

KOMMENTAR

Nägelprobe für die Region

Die Regionaltangente West ist ein besonderes Verkehrsprojekt. Es ist nämlich das einzige in dieser Größenordnung, das nicht von Bund, Land oder einer einzelnen Stadt, sondern von der Region geplant wird. Deshalb geht es dabei nicht nur um eine schnellere Verbindung von Bad Homburg, der Nordweststadt oder Höchst zum Flughafen, sondern es handelt sich auch um eine Nagelprobe für die regionale Zusammenarbeit.



Günter Murr

Nicht nur die Planung einer neuen Trasse in einem dicht besiedelten und von vielen Verkehrsachsen durchschnittenen Gebiet ist kompliziert. Auch die Finanzierung des Millionen-Projekts ist nicht einfach. Noch ist nicht gesagt, ob es tatsächlich Bundeszuschüsse in der erwarteten Höhe gibt. Allein im Raum Frankfurt gibt es mehrere Konkurrenz-Projekte: die nordmainische S-Bahn, die Anbindung des Gewerbegebiets Gateway Gardens oder die U-Bahn ins Europaviertel. Wenn das Geld nicht reicht, müssen Prioritäten gesetzt werden.

Es gibt Hinweise aus dem Römer, dass in diesem Fall wohl die RTW geopfert würde. Das wäre ein bedauerlicher Rückschlag, denn die Region lebt in starkem Maße von gut ausgebauten Verkehrswegen. Die beteiligten Gemeinden können in den nächsten Monaten beweisen, dass sie in der Lage sind, auch ein schwieriges Projekt gemeinsam zu stemmen.

Eine neue Bahn für 450 Mio. Euro

Umstrittene Regionaltangente West könnte 2018 fertig sein



Insgesamt ist die Regionaltangente West 44 Kilometer lang. Unsere Grafik zeigt, wo sie entlang führen soll. In Gelb sind die Orte dargestellt, in Weiß die geplanten Stationen.

Seit mehr als 20 Jahren wird über eine neue Schienenverbindung westlich von Frankfurt diskutiert. Jetzt sind sich die Planer sicher: Die Probleme sind gelöst, und das 450 Millionen Euro teure Projekt kann finanziert werden.

Frankfurt. Die Zeit drängt. Bis Ende des Jahres müssen die politischen Beschlüsse zum Bau der Regionaltangente West (RTW) gefällt werden. Sonst besteht die Gefahr, dass es für die neue Bahnstrecke, die von Bad Homburg und dem Nordwestzentrum über Höchst und den Flughafen nach Neu-Isenburg und Dreieich-Buchsschlag führen soll, keine Bundeszuschüsse mehr gibt. 2014 könnten die Bauarbeiten beginnen, 2018 die ersten Züge fahren. Die Regionaltangente, eine Mischung aus S-Bahn und U-Bahn, wäre die erste Schienenstrecke in der Region, die nicht auf das Frankfurter Stadtzentrum ausgerichtet ist. Sie schafft vor allem neue Direktverbindungen zum Flughafen.

Rolf Valussi,

Geschäftsführer der RTW-Planungsgesellschaft, ist zuversichtlich, dass es mit dem Bau klappt. Gestern stellte er das Projekt beim regionalen Planungsverband vor. Und hatte eine gute Nachricht dabei: Das Vorhaben könnte billiger werden als zuletzt gedacht. Für die Fahrzeuge – eine Spezialanfertigung, die mit unterschiedlichen Stromsystemen zurecht kommt – rechnet man statt mit 150 Millionen Euro nur noch mit 100 Millionen Euro. Möglich sei das durch eine kostengünstige Weiterentwicklung des neuesten Frankfurter U-Bahn-Typs der Firma Bombardier. Eine erste Studie dafür liege bereits vor (siehe Bild links).

Finanzierung noch offen

Insgesamt lägen die Investitionskosten damit bei 450 Millionen Euro. An den Baukosten in Höhe von 350 Millionen Euro habe sich nichts geändert. An einigen Stellen seien zwar höhere Aufwendungen nötig, sagte Valussi. Doch das habe man mit Einsparungen ausgleichen können – etwa durch den Verzicht auf teure Tunnel.

Mit 250 Millionen Euro Zuschüssen vom Bund rechnen die Planer. 100 Millionen Euro müssten die beteiligten Kommunen tragen. Wer wie viel zahlen muss, steht noch nicht fest. Klar ist nur: Die Kosten werden nicht nach dem „Belegenheitsprinzip“ verteilt. Demnach müsste jede Gemeinde nur für das aufkommen, was auf ihrem Gebiet gebaut wird. Das würde bedeuten, dass Bad Homburg zum Beispiel

nur ganz wenig zahlen müsste, obwohl die Kurstadt ganz erheblich von einer schnellen Verbindung zum Flughafen profitiert.

Valussi hat ein Finanzierungsmodell im Auge, das seiner Ansicht nach für die Kommunen zu stemmen ist: Demnach könnte der Bau der Strecke über günstige Kredite finanziert werden. Die Gemeinden müssten lediglich Zinsen, Tilgung und Abschreibungen zahlen. Nur wer mit der Standardlösung nicht zufrieden sei und wie zum Beispiel Eschborn eine attraktiv gestaltete Haltestelle wünsche, müsse noch etwas drauflegen.

Valussi ist überzeugt davon, dass die RTW ein Erfolg wird. Er fürchtet sogar ein wenig, dass die Kapazität der Züge nicht ausreichen könnte. „Bei allen neuen Schienenstrecken wurden die Prognosen übertroffen“, sagt er. Mit rund 46000 Fahrgästen pro Tag rechnen die Planer. Dadurch könnten jährlich rund 22 Millionen Euro Einnahmen erzielt werden.

50000 neue Arbeitsplätze

Valussi weist darauf hin, dass im Einzugsbereich der RTW bis 2020 rund 50000 neue Arbeitsplätze entstehen werden, die meisten davon am Flughafen. „Wie sollen die Leute da hinkommen?“, fragt er. Die Kapazität der Autobahnen sei erschöpft, zur RTW gebe es deshalb keine Alternative. Sollte nichts daraus werden, wird die Planungsgesellschaft zum Jahresende aufgelöst. Dann wären sechs Millionen Euro Planungsmittel in den Sand gesetzt worden.

mu

Der größte Widerstand kam aus dem Römer

Frankfurt. Seit Ende der 80er Jahre wird über eine Schienenverbindung diskutiert, die nicht ins Frankfurter Zentrum führt, sondern im Westen das Stadtgebiet nur am Rande berührt. Als Ende der 90er Jahre die Pläne konkreter wurden, formierte sich Widerstand gegen die RTW. Vor allem in Sossenheim kämpfte eine Bürgerinitiative für den Erhalt eines Naturschutzgebietes, das ursprünglich von den Gleisen durchschnitten werden sollte. Letztlich war die Initiative erfolgreich, denn die Trassenführung wurde so geändert, dass die Schienen jetzt nordwestlich der Autobahn A66 liegen. Auch an anderen Stellen gibt es Widerstand: In der

Leunastraße in Höchst müssen Häuser abgerissen werden.

In der Nordweststadt wehrten sich Anwohner gegen eine Trassenführung in der Bernadottestraße. Auch diese Variante ist mittlerweile vom Tisch. Jetzt soll das Gebäude der Europäischen Schule, das der Trasse im Weg steht, an anderer Stelle neu errichtet werden. Nach Ansicht der Planer wäre das immer noch billiger als ein Tunnel in 18 Metern Tiefe.

Der heftigste Widerstand gegen die RTW kam lange Zeit aus dem Römer. Planungsdezernent Edwin Schwarz (CDU) hielt nichts von dem Projekt. Es sei zu teuer und bringe Frankfurt nichts, argumen-

tierte er. Doch gegen die Stimmen der CDU wurde die Regionaltangente 2005 in den Gesamtverkehrsplan der Stadt aufgenommen.

Richtig Fahrt aufgenommen hat das Projekt dann 2008, als eine Planungsgesellschaft gegründet wurde, an der neben den Städten Frankfurt und Bad Homburg auch die Kreise Hochtaunus, Main-Taunus und Offenbach beteiligt sind. Unterstützt wurde die RTW immer von Verbänden wie dem ökologischen Verkehrsclub VCD und dem Fahrgastverband „Pro Bahn und Bus“. Sie versprechen sich von der neuen Verbindung eine Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs.

mu

FRANKFURTER
NEUE PRESSE
V. 18.2.2011