

## Kürzere Wege für Bahn-Pendler

**Landespolitiker versprechen sich von der geplanten neuen Trasse eine bessere Anbindung im Rhein-Main-Gebiet**

**Eines der größten Regionalbahn-Projekte soll bis zum Jahr 2016 im Rhein-Main-Gebiet entstehen: die Regionaltangente West. Über Parteigrenzen hinweg setzen Landespolitiker große Hoffnungen in das Vorhaben.**



Regionaltangente West (FR-Infografik)

Wiesbaden - In knapp zehn Jahren sollen die Menschen aus Bad Homburg, Oberursel, Eschborn und dem Frankfurter Norden eine praktische und schnelle Bahn-Verbindung zum Flughafen, ins Stadion oder nach Höchst bekommen - ohne über den Frankfurter Hauptbahnhof reisen zu müssen. Gleiches gilt für die Neu-Isenburger und Dreieicher. Möglich machen soll es die Regionaltangente West, ein Riesenprojekt des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV). Zwar können die Bahnen zu einem großen Teil bereits bestehende Trassen nutzen. Trotzdem werden die Kosten auf 360 Millionen Euro geschätzt. Deshalb taten sich viele Kommunen lange damit schwer. Nun nimmt das Vorhaben Konturen an, weil das Land Hessen drei Millionen Euro für die Planungskosten zugesagt hat. Die restlichen drei Millionen müssen von den beteiligten Städten und Kreisen aufgebracht werden.

Die Landtagsparteien halten das Projekt für einen verkehrspolitischen Meilenstein. "Wir sind optimistisch, dass die Regionaltangente West finanziert werden kann und damit alle Bereiche westlich des Flughafens direkt angebunden werden", sagte der CDU-Wirtschaftsminister Michael Boddenberg der *FR* am Freitag. "Die Menschen kommen von dort dann ohne Umwege zum Flughafen, der Nahverkehr kann neue Kunden gewinnen und die Mobilität wird gesteigert."

Für die Grünen steht eine grundlegende Umgestaltung des öffentlichen Nahverkehrs im Rhein-Main-Gebiet im Vordergrund. Es könne nicht so bleiben, dass jeder Pendler über Frankfurt fahren müsse, selbst wenn er "von der Region in die Region" unterwegs sei, meinte Grünen-Verkehrspolitiker Mathias Wagner. Die Regionaltangente bringe erheblich kürzere Fahrzeiten. Sie wäre "der erste Schritt von der sternförmigen Organisation des öffentlichen Nahverkehrs hin zu einem Ringbahnsystem".

Der frühere Verkehrsminister Dieter Posch (FDP) macht sich seit Jahren für die Tangente stark, weil sie zwei Probleme lösen könne. Zum einen würde der "Flaschenhals" entlastet, der dadurch entstehe, dass fast jeder Zug durchs Frankfurter Zentrum geführt werde. Zum anderen sei das Projekt entscheidend im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau. "Die Anbindung des Flughafens muss primär mit öffentlichen Verkehrsmitteln gelingen", befand Posch. Es sei weder möglich noch wünschenswert, den zusätzlichen Bedarf durch den Flughafen-Ausbau mit "Unmengen von Parkplätzen und neuen Straßen" zu decken.

### Wichtig für Flughafen-Ausbau

Deswegen spielte die Tangente auch bei der jüngsten Landtags-Anhörung zum Flughafen-Ausbau eine wichtige Rolle. Dort erläuterte RMV-Vertreter Gerhard Stanek, dass auf der Strecke mit 46 000 Fahrgästen zu rechnen sei. Fast jeder Dritte von ihnen sei auf dem Weg vom oder zum Flughafen. Erklärtes Ziel des RMV und der Politik ist es, dass die Züge im Jahr 2016 fahren können. Spätestens 2019 müsste die Tangente fertig gestellt werden, um noch Zuwendungen des Bundes zu erhalten, erläuterte Wetterau-Landrat Rolf Gnadt (SPD), Vizechef des RMV-Aufsichtsrats. In der Föderalismusreform war vergangenes Jahr vereinbart worden, dass die Zuschüsse des Bundes für den öffentlichen Nahverkehr 2019 auslaufen.

Üblich ist, dass der Bund 60 Prozent der Kosten übernimmt. Das Land und die Kommunen müssten sich die verbleibenden knapp 150 Millionen Euro teilen. So weit ist es aber noch nicht. Zunächst wird bis zum Jahr 2008 eine vertiefte Planung vorgelegt, der dann eine Entscheidung für oder gegen das Projekt folgen soll. "Jeder Weg beginnt mit dem ersten Schritt", kommentierte Landrat Gnadt. *Pitt von Bebenburg*

Kommentar: **Segensreich**