein-Main, auch ‚letzte Station vor New York‘ genannt.

Falls die volkswirtschaftlichen Kosten den Nutzen übersteigen oder eine andere Lösung ein besseres NKV hätte, würde der Anschluss nicht förderfähig sein und entsprechend nicht gebaut werden. Die Vorplanung für den Anschluss sollte Ende 2022 und die Genehmigungsplanung 2024 abgeschlossen sein. Davon ist nichts mehr zu vernehmen. Auf der Internetseite des Flughafens wird das Projekt nicht erwähnt. Trotz dieser Unwägbarkeit wird aktuell der Anschluss einer Südtangente an den bestehenden Regionalbahnhof durch die RTW baulich und kapazitativ verhindert.

Aus Kostengründen – um das NKV über 1 zu halten – werden einige Abschnitte der RTW-Strecke nur eingleisig ausgeführt. Das betrifft die Querung der Mainbahn im Ostkopf des Bahnhofs Stadion, die Strecke nach Neu-Isenburg und die Anbindung der Sodener Strecke östlich an den Bahnhof Höchst. Damit werden Zwangspunkte geschaffen, die Fahrplanänderungen ohne Auswirkungen auf die S- und Regionalbahnlinien im Abschnitt Regionalbahnhof und Bahnhof Stadion nahezu unmöglich machen. Welche Folgen die nun bekannt gewordene Verlängerung der Haltezeiten der RTW von 30 auf 45 Sekunden auf die Stellen der Zugbegegnung und auf den Fahrplan der S-Bahn haben, wurde bisher nicht mitgeteilt. Von Endstation zu Endstation wären es in der Summe rund 5 Minuten mehr Fahrzeit.

⁵ Landtagsdrucksache 20/1786 v. 28.02.2020

Bahnhof Stadion

Die Arbeiten im Planfeststellungsabschnitt Süd 1 inklusive am Bahnhof Frankfurt Stadion (früher Sportfeld) schreiten sichtbar voran. Im gesamten Abschnitt erfolgt der Betrieb später nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Neue eingleisige Streckenteile sind eine Brücke über den Ostkopf des Bahnhofs Stadion und der Tunnelabzweig in Richtung Neu-Isenburg Zentrum.

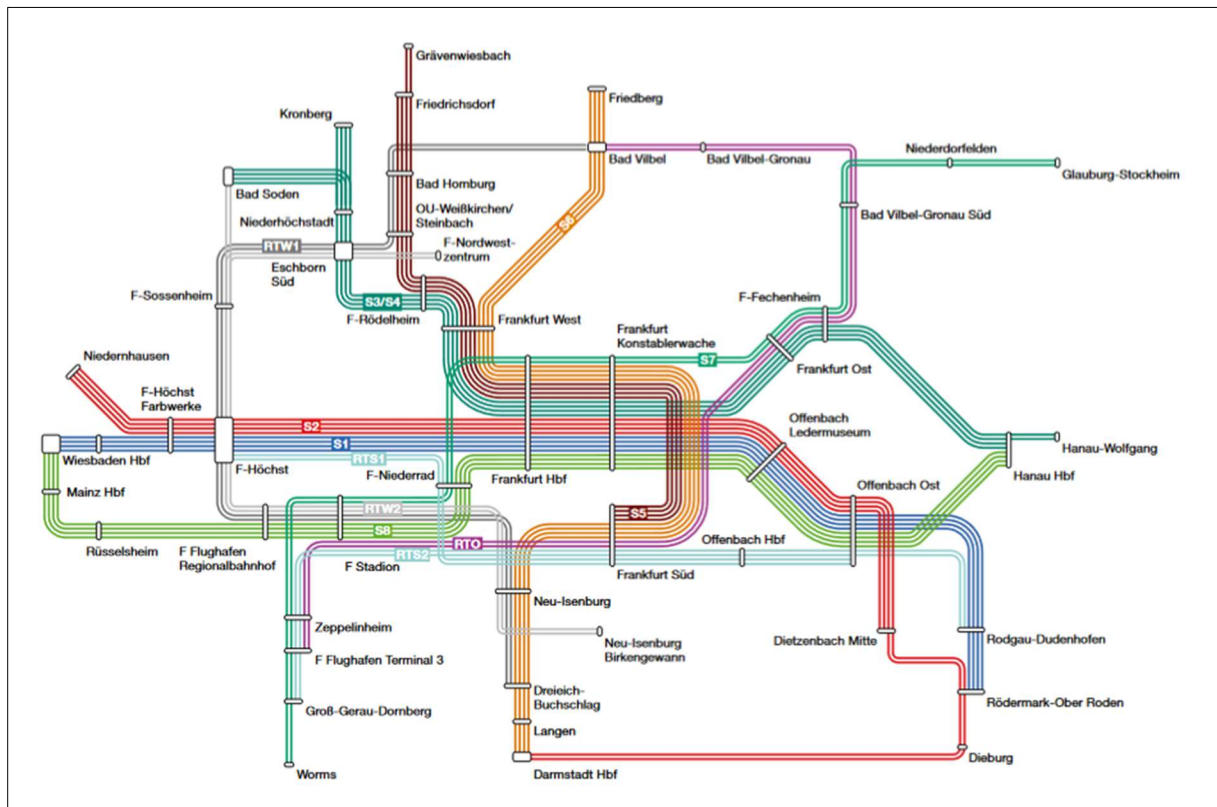
Die Situation ist in dem hochbelasteten Knoten kompliziert, weshalb hierauf etwas ausführlicher eingegangen wird. Hier kreuzt sich die Riedbahn Frankfurt – Mannheim mit der südmainisch verlaufenden Mainbahn (Relation Ffm-Süd – Stadion – Kelsterbach/Regionalbahnhof). Insgesamt fahren hier im Schnitt 1022 Züge pro Tag (Jahr 2021) durch. Etwa 75 davon sind Güterzüge. Die Mainbahn durch den Schwanheimer Wald nach Kelsterbach hat eine untergeordnete Bedeutung. Hier fahren täglich insgesamt 22 Züge, meist Güterzüge.⁶ 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 Ffm-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 wurde eine eingleisige Brücke gebaut.

Damit aber noch nicht genug, denn den Bahnhof müssen in Nord-Süd-Richtung künftig auch noch die zahlreichen Fernzüge der geplanten Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim kreuzen. Das ist niveaugleich vorgesehen, wozu diese Relation im Rahmen der zweiten Baustufe des Knotens Stadion endgültig zur Hauptrichtung wird. 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 Belegung in Richtung Niederrad in ihrer schon heute beschränkten Leistungsfähigkeit in der Querung des Bahnhofs Stadion kapazitiv weiter reduziert. Das betrifft den Verkehr der heutigen Linie RE59 in der Relation Südbahnhof/Forsthaus – Regionalbahnhof bzw. später Riedbahn/Terminal 3 und damit für die Relation einer angedachten Südtangente. Letztere wird seit Jahren von Offenbach und dem Landkreis Offenbach gefordert und rechtfertigt sich durch das hohe Verkehrspotenzial. Doch der im November 2020 beschlossene Regionale Nahverkehrsplan des RMV führt sie zusammen mit einer Osttangente nur als Vision für spätere Zeiten auf.

Der Bund hat daher in seinem Maßnahmenpaket für den Knoten Frankfurt, das 2018 in den vordringlichen Bedarf aufgerückt ist, ein zweigleisiges Überwerfungsbauwerk für die Ost-West Relation Ffm-Süd – Stadion – Regionalbahnhof aufgenommen, um ein niveaugleiches Kreuzen der sehr stark ausgelasteten Fernverkehrsrelation zu vermeiden. Güterzüge würden dieses Bauwerk

⁶ https://www.eba.bund.de/geoportal_hilfe

Das Problem besteht nun darin, dass die Brücke der RTW die spätere Umsetzung des von Bund in den BVWP aufgenommenen zweigleisigen Überwerfungsbauwerks erheblich erschwert, wenn nicht sogar verhindert, wodurch die Mainbahn praktisch unterbrochen bleiben würde. Es wäre vermeidbar gewesen, wenn die RTW durchgängig als Eisenbahn konzipiert und direkt als Südtangente in Richtung Südbahnhof und Ostbahnhof weitergeführt worden wäre.



Darüber, wie die Brücke der RTW mit der Planung des Bundes und den Bestrebungen zur Einrichtung einer Südtangente in Übereinstimmung gebracht werden könnte, schweigen sich RMV, Planungsgesellschaft und Land Hessen einschließlich seiner Planfeststellungsbehörde aus. Letztere wäre aufgefordert gewesen, den Widerspruch im Planfeststellungsverfahren aufzuklären. 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. Dabei hatte Offenbach über die Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach schon im April 2018 eine Studie zu den Möglichkeiten einer Südtangente in Auftrag gegeben. Es stellte sich heraus, dass dafür umfangreiche

Umbaumaßnahmen erforderlich seien. In den Bahnhöfen Frankfurt Süd und Stadion wären andere, stark belastete Relationen zu kreuzen.

Die hessische Landesregierung beantwortete im Mai 2019 und im Mai 2020 Kleine Anfragen der FDP zu einer Südtangente.⁷ In seiner Antwort schob der damalige Verkehrsminister Tarek Al-Wazir die Verantwortung für die Planung einer Südtangente dem RMV zu. Untersuchungen zur Führung einer Südtangente würden noch nicht vorliegen, eine Gleissystemskizze würde es ebenfalls noch nicht geben. Letztere gibt es auch Ende 2024 noch nicht. Mit der am 18. November 2020 durch seinen Aufsichtsrat beschlossenen zweiten Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplanes will der RMV die in seiner „Mobilitätsstrategie 2030“ verankerten Leitbilder und Ziele als Mobilitätsverbund weiter schärfen, heißt es blumig.

Anfang 2021 hatte der RMV schließlich angekündigt, eine Studie zu einer Südtangente zu beauftragen. Warum geschah dies so spät, und warum wurde der Regionale Nahverkehrsplan vor der Studie verabschiedet? Ergebnisse wurden nicht bekannt. Professionalität sieht anders aus und wäre angesichts des hohen Mitteleinsatzes auch vom Land zu fordern. Erst bauen, dann schauen kann nicht der Weg sein.

Zweigleisige Brückenvarianten für die RTW, die ein Überwerfungsbauwerk für den Eisenbahnverkehr im Zuge der Mainbahn hätten einbeziehen können, wurden von den RTW-Planern schon 2010 ausgeschieden. Dabei hatten Gutachter damals angemerkt, dass eine zweigleisige Lösung mit Einbindung der Mainbahn 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 Ffm-Süd – Ffm-Stadion vorhanden ist. Ein solcher Bedarf war auch damals bereits seit langem erkennbar. So plante der Frankfurter Verkehrsverbund FVV (Vorgängerorganisation des RMV) schon 1991 eine solche Verbindung. Die Industrie- und Handelskammern im Rhein-Main-Gebiet und die Stadt Offenbach hatten stets eine Südtangente zum Regionalbahnhof gefordert.

Gemäß der Antwort der Landesregierung vom April 2024 zu einer Kleinen Anfrage der FDP betreffend das Engagement der Landesregierung hinsichtlich des Fernbahntunnels Frankfurt sieht sich die Landesregierung in der Rolle, die Verkehrswegeplanung des Bundes zu begleiten, also auch die Maßnahmen betreffend den Knoten Frankfurt.⁸ Doch den Konflikt im Bahnhof Stadion hat sie anscheinend nicht bemerkt oder er ist ihr egal. Nun hat die FDP im Landtag erneut danach gefragt.⁹

Aber auch der Bund scheint sich dafür nicht zu interessieren. Vielleicht hat er aus der Distanz sogar das eingleisige Überwerfungsbauwerk der RTW mit seinem Vorhaben verwechselt. Auf Fragen dazu antwortet er nicht.

⁷ Landtagsdrucksachen 20/286 v. 28.05.2019 und 20/2601 v. 27.05.2020

⁸ Drs. 21/375 v. 17.04.2024

⁹ Drs. 21/1204 v. 18.10.2024

Entsprechend den baulichen Gegebenheiten und wohl auch auf Betreiben des RMV weist der Gutachterentwurf zum Deutschland-Takt SPNV-Züge vom Südbahnhof zum Regionalbahnhof auch nicht mehr aus. Güterzüge werden im Projektinformationssystem des Bundes (prins) hingegen weiter und zunehmend (fünf Züge pro Tag zusätzlich) prognostiziert. Ein Güterzug, der sich vor einem Halt zeigenden Signal festgebremst hat, benötigt ein paar Minuten, bis er wieder flott ist und seine eingestellte Fahrstraße dann langsam befährt. In dieser Zeit bliebe sämtlicher Fernverkehr blockiert.

Die Planfeststellungsbehörde tritt der Kritik an der Sperrwirkung der RTW-Brücke im Planfeststellungsbeschluss mit fragwürdigen Argumenten entgegen. Die Vorteile der jetzt ausgeführten Vorzugsvariante ergäben sich insbesondere mit Blick auf den gewichtigen öffentlichen Belang des Grundwasserschutzes, weil Eingriffe in die Schutzzonen 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 der Variante 6, eisenbahnbetriebliche Vorteile mit sich brächte, weil auf diese Weise zugleich ein S-Bahnbetrieb 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 der RTW nicht zuständig sei und der durch das Planungsziel der RTW nicht abgedeckt sei. Es handele sich vielmehr um ein anderes Vorhaben, für das ein eigenes Planungskonzept des insoweit Verantwortlichen zu erarbeiten sei. Die Umsetzung der Vorzugsvariante stehe auch nicht der späteren Umsetzung der zwischenzeitlich in den vordringlichen Bedarf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes aufgestiegenen Planung eines zweigleisigen Überwerfungsbauwerks im Bahnhof Stadion in der Relation Ffm-Süd - Regionalbahnhof Flughafen entgegen. Darüber wie das gehen könnte, schweigt sich die Planfeststellungsbehörde aus. Auch die DB InfraGo hat sich dazu bisher nicht geäußert. Die Eingriffe in Wasserschutzzonen und Wald würden durch ein zusätzliches zweigleisiges Bauwerk jedenfalls nicht geringer, der Bahnhof Stadion müsste erneut umgebaut werden.

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. Gegenstand des Bundesverkehrswegeplanes könne das Projekt der RTW dagegen nicht sein, weil darin nur die Bundesschienenwege abgebildet würden, die RTW dagegen als Straßenbahn bzw. nichtbundeseigene Eisenbahn

planfestgestellt werde. Als planerisch bereits sehr weit gediehenes Projekt genieße die RTW den zeitlichen Vorrang gegenüber zeitlich nachlaufenden Projekten, also auch gegenüber der im Zusammenhang mit dem Ausbau des Knotens Frankfurt aufgeführten Errichtung eines zweigleisigen Überwerfungsbauwerkes in der Relation Frankfurt-Süd – Frankfurt-Stadion – Frankfurt-Flughafen-Regionalbahnhof. Planungen für das hier in Rede stehende zweigleisige Überwerfungsbauwerk lägen bis zum heutigen Tage nicht vor. Auch die Projektseite der DB AG zum Ausbau des Knotens Frankfurt weise ein solches Vorhaben nicht aus. Die DB AG als potentielle Vorhabenträgerin und die RMV GmbH als zuständige Aufgabenträgerin für den SPNV in Hessen hätten im Verlauf des Anhörungsverfahrens keine diesbezüglichen Bedenken vorgebracht. Es ist allerdings nicht bekannt, ob das Bundesverkehrsministerium als Träger öffentlicher Belange überhaupt angehört wurde bzw. ob es sich geäußert hat. Beides wäre unverzeihlich. Die vorstehenden Ausführungen lassen vermuten, dass dies nicht der Fall war. Und die DB AG ist nicht berufen, die Belange des Bundes aus dem BVWP zu vertreten.

Festzustellen ist, dass das eingleisige Bauwerk der RTW mit einer sehr starken Neigung von 40 Promille geplant wurde, die für Güterzüge ungeeignet ist. Auch wurde auf der östlichen Seite keine Verbindung mit der Mainbahn vorgesehen, sodass eine Mitbenutzung durch S-Bahnen und Züge einer Regionaltangente Süd schon allein aus diesem Grund nicht möglich ist. Es bleibt auch offen, wie die Züge aus Richtung Südbahnhof möglichst behinderungsfrei zum Terminal 3 geführt werden sollen. Sie müssen nach bisheriger Planung die NBS plangleich kreuzen und dann auch noch in die Riedbahn ein- und ausfädeln. Die angeführten erheblichen Eingriffe einer Lösung, die den Absichten des Bundes entsprochen hätte in Wasserschutzbereiche und Waldbestände erscheint vorge-schoben. Denn die Eingriffe 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 einen Betrag in Höhe 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 werden auch nicht durch eine irgendwie geartete Kooperation mit Frankfurt RheinMainplus, sondern durch die Aufnahme in das Bundesschienenwegeausbaugesetz verbindlich, was der Fall ist. Alleine diese Tatsache spricht dafür, dass das Bundesvorhaben nicht ausschließlich für den SPNV gedacht ist. Auch eine im Lageplan noch nicht konkret gefestigte Planung des Bundes zu seiner Umsetzung hätte Anlass geben müssen, für die RTW eine verträgliche Lösung zu finden. Eigentlich war mit der zweiten Baustufe noch eine weitere Baustufe verknüpft. Sie sah einen viergleisigen Ausbau zwischen den Bahnhöfen Stadion und Zeppelinheim vor. Davon ist aber aktuell nichts mehr zu hören.

Insgesamt erscheint die Rolle der Planfeststellungsbehörde äußerst fragwürdig. Vielleicht war sie zu sehr einem politischen Wunschdenken hörig.

Jedenfalls wäre es ihre Aufgabe gewesen, sich unabhängig von den Aussagen der Planungsgesellschaft und deren Trägern der einschließlich des vorgesetzten hessischen Ministeriums eine eigenständige Meinung zur RTW und zu Alternativen zu bilden. So entschied z.B. schon der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in einem straßenbahnrechtlichen Verfahren im Jahr 2014, dass eine bloße Plausibilitätskontrolle der von der Vorhabenträgerin vorgelegten Annahmen und deren Übernahme nicht ausreiche. Dies sei mit der Aufgabe einer Planfeststellungsbehörde als Trägerin des Planungsermessens nicht vereinbar.¹⁰

Flächenverbrauch

Die umfangreichen Streckenneu- und -umbauten greifen in ökologisch wertvolle Flächen ein. In Eschborn und Sulzbach sind landwirtschaftlich ertragreiche Böden betroffen, in Schwanheim wird in das Naturschutzgebiet der Schwanheimer Dünen und in den Bannwald des Stadtwaldes und Wasserschutzgebiete eingegriffen und am Bahnhof Stadion sind Kleingärten und ebenfalls Wasserschutzgebiete betroffen. In Neu-Isenburg werden nach einem Bericht der Offenbach Post vom 20. Oktober 2023 332 Bäume der RTW zum Opfer fallen. Insgesamt dürften die Eingriffe kaum hinter denen zurückstehen, die von dem Bau des Autobahnlückenschlusses im Fechenheimer Wald verursacht werden. Letzteren steht ein geballter Protest von Umweltverbänden und Bürgern entgegen. Über die Eingriffe für die RTW-Trassen wird geschwiegen. Natürlich werden im Baurecht zur Kompensation stets Ausgleichsmaßnahmen verlangt. Doch muss die Frage erlaubt sein, warum es zur ökologischen Aufwertung von Flächen stets Belastungen an anderer Stelle bedarf.

Fahrzeuge und Wartung

Mit einer Bestellung von geeigneten Fahrzeugen nach der im März 2024 durch die RMV-Tochter fahma erfolgten Ausschreibung ist frühestens Ende 2024 zu rechnen. Der Betrieb soll Ende 2028 aufgenommen werden. Für das planmäßige Durchlaufen eines Verfahrens zur Erlangung der Inbetriebnahmegegenehmigung für die Fahrzeuge und die Fristen gibt ein Leitfaden des Bundesverkehrsministeriums Auskunft. Danach sei bei einer qualitätsgesicherten Abwicklung (ohne Iterationen aus Wiederholungsprüfungen von Versuchen o. Ä.) bis zur Lieferung des ersten Fahrzeugs für z.B. die Neuentwicklung eines elektrischen Regionaltriebzuges – je nach Komplexität und Neuentwicklungsaufwand – ein Zeitraum von drei bis vier Jahren zu kalkulieren. Dem schließe sich die Dauer für die Fertigung bis zur Auslieferung der vollständigen Serie an. Für die eigentliche Fertigung von 20 Fahrzeugen sei dann mit acht Monaten zu rechnen. Für die RTW werden voraussichtlich etwa 30 Fahrzeuge zu jeweils 50 Meter Länge benötigt.

¹⁰ Az: 5 S 1444/14 v. 18.12.2014

Dies beinhaltet noch nicht das Genehmigungsverfahren nach BOStrab sowie die Ausbildung des Personals für beide Bahnsysteme und die Erprobung. Wenn die Vergabeentscheidung Ende 2024/Anfang 2025 getroffen werden soll und sich tatsächlich ein Anbieter zu den anspruchsvollen Bedingungen gefunden hat, dürfte somit kaum ausreichend Zeit verbleiben, Ende 2028 den Betrieb aufzunehmen und dann zuverlässig zu führen. Als warnendes Beispiel kann das Fiasko mit den 27 Wasserstoffzügen des Typs Coradia iLint des Herstellers Alstom im Taunus dienen. Von der einst hochgelobten Flotte dieser je 54 Meter langen Züge steht der größte Teil wegen anhaltender technischer Probleme im Depot. Es wäre besser gewesen, eine ausreichende Erprobungsphase für diese neuartigen Fahrzeuge einzuplanen. Nun zeichnet sich ab, dass den RTW-Zügen ebenfalls kaum Zeit für eine Erprobung eingeräumt wird. Zweifel an der fachlichen Expertise des RMV und seiner für Fahrzeuge zuständigen Tochterfirma fahma GmbH, die Eigentümerin der RTW-Fahrzeuge werden soll, sind daher durchaus angebracht.

Nur am Rande sei erwähnt, dass der Hersteller auch unabhängig vom Verschulden die Haftung für Beschädigungen, Vandalismus, Unfallschäden und Fehlbedienungen des Betreibers übernehmen soll. Dies sind Kosten, die überhaupt nicht im Einflussbereich des Herstellers liegen und vom späteren Betreiber an den Hersteller zu entgelten sind. Allerdings steht der Betreiber zum Zeitpunkt der Vergabe noch gar nicht fest und wird daher den Betrag in sein nachfolgendes Angebot nur übernehmen können.

Schließlich weist die fahma noch darauf hin, dass sie für das vorliegende Projekt einen Förderantrag gemäß der Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung eines innovativen, intelligenten und grünen wirtschaftlichen Wandels in Hessen aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) im Förderzeitraum 2021 bis 2027 (EFRE-Förderrichtlinie 21+) gestellt (sog. EFRE-Programm Hessen) hat. Sollte keine Förderzusage erteilt werden, behält sich die fahma vor, das Vergabeverfahren aufzuheben. Was soll das bedeuten? Wird die RTW-Infrastruktur möglicherweise gebaut, ohne dass es am Ende die Fahrzeuge dafür gibt?

Nach Aussage von fahma sei vorgesehen, dass der Hersteller neben der Lieferung der Fahrzeuge auch für die Instandhaltung und Bereitstellung schadensfreier und funktionstüchtiger Fahrzeuge verantwortlich ist. Das zu einem späteren Zeitpunkt zu ermittelnde Verkehrsunternehmen (Betreiber) erhalte die Fahrzeuge für die Erfüllung seiner Verkehrsvertragspflichten gegenüber dem RMV von der fahma beigestellt und sei ausschließlich für den Betrieb verantwortlich. Mit der zusammengefassten Beauftragung von Lieferung und dauerhafter Wartung, Instandhaltung, Ersatzteilversorgung und weiteren Nebenleistungen (wie z.B. Außenreinigung) aus einer Hand sollen der Werterhalt, die betriebliche Verfügbarkeit und die Sicherheit der Fahrzeuge über deren gesamte 30-jährige Lebensdauer sichergestellt werden. Vor einem seriösen Angebot wäre also noch zu klären, welche Werkstatt in Betracht kommt, bzw. ob und wo eine Werkstatt gebaut werden kann, welche Kosten für deren Bau oder Anpassung

entstehen und wie lange die Baurechtsbeschaffung sowie die anschließende Herstellung einschließlich der Geräteausstattung dauern. Auch die Abstellung der Fahrzeuge innerhalb des RTW-Netzes soll erst im Rahmen des Vergabeverfahrens thematisiert und geklärt werden. Auf der Projektseite von fahma taucht die RTW bislang nicht auf, obwohl das öffentliche Interesse groß ist.

Nur am Rande sei erwähnt, dass die Fahrzeuge wohl nicht wie ursprünglich vorgesehen mit Toiletten ausgestattet werden. Die Ausschreibung sieht dies nicht vor. Allerdings soll der Geschäftsführer der Planungsgesellschaft, Horst Amann, gemäß einer Aussage in der Internetplattform Nahverkehrsforum Frankfurt im Sommer 2024 mitgeteilt haben, dass Toiletten vorgesehen seien.

Verkehrsabwicklung

Bisherige Bus-Angebote im öffentlichen Verkehr sollen entfallen. Das dürfte auch auf die gerade eingeführten und angeblich gut angenommenen Expressbuslinien zum Flughafen zutreffen. Die Folge wären geringere Taktfrequenz, häufigeres Umsteigen und längere Fußwege, da die Stationen der RTW teils weiter entfernt von den Quellen und Zielen der Reisenden liegen.

Eine nur im Halbstundentakt befahrene RTW-Linie in Neu-Isenburg eignet sich nicht dazu, städtischen Verkehr auf sich zu ziehen. Sie verbraucht für eine spärliche Nutzung öffentlichen Raum in Innenstadtlage und schafft Trennung. Gemäß BOStrab sind bei einem straßenbündigen Bahnkörper, mit Teilnahme der Züge am Straßenverkehr nur 75 Meter lange Züge, zulässig, die RTW-Züge sind aber 100 Meter lang. In Vorgesprächen zwischen der Planungsgesellschaft und dem Regierungspräsidium sei gemäß einer Auskunft der Stadt Neu-Isenburg eine solche Ausnahmegenehmigung in Aussicht gestellt worden.

Für Großereignisse im Frankfurter Waldstadion eignet sich die RTW mangels Verstärkungsmöglichkeit und zu geringer Taktfrequenz von nur 30 Minuten je Linie überhaupt nicht. Dies ergab bereits ein Variantenvergleich im Jahr 2010. Auch hier drohen Verspätungen durch den Andrang bei bereits gut besetzten Zügen. Diese übertragen sich dann auf die mitbenutzten S-Bahn-Strecken. Und das, wenn es bei den Großereignissen auf eine rasche Zugfolge besonders ankommt. Da die Schiebetritte nur bei geschlossenen Türen eingefahren werden können, kann die Abfahrt eines Zuges leicht verhindert und das erneute Öffnen der Türen erzwungen werden. Es genügt, sich auf einen Schiebetritt zu stellen, der dann nicht eingefahren werden kann.

Hinzu kommt, dass die beiden RTW-Stationen Stadion und Mörfelder Landstraße nur alternierend, das heißt halbstündlich von nur einer Linie bedient werden sollen. Dabei fährt die Linie aus Neu-Isenburg am Stadion und die Linie aus Dreieich an der Mörfelder Landstraße durch. Dies führt zum Verlust wichtiger Umsteigebeziehungen und Irritationen bei den Fahrgästen sowie zu Sicherheitsproblemen. Man stelle sich nur vor, dass fast leere Züge nach Veranstaltungen an vollen Bahnsteigen einfach durchfahren. Noch skurriler wird es, wenn

durchfahrende Züge in Richtung Stadion/Flughafen wegen der Belegung des eingleisigen Brückenabschnitts durch einen Gegenzug dennoch halten müssen, aber die Türen nicht geöffnet werden, obwohl von außen noch viele leere Plätze zu erkennen sind. Das dürfte auf komplettes Unverständnis bei den Wartenden stoßen. Es würde allenfalls Sinn machen, einen bereits voll besetzten Zug an einem vollen Bahnsteig durchfahren zu lassen.

Noch im Erläuterungsbericht zur Planfeststellung wird der RTW-Haltpunkt Mörfelder Landstraße für das benachbarte Waldstadion als eine wichtige Zugangsmöglichkeit bezeichnet. Aus diesem Grunde werde eine beidseitige Erschließung der Bahnsteige geplant.¹¹ Allerdings weist die Planung nur eine Bahnsteigbreite von drei Metern auf. Das ist kaum mehr als die Mindestbreite von 2,50 Metern, wobei die Breite noch durch Wetterschutzhäuschen an den betreffenden Stellen etwa halbiert wird. Es sei in Erinnerung gerufen, dass hier bei Konzerten bis zu 65.000 Zuschauer Platz finden. Seitens der Stadt Frankfurt wird am Stadion außerdem noch eine Multifunktionsarena mit rund 13.500 Plätzen geplant. Bei dieser Randbedingung muss die Breite der Bahnsteige leider als völlig unzureichend, ja gefährlich bewertet werden. Bahnanlagen sind so zu bemessen, dass sie auch bei starkem Verkehr, der hier regelmäßig auftreten wird, sicher benutzbar sind. Sicherheitsbedenken, wie sie laut Planfeststellungsbehörde von Beteiligten vorgetragen worden seien¹², habe im Zuge des Anhörungsverfahrens weder die RMV GmbH noch die DB AG vorgebracht. Im Übrigen wäre solchen Sicherheitsbedenken, sollten sie im laufenden Betrieb tatsächlich auftreten, durch geeignete betriebliche Maßnahmen, bspw. mittels Durchsagen, zu begegnen. Das wirkt hilflos angesichts erkannter Probleme. Es bleibt offen, welche betrieblichen Maßnahmen das sein könnten und was Durchsagen konkret bewirken sollen. Hier wäre eine eigene, selbstbewusste Meinungsbildung angezeigt gewesen, denn schließlich wird das Regierungspräsidium Darmstadt bei der Station Mörfelder Landstraße auch zuständige Aufsichtsbehörde sein.

Die Planfeststellung folgt bei der Begründung für den alternierenden Halt der Planungsgesellschaft. Eine regionalplanerisch wünschenswerte Bedienung beider Haltestellen auf beiden RTW-Linien sei ohne massive Erweiterung der Schieneninfrastruktur nicht möglich. Im Zuge einer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung und einer ergänzenden NKU habe die Vorhabenträgerin ermittelt, dass ein alternierender Halt ohne Ergänzung der geplanten Eisenbahnbetriebsanlagen zu keiner Verschlechterung der Betriebsqualität führe und angesichts der erheblichen Investitionen, die mit einer Ergänzung der Schieneninfrastruktur bei zugleich nicht unerheblichen Eingriffen in die Stadtwaldwasserwerke und den Stadtwald selbst verbunden wären, keine signifikante Nutzenmehrung zu erwarten sei. Vor diesem Hintergrund, aber auch aufgrund weiterer betrieblicher Erwägungen und Zwänge, habe sich die Vorhabenträgerin für

¹¹ RTW Planungsgesellschaft: Erläuterungsbericht v. 17.12.2021, S. 141

¹² Planfeststellungsbeschluss Seite 303

den alternierenden Halt im Bahnhof Stadion bzw. am Haltepunkt Mörfelder Landstraße entschieden. Dies sei regionalplanerisch nicht zu beanstanden.¹³ Unter dem Strich bleibt festzustellen, dass hier hauptsächlich Kostenaspekte vor Sicherheit rangierten. Es wäre wohl besser gewesen, auf den Haltepunkt Mörfelder Landstraße ganz zu verzichten und beide RTW-Linien am Stadion halten zu lassen. Das hätte auch die Umsteigemöglichkeiten verbessert.

Die Planfeststellungsbehörde schien das Problem bei Veranstaltungsverkehr an anderer Stelle grundsätzlich erkannt zu haben. Im Planfeststellungsbeschluss des RP Darmstadt heißt es auf Seite 316: „Der Einwand, die Überlegungen zum Bau einer Veranstaltungshalle am Flughafen Frankfurt müsse Veranlassung geben, die Planung darauf hin zu überprüfen, ob sie dem daraus resultierenden Veranstaltungsverkehr gerecht werden könne, verkennt, dass die RTW-Planung den zeitlichen Vorsprung genießt und seit vielen Jahren in unterschiedlichen Planwerken verankert ist. Es ist daher vielmehr Aufgabe des Planungsträgers der Veranstaltungshalle seine Planung darauf hin zu überprüfen, ob die verkehrliche Anbindung geeignet ist, den erwarteten Besucherströmen gerecht zu werden.“ Das betrifft zwar den Regionalbahnhof am Flughafen, umgekehrt bedeutet dies aber auch, dass die RTW-Planung auf das bestehende viel größere Waldstadion hätte Rücksicht nehmen müssen. Das ist offenkundig nicht geschehen.

Entsprechend erteilte der Chef der RTW-Planungsgesellschaft Hoffnungen der Stadt Frankfurt, die Regionaltangente könne einen Teil der Probleme lösen, die es im Zusammenhang mit der Verkehrsanbindung der geplanten Multifunktionshalle am Frankfurter Stadion gebe, eine Absage. Die RTW könne keinen Veranstaltungsverkehr mit kürzeren Taktfrequenzen bieten. Sie sei vor allem für Pendler als Arbeitsplatzlinie konzipiert. Vielleicht müssen die RTW-Bahnsteige dort aus Sicherheitsgründen bei Veranstaltungen künftig ja geschlossen werden. Es dürfte nämlich kaum gelingen, Pendler und Veranstaltungsbesucher zu trennen. Dass gerade am Stadion der eigentlich mögliche 15-Minuten-Takt der RTW bei ohnehin schon kleinen Fahrzeugen durch den alternierenden Halt auf einen Halbstundentakt ausgedünnt wird, kann nur mit Kopfschütteln quittiert werden. Bisher halten in Frankfurt alle Züge eines Produkts an allen Stationen.

Nun einen Blick nach Norden: Die bestehende, im Halbstundentakt verkehrende Regionalbahn RB 11 zwischen Frankfurt-Höchst und Bad Soden soll in die RTW integriert werden. Dazu ist eine Flügelung der Linie RTW2 in Sossenheim, in der Station Dunant-Siedlung, vorgesehen, so dass für den Verkehr nach Bad Soden ebenso wie nach Praunheim halbstündlich nur ein 50 Meter langer Zug zur Verfügung steht.

Die in der NKU vom Mai 2019 genannten Haltezeiten an der Station Dunant-Siedlung von 4,4 Minuten und auch die Fahrzeiten gemäß Fahrplanentwurf zum Deutschlandtakt sind nicht mehr aktuell. Die Haltezeit der Linie RTW2 an der Station Dunant-Siedlung beträgt für Züge aus Bad Soden in der Richtung

¹³ Planfeststellungsbeschluss zum Abschnitt Süd1, Kapitel C III 4.2,2, S. 216

nach Höchst gemäß Deutschlandtakt neun Minuten, in der Gegenrichtung vier Minuten. Dies ist der Flügelung (Aufteilung) beziehungsweise der Zusammenführung der beiden Zugteile Richtung Bad Soden und Richtung Praunheim geschuldet und führt nicht nur zu einer deutlichen Fahrzeitverlängerung, sondern zwischen der Station Dunant-Siedlung und Eschborn auch zu einem Stolpertakt von elf beziehungsweise 19 Minuten.

Nach der hier relevanten Richtlinie 402.0202 „Trassenanmeldungen“ der DB Netz AG beträgt die Mindesthaltezeit bei Flügeln/Schwächen (Zeit von Ankunft des Zugverbandes bis Abfahrt des ersten Zugteils) drei Minuten. Die Mindesthaltezeit beträgt fünf Minuten beim Vereinigen/Stärken (Zeit von Ankunft des letzten Zugteils bis zur Abfahrt des Zugverbandes). Das scheint nicht beachtet worden zu sein, denn der erste Zugteil soll bei der Fahrt in Richtung Praunheim bereits eine Minute nach Ankunft weiterfahren. Bei der Fahrt in Richtung Höchst soll der Zugverband vier statt fünf Minuten nach Ankunft des Zugteils aus Praunheim weiterfahren. Für die Fahrt von Bad Soden nach Höchst weist der Fahrplan sogar eine Haltezeit von neun Minuten in Sossenheim aus. Die Fahrzeit mit der RTW würde sich von derzeit neun auf 19 Minuten erhöhen. Das wurde in der NKU nicht berücksichtigt.

Bereits jetzt ist der Schienenverkehr auf der Strecke wegen Arbeiten im Bahnhof Höchst bis vsl. zur Inbetriebnahme im Jahr 2028 eingestellt. Die Fahrzeit von Bad Soden bis Höchst beträgt mit den Ersatzbussen 38 Minuten. Bad Sodens Bürgermeister hat das erst aus der Zeitung erfahren. Die verminderte Attraktivität schlägt sich in Verlagerungen von der Schiene auf die Straße nieder und müsste sich in der Prognose sowie folglich auch negativ in der NKU auswirken. Die Erläuterungsberichte zur Planfeststellung schweigen sich darüber aus. Niemand, weder Presse noch Politik noch Prüfbehörden interessieren sich dafür.

Wirtschaftlichkeit und Finanzierung

Die aus haushaltsrechtlichen Gründen für solche Projekte notwendigen Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) sind erfahrungsgemäß hochmanipulativ und liefern meist das vom Auftraggeber gewünschte Ergebnis. Die ersten Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit des Projekts waren dennoch nicht überzeugend, obwohl die Kosten für die Infrastrukturmaßnahmen 1995 auf nur 300 Millionen DM (ca. 153 Mio. Euro) geschätzt wurden. Dennoch lag das NKV dem Vernehmen nach anfangs nur bei etwa 0,7, die gesamtwirtschaftlichen Kosten überstiegen also den Nutzen. Im März 2017, also rund neun Jahre nach Gründung der Planungsgesellschaft, wurden noch Kosten in Höhe von 376,2 Millionen Euro kommuniziert. Zweieinhalb Jahre später, im Oktober 2019, wurden neue Werte genannt. Sie unterschieden sich signifikant von den bisherigen. Die prognostizierten Gesamtkosten für den Bau sollten sich ohne Fahrzeuge danach auf 1.123,5 Millionen Euro belaufen und Planungskosten sowie einen Sicherheitspuffer von 20 Prozent für Unvorhergesehenes und 68 Millionen Euro für

Preissteigerungen enthalten. Das NKV wurde nun mit 1,16 angegeben. Damit wäre die RTW knapp wirtschaftlich. Die Vorgebe der Standardisierten Bewertung von 10 Prozent Planungskosten bezogen auf die vor der Planfeststellung ermittelten Investitionskosten ohne Risikozuschlag und Preissteigerungen geht allerdings an der Realität vorbei. Die realen Planungskosten dürften mindestens das Doppelte betragen. Mit einer solchen Annahme wäre das NKV kaum noch über 1 zu halten.

Im Sachstandsbericht für den Ausschuss Umwelt, Energie, Verkehr und Planung des Kreises Offenbach am 10. Oktober 2022 wurde mitgeteilt, dass eine neue NKU einschließlich der Variante „Verlängerung nach Langen“ in Arbeit sei, Ergebnisse würden bis Jahresende 2022 vorliegen. Davon war danach öffentlich aber leider nichts mehr zu vernehmen. Anscheinend hat auch niemand nachgefragt.

Und die Baukosten steigen, befeuert durch die bekannten Krisen, weiter überproportional. Im hier relevanten Tiefbau sind sie seit 2019 bundesweit um rund 30 Prozent gestiegen. Im Rhein-Main-Gebiet liegt die Steigerung nach Angaben der IHK Frankfurt sogar noch höher, nämlich um 16 bis 18 Prozent über dem Bundesdurchschnitt. Hier wird viel gebaut. Doch selbst das wird noch von Angaben übertroffen, die zur Anpassung des Gesellschaftervertrags im September 2024 vorgelegt wurden. Demzufolge sollen die Infrastrukturkosten einschließlich Planungs- und Baunebenkosten bei 1.827,7 Millionen Euro liegen, rund 63 Prozent mehr als bisher kommuniziert.

Entsprechend höhere Beiträge der kommunalen Gesellschafter der Planungsgesellschaft stehen im Raum, obwohl bereits ein Risikozuschlag einkalkuliert war. Aus der Kostenberechnung 2024 ergibt sich für die nicht förderfähigen kommunalen Anteile bis 2030 ein Gesamtbedarf von 602,9 Millionen Euro. Unter Berücksichtigung der bereits im Gesellschaftsvertrag enthaltenen, gezahlten bzw. verpflichteten Umlagen beträgt die erforderliche Budgetaufstockung 304,9 Millionen Euro. Für Frankfurt, das nach offenbar aktualisierten Prognosen nicht mehr 53, sondern 62 Prozent der kommunalen Beiträge zu zahlen hat, wäre das ein Mehrbetrag von 189 Millionen Euro, der im ohnehin angespannten Haushalt der Stadt wohl nicht eingepreist ist. Eine Erklärung für die geänderten Prognosewerte wird nicht geliefert. RMV und Land Hessen machen sich einen schlanken Fuß, deren Anteile steigen nicht. Die ab 1. Januar 2020 bessere Bundesförderung (75 Prozent anstatt 60 Prozent) wird zumindest nicht voll an die Kommunen weitergegeben.

Die geringen, aber alleine seitens des Bundes förderfähigen Annahmen für den Grunderwerb landwirtschaftlicher Flächen in Eschborn in Höhe von bis zu 10 Euro pro Quadratmeter werden nicht zu halten sein, da für andere Zwecke bereits 80 Euro gezahlt wurden. Somit müssten die höheren zusätzlichen Gesteungskosten noch obendrauf alleine von den kommunalen Projektträgern aufgebracht werden. Außerdem bezieht sich die Planungskostenpauschale des Bundes nur auf die förderfähigen Kosten. Sie deckt selbst die Planungskosten für die förderfähigen Investitionen auch nur zu einem kleineren Teil ab.

Kostenerhöhungen und Nachträge nach Auftragsvergabe führen nicht zu einer Erhöhung der Planungspauschale.

Park-&-Ride-Plätze, Fahrradständer und -boxen, die für das gute Funktionieren des Systems notwendig sind, wurden nicht einkalkuliert und nicht mitgeplant. Und das – wie in Eschborn – auch bei Stationen, die zu den Siedlungen, die sie erschließen sollen, in Randlage liegen. Zur Station Eschborn-Ost fehlt sogar eine öffentlich nutzbare Zufahrtstraße. Das Regierungspräsidium Darmstadt, Planfeststellungsbehörde, meinte im Erörterungsverfahren dazu, dass es Planungszweck sei, dass die Leute zur RTW kommen, ohne ein Auto zu benutzen. An Straßenbahnhaltestellen seien auch keine P&R-Plätze vorhanden. Der Planfeststellungsbeschluss zum Mittelabschnitt teilt mit, dass die Zielgruppen, die von der RTW angesprochen werden sollen, nicht die Pendler seien, die mit dem PKW zur Verkehrsstation gelangen. Damit wird P&R als sinnvolle und sonst auch politisch propagierte Kombination mit dem ÖPNV generell infrage gestellt, ohne dass die politischen Träger der Planungsgesellschaft daran Anstoß nehmen. Dabei dürfte der Parkdruck auf den Straßen in der Nähe der Stationen besonders groß werden, weil die RTW eine direkte Verbindung zum Flughafen herstellt. Noch im Planfeststellungsbeschluss zum Abschnitt Süd 1 räumte die Behörde ein, dass intermodale Verkehrsangebote wie P&R- oder B&R-Anlagen eine wichtige Rolle spielten und die Voraussetzungen dafür schaffen würden, dass die Angebote des ÖV angenommen werden.¹⁴ Jedenfalls würden die Kosten für solche Anlagen ebenfalls die Kommunen belasten.

Interessant wären auch Informationen zu den Fahrzeugkosten, bei denen Sonderanforderungen betreffend die Barrierefreiheit die Preise nach oben treiben dürften. Nicht umsonst, hatte sich der RMV aus dem im Juli 2017 begonnenen Projekt des VDV zur Entwicklung eines Tram-Train-Standardtyps ausgeklinkt. Diese Initiative sollte aufgrund einer größeren Stückzahl zu kostengünstigen Fahrzeugen führen. Für 246 Fahrzeuge des beauftragten Herstellers Stadler mit einer Länge von 37 Metern wurden Anfang 2022 1,7 Milliarden Euro genannt. Das entspricht 6,91 Millionen Euro pro Fahrzeug. Übertragen auf die Fahrzeuge der RTW wären es 9,34 Millionen Euro pro 50 Meter langer Zug und 280 Millionen Euro für eine Flotte von 30 Zügen. Und heute ist Stadler durch die hohen Kosten aus diesen Altaufträgen belastet. Mit anderen Worten: Die Preise wären heute bei dem standardisierten Fahrzeug und hoher Stückzahl deutlich höher. Für maschinentechnische Produkte sind sie seit 2019 um rund 40 Prozent gestiegen.

Außerdem wird eine Ausstattung der Fahrzeuge mit dem bekanntermaßen teuren European Train Control System (ETCS) zusätzlich zu der konventionellen Ausrüstung für Eisenbahnen und Stadtbahnen benötigt. Eurailpress berichtete am 22. November 2023 von erneut gestiegenen Kosten für die Ausrüstung der Fahrzeuge. Die Umrüstung von deutschlandweit 12.600 Fahrzeugen soll 16 Milliarden Euro kosten. Das wären etwa 1,27 Millionen Euro pro Fahrzeug. Und

¹⁴ Seite 300

bei der kleinen Serie von 30 Fahrzeugen würden noch die hohen Kosten von 20 bis 30 Millionen Euro für die Zulassung des Prototyps zu Buche schlagen. Geschätzte Kosten von fast 15 Millionen Euro pro Fahrzeug, insgesamt 450 Millionen Euro für die Flotte, dürften nicht allzu unrealistisch sein. Sie würden in die Kosten der Verkehrsleistungen einfließen.

Angesichts dessen verliert eine RTW als Zweisystembahn behauptete Kostenvorteile gegenüber einer reinen Eisenbahn. Bereits die NKU aus dem Jahr 2012 weist pro Sitzplatz bei schmalere Sitzen über doppelt so hohe Anschaffungs- und Unterhaltungskosten aus wie bei S-Bahn-Triebzügen.¹⁵ Die RTW-GmbH spricht dabei von „komfortablen Plätzen“.

Nur am Rande sei erwähnt, dass sich für die im März 2024 ausgeschriebenen Bauüberwacherleistungen zur Ausrüstung der BOStrab-Streckenteile mit ETCS Level 2 – wohl ein Novum in Deutschland – kein Anbieter gefunden hat. Welche Konsequenzen daraus gezogen werden und welche Kostenfolgen das hat, wird nicht mitgeteilt.

All das zusammengekommen könnte dazu führen, dass die RTW mehr kostet als sie nutzt. Sie dürfte dann mit öffentlichen Geldern nicht finanziert werden. Das behauptete dringende öffentliche Interesse wäre vor diesem Hintergrund nicht zu begründen. Enteignungen wären angesichts der hohen verfassungsrechtlichen Hürden dafür nicht möglich. Daraus resultieren entweder sehr hohe Gestehungskosten, um dennoch an die benötigten Grundstücke zu kommen oder Investitionsruinen.

Der starke Anstieg der Einheitspreise für Material und Arbeit in den letzten Jahren ist von der Planungsgesellschaft nicht zu verantworten. Er würde das NKV nur dann verschlechtern, wenn sich die Nutzenkomponenten weniger entwickeln, was zu prüfen wäre, aber wahrscheinlich ist. Kostensteigerungen aufgrund mangelhafter Planung und Zeitdruck würden jedoch sehr wohl der Planungsgesellschaft anzulasten sein. Auch Kosten für einen mehrjährigen Verkehr mit Ersatzbussen, für die mit der Sperrung der Strecke nach Bad Soden einhergehende Verlagerung auf die Straße und für längere Reisezeiten, die bisher vermutlich ebenso wenig kalkuliert wurden wie die Verlängerung der Reisezeiten aufgrund der erwähnten verlängerten Haltezeiten an den Stationen.

Und schließlich führt jede Verzögerung der Inbetriebnahme zu einer Verschlechterung des Verhältnisses, weil bereits getätigte Aufwendungen länger verzinst werden müssen und der Nutzen später eintritt, also abgezinst werden muss. Sollte es unter 1 abrutschen, dürfte die RTW, zumindest aber die noch nicht finanzierten und begonnenen Teile, aus öffentlichen Mitteln nicht weiter finanziert werden. Es handelt sich nach dem Baustart zwar um ein laufendes Vorhaben, für das in der Regel keine neuen Berechnungen aufgestellt werden,

¹⁵ Nach einem Entwurf der VGF aus dem Jahr 2014 waren für die Züge der TW 96 Sitz- und 284 Stehplätze vorgesehen. Der Stückpreis war mit 5+x Mio. Euro pro Fahrzeug geschätzt. Die Kosten pro Sitzplatz wären mit 52.000 Euro um 62,5 Prozent höher als bei einer S-Bahn der Baureihe 423.

doch könnte nachgeprüft werden, ob nicht schon von Anfang an absehbare Kostenpositionen und Kostenentwicklungen außeracht gelassen wurden. In diesem Falle käme es dann darauf an, ob dies leichtfertig oder gar bewusst geschah. Im Extremfall könnte der Straftatbestand des Subventionsbetrugs erfüllt sein, gewährte Finanzhilfen wären zurückzufordern. Eine unterbliebene Aufklärung von bekannten Risiken könnte die Entscheider in Planungsgesellschaft und Aufsichtsrat dem Verdacht der Untreue aussetzen.

Bei der zweiten Stammstrecke der Münchner S-Bahn wies der Bundesrechnungshof schon Anfang 2018 darauf hin, dass bei der für eine Bundesförderung erforderlichen Nutzen-Kosten-Rechnung alle Kosten, die kausal mit dem Projekt zusammenhängen sowie Risikozuschläge zu berücksichtigen seien.

Die genaue Rechnung zu Nutzen und Kosten wird mit Unterstützung des Regierungspräsidiums Darmstadt als Planfeststellungsbehörde 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 Regierungspräsidiums nicht erforderlich. Diese Unterlage sei für die Frage der Eignung des Vorhabens zur Erreichung des Planungszieles, also für die Frage der Planrechtfertigung, aber auch für die Variantenentscheidung unerheblich. Diese Auffassung kann man bei einer privaten Finanzierung und gütlichen Einigung mit Betroffenen vertreten.

Allerdings folgt aus Artikel 14 Absatz 3 GG, dass enteignungsbetroffene Private eine umfassende gerichtliche Kontrolle des Planfeststellungsbeschlusses verlangen können. Ein Projekt, dass die Allgemeinheit in der Summe mehr belastet als es ihr nutzt, kann schwerlich von überragender Bedeutung für das Allgemeinwohl sein. Wie dies der VGH, dem diese Frage vorliegt, in dem laufenden Klageverfahren Eschborner Landwirte sieht, bleibt abzuwarten.

Die aus haushaltsrechtlichen Gründen vorgeschriebene NKU richtet sich zwar in erster Linie an die für die Bewilligung öffentlicher Mittel zuständigen Stellen und kann daher auch Vereinfachungen und Pauschalierungen enthalten wie z.B. für den Ansatz der Planungskosten von nur zehn Prozent. Gleichzeitig ist die NKU aber auch das zentrale Element zur Feststellung eines überwiegenden Nutzens für die Allgemeinheit und damit für die Rechtfertigung von Enteignungen. Dieser Indikator kann auch durch Fachplanungen wie Verkehrs- und Raumordnungspläne nicht ausgehebelt werden, falls er für das Projekt keinen Nutzenüberschuss ausweist. Diese Pläne bringen zwar den Willen der Politik zum Ausdruck, enthalten aber weder monetarisierte Kriterien noch nachvollziehbare Nachweise, die hier benötigt werden.

Artikel 14 Abs. 3 Satz 1 GG normiert die wichtigste verfassungsrechtliche Zulässigkeitsvoraussetzung der Enteignung. Eine Enteignung ist danach nur dann verfassungsmäßig, wenn sie zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich ist und auf einer gesetzlichen Grundlage vorgenommen wird. Die Vorschrift steht nicht zur Disposition des Gesetzgebers; dieser kann zwar die

Zulässigkeitsvoraussetzungen verschärfen, nicht aber mindern. Im Konfliktfall bedarf es einer aktuellen und offen gelegten Ermittlung. Es stünde mit dem Grundgesetz nicht in Einklang, aus dem Umstand, dass die Enteignung ein Hilfsmittel zur Verwirklichung geplanter Vorhaben darstellt, den Schluss zu ziehen, dass die Enteignung bei jedem vom Staat oder einer Gemeinde für nützlich, förderungswürdig oder zweckmäßig angesehenen Vorhaben zulässig wäre.¹⁶ Somit könnte es sein, dass zwar die Planfeststellung rechtens ist, nicht jedoch wegen Haushaltsrecht die geplante Finanzierung und wegen Verfassungsrecht erst recht nicht die Enteignung zur Durchführung des Projekts. Hier könnten Pauschalierungen wie z.B. für die Planungskosten durch aktuelle Zahlen leicht ausgehebelt werden. Bei dieser Rechtsposition könnte eine gütliche Einigung für die Projektträger sehr teuer werden.

Das öffentliche Interesse ist groß, auch daran, welche Politikbereiche Federn lassen müssen, um die 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. Ein Umschwung ist angesichts vieler anderer notleidender Politikbereiche nicht in Sicht. Woher das Geld für die zusätzlichen Zugleistungen auf der RTW kommen sollen, bleibt schleierhaft.

Der Magistratsbericht M 166 an die Frankfurter Stadtverordnetenversammlung vom 18. Oktober 2019 teilt mit, dass die Finanzierung der späteren Betriebs- und Unterhaltungskosten (Folgekosten) noch nicht final geklärt sei. Hat sich daran etwas geändert? Weiter wird berichtet, dass das Risiko einer nachträglichen Besteuerung der Maßnahme nicht auszuschließen sei. Hier handelt es sich um eine seit vielen Jahren unentschiedene Frage, ob die Bestellung der Infrastruktur als Leistungsbestellung der Umsatzsteuer unterliegt oder nicht. Das dauert bis heute an. Wieso schafft es die Politik nicht, hier endlich für Klarheit zu sorgen? Und nicht zuletzt stellt sich die Frage einer Abschreibung der Anlagen bzw. einer Erneuerungsrücklage. Die Hilfen des Bundes für Grunderneuerungen sind vorerst bis 2030 begrenzt.

Ein Aufwuchs an Regionalisierungsmitteln des Bundes zur Finanzierung von Mehrleistungen ist bei realistischer Betrachtung der Staatsfinanzen nicht zu erwarten. Das Gleiche gilt für Landes- und Kommunalmittel. Der RMV teilt in seinem Regionalen Nahverkehrsplan mit schönen Worten, aber nebulös mit, dass der verkehrswissenschaftliche Beirat der Bundesregierung Abgaben als Nutznießerfinanzierung bei Eigentümern und Arbeitgebern und eine Verursacherfinanzierung durch Nutzung der Parkraumbewirtschaftung vorgeschlagen habe. Auf Basis dieser Vorschläge sollten weitere alternative Finanzierungsmöglichkeiten hinsichtlich ihrer Wirkung untersucht und zielgerichtete Lösungen angestrebt werden. Was kommt da auf die Kommunen zu?

¹⁶ BVerfG, Urteil vom 10. März 1981 - 1 BvR 92/71 – zu Gondelbahn

Fazit

Die RTW ist als Zweisystem-Stadtbahn ist Störfaktor im S-Bahn-Netz. Mit ihren im Vergleich zu S-Bahnen kurzen, schmalen, langsamen und nicht barrierefreien Fahrzeugen ist sie zudem ein teurer Exot im Fahrzeugpark der Region. 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 Risikoauflärung und Neuberechnung der NKU bemühen. Sie könnten dazu die Rechnungsprüfungsbehörden einschalten, falls diese angesichts der offenkundigen Probleme nicht schon von alleine tätig werden. Doch das ist leider nicht zu erwarten. Die Probleme werden weiter wegnoriert und das Projekt wird durchgezogen.

Warum ist das so? Das Konstrukt leidet von Anfang an daran, dass die Mitglieder des Aufsichtsrats der Planungsgesellschaft gleichzeitig auch den zur Kontrolle berufenen Behörden vorstehen. Damit ist der Interessenkonflikt vorprogrammiert und interne Kritik praktisch ausgeschaltet. Ein Stopp nachdem bereits einige Hundertmillionen ausgegeben wurden würde sofort die Frage nach Konsequenzen für die Entscheider aufwerfen. Finanzierungsengpässe könnten allenfalls zu einer zeitlichen Streckung führen, was aber das NKV weiter verschlechtern würde. Stuttgart 21 lässt grüßen.

Grundsätzlich ist ein regionaler Ringverkehr um eine Großstadt keine schlechte Idee. Doch dann sollte sie im Eisenbahnsystem realisiert werden. Wenn allerdings die nötige Wirtschaftlichkeit nicht erreicht wird, sollte man lieber darauf verzichten, anstatt einer Illusion zu verfallen und Murks zu bauen. Nicht jede Schiene ist gut. Und der Erhalt der Bestandsnetze sollte Vorrang vor neuen Projekten haben. Schließlich gibt es im S-Bahnnetz und bei Busangeboten noch gute Alternativen, die mit weitaus geringeren Mitteln Verbesserungspotenzial bieten.
