

DER MAGISTRAT

Frankfurt am Main, 11.12.2015

Dezernat: VI Verkehr

Eingang Amt 01: 14.12.15, 11.15 Uhr

**Vortrag des Magistrats
an die Stadtverordnetenversammlung**

M 218

V - StR Stefan Majer
PB
H

Anhörung Ortsbeiräte 5 bis 8

Betreff

Vorplanung Regionaltangente West (RTW)

Vorgang

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 14.11.2013 § 3906 (M 188)
Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 13.12.2012 § 2508 (M 225)
Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 25.09.2008 § 4666 (M 153)
Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 01.03.2007 § 1539 (M 32)

Vertraulich: ja nein

Anlage(n): Pläne (Anlagen 1 - 10) - nicht vervielfältigt -

Begründung der Vertraulichkeit:

Vortrag

- Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, in öffentlicher Sitzung zu beschließen:
- Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, in nichtöffentlicher Sitzung zu beschließen:
- I. Der Vorplanung für die Regionaltangente West (RTW) wird gemäß den beigefügten Planunterlagen zugestimmt.
 - II. Es dient zur Kenntnis, dass die RTW Planungsgesellschaft mbH auf Grundlage der Vorplanung die weiteren Planungsschritte einleiten soll.
 - III. Es dient zur Kenntnis, dass der Vorplanungsbeschluss keine unmittelbaren Auswirkungen auf den Haushalt der Stadt Frankfurt am Main hat, da die Planung von der RTW Planungsgesellschaft betrieben wird und diese über entsprechende Mittel verfügt. In diesem Zusammenhang dient es ferner zur Kenntnis, dass die Europäische Kommission der RTW GmbH aus dem Programm „CONNECTING EUROPE - SEKTOR VERKEHR“ eine Finanzhilfe von bis zu 7,6805 Mio. € gewährt, die bei Nichtrealisierung der Planfeststellung zurückzuerstatten ist.

Gemäß der vorliegenden Kostenschätzung (Preisstand 2009) ist für die Realisierung der Maßnahme mit einem Gesamtinvestitionsbedarf in Höhe von ca. 376,2 Mio. Euro zu rechnen, wobei die Finanzierungsmodalitäten noch im Detail festzulegen sind.

BEGRÜNDUNG:

A - Zielsetzung

Die Regionaltangente West (RTW) ist im Gesamtverkehrsplan der Stadt Frankfurt am Main als Teil des Maßnahmenplans Schiene enthalten. Mit dem Gesamtverkehrsplan setzt die Stadt Frankfurt am Main den Rahmen für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in der Stadt. Ziel ist eine an Nachhaltigkeit orientierte, stadtverträgliche Abwicklung aller Mobilitätsbedürfnisse. Die Vermeidung von Verkehr, die Verlagerung von Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel und die verträgliche Abwicklung nicht vermeidbarer oder verlagerbarer Verkehre stehen dabei im Fokus. Die Schaffung von umsteigefreien Direktverbindungen im Liniennetz und die Vernetzung des öffentlichen Personennahverkehrs mit den anderen Verkehrsmitteln sollen intensiviert werden. Die RTW entspricht diesen Zielen.

Die Realisierung der RTW ist im Regionalplan Südhessen 2010 / Regionalen Flächennutzungsplan des Regionalverbands FrankfurtRheinMain als Planungsziel enthalten. Die Darstellung der RTW hier basiert auf dem Generalverkehrsplan 2000 des früheren Umlandverbands Frankfurt und einer darauf aufbauenden ersten Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2006. Für den Ballungsraum Frankfurt Rhein-Main enthält der Regionalplan sowohl die regionalplanerischen Festlegungen nach § 9 Abs. 4 HLPG als auch die Funktion eines gemeinsamen Flächennutzungsplanes nach § 204 BauGB mit flächennutzungsplanbezogenen Darstellungen nach § 5 BauGB (§ 13 Abs. 1 HLPG).

Die RTW ist Teil des Leitprojekts Frankfurt RheinMain^{plus} zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Eisenbahnknotens Frankfurt; weitere Teilprojekte sind die Ausbauten im S-Bahn-Netz, Neu- und Ausbaustrecken für den ICE-Verkehr und weitere Infrastrukturmaßnahmen, mit denen der Frankfurter Hauptbahnhof und seine Zulaufstrecken auf die Anforderungen des 21. Jahrhunderts ausgerichtet werden sollen.

Mit der Gründung der Planungsgesellschaft für die Regionaltangente West (RTW Planungsgesellschaft mbH) durch die beteiligten Gebietskörperschaften und den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) im Jahr 2008 wurde die konkrete Vorplanung für dieses Vorhaben begonnen. Die Stadt Frankfurt am Main ist an der Gesellschaft mit 1/3 der Geschäftsanteile beteiligt, das Land Hessen und der RMV halten je 1/6 der Anteile, das dritte Drittel der Anteile verteilt sich auf die Landkreise Hochtaunus, Main-Taunus und Kreis Offenbach sowie einzelne diesen Kreisen angehörende Städte.

Die RTW ist eine Zweisystembahn, die in der Region Frankfurt RheinMain von Bad-Homburg (Linie 1) und Frankfurt-Gewerbegebiet Praunheim (Linie 2) über Eschborn, Frankfurt-Sossenheim, Frankfurt-Höchst, Frankfurt-Flughafen und Frankfurt-Stadionbahnhof nach Neu-Isenburg (Linie 1) und Dreieich-Buchsschlag (Linie 2) verläuft. Beide RTW-Linien, die jeweils im 30-Minuten-Takt verkehren sollen und sich auf dem gemeinsamen Abschnitt von Eschborn bis Neu-Isenburg Bf zu einem 15-Minuten-Takt überlagern, sind an mehreren Umsteigepunkten mit dem S-Bahn- und dem U-Bahn-Netz verknüpft. Aus Gründen der Effizienz und der Ressourcenschonung sollen bestehende Gleisanlagen, insbesondere der DB AG, soweit es geht, mit benutzt werden. Die Neubauschnitte der RTW sollen vorzugsweise nach der Betriebsordnung der Straßenbahnen (BOStrab) errichtet werden, sofern nicht betriebliche Gründe eine Ausgestaltung nach der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) erforderlich machen. Aufgrund des Betriebskonzeptes - 15-Minuten-Takt auf dem gemeinsamen Abschnitt der beiden Linien - ist die Strecke der RTW grundsätzlich zweigleisig geplant. Das Zweisystemkonzept erfordert entsprechende Fahrzeuge, wie sie in anderen Regionen seit Jahrzehnten bereits erfolgreich eingesetzt werden, mit einer spezifischen Auslegung auf das RTW-Betriebsnetz.

Die barrierefreie Erreichbarkeit der RTW-Stationen wird über Aufzüge und Rampen gewährleistet. Fahrzeugseitig werden auf DB-Strecken sogenannte Schiebebretter zum Einsatz kommen, die die unterschiedlichen Fahrzeugbreiten zum Bahnsteig hin kompensieren. Die RTW-Bahnsteige werden eine Höhe von ca. 96 cm haben und damit der Regelhöhe der S-Bahnsteige der DB entsprechen. Einzelne Bahnsteige auf Mischverkehrsstrecken mit Höhen unter diesem Niveau werden über Klapprampen oder weiterentwickelte technische Lösungen erreicht.

Mit der RTW werden tangentielle Wege im weitgehend radial auf den Frankfurter Hauptbahnhof ausgerichteten Schienenpersonennahverkehrsnetz der Region abgekürzt. Die RTW wird dafür sorgen, dass bedeutsame Gewerbegebiete und somit Arbeitsplätze in der Stadt Frankfurt am Main direkt und ohne Umsteigen („Übereckfahrten“) und/oder in deutlich kürzeren Fahrtzeiten erreicht werden. Aus Frankfurter Sicht steht dabei insbesondere die direkte Verbindung des Flughafens mit dem Industriepark Höchst sowie den Gewerbegebieten Sossenheim (Wilhelm-Fay-Straße) und Praunheim im Fokus.

Im Jahr 2005 wurden an der Strecke der RTW insgesamt ca. 185.000 Arbeitsplätze festgestellt; für das Jahr 2020 werden über 200.000 Arbeitsplätze im engeren Umfeld der RTW prognostiziert. Es ist erklärtes Ziel des Magistrats, den werktäglich mit dem Auto nach Frankfurt am Main aus der Region Einpendelnden durch zusätzliche attraktive Mobilitätsangebote eine Alternative zur Autonutzung zu bieten. Von den prognostizierten 45.000 Fahrgästen pro Werktag auf der RTW ist ein Drittel auf die Verlagerung vom Pkw-Verkehr auf den ÖPNV infolge der RTW zurückzuführen. 30.000 Fahrgäste werden überwiegend von Teilabschnitten der S-Bahnen S1/S2 ab Höchst, S3/S4 ab Eschborn Süd, S5 ab Bad Homburg und S8/S9 ab Flughafen verlagert, die bislang Übereckfahrten über die Innenstadt vornehmen. Da vor allem in den letzten Jahren eine deutliche Zunahme der Nachfrage im S-Bahn-Verkehr zu verzeichnen ist, wird die RTW zu einer Entlastung des S-Bahn-Netzes im Kernbereich führen und dort Platzkapazitäten für eine weiter steigende Nachfrage frei machen.

Die RTW Planungsgesellschaft hat einen Antrag auf Förderung bei der Europäischen Union gestellt. Bei der Beurteilung des Antrags wurde die Wirksamkeit in Bezug auf die Verbesserung der Mobilität durch die RTW für die Metropolregion Frankfurt RheinMain von drei unabhängigen Gutachtern mit der Höchstnote versehen. Besonders hervorgehoben wurden dabei die Entlastung des Frankfurter Hauptbahnhofs sowie die verbesserte Anbindung des Frankfurter Flughafens. Die aus Sicht der EU Kommission erwartete Wirkung der RTW hat schlussendlich dazu geführt, dass die RTW als eines von europaweit sechs Projekten (und das einzige deutsche Projekt) für den Bereich der Transeuropäischen Netze/„Urbanen Knoten“ gefördert wird. Ferner hat die EU Kommission ausgeführt, dass die RTW ein hohes Potenzial für ein „Best-Practice“ Projekt und damit eine Vorbildfunktion für die Verbesserung des Modal Split in Metropolregionen in Europa hat.

B - Alternativen

Unter Bezugnahme auf den Gesamtverkehrsplan der Stadt Frankfurt am Main, der als ein Teilprojekt des Maßnahmenplans Schiene die RTW enthält, sowie unter Bezugnahme auf die in Folge von der Stadtverordnetenversammlung u. a. beschlossene Beauftragung der RTW-Planungsgesellschaft, die Planung des Projektes voranzutreiben als auch unter Bezugnahme auf das erklärte Ziel des Magistrats, den werktäglich mit dem Auto nach Frankfurt am Main aus der Region Einpendelnden durch zusätzliche attraktive Mobilitätsangebote eine Alternative zur Autonutzung zu bieten, bestehen zur vorliegenden Planung keine Alternativen.

C - Lösung

Die Trassierungsplanung erfolgt entsprechend der jeweiligen Vorschriften für EBO- beziehungsweise BOStrab-Strecken. Unterschiede bestehen u. a. im notwendigen Abstand zwischen den Gleisen, bei zulässigen Radien und Neigungen oder statisch zu berücksichtigenden Lasten im konstruktiven Ingenieurbau. Ferner werden entsprechend der geltenden Vorschriften Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

In der Vorplanung hat die RTW Planungsgesellschaft die Trassenführung aus der Machbarkeitsuntersuchung 2006 abschnittsweise auf mögliche Verbesserungen untersucht und dafür verschiedene Varianten entwickelt und gegeneinander abgewogen. Aus diesem Grund weicht die Trassierung mittlerweile in Teilabschnitten vom Planungsstand aus dem Jahr 2006 ab (Anlage 1 - Übersichtspläne 1-3).

a) Abweichende Trassierung zum Planungsstand aus dem Jahr 2006:

Nordwestzentrum:

Gemäß der Trassendarstellung im Regionalen Flächennutzungsplan (RegFNP) war die Anbindung des Nordwestzentrums (NWZ) als Endhaltestelle vorgesehen. Die RTW-Trasse wäre zwischen dem Praunheimer Weg und Hammerskjöldring im Bereich des von Bebauung weitgehend freigehaltenen Geländestreifens verlaufen, wobei die RTW am östlichen Ende in die Tunnellage übergehen müsste, damit sie unter dem Hammerskjöldring in Richtung NWZ geführt werden könnte. Die Endhaltestelle sollte in unmittelbarer Nähe der U-Bahn-Haltestelle Nordwestzentrum zu liegen kommen; eine Gemeinschaftshaltestelle wäre jedoch technisch nicht möglich.

Durch die Errichtung der Europäischen Schule wurde die Trasse der RTW überbaut. Die verfügbaren Restflächengestatten keine Vorbeifahrt. Ein Unterfahren der Europäischen Schule und damit die Verlängerung des Tunnelbauwerks scheiden aus Kostengründen und aus praktischen Gründen aus. Gegen eine einfache Tiefenlage neben der Europäischen Schule spricht, dass sich dort Versorgungsleitungen für das NWZ befinden, die nicht verlegt werden können, gegen einen Tunnel unter dem Schulgebäude selbst sprechen statische Gründe, die eine Tiefenlage des Tunnels in ca. 18 Metern unter Geländeoberkante bedeuten würden. Daher wurden diese Alternativen nicht weiterverfolgt. Die vertiefte Planung möglicher Alternativen zur Weiterführung der RTW in den Bereich Nordweststadt/Niederursel wurde zunächst zurückgestellt, sie kann jedoch zu einem späteren Zeitpunkt aufgegriffen werden.

Praunheim:

Im Bereich nördlich der Heerstraße befindet sich der Abzweig der Stadtbahnstrecke in der Ludwig-Landmann-Straße zur Zentralbahnwerkstatt der Verkehrsgesellschaft Frankfurt mbH (VGF). Diese Gleise können entgegen früherer Annahmen, die der Linienführung im RegFNP zugrunde lagen, ohne Umbaumaßnahmen, u. a. Verbreiterung des Gleisabstands, nicht für einen planmäßigen Linienbetrieb genutzt werden. Weitere Gründe sprechen gegen den Linienverkehr in diesem Korridor: zum Einfahren in die Ziegeleiallee/Ludwig-Landmann-Straße müssten enge Gleisradien trassiert werden, die für den Linienverkehr nachteilig sind und zu erhöhtem Verschleiß führen.

Die nur wenige Meter benachbarte Bebauung wäre zusätzlichem Lärm und Erschütterungen ausgesetzt. Der notwendige Schallschutz unterbräche die bestehenden Sichtbeziehungen zu den Grünflächen zwischen Heerstraße und BAB A5. Nach Abwägung mehrerer Varianten der Trassenführung zwischen der nördlichen Planstraße des Gewerbegebietes Praunheim Nord und der Elisabethenstraße (Stadtgrenze zu Eschborn) westlich der BAB A5 und der Bahnstrecke nach Bad Homburg wurde einer Führung der Vorzug gegeben, bei der die RTW von Südwesten kommend geradlinig in die nördliche Planstraße geführt wird. Auf diese Weise kann ein Brückenbauwerk über die Bahnstrecke Frankfurt - Bad Homburg eingespart werden. Die Stadtbahnstrecke wird durch die Ziegeleiallee verlängert und schließt an der nördlichen Planstraße an die RTW an.

Sossenheim/Eschborn:

Die Planung im RegFNP sah von Nordosten kommend eine Station im Bereich von Camp Phönix (Eschborn/Schwalbach), danach die Führung unter der A 66 bis zu einem Haltepunkt Sossenheim-Michaelstraße und die anschließende Überbrückung des Sulzbachtals vor, bevor die Haltestelle Dunantring und der Abzweig von der Bahnstrecke Höchst - Bad Soden erreicht wird. Aufgrund neuer gesetzlicher Vorgaben zur Barrierefreiheit sind Haltestellen im Bereich von Gleisrädern unter 500 m nicht mehr zulässig. Daher musste die Konfiguration der Haltestellen im Bereich Eschborn/Schwalbach/Sossenheim neu gefasst werden. Die drei ursprünglich in enger Folge vorgesehenen Haltestellen „Düsseldorfer Straße“ (Eschborn), „Camp-Phönix-Park (Schwalbach) und „Michaelstraße“ (Sossenheim) wurden verworfen und eine Haltestelle auf der RTW-Brücke über die Sossenheimer Straße angeordnet. Damit entfällt auch eine wesentliche Planungsprämisse, die die Führung der RTW durch das Landschaftsschutzgebiet „Sulzbachwiesen“ in Sossenheim zur Folge gehabt hätte. Die Trassenführung der RTW wurde daher auf das Gebiet der Gemeinde Sulzbach verlegt, in enger Bündelung mit der BAB A 66 und der Hochspannungstrasse. Die RTW überquert die BAB A66 mit einem Brückenbauwerk erst westlich des Sulzbachs, um in Sossenheim die Haltestelle Dunantring zu erreichen, die unmittelbar vor der Einmündung in die Bahnstrecke Höchst - Bad Soden angeordnet ist.

Höchst, Leunastraße:

Im Bereich des Kreuzungspunkts Leunastraße/Hoehster-Farben-Straße/Liederbacher Straße/Adolf-Haeuser-Straße („Leunaknoten“) war ursprünglich eine Unterquerung mit der RTW vorgesehen. In der Leunastraße sollten die Bahngleise zunächst in westlicher Seitenlage an die Oberfläche kommen und südlich der Emmerich-Josef-Straße in die Mittellage verschwenkt werden. Um eine bessere städtebauliche Integration der RTW-Trasse zu ermöglichen, wurde später eine Planung verfolgt, bei der der Tunnel gleich in Mittellage der Leunastraße mündet und die Trasse bereits nördlich des Kreuzungspunkts mit der Hostatostraße an die Oberfläche geführt wird. Der Leunaknoten ist aus mehreren Gründen mittlerweile weiteren planerischen Überlegungen zur Umgestaltung unterzogen worden. Zum einen war für die den Kreuzungsbereich überspannende Fußgängerbrücke eine Entscheidung zwischen Ersatzneubau oder ebenerdiger Führung der Fußgängerinnen und Fußgänger zu treffen. Zum zweiten führt die Planung der zentralen Omnibus-Haltestelle am Bahnhof Höchst zur Überprüfung der Fahrbeziehungen im Stadtbusverkehr. Zum dritten führt die Planung der RTW in der Leunastraße dazu, dass der Kreuzungspunkt mit der Emmerich-Josef-Straße aufgelöst werden muss, da dort eine Haltestelle eingerichtet werden soll, die die Ausfahrt vom Industriepark, aber auch den Linksabbieger von Norden an dieser Stelle nicht mehr gestattet. Für den Bereich der Leunastraße wurden daher umfangreiche Verkehrsflusssimulationen durchgeführt. Im Ergebnis kann sowohl auf den Ersatz der Fußgängerbrücke als auch auf die Führung der RTW im Tunnel unter dem Leunaknoten verzichtet werden. Alle Verkehre können mit hinreichender Qualität ebenerdig an den Knotenpunkten in der Leunastraße abgewickelt werden. Anhand der Simulationsergebnisse wurde die Aufteilung des Verkehrsraums auf die einzelnen Fahrspuren in mehreren Iterationen optimiert.

Schwanheim, Kelsterbacher Weg:

Im RegFNP war die Trassenführung der RTW im Erweiterungsgebiet des Industrieparks Höchst in Anlehnung an die bestehende Straßenführung (Elisabeth-Kuhn-Straße) mit einem Halt am Tor Süd vorgesehen. Der Durchfahrung der Erweiterungsfläche hat der Industriepark bereits im Anhörungsverfahren zum RegFNP widersprochen. Für die Erschließung der Arbeitsplätze auf dem südmainischen Gelände ist eine weiter östlich gelegene Haltestelle zweckmäßiger, da die Arbeitsplatzdichte dort deutlich höher ist als im westlich gelegenen Logistikbereich. In Abstimmung mit dem Industriepark wurde eine Trasse weiterverfolgt, die z. T. Parkplatzflächen des Industrieparks in Anspruch nimmt, aber die Erweiterungsfläche umfährt. Die Trasse ist nunmehr in enger Bündelung mit dem Kelsterbacher Weg auf dessen Südseite vorgesehen. Dieser Bereich ist als Landschaftsschutzgebiet und Aufforstungsfläche ausgewiesen und soll daher nur in Randlage befahren werden. Ein in diesem Bereich vorhandenes Gebäude mit Nebengebäuden muss bei dieser Trassenführung abgebrochen werden. Eine Führung der RTW östlich der Leunastraße oder südlich der B 40 ist wegen der FFH-Schutzgebiete „Schwanheimer Düne“ und „Schwanheimer Wald“ ausgeschlossen. Ebenso ist die Unterfahrung der Hochspannungstraße, die sich nördlich des Kelsterbacher Wegs befindet, in Längsrichtung nicht zulässig.

Die weitere Trassenplanung sieht vor, den Schwanheimer Knoten (Bundesstraßen B40/B43) zu durchfahren und ein kurzes Stück im Bereich des Kelsterbachs auf Kelsterbacher Gemarkung zurückzulegen. Ab der Geländestufe, die auch die Begrenzung des FFH-Gebiets nach Süden hin darstellt, wechselt die Trasse der RTW zurück auf Frankfurter Gemarkung. Dieser Waldbereich ist als Bannwald klassifiziert. Zur Reduzierung des Bannwaldeingriffs wurde eine Variante entwickelt, die bis südlich der Straße „Am Hinkelstein“ auf Kelsterbacher Gemarkung verläuft und dann wieder auf Frankfurter Gemarkung zurückgeführt wird. Dies würde das Versetzen von Hochspannungsmasten in Richtung Wohnbebauung erfordern und aufwändigere Brücken- und Stützbauwerke notwendig machen. Eine abschließende Bewertung und Abwägung der jeweils betroffenen Schutzgüter und Belange steht noch aus, sodass die Vorplanung hier noch in Varianten dargestellt ist.

b) Modifizierte RTW-Trasse

Hinweis: Die Plandarstellungen in den nachfolgend angesprochenen Anlagen folgen alle dem Prinzip, dass die von Praunheim über Höchst und Flughafen nach Neu-Isenburg aufsteigende Kilometrierung grundsätzlich im Planausschnitt von links nach rechts verläuft.

Bereich Praunheim Gewerbegebiet (Anlage 2):

Mit der Zurückstellung der Planung der RTW zum Nordwestzentrum entsteht eine vorläufige Endhaltestelle im Gewerbegebiet Praunheim, die im Zusammenhang mit einer Verlängerung der U6 als Umsteigehaltestelle zur U6 ausgebaut werden soll. Die Gleise befinden sich in Mittellage der geplanten Hupterschließungsstraße, die Haltestelle ist als Mittelbahnsteig mit barrierefreien Zugängen an beiden Enden geplant. Aufgrund der unterschiedlichen Wagenbodenhöhen von RTW und Stadtbahn sind hintereinanderliegende Teilbahnsteige mit entsprechenden Höhen vorgesehen, die über eine kurze Rampe miteinander verbunden sind. Die beiden Gleisachsen sind östlich der Haltestelle als gemeinschaftlich nutzbare Wendeanlage ausgestaltet, die noch vor der Steinbachauwe endet und in diese nicht eingreift.

Die RTW-Trasse verlässt in Richtung Eschborn/Sossenheim die geplante Hupterschließungsstraße geradlinig im Bereich der Straßenkurve nach Süden in Richtung auf die Ludwig-Landmann-Straße und steigt mittels einer Dammführung an, um über die BAB A5 geführt zu werden. Die Erweiterungsplanungen für die BAB A5 sind im Brückenbauwerk berücksichtigt. Die Brücke über die Bahnstrecke Frankfurt - Bad Homburg auf Eschborner Gemarkung wird auch von der zweiten RTW-Linie in der Fahrtrichtung nach Bad Homburg genutzt. Die Anbindung der RTW an die Bahnstrecke muss wegen der dichten Zugfolge der S-Bahn und Taunusbahn höhenfrei, also ohne Kreuzung des Gegenverkehrs, erfolgen und so trassiert sein, dass die RTW möglichst mit der auf EBO-Strecken zugelassenen Höchstgeschwindigkeit für Zweisystemfahrzeuge von 90 km/h ein- und ausfahren kann.

Bereich Sossenheim / Eschborn (Anlage 3):

Die RTW verläuft entlang der Stadtgrenze Frankfurt/Eschborn, mal auf der einen, mal auf der anderen Seite als Streckenabschnitt nach BOStrab. Drei Haltestellen erschließen die Gewerbegebiete Eschborn-Ost (Helfmannpark), Eschborn-Süd/Sossenheim (Wilhelm-Fay-Straße) und Camp Phoenix Park (Eschborn/Schwalbach). Die RTW-Strecke verläuft im Bereich der Haltestelle Eschborn-Ost zunächst geländenah auf Eschborner Gemarkung. Die Erschließungswirkung für das Frankfurter Stadtgebiet ist gering, gleichwohl ist ein ausreichendes B+R-Angebot an dieser Stelle vorzusehen. Im weiteren Verlauf quert die RTW-Trasse den parallelen Wirtschaftsweg (Elisabethenstraße) sowie die Stadtgrenze und steigt im Zulauf auf die Brücke über die Lorscher Straße (L 3005) und den zukünftigen Turmbahnhof Eschborn Süd in Dammlage an. Östlich des Westerbachs wechselt die Hochlage der Trasse von der Dammlage auf eine Brücke. In Eschborn-Süd besteht die barrierefreie Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn mittels Aufzügen zwischen den beiden annähernd rechtwinklig zueinander liegenden Bahnsteigebenen. Der westliche Bahnsteig wird über einen Stichweg an den geplanten Fuß- und Radweg am Nordostrand des Gewerbegebiets Sossenheim angebunden. Die Strecke verläuft weiter als Brücke bis über die Wilhelm-Fay-Straße und fällt danach langsam wieder auf Geländenniveau ab.

Im Bereich der größten Annäherung der RTW-Trasse an die Rampen des Eschborner Dreiecks (A 66/A 648) wechselt die Trasse wieder auf Eschborner Gemarkung und steigt im Zulauf auf den nächsten großen Kreuzungspunkt über die Sossenheimer Straße im Bereich der Anschlussstelle Eschborn wieder an. Von der auf der RTW-Brücke über der Sossenheimer Straße geplanten Station wird es eine direkte barrierefreie Verbindung zum Fuß- und Radweg zwischen Sossenheim und Eschborn entlang der Ostseite der Landesstraße L3006 (Siegener Straße/Sossenheimer Straße) geben, außerdem eine barrierefreie Rampe zum Camp Phönix Park. In Verbindung mit der von Hessen Mobil geplanten Aufweitung der Autobahnunterführung auch für den Fuß- und Radverkehr kommt dieser Station auch eine verkehrliche Bedeutung für die nördlichen Siedlungsbereiche von Sossenheim zu. Die RTW-Trasse fällt im weiteren Verlauf wieder ab auf Geländeneiveau und schmiegt sich nördlich an die A 66 und die parallel verlaufende Hochspannungstrasse an.

Abschnitt Dunantring bis Bahnhof Höchst (Anlage 4):

Die RTW-Trasse verläuft nördlich der A 66 im Bereich der Gemeinde Sulzbach und überquert, den natürlichen Geländeverlauf nutzend, anschließend das Sulzbachtal und die BAB A66 (und damit die Stadtgrenze zu Frankfurt am Main) mit einem durchgehenden Brückenbauwerk auf Höhe der Dunantsiedlung. Die Haltestelle Dunantring befindet sich zwischen dem Wirtschaftsweg und der Bahnstrecke nach Bad Soden. Die Führung des Wirtschaftswegs wird angepasst. Hier wechselt die RTW zur Betriebsform EBO und mündet in die Bad Sodener Bahn ein.

Die Bad Sodener Bahn wird im weiteren Verlauf bis zum Bahnhof Höchst wegen der zusätzlichen RTW-Zugfahrten zweigleisig ausgebaut. Auf dieser Strecke verkehren dann in Zukunft die Regionalbahnlinie 13 nach Bad Soden und die RTW gemeinsam. Das erforderliche zweite Gleis kann auf dem bestehenden Bahngelände angeordnet werden, der Bahndamm kann nach Umbauten mit zwei Gleisen auf der Dammkrone versehen werden, ohne dass er am Fuß verbreitert werden muss. Teilweise sind dafür Stützwände im unteren Bereich erforderlich. Alle Brückenbauwerke werden erneuert bzw. angepasst.

Ab der Haltestelle Dunantsiedlung verläuft die Trasse wie im Bestand geländenah und quert den Sossenheimer Weg mit einem beschränkten Bahnübergang. Die südlich des Sossenheimer Wegs liegende Haltestelle Sossenheim Bf. wird für den zweigleisigen Betrieb ausgebaut und erhält auch auf der Westseite einen Bahnsteig. Beide Bahnsteige sind nicht nur von Norden vom Sossenheimer Weg her erreichbar, sondern auch nach Süden direkt an die benachbarten Quartiere angeschlossen. Zusätzlich wird im Bereich der Haltestelle eine barrierefreie Querung der Bahnstrecke vorgesehen. Im weiteren Verlauf steigt die Strecke dann langsam an. Südlich der bestehenden Fußgängerunterführung an der Karl-Blum-Allee ist dann eine neue Haltestelle Höchst-Stadtpark vorgesehen, die ebenfalls jeweils an beiden Bahnsteigenden Zugänge erhalten soll. Der nördliche Zugang wird barrierefrei vorgesehen und erhält eine weitere Unterführung der Bahnstrecke, die auch für den Radverkehr nutzbar sein soll. Im weiteren Verlauf sind dann abschnittsweise Stützwände erforderlich, um den Flächenbedarf der zweigleisigen Strecke auf dem bestehenden Bahnareal darstellen zu können.

Höchst Bf (Anlage 5):

Die ursprünglich vorgesehene Führung der RTW an den Bahnsteig 4 in der Mitte des Bahnhofs erwies sich als nicht realisierbar, da zum einen ein zu aufwändiger Umbau der Weichenanlagen im Ostkopf des Bahnhofs erforderlich geworden wäre und zum anderen zahlreiche Zugkreuzungen mit den Zügen der Königsteiner Bahn, der Regionalexpress-Züge nach Limburg und der Zugbewegungen von und zu der Reisezug-Reinigungsanlage keinen stabilen Betrieb zugelassen hätten. Die geringsten betrieblichen Abhängigkeiten entstehen bei der Führung der RTW an den nördlichsten Bahnsteig 6. Die Königsteiner Bahn muss dafür an den benachbarten Bahnsteig 5 verlegt werden. Die beiden nördlichen Bahnsteige 5 und 6 werden geometrisch an das veränderte Gleisbild angepasst. Am Bahnsteig 5, der dafür drei Bahnsteigkanten für zwei Durchgangsgleise und ein Stumpfgleis erhält, halten die Königsteiner Bahn und die in Höchst endende Bad Sodener Bahn. Die RTW-Trasse verlässt den Bahnhof Höchst in Richtung Westen über eine abfallende Rampe und unterquert das Gleisfeld etwas unterhalb des Niveaus des umliegenden Geländes. Der westliche Teil des Bahnsteigs 6 wird deshalb zurückgebaut. Durch die Unterquerung des Gleisfeldes ist es erforderlich, den Durchlass des Liederbachs durch den Bahndamm nach Westen bis an die Unterführung der Liederbacher Straße zu verschieben.

Leunastraße Nord (Anlage 6):

Durch einen Verzicht auf eine Untertunnelung des Leunaknotens und die damit verbundene Rampe in der Leunastraße wird eine städtebaulich harmonische Lösung möglich. Die RTW kommt auf Geländeneiveau aus dem Bahndamm und quert den Leunaknoten ebenerdig. Über eine Mikrosimulation wurde die verkehrliche Leistungsfähigkeit des neuen Leunaknotens mit RTW bestätigt. Dabei ist berücksichtigt, dass durch die RTW-Planung Abbiegebeziehungen im weiteren Verlauf der Leunastraße aufgegeben und entsprechende Verkehrsbeziehungen teilweise auf den Leunaknoten verlagert werden müssen. Die Gleise sollen als Rasengleis gestaltet werden und verlaufen in der Straßenmitte auf besonderem Bahnkörper, die Haltestelle der RTW in der Leunastraße besteht aus einem Mittelbahnsteig mit stirnseitigem, barrierefreiem Zugang an beiden Bahnsteigenden und mit Übergängen zu beiden Seiten der Straße. Sie entspricht dem Standard von VGF-Stadtbahnhaltestellen auf Frankfurter Stadtgebiet. Die Verkehrsfunktion der Ausfahrt vom Tor Ost bzw. von den vorgelagerten Parkplatzflächen Richtung Norden wird auf den Knotenpunkt Hostatostraße verlegt und damit mit der Zufahrt zusammengefasst; die Straßenführung Richtung Tor Ost wird angepasst. Die Pläne zeigen hierzu die für die Umsetzung der RTW-Planung funktional mindestens erforderlichen Anpassungen. Diese Fiktivplanung wird gemeinsam mit dem Industrierparkbetreiber Infraser v weiter abgestimmt.

In der Engstelle der Leunastraße südlich der Paulistraße wird der Rückbau von drei Häusern erforderlich (Paulistraße 1, Leunastraße 15 und 13; zwei dieser Häuser befinden sich bereits im Eigentum der Stadt Frankfurt am Main). Im Zuge der Neuplanung ist auch eine durchgehend anforderungsgerechte Führung des Fuß- und Radverkehrs vorgesehen.

Leunastraße Süd bis Schwanheimer Knoten (Anlage 7):

Die RTW Trasse verläuft über die Leunabrücke ebenfalls in Mittellage. Im weiteren Verlauf wird das FFH Gebiet „Schwanheimer Düne“ ebenso wenig tangiert wie das FFH Gebiet "Schwanheimer Wald". Der Straßenquerschnitt wird nach Westen verbreitert. An der Einmündung der Robert-Schnitzer-Straße verlässt die RTW den unmittelbaren Straßenraum der Leunastraße und verläuft westlich parallel davon bis zur Haltestelle "Industriepark Süd" in unmittelbarer Nähe zum Tor H 813, das auch dem Besucherverkehr zum Industriepark dient. Um auch den Naherholungsbereich „Schwanheimer Düne“ an diese Haltestelle anzubinden, ist am südlichen Bahnsteigzugang eine Fußgänger-Lichtsignalanlage an der Leunastraße vorgesehen. Die durch die RTW-Trasse tangierten Amphibien-Leiteinrichtungen westlich der Leunastraße werden entsprechend versetzt und angepasst.

Die RTW-Trasse schwenkt im weiteren Verlauf nach Ost und quert den Kelsterbacher Weg, der als Wirtschaftsweg klassifiziert ist, mittels eines Bahnübergangs. Sie verläuft anschließend gebündelt mit dem Kelsterbacher Weg und damit unmittelbar südlich entlang des Schutzstreifens der dortigen Hochspannungsleitung. Der Eingriff in die Flächen zwischen Kelsterbacher Weg und der südlich parallel verlaufenden Bundesstraße kann so minimiert werden. Das in Privatbesitz befindliche Bestandsgebäude Kelsterbacher Weg 75 muss jedoch für diese gebündelte Führung abgebrochen werden. Die RTW-Strecke steigt im weiteren Verlauf in Dammlage an, um über die Kreisstraße K162 geführt zu werden. Mit Hessen Mobil wurde einvernehmlich die weitere Trassenführung durch den Schwanheimer Knoten festgelegt, mit der das unmittelbar südöstlich angrenzende FFH-Gebiet "Schwanheimer Wald" umfahren wird.

Schwanheimer Knoten bis Anschluss an Flughafenbahnstrecke (Anlage 8):

Südlich des Schwanheimer Knotens bis zum Bereich des Kelsterbachs verläuft die RTW auf Kelsterbacher Gemarkung und steigt in Richtung der dortigen Geländestufe weiter an. Für die Rückführung der RTW auf Frankfurter Stadtgebiet und die planfreie Einschleifung in die Flughafenstrecke gibt es derzeit noch zwei Varianten mit unterschiedlichen Auswirkungen auf die zu berücksichtigenden Schutzgüter. Eine abschließende Bewertung und Abwägung der Belange steht noch aus, sodass die Vorplanung hier noch in Varianten dargestellt ist. Nach der Einbindung in die S-Bahnstrecke von Kelsterbach zum Flughafen nutzt die RTW die vorhandenen bzw. geplanten Gleisanlagen über den Flughafen-Regionalbahnhof und die neue Station Gateway Gardens bis zum Bahnhof Frankfurt Stadion.

Bereich Bahnhof Frankfurt-Stadion (Anlagen 9.1 bis 9.3):

Im Bahnhof Frankfurt-Stadion muss die RTW die am nördlichen Rand des Gleisfeldes in Richtung Niederrad verlaufende S-Bahn-Strecke verlassen. Zur Fortsetzung der RTW in Richtung Neu-Isenburg müssen die gesamten Gleisanlagen gequert werden, was wegen der hohen Zugzahlen höhenfrei erfolgen muss. Die ursprüngliche Lösung sieht die Erweiterung des Bahnhofs um einen weiteren Bahnsteig vor, sodass RTW und S-Bahnen an unterschiedlichen Bahnsteigkanten halten und so ggf. auftretende Verspätungen abgepuffert werden können. Die Querung der Bestandsgleise der DB AG kann baulich als Unterführung (Anlage 9.1) oder als Brücke (sogenannte „kleine Brückenlösung“, Anlage 9.2) realisiert werden. In beiden Fällen ist zur Aufwandsminimierung eine eingleisige Trassierung vorgesehen. Aufgrund der besonderen Grundwassersituation im Bereich des Bahnhofs mit den nahegelegenen Trinkwasserbrunnen der Wasserwerke Goldstein und Forsthaus und den sie umgebenden Wasserschutz-zonen wurde darüber hinaus eine dritte Planungsvariante entwickelt, die ohne den Bau eines neuen Bahnsteigs und die dafür erforderliche Flächeninanspruchnahme nördlich der bestehenden Gleisanlagen auskommt und dafür eine aufwändigere Brückenkonstruktion mit einer durchgehend zweigleisigen Trassierung erfordert. Diese sogenannte „große Brückenlösung“ (Anlage 9.3) vermeidet bestmöglich, dass Wasserschutz-zonen der Kategorie WSZ II betroffen sind, sie ist jedoch hinsichtlich der betrieblichen Leistungsfähigkeit des gesamten Bahnknotenpunkts noch nicht untersucht. Eine abschließende Bewertung und Abwägung der jeweils betroffenen Schutzgüter und Belange steht noch aus, so dass die Vorplanung auch hier noch in Varianten dargestellt ist.

Bereich Mörfelder Landstraße bis Stadtgrenze Neu-Isenburg (Anlage 10):

Östlich des Bahnhofs Frankfurt Stadion verläuft die RTW-Trasse zweigleisig entlang der vorhandenen Gleisanlagen. Im Bereich der Überführung der Mörfelder Landstraße verdrängt die Trasse die bestehende bahnparallele Fußgängerbrücke über die Mörfelder Landstraße für die ein barrierefreier Ersatz südlich der erweiterten Bahnanlage vorgesehen wird. Der im weiteren Verlauf verdrängte bahnparallele Weg wird ebenfalls neu hergestellt. Der heute eingleisige Abzweig Forsthaus von der in West-Ost-Richtung verlaufenden Eisenbahnstrecke Mainz - Frankfurt-Südbahnhof auf die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Eisenbahnstrecke in Richtung Darmstadt wird für die RTW um ein Gleis erweitert. Das erfolgt weitgehend auf bestehenden Bahnflächen und unter Mitbenutzung bestehender Brückenwiderlager an der Isenburger Schneise. Auch im weiteren Verlauf ist zunächst eine eingleisige Erweiterung der vorhandenen Gleisanlagen auf der Westseite ausreichend. Erst im Bereich des bestehenden Überwerfungsbauwerks von S-Bahn-Strecke und Fernbahnstrecke nach Darmstadt ist eine zweigleisige Erweiterung der Bahnanlagen mit entsprechenden Flächeninanspruchnahmen auf der Westseite erforderlich. Ein bahnparalleler Wirtschaftsweg muss auf einer Länge von etwa 300 m etwas verlegt werden. Im Bereich der Überführung der Autobahn A3 reicht wiederum eine eingleisige Erweiterung der Bahnanlagen. Für den vorhandenen Wirtschaftsweg besteht im Bauwerksbereich noch ausreichende lichte Breite. Wenige 100 Meter südlich der Autobahnüberführung verlässt die RTW-Trasse kurz vor der Station Neu-Isenburg Bahnhof das Stadtgebiet Frankfurt.

D - Kosten

Die Investitionskosten für die Infrastruktur belaufen sich nach aktueller Kostenschätzung auf ca. 376,2 Mio. Euro (Preisstand 2009) Für die Realisierung des Vorhabens sind die Finanzierungsmodalitäten noch festzulegen. Das Vorhaben ist im Förderprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) angemeldet. Die Fortführung des GVFG über den 31.12.2019 hinaus wurde im September 2015 beschlossen. Damit wurde eine wichtige Grundlage zur Realisierung der RTW geschaffen.

An den Planungskosten, die bis zur Planfeststellung mit rund 26,5 Mio. Euro abgeschätzt werden, ist die Stadt Frankfurt mit einem Betrag von 1,251 Mio. € als Anschubfinanzierung im Jahr 2008 und 11,008 Mio. € ab dem Jahr 2012 beteiligt; diese Mittel sind durch Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung bereits verpflichtet. Durch die Entscheidung der EU Kommission die RTW-Planungen mit bis zu 7,6805 Mio. € zu fördern, ist die Finanzierung bis zum Planfeststellungsbeschluss gesichert. Es ist beabsichtigt, weitere Anträge auf Förderung bei der EU Kommission zu stellen, und zwar für die Planungskosten der weiteren Leistungsphasen und für den Bau der Infrastruktur; hier können Mittel in Höhe bis zu ca. 100 Mio. € erreicht werden.

gez.: Feldmann
begl.: Lenz