

„Begründungen schwer nachvollziehbar“

INTERVIEW Bahn-Experte Werner Weigand kritisiert schleppende RTW-Anbindung Langens

VON JULIA RADGEN

Langen – Die Regionaltangente West (RTW) soll das Schienennetz im Ballungsraum Rhein-Main ergänzen und für bessere Anbindungen sorgen. Die vorgesehene Strecke führt im Westkreis aktuell bis Neu-Isenburg und Dreieich-Buchschlag. Die Stadt bemüht sich seit 2017, dass die RTW nach Langen verlängert wird. Eine eindeutige Entscheidung gibt es noch nicht. Die Stadt hängt bei der RTW-Planungsgesellschaft in der Luft und hat den Ausbau des Radschnellwegs gestoppt, da je nach Entscheidung beide Trassen teilweise den gleichen Platz beanspruchen würden (wir berichteten). Den aktuellen Stand und die Knackpunkte erläutert Werner Weigand, der die Stadt beim Schienenprojekt berät.

Herr Weigand, wie ist der aktuelle Stand bezüglich der Anbindung Langens?

Bis zum Beginn des vergangenen Jahres schien es sicher, dass die RTW bis Langen kommt. Es gab die Machbarkeitsstudie aus 2017 mit einer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung und einer Nutzen-Kosten-Abschätzung, die alle Akteure überzeugt hatte. Der Bahnhof Langen mit Buslinien, Park-and-Ride-Parkplätzen, Fahrradabstellanlagen, umgeben von dichter Wohn- und Gewerbebebauung wäre der ideale und hervorragend frequentierte südliche Endpunkt der RTW. Sowohl der Kreis als auch der Leiter der Planungsgesellschaft, Horst Amann, und die damals bei der DB Zuständigen unterstützten das Projekt. Darauf aufbauend hat die Stadt über die

RTW-Planungsgesellschaft die Vorplanung in Auftrag gegeben. Diese liegt seit 2022 vor und bestätigt die Machbarkeit im Detail. Für die kritischen Punkte – Abzweigung in Neu-Isenburg und Bahnhof Langen – wurden mehrere Varianten ausgearbeitet. Völlig überraschend kam Amann Anfang 2023 mit der Nachricht, die DB habe Bedenken, Langen dürfe nicht angeschlossen werden. Seitdem hat es zwei Besprechungen und diverse Schriftwechsel mit Land, RMV, DB, Kreis, Stadt Frankfurt und der Planungsgesellschaft gegeben, in denen Bedenken gewälzt und die Entscheidung jeweils mit schwer nachvollziehbaren Begründungen vertagt wurde.

Ist die Führung nach Langen vom Verkehrsaufkom-



RTW und Radschnellweg sollen am Bahnhof verlaufen. Bis Klarheit herrscht, hängen beide Projekte in der Luft. FOTO: HASLER



Werner Weigand interessiert sich nicht nur für Bahnthemen, er berät die Stadt auch zu Projekten wie der RTW.

men her sinnvoll?

Absolut! Langen wäre nach den Prognosen der Firma Intraplan nach Frankfurt die beste Station der gesamten RTW-Linie. Es ist nach Frankfurt und Bad Homburg die einwohnerreichste Stadt im unmittelbaren Einzugsbereich des Bahnhofs. Zwar haben Oberursel, Neu-Isenburg und Dreieich etwas mehr Einwohner, aber die sind jeweils in ihren Kernstädten kleiner und haben Stadtteile, die an anderen Verkehrsachsen liegen (wie Zeppelinheim und Gravenbruch). Das neue Viertel in Langen Nord ist noch nicht mitgerechnet. Langen hat eine intensive Verflechtung mit dem Flughafen und viele Arbeitsplätze liegen günstig zu den Bahnhöfen.

Wie kann man sich die Planung der Führung der RTW konkret vorstellen?

Ursprünglich wurden zwei Varianten betrachtet: ein zusätzliches Gleis auf der Ostseite der Main-Neckar-Bahn bis kurz vor die Unterführung am Bahnhof Langen und alternativ eine Nutzung der S-Bahn-Gleise. Die Führung mit einem zusätzlichen Gleis ist machbar, erwies sich aber als die teuerste Lösung mit erheblichem Flächenverbrauch. Nach neuen Forderungen der DB, sind noch höhere Kosten zu erwarten als in der Machbarkeitsstudie. Vorteilhaft ist daher die Nutzung der S-Bahn-Gleise, dies war auch Meinung der RTW-Planungsgesellschaft. Die wirbt damit, dass sie ressourcenschonend plant und weitgehend vorhandene Strecken der Bahn mitbenutzt.

Und wie kann man sich den Betrieb auf den S-Bahn-Gleisen vorstellen?

Zur Person

Werner Weigand aus Langen war mehr als 40 Jahre bei der Deutschen Bahn beziehungsweise der Bundesbahn in verschiedenen Bereichen tätig, insbesondere in der Infrastrukturplanung. Er berät – auch mittlerweile im Ruhestand – die Stadt gelegentlich und bringt sein Wissen ein, auch bezüglich der Anbindung der RTW.

Der promovierte Bauingenieur ist in Langen zudem bekannt als langjähriger Vorsitzender des ADFC-Ortsvereins und ist ebenfalls als Autor aktiv. 2021 veröffentlichte er sein erstes Buch „Mobilität und Klimaschutz neu denken – das Potenzial der Bahn besser nutzen“. Er sagt zum Thema RTW-Anbindung nach Langen: „In der gegenwärtigen verfahrenen Situation kann eine Diskussion des Themas in der Öffentlichkeit nur hilfreich sein.“

Die S-Bahn-Gleise sind für eine zweigleisige Strecke eigentlich nicht stark ausgelastet. Alle 15 Minuten fährt eine S-Bahn, dazwischen würden jeweils noch weitere Züge passen, einige Blocksignale müssten ergänzt werden. Allerdings gibt es Fahrplanzwänge, da am Flughafenbahnhof nur ein Gleis für die RTW zur Verfügung steht und mehrere eingleisige Abschnitte, sowie die Taktung der S-Bahn im City-Tunnel beachtet werden müssen. Die RTW müsste zwischen Neu-Isenburg und Langen über zwei Zwischenstationen die S-Bahn-Takte berücksichtigen. In Nord-Süd-Richtung ist das unproblematisch, in Süd-Nord-Richtung würden ohne weitere Maßnahmen nicht genügend Zeitpuffer zum Abbau kleinerer Verspätungen zur Verfügung stehen. Die Thematik ist verschärft, da

die DB gegenüber der Machbarkeitsstudie längere Haltezeiten auf den Zwischenstationen fordert (0,7 statt vorher 0,5 Minuten).

Also scheitert es an wenigen Sekunden?

Wir konnten nachweisen, dass sich diese Zeiten doppelt kompensieren lassen: Ein Gutachten der RWTH Aachen zeigt, dass bei der möglichen Gestaltung der Einstiege der RTW-Fahrzeuge 0,5 Minuten ausreichen. Darüber hinaus kann durch eine optimierte Anordnung der Signale die Mindestzugfolgezeit (die Zeit, nach der die RTW der S-Bahn folgen kann) verkürzt werden. Besonders absurd: Die DB hatte in ihrer Studie selbst eine dichtere Signalteilung vorgesehen – nun soll das nicht mehr möglich sein. Durch eine Simulation des Betriebsablaufs unter Betei-

gung der DB ist inzwischen nachgewiesen, dass der Betrieb der RTW und der S-Bahn mit der geforderten Betriebsqualität funktioniert.

Warum wird dann nicht weiter geplant?

Das ist völlig unverständlich. Zuletzt wurde in der großen Runde mit Land, RMV, DB, Kreis und Stadt Frankfurt erklärt, erst müssten weitere Varianten untersucht werden. Aber die möglichen Varianten sind in der Machbarkeitsstudie behandelt und die in die engere Wahl gezogenen in der Vorplanung detailliert ausgearbeitet worden.

Können Sie die bevorzugten Varianten erklären?

Für die Abzweigung in Neu-Isenburg gibt es eine niveaugleiche Lösung mit einer Weichenverbindung und eine „resilientere“ niveaufreie mit einer Brücke. Zwischen Neu-Isenburg und Langen sind zusätzliche Signale erforderlich. Am Bahnhof Langen wird ein extra Wendegleis für die RTW benötigt. Dazu sind drei Varianten ausgearbeitet. Zunächst wurde von uns das „Taschengleis“ bevorzugt, das die DB aber kategorisch ablehnt. Daher hat sich die Stadt für ein Bahnsteiggleis westlich des derzeitigen Gleises vier entschieden. Diese Lösung hält verschiedene betriebliche Optionen offen. Die DB möchte ein südliches Wendegleis parallel zur Friedrich-Ebert-Straße. Mit dem kann die Stadt auch leben, es hat aber deutliche Nachteile für den S-Bahn-Betrieb.

Wenn die Anbindung Langens doch sinnvoll und wirtschaftlich ist, warum wird nicht entschieden, die Stadt einzubeziehen?

Langen ist dem Kreis und der bisherigen Kreisbeigeordneten Claudia Jäger sowie der Industrie- und Handelskammer dankbar für ihre Unterstützung. Auch die Chefs der Flugsicherung und des Paul-Ehrlich-Instituts fordern die RTW-Anbindung. Leider halten sich Land und RMV zurück. Angesichts des großen Potenzials und der aufgezeigten Machbarkeit ist es enttäuschend, dass diese nicht nachhaltig auf die Anbindung Langens dringen und zulassen, dass sich die Entscheidung hinauszögert. Ziel war, dass der Ast nach Langen zeitgleich mit der Eröffnung der RTW in Betrieb geht. Es wäre absurd, wenn die RTW zwei Kilometer vor dem größten Potenzial im Süden enden würde.

Kleintransporter kracht in Pkw: Zwei Verletzte

Egelsbach – Bei einem Verkehrsunfall sind am Freitagnachmittag zwei Personen verletzt worden. Wie die Feuerwehr berichtet, war gegen 16.20 Uhr ein Kleintransporter auf der Darmstädter Landstraße in südlicher Richtung unterwegs und wollte in die Theodor-Heuss-Straße abbiegen. Dabei verlor der Fahrer aus bislang unklarer Ursache die Kontrolle, überfuhr eine Verkehrsinsel, kam in den Gegenverkehr und krachte in einen an der Ampel haltenden Pkw.

Dessen 70-jähriger Fahrer aus Egelsbach wurde eingeklemmt, seine 65-jährige Ehefrau in dem Wrack eingeschlossen. Die Feuerwehr musste beide mit hydraulischem Rettungsgerät befreien. Sie wurden zur weiteren Untersuchung in eine Klinik gebracht. Die anfangs vermuteten schweren Verletzungen stellten sich später laut Gemeindebrandinspektor Christian Klöppel als nicht gravierend heraus.

Der Fahrer des Transporters und eine weitere Insassin standen unter Schock und wurden vor Ort vom Rettungsdienst betreut. Auch ein Hubschrauber war im Einsatz. Er brachte einen zweiten Notarzt an die Unfallstelle, wurde aber nicht zum Patiententransport benötigt. Zur Schadenshöhe konnte die Polizei am Sonntag noch keine Angaben machen.

IN KÜRZE

Geparkter Honda beschädigt

Langen – Auf circa 2000 Euro schätzt die Polizei den Schaden, den ein Unbekannter am vergangenen Donnerstag an einem in der Bahnstraße geparkten Honda Civic hinterlassen hat. In der Zeit zwischen 9.40 und 12 Uhr streifte der Verursacher offensichtlich beim Vorbeifahren den weißen Wagen. Anschließend machte er sich aus dem Staub, ohne sich um den Schaden an der hinteren Fahrerseite zu kümmern. Zeugen werden gebeten, sich unter ☎ 06103 90300 zu melden.

Vermisste wieder aufgetaucht

Egelsbach – Seit Dienstag hatte die Polizei nach einer Vermissten aus Egelsbach gesucht (wir berichteten). Wie die Beamten nun mitteilen, fanden sie die 14-jährige nach einem Hinweis am frühen Samstagmorgen am Frankfurter Hauptbahnhof. Die Vermisstenfahndung wird zurückgenommen.

TIPPS UND TERMINE

VERANSTALTUNGEN

LANGEN
Digitosen: 15 - 17 Uhr, Technik-Sprechstunde für Senioren, Martin-Luther-Gemeindehaus, Berliner Allee 31.

IHR DRAHT ZU UNS

Redaktion
Langen 06103 31085-
Frank Mahn, LtG. (fm) -21
Julia Radgen (jrd) -25
Manuel Schubert (msc) -22
langen@op-online.de

Bahnstraße 11
63225 Langen

Barrierearm und nachhaltig

RÖMERQUARTIER Vermietungsstart für Neubauprojekt „Vicusus“ / Zwei von sechs Häusern fast fertig

Langen – Familienfreundliche und moderne Mietwohnungen soll das Neubauprojekt „Vicusus! Nachbarschaft wohnen.“ der Baugenossenschaft Langen im Römerquartier bieten. Zwei der insgesamt sechs Häuser sind fast fertig, für die ersten Wohnungen begann am 1. August die Vermietung. Die beiden Wohnhäuser umfassen insgesamt 47 Wohneinheiten, die sich durch eine energieeffiziente Bauweise sowie eine barrierearme Ausstattung auszeichnen und daher für Menschen jeden Alters geeignet sind. Etwa die Hälfte der Wohnungen ist förderfähig.

In eines der beiden Gebäude ist zudem eine Kindertagesstätte integriert. Sie wird betrieben vom evangelischen Dekanat Dreieich-Rodgau



Die ersten 47 Wohnungen kommen nun auf den Markt. In das linke Gebäude wird auch eine Kita des evangelischen Dekanats integriert. FOTO: STROHFELDT

und bietet Platz für 24 Kinder zwischen einem und drei Jahren sowie für 100 Kinder zwi-

schen drei und sechs Jahren. „Wir sind stolz darauf, mit diesem Projekt einen wichti-

gen Beitrag zur Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum in Langen zu leis-

ten und gleichzeitig die Vereinbarkeit von Familie und Beruf zu fördern“, sagt Wolf-Bodo Friers, Vorstandsvorsitzender der Baugenossenschaft.

Der Neubau umfasst auf dem 7700 Quadratmeter großen Areal insgesamt sechs Gebäude mit Ein-, Zwei-, Drei- und Vier-Zimmer-Wohnungen. Der Vermietungsstart für die übrigen vier Wohnhäuser ist voraussichtlich im Herbst 2025. Alle Wohnungen sind barrierearm durch einen Aufzug erreichbar und besitzen entweder einen Balkon oder eine Terrasse. Außerdem bieten zwei Tiefgaragen Platz für Autos und Fahrräder. Zwischen den Häusern entstehen begrünte Innenhöfe mit Spielgeräten und Sitzgelegenheiten. Nachdem das

Mieterstrommodell mit Ökostrom aus der eigenen Photovoltaikanlage in den Anna-Sofien-Höfen so erfolgreich angenommen wurde, sind auch beim Neubauprojekt „Vicusus“ auf allen sechs Häusern PV-Anlagen sowie eine Dachbegrünung eingeplant. Das Projekt „Vicusus“ wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Frankfurter Bauunternehmen Goldbeck entwickelt. Die Bewerbung für die Kitaplätze läuft zentral über die Stadt, die auch die Einrichtungskosten und die Erstausstattung mit 360.000 Euro fördert.

Interessierte

können sich unter wohnraumkoenner.de (in der Rubrik „Zuhause finden“) auf die Wohnungen bewerben.