

# Regionaltangente West vor dem Aus?

Georg Speck

(04.02.2021)

Landauf, landab wird von der Politik des Rhein-Main-Gebiets seit bald 30 Jahren die Regionaltangente West (RTW) als wichtiges, innovatives Projekt zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Flughafens und zur Entlastung des Hauptbahnhofs gepriesen. Sie soll eine attraktive neue Schienenverbindung von Bad Homburg und Frankfurt-Praunheim im Norden über Höchst und den Flughafen bis hin nach Neu-Isenburg und Dreieich-Buchsschlag oder sogar nach Langen und Sprendlingen im Süden herstellen. Die Neubauabschnitte, ganz überwiegend außerhalb von Kerngebieten, sollen als Stadtbahn nach Straßenbahnrecht errichtet werden. Ansonsten sollen vorhandene Eisenbahnstrecken und Bahnhöfe der DB AG mitbenutzt und teils umgebaut werden. Entsprechend ist der Einsatz von Zweisystemfahrzeugen vorgesehen, worin in Verbindung mit deren Einsatzbereich im Regionalverkehr offenbar die Innovation gesehen wird. Im zentralen Frankfurter Abschnitt ist durch die Überlagerung zweier Linien ein 15-Minuten-Takt, sonst nur ein 30-Minuten Takt geplant. Die längste Linie der RTW von Bad Homburg nach Neu-Isenburg ist rund 38 Kilometer lang. Seit Jahren ist die RTW in diversen Raumordnungs- und Verkehrsplänen enthalten. Längerfristig soll sie nach den Vorstellungen des Regionalverbands Frankfurt-RheinMain Teil eines Schienenrings um Frankfurt sein, um den vor der Pandemie zunehmenden Tangentialverkehren Rechnung zu tragen. Die Eröffnung war ursprünglich schon zur Fußballweltmeisterschaft im Jahr 2006 vorgesehen. Jetzt wird als frühester Termin das Jahr 2026 angepeilt.

Doch jetzt muss bald gespart werden. Die COVID-19-Pandemie mit den dadurch veranlassten enormen Kraftanstrengungen des Staates wird wohl alle hochfliegenden Träume der Protagonisten beerdigen. Und die RTW wird angesichts der Verhaltensänderungen in nahezu allen Lebensbereichen auch gar nicht mehr gebraucht. Eine Rückkehr auf den alten Entwicklungspfad ist weder zu erwarten noch wünschenswert. Verkehrswende und Klimaschutz ja, aber bitte intelligenter und nicht auf überholten Annahmen. Homeoffice, Homeschooling, Teleshopping, E-Mobilität, Zweiradnutzung und Dezentralisierung dank schneller Datenübertragung werden zu weniger Verkehr führen. Fernreisen müssen und werden teurer werden, was dauerhaft zu weniger Luftverkehr führen wird. Das wird maßgeblich den Frankfurter Flughafen als Hauptziel der RTW betreffen. Das Terminal 3 wird dann nicht mehr benötigt. Das hat genau an dieser Stelle übrigens Tradition. Die im Jahr 1936 begonnene Ära der beiden Luftschiffhallen endete schon 1940, als die schon 1938 nicht mehr gebrauchten riesigen Hallen gesprengt wurden. Und sogar die neue Nord-West-Bahn könnte zur Disposition stehen. Verkehrsvermeidung ist das Gebot der Stunde. Bisher wurde dafür kaum geworben, auch nicht von den Verantwortlichen des öffentlichen Verkehrs. Dafür gibt es neue dringende Aufgaben und Arbeitsplätze in anderen, nachhaltigeren Bereichen, um den Klimawandel noch abwehren zu können und das Gemeinwesen gegen künftige Pandemien resistenter zu machen. Was wir nicht brauchen, sind immer neue Infrastrukturen mit hohen Folgekosten für eine gleichbleibende Bevölkerungszahl. Ja, es wird auch wieder gefeiert werden, aber eher nicht in den traditionellen Verkehrsspitzenzeiten, für die die Kapazitäten bisher bemessen wurden.

Die aktuelle Situation gibt der Politik eine einmalige Chance von diesem Projekt ohne allzu großen Gesichtsverlust endlich Abstand zu nehmen. Denn ein Murksprojekt war die RTW schon immer. Und das gleich in mehrererlei Hinsicht:

Erstens verfolgt die RTW einen fragwürdigen strategischen Ansatz, indem sie den mit Schienenstrecken bereits gut erschlossenen Taunusrand und Westen gegenüber dem östlichen Frankfurter Umland weiter bevorzugt. Sie verstärkt damit das West-Ost-Gefälle in der Region.

Zweitens ist sie mit ihren im Vergleich zu S-Bahnen kurzen, schmalen, langsamen und an DB-Stationen nicht barrierefreien Fahrzeugen ein teurer Exot und ein wenig leistungsfähiger Störfaktor im empfindlichen S-Bahnssystem. Sie blockiert wertvolle Kapazitäten im ausgelasteten Schienenknoten und verhindert so wirksamere Angebotsverbesserungen im Regionalverkehr.

Drittens treffen die behaupteten Entlastungen im S-Bahnnetz ausweislich veröffentlichter Daten nicht oder kaum zu. Manche S-Bahnabschnitte wie z.B. der Abschnitt zwischen den Farbwerken und Höchst werden sogar stärker belastet. Die Entlastung des Hauptbahnhofs wäre – falls wirklich nötig - auch keine Aufgabe der Kommunen, sondern eine des Bundes und der DB AG.

Viertens ist die RTW im Grunde unwirtschaftlich. Sie kostet wahrscheinlich mehr als sie nutzt und dürfte daher mit öffentlichen Geldern nicht finanziert werden. Die genaue Rechnung der Nutzen-Kosten-Untersuchung dazu wird wohl aus gutem Grund geheim gehalten. Aber aus Planungsdetails lässt sich ablesen, dass der errechnete knappe Nutzenüberschuss von nur 14 Prozent durch Unzulänglichkeiten bei der Dimensionierung und überzogene Erwartungen bei den Fahrgastzahlen herbeigerechnet wurde. So soll es z.B. einen eingleisigen Abschnitt am Stadion geben, um Brückenkosten zu sparen. Stationen erhalten nur eine Minimalausstattung ohne ästhetischen Anspruch, von Toiletten und Rasengleisen ganz zu schweigen. P+R-Plätze wurden nicht einkalkuliert, chaotischer Verkehr an Bahnübergängen, z.B. am Sossenheimer Weg, wird in Kauf genommen, bisherige Angebote im öffentlichen Verkehr sollen entfallen, um Verkehr auf die RTW zu zwingen.

Fünftens eignet sich eine nur im Halbstundentakt befahrene Trasse in der Innenstadt von Neu-Isenburg nicht dazu, städtischen Verkehr auf sich zu ziehen, sie verbraucht öffentlichen Raum und schafft dort Trennung.

Sechstens muss an den Bahnsteigen der Bahnhöfe der DB ein Höhenunterschied nach unten und nach oben überwunden und ein riesiger Spalt von über 35 Zentimetern überbrückt werden, was anfällige technische Hilfsmittel erfordert ohne dass eine völlige Barrierefreiheit erreicht wird. Schon ein einziger Rollstuhl kann zu zwei Verspätungen führen: Beim Ein- und beim Ausstieg. Bisher hat die Planungsgesellschaft noch nicht mitgeteilt, wie das Problem technisch gelöst werden soll. Das klingt nach dem Motto erst bau'n, dann schau'n.

Siebtens wird die Fahrgastprognose zur Nutzensteigerung bei begrenzter Kapazität derart hoch geschraubt, dass es, wenn sie denn eintreffe, in zentralen Abschnitten zu großer Enge und Überlastungen sowie zu Verspätungen kommen wird. Für Großereignisse im Waldstadion wo die beiden RTW-Stationen nur alternierend je Richtung halbstündlich bedient werden sollen, eignet sich die RTW mangels Verstärkungsmöglichkeit nicht.

Achtens laufen die Kosten schon jetzt absehbar aus dem Ruder. Während Anfangs von rund 300 Mio. DM die Rede war, wurden noch im Oktober 2018 500 Mio. Euro genannt. Nun liegt die offizielle Angabe schon bei rund 1,123 Mrd. Euro, jeweils ohne Fahrzeuge. Das war vor zwei Jahren. Und die Baukosten steigen weiter überproportional. Stuttgart 21 und BER lassen grüßen.

Neuntens verbrauchen die neuen Anlagen wertvolle Acker- und Waldflächen, Wohnhäuser in Höchst müssen abgerissen und zahlreiche Straßenbäume in Neu-Isenburg gefällt werden.

Zehntens erlaubt sowohl unser nationales Recht als auch das zwingend zu beachtende europäische Recht keine Bedienung des Regionalverkehrs durch Straßenbahnen. Der Regionalverkehr ist eine Domäne der Eisenbahn und daher betreffend die Infrastruktur gemäß Grundgesetz eine Aufgabe des Bundes. Diese hat er ebenfalls nach den Vorgaben des Grundgesetzes alleine zu finanzieren. Mittel des GVFG, die für die RTW verwendet werden sollen, dienen nicht der Erfüllung des Verfassungsauftrags des Bundes, sondern sind für kommunale Verkehrsinvestitionen zu verwenden. Eine Aufklärung der bekannten rechtlichen Risiken unterbleibt geflissentlich schon seit langem. Schließlich wollen sich die auf oberster Ebene Verantwortlichen nicht selbst ins Bein schießen und irgendwann ihre Regionalstadtbahn einweihen..

Und weil zehn Punkte noch nicht genügen: Elftens werden sowohl die kommunalen Parlamente als auch die Öffentlichkeit insgesamt oft nur unzureichend und wenn, dann mit gefärbten Angaben informiert. Probleme werden kaum kommuniziert und schon gar nicht diskutiert. Die kommunalen Entscheidungsträger wurden erst sehr kurzfristig vor wichtigen Entscheidungen einbezogen, sodass keine Zeit mehr für eine angemessene Prüfung blieb. Unabhängige und fachkundige Prüfungskapazitäten stehen ihnen nicht zur Verfügung. Kritik aus den Fachverwaltungen ist auch nicht erwünscht und könnte zu beruflichen Nachteilen führen, wo sich doch die Behördenchefs dem Projekt verschrieben haben und jetzt der immer deutlicher werdenden Illusion anhängen, dass die Entwicklung bald wieder dort anknüpft wo sie von Corona jäh unterbrochen wurde.

Es wäre schön, wenn die Verkehrspolitik wie schon bei dem überzogenen Frankfurt 21 die Kraft fände, den Tunnel am Ende des Lichts zu erkennen und über die Sinnhaftigkeit des Renommierprojektes unter neuen Vorzeichen noch einmal nachzudenken. Es gibt durchaus Alternativen. Doch das steht leider nicht zu erwarten, schon gar nicht vor der Kommunalwahl im März. Vielleicht wird auch noch auf die Bundestagswahl im September gewartet. Spätestens danach wird unter dem Diktat der leeren Kassen die Finanzpolitik entscheiden. Nicht nur bei der RTW.