

DER MAGISTRAT

Frankfurt am Main, 03.03.2014

Dezernat: VI Verkehr

Eingang Amt 01: 03.03.2014, 11.15 Uhr

**Bericht des Magistrats
an die Stadtverordnetenversammlung**

B 62

V - StR Stefan Majer

Anhörung Ortsbeirat 7

Betreff

Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 nach Nordwesten

Vorgang

a) Beschluss der Stadtverordnetenversammlung	vom 25.03.2010	§ 7851
b) Antrag d. CDU-Fraktion	vom 22.02.2010	NR 1736
c) Etat-Antrag d.	vom	E
d) Anregung des Ortsbeirats	vom	OA
e) Etat-Anregung des Ortsbeirats	vom	EA
f) Anregung der KAV	vom	K
g) Anfrage d.	vom	A
h) Initiative des Ortsbeirats	vom	OI
i) Beschluss des Ortsbeirats	vom	§
j) letzter Bericht des Magistrats	vom	B

Vertraulich: ja nein

Anlage(n):

Begründung der Vertraulichkeit:

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

"Der Magistrat wird gebeten, für den Fall eines positiven Ergebnisses der Verkehrsuntersuchung zur Verlängerung der Linie U6 nach Nordwesten bis Steinbach mit angeschlossenem Park-and-Ride-Platz, die VGF zu veranlassen, die Trassenplanung aufzunehmen und in deren Finanzplanung, beginnend mit dem Jahr 2011, Mittel dafür einzustellen".

- Zwischenbericht:**
 Bericht: (siehe Seite 2 ff.)

Im Rahmen der kommunalen und regionalen Gesamtverkehrsplanung wurde wiederholt die Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 über den Endpunkt Praunheim Heerstraße hinaus bis Steinbach (Taunus) diskutiert, auch in Verbindung mit einer P+R-Anlage an der Tank- und Rastanlage Taunusblick an der Autobahn BAB 5.

Bereits mehrmals wurde die Wirtschaftlichkeit dieser Planungsansätze von Fachplanern kritisch bewertet. Gleichwohl sieht auch der aktuelle Gesamtverkehrsplan Frankfurt am Main die langfristige Option einer Verlängerung vor. Auch im Regionalen Flächennutzungsplan (RegFNP) 2010 ist die verlängerte Stadtbahntrasse nachrichtlich aufgenommen.

Vor diesem Hintergrund hat der Magistrat der Stadt Frankfurt am Main die Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 nach Steinbach (Taunus) in Kombination mit der Schaffung einer P+R-Anlage unter aktuellen Randbedingungen vom Büro ZIV aus Darmstadt erneut und vertiefend untersuchen lassen. Im Rahmen einer vereinfachten Nutzen-Kosten-Untersuchung in Anlehnung an die „Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr“ wurden folgende zwei Planungsvarianten bewertet:

Planfall 1: Verlängerung U6 nach Steinbach (Taunus) ohne P+R-Großanlage

Planfall 2: Verlängerung U6 nach Steinbach (Taunus) mit P+R-Großanlage

Die Untersuchung bezieht sich auf den Planungshorizont 2020 und baut auf die aktualisierte Verkehrsdatenbasis Rhein Main (VDRM) auf. Relevante Planungsvorhaben wie die Regionaltangente West (RTW) und die Straßenbaumaßnahme Ortsumfahrung Praunheim wurden dabei berücksichtigt.

Trassierung und Haltepunkte der untersuchten Stadtbahnverlängerung entsprechen dem RegFNP 2010. In Steinbach werden entsprechend drei neue Haltestellen berücksichtigt („Steinbach Ost“, „Steinbach Berliner Straße“ und „Steinbach Mitte“). Für den Planfall 2 wird zusätzlich eine Haltestelle für die P+R-Großanlage berücksichtigt.



Streckenführung und Betriebskonzept der Stadtbahnverlängerung

Das Betriebskonzept sieht für die Hauptverkehrszeit für die bestehende Stammstrecke bis Praunheim einen 7,5-Minutentakt vor. Jede 2. Bahn soll die Verlängerung nach Steinbach (Taunus) bedienen, was für diesen Abschnitt in der Hauptverkehrszeit einen 15-Minuten-Takt ergibt. Im Planfall 2 wird in der Hauptverkehrszeit der 7,5-Minuten-Takt der Stammstrecke bis zur Haltestelle P+R-Anlage erweitert.

Für die Verlängerung der Stadtbahntrasse bis Steinbach (Taunus) ist ein Gleisneubau von rund drei Kilometer Länge erforderlich. Bis auf einen Abschnitt von rund 800 m ist ein zweigleisiger Ausbau erforderlich, damit die auftretenden Begegnungen von gegenläufigen Zügen ermöglicht werden können.

Die im Planfall 2 berücksichtigte P+R-Großanlage wird mit einer Kapazität von 2.500 Stellplätzen westlich der Autobahn BAB 5 in Höhe der Raststätte Taunusblick verortet. Die Erschließung der P+R-Großanlage erfolgt von der BAB 5 aus Richtung Norden und Süden. Hierzu wird die Nutzung des heute nur als Betriebsstraße freigegebenen Anschlusses an der Fahrbahn in Fahrtrichtung Nord vorausgesetzt.

Das Ergebnis der Untersuchung zeigt, dass das Fahrgastpotential einer Verlängerung der Stadtbahnlinie bis Steinbach (Taunus) ohne P+R-Anlage mit knapp 900 Fahrgäste/24h im Querschnitt in Anbetracht der Länge der neu zu bauenden Strecke gering ist. Die Nachfrage ist außerdem nur zum geringeren Anteil auf eine Reduzierung von Autofahrten in die Innenstadt von Frankfurt am Main zurückzuführen. Die Mehrzahl der Fahrgäste ist auch ohne Stadtbahnverlängerung bereits Nutzer des ÖPNV, sie nutzten insbesondere die S-Bahnlinie 5 über Bahnhof Weißkirchen/Steinbach.

Die untersuchte Stadtbahnverlängerung bringt daher u. a. durch die neuen Haltestellen in Steinbach deutliche Qualitätsverbesserungen für bestehende ÖPNV-Nutzer in der Relation zwischen Steinbach (Taunus) und Frankfurt am Main. Der hierdurch erzielte Nutzen rechtfertigt aber die Kosten für die Realisierung der ortsfesten Infrastruktur von über 30 Mio. € - zzgl. der Kosten für die Anschaffung erforderlicher Züge - und die jährlichen Betriebskosten für die Stadtbahnverlängerung von rund 1,5 Mio. €/Jahr nicht. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt mit rund -1,2 bis -1,3 deutlich im negativen Bereich.

Durch die Verknüpfung der Maßnahme mit einer P+R-Großanlage an der BAB 5 (Planfall 2) erfolgt eine Erhöhung der Fahrgastnachfrage ab der Haltestelle P+R in Richtung Frankfurt Innenstadt um bis zu 3.650 Fahrgäste/24h. Hierdurch wird das Nutzen-Kosten-Verhältnis zwar verbessert, es liegt aber mit einem Wert von +0,2 bis +0,5 auch aufgrund der erforderlichen zusätzlichen Kosten für die Realisierung (rund 25 Mio. €) der P+R-Anlage weiterhin deutlich im unzureichenden Bereich. Und dies, obwohl für die Bewertung bereits günstige Ansätze in Bezug auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis berücksichtigt wurden (z. B. keine Bewertung von Geräuschbelastung, Annahme, dass bei den P+R-Nutzern keine ehemaligen ÖV-Nutzer vertreten sind, sondern dass alle P+R-Nutzer vorher mit dem Auto in die Frankfurter Innenstadt gefahren sind).

Die Untersuchung weist aufgrund der derzeitigen Planungstiefe zwangsläufig einen relativ groben Detaillierungsgrad auf. Die Deutlichkeit, mit der ein ausreichender Nutzen-Kosten-Indikator von $> +1,0$ bei den hier untersuchten Varianten verfehlt wird, ist aber als klares Indiz dafür zu deuten, dass unter den derzeit erkennbaren Rahmenbedingungen der Nutzen dieser Maßnahme mit dem Investitionsaufwand nicht in Einklang zu bringen sein wird. Als Ergebnis der Untersuchung wird daher empfohlen, von einer weiteren Verfolgung der Stadtbahnverlängerung U6 bis Steinbach (Taunus) in den hier betrachteten Varianten bis auf Weiteres abzusehen. Die im Gesamtverkehrsplan vorgesehene Trassensicherung sollte aber weiterbetrieben werden, da u.a. in Hinblick auf eine Weiterentwicklung von Zweisystem-Lösungen Perspektiven für eine Verknüpfung der Stadtbahn mit der S-Bahn-Strecke nach Bad Homburg aufrechterhalten werden sollten.

Auch wenn in dieser Untersuchung detailliert nur die Verlängerung der Stadtbahnlinie bis Steinbach betrachtet wurde, so ist aufgrund des deutlich schlechteren Ergebnisses zu erwarten, dass für die Trassenführungen mit anderen Endpunkten (z. B. Eschborn) auch keine Realisierungschancen bestehen.

gez.: Feldmann
begl.: Lenz