

Regionaltangente West

Bevor Kaweh Mansoori den Spaten schwingt für den Beginn des dritten von fünf Bauabschnitten der Regionaltangente West (RTW), sagt er: „Wir müssen mehr tun für den ÖPNV.“ Damit hat der Hessische SPD-Verkehrsminister recht.

Die Fahrt von Bockenheim nach Kelsterbach zum Spatenstich bei Eisenkälte dauert laut RMV-App 30 Minuten. Und 70 Minuten in Realität. Die S-Bahn-Linien 8 und 9 sind gestört, was einen Aufenthalt am S-Bahn-Gleis in der Hauptwache verursacht, wo rumänische Gastarbeiter rauchen und ein Mann auf dem Boden schläft.

Am Bahnhof Kelsterbach werden die Reisenden, die sämtlich zu spät sind, versöhnt vom Shuttleleserive zur Bundesstraße 40 in

einer geräumigen Mercedes-V-Klasse. Der Frankfurter Verkehrsdezernent Wolfgang Siefert (Grüne), der im Elektrodielwagen gekommen ist, hat 40 Minuten gebraucht – wegen eines Staus auf der A3. Aber ohne den RTW-Aufsichtsratsvorsitzenden geht die Veranstaltung nicht los.

„Der ÖPNV ist am Limit“, sagt Siefert, bevor er mit Mansoori und weiteren Männern zum Spaten greift. Ein wahres Wort.

In Frankfurt gilt seit Anfang 2024 ein verkürzter Fahrplan – erst zur Fußball-Europameisterschaft im Sommer, dann zum Jahresende, nun auch 2025. Vom Fahrplanwechsel am 15. Dezember an fahren auch die U-Bahn-Linien 2 und 4 seltener. Sie wären einst das Rückgrat des Frankfurter Nahverkehrs.

Die Regionaltangente West, die Frankfurt mehr oder weniger im Westen und Süden umfähren wird, soll Ende 2028 in Betrieb gehen, sagt RTW-Geschäftsführer Horst Amann. Er meint die Kernstrecke. Dort sind nun drei der fünf Abschnitte im Bau. Abschnitt Süd 1 vom Flughafen nach Dreieich-Buchsschlag wird seit Mai 2022 gebaut; der Abschnitt Nord 1 von Bad Homburg nach Sossenheim seit Dezember 2023. Und nun folgt der Abschnitt Mitte von Bad Soden nach Kelsterbach.

Noch fehlen der Abschnitt Süd 2 durch Neu-Isenburg, dafür hat die Planfeststellung noch nicht begonnen. Und der Abschnitt Nord 2 vom Gewerbegebiet Praunheim zum Nordwestzentrum. Dort gibt es ebenfalls noch keine Planfeststellung, zu-

dem ist die Streckenführung noch nicht klar. Denn die Anbindung des Nordwestzentrums, das in dicht bebautem Gebiet liegt, ist so einfach nicht.

Sind die Züge rechtzeitig da?

Im Zeit der Regionaltangente West ist den Anwesenden allerdings zum Feiern zumute. An den Tischhöfen ist es warm. Der alkoholfreie Punsch, der Kaffee und die Häppchen heben die Stimmung. Die Anreise mit der Bahn ist verziehen.

„Die Bahnen sind voll, das Deutschlandticket hat die Nachfrage gesteigert, aber das Angebot ist nicht mitgewachsen“, sagt Knut Ringat. Da ist etwas Wahres dran. Lässt man die Anbindung des Flughafenquartiers Gateway Gardens unter den Tisch fallen, ist das Bahnnetz rund um Frankfurt tatsächlich nicht gewachsen.

Die 52 Kilometer Strecke der RTW – davon 25 Kilometer neu – mit 28 Haltestellen – davon 16 neu – sollen Qualität und Angebot im regionalen Nahverkehr stärken. Vor allem für die Menschen, die zu den großen Arbeitgeber im Industriepark Höchst und am Frankfurter Flughafen pendeln, wird die RTW eine Entlastung.

Sätze wie „Heute ist wieder der halbe Flughafen in der S-Bahn“ hört man dann in der S9 womöglich seltener.

Das Projekt ist ein Verantwortungliches 1,8 Milliarden Euro wert. Etwa 570 Millionen werden für den Abschnitt Mitte verbaut – unter anderem für die Eisenbahnbrücke nahe der B40 in Kelsterbach. Die RTW wird die Bahngleise in einem Brückenbauwerk unterfahren.

60.000 Menschen sollen täglich Platz in der Regionaltangente West finden. Doch einige Fragen sind noch nicht geklärt. Wer lieft die neuen Fahrzeuge? Und wer zahlt sie? „Die Landesregierung aus CDU und SPD gibt den Verkehrsverbänden jedoch keinen Cent mehr, so dass für neue Strecken in Zukunft schlicht die Züge fehlen werden“, teilen die Grünen im Hessischen Landtag mit.

Und sind die Züge rechtzeitig da? Damit hat Frankfurt momentan ein Problem: die Verkehrsgesellschaft wartet auf die 40-Meter-Züge von Alstom. Und darauf, dass die Türen bei Alstom-Strassenbahnen zuverlässig funktionieren.

Die Rückfahrt Kelsterbach-Bockenheim dauert dann übrigens 60 Minuten. Zehn Minuten weniger als der Hinweg.

Der dritte Abschnitt ist im Bau

Ende 2028 sollen die ersten Züge fahren / Nahverkehr am Limit
Von Florian Leclerc (Text) und Monika Müller (Fotos)



Blick über die Baustelle an der B40 nahe Kelsterbach. Hier fährt die RTW auf einer Brücke unter den Bahngleisen hinweg.

Besseres Angebot für Eintracht-Fans

Die RTW bindet auch das Waldstadion an – und könnte den Bau einer Multifunktionsarena ermöglichen

VON GEORG LEPPERT

Wer immer noch glaubt, dass die Regionaltangente West ja nie kommen werde, weil die Planungen schon seit Jahrzehnten andauern, muss sich nur rund ums Waldstadion umschauen, um eines Besseren belehrt zu werden. In der Nähe des Eingangs Gleisdreieck wurde im Sommer eine riesige Brücke in Position gehoben, auf der die Bahnen fahren sollen. An mehreren Stellen wurden Schienen für den Schienenstrang ins Grün rund um die Arena geschlagen. Und auch der Ort für die neue Haltestelle Mörfelder Landstraße nimmt Formen an.

Die neue Anbindung des Stadions könnte genau zur rechten Zeit kommen. Denn in unmittelbarer Nähe zur Arena soll eine Halle für bis zu 15.000 Besucherinnen und Besucher entstehen. Die Eishockey-Löwen sollen dort ihre Heimspiele ebenso wie die Basketballer der Skyliners austragen. Außerdem sind Konzerte, Shows und andere Kulturveranstaltungen geplant. So sieht es das Konzept vor, das vor allem Oberbürgermeister Mike Josef (SPD) vorantreibt. Der Magistrat soll sich am besten noch in diesem Jahr mit den Plänen befassen. Anfang 2025 könnten die Stadtverordneten eine Entscheidung treffen. Fast alle Fraktionen sind der Meinung, dass Frankfurt eine solche Halle braucht.

Doch das ganz große Problem ist eben die Verkehrsanbindung. Bei einem gleichzeitigen Betrieb im Stadion, das mittlerweile 60.000 Menschen fasst, und in der Halle könnte es auf der Mörfelder Landstraße sowie den Bundesstraßen und Autobahnen in der Gegend zum Kollaps kommen, befürchten Verkehrsplaner:innen. Und auch die Konstellation, dass die Eintracht samstags um 15.30 Uhr spielt und um 19 Uhr eine Veranstaltung in der Multifunktions-

arena beginnt, könnte zu Problemen führen. Die ersten Zuschauer:innen des Fußballspiels wären gegen 17.45 Uhr an ihren Autos auf dem Waldparkplatz oder der Fläche am Gleisdreieck. Dann aber dürften schon Besucherinnen und Besucher der Halle anreisen.

Viel zu volle Bahnen

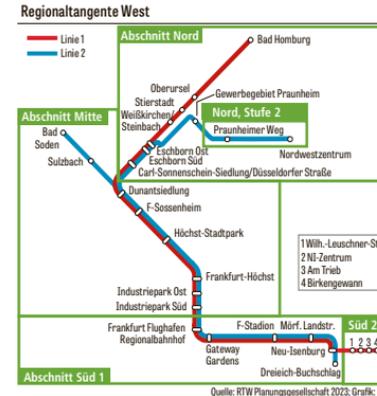
Das Mobilitätskonzept für den geplanten Neubau geht aber davon aus, dass sich der Verkehr bewältigen lässt. Und an der Stelle kommt die Regionaltangente West ins Spiel. Auch durch sie sei eine „Verschiebung Modal Split“ zu Umweltverbund durch Erträchtigung und Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur möglich, wie es im Magistratsbericht im besten Planungsdeutsch heißt. Gemeint ist: Mehr Menschen sollen auf den ÖPNV umsteigen und nicht mit dem Auto anreisen.

Derartige Appelle stoßen bei vielen Eintracht-Fans derzeit auf taube Ohren. Sie halten das Angebot von Bussen und Bahnen für unzureichend. Der am häufigsten geäußerte Kritikpunkt: Die öffentlichen Verkehrsmittel sind vor und vor allem nach den Spielen völlig überfüllt. Tatsächlich ist es gerade in den S-Bahnen oft unerträglich eng.

Die Regionaltangente könnte zu einer wichtigen Alternative werden. Die Besucher:innen aus dem Westen Frankfurts, aber auch aus Eschborn und dem Hochtaunuskreis würden sich den Umweg über den Frankfurter Hauptbahnhof vermutlich künftig sparen. Sie gelangen mit der RTW zum Bahnhof Höchst, der für den Westen Frankfurts eine zentrale Bedeutung fürs Umsteigen hat. Auch in Eschborn und in Bad Homburg halten die Bahnen. Für die S-Bahn-Linien, die vom Stadion in die Frankfurter Innenstadt fahren, könnte das die dringend benötigte Entlastung bringen.



Nun fliegt der Sand, auch wenn die Brücke schon halb gebaut ist.



Im Käfig hat man eine gute Übersicht über die Baustelle.



Vom Waldstadion soll man schnell in den Westen Frankfurts und den Taunus gelangen. CHRISTOPH BÖCKELIER