

Doch noch Hoffnung für die RTW?

von Wilfried Staub

Die Chancen für die Verwirklichung des Projektes der Regionaltangente West (RTW), die einmal Bad Homburg (RTW1) und das Nordwestzentrum (RTW2) über Eschborn und F-Höchst mit dem Flughafen verbinden und in der Fortführung in Neu-Isenburg Stadt (RTW1) bzw. Buchschlag (RTW2) enden soll, sind deutlich gestiegen. Die Geschäftsführer Rolf Valussi und Peter Forst (RMV) der Planungsgesellschaft der RTW sind in den letzten Wochen und Monaten durch die Ausschüsse und Parlamente der betroffenen Anliegerstädte getingelt und haben versucht, den Entscheidungsträgern das Projekt schmackhaft zu machen. Dabei standen fachliche und sachliche Argumente im Vordergrund. „Jetzt oder nie“ hieß die Parole. Und in der Tat, wird das Vorhaben nicht bis 2014 auf den Weg gebracht, gehen die zugesagten Fördermittel aus Berlin endgültig verloren (s. Kasten).



Linienführung der beiden Linien der RTW1 und RTW2

Die beiden Geschäftsführer haben ganze Arbeit geleistet. Die betroffenen Städte und Gemeinden haben sich im Anschluss an die Informationsveranstaltungen durch die Bank für den Bau der RTW ausgesprochen und sehen die Bahn inzwischen auch als unverzichtbaren Teil zur Weiterentwicklung der Infrastruktur der Region und zur Steigerung der Attraktivität ihrer Orte nicht nur für die Bevölkerung, sondern auch für Investoren an. Viele Anregungen aus den politischen Gremien konnten in die Planungen einbezogen werden, andere, wie die Anbindung des Main-Taunus-Zentrums (MTZ), mussten aus technischen Gründen verworfen werden.

Zum derzeitigen Zeitpunkt sind eigentlich nur noch wenige Fragen offen. Völlig ungeklärt ist zum Beispiel die Streckenführung im Bereich des Nordwestzentrums. Hier hat man kurzer Hand ein Schulzentrum auf die vorgesehene Trasse gebaut, was bedeutet, dass hier ein Tunnel in einer Tiefe von 25 Metern gegraben werden müsste. Als Alternative sucht man nun nach einem anderen Endpunkt, der nicht nur preiswerter zu verwirklichen wäre, sondern auch genau so effektiv sein könnte. Auch in Eschborn ist eine optimale Trassenführung nicht möglich, weil die Verantwortlichen trotz erster Überlegungen vor 40 Jahren keine Schneise im Gewerbegebiet freigehalten haben. Gelöst scheint das „Problem Höchst“. Die vorhandene Liederbachverrohrung wird um einige Meter verschwenkt und die Strecke unterquert jetzt die Leunastraße und wird später aus dem Tunnel kommend zweigleisig auf je einer Richtungsfahrbahn über die Leunabrücke geführt. Dazu muss lediglich ein Haus abgerissen werden. Wenn jetzt noch der Vorschlag, die RTW kreuzungsfrei in den Bahnhof Höchst einzuführen, umgesetzt werden kann, sind auch die betriebstechnischen Bedenken von PRO BAHN aus dem Weg geräumt. Die Varianten einer Führung über Sindlingen oder

durch den Industriepark Höchst mussten aus technischen Gründen verworfen werden.



Designstudie Mehrsystemfahrzeug der RTW – zukünftig auch auf der Sodener Bahn und zum MTZ im Einsatz?

Was das Fahrzeug betrifft, so gibt es auch in diesem Punkt erfreuliche Neuigkeiten. Man hat sich von der wenig komfortablen Karlsruher Straßenbahn verabschiedet und strebt nun ein Mehrsystemfahrzeug mit Einstieghöhe von 96 cm (S-Bahnniveau) an, das einen problemlosen Mischbetrieb auf S-Bahnstrecken erlaubt. Ad acta gelegt sind auch Vorschläge, ein Hybridfahrzeug zu beschaffen, welches auf einem kurzen Stück ein Fahren ohne Oberleitung zulassen könnte. Die benötigte Energie würde ein Kondensator liefern. Diese Technik ist jedoch für unsere Breitengrade völlig ungeeignet und zudem nur auf völlig steigungsfreien Strecken halbwegs machbar und noch lange nicht alltagstauglich ausgreift.



Studie Innenraum, Bodenhöhe durchgängig 96 cm

Bad Homburg, Eschborn und Neu-Isenburg scheinen derzeit die Motoren der RTW zu sein. Mit der zeitgleichen oder vorgezogenen Verlängerung der U2 in den Bahnhof Bad Homburg wird dieser zu einem wichtigen Umsteigeknoten im Vordertaunus aufgewertet. Das brachliegende Areal um den Bahnhof könnte dadurch zu

einem High-Tec-Standort in der Bäderstadt avancieren.

Eschborn profitiert von der Blockadehaltung einer Sossenheimer Bürgerinitiative und bekommt unter Umständen dadurch gleich vier Haltepunkte. Neu-Isenburg hat weitsichtig die Trasse bis in das Zentrum freigehalten, und wartet sehnsüchtig darauf, dass die City endlich direkten Schienenanschluss an den Flughafen erhält.



Freigehaltene Trasse an der Carl-Ulrich-Straße in Neu-Isenburg



Gepachtetes Gelände der Eisenbahnfreunde Neu-Isenburg einschl. Bahnwärterhaus bereits für Kreisel und zukünftige Bahntrasse der RTW1 vorbereitet

Mit der Verschwenkung der S-Bahntrasse im Vorfeld des Flughafens über die neue Station Gateway Gardens dürfte sich der NKQ (Nutzen-Kosten-Quotient) von 1,14 nochmals leicht verbessern. Im Frühjahr 2011 fällt nunmehr die endgültige Entscheidung. Alles hängt davon ab, dass der gesteckte Kostenrahmen von € 360 Mio. auch eingehalten werden kann. Und in diesem Punkt bleibt der Autor nach wie skeptisch. Explodieren die Baukosten jedoch, dürfte sich der eine oder andere Befürworter von dem Projekt verabschieden. Damit müssten wir uns von der RTW dann leider für absehbare Zeit oder ein für alle Mal verabschieden.

Fakten zur RTW

Erste Überlegungen: Mitte der 1970-er Jahre

Gründung der Planungsgesellschaft der RTW: 28.11.2008, befristet bis 31.12.2011

Gesellschafter: Frankfurt am Main, Bad Homburg, Hochtaunuskreis, Kreis Offenbach, Main-Taunus-Kreis, RMV

Planstellen: 1,75

Budget für Vorplanungen: 5,78 Mio. €

Baukosten: 360,0 Mio. €, davon Förderung Bund/Land: 250 Mio. €

Kommunale Gesamtinvestitionen (inkl. Beschaffung Fahrzeuge): 260 Mio. €

2 Linien im 30-Minutentakt, 26 Haltestellen, davon 13 im Bestand

Streckenlänge: 33 km bzw. 38 km

Fahrzeit Bad Homburg – Flughafen: 38 Minuten (S-Bahn mit Umsteigen: 43 Minuten)

Ausarbeitung Varianten: bis 09/2010

Vertiefende Planung: 12/2010

Entwicklung Finanzierungsmodelle: bis 03/2011

Definitive Beschlussfassung: bis 11/2011

Inbetriebnahme: Dezember 2018 ? (ursprünglich einmal vorgesehen: 2014)

Fotos: Wilfried Staub

Grafiken: RTW-Planungsgesellschaft
abgeschlossen: 15.12.2010 – 22 Uhr