

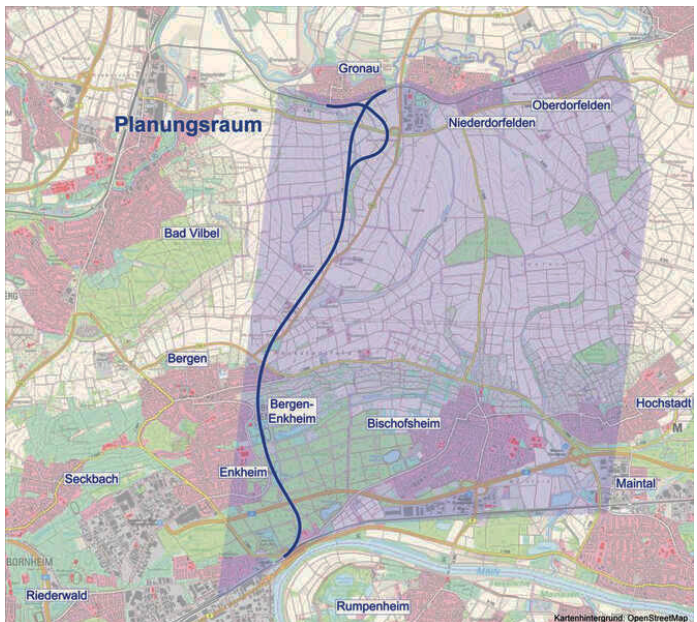
## Pläne für die Regionaltangente Ost vorgestellt

(fl) Am 18. März 2024 stellten der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und die beteiligten Partner aus dem Wetteraukreis, dem Main-Kinzig-Kreis sowie der Stadt Frankfurt die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie für die Regionaltangente Ost vor.

Gebaut werden könnte eine ausschließlich für die S-Bahn vorgesehene Trasse, die von der künftigen Nordmainischen S-Bahn östlich der ebenfalls zukünftigen Station Frankfurt-Fechenheim nach Norden abzweigt, also ungefähr im Bereich der heutigen und mit dem Bau der Nordmainischen S-Bahn entfallenden Station Frankfurt-Mainkur. Noch im oberirdischen Bereich könnte eine Station für Bergen-Enkheim bedient werden, bevor die S-Bahn in einem rund zwei Kilometer langen Tunnel den Höhenzug Berger Rücken unterqueren würde. Nördlich des Berger Rückens würde die Trasse bei Gronau auf die Niddertalbahn treffen; die Verzweigung würde sowohl in östliche als auch in westliche Richtung erfolgen.

Das Betriebskonzept sieht vor, zwei der Stammstrecken-

S-Bahnlinien zum östlichen Ast der Niddertalbahn zu verlängern, konkret die S3 und S4. Endpunkte wären Schöneck (Kilianstädten?) und Glauburg, wodurch sich ein 15-Minutentakt bis Schöneck und ein 30-Minutentakt bis Glauburg ergäbe. Dies bedeutet allerdings die Einführung klassischer Radiallinien, die Tangentenfunktion soll daher durch eine S-Bahn im 30-Minutentakt von Bad Vilbel über die neue RTO-Trasse sowie über die Deutscherherrenbrücke nach Frankfurt (Main) Süd und weiter zum Flughafen sichergestellt werden.



*Trassenführung der  
Regionaltangente Ost  
laut RMV-Vorschlag*

*Grafik: RMV*

Bei 532 Millionen Euro Investitionssumme nach heutigem Stand ergibt sich laut Studie ein Nutzen-Kostenfaktor von 1,6. Wird der Planungsprozess angestoßen, dann könnte in den 2030er Jahren mit dem Bau begonnen werden, konkretere Daten dazu gibt es bislang noch nicht.

Die RTO-Planung erinnert in Teilen an die östliche Einführung der Main-Weser-Bahn in den Hauptbahnhof, die in den 1990er Jahren einmal im Rahmen des Konzepts „Frankfurt 21“ geplant war. Mit dem großen Unterschied, dass bei „Frankfurt 21“ eine für den gesamten Regional- und Fernverkehr nutzbare Trasse entstanden wäre. Die RTO beschränkt sich dagegen auf die S-Bahn und stellt im Wesentlichen „nur“ eine Alternativtrasse zur gerade ausgebauten S6 dar.

Richtig schnell würde dabei vor allem die Verbindung von Bad Vilbel und aus dem Niddertal in den Frankfurter Osten, vorausgesetzt die RTO bekommt in Frankfurt (Main) Ost eine vernünftige Umsteigesituation zur U-Stadtbahn sowie zur Straßenbahn. Bad Vilbel – Frankfurt (Main) Süd ist schon heute in 33 Minuten via S6 zurückzulegen, ein guter Wert für die Querung einer Großstadt. Die RTO würde die Fahrzeit bei drei bis vier Zwischenhalten (Gronau, Bergen-Enkheim, Frankfurt (Main) Fechenheim und Frankfurt (Main) Ost) vielleicht auf knapp 20 Minuten drücken.

### **Niddertal wird zur S-Bahn-Region**

Für das Niddertal dürfte sich eine weitgehende Umstellung des Angebots auf S-Bahn-Betrieb abzeichnen, denn bei einem 15-Minutentakt bis Schöneck und einem



*Die Niddertalbahn bei Niederdorfelden heute. Die Strecke soll elektrifiziert und zur S-Bahn umgebaut werden mit direkter Verbindung zur nordmainischen S-Bahnstrecke*

30-Minutentakt über die Gesamtstrecke dürften kaum finanzielle Ressourcen für ein nennenswertes überlagerndes Regionalbahngebot bleiben. Damit entfielen für diese Region aber in großen Teilen die schnellen Verbindungen nach Bad Vilbel, in den Westteil Frankfurts sowie zum Hauptbahnhof.

Die S-Bahn Rhein Main wurde historisch bedingt vom Stadtzentrum aus in Richtung Westen aufgebaut. Es ist nicht grundsätzlich falsch, diese Asymmetrie zu beseitigen und auch im Osten weitere neue S-Bahn-Zweige aufzubauen. Allerdings

sind auch die Verkehrsströme im Niddertal mittlerweile als „historisch gewachsen“ zu bezeichnen – und sie verlaufen vielfach eher westwärts.

Hervorgehoben wurde bei der Präsentation der Studie die Bedeutung für Bergen-Enkheim. Das dürfte auch notwendig sein, um die Akzeptanz bei der Bevölkerung zu gewinnen, sind die größten Kon-

flikte mit dem Naturschutz doch in diesem Bereich mit dem „Enkheimer Ried“ absehbar. Allerdings zeichnet sich ab, dass weder für Bergen noch für Enkheim eine Station in zentraler Lage entstehen wird. Die Notwendigkeit, weder das Siedlungsgebiet noch das Ried zu durchschneiden, gibt eine Trassierung ungefähr entlang der Bebauungsgrenze vor.

### **Kommentar:**

#### **Wenig Nutzen für die Menschen im Kerngebiet**

Zu hören und zu lesen war im Umfeld der Präsentation das Argument, dass mit der RTO in Teilen der bislang vernachlässigte Schnellbahnbau im Osten Frankfurts aufgeholt werden soll. Diesem Argument ist zunächst hinzuzufügen, dass im Osten der Stadt und – mit Offenbach – der Großstadtregion auch die letzten Straßenbahnstilllegungen erfolgten, und zwar 1992 (Strecke nach Bergen) beziehungsweise 1996 (Strecke nach Offenbach Markt). Damals bereits deutlich gegen den Trend der Zeit und wider jede verkehrspolitische Vernunft. Es ist aber ein Irrglaube, dass die RTO mit einer einzigen neuen Station am Rande von Bergen-Enkheim sowie mit einem leicht verbesserten Angebot für Fechenheim und dem Ostbahnhof dieses Ungleichgewicht im Osten beseitigen kann.

„Klammheimlich“ verabschieden sich der RMV und die potenziellen Projektbeteiligten übrigens von dem Konzept der (Zweissystem-) Regionalstadtbahn beim weiteren Aufbau der Tangenten. Das ist einerseits gut, sorgt die systembedingte Beschränkung der Zuglängen und Taktfolgen doch bei der Regionaltangente West schon vor der Eröffnung für Kritik. Andererseits wäre das Konzept einer Regionalstadtbahn im Osten einer näheren Betrachtung wert gewesen. Die Naturschutzgebiete ließen sich zugunsten einer siedlungsnäheren Trasse stellenweise umfahren, die Nähe zu bedeutenden Umsteigepunkten (Enkheim!) wäre vermutlich besser herzustellen. Von einer etwas geringeren Reisegeschwindigkeit, aber mehr Nähe und mehr Stationen hätten die Menschen im Frankfurter Osten mehr als von einer RTO, die hauptsächlich eine S-Bahn-Durchgangsstrecke zum Niddertal wird.

Ganz zu schweigen von den Bewohnerinnen und Bewohnern Offenbachs, wo fast alle Stadtteile nur mittels eines finanziell bedingt eher schrumpfenden Stadtbusnetzes erschlossen sind. Das Straßenbahnkonzept für Offenbach, vor weni-

gen Jahren noch gemeinsam mit dem damaligen Frankfurter Verkehrsdezernenten Klaus Oesterling entwickelt, ist zwar kein Bestandteil einer Regionaltangente. Es würde aber die Verkehrsverhältnisse im gemeinsamen Siedlungsraum Frankfurt Ost / Offenbach weitaus mehr verbessern als die RTO in der vorgestellten Form. Leider dürfte das Konzept „mausetot“ sein, denn für eine Regionalverkehrsstrecke wie die RTO lässt sich eine Gemeinschaftsfinanzierung deutlich besser herstellen als für ein Straßenbahnsystem mit Nutzen für lediglich zwei Kommunen, auch wenn es zwei Großstädte sind.

So bleibt leider der Eindruck, dass mit der aktuellen Machbarkeitsstudie die Beteiligten die Pflichtaufgabe „Aufbau der Tangenten“ als selbst gewähltes Ziel erfüllen wollen. Ohne Leidenschaft für die Belange das zu durchfahrenden, aber belasteten Siedlungsgebietes. Und voraussichtlich tatsächlich am Rande der Machbarkeit in Sachen Naturschutz.

Friedrich Lang

## Zwei Monate Freifahrt auf der Taunusbahn

**(j1) Die vom RMV bereits angekündigte zweimonatige Aktion zur kostenlosen Nutzung der RMV-Linie 15 „Taunusbahn“ startete am 1. April und gilt bis 31. Mai für alle Fahrten in der 2. Klasse auf der Strecke zwischen Brandoberndorf und Bad Homburg.**

Sie ist ein Dankeschön an alle Fahrgäste, welche in Zeiten schlechter Betriebsqualität aufgrund der unbefriedigenden Lieferung der Wasserstoffzüge von Alstom der Taunusbahn treu geblieben sind. Die 27 Wasserstoffzüge sind inzwischen im Einsatz und fahren momentan mit einer Zuverlässigkeit von durchschnittlich 90 Prozent.

Auch die morgendlichen Fahrten der RB15 nach Frankfurt und nachmittags zurück sind von der Aktion umfasst. Fahrgäste, die bereits eine Jahreskarte oder ein Abonnement wie das Deutschland-Ticket besitzen, profitieren gleichfalls von der

Aktion. Sie erhalten den Betrag für umgerechnet je ein Deutschland-Ticket pro Aktionsmonat, also insgesamt zwei Mal 49 Euro.

„Die Taunusbahn ist endlich wieder verlässlicher unterwegs“, so RMV-Aufsichtsratsvorsitzender und Landrat des Hochtaunuskreises Ulrich Krebs: „Auch wenn die Wasserstoffzüge nicht gut gestartet sind, gilt es jetzt nach vorne zu schauen. Die Aktion des RMV ist neben den erreichten Verbesserungen bei der Zuverlässigkeit das richtige Zeichen und eine Einladung, der Taunusbahn eine Chance zu geben.“