

„Fehlstart“ für die Regionaltangente Ost

Soll die Regionaltangente Ost durchs Enkheimer Ried fahren? Die Kritik an der sogenannten Vorzugsvariante nimmt zu.

In Frankfurt mehren sich die Stimmen, die sich kritisch mit der Streckenführung für die Regionaltangente Ost auseinandersetzen, die der Rhein-Main-Verkehrsverbund und das Mobilitätsdezernat im April im Ortsbeirat 16 (Bergen-Enkheim) vorgestellt hatten.

Frank Nagel, der verkehrspolitische Sprecher der CDU im Römer, sprach von einem „Fehlstart“ für die RTO. Nagel war einer von mehreren hundert Gästen im Ortsbeirat 16 und zeigte sich anschließend „verärgert“, dass nur eine problematische von mehreren möglichen Streckenvarianten präsentiert worden war.

Die sogenannte Vorzugsvariante 1 für die RTO führt mit einer 22 Meter hohen Brücke über das Gelände des Riedbads und quert das dortige Landschaftsschutzgebiet. Die S-Bahn-Strecke würde durch das Naturschutzgebiet Enkheimer Ried verlaufen. Durch den Berger Rücken, Landschaftsschutzgebiet und Teil des Frankfurter Grüngürtels, würde ein zwei Kilometer langer Tunnel gebohrt. Die S-Bahn-Station Bergen läge unterirdisch.

„Wir müssen die Anliegen der Anwohner berücksichtigen und auch auf die Umweltaspekte achten“, sagte Nagel. Er bedauerte, dass RMV und Dezernat nur eine von etwa einem Dutzend möglichen Varianten vorgestellt hätten. „Die Stadt ist aufgefordert, auch andere Möglichkeiten für die Anbindung von Bergen und Enkheim zu prüfen.“

Das Mobilitätsdezernat verwies auf Anfrage an den RMV, der nun prüfen soll, welche Auswirkungen die verschiedenen Varianten auf die Umwelt hätten. „Selbstverständlich werden auch die Anwohnenden, Gewerbetreibenden und andere Betroffene in diesen Prozess einbezogen“, sagte die Sprecherin. „Erst nach der Bewertung aller Faktoren können wir eine Aussage treffen, ob und welche Variante das Mobilitätsdezernat favorisiert.“

Das Projekt

Die Regionaltangente Ost ist als S-Bahn-Linie geplant. Eine Verbindung wäre alle 30 Minuten von Bad Vilbel über Bergen, Fechenheim, Frankfurt Ost und Frankfurt Süd zum Flughafen Terminal 3.

Eine weitere Verbindung wäre alle 30 Minuten von Niederdorfelden über Bergen und den Frankfurter Hauptbahnhof nach Bad Soden/Kronberg. Außerdem würden S-Bahnen alle 30 Minuten von Stockheim zum Frankfurter Hauptbahnhof nach Bad Soden / Kronberg fahren.

Die Büros Intraplan Consult GmbH und Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft haben im Auftrag des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) zusammen mit der Stadt Frankfurt, dem Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe Wetteraukreis und der Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig die Machbarkeitsstudie erstellt. Die Auftraggeber haben die Studie noch nicht veröffentlicht. Die Federführung liegt beim RMV.

Ein Magistratsbericht fasst Aspekte der Machbarkeitsstudie zusammen. Die Kosten der RTO lägen Stand 2016 bei 531 Millionen Euro. 8837 Menschen würden den Berechnungen zufolge vom Auto auf die RTO umsteigen. 1279 Menschen ohne Auto würden die RTO überdies nutzen. Der Nutzen liegt 60 Prozent über den Kosten, was das Projekt förderfähig machen würde.

Das Umweltdezernat, das unter anderem für den Frankfurter Grüngürtel verantwortlich ist, hat sich nach eigenen Angaben noch nicht mit der Machbarkeitsstudie zur RTO befasst. Daher könne man die umweltrelevanten Aspekte noch nicht seriös bewerten, sagte die Sprecherin.

Als erste Fraktion im Römer hat BFF-BIG einen ablehnenden Antrag zur „Vorzugsvariante 1“ verfasst. „Hier soll ganz offenbar die höchstmögliche Fahrgastzahl zum Preis einer rücksichtslosen Umweltzerstörung erreicht werden.“, sagte der BFF-BIG-Fraktionsvorsitzende Mathias Pfeiffer. Der RMV müsse den Stadtverordneten, den Ortsbeiräten 11 (Fechenheim, Riederwald, Seckbach) und 16 (Bergen-Enkheim) und damit den Bürgerinnen und Bürgern auch die weiteren Streckenvarianten vorstellen.

„Das erste, was Mobilitätsdezernent Siefert gemacht hat, war, in den Ortsbeirat zu gehen, um die Streckenführung zu präsentieren“, sagte Katharina Knacker (Grüne), die mobilitätspolitische Sprecherin und Vorsitzende der Grünen im Römer. „Wir brauchen die RTO, um Alternativen für Pendlerinnen und Pendler anzubieten.“ Über die Streckenführung habe sie sich noch keine abschließende Meinung gebildet, da die verschiedenen Varianten nun weiter geprüft würden. „Wir sehen uns an, welchen Möglichkeiten es noch gibt.“

Die Bürgerinitiative Bergen-Enkheim, die sich nach der Vorstellung der RTO-Trasse im Ortsbeirat 16 bildete, hat bereits eine Meinung: Die angedachte Trasse mit der sogenannten Vorzugsvariante müsse gestoppt werden. Sie wirke sich negativ auf das Ortsbild, auf Natur, Landwirtschaft und die Naherholung aus.