

DER MAGISTRAT

Frankfurt am Main, 04.02.2011

Dezernat: VI - Verkehr

Eingang Amt 01: 07.02.2011, 11.25 Uhr

Bericht des Magistrats an die Stadtverordnetenversammlung

B 73

V - Bm Jutta Ebeling

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) letzter Bericht des Magistrats	vom 09.08.2010	B 504

Vertraulich: ja nein

Anlage(n): 2 Planausschnitte

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:

Die Planungen sind weiter fortgeschritten. Der Sachstand stellt sich im Dezember 2010 wie folgt dar:

Streckenabschnitt Umsteigebahnhof Eschborn-Süd - Bahnhof Sossenheim

Die mögliche Führung der RTW am Eschborner Dreieck (ED) wurde auf 5 Hauptvarianten verdichtet (siehe Anlage 1):

ED 1 –Vorzugsvariante der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) aus dem Jahr 2000

Die NKU-Vorzugsvariante hat im Bereich des Eschborner Dreiecks drei Haltepunkte vorgesehen: Düsseldorfer Straße (Eschborn/Frankfurt a.M.), Camp-Phönix-Park (Eschborn/Schwalbach) und Sossenheim-Nord (Frankfurt a.M.). Die Weiterführung Richtung Bahnhof Sossenheim sollte auf der Frankfurter Seite durch das Sulzbachtal erfolgen. Diese Planung wird nicht weiter verfolgt. Zur Gewährleistung eines barrierefreien Zugangs bestehen mittlerweile Vorgaben für das Spaltmaß zwischen Fahrzeug und Bahnsteig, die durch den in der NKU-Vorzugsvariante an der Haltestelle Camp-Phönix-Park vorgesehenen kleinen Kurvenradius nicht eingehalten werden können. Bei einer angepassten Trassierung mit einem größeren Radius würde die BAB A 66 weiter westlich gequert, so dass eine mögliche Haltestelle Sossenheim-Nord von der Michaelstrasse weiter in Richtung Sulzbachtal rücken würde. Die Haltestelle wäre damit weiter von der Bebauung entfernt und würde das Wohngebiet Sossenheim-Nord nicht mehr erschließen. Dazu kommt, dass nach dem Bundesfernstraßengesetz grundsätzlich ein Mindestabstand von ca. 40 m von den Bundesautobahnen einzuhalten ist. Es ist unter diesen Voraussetzungen zweifelhaft, ob die Autobahnverwaltung der in der NKU geplanten Trassierung im Bereich der Dunant-Siedlung zustimmen würde. Die Variante ED 1 kann deshalb nicht weiterverfolgt werden.

ED 2 – Unterfahrung des Eschborner Dreiecks (Tunnel)

Das Eschborner Dreieck ist ein planfreier Autobahnknotenpunkt mit verschiedenen Verkehrsebenen. Diese Ebenen sind durch komplexe Stützkonstruktionen gegründet. Um auf der Sossheimer Seite eine mögliche Haltestelle Carl-Sonnenschein-Siedlung zu erreichen (Lage: nördlich des Friedhofes), wäre es zunächst erforderlich, das Eschborner Dreieck in einer weiteren Ebene beispielsweise zu unterqueren. Für die Unterquerung bilden die Brückenfundamente im Eschborner Dreieck die Zwangspunkte, so dass nur eine Trasse möglich ist, die die im Gewerbegebiet Sossenheim ausgewiesenen Baufelder nördlich der BAB A 66 und westlich der Wilhelm-Fay-Straße massiv durchschneiden würde. Die Höhenlage der Haltestelle Carl-Sonnenschein-Siedlung wird bestimmt von der Überführung der RTW über die Fuß- und Radwegbrücke, die im Zuge des Ausbaus der Anschlussstelle Eschborn neu errichtet werden wird, bzw. von der Siegerner Straße, welche mit einer lichten Höhe von ca.

5,00 m überquert werden muss. Durch das vorher notwendige „Abtauchen“ unter dem Eschborner Dreieck hindurch und den dann erforderlichen Anstieg bis zur Haltestelle, in deren Bereich die Gleise nahezu waagrecht liegen müssen, werden grenzwertige Situationen bezüglich der Trassierung und des Fahrbetriebs und Fahrkomforts geschaffen. Der Mindestabstand von 40 m zur BAB A 66 würde zudem nicht eingehalten. Die Variante ED 2 soll deshalb nicht weiter verfolgt werden.

ED 3 – Überführung des Eschborner Dreiecks (Brücke)

Die Brückenkonstruktion für die RTW über das Eschborner Dreieck ergäbe sich aus den möglichen Pfeilerstandorten in den schmalen Freiflächen zwischen den Fahrbahnen im Eschborner Dreieck. Z. T. sind Versorgungsleitungen unterhalb der Freiflächen angelegt. Eine Überprüfung der Bestandssituation hatte zum Ergebnis, dass nur mit erheblichem Kostenaufwand eine Brücke hergestellt werden kann. Dazu kommt, dass die Folgesituation sich wie in der Variante ED 2 hinsichtlich der Höhenlage der Haltestelle aufgrund der Überquerung der Anschlussstelle Eschborn mit der geforderten lichten Höhe ergibt. Die Variante ED 3 soll deshalb nicht weiterverfolgt werden.

Zwischenergebnis der Variantenüberprüfung ED 1, ED 2 und ED 3:

Die Varianten haben die Gemeinsamkeit der Streckenführung durch das Sulzbachtal auf Frankfurter Seite. Die Haltestelle Sossenheim-Nord ist aufgrund gesetzlicher Vorgaben (ED 1) oder wegen der örtlichen Nähe zu einem möglichen Haltepunkt Carl-Sonnenschein-Siedlung (ED 2 und ED 3) nicht zu realisieren. Der Haltepunkt Carl-Sonnenschein-Siedlung ist an der zunächst vorgesehenen Stelle nördlich des Sossenheimer Friedhofs in seiner Höhenlage abhängig von der Anschlussstelle Eschborn bzw. der Brücke über das Eschborner Dreieck. Als Fazit ist festzuhalten, dass, wenn überhaupt, nur durch außerordentlich hohe investive Maßnahmen ED 2 und ED 3 realisierbar wären. Zusätzlich wären die möglicherweise negativen Folgen für das Sulzbachtal und die Trassierungsprobleme im Bereich der Dunant-Siedlung zu berücksichtigen. Die Varianten ED 1, ED 2 und ED 3 sollen deshalb nicht weiterverfolgt werden.

Vor diesem Hintergrund hat die RTW Planungsgesellschaft zwei weitere Varianten untersucht.

ED 4 – Querung der Sossenheimer Straße (Eschborn) mit einem einfachen Brückenbauwerk und mit direkter Führung nördlich der BAB A 66 (Gebiet Eschborn und Sulzbach) sowie mit einem Brückenneubau über die BAB A 66 und anschließender Einmündung in die Trasse der RB 13 (auf Frankfurter Gebiet).

Die Haltestelle Carl-Sonnenschein-Siedlung/Düsseldorfer Straße befindet sich bei dieser Variante über der Sossenheimer Strasse (Verlängerung der Siegener Strasse) auf Eschborner Gebiet. Die Lage der Trasse entspricht in diesem Bereich in etwa der der NKU-Vorzugsvariante ED 1. Die Haltestelle wird an den im Zuge der Ausbauplanung der Anschlussstelle Eschborn geplanten Fuß- und Radweg angebunden. Die Anwohner der Carl-Sonnenschein-Siedlung/Siegener Strasse könnten über die Fuß- und Radwegebrücke die RTW Haltestelle Carl-Sonnenschein-Siedlung/Düsseldorfer Straße erreichen. Durch die Weiterführung auf der nördlichen Seite der BAB A 66 wird die Trassierung durch das Sulzbachtal auf Frankfurter Seite vermieden. Die Einschleifung in die Trasse der RB 13 ist problemlos. Eine erste naturschutzfachliche Überprüfung hat ergeben, dass mit keinen geschützten Arten entlang dieser Trassenvariante zu rechnen ist. Der Abstand zur Autobahn wird dadurch eingehalten, dass im 40 m Abstand zur Autobahn Hochspannungsleitungen einen Korridor blockieren und die RTW einen Abstand zu den Hochspannungsleitungen einhalten muss. Die Variante ED 4 ist realisierbar.

ED 5 - Querung der Sossenheimer Straße (Eschborn) mit einem lang gezogenen Brückenbauwerk (dicht an der Autobahnbrücke) und mit direkter Führung nördlich der BAB A 66 (Gebiet Eschborn und Sulzbach) sowie mit einem Brückenneubau über die BAB A 66 und anschließender Einmündung in die Trasse der RB 13 (auf Frankfurter Gebiet).

Ziel der Variante ED 5 ist es, den Zugang von Sossenheim aus (über die Fuß- und Radwegbrücke) gegenüber Variante ED 4 zu verkürzen. Der Abstand zur Autobahnbrücke ist auch hier zu wahren. Die Haltestelle würde u. U. auch über den Autobahnzu- und -abfahrten liegen und diese mit einer lang gezogenen Brücke überspannen. Die RTW Planungsgesellschaft versucht derzeit zu eruieren, welche Abstands-/Freihaltemaße, auch vor dem Hintergrund eines möglichen Umbaus des Eschborner Dreiecks, an dieser Stelle konkret einzuhalten sind. Eine Voranfrage bei der Autobahnverwaltung ist veranlasst. Für die Fortführung des Fahrwegs in Richtung Trasse der RB 13 gelten die Aussagen wie zu Variante ED 4. Die Variante ED 5 ist realisierbar.

Streckenabschnitt Bahnhof Höchst – Regionalbahnhof Flughafen

Die Westumfahrung des Industrieparks Höchst ist als Variante entfallen. Eine Prüfung der Brückenbücher der Werksbrücke West hatte zum Ergebnis, dass die Tragfähigkeit der Werksbrücke für die RTW nicht ausreichend ist.

Die betriebliche Planung für die Führung der RTW durch den Bahnhof Höchst ist noch nicht abgeschlossen. Grundsätzlich ist auszuführen, dass der Halt im Bahnhof Höchst und die Weiterführung der Trasse im Tunnel in die Leunastraße möglich sind. Primär geht es noch um Fragen der Baudurchführung unter laufendem Bahnbetrieb. Die derzeit noch stattfindenden Überprüfungen befassen sich mit Ansätzen zur Kostenoptimierung.

Durch den Entfall der Variante der Westumfahrung kann die RTW nur den Weg durch die Leunastraße nehmen. Für die Führung durch den Abschnitt der Leunastraße nördlich des Mains ist die Variantenüberprüfung noch nicht abgeschlossen.

Im Abschnitt südlich des Mains war die Führung der RTW abschnittsweise in Mittellage bzw. westlich der Leunastraße geplant. Im Bereich der Mittellage bleibt die (Straßen-) Richtungsfahrbahn Nord in ihrer heutigen Lage bestehen, die Richtungsfahrbahn Süd muss nach Westen verschoben werden, um den Platz zur Aufnahme der Gleise zu schaffen. Die Schwanheimer Düne ist von den Planungen der RTW deshalb nicht berührt.

Erste Planungen, das FFH Gebiet Schwanheimer Wald in einer Randlage zu befahren, wurden fallen gelassen. Die RTW wird nach aktuellem Planungsstand durch den Schwanheimer Knoten unter Inanspruchnahme eines geringen Geländeanteils der Stadt Kelsterbach zur Flughafenstrecke und von dort zum Regionalbahnhof Flughafen geführt (Anlage 2). Die Streckenführung wurde mit der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main abgestimmt.

gez.: Ebeling
begl.: Euler