

Regionaltangente West

Vortrag im Ortsbeirat 6 der Stadt Frankfurt am Main

am 09.03.2010

Geschäftsführer:

Dipl. Betriebsw. (FH) Rolf Valussi

Dipl. Wirtschaftsing. Peter Forst

Die RTW Planungsgesellschaft mbH

- Konstituierende Sitzung von Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung am 28.11.2008 in Bad Homburg
- Eintrag in das Handelsregister am 06.02.2009
- Eigenkapital: 30.000 €
- Gesellschafter und Gesellschafteranteile:
 - o **Stadt Frankfurt am Main** 1/3
 - o Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH 1/3
 - o Bad Homburg v.d. Höhe 1/12
 - o Hochtaunuskreis 1/12
 - o Kreis Offenbach 1/12
 - o Main-Taunus-Kreis 1/12

- Finanzierungsanteile/-quote:

o Land Hessen	3,000 Mio €	52 %
o Stadt Frankfurt am Main	1,251 Mio €	22 %
o Fraport/RMV GmbH	0,467 Mio €	8 %
o Bad Homburg	0,186 Mio €	3 %
o Hochtaunuskreis	0,255 Mio €	4 %
o Main-Taunus-Kreis	0,304 Mio €	5 %
o Kreis Offenbach	0,317 Mio €	5 %
insgesamt	5,78 Mio €	

- Lebensdauer der Gesellschaft: 3 Jahre (bis 31.12.2011)

- Die Interessen der Stadt Frankfurt am Main werden insbesondere gewahrt durch:
 - o Vorsitz des Aufsichtsrates: Herr Stadtrat Lutz Sikorski
 - o Vorsitz der Gesellschafterversammlung, im Wechsel mit dem RMV: Herr Stadtkämmerer Uwe Becker (2009 + 2011)
 - o „Eigentümerorientierter“ Gesellschaftsvertrag (33 1/3 % Anteil Stadt Frankfurt am Main)
 - o Alle wesentlichen Beschlüsse der Gesellschafterversammlung mit 70 % Mehrheit erforderlich – d. h. gegen das Votum der Stadt Frankfurt am Main kommt kein Beschluss zustande
 - o Beschlüsse des Aufsichtsrates gegen das Votum der Stadt Frankfurt am Main kommen nicht zustande
 - o Die Stadt Frankfurt am Main stellt einen Geschäftsführer

Aufgaben der RTW Planungsgesellschaft mbH

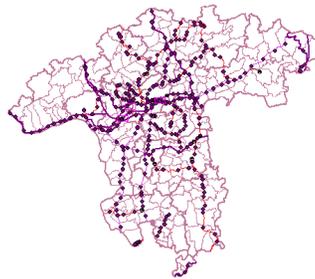
Planerische Vorbereitung des Vorhabens „Regionaltangente West“

- Vorbereitung und Ausschreibung von Planungsleistungen
- Steuerung der Planungsleistungen
- Koordinierung der Prozesse für die beteiligten Aufgabenträger
- Erarbeitung der Grundlagen für die Herbeiführung der Bau- und Finanzierungsbeschlüsse durch die betroffenen Aufgabenträger

Die RTW ist in zahlreichen übergeordneten Planungen zur Verkehrsentwicklung und Raumordnung verankert.

Sie ist Bestandteil des Leitprojektes **Frankfurt RheinMain^{plus}**, dem Gemeinschaftsprojekt des Landes Hessen, der Stadt Frankfurt am Main, der Region Frankfurt RheinMain, der DB AG und des RMV zur Entwicklung des Schienenverkehrsknotens Frankfurt am Main. **Frankfurt RheinMain^{plus}**

Die Trasse der RTW ist im **Regionalplan Südhessen** festgesetzt.

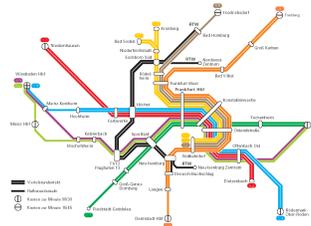


Die RTW ist im **Regionalen Flächennutzungsplan (RegFNP)** vermerkt.



Die Region hat einen Plan

Die RTW ist im **Regionalen Nahverkehrsplan** des RMV enthalten.



Die RTW ist im **Gesamtverkehrsplan der Stadt Frankfurt am Main** enthalten.



GVP Frankfurt am Main

Die RTW ist in den Leitlinien für die strategische Stadtentwicklung **Frankfurt 2030** als Leitprojekt formuliert.





Das Bedienungskonzept:

2 Linien im 30-Minuten-Takt:

Bad Homburg - Eschborn - Höchst -
Flughafen - Neu Isenburg Zentrum

Nordwestzentrum - Eschborn - Höchst -
Flughafen - Dreieich-Buchsschlag

15-Minuten-Takt im gemeinsam
befahrenen Abschnitt

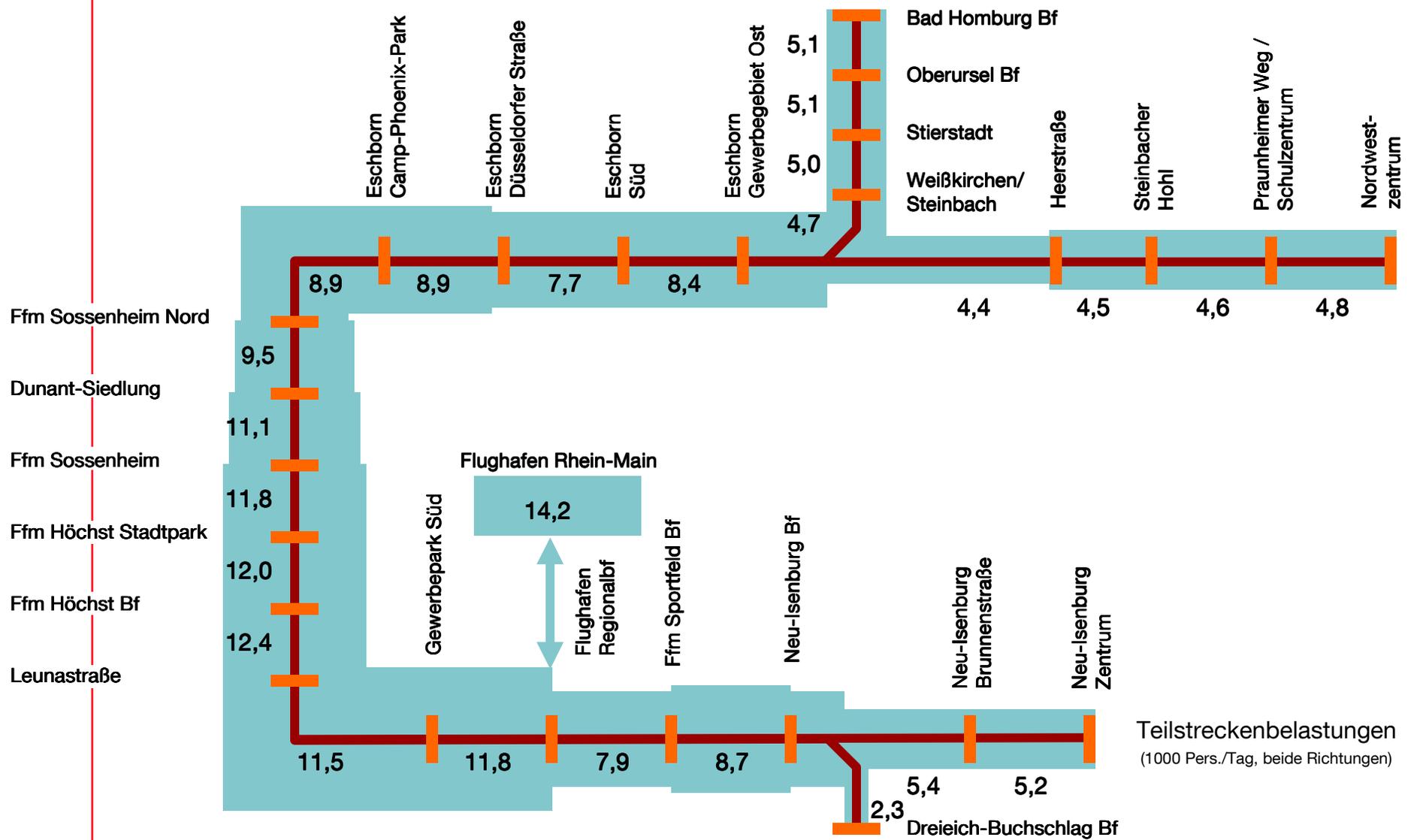
Linienlänge 38 bzw. 33 km

26 Haltestellen, davon 14 „im Bestand“

Eckpunkte des Angebotes der RTW

- Es werden täglich rund 46.000 Fahrten mit der RTW prognostiziert.
- 15.500 Fahrten werden vom Individualverkehr auf den ÖPNV verlagert oder entstehen aufgrund des ÖPNV-Angebotes neu.
- Der Nutzen-Kosten-Quotient beträgt 1,14 und überschreitet damit den Grenzwert 1,0 um 14%.
- Die direkten Fahrzeiten betragen z.B. vom Flughafen
 - o zum Gewerbepark Süd ca. 5 Minuten
 - o zur Leunastraße ca. 8 Minuten
 - o zum Bahnhof Höchst ca. 10 Minuten
 - o zum Bahnhof Sossenheim ca. 15 Minuten

Prognose der Nutzerzahl in 1000 pro Tag

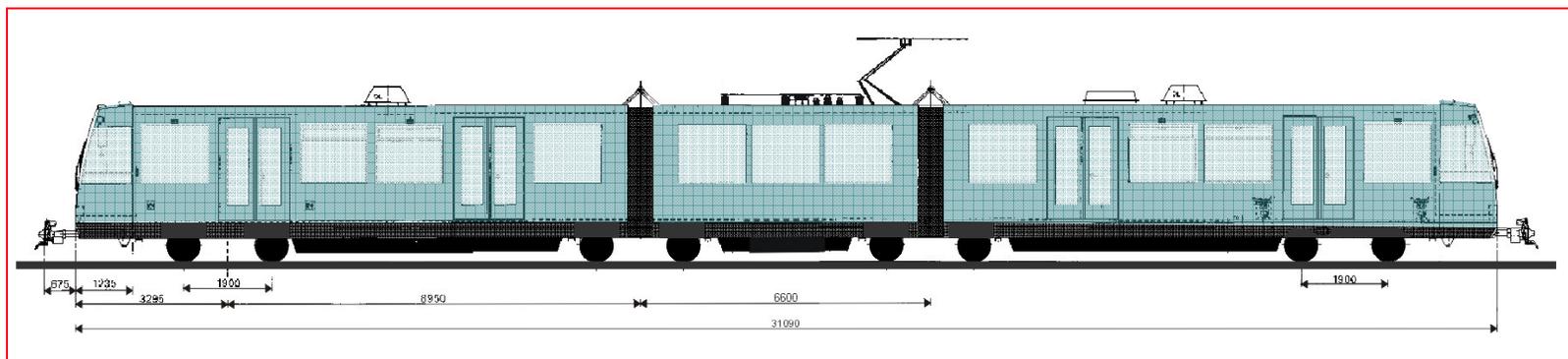


Das Fahrzeugkonzept

Einsatz von Zweisystem-Fahrzeugen,
Bauart ähnlich U-Bahn-Fahrzeugen

- Betrieb weitestgehend mit 15 kV (Bahnstrom), sonst 750 V oder über Energiespeicher oberleitungsfrei

- abschnittsweise einsetzbar auf Eisenbahnstrecken (EBO) und Stadtbahnstrecken (BOStrab)
- hochfluriges Fahrzeug passend zu den vorhandenen Bahnsteigen



Neue, in Entwicklung und Erprobung befindliche Energiespeicher-Systeme für Schienenfahrzeuge können auf kurzen Abschnitten eine Oberleitung entbehrlich machen. Bei nur kurzen Stadtbahn-Strom-Abschnitten der RTW könnte dies eine Alternative sein.

Innovationen für Fahrzeugkonzepte - Mobile Energiespeicher Sitras MES und hybrider Energiespeicher HES optimal eingesetzt




DSK-Energiespeicher



Traktionsbatterie

- Neue Doppelschicht-Kondensatoren und neue Traktionsbatterien als mobile Energiespeicher erlauben die Speicherung der Bremsenergie
- Verringerte Schadstoff- und Lärmemissionen
- Reduzierter Primärenergiebedarf um bis zu 30 %
- Jährliche Einsparung von bis zu 50 t CO₂-Emissionen (z. B. bei einem vierteiligen Avenio)
- Oberleitungsfreier Betrieb möglich, z. B. zur Überbrückung von Plätzen oder Unterfahrung von Bauwerken

...es geht auch eleganter und teilweise ohne Oberleitung (Leunastrasse !)





ausgewählte Streckenabschnitte mit städtebaulicher Bedeutung:

Stadtgrenze
zu Eschborn:

Umsteigebahnhof
Eschborn Süd und
ÖV-Erschließung
nördlich der A66

Sossenheim:

Trassierung entlang
der Bebauungsråder

BÜ Sossenheim:

Umbau / Ersatzmaßnahme?

Höchst, Bahndamm:

Böschungen / Stützmauern?

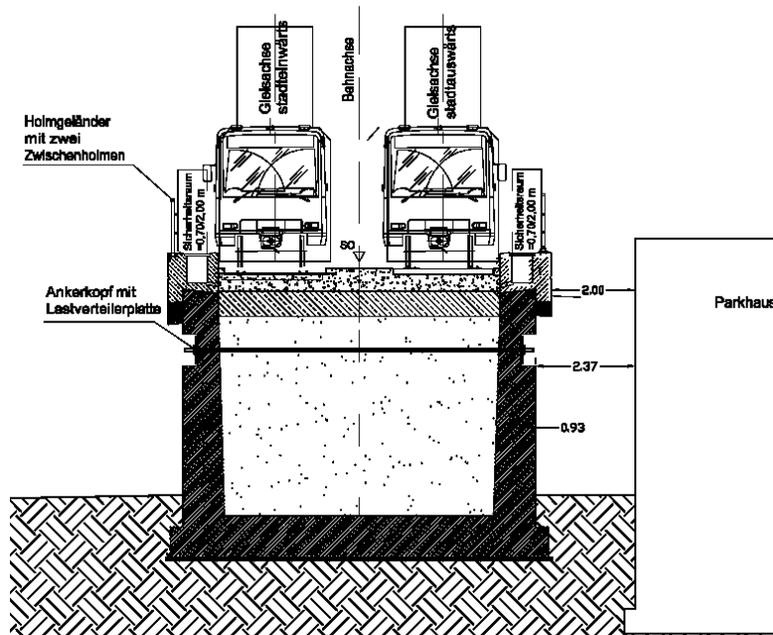
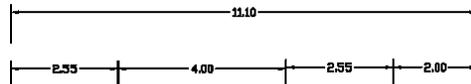
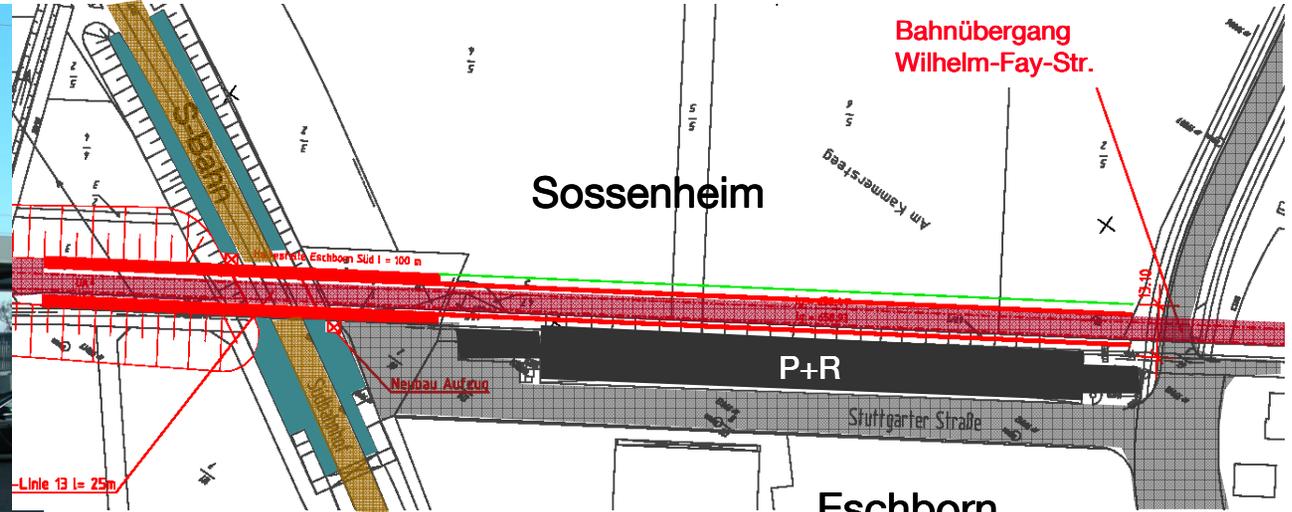
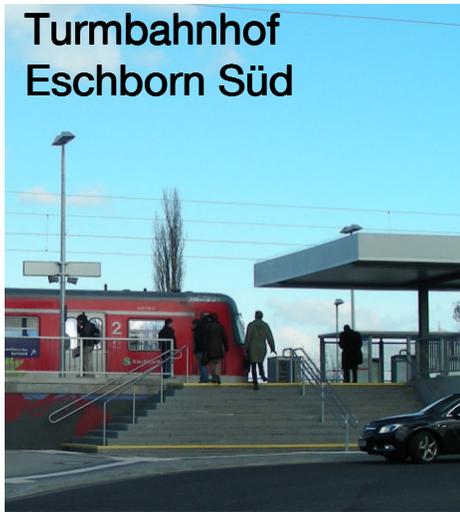
Knoten Leunastr.:

Verkehrsabwicklung

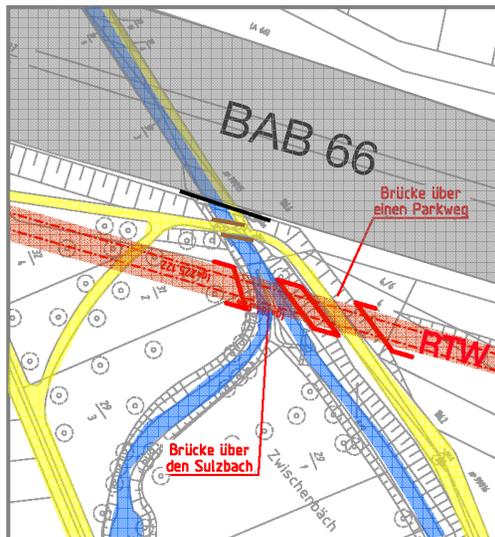
Leunastraße:

Führung im Straßenraum

**Turmbahnhof
Eschborn Süd**



Linienführung in Sossenheim
 zusätzliche Halte Michaelstraße
 und Dunant-Siedlung
 Variante mit weiterer Haltestelle
 Julius-Leber-Weg
 dichtest mögliche Bündelung
 mit der BAB 66 im Bereich
 Sulzbachtal

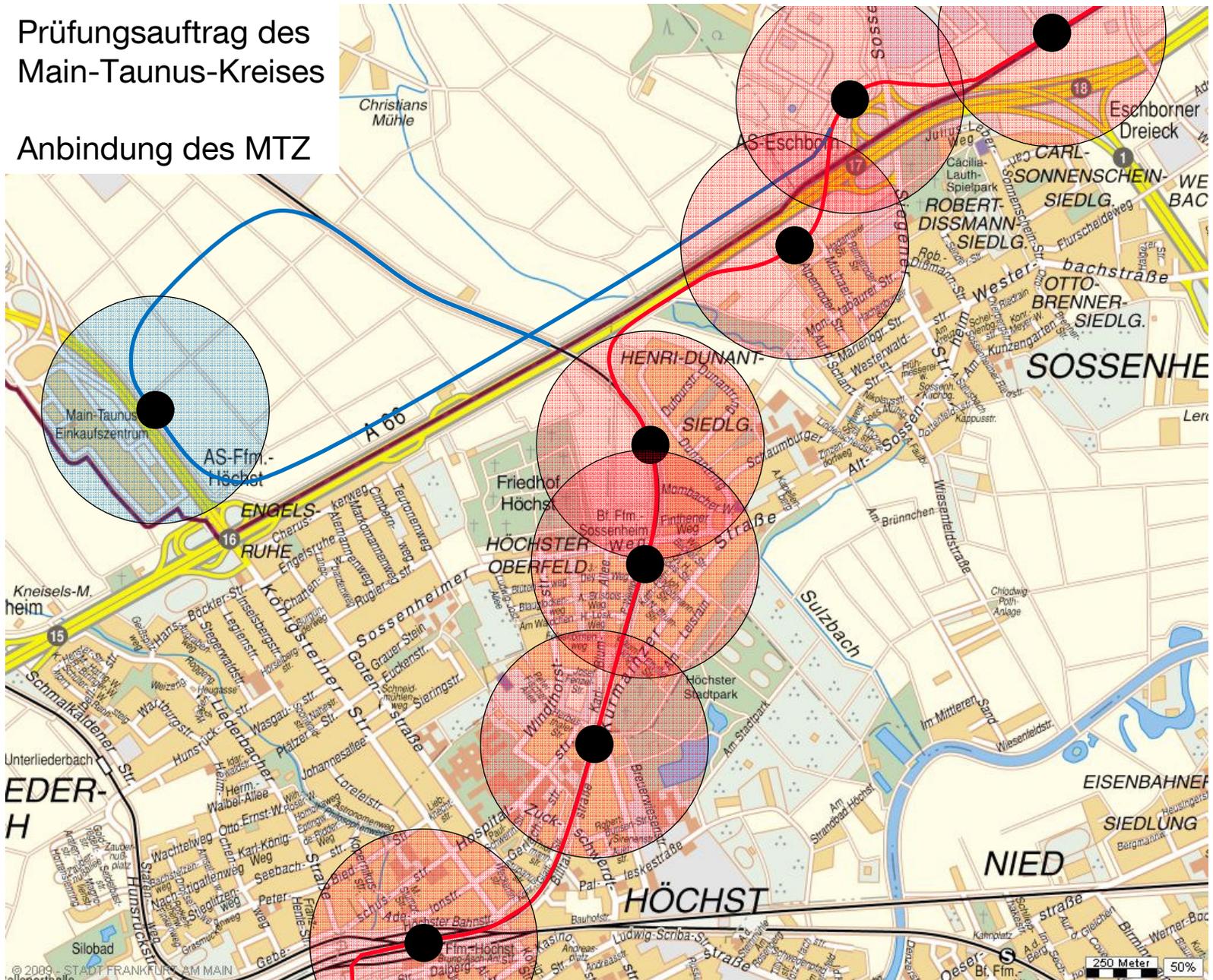


Linienführung bis Höchst Bf

Wohngebiet Platanenhof und
 Krankenhaus Höchst werden
 durch RTW-Haltestelle
 "Stadtpark" erschlossen

Prüfungsauftrag des Main-Taunus-Kreises

Anbindung des MTZ



Bahnübergang Sossenheimer Weg



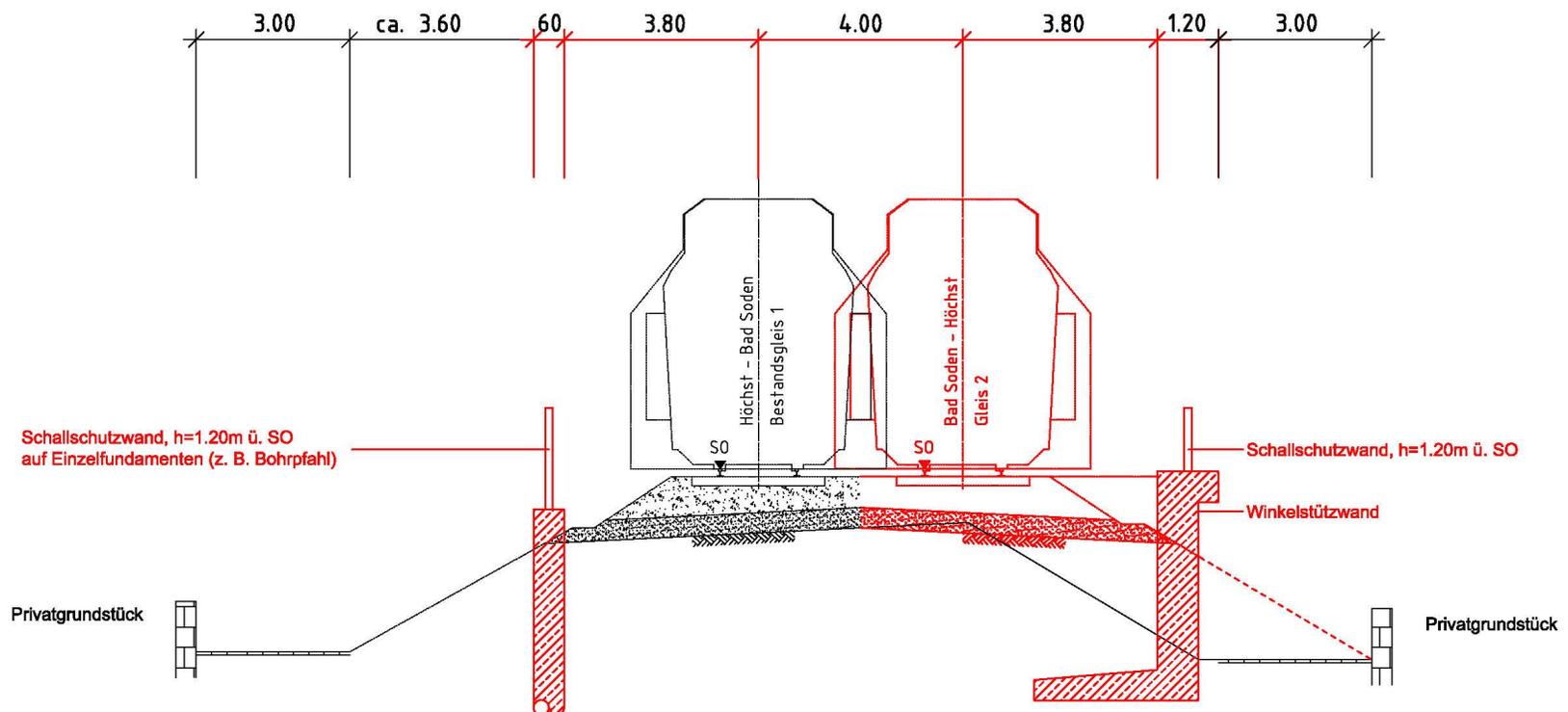
Nach Planungsstand 2006 keine Ersatzmaßnahme erforderlich, lediglich Umbau aufgrund des erforderlichen zweiten Gleises

Überprüfung der Verkehrszahlen im Sossenheimer Weg wegen inzwischen erfolgter städtebaulicher Entwicklung im Bereich Konrad-Glatt-Straße

Bad Sodener Bahn

Verbreiterung des vorhandenen Bahndamms nach Westen mit Stützkonstruktion von Karl-Blum-Allee bis Zuckschwerdtstraße

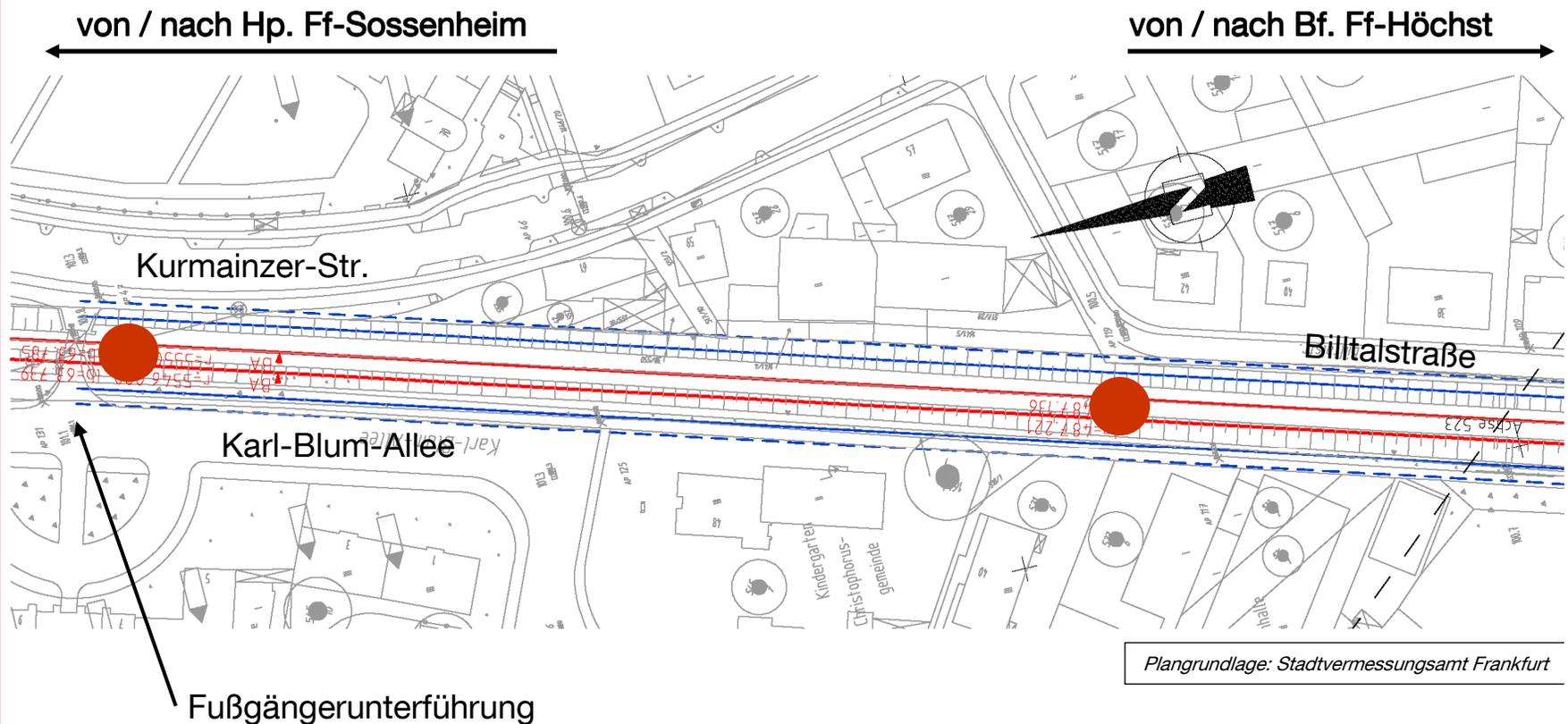
Querschnitt im Abschnitt
HP. Sossenheim - BF. Frankfurt-Höchst



Haltepunkt Höchst Stadtpark

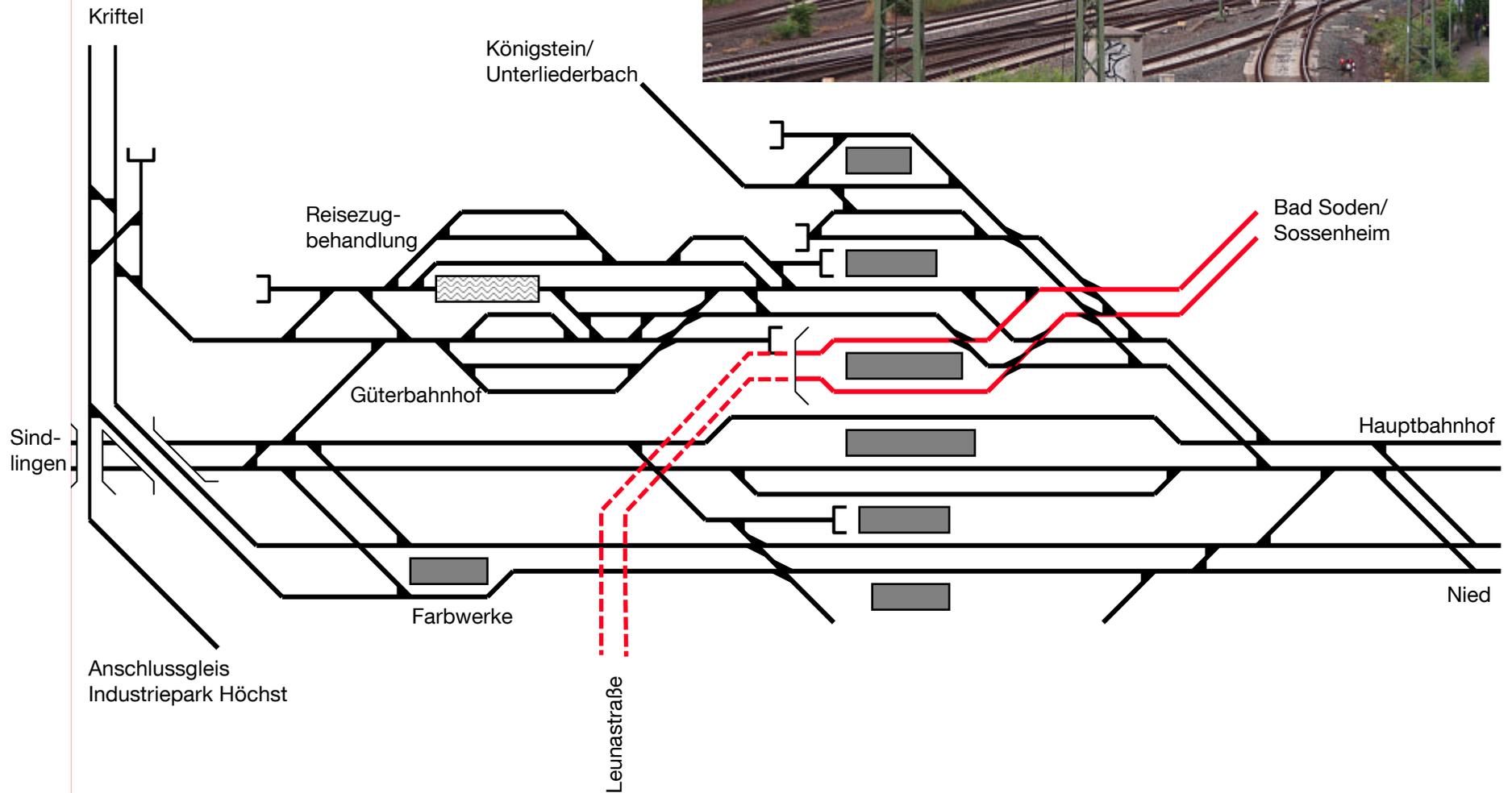
Legende :

- Gleisachsen RTW / RB 13
- - - geplante Böschungsunterkante
- alternativ Stützwand
- Denkbare Lage der Bahnsteigzugänge



Bahnhof Frankfurt-Höchst

Prinzipskizze für die Einbindung der RTW in den Bahnhof



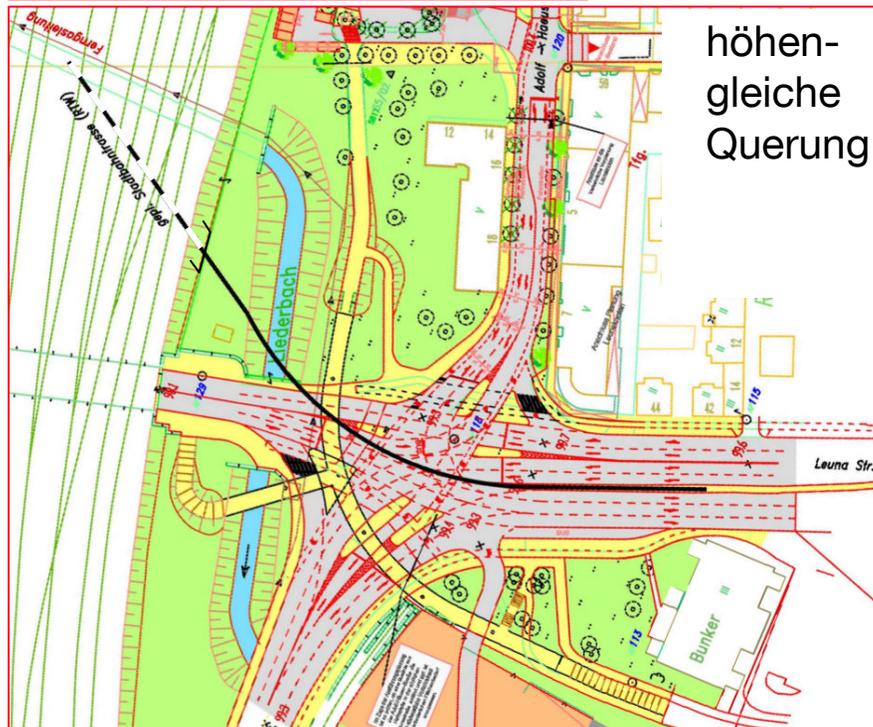
Leunaknoten: hohe Straßenverkehrsbelastung zu Stoßzeiten



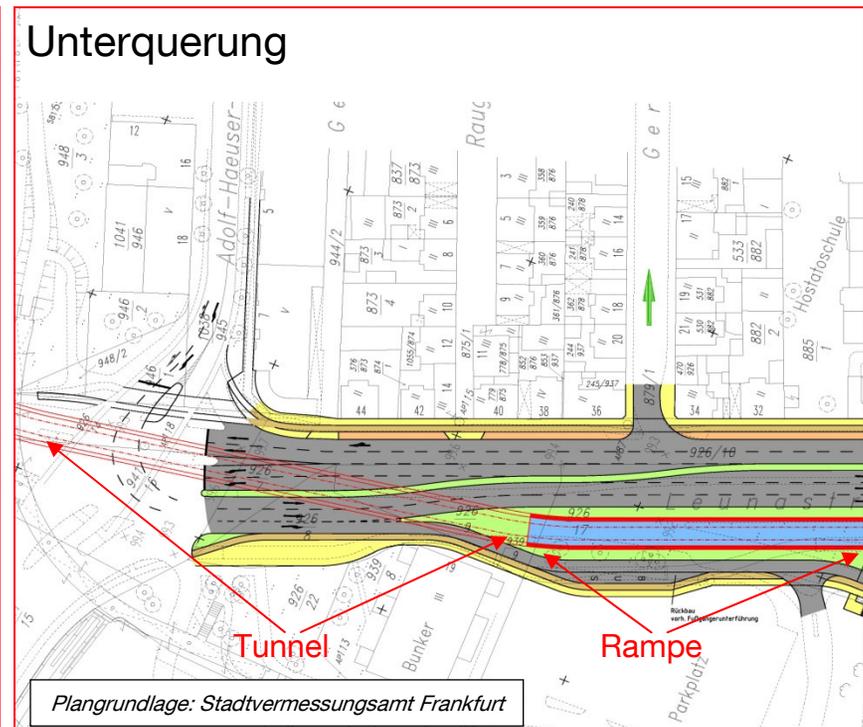
Arbeitsschritte:

- Messen der Verkehrsdichte
- Abklären der prognostizierten Entwicklung
- Leistungsfähigkeitsberechnung

Leistungsfähigkeitsnachweise			
Knotenpunktarm	Ohne RTW	Mit RTW	Differenz
Liederbacher Straße	54 m	54 m	--
A.-Häuser-Straße	72 m	72 m	--
Leunastraße	96 m	138 m	+ 42 m
Höchster-Farben-Str.	36 m	42 m	+ 6 m
Max. Wartezeit Fußgänger	37 sec	+ 46 sec	+ 9 sec
Umlaufzeit	90 sec	120 sec	--
Auslastungsgrad	79%	83%	--
Qualitätsstufe Kfz	D	D	--
Qualitätsstufe Fußgänger	F	F	--



höhen-
gleiche
Querung



Unterquerung

Tunnel

Rampe

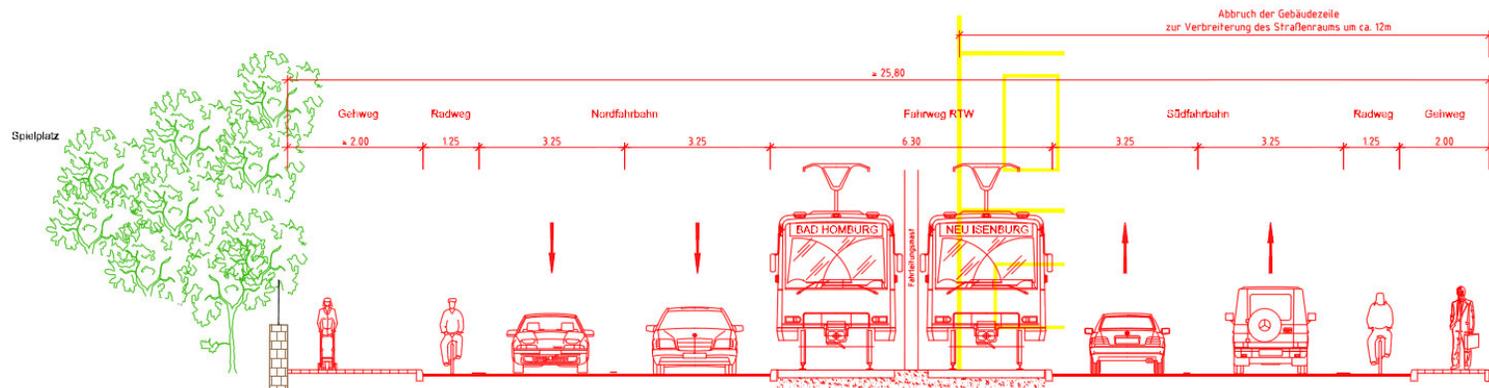
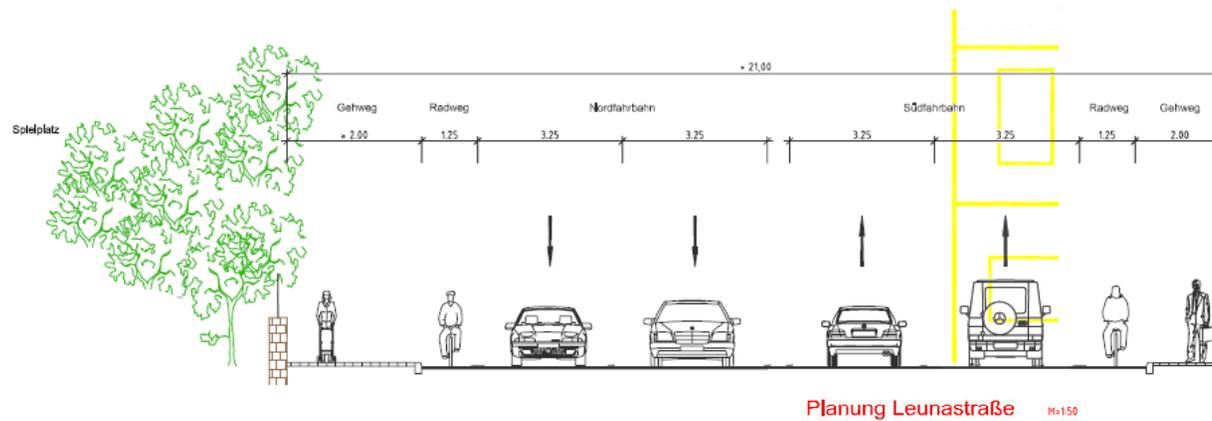
Plangrundlage: Stadtvermessungsamt Frankfurt

Lage der Haltestelle Leunastraße

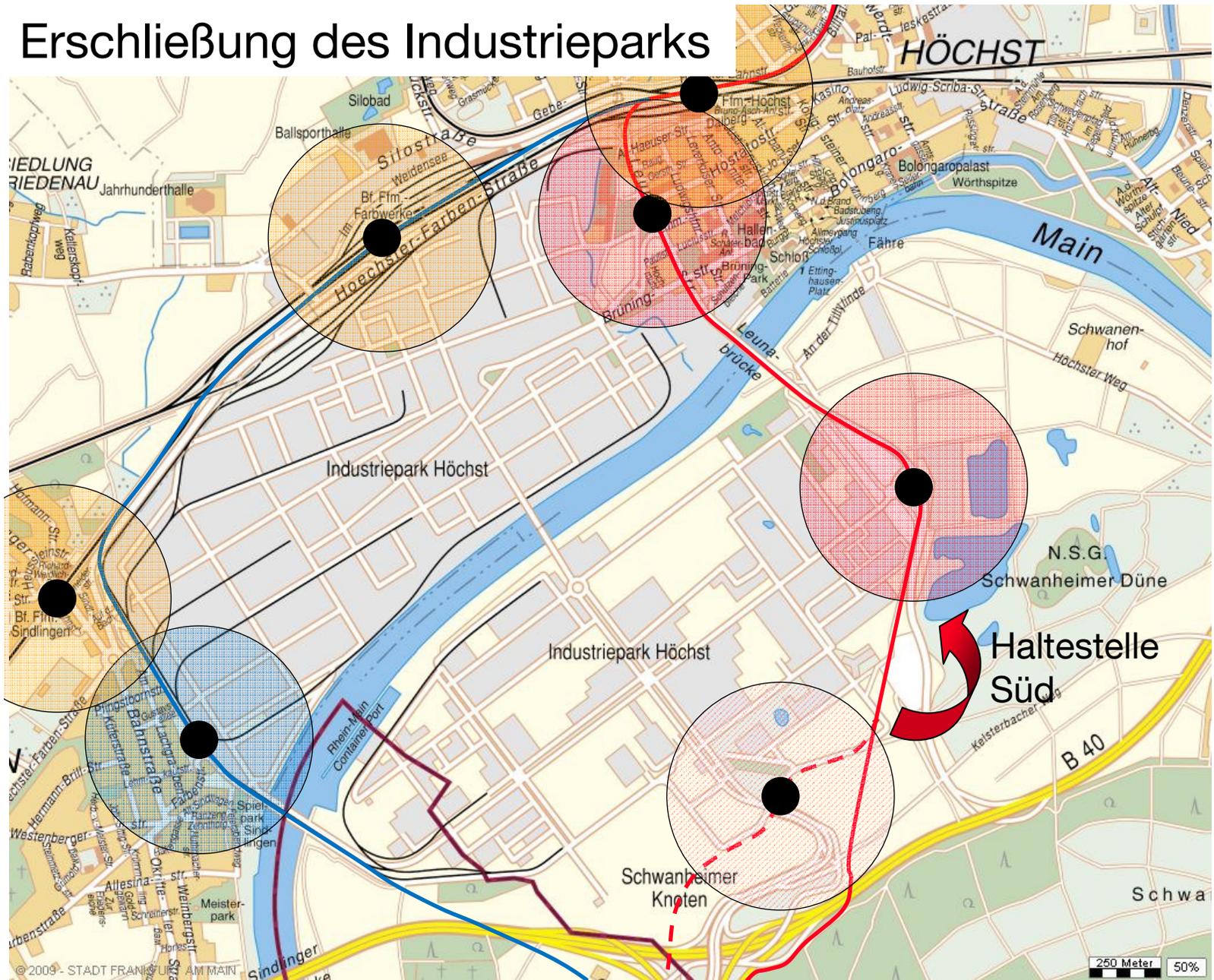


Integration der bestehenden
 Personenunterführung in die
 Haltestellenplanung

Verengung der Leunastraße



Erschließung des Industrieparks



möglicher Trassenkorridor in Sindlingen



Tor West



Werksgrenze



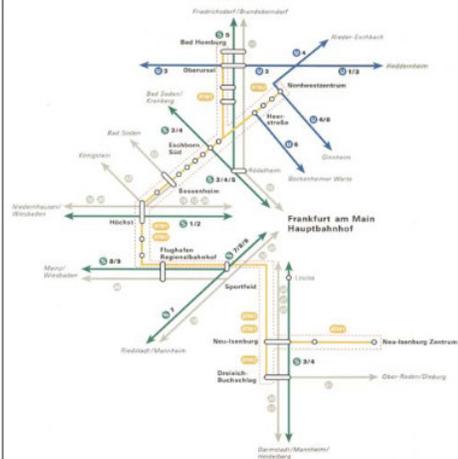
Berücksichtigung von Anregungen und Prüfaufträgen

**Sitzung des
Arbeitskreises am
14. März 2006**

Regionaltangente West (RTW)

Einarbeitung der Stellungnahmen

- Planungsverband vom 16.12.2005
- Stadt Frankfurt vom 25.01.2006



 Schubler-Plan



Fazit:

- Für die RTW wurde 2003 eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) zur Überprüfung der Förderfähigkeit nach GVFG erstellt; die Werte wurden 2006 noch einmal bestätigt.
- Für die NKU wurden: Linienführung, Erschließungskonzept, Fahrplankonzept und eine Kostenabschätzung entwickelt.
- Die Investitionskosten wurden mit Preisstand 2000 auf rund 330 Mio. € abgeschätzt.
- Es werden täglich rund 46.000 Fahrten mit der RTW prognostiziert. 15.500 Fahrten werden vom Individualverkehr auf den ÖPNV verlagert oder entstehen aufgrund des ÖPNV-Angebotes neu.

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit