

DER MAGISTRAT

Frankfurt am Main, 07.07.2008

Dezernat: VI - Verkehr

Eingang Amt 01: 07.07.2008, 13.45 Uhr

**Bericht des Magistrats
an die Stadtverordnetenversammlung**

B 415

V - StR Lutz Sikorski

Anhörung Ortsbeiräte 5 bis 7

Betreff

Planungsstand der Regionaltangente West (RTW)
Schwerpunkt Praunheim, Rödelheim, Sossenheim, Höchst

Vorgang

a) Beschluss der Stadtverordnetenversammlung	vom	§
b) Antrag der	vom	NR
c) Etat-Antrag der	vom	E
d) Anregung des Ortsbeirats	vom	OA
e) Etat-Anregung des Ortsbeirats	vom	EA
f) Anregung der KAV	vom	K
g) Anfrage der Fraktion DIE LINKE	vom 17.04.2008	A 507
h) Initiative des Ortsbeirats	vom	OI
i) Beschluss des Ortsbeirats	vom	§
j) Zwischenbericht des Magistrats	vom	B

Internet-Aufnahme der Vorlage: ja nein

Internet-Aufnahme der Anlage(n):

Keine Internet-Aufnahme der Anlage(n):

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

Der Magistrat wird beauftragt folgende Fragen zu beantworten:

1. Welchen Stand haben die Planungen zur RTW erreicht?
2. Wer betreibt die RTW-Planungen zurzeit federführend?
3. Welches sind die nächsten Planungs- bzw. Realisierungsschritte?
4. Gibt es für die weiteren Planungsschritte einen Zeitrahmen und wenn ja, wie sieht dieser aus?
5. Wurden für das Projekt bereits Grundstücke erworben oder steht dieser Grunderwerb in absehbarer Zeit an? Falls ja, welche Grundstücke sind hiervon betroffen? Falls nein, wann stehen evtl. Grundstückskäufe an und welche Grundstücke sind hiervon betroffen?
6. Welche Schallschutzmaßnahmen sind entlang der Strecke auf Frankfurter Stadtgebiet geplant?

7. Wie hoch sind die aktuell geplanten Fahrgastzahlen für die RTW-Haltepunkte Bahnhof-Sossenheim, Dunantring und Michaelstraße?
8. Wie und von wem wurden die Fahrgastzahlen ermittelt?
9. Wie hoch ist der derzeitige gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Quotient der RTW und welche Faktoren haben diesen in der jüngsten Vergangenheit, sowohl positiv als auch negativ, beeinflusst?
10. In welcher Höhe wurden die Investitionskosten für den Brückenneubau zwischen dem geplanten Haltepunkt Michaelstraße und dem Haltepunkt Camp-Phönix-Park Eschborn veranschlagt?
11. Wie hoch ist der Flächenverbrauch des oben genannten Brückenneubaus?
12. Welche Baumaßnahmen wurden bisher zwischen dem geplanten Haltepunkt Dunantring und dem geplanten Haltepunkt Michaelstraße vorgesehen? Auf Grund der Höhenunterschiede in diesem Bereich muss eine Brücke oder ein entsprechender Wall gebaut werden. Bitte beziffern Sie die notwendigen Investitionskosten in diesem Bereich und machen Sie Angaben über den Flächenverbrauch dieser Baumaßnahme.
13. Wurden für den Neubaustreckenbereich durch die Sulzbachwiesen Alternativstrecken untersucht. Falls ja, welche und mit welchem Ergebnis? Falls nein, wann ist mit Alternativ.untersuchungen zu rechnen?

Zwischenbericht:

Bericht:

Der Magistrat hat den derzeit federführend zuständigen Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) um Stellungnahme zu dem Fragenkatalog gebeten. Die nachfolgenden Ausführungen basieren auf der Antwort des RMV.

zu 1.

Die Planungen zur RTW befinden sich im Stadium der Vorentwurfsplanung.

zu 2.

Bislang wurden die Planungen federführend von der RMV GmbH unter Beteiligung der räumlich betroffenen ÖPNV-Aufgabenträger und in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen betrieben.

zu 3.

Es ist vorgesehen, für die weitere Planung eine Gesellschaft einzurichten. Im Kreis der Aufgabenträger werden gegenwärtig Fragen der konkreten Organisation und Finanzierung der Gesellschaft beraten.

zu 4.

Nach dem bestehenden Zeitplan ist eine Inbetriebnahme der RTW für 2016 vorgesehen.

zu 5.

Die Stadt Frankfurt a. M. hat bisher keinen Grundstückserwerb für die RTW vorgenommen. Grundsätzlich bemisst sich bei Infrastrukturvorhaben der Bedarf an ggf. zu erwerbenden Grundstücken aus dem Flächenbedarf der planfestgestellten Planung. Es wird zu gegebener Zeit Aufgabe der unter 3. angesprochenen Planungsgesellschaft sein, die notwendigen Schritte zum Grunderwerb einzuleiten.

zu 6.

Die aus den Anforderungen an den Schallschutz im gesetzlich festgelegten Rahmen resultierenden Maßnahmen sind im Rahmen der konkretisierenden Planungen festzulegen.

zu 7. und 8.

Fahrgastprognosezahlen für die RTW wurden nicht "geplant" sondern im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung mithilfe eines bundesweit standardisierten Bewertungsverfahrens von einem auf diese Untersuchungen spezialisierten Büro ermittelt. Den Ergebnissen zufolge steigen im Abschnitt Sossenheim die Besetzungszahlen der RTW von Eschborn nach Höchst kontinuierlich um 2.900 Fahrten pro Tag an (Summe beider Fahrtrichtungen).

zu 9.

Im Zuge einer Überprüfung der für die Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführten Planung und Kostenschätzung wurden Verbesserungsvorschläge insbesondere für Kreuzungsbauwerke entwickelt, die teils kostengünstiger bei gleicher Trassierung, teils aufwändiger zugunsten einer besseren Trassierung sind. Für den Abschnitt Sossenheim wurden keine Veränderungen vorgeschlagen. Der Nutzen-Kosten-Quotient ist in der Summe der vorgeschlagenen Änderungen konstant geblieben. Außerdem wurden die wechselseitigen Einflüsse mit dem städtebaulichen Projekt "Gateway Gardens betrachtet. Das Fahrgastaufkommen in Gateway Gardens führt zu Fahrgastzuwächsen auf der RTW und die RTW zu einem höheren ÖPNV-Anteil am gesamten Zielverkehr Gateway Gardens. Die beiden Vorhaben unterstützen einander gegenseitig. Der Nutzen-Kosten-Quotient für die RTW steigt dadurch an und wird nunmehr auf 1,17 beziffert.

zu 10.

Eine objektspezifische Kalkulation für einzelne Maßnahmenbestandteile ist Teil der noch durchzuführenden Planungen.

zu 11.

Im Bereich Sossenheim ist die Trasse als zweigleisige Strecke mit einer Regelbreite von ca. 8,5 Metern geplant. Der konkrete Flächenbedarf aufgrund ggf. erforderlicher Dämme, Einschnitte und Ingenieurbauwerke wird im Rahmen der noch durchzuführenden Planungen ermittelt.

zu 12.

Wesentliche Kunstbauwerke in diesem Abschnitt sind neben den Haltepunkten

- die Unterquerung der BAB 66 im Bereich der Anschlussstelle Eschborn/Sossenheim,
- die Brücke über den Sulzbach,
- Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Dunant-Siedlung,
- die Einfädelung der RTW-Strecke in die Sodener Bahnstrecke,
- die Erweiterung der Sodener Bahnstrecke um ein zweites Gleis mit Anpassungen des Bahnübergangs Sossenheimer Weg und des Haltepunkts Sossenheim.

Zu den Investitionskosten und dem Flächenbedarf siehe Antworten zu 10. und 11..

zu 13.

Im Rahmen der Anregung des Ortsbeirates 6 vom 31.10.2006, OA 203 wurden folgende Varianten geprüft:

1. vom Bahnhof Sossenheim kommend, eng an der Südseite der Autobahn verlaufend, über den Haltepunkt Michaelstraße zum Gewerbegebiet Wilhelm-Fay-Straße und von dort auf die bisher geplante Trasse;
2. vom Bahnhof Sossenheim kommend, über die Autobahn und nördlich der Autobahn zum Camp Eschborn und weiter wie bisher geplant. Dabei sollte ein leistungsfähiges Buspendelsystem zum Bahnhof Sossenheim in die Planung integriert werden, um den geplanten Haltepunkt an der Michaelstraße überflüssig zu machen.

Der Bericht des Magistrats vom 05.03.2007, B 130 führt hierzu aus:

„Unter der Federführung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) wurde zur Klärung offener Fragen aus der Nutzen-Kosten-Untersuchung in einer Vorplanungsstudie zur Regionaltangente West (RTW) die grundsätzliche technische Machbarkeit der RTW sowie die Kostenschätzung überprüft und die erforderlichen Baumaßnahmen aufgezeigt.

Im Rahmen dieser Untersuchung wurde eine Trassierung im Sinne der Variante 2 der OA 203 –Führung der RTW nördlich der A66 bei Verzicht auf den Haltepunkt Sossenheim-Nord (Michaelstraße) – im Grundsatz geprüft. Die Gutachter haben diese Lösung als technisch machbar bewertet, sehen aber Erschließungsnachteile (Verzicht auf den Haltepunkt Sossenheim-Nord) und als Ergebnis der erforderlichen Trassierung zusätzliche Flächeninanspruchnahmen sowie Fahrtzeitverlängerungen. Daher wurde diese Variante nicht weiter verfolgt.

Zur Variante 1 wurde keine Detail-Untersuchung durchgeführt. Es kann jedoch bereits nach erfolgter einfacher Betrachtung der vorgeschlagenen Streckenführung festgestellt werden, dass diese Trasse durch die zusätzliche Querung einer weiteren Autobahn (A648) mit erheblichen Mehrkosten verbunden wäre, wodurch das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die Gesamtmaßnahme beeinträchtigt würde.

gez.: Ebeling
begl.: Euler