

Die große ÖPNV-Vision

REGIONALTANGENTE WEST Milliardenprojekt soll bis 2030 fertig sein – So sieht es aktuell aus

Region – Mit der Regionaltangente West (RTW) nimmt die große Vision für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main nach jahrelanger Planung endlich Gestalt an. Das Ziel: Die Verbindung zwischen den Taunusstädten Bad Homburg und Bad Soden über den Frankfurter Flughafen und den Industriepark Höchst bis nach Neu-Isenburg und Dreieich – und zwar ohne den ohnehin überlasteten S-Bahn-Tunnel in der Frankfurter Innenstadt mit dem Hauptbahnhof als zentralen Knotenpunkt durchqueren zu müssen.

Aktuell wird an vielen Punkten entlang der 53 Kilometer langen zukünftigen Strecke gebaut. Im Landkreis Offenbach fand im September 2022 der erste Spatenstich für die RTW statt: südlich des Bahnhofs Neu-Isenburg entstand eine eingleisige Tunnelröhre in offener Bauweise. Wir geben einen Überblick über die Geschichte des Milliarden-Projekts, den aktuellen Stand der Planungen und Bauarbeiten, das geplante Betriebskonzept mit neuartigen Zügen, die Gesamtkosten sowie die offenen Fragen.

Die Geschichte der RTW

Der geplante Verlauf steht Pate für den Namen der Regionaltangente West: Erstmals wird eine neue Eisenbahnlinie nicht sternförmig auf den Frankfurter Hauptbahnhof zugeführt. Zur Erinnerung: In der Pionierzeit des Eisenbahnbaus wurden alle Schienenstränge auf Frankfurts Kopfbahnhof hin ausgerichtet. Vielmehr wird der Streckenverlauf der RTW im Westen Frankfurts tangential von Nord nach Süd geführt und dabei sogenannte „periphere Zentren“ miteinander verknüpfen.

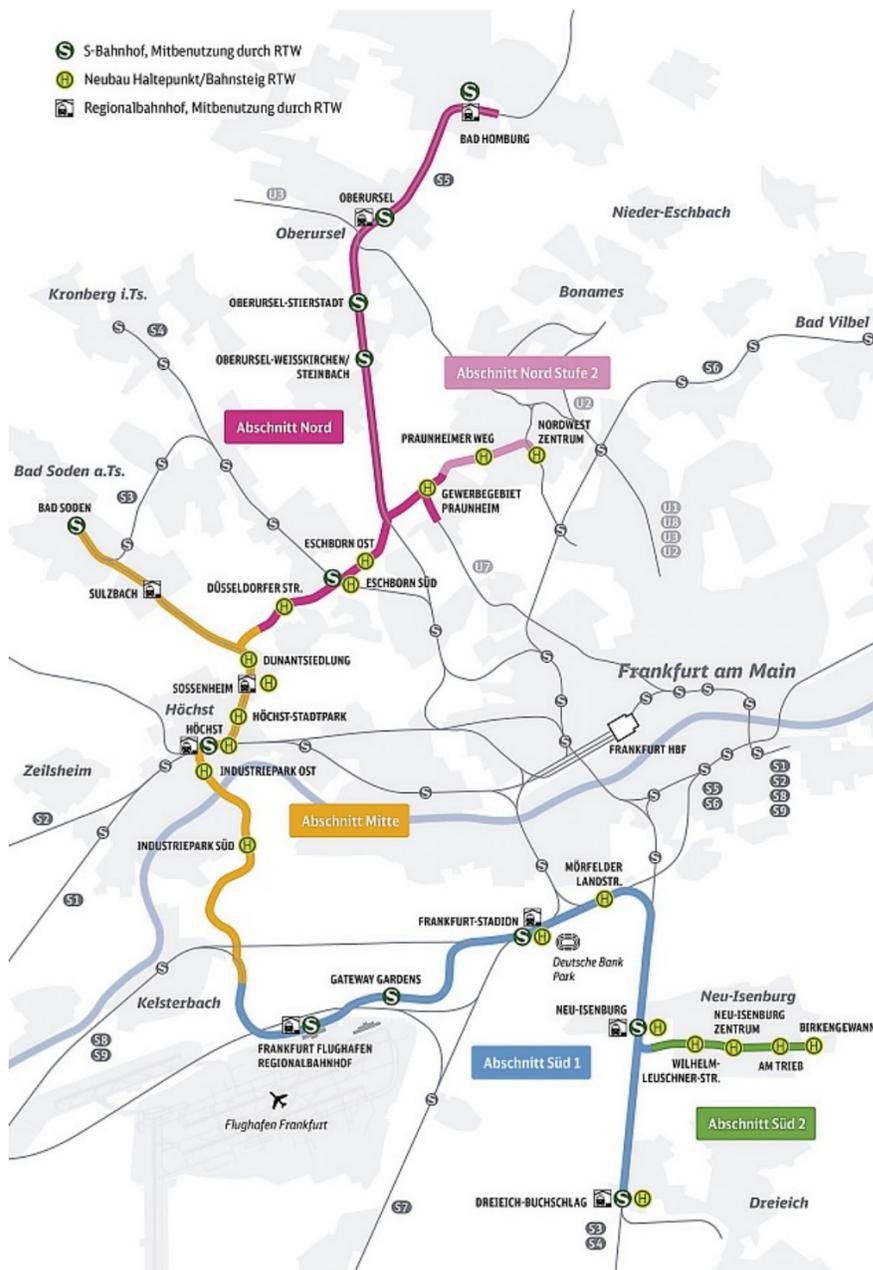
Erste Gedankenspiele für die RTW gab es bei der Stadt Frankfurt bereits in den 1990er-Jahren. Erster Geschäftsführer der 2008 gegründeten RTW-Planungsgesellschaft mbH (siehe Kasten unten) war Rolf Valussi. Im Jahre 2018 folgte ihm Horst Amann.

Die Neubaustrecken als Stadtbahn

Von der Gesamtlänge des RTW-Netzes (rund 53 Kilometer) müssen 25 Kilometer Schienenstrang neu als Stadtbahn gebaut werden. Auf den anderen 27 Kilometern fahren die Triebfahrzeuge auf den Bestandsgleisen der Deutschen Bahn, wo auch S-Bahnen oder Regionalbahnen unterwegs sind. Ebenso müssen von den insgesamt 28 Haltestellen 16 neu gebaut werden – die zwölf anderen sind bestehende S-Bahnstationen, die bereits heute in Betrieb sind.

Das Baurecht und die Spatenstiche

Ein Überblick über den aktuellen Stand: In den Jahren 2022, 2023 und 2024 wurde das Baurecht für die zentralen drei von insgesamt fünf Streckenabschnitten erteilt. Der künftige Schienenstrang soll die RTW-Züge vom Bahnhof Neu-Isenburg auch ins Zentrum, ins Wohngebiet Birkenweg und das Gewerbegebiet Ost führen. Doch wann dieser Planfeststellungsabschnitt (PFA Süd 2) realisiert wird, ist noch unklar. „Wegen der parallel laufenden Straßenbauplanung der Stadt Neu-Isenburg konnte



Die geplante Streckenführung der Regionaltangente West zwischen Bad Homburg und Bad Soden im Norden sowie Neu-Isenburg und Dreieich im Süden. GRAFIK: RTW-PLANUNGSGESELLSCHAFT

hier noch gar kein Antrag zur Planfeststellung erstellt werden“, erläutert Horst Amann, Geschäftsführer der RTW-Planungsgesellschaft auf Nachfrage. Dort sollen die Carl-Ulrich- und die Friedhofstraße im Zuge des RTW-Baus komplett umgestaltet werden. Die Planungen seien aber weit gediehen, heißt es bei der Stadt. Auch im Norden der RTW laufen für den PFA Nord 2 (Frankfurt Nordweststadt und Praunheim) erst die Planvorbereitungen.

„Gerne würden wir schneller bauen, doch leider gibt es viele Engpässe. Da aktuell bundesweit an vielen Bahnstrecken gearbeitet wird, herrscht enormer Konkurrenzdruck um die begrenzten Kapazitäten im Bahnbau“, nennt Amann die Gründe. „Aufgrund der hohen Bautätigkeit im gesamten Bahn-Sektor ist es sehr schwierig, überhaupt Firmen für Bauplanung und -ausführung zu finden.“

Bei zahlreichen Ausschreibungen seien etwa überhaupt keine Angebote eingegangen – insbesondere bei den technischen Gewerken. „Dennoch hoffen wir, zumindest den zentralen Mittel-Abschnitt bereits 2028 fertigzustellen und anschließend in Betrieb nehmen zu können“, sagt Amann. Eigentlich war der Plan, die komplette Strecke bis 2029 in Betrieb zu nehmen.

Das Betriebskonzept

Die RTW soll nach Fertigstellung auf zwei Linien – jeweils im 30-Minuten-Takt – bedient werden. Im gemeinsamen

Kernabschnitt soll so ein 15-Minuten-Takt entstehen. „Summa summarum sind das 42 Zugfahrten je Richtung und Tag. Die Betriebszeit pro Tag ist mit 21 Stunden angesetzt. Damit werden wir mehr als 60000 Fahrgäste pro Tag auf beiden Linien transportieren“, prognostiziert Amann.

Am Bahnhof Neu-Isenburg sollen die Triebfahrzeuge der beiden aus Frankfurt-Höchst, vom Flughafen und vom Stadion kommenden RTW-Linien im 15-Minuten-Takt eintreffen. Hier endet besagter Kernabschnitt. Die Züge der RTW-Linie 1 sollen dann im Halbstunden-Takt weiter durch den neuen Tunnel und ähnlich einer Straßenbahn in Richtung Neu-Isenburg Zentrum und ins Birkenweg fahren.

Die RTW-Züge der Linie 2 sollen vom Bahnhof Neu-Isenburg wie eine Regionalbahn oder S-Bahn auf den DB-Gleisen zur Endstation Dreieich-Buchschlag fahren. In der Gegenrichtung sollen die Züge die genannten Endstationen ebenfalls jeweils alle 30 Minuten verlassen.

Ab Neu-Isenburg Bahnhof steuert dann alle 15-Minuten ein Zug den Flughafen, den Industriepark Infraserb (zwei Haltestellen), den Bahnhof Frankfurt-Höchst sowie Frankfurt-Sossenheim an. Die RTW1 fährt über Eschborn weiter nach Steinbach, Oberursel und Bad Homburg. Die RTW2 bringt die Fahrgäste nach Bad Soden oder versetzt über Eschborn auch in die Nordweststadt Frankfurts (Praunheim).

Die zukünftigen RTW-Fahrzeuge

Im Frühjahr 2024 hat der RMV über seine Tochtergesellschaft Fahma sogenannte Zweisystemfahrzeuge ausgeschrieben. Diese können sowohl als Stadtbahn auf den neuen Gleisen als auch auf Bestandsgleisen der DB fahren. Ende des zweiten Quartals 2025 wird der Zuschlag für den Bau von 30 Triebfahrzeugen erwartet.

Mit einer Breite von 2,65 Metern und Länge von 50 Metern je Fahrzeug sind die RTW-Stadtbahnen leichter und wendiger als herkömmliche Schienenfahrzeuge. Die maximale Geschwindigkeit wird bei 100 Kilometern pro Stunde liegen. Die Fahrzeuge sollen 360 Sitzplätze bieten. In den 100 Meter langen Doppel-Traktionen finden entsprechend 720 Fahrgäste Platz.

Die Gesamtkosten

Die prognostizierten Projektkosten einschließlich aller Nebenkosten werden nach aktuellen Berechnungen rund 1,8 Milliarden Euro betragen. Noch vor fünf Jahren (also vor Coronavirus-Pandemie und Ukraine-Krieg) war man von „nur“ 1,2 Milliarden Euro ausgegangen. „Vonseiten der beteiligten Städte und Kommunen wurden im Laufe der Jahre neue Wünsche geäußert, die mitzuberücksichtigen waren. So haben sich Dauer und Kosten der Planung vergrößert“, erläutert der RTW-Chef. „Die Baukosten sind in dieser Zeit ebenfalls deutlich gestiegen.“

Von den Gesamtkosten wird ein Großteil – die reinen Bau-

Der Stand der Bauarbeiten

Abschnitt Nord: Seit Ende 2024 wächst am Rande von Eschborn ein zentrales Brückenbauwerk der RTW über die S-Bahnlinie 5 und die Autobahn 5 empor. Hier treffen künftig die auf den Schienen der S5 aus Bad Homburg kommenden RTW-Züge (Linie 1) sowie die aus Praunheim (Linie 2) zusammen und werden auf einem zu bauenden Stadtbahngleis über Eschborn in Richtung Sossenheim geführt.

Bauabschnitt Mitte (RTW-Kernstrecke): Im Abschnitt Mitte (insgesamt 13,9 Kilometer) werden etwa sieben Kilometer neue Gleise, zehn Brücken, ein Tunnelbauwerk und rund 2500 Meter Lärmschutzwände errichtet. Ingenieurtechnisch gilt dieser Abschnitt als besonders herausfordernd. Der noch zu bauende Haltepunkt Dunantsiedlung bildet zugleich die RMV-Tarifgrenze der Frankfurter Innenstadt. Hier treffen die RTW-Stadtbahngleise aus Eschborn und die Bestandslinie der RMV-Linie RB11 aus Bad Soden zusammen. Das bestehende Einzelgleis zum Bahnhof Höchst wird zweigleisig ausgebaut. Auch hinter dem neuen Bahnsteig am Bahnhof Höchst müssen die RTW-Züge das breite Gleisfeld in einem noch zu bauenden Tunnel unterqueren. Dahinter geht es auf neuen Straßenbahngleisen über den Main zum Industriepark der Infraserb mit zwei neuen Haltepunkten. Zu sehen sind bereits auch die Baumaßnahmen am sogenannten Schwanheimer Knoten sowie die Zusammenführung mit der aus Kelsterbach kommenden S-Bahnstrecke zum Flughafen.

Abschnitt Süd 1: Über den Frankfurter Flughafen führt der 16 Kilometer lange Abschnitt über die S-Bahnstation Gateway Gardens zum Waldstadion. Im Mai 2024 wurde am S-Bahnhof Stadion eine vor Ort gefertigte, rund 1300 Tonnen schwere Stahlbrücke auf die dafür vorgesehenen neuen Brückenpfeiler eingeschwenkt. Die 113 Meter lange Stahlkonstruktion wurde zuvor in neun Monaten aus vorgefertigten Stahlelementen auf dem nahen Parkplatz Gleisdreieck zusammengefügt. Die neue Brücke wird die RTW-Gleise hier an der S-Bahnstation über die Bestandsgleise der Strecke ICE-Strecke Frankfurt-Mannheim führen. Nach Querung der Mörfelder Landstraße zweigen die Gleise Richtung Süden gen Neu-Isenburg ab. map

kosten – von Bund und Land mit bis zu 95 Prozent gefördert. Die anteiligen Planungskosten haben sich zuletzt – mit allen Baunebenkosten – auf rund 600 Millionen Euro summiert. Diese müssen von den kommunalen Gesellschaftern der RTW-Planungsgesellschaft finanziert werden.

Die offenen Fragen

Nach wie vor offen ist die Frage einer möglichen Anbindung der Stadt Langen an die RTW – das Interesse bei der Stadt, die geplante Linie von Dreieich-Buchschlag bis an den Langer Bahnhof zu verlängern sei in jedem Fall nach wie vor groß, wie Stadtpressesprecher Markus Schaible auf Nachfrage erklärt: „Aus unserer Sicht ist Langen eine deutlich sinnvolle Endstation als der am Rand der Stadt Dreieich und am Wald gelegene Buchschlager Bahnhof. Es gibt gewichtige Argumente, die für eine Verlängerung nach Langen sprechen: mehr als 40000 Einwohner mit stark steigender Tendenz, fußläufig erreichbare Bahnhöfe mitten im Stadtgebiet und nahe dem Wirtschaftszentrum Neurott mit großen und wichtigen Arbeitgebern wie der Deutschen Flugsicherung (DFS) und dem Paul-Ehrlich-Institut (PEI)

mit zusammen über 4000 Beschäftigten, die sich eine umsteigefreie Verbindung zum Flughafen Frankfurt wünschen. Dazu kommen hervorragende ÖPNV-Bedingungen mit überaus komfortabler Anbindung durch Bus und Hopper an alle Stadtteile und die Nachbarorte sowie der einzige Regionalbahn-Halt zwischen Darmstadt und Frankfurt.“

Machbarkeits- und Planungsstudien hätten ergeben, dass Langen einer der bedeutendsten Haltepunkte der RTW werden könnte – was die Betriebskosten für alle Beteiligten senken würde. Zudem würden sich auch die Industrie- und Handelskammern Offenbach und Frankfurt, die DFS und das PEI für die Verlängerung aussprechen. Die Stadt selbst hat für eine Machbarkeitsstudie bereits 300000 Euro investiert, vonseiten der RTW-Planungsgesellschaft gibt es laut einem Sprecher „aktuell nichts Neues, über das wir berichten könnten“ – und das, obwohl der gerade im Bau befindliche Radschnellweg von Frankfurt nach Darmstadt, der über Langen führt, entscheidende Auswirkungen auf eine mögliche Streckenführung der RTW haben könnte. **MATTHIAS PIERNEN UND PHILIPP KESSLER**

Die RTW-Planungsgesellschaft

Hinter der Planungsgesellschaft für die Regionaltangente West stehen **zwölf Gesellschafter**, die zu unterschiedlichem großem Teil Anteile haben. Größter Anteilseigner ist die **Stadt Frankfurt mit einem Drittel der Anteile**, gefolgt vom **Rhein-Main-Verkehrsverbund** und dem **Land Hessen**, die gemeinsam ebenfalls ein Drittel der Anteile halten. Das letzte Drittel entfällt zu unterschiedlichen Teilen auf den **Hochtaunuskreis**, die **Stadt Bad Homburg** (je 8,33 Prozent), den **Kreis Offenbach** (7,00 Prozent), den **Main-Taunus-Kreis** (3,02 Prozent) sowie die **Städte Bad Soden, Schwalbach, Eschborn, Neu-Isenburg** und die **Gemeinde Sulzbach** (je 1,33 Prozent). Die Umlage jedes Gesellschafters ergibt sich allerdings nicht nach Gesellschafteranteil, sondern nach Höhe des jeweils zu erwartenden Nutzens. So zahlt etwa die Stadt Frankfurt aufgrund des höheren Nutzens deutlich mehr als sie Anteile an der RTW-Planungsgesellschaft mbH besitzt. phk/map