

Frankfurts Westtangente entsteht bis 2028

Baubeginn für Stadtbahnstrecke nach 30 Jahren Diskussion – Schienenring um die Stadt als Ziel

Frankfurt – Nahe dem Waldstadion haben die Bauarbeiten für die Stadtbahnstrecke Regionaltangente West (RTW) begonnen. 2026 sollen die ersten Züge rollen, die Strecke bis 2028 ganz in Betrieb gehen. Beim Spatenstich am Montag sind Planer und Politiker vor allem eines: erleichtert.

„Ich freue mich wie ein Schneekönig“, entfährt es dem Frankfurter Mobilitätsdezernent Stefan Majer (Grüne). Viele, die auf dem Parkplatz Gleisdreieck den Baubeginn für die erste Brücke der Strecke feiern, begleiten das Vorhaben seit Jahrzehnten, auch er. „Manche haben geglaubt, das passiert nie“, räumt Hessens Verkehrsminister Tarek Al-Wazir (Grüne) ein. „Manche sagten, das Projekt sei tot.“ Doch mit Überzeugungsarbeit sei die ganze Region dazu gebracht worden mitzuziehen.

Die Strecke der RTW soll die Orte im Westen und Süden der Metropole sowie den Flughafen verbinden, ohne durch Frankfurts Zentrum zu führen. Das bietet Fahrgästen attraktive Direktverbindungen und entlastet den überlasteten Hauptbahnhof. „So etwas gibt es in Berlin seit 100 Jahren“, erinnert Al-Wazir an die Ringbahn. Die RTW solle in Frankfurt der Nukleus für etwas Vergleichbares werden: einen Schienenring um die Stadt. Als nächstes sollten die Regionaltangenten Ost und Süd folgen, kündigt der Minister an. Von Bad Homburg und Praunheim im Norden soll die Westtangente via Eschborn und Höchst nach Neu-Isenburg und Buchschlag im Süden führen – entlang an einigen der größten Arbeitsplatzstandorte der Region mit Flughafen, Industriepark und Eschborn. Mit dem Spatenstich haben die Bauarbeiten für den 13,7 Kilometer langen Abschnitt von Neu-Isenburg Bahnhof bis in Höhe Kelsterbach begonnen.

Für eine Verlängerung nach Langen läuft eine Machbarkeitsstudie. Von Neu-Isenburg sei eine spätere Verlängerung in den Kreis Offenbach möglich, betont Erste Kreisbeigeordnete Claudia Jäger (CDU). Im Nordwesten Frankfurts soll es eine Verknüpfung von RTW und U-Bahn geben. Wo und wie das und der Ab-



Das Schild am Waldstadion verkündet den Baubeginn der Regionaltangente West (von links): RTW-Geschäftsführer Horst Amann, Frankfurts Mobilitätsdezernent Stefan Majer, Verkehrsminister Tarek Al-Wazir und Claudia Jäger, Erste Beigeordnete im Kreis Offenbach. FOTO: CHRISTOPH BOECKHELER

schnitt zum Nordwestzentrum realisiert wird, ist noch offen. Dezernent Majer mag auch auf Nachfrage keine Details und keinen Zeitplan nennen. „Unsere Überlegungen dazu werden wir im Lauf des Jahres vorstellen.“

Das Besondere an der RTW: Sie nutzt zum Teil vorhandene Eisenbahnstrecken, etwa von Bad Soden bis Höchst oder am Flughafen. Von den 26 Stationen sind zwölf bereits vorhanden.

Dazwischen entstehen Straßenbahn-Neubaustrecken wie im Süden Eschborns und nach Praunheim. Daher müssen die RTW-Züge mit verschiedenen Stromsystemen klarkommen – wie die Regio-Tram in Kassel. Die 100 Meter langen Bahnen sollen im zentralen Abschnitt von Neu-Isenburg bis Eschborn alle 15 Minuten fahren, auf den Außenästen alle 30 Minuten. 60.000 Fahrgäste am Tag werden erwartet. Rund 1,1 Milliarden Euro soll das Projekt kosten.

Dass der Baustart „ein emotionaler Moment“ sei, wie Minister Al-Wazir sagt, liegt auch an den Widerständen. Ob Stadtpolitik Eschborn, Anlieger in Sossenheim oder die FDP Neu-Isenburg: viele bremsen. Engagierte Kommunalpolitiker wie Neu-Isenburgs gerade in Rente gegangener Bürgermeister Herbert Hunkel überzeugten die Kriti-

ker. Auch Minister Al-Wazir half, lud etwa die Eschborner Kommunalpolitik ins Ministerium, man tagte drei Stunden lang.

Allen voran trieben die Geschäftsführer der RTW das Projekt „beispielhaft“ voran, lobt Claudia Jäger: Erst das Frankfurter Nahverkehrsgesellschaft Rolf Valussi, ab 2017 Horst Amann, der zuvor die Flughafen-Landebahn Nordwest gebaut hatte und versuchte, das Flughafenprojekt Berlin/Brandenburg zu retten. Ein „Projekt ohne Widerstände, das gibt es nicht“, sagt Valussi heute. Dass es so lange Debatten gab, so viel Zeitverzug, „das sind Demokratiekosten, wir sind ja nicht in China“.

Valussi und Amann bauten enorme Netzwerke auf, sorgten für breite Unterstützung. Ein besonders cleverer Schachzug Valussis: Er warb EU-Fördergeld ein. „Damit führte kein Weg mehr zurück“, sagt Stefan Majer. Schließlich würde kein Politiker verantworten wollen, EU-Fördergeld zurückzahlen zu müssen. Das Vorhaben zeige klar: „Eine ganze Region muss zusammenarbeiten, damit solche Projekte klappen können.“

Wie wichtig das Ergänzen der Infrastruktur ist, daran erinnert Knut Ringat, Geschäftsführer des Rhein-Main-Ver-

kehrverbundes (RMV). Bis 2030 müssten im Sinn der deutschen Klimaziele 30 Prozent mehr Fahrgäste mitfahren können. Doch sei die RTW die erste Neubaustrecke seit Start des Verbunds vor 27 Jahren, sagt der RMV-Chef. „Sie ist ein Meilenstein.“

DENNIS PFEIFFER-GOLDMANN

Endlich mehr Bahn für die Menschen bieten

VON DENNIS PFEIFFER-GOLDMANN

Die Regionaltangente West, die RTW, ist in der Tat ein Meilenstein. Denn der Nah- und Regionalverkehr fährt seit Jahrzehnten auf denselben, alten Gleisen.

Das Leben der Menschen aber hat sich verändert. Beides passt nicht mehr zusammen.

Autobahnen und Straßen durchziehen als dichtes Netz die Region. Viele Fahrgäste aber müssen zwangsweise erstmal in die Stadt – obwohl sie dort gar nicht hinwollen. Flughafen nach Eschborn: via Hauptbahnhof. Darmstadt zum Industriepark Höchst: via Hauptbahnhof. Stadion nach Bad Homburg: via Hauptbahnhof.



KOMMENTAR



Gut, dass die RTW Schluss macht mit solchen sinnlosen Umwegen. Wahrscheinlich kein Ruhmesblatt ist es, dass die Region Jahrzehnte brauchte, bis alle das verstanden haben. Hoffentlich lässt der enorme Nutzen Kritiker künftiger Projekte etwas weniger kleingeistig denken. Denn die Bremser hinterlassen genug Probleme. So, wie die RTW 2028 in Betrieb geht, dürfte sie heillos unterdimensioniert sein. Alle Viertelstunde zum Flughafen eine Bahn, die halb so lang ist wie eine S-Bahn? Alle 30 Minuten zum Nordwestzentrum oder nach Bad Soden? Absolut provinziell. Eingleisige Abschnitte wie in Sossenheim und am Stadion

machen den Betrieb unflexibel. Was kein Vorwurf an die Planer ist: Was heute umgesetzt wird, wurde vor drei Jahrzehnten als ausreichend erachtet. Die Nachfrage aber entwickelt sich rapide. Verbessert der RMV sein Angebot, sind Bahnen sofort überlaufen – siehe Taunusbahn, Niddertal, Odenwald.

Mit dem Baustart für die RTW muss daher gleich die nächste Ausbaustufe in Angriff genommen werden. Anders sind sechs Jahrzehnte Rückstand beim Schienen-Ausbau kaum aufzuholen. Ohne viel mehr Bahnen werden Frankfurt und die Region nicht für die Zukunft mobil.

Motorradfahrer bei Zusammenstoß schwer verletzt

Mossautal – Zwei Motorradfahrer sind bei einem Zusammenstoß auf der Bundesstraße B460 im Odenwald schwer verletzt worden.

Wie die Polizei am Montag mitteilte, waren die beiden 36 und 53 Jahre alten Motorradfahrer in Mossautal zwischen der Wegscheide und dem Ortsteil Hüttenthal kollidiert, als sie einander begegneten. Dabei stürzte der 36-Jährige und musste aufgrund seiner schweren Verletzungen mit dem Rettungshubschrauber ins Krankenhaus geflogen werden. Der 53-jährige Fahrer des anderen Motorrads wurde ebenfalls verletzt und in eine Klinik gebracht. Die Bundesstraße war nach dem Unfall für rund eine Stunde voll gesperrt. lthe

Autobahn-Sperrung bei Baunatal

Baunatal – Autofahrer müssen sich Dienstagmorgen in Nordhessen auf Behinderungen einstellen. Die Autobahn 49 wird in Fahrtrichtung Marburg/Gießen zwischen den Anschlussstellen Baunatal-Mitte und Baunatal-Süd vollgesperrt, wie die zuständige Autobahn GmbH des Bundes mitteilte. Im Zuge des Brückenbaus über die Landesstraße 3316 soll dort die Überleitung der Richtungsfahrbahnen umgebaut werden. Die Baumaßnahme soll Dienstagabend bis Mittwochfrüh andauern. Ab der Anschlussstelle Baunatal-Mitte gibt es Umleitungsempfehlungen. lthe

Zwei 18-Jährige niedergestochen

Frankfurt – Zwei 18-Jährige sind bei einer Prügelei in einem Park in Frankfurt am Main niedergestochen und dabei schwer verletzt worden. Die beiden jungen Männer wurden am Samstagabend mit Stich- und Schnittverletzungen in ein Krankenhaus gebracht. Zu vor waren den Angaben zufolge zwei Gruppen von Jugendlichen und jungen Erwachsenen aneinander geraten. Die Täter flohen. lthe

KURZ NOTIERT

Großer Schaden bei Wohnhausbrand

Steinau – Bei einem Wohnhaus-Brand im Main-Kinzig-Kreis ist ein Sachschaden von mehr als 400.000 Euro entstanden. Die Flammen hatten in der Nacht zum Montag von einer Gartenhütte übergegriffen. Die beiden Menschen im Wohnhaus konnten sich retten.

Ermittlungen nach Fenstersturz dauern

Fulda – Nach dem tödlichen Sturz eines 13-jährigen aus dem Fenster eines Mehrfamilienhauses in Fulda ist noch immer unklar, ob es sich um einen Unfall oder Suizid handelt, so eine Sprecherin der Staatsanwaltschaft.

Geldautomat in Edermünde gesprengt

Edermünde – Unbekannte haben in der Nacht zum Montag einen Geldautomaten in einem Wohn- und Geschäftshaus im nordhessischen Edermünde (Schwalm-Eder-Kreis) gesprengt. Es gab mehrere Detonationen. Nach der Sprengung flüchteten die Täter mit einem hochmotorisierten Wagen in Richtung Autobahn 7.

Oldtimer machen 150 Straßenbahn-Jahre lebendig

Historische Trams rollen zum runden Jubiläum durch die Stadt – Vorverlegt auf Mittwoch wegen Eintracht

Frankfurt – Schon einen Tag vor dem 150. Geburtstag der Straßenbahn werden am Mittwoch (18. Mai) historische Fahrzeuge durch die Innenstadt fahren. Grund ist das Europa-League-Spiel der Eintracht – und erwartete Feiern von Fußballfans am Folgetag.

Der Oldtimer-Korso war bisher für den 19. Mai angekündigt. Allerdings dürfte an diesem Tag wohl Ausnahmezustand in der Innenstadt herrschen, falls die Fußballer in Sevilla ihr Finalspiel gewinnen und die Fans feiern. Die Jubiläumsfahrten sind deshalb einen Tag vorverlegt worden, „da die Stadt am 19. Mai eventuell zum Eintracht-Empfang gesperrt wird“, erklärt Dana Vietta von der Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VFG). Die VGF veranstaltet den Corso zusammen mit dem Verein Historische Straßenbahn Frankfurt (HSF), der das Verkehrsmuseum in Schwanheim trägt.

Von dort kommen einige der historischen Bahnen. Diese fahren am 18. Mai von 10 bis 17 Uhr auf der Strecke, die sonst der Ebbelwei-Express befährt: Vom Zoo via Altstadt

zur Messe, dann über Sachsenhausen (Schweizer Platz) zurück zum Zoo. Das Erlebnis der Fahrt wie anno dazumal kann jeder erleben, der eine gültige Fahrkarte hat. „Die Bahnen sind allerdings nicht barrierefrei“, erinnert Dana Vietta. So war eben früher der mühevollen Standard. Auch Fahrräder könnten in den Wagen leider nicht mitgenommen werden, betont HSF-Vorsitzender Frank Nagel.

Die Fahrer der alten Schätzchen werden wohl allesamt Mitglieder des Museumsvereins sein. „Feuer und Flamme“ seien die knapp 50 Aktiven des 110 Mitglieder zählenden Vereins, den Corso und die kurzfristige Vorverlegung zu stemmen, sagt Nagel. „Durch die nicht absehbare Wiedereröffnung des Museums sind wir auf Veranstaltungen wie diese angewiesen.“

Das Museum an der Rheinlandstraße war mit Beginn der Corona-Pandemie geschlossen worden. Bisher wurde es noch nicht wiedereröffnet, da sich inzwischen gezeigt hatte, dass eine brand-



Wegen Fahrzeugmangels noch heute gebraucht: ein O-Wagen von 1969 an der Haltestelle Konstablerwache. FOTO: DENNIS PFEIFFER-GOLDMANN

schutztechnische Nachrüstung notwendig ist. Dass der Ortsbeirat 6 die Bemühungen um die Wiedereröffnung unterstützt, habe der Verein „mit Freude“ verfolgt, erklärt Frank Nagel.

Beim Corso soll von 10 Uhr an alle 15 Minuten ein anderer, alter Wagen auf die Strecke gehen: Erst die Baureihe L von 1954 samt Beiwagen, dann die Baureihe M von 1962 samt Beiwagen, die Bau-

reihe N von 1964, ein O-Wagen von 1969 und ein orange-rotfarbener Pt-Wagen von 1972. Zustiege sind an allen Haltestellen möglich.

Damit solle gezeigt werden, dass die Straßenbahn lange Zeit das Rückgrat des Verkehrs in der Stadt war, nämlich von den 1920er- bis in die 1950er-Jahre, erinnert der Vereinschef. „Was wäre die Stadt ohne 150 Jahre Mobilität auf den Gleisen?“

DENNIS PFEIFFER-GOLDMANN