



Herrn Manfred Koch
Sprecher der Bürgerinitiative
RTW Sossenheim
Auf der Schanz 7
65936 Frankfurt

Der Verbandsvorstand

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht: 17.04.2008 (E-Mail)
Unser Zeichen: Kw

Ansprechpartner: Herr Kleinwächter
Abteilung/Bereich: Verkehr
Telefon: +49 69 2577-1580
Telefax: +49 69 2577-41580
E-Mail: ernst.kleinwaechter@planungsverband.de

27. Mai 2008

Regionaltangente West im Bereich Sossenheim

Sehr geehrter Herr Koch,
sehr geehrte Damen und Herren,

nach Abstimmung zwischen den Fachabteilungen in unserem Hause möchten wir Ihre Anfrage vom 17.03. bzw. 17.04.2008 gerne beantworten.

Die Trasse der Regionaltangente West ist im gültigen Regionalplan Südhessen als abgestimmte Planung sowie im gültigen Flächennutzungsplan des früheren Umlandverbandes Frankfurt als Vermerk gem. §5(4) BauGB enthalten. Dies gilt auch für den von Ihnen angesprochenen Bereich bei Frankfurt-Sossenheim.

Diese Trasse wurde daraufhin in den Vorentwurf des Regionalen Flächennutzungsplanes übernommen. Der Plan befindet sich nach einer ersten Beteiligung der Öffentlichkeit in der verwaltungsseitigen Behandlung der eingegangenen Anregungen und wird in Kürze zu den Beratungen der Regionalversammlung Südhessen bzw. der Verbandskammer des Planungsverbandes weiter geleitet. Die Beratungen werden voraussichtlich Ende dieses Jahres mit den Beschlussfassungen durch die beiden Gremien über die Offenlage des Planes abgeschlossen sein. Danach besteht für alle betroffenen Kommunen, Träger öffentlicher Belange und Bürger noch einmal die Möglichkeit, Anregungen und Bedenken geltend zu machen.

Aktuell erfolgt die Konkretisierung und Weiterführung der Planung durch den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV). Insofern müssen wir Sie insbesondere hinsichtlich Ihrer konkreten Fragen zum aktuellen Planungsstand, dem vorgesehenen Zeitrahmen der Umsetzung, und den aktuellen Kostenschätzungen und Detailfragen zu einzelnen vorgesehenen Bauwerken an den RMV verweisen. Wir haben Ihre Anfrage dorthin weiter geleitet. Die Kolleginnen und Kollegen werden Ihnen diesbezügliche Fragen direkt beantworten.

Ob und inwieweit seitens der Stadt Frankfurt in diesem Zusammenhang bereits Grunderwerb im Bereich Sossenheim getätigt wurde, entzieht sich unserer Kenntnis. Fragen des Lärmschutzes sind im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zwingend im Rahmen des anstehenden Planfeststellungsverfahrens durch fundierte Untersuchungen zu klären. Derzeit kann

Seite 2 zum Schreiben vom **27. Mai 2008**
an die Bürgerinitiative RTW Sossenheim

hierzu noch keine Aussage gemacht werden. Soweit sich hieraus im Bereich Sossenheim ein Erfordernis zur Realisierung aktiver Lärmschutzmaßnahmen ergibt, verweisen wir darauf, dass diese im Nebeneffekt ggf. auch teilweise als Lärmschutz gegenüber der A 66 dienen können, die im Bereich Sossenheim aufgrund ihrer hohen Belastung sicher die dominante Lärmquelle darstellt. Ein Anspruch auf Lärmschutz gegenüber der A 66 besteht jedoch gegenwärtig nicht, da dort keine wesentlichen Ausbaumaßnahmen vorgesehen sind.

Die zu erwartenden Fahrgastzahlen wurden mit Hilfe einer Potenzialabschätzung im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (hierzu wurde ein bundesweit einheitliches, standardisiertes Bewertungsverfahren verwendet) ermittelt. Sie wurden nicht „geplant“ oder gar willkürlich gesetzt. Demnach ist davon auszugehen, dass die Zahl der täglichen Fahrgäste (Fahrzeugbesetzung in der Summe aller Fahrzeuge in Richtung und Gegenrichtung) im Bereich der drei geplanten Sossenheimer Haltepunkte von rd. 8.900 (in bzw. aus Richtung Eschborn) auf rd. 11.800 (in bzw. aus Richtung Frankfurt-Höchst) ansteigt. Die geschätzten Zahlen der Einsteiger, Aussteiger und Umsteiger (von und zu anderen Linien des öffentlichen Nahverkehrs) betragen dabei an den Stationen Sossenheim rd. 2.000 Personen/Tag, Sossenheim-Dunant-Siedlung rd. 2.300 Personen/Tag und Sossenheim-Nord rd. 2.000 Personen/Tag.

Die Untersuchung wurde 2003 von einem hierauf spezialisierten Büro durchgeführt. Der dabei ermittelte Nutzen-Kosten-Faktor belief sich auf 1,14. Im Rahmen einer Untersuchung von 2007 von Interdependenzen zwischen dem S-Bahn-Ausbau Frankfurt-Flughafen – Frankfurt-Stadion mit Anbindung des Baugebietes Gateway-Gardens und der Regionaltangente West zeigte sich, dass in diesem Fall der Nutzen-Kosten-Faktor auf 1,17 ansteigt.

Im Rahmen der angesprochenen Untersuchungen wurden auch verschiedene Lösungsansätze bzw. Trassenvarianten für die RTW geprüft. Dabei erwies sich die aktuell vorgesehene Trassenführung als die insgesamt günstigste. Der Erfolg der RTW wird auch wesentlich davon abhängen, in welcher Qualität durch sie Siedlungsgebiete erschlossen und Wohnstandorte mit gewerblichen Standorten verknüpft werden können. Dies kann absehbar dann nicht gelingen, wenn die RTW z. B. einseitig überwiegend nur gewerbliche Standorte miteinander verknüpft oder ihre Trasse sogar abseits der Siedlungsbereiche geführt wird. Diese Fragestellungen werden in jedem Fall im Rahmen des noch durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens abgearbeitet. In gleicher Weise gilt dies für Detailfragen zur Ausführung von einzelnen Bauwerken und deren Flächenverbrauch bzw. den anfallenden Baukosten insbesondere im Bereich einzelner Haltepunkte.

Dies sind die uns gegenwärtig vorliegenden Informationen. Wir hoffen, dass wir damit Ihre Fragen ausreichend beantworten konnten.

Mit freundlichen Grüßen



Heiko Kasseckert
Erster Beigeordneter