

DER MAGISTRAT

Frankfurt am Main, 09.08.2010

Dezernat: VI - Verkehr

Eingang Amt 01: 09.08.2010, 12.00 Uhr

**Bericht des Magistrats
an die Stadtverordnetenversammlung**

B 504

V - StR Lutz Sikorski

Anhörung Ortsbeirat 6

Betreff

Regionaltangente-West muss die Siedlungen in Sossenheim erschließen!

Vorgang

a) Beschluss der Stadtverordnetenversammlung	vom 09.07.2009	§ 6390
b) Antrag der CDU	vom 30.06.2009	NR 1465
c) Etat-Antrag der	vom	E
d) Anregung des Ortsbeirats 6	vom 19.05.2009	OA 906
e) Etat-Anregung des Ortsbeirats	vom	EA
f) Anregung der KAV	vom	K
g) Anfrage der	vom	A
h) Initiative des Ortsbeirats	vom	OI
i) Beschluss des Ortsbeirats	vom	§
j) Zwischenbericht des Magistrats	vom 08.02.2010	B 69

Vertraulich: ja nein

Anlage(n):

Begründung der Vertraulichkeit:

- Der oben bezeichnete Beschluss lautet:
 Die oben bezeichnete Anfrage lautet:
 Die oben bezeichnete Initiative lautet:

1. Der Vorlage OA 906 wird im Rahmen der Vorlage NR 1465 zugestimmt.

2. Der Magistrat wird gebeten, die RTW-Planungsgesellschaft zu beauftragen, im Rahmen der laufenden Planungen für die Regionaltangente West für folgende Streckenabschnitte alternative Trassenführungen zu prüfen und zu bewerten:

a) Streckenabschnitt Umsteigebahnhof Eschborn-Süd/Bahnhof Sossenheim: Führung der Trasse nach der Haltestelle Henri-Dunant-Siedlung eng am südlichen Rand der A 66 bis zum nord-östlichen Rand der Carl-Sonnenschein-Siedlung, jenseits der Julius-Leber-Straße, dann Querung der Autobahn; Errichtung einer Station bei der Carl-Sonnenschein-Siedlung, zusätzlich zur Haltestelle Michaelstraße. In diesem Zusammenhang ist auch die Verlegung der ohnedies geplanten Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die A 66 in die Nähe der Haltestelle bei der Carl-Sonnenschein-Siedlung zu prüfen.

b) Streckenabschnitt Bahnhof Höchst/Regionalbahnhof Flughafen: Führung der Trasse über den Bahnhof Farbwerke und dann weiter entlang der westlichen Werksgrenze des Industrieparks Höchst unter Nutzung der Werksbrücke über den Main; Errichtung einer Station in Sindlingen, zusätzlich zum Bahnhof Farbwerke.

Um sachgerechte Entscheidungen zu ermöglichen, sollen die jeweiligen Trassenvarianten hinsichtlich Fahrgastzahlen, überschlägigen Baukosten und des sich errechnenden Nutzen-Kosten-Faktors für das Gesamtvorhaben gegenübergestellt werden. Über das Ergebnis ist der Stadtverordnetenversammlung zu berichten. (NR 1465)

Zwischenbericht:

Bericht:

Nach Angaben der RTW-Planungsgesellschaft liegen inzwischen erste Erkenntnisse zu den geforderten Variantenuntersuchungen vor:

Streckenabschnitt Umsteigebahnhof Eschborn-Süd/Bahnhof Sossenheim

Die Trassierungsplanungen zeigen, dass die angeregte, an die A 66 herangerückte, Trassierung der RTW mit einem Haltepunkt östlich der Siegener Straße für die Carl-Sonnenschein-Siedlung und anschließender Querung der Autobahn in Richtung Eschborn grundsätzlich möglich ist. Die größtmögliche Annäherung an die A 66 muss noch mit der Autobahnverwaltung abgestimmt werden. Die vergleichende Bewertung mit der Ausgangstrassierung über Eschborn Camp-Phönix-Park, für die ebenfalls noch Untersuchungen zu Detailfragen laufen, ist noch nicht abgeschlossen.

Streckenabschnitt Bahnhof Höchst/Regionalbahnhof Flughafen

Die Westumfahrung des Industrieparks Höchst war von Anfang an Bestandteil der Variantenuntersuchungen. Nach dem derzeitigen Planungsstand könnte die Trasse der RTW östlich des Haltepunkts Sindlingen von der Strecke in Richtung Wiesbaden zunächst nach Norden abzweigen und anschließend diese Strecke und die Hoechster-Farben-Straße höhenfrei in Richtung Tor West des Industrieparks überqueren. Ein Haltepunkt zwischen dem Tor West und der Ortslage Sindlingen wäre möglich. Für die Trassierung entlang des Industrieparks und über die Werksbrücke West müssten Flächen und Infrastruktur des Industriepark-Betreibers Infraseriv genutzt werden. Hierzu werden derzeit Gespräche geführt.

Von maßgeblicher Bedeutung für diese Variante ist jedoch die Frage, wie die Führung der RTW im westlichen Bahnhofsvorfeld des Bahnhofs Höchst erfolgen kann. Die RTW soll hier am derzeit nicht genutzten Bahnsteig 4 (Gleise 7 und 8) halten. Es ist noch zu klären, ob von hier aus die Strecke nach Wiesbaden bzw. der Bahnhof Farbwerke höhengleich erreicht werden kann, ohne den Betrieb der S1 und S2 sowie der Regionalzuglinien 10 und 20 sowie des Güterverkehrs zu beeinträchtigen. Die Untersuchungen hierzu laufen noch. Die vergleichende Bewertung mit der Ausgangstrassierung östlich des Industrieparks, für die ebenfalls noch Untersuchungen zu Detailfragen laufen, ist noch nicht abgeschlossen.

Eine neue Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) im eigentlichen Sinn bzw. eine Überarbeitung der alten NKU im Hinblick auf eine Neuberechnung des NKU Faktors ist nicht beabsichtigt. Wenn Varianten in Abweichung von der Vorzugsvariante der NKU realistisch werden, dann soll eine Sensitivitätsuntersuchung durchgeführt werden. Im Rahmen dieser Sensitivitätsuntersuchung ist dann zu prüfen wie sich der Nutzen zu den Kosten der einzelnen Maßnahme verhält.

gez.: Becker

begl.: Euler