

Unterlagen zur Planfeststellung

Vorhaben:

Regionaltangente West

Planfeststellungsabschnitt Süd 1

Ergebnisbericht Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Stand: 23.05.2019

erstellt für:



RTW Planungsgesellschaft mbH
Stiftstraße 9-17
60313 Frankfurt

planerische Bearbeitung:



Sweco GmbH
Stegemannstraße 5 - 7
56068 Koblenz

Inhaltsverzeichnis

1	Kurzbeschreibung der Regionaltangente West – PfA Süd 1	1
1.1	Kelsterbach – Bf Frankfurt Stadion	1
1.2	Bf Frankfurt-Stadion	1
1.3	Bf Frankfurt Stadion – Abzweig Forsthaus	5
1.4	Abzweig Forsthaus – Bf Neu-Isenburg	6
1.5	Südast Bf Neu-Isenburg nach Dreieich-Buchsschlag	8
2	Ablauf der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum PfA Süd 1	10
3	Darstellung der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum PfA Süd 1	12
3.1	Streckenführung	12
3.1.1	Erweiterungsmöglichkeiten im Bereich Frankfurt Stadion	12
3.1.2	Weichenverbindungen im Bereich Frankfurt Stadion und Forsthaus	13
3.1.3	Berücksichtigung der Linie RE59	18
3.1.4	Streckenabschnitt zwischen Forsthaus und Bf Neu-Isenburg	19
3.1.5	Kreuzungsbauwerk Bf Neu-Isenburg	20
3.1.6	Streckenabschnitt Bf Neu-Isenburg - Dreieich-Buchsschlag	21
3.1.7	Nutzung der Gleisanlagen der Dreieichbahn	22
3.1.8	Mitnutzung des Bestandsgleises der S-Bahn zum Bf Dreieich-Buchsschlag durch die RTW	23
3.2	Systemwahl	23
3.3	Bahnhöfe	26
3.3.1	Befürwortung des Mittelbahnsteigs am Bahnhof Buchschlag	26
3.3.2	Haltepunkt Mörfelder Landstraße	29
3.3.3	Neuer Bahnsteig im Bf Neu-Isenburg	30
3.4	Erweiterungen / Verlängerungen der RTW	30
3.4.1	Anbindung an Langen und Weiterführung nach Dreieich-Sprendlingen	30
3.4.2	Anbindung an Terminal 3 (Flughafen) und Ringschluss mit der Osttangente	32
3.4.3	Alternativkonzept aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	32
3.5	Auswirkungen auf andere ÖPNV-Angebote	44

3.6	Planrechtfertigung (Wirtschaftlichkeit, konkreter Bedarf, Nutzen-Kosten-Untersuchungen)	45
3.7	Verschiedene Detailfragen zur Planung	48
3.7.1	Barrierefreiheit und Bahnsteighöhen	48
3.7.2	Parkmöglichkeiten und Mobilitätsstation	50
3.7.3	Anmerkungen zu Schwellen und Gleisen	51
3.7.4	Elektrotechnische Anlagen	52
3.7.5	Hinweise für die Bauphase am Bf Neu-Isenburg	52
3.8	Umweltauswirkungen	55
3.8.1	Inanspruchnahme von Waldflächen	55
3.8.2	Auswirkungen auf das Schutzgut Klima	56
3.8.3	Schallschutz	57
3.8.4	Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser	61
3.8.5	Sonstige Auswirkungen auf Natur und Landschaft	63
3.8.6	Denkmalschutz (Kultur- und Sachgüter)	65
3.9	Grunderwerb	65
3.10	Betrieb der RTW	66
3.10.1	Tarif	66
3.10.2	Kapazität	66
3.10.3	Inbetriebnahme	67
3.10.4	Taktung	67
3.10.5	Fahrzeuggestaltung	68
3.11	Sonstige Fragen zur RTW	68
3.11.1	Existenzgefährdung	68
3.11.2	Unfallgefahren	68
3.11.3	EU-Finanzierung	69
4	Abkürzungsverzeichnis	71

1 Kurzbeschreibung der Regionaltangente West – PfA Süd 1

Die Regionaltangente West (RTW) ist eine neue tangentielle Schienenverbindung im Orts- und Nachbarschaftsverkehr der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main zur Verbesserung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs durch die Verbindung der westlichen Stadtteile der Stadt Frankfurt am Main sowie der umliegenden Kreise, Städte und Gemeinden miteinander und untereinander und zur besseren intermodalen Anbindung des Flughafens Frankfurt am Main. Durch diese Funktion der RTW wird die historisch gewachsene Verbindung über den Kopfbahnhof Frankfurt Hauptbahnhof ergänzt, was mittelbar zu einer Entlastung des Hauptbahnhofs und damit des S-Bahntunnels führt. Vorhabenträger der RTW ist die RTW Planungsgesellschaft mbH (im folgenden RTW GmbH).

Der Planfeststellungsabschnitt Süd 1 (PfA Süd 1) lässt sich in mehrere Teilabschnitte untergliedern, die im Folgenden näher erläutert werden.

1.1 Kelsterbach – Bf Frankfurt Stadion

Der Abschnitt Abzweig Kelsterbach – Frankfurt Stadion ist der erste Streckenbereich des PFA Süd 1. Er führt vom Abzweig Kelsterbach (Planfeststellungsgrenze PfA Mitte / PfA Süd 1) über die vorhandene Eisenbahnstrecke 3683 zum Flughafen Regionalbahnhof. Anschließend führt der Abschnitt über den sich gerade im Bau befindlichen S-Bahntunnel und den neuen Hp Gateway Gardens bis zum Bf Frankfurt Stadion.

In diesem Bereich kann ohne weiteren Umbau die zweigleisige Bestandsstrecke genutzt werden. Ausgenommen hiervon ist die erforderliche Anpassung der LST-Anlagen im neuen S-Bahntunnel Gateway Gardens zur Verkürzung der Zugfolgezeiten.

Somit werden die bestehenden Verkehrsstationen Frankfurt Flughafen Regionalbahnhof und Hp Frankfurt Gateway Gardens ohne weitere Baumaßnahmen von der RTW angefahren werden.

1.2 Bf Frankfurt-Stadion

Der zweite Streckenbereich liegt zwischen West und Ostkopf des Bf Frankfurt Stadion und berücksichtigt den Trassenverlauf der RTW im Bahnhofsbereich.

Innerhalb des Bf Frankfurt Stadion sind umfangreiche Umbauten und Erweiterungen der dortigen Verkehrsanlage aufgrund der Ausfädelung der RTW aus der S-Bahnstrecke 3683 vorgesehen. Um Raum für das erforderliche Kreuzungsbauwerk im Ostkopf zu schaffen, müssen die RTW-Gleise aus den Bestandsgleisen der S-Bahn ausgefädelt und in Mittellage gebracht werden. Für die ausgefädelten RTW-Gleise müssen neue Bahnsteigkanten geschaffen werden, weshalb nördlich des bestehenden Mittelbahnsteigs der S-Bahn ein weiterer Mittelbahnsteig vorgesehen und das bestehende rechte Gleis der S-Bahnstrecke 3683 nach Norden verschwenkt wird.

Von dem Abzweig aus der vorhandenen S-Bahnstrecke 3683 bei Bau-km -0,445 bzw. Bau-km -0,378 wird die RTW bis Bau-km 0,200 zweigleisig ausgeführt. Ab dort verläuft die Strecke eingleisig über das Kreuzungsbauwerk und wird im Anschluss weiter zweigleisig geführt.

Für die Gleis- und Bahnsteiganlagen hat dies die nachgenannte Systemstruktur zur Folge:

S-Bahn-Strecke 3683, linkes Streckengleis in Richtung Frankfurt-Hbf (tief) (Gleis 506)

Das linke Streckengleis der S-Bahn-Strecke 3683 in Richtung Frankfurt-Hbf (tief) (Gleis 506) bleibt für den S-Bahnverkehr in der Lage unverändert bestehen. Westlich der EÜ Benzengrundweg wird bei Bau-km 6,6 eine neue Abzweigweiche für das S-Bahnwendegleis und östlich der EÜ bei Bau-km 6,5 eine neue Abzweigweiche für das neue RTW-Gleis eingebaut. Die bisherige Abzweigweiche zum S-Bahn-Wendegleis entfällt durch Lückenschluss.

S-Bahn-Strecke 3683, rechtes Streckengleis in Richtung Frankfurt-Flughafen/ Kelsterbach (Gleis 509)

Auf der nördlichen Seite des neuen Mittelbahnsteigs liegt das verschwenkte rechte Streckengleis der S-Bahn-Strecke 3683 in Richtung Frankfurt-Flughafen/Kelsterbach. Die Verschwenkung beginnt bei Bau-km 5,4 und endet westlich des erweiterten Bauwerks der EÜ Benzengrundweg bei Bau-km 6,8. Westlich der EÜ Benzengrundweg wird bei Bau-km 6,55 eine neue Abzweigweiche für das S-Bahnwendegleis eingebaut.

Bei Bau-km 5,8 wird das Rampenbauwerk der RTW umfahren. Der hierfür erforderliche Bogen ist aufgrund seiner engeren Geometrie so gestaltet, dass hier noch eine Entwurfsgeschwindigkeit von $V_e = 90$ km/h vorgesehen werden kann. Die heutige Streckengeschwindigkeit von $V = 100$ km/h wird somit um 10 km/h unterschritten. Der Fahrzeitunterschied beträgt zwischen Frankfurt-Niederrad und Frankfurt Stadion ca. 5 Sekunden.

RTW-Gleis Richtung Süden nach Neu-Isenburg/Dreieich-Buchsclag

Aus dem Gleis der S-Bahn-Strecke 3683 in Richtung Frankfurt-Hbf (tief) wird das neue RTW-Gleis in Richtung Süden bei Bau-km 6,5 ausgefädelt. Im Bereich des vorhandenen S-Bahn-Bahnsteigs Gleis 506/507 verläuft das Gleis in der Lage des ehemaligen S-Bahn-Gleises Richtung Frankfurt-Flughafen/Kelsterbach. Bei Bau-km 0,2 wird das RTW-Gleis Richtung Süden an das RTW-Gleis Richtung Norden angeschlossen und über eingleisiges Kreuzungsbauwerk über das Gleisfeld des Bf Stadions Richtung Abzweig Forsthaus geführt. Bei Bau-km 0,1 wird das RTW-Gleis an das Bestandsgleis 506 der DB Netz AG angeschlossen.

RTW-Gleis Richtung Norden nach Frankfurt-Flughafen/Frankfurt-Höchst

Im Bereich des neuen Mittelbahnsteigs verläuft in 4,50 m Gleisabstand zum RTW-Gleis in Richtung Süden das neue RTW-Gleis Richtung Norden. Die Einfädelerung in das verschwenkte S-Bahn-Gleis erfolgt bei km 6,55 (Strecke 3683). Vor der Einfädelerung wird eine Flankenschutzweiche bei Bau-km -0,3 vorgesehen, die die S-Bahn-Strecke 3683 gegen unzulässige Befahren durch die RTW sichert.

Wendegleis S-Bahn im Westkopf des Bf Frankfurt Stadion

Das wegen der neuen RTW-Gleise verlegte Wendegleis der S-Bahn im Westkopf des Bf Frankfurt Stadion wird so angeordnet, dass es sowohl von der S-Bahn als auch von der RTW aus Richtung Osten angefahren sowie in Richtung Osten verlassen werden kann. Der Anschluss an die S-Bahn-Gleise erfolgt jeweils durch eine Abzweigweiche. Die Anschlussgleise werden über eine symmetrische Außenbogenweiche an das Stumpfgleis angeschlossen. Die Nutzlänge des Gleises beträgt unter Abzug von Signalstandorten, Halteungenaugigkeit und Signalsicht 210 m.

S-Bahn-Gleisverbindung Frankfurt-Hbf (tief) – Goddelau-Erfelden

Die S-Bahn-Gleisverbindung Frankfurt-Hbf (tief) – Goddelau-Erfelden wird durch den Abzweig vom verschwenkten S-Bahn-Gleis (Strecke 3683) über eine neue Weiche bei Bau-km 5,5 aufrechterhalten.

Gleisverbindung Frankfurt-Hbf (tief) – RTW-Bahnsteig

Die Weiche 567 im ehemaligen rechten Gleis der Strecke 3683 (Gleis 507) bleibt erhalten und wird über eine Gleisverbindung sowie eine Weiche an das RTW-Gleis östlich des vorhandenen S-Bahn-Bahnsteigs Gleis 506/507 angeschlossen. Somit kann die S-Bahn sowohl den neuen Bahnsteig Gleis 507 als auch den Bestandsbahnsteig Gleis 506 anfahren.

Rückbau Gleisanlagen im Bf Stadion

Die im Rahmen der Umgestaltung des Bf Frankfurt Stadion durch die RTW erforderlichen Rückbauten an Gleisanlagen können den entsprechenden Lageplänen entnommen werden.

Neuer zusätzlicher Mittelbahnsteig

Der Bahnsteig 3 mit den Gleisen 6 und 7 dient heute als Mittelbahnsteig dem S-Bahn-Verkehr in der Relation Frankfurt-Hbf (tief) – Frankfurt-Flughafen. Der Bahnsteig 7 erhält zukünftig eine neue Funktion, bleibt baulich jedoch unverändert. Es ist zukünftig folgende Nutzung vorgesehen:

- Bahnsteigkante Gleis 6 (Strecke 3683): S-Bahn Richtung Frankfurt-Hbf (tief) (entspricht Status Quo)
- Bahnsteigkante Gleis 7: RTW Richtung Neu-Isenburg/Dreieich-Buchsschlag

Die Höhe der Bahnsteigkante für das S-Bahn-Gleis der Strecke 3683 beträgt 96 cm über SO. Das RTW-Gleis wird angehoben, so dass die Bahnsteigkante auf 76 cm liegt und der Bahnsteig baulich nicht angepasst werden muss.

Des Weiteren wird ein neuer Mittelbahnsteig für die RTW von Bau-km -0,128 bis Bau-km 0,082 errichtet. Der Bahnsteig wird mit einer Breite von ca. 8,65 m und mit einer Bahnsteiglänge von 210 m ausgeführt. Die Überschreitung der erforderlichen Bahnsteignutzlänge von 100 m für das Gleis der RTW resultiert aus den durch die Unterführung vorgegebenen Zugangsbereichen. Die Bahnsteigkante wird mit einer Höhe von 96 cm auf Gleis 9 und 76 cm auf Gleis 8 ausgeführt. Die unterschiedlichen Höhen werden über unterschiedliche hohe Gleislagen von S-Bahn- und RTW-Gleis erreicht, so dass der Bahnsteig auf einer Ebene liegt. Für den geplanten Mittelbahnsteig sind zukünftig folgende Nutzungen vorgesehen.

- Bahnsteigkante Gleis 8: RTW Richtung Bad Homburg/Praunheim/Bad Soden
- Bahnsteigkante Gleis 9 (Strecke 3683): S-Bahn Richtung Frankfurt-Flughafen/Mainz

Die Umsteigebeziehungen erfolgen über eine Verlängerung der vorhandenen Personenunterführungen West und Ost. Hierbei ist eine barrierefreie Zuwegung mittels Aufzug über die westliche Unterführung gesichert. Die lichte Höhe der Zugänge beträgt $\geq 3,00$ m (PU Ost) bzw. $\geq 2,50$ m (PU West).

Der Bahnsteig erhält eine Überdachung auf einer Länge von ca. 23 m und ca. 36 m oberhalb der jeweiligen Bahnsteigzugänge.

Kreuzungsbauwerke Bf Stadion

Zur Querung der Strecken 3683, 3520, 3650 sowie der zwei zukünftigen Gleise Richtung Frankfurt-Niederrad (Maßnahme „Bf Frankfurt Stadion, 2. Ausbaustufe“) sind mehrere Kreuzungsbauwerke für die RTW erforderlich.

Die Kreuzungsbauwerke beginnen einschließlich der Rampenbauwerke bei Bau-km 0,3 und enden bei Bau-km 0,9. Die Gesamtlänge beträgt 586 m. Die Kreuzungsbauwerke bestehen aus den Stützwänden West, zwei Rampenbauwerken West und Ost, der Bogenbrücke, einer 1-Feld-Stahlverbundbrücke (EÜ Gleisdreieck Stadion) und einer 3-Feld-Stahlverbundbrücke (EÜ Flughafenstraße). Die Planung der Bauwerke erfolgt gemäß EBO.

1.3 Bf Frankfurt Stadion – Abweig Forsthaus

Der dritte Streckenbereich des PFA Süd 1 führt vom Bf Frankfurt Stadion zum Abweig Forsthaus.

Im östlichen Bereich des Kreuzungsbauwerks quert die eingleisige RTW-Trasse die vorhandene Fußgängerunterführung (FU) Flughafenstraße bei Bau-km 0,733 mit einer Längsneigung von 40 ‰. Der vertikale Abstand der Bauwerke ist so groß, dass das Bestandsbauwerk baulich nicht angepasst werden muss.

Das zwischen Bau-km 0,750 und 0,950 liegende Wasserschutzgebiet des Wasserwerks Oberforsthaus wird im Bereich des Rampenbauwerks umfahren. Östlich des Kreuzungsbauwerks verläuft die RTW-Trasse parallel zum Bestandsdamm der Strecke 3650 in gleicher Höhenlage. Durch die enge Bündelung der RTW-Trasse mit der Bestandsstrecke der DB Netz AG muss der am ursprünglichen Dammfuß verlaufende Weg parallel verlegt werden. Der Abstand der RTW zur Strecke 3650 wird dabei so gewählt, dass die technischen Einrichtungen der bestehenden Strecke 3650 nicht berührt werden. Ab ca. Bau-km 0,918 verläuft die RTW über eine Weiche wieder zweigleisig.

An den RTW-Gleisen werden von Bau-km 1,333 bis 1,438 für den neuen Hp Mörfelder Landstraße, der nur von der RTW angefahren wird, zwei neue Außenbahnsteige vorgesehen. Östlich des neuen Haltepunktes verlaufen die RTW-Gleise über die neu zu errichtenden EÜ Fußweg Stadion und EÜ Mörfelder Landstraße. Parallel zur RTW verläuft

hier ein Fußweg über die FÜ Fußweg Waldstadion und FÜ Mörfelder Landstraße. Dieser ist barrierefrei über Rampenbauwerke erreichbar.

Östlich der Mörfelder Landstraße verläuft die RTW parallel zur Strecke 3650 in gelände-naher Höhenlage und erreicht bei Bau-km 2,000 den Abzweig Forsthaus.

1.4 Abzweig Forsthaus – Bf Neu-Isenburg

Der Abschnitt Abzweig Forsthaus – Bf Neu-Isenburg führt vom Abzweig Forsthaus über die Forsthauskurve zum Bf Neu-Isenburg.

Im Abzweig Forsthaus zweigt die eingleisige Strecke 3651 (Forsthauskurve) aus der Strecke 3650 in Richtung Neu-Isenburg ab. Durch die bei Bau-km 2,005 vorgesehene Innenbogenweiche wird das linke RTW-Gleis (in Kilometrierungsrichtung) an das Bestandsgleis der Strecke 3651 angeschlossen.

Das zweite Gleis der RTW wird in der Forsthauskurve parallel zum bereits bestehenden Gleis der Strecke 3651 neu errichtet. Der vorhandene Bahnkörper in diesem Bereich ist bereits für einen zweigleisigen Ausbau vorgesehen, so dass der Trassenbereich für das neue RTW-Gleis genutzt werden kann.

Neben der bestehenden EÜ Isenburger Schneise bei Bau-km 2,210 ist für das neue RTW-Gleis ein neues Bauwerk zu errichten. Nach der EÜ verläuft die Strecke im Einschnitt bis zur SÜ Isenburger Schneise, Bau-km 2,795 (km 1,940 Strecke 3651). Zur Beibehaltung der SÜ Isenburger Schneise ist unterhalb des Brückenbauwerks eine Reduzierung des Sicherheitsraumes auf 50 cm im Bereich des Widerlagers auf ca. 25 m erforderlich. Nach der DGUV Vorschrift 78 ist eine entsprechende Reduzierung bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h zulässig.

Ab Bau-km 3,265 (km 1,470 Strecke 3651) fädelt die RTW aus der Strecke 3651 über eine Weiche aus. Da das Gleis der Strecke 3651 in der Forsthauskurve neben der RTW auch von weiteren Zügen der DB befahren wird, wird anschließend eine einfache Überleitstelle mit Weichen bei Bau-km 3,250 und Bau-km 3,380 zwischen den beiden RTW-Gleisen vorgesehen. Diese dient der optionalen Nutzung der RTW-Verkehre in Richtung Neu-Isenburg / Dreieich-Buchsschlag bei Belegung der Strecke 3651 durch das Gegen-gleis zwischen Bau-km 0,800 und 3,300.

Im Bereich der Überleitstelle wird die Zufahrt zum südlich liegenden Überwerfungsbauwerk der S-Bahn-Strecke 3688 überbaut. Der Zugang kann über den parallel zur Strecke verlaufenden Forstweg und eine Böschungstreppe erfolgen, welche auch als Rettungswege der RTW geplant sind.

Südlich der Überleitstelle werden die beiden RTW-Gleise um das parallel liegende Überwerfungsbauwerk der S-Bahn-Strecke 3688 und den anschließenden Damm in geländenahe Höhenlage geführt. Im vorhandenen Damm ist auf Grund der engen Bündelung ein Stützbauwerk erforderlich. Das linke Richtungsgleis der RTW nach Neu-Isenburg / Dreieich-Buchsschlag fädelt am Rampenende des rechten S-Bahn-Gleises in die Strecke 3688 bei Bau-km 3,975 (km 60,006 Strecke 3688) ein und nutzt dieses Richtungsgleis bis hinter den Bahnhof Neu-Isenburg bei Bau-km 5,075 (km 61,094 der Strecke 3688). Der Zugang zur vorhandenen Böschungstreppe in der Böschung der S-Bahn-Strecke 3688 bei Bau-km 3,760 ist über den parallel verlaufenden Forstweg und die Gleisanlagen weiterhin möglich.

Das rechte Richtungsgleis der RTW wird parallel zur S-Bahn-Strecke 3688 geführt. Im Bereich der SÜ BAB A3 muss der vorhandene Forstweg, welcher sich zwischen den Bahnanlagen und dem Widerlager der Brücke befindet, auf ca. 3,0 m Breite zwischen den Bordsteinkanten umgebaut werden. Hierdurch kann das RTW-Gleis unterhalb des bestehenden Brückenbauwerks hindurchgeführt werden, ohne dass Umbauten am Bauwerk erforderlich werden.

Der Abstand der RTW zur Strecke 3688 wird so gewählt, dass die technischen Einrichtungen der bestehenden Strecke 3688 außer im Bereich der SÜ BAB A3 nicht berührt werden. Diese Maßgabe führt zu einem Gleismittenabstand von ca. 9,0 m.

Im Bereich des Bahnhofs Neu-Isenburg kann eine enge Parallellage des RTW-Gleises aufgrund des dortigen Stellwerks und der unmittelbar davor liegenden Kabeltrassen nicht beibehalten werden. Um eine Zerschneidung des vorhandenen Waldabschnittes zu minimieren und die Fläche der P+R-Anlage in ausreichender Größe zu erhalten, wird eine Trassenführung nahe des Stellwerks vorgesehen. Die Zerschneidung der P+R-Anlage führt zu einer Neugestaltung der Anlage unter Beibehaltung der bisherigen Anzahl von Stellplätzen. Zudem wird das südlich der P+R-Anlage liegende Regenrückhaltebecken der S-Bahn Richtung Westen verlegt und umgestaltet.

Zur verkehrlichen Erschließung des Stellwerksgebäudes ist eine Gleisquerung (innerdienstlicher Übergang) mit Anrufschränke nördlich der Bahnsteiganlage vorgesehen.

Im Bf Neu-Isenburg verkehrt die RTW in Fahrtrichtung Süden auf dem bestehenden S-Bahn-Gleis und hält am vorhandenen S-Bahn-Bahnsteig. Richtung Norden hält die RTW an einem Außenbahnsteig, welcher an dem separaten RTW-Gleis im Bereich der heutigen P+R-Anlage errichtet wird.

Südlich des S-Bahn-Bahnsteigs fädelt die RTW aus der S-Bahn-Strecke mittels einer Innenbogenweiche aus. Das RTW-Gleis führt anschließend in das Rampenbauwerk zum Kreuzungsbauwerk Neu-Isenburg, welches zur Querung der S-Bahn-Strecke 3688, der Strecke 3601 Ffm - Heidelberg, der Strecke 3655 Dreieichbahn sowie der weiteren Bahnhofsgleise des Bf Neu-Isenburg erforderlich wird. Innerhalb des Rampenbauwerks liegt eine Weiche mit der die Eingleisigkeit im Bereich des Kreuzungsbauwerkes hergestellt wird.

Das „Kreuzungsbauwerk Bf Neu-Isenburg“ einschließlich der Trogbauwerke und Stützwände beginnt bei Bau-km 5,280 und endet bei Bau-km 5,575 (RTW-Ast Neu-Isenburg Birkengewann – PfA Süd 2) bzw. Bau-km 5,625 (RTW-Ast Bf Dreieich-Buchschlag). Die Planung des Bauwerks erfolgt gemäß EBO. In diesem Bereich ist die Strecke eingleisig ausgeführt. Im Bereich des Kreuzungsbauwerks befindet sich bei Bau-km 5,470 eine weitere Weiche, bei der sich die RTW-Trasse in zwei Äste teilt. Das südliche Gleis zweigt Richtung Dreieich-Buchschlag ab, das andere führt weiter Richtung Neu-Isenburg (PfA Süd 2).

Der Streckenast Richtung Neu-Isenburg verläuft über eine geböschte Rampe und erreicht am vorhandenen Bahnübergang 3652 BÜ 0,789 die stillgelegte Trasse der Strecke 3652. Östlich des Bahnübergangs endet der PfA Süd 1 bei Bau-km 5,830. Ab hier beginnt der PfA Süd 2. An der Grenze des PfA Süd 2 wird der Betrieb nach EBO in einen BOStrab-Betrieb überführt.

1.5 Südast Bf Neu-Isenburg nach Dreieich-Buchschlag

Dieser Abschnitt verläuft vom Bf Neu-Isenburg bis Dreieich-Buchschlag.

Das innerhalb des Kreuzungsbauwerks in Richtung Süden abzweigende Gleis führt in einer geböschten Rampe aus dem Einschnitt heraus und schließt bei Bau-km 6,024 (km 8,227 Strecke 3655) mittels einer neu zu errichtenden Weiche an das vorhandene Abstellgleis 12 an. Über die vorhandenen Weichen 72 und 73, welche jeweils ertüchtigt werden, schließt die RTW an die Strecke 3655 an.

Südlich von Bau-km 6,643 (km 8,839 Strecke 3655) erfolgt der Regelbetrieb der RTW eingleisig auf der bestehenden Strecke 3655. Bauliche Maßnahmen sind mit Ausnahme der eisenbahntechnischen Ausrüstung bis zum Bf Dreieich-Buchsschlag nicht erforderlich.

Im Bf Dreieich-Buchsschlag wird ein neues Stumpfgleis in der Lage des heutigen Abstellgleises 49 erstellt, an dem ein neuer Außenbahnsteig für die RTW vorgesehen wird. Das neue Stumpfgleis zweigt bei km 10,195 (3601) aus dem Gleis der Dreieichbahn mit einer neuen Weiche ab und endet bei km 10,576 (3601). Bei km 10,548 (3601) ist ein Prellbock vorgesehen.

Dies stellt zusammen mit dem neu vorgesehenen Außenbahnsteig den Endpunkt der Linie 2 der RTW dar.

2 **Ablauf der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum PfA Süd 1**

Der hessische Gesetzgeber hat mit Gesetz vom 26.06.2015 in § 25 Abs. 3 Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HVwVfG) die bereits im Bundesrecht vorgesehene Regelung zur sog. frühen Öffentlichkeitsbeteiligung in hessisches Recht übernommen. Demnach hat die zuständige Behörde (hier: Regierungspräsidium Darmstadt) darauf hinzuwirken, dass ein Vorhabenträger bei der Planung von Vorhaben, die nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben können, die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig über die Ziele des Vorhabens, die Mittel es zu verwirklichen und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens unterrichtet. Der betroffenen Öffentlichkeit soll zudem Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung gegeben werden.

Diese Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt noch vor Einleitung des förmlichen Planfeststellungsverfahrens und dient dazu, das Vorhaben der Öffentlichkeit so frühzeitig bekannt zu machen, dass Einwände und Anregungen aus der Bevölkerung, von Trägern öffentlicher Belange etc. vom Vorhabenträger in seiner Planung noch vor der förmlichen Einleitung des Planfeststellungsverfahrens berücksichtigt werden können.

Für den Planfeststellungsabschnitt Süd 1 wurde ab dem 19.02.2018 eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im Sinne des § 25 Abs. 3 HVwVfG durchgeführt. Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung wurde zunächst in den örtlichen Tageszeitungen der betroffenen Umgebung sowie auf der Homepage des Vorhabenträgers (www.rtw-hessen.de) öffentlich bekannt gemacht. Die Unterlagen (Erläuterungsbericht mit Plänen als Anlagen) lagen im Zeitraum vom 19.02.2018 bis 26.03.2018 in der Stadtverwaltung Dreieich, im Magistrat der Stadt Frankfurt und im Magistrat der Stadt Neu-Isenburg öffentlich zur Einsichtnahme aus. Ferner standen die Unterlagen auch auf der Homepage des Vorhabenträgers (www.rtw-hessen.de) zur Verfügung. Gleichzeitig zum Beginn der Auslegung der Unterlagen wurde auf der Homepage des Vorhabenträgers auch die Möglichkeit einer Online-Beteiligung ermöglicht.

Während der Auslegung der Unterlagen zur Unterrichtung der Öffentlichkeit über das Vorhaben wurde am 01.03.2018 eine Dialog- und Informationsveranstaltung im Bürgerhaus Dreieich-Sprendlingen durchgeführt, innerhalb derer die Planung nochmals vorgestellt und Gelegenheit gegeben wurde, Fragen zu stellen sowie Anmerkungen und Anregungen zu äußern und in einen Dialog mit dem Vorhabenträger bzw. den zuständigen Fachplanern und Gutachtern zu treten.

Der Ergebnisbericht wird schließlich nachrichtlich auch den Planfeststellungsunterlagen zu PfA Süd 1 beigefügt.

3 Darstellung der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum PfA Süd 1

Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum PfA Süd 1 sind verschiedene Fragestellungen, Anregungen und Forderungen an den Vorhabenträger zu den Planungen im PfA Süd 1 herangetragen worden.

Dabei wurden die Erkenntnisse aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung grundsätzlich auf den folgenden Wegen gewonnen:

- aufgeworfene Themenpunkte innerhalb der Dialog- und Informationsveranstaltung vom 01.03.2018,
- schriftlich (per Brief oder E-Mail) formulierte Stellungnahmen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung,
- im Rahmen der Online-Beteiligung auf der Homepage der RTW Planungsgesellschaft mbH (RTW GmbH) gepostete Stellungnahmen.

Die einzelnen Stellungnahmen, Anregungen, Forderungen und Fragen wurden nach Abschluss der Auslage der Unterlagen zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung vom Vorhabenträger geprüft. Nachfolgend werden die verschiedenen Stellungnahmen thematisch mit den wesentlichen Punkten zusammengefasst wiedergegeben und jeweils entsprechend erwidert.

Vereinzelte sind auch Stellungnahmen zum PfA Süd 2 im Zuge der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum PfA Süd 1 eingegangen. Diese wurden nicht in den Ergebnisbericht aufgenommen.

3.1 Streckenführung

3.1.1 Erweiterungsmöglichkeiten im Bereich Frankfurt Stadion

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Es wurde die Frage gestellt, ob bei der derzeitigen eingleisigen Planung im Bereich Frankfurt Stadion eine hinreichende Platzreserve berücksichtigt wird, um bei möglichem

Bedarf eine Erweiterung auf zwei Gleise ohne größere Sperrungen durchführen zu können.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Im Bereich der Kreuzungsbauwerke befinden sich mehrere Zwangspunkte. So grenzen nördlich direkt an den Planungsbereich Wasserschutz zonen I und II. Die Kreuzungsbauwerke wurden daher eingleisig vorgesehen, um möglichst wenig Platz in Anspruch zu nehmen und die Wasserschutz zonen so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Im südlichen Bereich der Kreuzungsbauwerke liegt der Bereich der Commerzbank-Arena. Auch hier wurde angestrebt, so wenig wie möglich in die Bestandsanlagen des Geländes einzugreifen.

Das aktuell zu Grunde gelegte Betriebsprogramm der RTW ist vom Flughafen Regionalbahnhof abhängig. Dort lässt das aktuelle Betriebsprogramm nur einen 15-Minutentakt der RTW zu. Dieser kann über die eingleisigen Bauwerke realisiert werden.

Aus den oben genannten Gründen wurde daher eine zweigleisige Lösung im Bereich der Kreuzungsbauwerke im Bf Stadion nicht vorgesehen. Die eingleisige Lösung stellt somit die wirtschaftlichste Lösung mit den geringsten Betroffenheiten dar. Die geplante Ausführung wurde durch die EBWU bestätigt.

3.1.2 Weichenverbindungen im Bereich Frankfurt Stadion und Forsthaus

Zu Weichenverbindungen wurden folgende Hinweise gegeben:

- **Rückbau Weiche Frankfurt Stadion**

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Im Lageplan "Bf Ffm Stadion Ostkopf eingleisiges Kreuzungsbauwerk" sei der Rückbau der Außenbogenweiche 567 und der Gleisverbindung zum Bahnsteig an Gleis 7 vorgesehen. Dies sollte im Knoten Stadion auf keinen Fall umgesetzt werden, um die Betriebsabwicklung so flexibel wie möglich zu gestalten. Gemeinsam mit einer neuen Weichenverbindung im Anschluss an die Weiche 567 zum Streckengleis Richtung Niederrad könne Zügen der S-Bahn Rhein-Main bei Großveranstaltungen in der Commerzbank-Arena, bei Bauarbeiten oder bei Störfällen eine Bahnsteigwende in Frankfurt Stadion ermöglicht werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass die neue Abzweigweiche im verlegten S-Bahn-Gleis der Strecke 3683 unzulässig trassiert (nicht ausreichend groß für die Linien S8/S9) sei. Der die Fahrzeit verlängernde Geschwindigkeitseinbruch auf 80 km/h benachteilige alle S-Bahn-Fahrgäste. Es wurde erfragt, ob die Nutzen-Kosten-Untersuchung diese Fahrzeitverlängerung berücksichtigt.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Das Gleis 7 wird nach Norden verlegt und die Trasse für ein neues RTW-Gleis genutzt. Die Weiche 567 wird nach Osten verschoben, so dass die heutigen Fahrwege erhalten bleiben.

Die zusätzliche Aufrechterhaltung der bisherigen Weiche 567 wurde geprüft. In der aktuellen Planung ist vorgesehen, die Gleisverbindung zum Gleis 7 aufrecht zu erhalten, so dass eine heute noch nicht bestehende Gleisverbindung geschaffen wird und der Betrieb der S-Bahn flexibler gestaltet werden kann. In diesem Zusammenhang möchte der Vorhabenträger darauf hinweisen, dass die von ihm geplanten Streckengestaltungselemente mit dem Eigentümer der Strecke, Deutsche Bahn, abgestimmt sind und von deren Seite keine weiteren Anforderungen an die Streckenausführung gestellt worden sind.

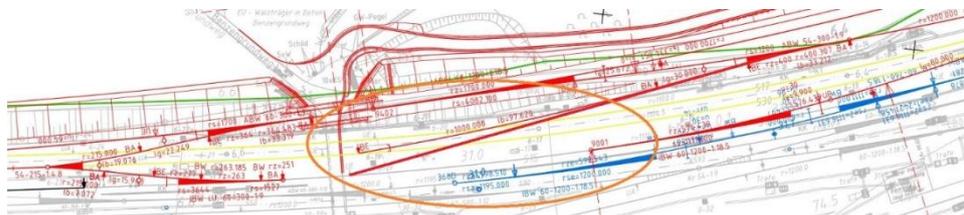
Die neue Abzweigweiche im verlegten S-Bahn-Gleis der Strecke 3683 ist entsprechend den Regelwerken der DB Netz AG trassiert und durch S-Bahnen befahrbar. Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt hier dann $V = 90 \text{ km/h}$. Die heutige Entwurfsgeschwindigkeit von $V = 100 \text{ km/h}$ wird somit um 10 km/h unterschritten. Der Fahrzeitunterschied beträgt zwischen Ffm-Niederrad und Ffm-Stadion ca. 5 Sekunden. Dieser Fahrzeitverlust wird über eine Geschwindigkeitserhöhung für S-Bahnen zwischen Frankfurt Hbf und Bf Niederrad egalisiert.

Nutzung der Flankenschutzweiche und anschließendes Gleis in Frankfurt Stadion

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Um bei Großveranstaltungen, Bauarbeiten oder Störfällen den Betrieb in Ffm Stadion möglichst optimal abwickeln zu können, sollte die geplante Flankenschutzweiche um ein Gegenstück ergänzt und eine vollwertige Gleisverbindung geschaffen werden. Auf diese Weise könnten die beiden RTW-Bahnsteige von

dieser, im Falle von Abweichungen, flexibel genutzt werden. Die Möglichkeit, eine RTW aus Richtung Forsthaus kommend abweichend nach Gleis 7 und dann weiter auf dem Regelgleis zum Flughafen zu fahren, bestünde bereits. Durch die beschriebene sinnvolle Nutzung des ohnehin notwendigen Gleises als Weichenverbindung könnten ebenso abweichend Züge aus Richtung Flughafen nach Gleis 8 und dann weiter in Richtung Forsthaus fahren. Es sei in Ffm-Stadion sehr wichtig im Falle von behördlichen Anordnungen betrieblich so flexibel wie möglich zu sein, um den Verkehr bei Polizeieinsätzen möglichst aufrechterhalten zu können.



Erwiderung des Vorhabenträgers:

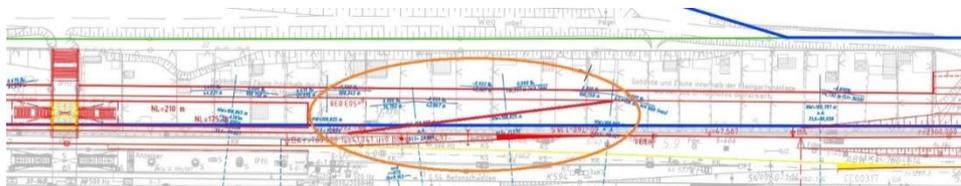
Die vorgeschlagenen Weichenstraße ist daher für den Betrieb der RTW nicht erforderlich. Ein Anschluss der Flankenschutzweiche würde eine heute noch nicht bestehende Gleisverbindung schaffen und den Betrieb der RTW und der S-Bahn flexibler gestalten. In diesem Zusammenhang möchte der Vorhabenträger darauf hinweisen, dass die von ihm geplanten Streckengestaltungselemente mit dem Eigentümer der Strecke, DB Netz AG, abgestimmt sind und von deren Seite keine weiteren Anforderungen an die Streckenausführung gestellt worden sind.

Fehlende Weichenverbindung im Bereich Frankfurt Stadion

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

In der Dialog- und Informationsveranstaltung in Spremlingen sei seitens der Projektverantwortlichen eine sogenannte eisenbahnbetriebliche Untersuchung erwähnt worden, die im Vorfeld durchgeführt wurde. Es stelle sich die Frage, ob in dieser Untersuchung auch ein Szenario „Großveranstaltung im Stadion“ mit entsprechenden zusätzlichen Verkehren für den An- und Abtransport der Fans/Teilnehmer/Gäste (analog heute bereits angeboten) betrachtet worden sei. Es fehle im Bereich Frankfurt Stadion eine Weichenverbindung vom S-

Bahn-Gleis aus Richtung Niederrad an das neue Bahnsteiggleis 8, welche direkt vor den Inselbahnsteig trassiert werden kann.



Erwiderung des Vorhabenträgers:

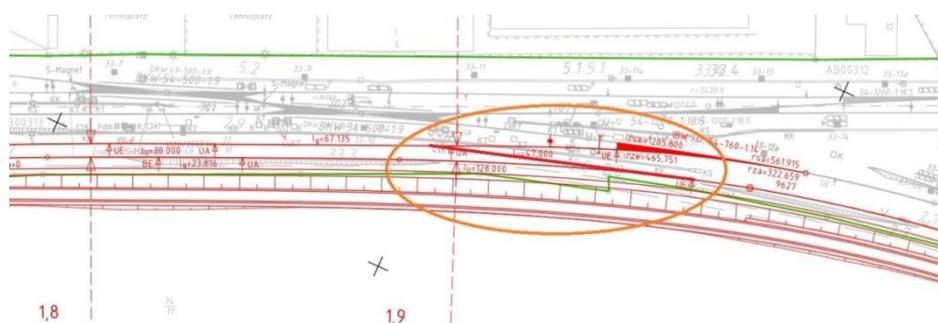
Der Betrieb der RTW wurde über eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) betrachtet. Diese betrachtet Regelverkehr. Nach dieser ist die vorgeschlagene Weichenstraße für den Betrieb der RTW nicht erforderlich. Die vorgeschlagene Weichenverbindung würde eine heute noch nicht bestehende Gleisverbindung schaffen und den Betrieb der S-Bahn flexibler gestalten. In diesem Zusammenhang möchte der Vorhabenträger darauf hinweisen, dass die von ihm geplanten Streckengestaltungselemente mit dem Eigentümer der Strecke, Deutsche Bahn, abgestimmt sind und von deren Seite keine weiteren Anforderungen an die Streckenausführung gestellt worden sind.

Fehlende Weichenverbindung im Bereich Forsthaus

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Bereits in der Dialog- und Informationsveranstaltung in Sprendlingen sei über die Mitnutzung der Strecke 3651 durch die RTW in Fahrtrichtung Bf Dreieich-Buchsschlag/Bf Neu-Isenburg diskutiert worden. Es wurde seitens der Projektverantwortlichen eine sogenannte eisenbahnbetriebliche Untersuchung erwähnt, die im Vorfeld durchgeführt wurde. Auf die Frage nach den Belangen des Schienengüterverkehrs auf der Verbindungskurve zwischen Bf Neu-Isenburg und Forsthauskurve wurde geantwortet, dass dort kein Güterzug fahre. Dies entspräche laut Stellungnahme nicht der Realität. Diesbezüglich wurde gefragt, wie hoch die unterstellte Anzahl an Zügen (Fern- und Nahverkehr jeweils inkl. Leerfahrten und Güterverkehr) in der Untersuchung auf der Strecke 3651 ist und ob die eisenbahnbetriebliche Untersuchung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens offengelegt wird.

Es sei zu erwarten, dass die Verkehre auf der Strecke 3651 insbesondere aufgrund des Knotenausbaus in Frankfurt stark zunehmen werden. Diese Strecke diene als Alternativroute aus Richtung Süden nach Frankfurt Hbf. Das Verbindungsgleis diene schon heute betrieblich als Puffergleis für Züge, die aus Richtung Niederrad oder Stadion auf die Main-Neckar-Bahn einscheren müssen. Genauso diene es in der Gegenrichtung als Ausweichgleis, wenn noch Züge von Niederrad nach Frankfurt-Süd abgewartet werden müssen. Viele Züge hätten in diesem Bereich schon heute bedingt durch die vielen Eingleisig- und Abhängigkeiten, Fahrtzwänge und könnten nicht auf eine RTW warten, die ggf. Vorrang genieße. Aus diesem Grund sei mindestens die dargestellte Weichenverbindung im Bereich Forsthaus notwendig. Diese ermögliche die Aufrechterhaltung des Betriebes der RTW auch bei einer durch weitere Verkehre belegten Strecke 3651.



Erwiderung des Vorhabenträgers:

Anhand der Aufgabenstellung für die RTW wurde die Nutzung von Bestandsstrecken untersucht und fehlende Streckenteile eingeplant. Den von der RTW zu erfüllenden Fahrauftrag auf der geplanten Streckenausführung wurde mit der EBWU untersucht und nach diversen Nachbesserungen an der Streckenplanung bestätigt. In der EBWU werden die Bestandsverkehre und geplante Verkehre berücksichtigt. Sofern der Betrieb der RTW auf diese Bestandsverkehre und auf bereits geplante Verkehre keinen negativen Einfluss ausübt, gibt es keine Veranlassung für die RTW weitergehende bautechnische Maßnahmen umsetzen zu müssen.

3.1.3 Berücksichtigung der Linie RE59

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Eine Stellungnahme befasste sich mit der Berücksichtigung der Züge des RE59 (Aschaffenburg – Hanau – Maintal-Ost – F-Süd – F-Flughafen (Gleis 2)). Die Züge des RE59 verkehren derzeit werktags im Zwei-Stunden-Takt über die Forsthaus-Strecke und kreuzen dabei Frankfurt-Sportfeld höhengleich in Richtung Frankfurt-Flughafen wie auch in der Gegenrichtung in Richtung Frankfurt-Süd/Hanau. Dabei komme es regelmäßig zu Wartezeiten oder Langsamfahrten, um nicht den Fernverkehr aus der Riedbahn-Strecke/Flughafen-Fernbahnhof von/nach Frankfurt Hbf zu stören. Mit dem geplanten Ausbau der Zulaufstrecke in Richtung Frankfurt Hbf müssten hier in Zukunft noch zwei weitere Fernverkehrsgleise von den Zügen des RE59 höhengleich gekreuzt werden. Es würde sich daher anbieten, dass der RE59 das vorgesehene neue Überwerfungsbauwerk auf der Ostseite von Frankfurt-Sportfeld mitbenutzt.

Hierzu wurden zwei Varianten vorgeschlagen:

- „Kleine Lösung“:
Der Einbau einer Weichenverbindung, z. B. in Höhe der Mörfelder Landstraße zwischen der Forsthausstrecke und den neuen RTW-Gleisen.
- „Große Lösung“:
Eine Weichenverbindung wie in der kleiner Lösung und zusätzlich ein zweigleisiges Überwerfungsbauwerk auf der Ostseite von Frankfurt-Sportfeld mit höhenfreier Ein-/Ausfädelung aus der Forsthausstrecke, anstatt des bislang geplanten eingleisigen Überwerfungsbauwerkes. Für die „große Lösung“ seien im ersten Bauabschnitt bauvorbereitende Maßnahmen, wie z. B. Freihaltung von entsprechenden Flächen denkbar.

Der zusätzliche Nutzen dieser Maßnahme wurde zum einen mit einer störungsfreien Abwicklung des Fernverkehrs vom/zum Frankfurter Hauptbahnhof durch die Vermeidung von höhengleichen Fahrten der Züge des RE59 in Frankfurt-Sportfeld begründet. Zum anderen komme perspektivisch die Schaffung einer stündlichen Frequenz des RE59 hinzu, anstatt wie bislang nur zweistündlich. Dies würde das östliche Frankfurter Umland, sowie die östlichen Frankfurter Stadtteile (Ostend, EZB) besser an den Flughafen anbinden und somit automatisch auch die S8/S9 entlasten. Der Frankfurter Osten würde ebenfalls von der RTW profitieren.

Im Rahmen einer weiteren Stellungnahme wurde zudem der geringe Gleisabstand zwischen dem Brückenbauwerk Stadion und Abzweig Forsthaus in Frage gestellt. Hierdurch entfiel die Möglichkeit, die Züge des RE59 über das Überwerfungsbauwerk entlang des Stadions zu führen.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Die Züge des RE59 sind in der bisherigen RTW-Planung nicht berücksichtigt. Es müsste die bauliche Machbarkeit geprüft werden, ob ein Anschluss an die RTW im Bereich der Forsthauskurve durch eine zusätzliche Weichenverbindung baulich möglich wäre. Allerdings müssten die Züge des RE59 in Fahrtrichtung Flughafen immer noch die Strecke 3650 höhengleich kreuzen, was wegen des Verkehrs auf dieser Strecke betrieblich kritisch gesehen wird. Des Weiteren sieht es der Vorhabenträger als kritisch an, dass die Züge des RE59 betrieblich den eingleisigen Streckenabschnitt am Kreuzungsbauwerk Bf Stadion zusammen mit der hier im 15-Minuten-Takt je Richtung verkehrenden RTW nutzen können. Gegen die Führung der Linie RE59 auf der RTW-Strecke spricht des Weiteren, dass die Strecke mit einem S-Bahn-Lichtraumprofil und die Rampen zum Kreuzungsbauwerk Bf Stadion mit 40 ‰ Längsneigung trassiert wurden, so dass hier nur S-Bahn-Fahrzeuge eingesetzt werden können. Dies hätte zur Folge, dass die Linie RE59 zukünftig mit solchen S-Bahn-Fahrzeugen betrieben werden müsste. Dies müsste mit dem RMV abgestimmt werden.

Der Gleisabstand der RTW ergibt sich aus dem für die RTW-Strecke maßgebenden EBO-Querschnitt für S-Bahnen auf der freien Strecke zu 3,80 m. Somit können auf der RTW-Strecke wie oben im Zusammenhang mit der Längsneigung der Strecke von 40 ‰ nur RTW- und S-Bahn-Fahrzeuge verkehren.

3.1.4 Streckenabschnitt zwischen Forsthaus und Bf Neu-Isenburg

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

In Bezug auf den Streckenabschnitt zwischen Forsthauskurve und Bf Neu-Isenburg wurde gefragt, warum eine dreigleisige Streckenführung von RTW und S-Bahn gewählt wurde.

Mit Blick auf den Erläuterungsbericht zur Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung (Seite 23) wurde angemerkt, dass eine Trassierung auf dem Regelabstand für reine S-Bahn-Strecken von 3,80 m zwischen Forsthauskurve und Bf Neu-Isenburg nicht zulässig sei. Hier

finde kein reiner S-Bahn- bzw. RTW-Verkehr statt. Der Gleisabstand müsse daher hier den Regelwert von 4 m aufweisen.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Zwischen der Forsthauskurve und dem Bf Neu-Isenburg wird ein neues RTW-Gleis neben den bestehenden S-Bahn-Gleisen errichtet. Dieses ist erforderlich, da die Variantenbetrachtungen der Vorplanung gezeigt haben, dass es wirtschaftlich und baubetrieblich ungünstig ist, die RTW höhenfrei nördlich des Bf Neu-Isenburg an die vorhandenen Gleise der S-Bahn anzuschließen. Durch die RTW werden in diesem Abschnitt nur das S-Bahn-Gleis Richtung Süden und das neue RTW-Gleis genutzt. Ein dreigleisiger Betrieb ist nicht vorgesehen.

In der Forsthauskurve ist ein Gleisabstand von 4,00 m vorgesehen. Zwischen der Forsthauskurve und dem Bf Neu-Isenburg ist lediglich im Bereich der Umfahrung des S-Bahn-Überwerfungsbauwerks ein Gleisabstand von 3,80 m zwischen den RTW-Gleisen vorgesehen, auf denen aber reiner RTW-Verkehr stattfindet. In diesem Kontext sind die Maße der Querschnittsprofile relevant. So sind diese – im Vergleich zu einem S-Bahn-Fahrzeug – bei einem RTW-Fahrzeug deutlich geringer.

3.1.5 Kreuzungsbauwerk Bf Neu-Isenburg

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Zur Querung der S-Bahn-Strecke 3688, der Strecke 3601 Frankfurt - Heidelberg, der Strecke 3655 Dreieichbahn, sowie der weiteren Gleisanlagen des Bf Neu-Isenburg ist ein Kreuzungsbauwerk für die RTW vorgesehen. Die Ein- und Ausfahrten in das Kreuzungsbauwerk erfolgen über Tröge. Es wurde angemerkt, dass diese in ihrer jetzigen Ausführung stark flächenverbrauchend seien. Alternativ wurde ein flächensparsames Vorgehen, z.B. mithilfe von Spundwänden vorgeschlagen.

Durch das Kreuzungsbauwerk im Bf Neu-Isenburg müsse die Geschwindigkeit für die RTW abgesenkt werden. Die geringere Geschwindigkeit führe zu Verspätungen der Dreieichbahn.

Diesbezüglich wurde gefragt, ob es aktuelle Schätzungen gebe, wie viele Fahrgäste pro Tag durch die RTW gewonnen werden und ob die Anbindung zum Flughafen durch Busverbindungen nicht viel besser sei bzw. ob dies geprüft wurde.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Die nordwestliche Einfahrt zum Kreuzungsbauwerk im Bf Neu-Isenburg erfolgt bereits in der aktuellen Planung über ein Trogbauwerk. Die östlichen Zufahrten erfolgen über Einschnittböschungen. Böschungen können durch eine entsprechende Bepflanzung naturnah ausgestaltet werden und so in das Landschaftsbild integriert werden. Stützwände dagegen nehmen zwar etwas weniger Platz in Anspruch, lassen sich aber nur schwer in das Landschaftsbild integrieren. Der zusätzliche Raum im Bereich der verbleibenden Restflächen ist dagegen nur geringfügig größer als bei der Erstellung von freien Böschungen, da für die Erstellung der Stützwände zusätzliche Flächen in Anspruch genommen werden müssen.

Der Betrieb der RTW wurde durch eine Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung simuliert. Hier wurden auch die Auswirkungen auf die bereits bestehenden Verkehre, also auch auf die Verkehre der Dreieichbahn untersucht. Das Ergebnis der EBWU zeigt, dass keine negativen Auswirkungen durch die RTW auf die Dreieichbahn zukommen werden.

Der Vorhabenträger kann schließlich im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens kein weitergehendes Verkehrskonzept entwickeln. Diese Aufgabe ist gesetzlich den Kommunen zugewiesen. Ergänzend wird bezüglich der Systemwahl auf das Kapitel 3.2 verwiesen.

3.1.6 Streckenabschnitt Bf Neu-Isenburg - Dreieich-BuchschlagZusammenfassung der Stellungnahmen:

Für den Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Neu-Isenburg und Dreieich-Buchschlag und Neu-Isenburg ist für die Öffentlichkeit von Interesse, welche Maßnahmen aktuell für den Ausbau der Verbindung geplant sind.

Insbesondere wurde gefragt, ob bestehende Gleise verwendet werden oder ob eine neue Trasse gebaut werden soll. Für den Fall, dass ein neues Gleis geplant ist, war von Interesse, auf welcher Seite das Gleis errichtet werden soll. Darüber hinaus wurde die Auskunft erbeten, weshalb nicht die Fernbahngleise im Bereich des Kreuzungsbauwerkes gequert werden und auf Gleis 1 des Bf Neu-Isenburg eingefahren wird soll. Schließlich war für die Öffentlichkeit von Interesse, ob ein niveaugleiches Queren der Fernbahnstrecke möglich ist.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Im Bf Neu-Isenburg wird das RTW-Gleis südlich des neuen Kreuzungsbauwerks an die Dreieichbahn angeschlossen. Ab hier verkehrt die RTW auf dem Bestandsgleis der Dreieichbahn bis zum Bf Dreieich-Buchsschlag. Nördlich des Bahnhofs zweigt die RTW im Bereich des heute schon bestehenden Abstellgleises vom Gleis der Dreieichbahn ab.

Nördlich des Bf Neu-Isenburg ist betrieblich eine zweigleisige RTW-Strecke erforderlich. Daher nutzt die RTW in diesem Bereich das vorhandene S-Bahn-Gleis Richtung Süden. Richtung Norden wird ein neues RTW-Gleis errichtet. Würde man nördlich des Bf Neu-Isenburg bereits die Strecke kreuzen, so könnte nur das bestehende Gleis der Dreieichbahn genutzt werden. Ein erforderliches zweites Gleis könnte wegen des bestehenden denkmalgeschützten Empfangsgebäudes und der nicht zur Verfügung stehenden Gleise der Autozugreiseanlage nicht im Bf Neu-Isenburg errichtet werden.

Eine niveaugleiche Querung der Fernbahnstrecke über eine Weichenverbindung ist betrieblich auf Grund des auf dieser Strecke vorhandenen Verkehrs nicht möglich.

3.1.7 Nutzung der Gleisanlagen der DreieichbahnZusammenfassung der Stellungnahmen:

Mehrfach wurde eine Einbeziehung der Dreieichbahn in die RTW-Planung angeregt. Hintergrund ist der Wunsch nach einer Durchbindung der RTW auf die Dreieichbahn. Hierzu wird die Weiterführung der RTW von Neu-Isenburg nach Dreieich-Buchsschlag auf der östlichen Seite der Bahnlinie vorgeschlagen. Bezüglich der Nutzung der Gleisanlagen der Dreieichbahn nördlich des Bahnhofs Neu-Isenburg wurde gefragt, weshalb nicht – wie ursprünglich geplant – das Gleis 1 (Dreieichbahn) für die RTW genutzt und im Westen eine neue Unterführung mit neuer Gleisführung gebaut wird. Es wurde ausgeführt, dass das Dreieichbahn-Gleis zwischen A3 und Bf Neu-Isenburg hierdurch die Ferngleise unterfahren könne, sodass geringere Kosten anfielen. Darüber hinaus wurde nach dem Grund für die Planung im Bereich des Bf Neu-Isenburg gefragt.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

In der aktuellen Planung ist vorgesehen, dass die RTW südlich des Bf Neu-Isenburg die vorhandene Strecke der Dreieichbahn nutzt. So kann zukünftig auch eine Verlängerung der RTW-Strecke auf die weitere Strecke der Dreieichbahn erfolgen.

Die Nutzung des Gleis 1 im Bf Neu-Isenburg durch die RTW ist nicht geplant, da nördlich des Bf Neu-Isenburg betrieblich eine zweigleisige RTW-Strecke erforderlich ist. Die RTW nutzt in diesem Bereich das vorhandene S-Bahn-Gleis Richtung Süden. Richtung Norden wird westlich der Bestandstrasse ein neues RTW-Gleis errichtet. Diese Trassenführung wurde über die durchgeführte EBWU bestätigt. Würde man nördlich des Bf Neu-Isenburg bereits die Strecke kreuzen, so könnte nur das bestehende Gleis der Dreieichbahn genutzt werden. Ein erforderliches zweites Gleis könnte wegen des bestehenden denkmalgeschützten Empfangsgebäudes im Bf Neu-Isenburg und der nicht zur Verfügung stehenden Gleise der Autozugreisanlage nicht errichtet werden. Geringere Kosten würden bei dieser Variante nicht entstehen, da die gleichen Bauwerke wie bei der aktuellen Vorzugsvariante erforderlich würden.

3.1.8 Mitnutzung des Bestandsgleises der S-Bahn zum Bf Dreieich-Buchschlag durch die RTW

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Zudem wurde erfragt, warum die Bestandsgleise der S-Bahn nicht bis zum Bahnhof Buchschlag genutzt werden.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Die vorhandenen Bahnsteigkanten am S-Bahn-Bahnsteig des Bf Dreieich-Buchschlag reichen bei parallelem S-Bahn-Verkehr betrieblich nicht aus, um mit der RTW dort zu wenden. Des Weiteren müsste das RTW-Gleis Richtung Norden im Bf Neu-Isenburg höhengleich in das bestehende S-Bahn-Gleis geführt werden, was den S-Bahn-Verkehr betrieblich beeinflussen würde. Daher wird in der Vorzugslösung das für den RTW-Ast Richtung Neu-Isenburg erforderliche Unterführungsbauwerk genutzt und die RTW an das bestehende Dreieichbahn-Gleis angeschlossen.

3.2 Systemwahl

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Es wurde gefragt, warum in der aktuellen Planung bestehende Vollbahnabschnitte und ergänzende Neubauabschnitte in Form einer Straßenbahn kombiniert werden. Dies verkompliziere und verteuere die Fahrzeugtechnik und mache die RTW unflexibler, da z.B. keine Befahrbarkeit durch derzeitige Fahrzeuge der S-Bahn möglich sei. Zudem seien

unterschiedliche Bahnsteighöhen problematisch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste. Daher sollte der Bau einer Vollbahn favorisiert werden.

Vereinzelt wurde zudem hinterfragt, warum die RTW nicht als U-Bahn/Stadtbahn gebaut wird.

Es wurde zudem angemerkt, dass die RTW das Ergebnis eines fragwürdigen Systemvergleichs aus den 1990er Jahren sei. Die gewählten Kriterien seien unvollständig oder würden sich überschneiden. Außerdem sei die Bewertung teils nicht nachvollziehbar.

Die RTW als Zweisystem-Bahn könne auch nicht nach dem AEG planfestgestellt werden, da sie den diskriminierungsfreien Schienenzugang behindere. Eisenbahnfahrzeuge könnten die neuen Strecken nicht befahren.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Der Vorzugstrasse der RTW ist ein intensiver Planungs- und Abwägungsprozess vorausgegangen. Ausgangspunkt der Überlegungen zur Planung und Realisierung der RTW war die Prognose, dass aufgrund des Bevölkerungswachstums in der Stadt Frankfurt am Main und in den umliegenden Gemeinden, Städten und Landkreisen das bestehende Verkehrssystem, das radial über den Frankfurter Hauptbahnhof geführt wird, langfristig den prognostizierten Bedarf nicht abdecken kann. Im Zuge der ersten Überlegungen wurde erkannt, dass aufgrund der (im Vergleich zum Osten von Frankfurt) höheren Besiedlungsdichte und der Lage des Frankfurter Flughafens im Westen der Stadt Frankfurt am Main ein Bedürfnis nach einer umsteigefreien Direktverbindung der im Norden, Westen und Süden von Frankfurt am Main gelegenen Städte, Gemeinden bzw. Frankfurter Stadtteile besteht. Der Flughafen stellt sich dabei als „Verkehrsmotor“ dar. Diese Prognosen und Erkenntnisse bildeten den Auslöser für den Beginn der Planungen zur RTW. Die RTW soll künftig die bestehenden ÖPNV-Angebote entlasten und so zur Sicherung eines hinreichenden, dem prognostizierten Bevölkerungs- und Fahrgastzuwachs standhaltenden ÖPNV-Angebotes beitragen.

Um das für die RTW am besten geeignete System zu ermitteln, haben der Umlandverband Frankfurt und der RMV im Jahr 1996 die Systemstudie „Regionaltangente West – Systemuntersuchung“ für ein tangenciales Verkehrssystem im Westen Frankfurts beauftragt. Mit Hilfe eines Verfahrens zur Abwägung, Beurteilung und Auswahl wurde aus einer Vielzahl grundsätzlich möglicher Verkehrssysteme das für die RTW geeignetste System ermittelt.

In einer Studie wurden im Auftrag des RMV und des damaligen Umlandverbandes im Jahr 1996 anhand einer Vielzahl von Kriterien die verschiedenen grundsätzlich denkbaren Systeme – S-Bahn, Stadtbahn, Zweisystem-Stadtbahn, VAL-System, U-Bahn – für die Realisierung der RTW untersucht. Zusammenfassend ist die Zweisystem-Stadtbahn als das eindeutig am besten geeignete Verkehrssystem ermittelt worden, um die verkehrlichen und verkehrspolitischen Vorhabenziele zu erreichen. Im Einzelnen wird hierzu auf die Darstellungen, die im Erläuterungsbericht zur Planfeststellung enthalten sind, verwiesen.

Im Rahmen des darauf aufbauenden weiteren Planungsprozesses zur Festlegung der Linienführung der RTW als Zweisystem-Stadtbahn wurde wiederum eine Vielzahl von kleinräumigen und großräumigen Varianten untersucht. Die einzelnen Varianten wurden unter den verschiedenen für eine Variantenbetrachtung maßgeblichen Gesichtspunkten (Zielerreichung, Kosten, Flächenverbrauch, betriebliche Machbarkeit, Beeinträchtigung der Belange Dritter, naturschutzfachliche Belange etc.) im Rahmen verschiedener Studien, Nutzen-Kosten-Untersuchungen (u. a. von 2003 und 2011), Machbarkeitsstudien und im Rahmen der sog. Vorplanung untersucht, ausgewertet und gegenübergestellt.

Soweit die RTW nach der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) trassiert wird, haben Berechtigte auch den entsprechenden Zugang zu den Infrastrukturen. Für den weit überwiegenden Teil des Abschnittes gilt zudem, dass hier der Bestand genutzt wird und so lediglich Folgemaßnahmen an anderen Anlagen planfestgestellt werden.

Die Zweisystemtechnik ist die einzige Möglichkeit, bestehende Eisenbahnstrecken zu nutzen und gleichzeitig mit dem Fahrzeug in urbanen Bereichen fahren zu können. Man muss hierbei immer die Möglichkeiten einer Betriebsgestaltung nach EBO und BOStrab beachten, die sich ausschließlich mit einer Fahrzeugbauart verwirklichen lässt, die für beide Betriebsarten geeignet ist. Bauart bedingt kann ein Eisenbahnfahrzeug nicht den Anforderungen der BOStrab gerecht werden. Umgekehrt ist ein entsprechend gestaltetes BOStrab-Fahrzeug in beiden Betriebsarten einsetzbar. Ein reines BOStrab-Fahrzeug (U-Bahn/Stadtbahn) könnte die bestehenden Bahnstrecken nach EBO nicht nutzen.

3.3 Bahnhöfe

3.3.1 Befürwortung des Mittelbahnsteigs am Bahnhof Buchschlag

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

- (1.) Viele Stellungnahmen sprechen sich für einen Mittelbahnsteig am Bf Dreieich-Buchschlag aus. Als Argument für diese Lösung wird häufig der erschwerte Umstieg auf die Dreieichbahn genannt. Es müsse im Falle der Außenbahnsteig-Lösung eine in Anbetracht der geringeren Umsteigezeiten deutlich längere Strecke überwunden werden. Dies würde durch eine Treppe zusätzlich erschwert. Insbesondere für ältere Menschen, Eltern mit Kindern, gehbehinderte Menschen und Reisende mit schwerem Gepäck, aber auch Pendlern wird ein Außenbahnsteig daher als unzumutbar empfunden. Es wird vereinzelt vorgeschlagen eine zusätzliche Personenunterführung und eine Aufzugsanlage einzuplanen um Wege zu erleichtern und zu verkürzen. Der Bau und die Unterhaltung der Aufzugsanlage sowie der Zuwegungen werden beim Maßnahmenträger gesehen.

Erwiderung des Vorhabenträgers (1.):

Die Vorzugslösung im Bf Dreieich-Buchschlag ergibt sich aus den Geboten der Wirtschaftlichkeit sowie der Minimierung in den Eingriff von Bestandsanlagen und somit der Minimierung an Betroffenheiten. So wird bei der Vorzugslösung ein vorhandenes zurzeit nicht genutztes Bestandsgleis reaktiviert. Der vorgesehene Außenbahnsteig bleibt im Bereich des bestehenden Bahngrundstückes. Lediglich die Zuwegung greift im Bereich des Anschlusses an den Bahnhofsvorplatz und die vorhandene Treppenanlage zu Personenunterführung in Grundstücke Dritter ein. Weitere Umbauten sind im Gegensatz zur Variante Mittelbahnsteig nicht erforderlich. Die Bauhöhe des Bahnsteigs beträgt 76 cm über Schienenoberkante. Auf dem Bahnsteig ist ein neues Bahnsteigdach vorgesehen. Durch diese Gestaltung beeinträchtigt der Bahnsteig die denkmalgeschützten Anlagen nicht. Die Länge der Umsteigewege bei der Vorzugslösung liegt in einem vertretbaren Bereich.

Bei der Variante Mittelbahnsteig sind dagegen umfassende Umbauten an den bestehenden Anlagen der Dreieichbahn erforderlich. Des Weiteren sind hier auch denkmalgeschützte Anlagen betroffen. Die Breite der Anlagen der Variante Mittelbahnsteig entspricht etwa der Breite der Vorzugsvariante. Durch die umfassenden Umbauten an den

Gleisen der Dreieichbahn sowie am vorhandenen Bahnsteig weist diese Variante deutlich höhere Kosten und Betroffenheiten insbesondere bzgl. der bestehenden Anlagen und des Bahnbetriebs während des Baus auf als die Vorzugsvariante.

Bei einer späteren Anbindung an die Dreieichbahn kann die RTW entweder das heutige Gleis nutzen oder durch einen geringen Umbau des Außenbahnsteigs an das Dreieichbahngleis angeschlossen werden.

- (2.) Die erschwerte Umsteigesituation könne mehr Pendler dazu bewegen, mit dem PKW bis Buchschlag zu fahren und dort in einen Zug der Regionaltangente West einzusteigen. Es wird befürchtet, dass dies die Parkkapazitäten am Bahnhof Buschschlag überlasten und der zusätzliche Verkehr eine Belastung für die Anwohner darstellen könnte.

Erwiderung des Vorhabenträgers (2.):

Für den Vorhabenträger besteht keine gesetzliche Verpflichtung, neue Parkplätze für das Vorhaben RTW zu generieren. Vielmehr ist der Vorhabenträger lediglich dazu verpflichtet, Anlagen, die er beansprucht und beseitigt, zu ersetzen. Der Vorhabenträger kann im Rahmen des Verfahrens der RTW kein allumfassendes Verkehrskonzept entwickeln. Diese Aufgabe ist gesetzlich den Kommunen zugewiesen.

- (3.) Der Mittelbahnsteig sei zudem zu bevorzugen, da der Denkmalschutz der örtlichen Gebäude besser zu gewährleisten sei. So könne der Baustil des Buschlagers Bahnhofs erhalten bleiben.

Erwiderung des Vorhabenträgers (3.):

Mit dem Außenbahnsteig wird weder in den Denkmalschutz der bestehenden Bahnsteigdächer noch in den Denkmalschutz des ehemaligen Empfangsgebäudes eingegriffen. Bei einem Mittelbahnsteig muss dagegen in die vorhandenen Bahnsteigdächer eingegriffen werden.

- (4.) Auch im Hinblick auf den Waldschutz und die Flächeninanspruchnahme und -versiegelung wurden Bedenken geäußert und für die Erhaltung des Baumbestands plädiert. Insbesondere wurde gefragt, ob und wie weit der Bahnsteig in Dreieich in Richtung Wald verschoben werden muss bzw. ein Eingriff in den Grünstreifen der Eleonorenanlage erfolgen wird. Zudem wurde angefragt, ob der Flächenverbrauch bei einem Mittelbahnsteig größer sei, als bei der Nutzung des Stumpfgleises.

Erwiderung des Vorhabenträgers (4.):

Der Außenbahnsteig nimmt größtenteils nur das Gelände der Bahnanlagen in Anspruch. Lediglich für die neue Zuwegung muss am Rande des Waldes der Eleonorenanlage eingegriffen werden. Ansonsten findet kein Eingriff in den Baumbestand statt. Die Flächeninanspruchnahme ist beim Mittelbahnsteig in etwa genauso groß, wie bei dem Außenbahnsteig.

- (5.)** Von Interesse sei auch der Kostenunterschied zwischen Außen- und Mittelbahnsteig. Es wurde gefragt, ob es technisch nicht möglich sei einen Mittelbahnsteig zu bauen oder ob es hierfür nur finanzielle Gründe gäbe.

Erwiderung des Vorhabenträgers (5.):

Die Kosten des Mittelbahnsteigs betragen je nach Variante etwa das doppelt bis dreifache im Vergleich zum Außenbahnsteig. Bei der Variantenfindung wurden neben den Kosten unter anderem auch Auswirkungen auf die Umwelt, den Baubetrieb, den Denkmalschutz, den zukünftigen Bahnbetrieb und die Genehmigungsfähigkeit (Betroffenheiten Dritter) betrachtet.

- (6.)** Nicht zuletzt wurde angeführt, dass der Mittelbahnsteig die zukunftsfähigere Lösung sei, wenn eine Durchbindung auf die Dreieichbahn durchgeführt würde. So könnten weitere Fahrgäste aus den Nachbarkommunen der Stadt Dreieich, wie beispielsweise Rödermark und Dieburg gewonnen werden und eine attraktivere Anbindung an Frankfurt, seinen Flughafen und das Umland geschaffen werden. Zudem wurde angemerkt, dass eine (gewünschte) spätere Durchbindung der RTW auf die Dreieichbahnstrecke von diesem Bahnsteig nicht ohne ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren möglich sei.

Erwiderung des Vorhabenträgers (6.):

Die vorgeschlagenen Erweiterungen der Infrastruktur liegen nicht innerhalb des Planungsraums der RTW und sind nicht vom Vorhabenziel der RTW umfasst. Entsprechende Verlängerungen bzw. Erweiterungen der RTW werden daher nicht Gegenstand der Planfeststellung zur RTW werden. Anknüpfungspunkte zu weiteren Vorhaben sind möglich und werden von der RTW GmbH ausdrücklich begrüßt, sind aber nicht Gegenstand der Planfeststellung zur RTW.

3.3.2 Haltepunkt Mörfelder Landstraße

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Hinsichtlich der Haltestelle Mörfelder Landstraße wurden vereinzelt Fragen formuliert. Die Haltestelle wird mit zwei Seitenbahnsteigen geplant, die eine Breite von jeweils lediglich 3 m aufweisen. Die Treppen münden direkt in die Zuwegung der Straßenbahn. Insbesondere in Bezug auf Großveranstaltungen in der Commerzbank-Arena bestehen hier Bedenken hinsichtlich einer sicheren Nutzung. Es wurde daher gefragt, ob zu dieser Zeit die Haltestelle für Fahrgäste gesperrt wird, oder ob die Bahn ohne Halt durchfahren wird.

Darüber hinaus wurde nach dem Hintergrund der Planung von Seitenbahnsteigen gefragt, wenn der Platz auch einen Mittelbahnsteig zuließe.

Schließlich wurde angemerkt, dass der Haltepunkt Mörfelder Landstraße im Querschnitt eingetragen ist und dass dieser im Lageplan Anlage 2-3 nicht gesondert gekennzeichnet ist.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Der Betrieb der RTW wurde über eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) betrachtet. Ergebnis ist, dass die Haltestellen Bf Stadion und Hp Mörfelder Landstraße auf Grund betrieblicher Zwänge in den mitgenutzten Bestandsstrecken nur alternierend angefahren werden können. Die Ausgestaltung der Station fand in Abstimmungen mit dem DB-Konzern und der Bundespolizei statt. Der Haltepunkt erhält einen Treppen- sowie einen Rampenzugang auf der östlichen Seite im Bereich der EÜ Fußweg Stadion. Das Widerlager der neuen Brücke wird soweit Richtung Westen verschoben, dass eine Trennung der Fußgängerströme Richtung Straßenbahnhaltestelle und Zugänge Hp Mörfelder Landstraße möglich ist. Des Weiteren sind zusätzliche Treppenzugänge westlich des Haltepunkts vorgesehen.

Die Vorzugslösung besteht aus zwei Außenbahnsteigen, da bei einem Mittelbahnsteig jeweils zwei neue Brückenbauwerke für die direkt angrenzenden Kreuzungen über den Fußgängerweg zum Stadion und über die Mörfelder Landstraße erforderlich wären anstatt nur jeweils einem neuen Brückenbauwerks. Die Außenbahnsteige stellen somit die wirtschaftlichste Lösung mit den geringsten Betroffenheiten dar.

Nach Abstimmung mit den Betreibern der Commerzbank-Arena wurde die Planung des Hp Mörfelder Landstraße überarbeitet. An den Außenbahnsteigen sind nun jeweils zwei

Zugänge vorgesehen, so dass für den Veranstaltungsverkehr die Kapazität des Zu- und Abgangs vergrößert wurde. Des Weiteren wird eine Zugangskontrolle bei Veranstaltungsverkehr vorgesehen, so dass der Zugang zum Bahnsteig gesperrt wird, wenn sich die maximale Anzahl von Personen auf dem Bahnsteig befindet.

3.3.3 Neuer Bahnsteig im Bf Neu-Isenburg

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Hinsichtlich des Bahnsteigs im Bf Neu-Isenburg wurde gefragt, warum die Gleise der RTW derart nach Westen verlegt werden, dass ein neuer Bahnsteig gebaut werden muss. Ein separater Bahnsteig im Bf Neu-Isenburg für die RTW in Richtung Frankfurt wurde nicht befürwortet.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Die Variantenbetrachtungen der Vorplanung haben gezeigt, dass es wirtschaftlich und baubetrieblich ungünstig ist, die RTW höhenfrei nördlich des Bf Neu-Isenburg an die vorhandenen Gleise der S-Bahn anzuschließen. Daher wird nur das S-Bahn-Gleis Richtung Süden genutzt und parallel ein RTW-Gleis Richtung Norden errichtet, für das ein neuer Bahnsteig im Bf Neu-Isenburg errichtet werden muss. Die Gleislage im Bf Neu-Isenburg ergibt sich aus dem Zwangspunkt des Stellwerksgebäudes. Dieses kann nicht verlegt, sondern muss umfahren werden. Eine engere Bündelung mit der Bestandsstrecke ist in diesem Bereich daher nicht möglich.

3.4 Erweiterungen / Verlängerungen der RTW

Neben alternativen Trassenführungen wurden auch zahlreiche Vorschläge eingereicht, wie die Trasse über den geplanten Trassenverlauf hinaus verlängert/erweitert werden könnte. Konkret benannt wurden folgende Ziele, die zusätzlich angefahren werden sollten bzw. die RTW erweitern könnten:

3.4.1 Anbindung an Langen und Weiterführung nach Dreieich-Sprendlingen

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Es wurde mehrfach eine Weiterführung der RTW nach Langen angeregt. In Langen bestehe im Umfeld der beiden S-Bahn-Stationen eine dichte Wohnbebauung und somit ein großes Kundenpotenzial für die RTW. Zudem werden die Pendlerzahlen und damit das

Fahrgastpotenzial der Stadt Langen als hoch eingeschätzt. Neben Wohngebieten liege auch das Gewerbegebiet Neurott mit einer sehr hohen Arbeitsplatzdichte direkt an der Station Langen-Flugsicherung. Viele internationale und flughafenaffine Unternehmen bzw. Institutionen haben dort ihren Sitz.

Reisende, die aus Richtung Darmstadt mit S-Bahn und Regionalexpress kommen, könnten den Langener Bahnhof zum Umstieg in Richtung Bf Neu-Isenburg, aber auch Richtung Flughafen und die westlichen Gebiete von Frankfurt bzw. Bad Homburg nutzen. Die Umsteigemöglichkeit zum Fernverkehr am Flughafen Frankfurt könne eine attraktive Alternative zu einem Umstieg am Frankfurter Hauptbahnhof darstellen. Durch ICE-Linien, die nur am Frankfurter Flughafen halten, ergäben sich zusätzliche Fahrgastpotenziale für die RTW.

Durch die Anbindung könne der Flughafen besser erreicht werden. Es wurde vorgeschlagen, die Gleise, auf denen die S3 und S4 verkehren, hierfür mit zu nutzen. Ferner wurde diskutiert, ob der nach Westen verlaufende S-Bahn-Streckenabschnitt zwischen nördlich Bf Neu-Isenburg und südlich Bf Langen aufgehoben werden könne. Darüber hinaus wurde gefragt, ob die RTW bis Darmstadt verlängert werden könne.

Weiterhin wurde angemerkt, dass die Anbindung der RTW nach Langen über die S-Bahn sowohl in Parallellage zur S3 als auch zur S4 fahrplantechnisch und betrieblich unter bestimmten Bedingungen möglich sei. Als Voraussetzungen für diese Lösung wurde angeführt, dass in Langen ein eigenes Gleis für die RTW erforderlich sei, sowie eine Blockverdichtung gemäß EBWU auf der S-Bahn-Strecke zwischen Bf Neu-Isenburg und Bf Langen. Für die S3-Lage seien zudem weitere Maßnahmen für eine richtlinienkonforme Fahrplankonstruktion erforderlich (Nachrücksignal Buchschlag und Fahrzeitgewinn S3 von 4 Sekunden).

Im Bf Neu-Isenburg sei eine Weichenverbindung von der S-Bahn zum besonderen RTW-Bahnsteig zu errichten und es seien durchgehend 100 km/h zu ermöglichen.

Für das benötigte Wendegleis der RTW im Bahnhof Langen könne das SPNV Gleis 107 in ein Taschengleis umgebaut werden. Hierfür wäre ein neuer Bahnsteig am Streckengleis der Main-Necker-Bahn in Richtung Darmstadt zu errichten.

Vereinzelt wurde eine Weiterführung nach Dreieich-Sprendlingen gewünscht. Da die Regionaltangente West ohnehin bereits auf den Gleisen der Dreieichbahn zum Bahnhof Buchschlag geführt werden soll, sei es naheliegend, die Attraktivität dieses Astes zu

erhöhen, indem man sie zum Siedlungsschwerpunkt von Dreieich weiterführe. Auch ließen sich viele Menschen, die am Flughafen arbeiten, anbinden. Der Bahnhof Sprendlingen biete dabei bereits eine Wendemöglichkeit. Durch die Lage des Bahnhofes ließe sich auch problemlos ein Stumpfgleis auf der Südseite des Bahnhofs hinzufügen.

Im Hinblick auf den Übergang der Dreieichbahn auf die RTW wurde der Wunsch nach mehr umsteigefreien Fahrten mit der Dreieichbahn nach Frankfurt geäußert. Außerdem wurde nachgefragt, warum nicht die RTW anstelle der Dreieichbahn fahren soll.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Die vorgeschlagenen Erweiterungen der Infrastruktur liegen nicht innerhalb des Planungsraums der RTW und sind nicht vom Vorhabenziel der RTW umfasst. Entsprechende Verlängerungen bzw. Erweiterungen der RTW sind daher aktuell nicht Gegenstand der Planfeststellung im PfA Süd 1.

3.4.2 Anbindung an Terminal 3 (Flughafen) und Ringschluss mit der Osttangente

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Es wurde gefragt, inwieweit eine Anbindung der RTW an Terminal 3 möglich sei.

Es wurde zudem darauf hingewiesen, dass im Hinblick auf die Erreichung der Klimaschutzziele des Landes Hessen ein umfassender Ausbau des ÖPNV erfolgen sollte. Die Kapazitäten und der Streckenausbau der RTW sollten zugleich den Anschluss einer Osttangente und damit einer Ringstrecke ermöglichen.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Auch hier gilt, dass die Erweiterungen der Infrastruktur nicht innerhalb des Planungsraums der RTW liegen und nicht vom Vorhabenziel der RTW umfasst sind. Entsprechende Verlängerungen bzw. Erweiterungen der RTW sind daher aktuell nicht Gegenstand der Planfeststellung zur RTW in PfA Süd 1.

3.4.3 Alternativkonzept aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Das Alternativkonzept wird im Folgenden zusammengefasst:

Fehlende Kapazitätsreserven am Flughafen

- (1.) Die aktuellen RTW-Planungen – insbesondere im Bereich des Flughafens – bieten keine ausreichenden Reserven für betriebliche Weiterentwicklungen. Auch im Falle von Fahrgastzuwächsen bestehen keine weiteren Möglichkeiten die Fahrzeuge zu verlängern.

Erwiderung des Vorhabenträgers (1.):

Die heute erkennbaren Verkehrsentwicklungen der Zukunft können mit der Planung und dem Betriebskonzept der RTW bedarfsgerecht mit Kapazitätsreserve in den Zügen bedient werden. Die Machbarkeit des Betriebskonzepts der RTW wurde mittels einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehre auf den Bestandsstrecken nachgewiesen.

- (2.) Im Abschnitt zwischen Einfädelung der RTW in die Flughafenbahn und dem Bahnhof Stadion, sowie in der Weiterführung zum Endpunkt Dreieich-Buchschlag wird ein erheblicher Engpass gesehen, da hier keine zusätzlichen Züge das Angebot im Hauptberufsverkehr verdichten könnten. Zudem fehle dort eine Umleitungsmöglichkeit für Störungsfälle über die Güterumgehungsstrecke 3520. Diese Umleitungsstrecke könnte – sofern Kapazität vorhanden ist und der weiterführende Abschnitt nach Neu-Isenburg Gewerbegebiet Ost entsprechend ausgebaut würde – auch für Stadionverkehrsverstärker genutzt werden. Hierzu bedarf es bis zur Einfädelung in die Strecke 3652 ab Bahnhof Stadion einer durchgehend zweigleisigen, autarken Strecke – wie diese hier vorgestellt wird. Zusätzlich müsse hierzu eine leistungsfähige, zweigleisige Überleitung im Westkopf des Bahnhofs Stadion zwischen der Strecke 3520 und den RTW-Bahnsteiggleisen geschaffen werden, auf der sich auch Züge kreuzen können.

Erwiderung des Vorhabenträgers (2.):

Die Dimensionierung der RTW ist, sowohl hinsichtlich des Taktes als auch der Fahrzeuggröße, bezogen auf die zu bedienenden Haltepunkte auf Basis der Prognose von Verkehrsuntersuchungen und der darauf aufbauenden Entwicklung des Betriebskonzeptes erfolgt. Die heute erkennbaren Verkehrsentwicklungen der Zukunft können mit der Planung und dem Betriebskonzept der RTW bedarfsgerecht bedient werden. Die Machbarkeit des Betriebskonzepts der RTW wurde mittels einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehre auf den Bestandsstrecken nachgewiesen.

Eine durchgehend zweigleisige RTW-Strecke wurde auf Grund diverser Zwangspunkte nicht geplant. Die eingleisigen Abschnitte wurden auf ein Minimum reduziert. Die Kreuzungsbauwerke im Bf Frankfurt-Stadion konnten auf Grund der räumlichen Zwänge der bestehenden Bahnanlagen und der direkt nördlich und östlich angrenzenden Wasserschutzgebiete Goldstein und Oberforsthaus nur eingleisig geplant werden. Das Kreuzungsbauwerk im Bf Neu-Isenburg wurde auf Grund des flachen Kreuzungswinkels, der sich daraus ergibt, dass der direkt angrenzende Bannwald so wenig wie möglich in Anspruch genommen wird, eingleisig gestaltet. Eine komplett eigenständige zweigleisige Führung der RTW widerspricht einerseits der Aufgabenstellung, bei der Planung der RTW so viel wie möglich Bestandsanlagen zu nutzen, andererseits sprechen auch hier diverse Zwangspunkte dagegen. Im Bereich der Forsthauskurve würde ein zweites Gleis eine deutliche Erweiterung des Einschnittes bedeuten, die zu Lasten des direkt angrenzenden Bannwaldes ginge. Im Bereich der S-Bahnstrecke 3688 ist die Breite der bestehenden Straßenbrücke BAB A3 zu beachten, die eine separate zweigleisige Führung ohne Neubau der Brücke oder eines neuen Durchstich des Autobahndammes nicht zulässt.

Linienwegänderung des Südabschnitts

- (3.) Es wird angeregt zu überdenken, ob der Anschluss von Dreieich-Buchschlag an die RTW sinnvoll ist. Die Dreieichbahn hält bereits werktäglich regelmäßig im Bf Neu-Isenburg, so dass auch dort ein Umstieg möglich wäre. Dieser Anschluss könne gestärkt werden, anstelle des Baus einer RTW-Linie bis nach Dreieich-Buchschlag.

Hierdurch würde eine kürzere Fahrtzeit auf der Strecke zwischen Bf Dreieich-Buchschlag und Bf Neu-Isenburg erreicht. Verschiedenes würde entfallen und daher kostengünstiger:

- § Entfallen der Verzweigung nach Bf Dreieich-Buchschlag
- § Vereinfachung des Gleisbilds in der Südausfahrt Bf Neu-Isenburg
- § Entfall der Kreuzungsproblematik zwischen Dreieichbahn (RB61) und RTW auf den vorgesehenen Gleisen.
- § Weiter könne bereits ab Forsthaus eine durchgehend zweigleisige BOStrab-Strecke bis in die Einmündung in das Bestandsgleis der ehemaligen Strecke

3652 nach Neu-Isenburg Stadt gebaut werden und damit enormer Störeinfluss von der RTW genommen werden. Gleichzeitig erhalten diese Abschnitte eine höhere Streckenkapazität.

Erwiderung des Vorhabenträgers (3.):

Die Planungskonzeption mit einer Führung der RTW nach Dreieich ist das Ergebnis einer umfassenden Variantenuntersuchung. Es ist richtig, dass zwischenzeitlich Züge der Dreieichbahn bis nach Bf Neu-Isenburg fahren, dies betrifft allerdings nicht alle. Auch weitere durchgeführte Verkehrsuntersuchungen bestätigen die Bedeutung der Umstiege im Bahnhof Dreieich-Buchsschlag, sowohl von der S-Bahn als auch von der Dreieichbahn zur RTW, insbesondere für Fahrgäste die z.B. in Richtung Flughafen und Höchst reisen möchten.

Die vorgenannte Argumentation zur Linienwegänderung **(3.)** kann nicht nachvollzogen werden, da die Strecke zwischen dem Bf Dreieich-Buchsschlag und dem Bf Neu-Isenburg immer noch zurückgelegt werden muss. Ergänzend wird auf die folgenden Aspekte verwiesen:

- Das Kreuzungsbauwerk wird für den Ast Richtung Neu-Isenburg weiterhin benötigt und kann nicht entfallen.
- Die Planung des Anschlusses der RTW an die Dreieichbahn im Südkopf des Bf Neu-Isenburg wurde überarbeitet und vereinfacht.
- Eine Kreuzungsproblematik zwischen RTW und Dreieichbahn im eingleisigen Bereich besteht in der aktuellen Planung nicht, da hier fahrplanmäßig keine Kreuzungen zwischen diesen stattfinden.
- Eine durchgehend zweigleisige RTW-Strecke wurde auf Grund diverser Zwangspunkte nicht geplant (begrenzte Breite der bestehenden Straßenbrücke BAB A3, Inanspruchnahme von Flächen der P+R-Anlage Bf Neu-Isenburg, bautechnisch schwierige Umsetzung eines zweigleisigen Kreuzungsbauwerks im Bf Neu-Isenburg).

Stationsanlagen und Streckenabschnitte

Frankfurt Stadion

- (4.)** Es wurde darauf hingewiesen, dass am Westkopf des Bahnhofs Frankfurt Stadion die Weichenstraße zwischen den Strecken 3520 und 3683 fehle, so dass ein paralleles Ein- und Ausfahren mit Streckenwechsel zwischen 3520 und 3683 bzw. den RTW-Gleisen möglich sei. Die Zweigleisigkeit dieser Weichenstraße würde

es ermöglichen, sowohl den Betrieb der S8 und S9, als auch der beiden RTW-Linien 1 und 2 im Bedarfsfall – bei Störungen oder Arbeiten im Flughafentunnel – am Flughafen-Regionalbahnhof vorbeizuführen.

Erwiderung des Vorhabenträgers (4.):

Bei der Planung der RTW werden keine Störungen im Gleisnetz der Deutschen Bahn betrachtet. Die DB Netz AG stellt gegen Entgelt eine vom Aufgabenträger zu bestellende Trasse zur Verfügung. Die vorgeschlagenen Weichenstraße ist daher für den Betrieb der RTW nicht erforderlich. Die Machbarkeit des Betriebskonzepts der RTW wurde für den geplanten bestehenden und neuen Trassen mittels einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehre auf den Bestandsstrecken nachgewiesen. Eine nachträgliche Realisierung der Weichenverbindungen ist möglich.

Die Dimensionierung der RTW ist, sowohl hinsichtlich des Taktes als auch der Fahrzeuggröße, auf Basis der Prognose im Rahmen von Verkehrsuntersuchungen und der darauf aufbauenden Entwicklung des Betriebskonzeptes erfolgt. Die heute erkennbaren Verkehrsentwicklungen der Zukunft können mit der Planung und dem Betriebskonzept der RTW bedarfsgerecht bedient werden.

- (5.) In diesem Rahmen wurde am Knoten Kelsterbach eine zusätzliche Ausfädelung mit mindestens einem Verbindungsgleis zwischen der Strecke 3520 und den RTW-Gleisen Richtung Frankfurt-Höchst vorgeschlagen. Bei einer Streckenspernung am Flughafen könne im aktuellen Planungszustand kein durchgehender Zugbetrieb der RTW aufrechterhalten werden – hierfür sollte eine Alternativlösung geschaffen werden, da es häufiger zu Sperrungen auf der Flughafenbahn kommt.

Erwiderung des Vorhabenträgers (5.):

Bei der Planung der RTW werden keine Störungen im Gleisnetz der Deutschen Bahn betrachtet. Die DB stellt gegen Entgelt eine vom Aufgabenträger zu bestellende Trasse zur Verfügung. Die vorgeschlagenen zusätzliche Ausfädelung der Strecke 3520 zur RTW am Knoten Kelsterbach ist daher für den Betrieb der RTW nicht erforderlich. Die Machbarkeit des Betriebskonzepts der RTW wurde mittels einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehre auf den Bestandsstrecken nachgewiesen. Gegen eine zusätzliche Ausfädelung sprechen auch diverse Umweltbelange in diesem Bereich (insbesondere das Vorliegen eines Bannwaldes, eines Wasserschutz- sowie eines FFH-Gebietes), die von einem neuen Gleis betroffen wären.

Die Dimensionierung der RTW ist, sowohl hinsichtlich des Taktes als auch der Fahrzeuggröße, bezogen auf die zu bedienenden Haltepunkte auf Basis der Prognose von Verkehrsuntersuchungen und der darauf aufbauenden Entwicklung des Betriebskonzeptes erfolgt. Die heute erkennbaren Verkehrsentwicklungen der Zukunft können mit der Planung und dem Betriebskonzept der RTW bedarfsgerecht bedient werden.

- (6.) Dagegen könne das Flankenschutzgleis entfallen. Stattdessen wird empfohlen, das Abstellgleis auf eine Nutzlänge von 210 Metern zu verlängern, so dass im Stadionverkehr auch Verstärker-S-Bahnen über dieses Gleis wenden können.

Erwiderung des Vorhabenträgers (6.):

Das Abstellgleis ist auf eine Nutzlänge von 210 m trassiert. Das Erfordernis von Flankenschutzweichen wird in den weiteren Leistungsphasen durch den Betrieb der DB festgelegt. Von einem Entfall kann zum jetzigen Planungsstand nicht ausgegangen werden.

- (7.) Die Nutzlänge der vier Bahnsteiggleise für die S-Bahnen und die RTW-Linien 1 und 2 sollte zudem gleichermaßen auf 210 m Nutzlänge ausgelegt werden. Zusätzlich sollten Weichenverbindungen zwischen den RTW-Bahnsteiggleisen und der Strecke 3683 Richtung Frankfurt Hauptbahnhof vorgesehen werden, so dass im Störfall S-Bahn-Züge am Bahnsteig umfahren werden könnten. Diese könnten zudem auch für Kurzwenden von Sonder-S-Bahn-Zügen im Stadionverkehr genutzt werden.

Erwiderung des Vorhabenträgers (7.):

Die Nutzlänge der Bahnsteige im Bf Stadion ist in der aktuellen Planung einheitlich auf 210 m festgelegt.

Zusätzliche Weichenverbindungen zwischen der Strecke 3683 und der RTW sind für den RTW-Betrieb nicht erforderlich. Eine Weichenverbindung zwischen dem rechten RTW-Gleis und dem S-Bahngleis Fahrtrichtung Bf Niederrad ist in der aktuellen Planung enthalten. In der entgegengesetzten Fahrtrichtung kann eine Weichenverbindung nachträglich erstellt werden.

Die Dimensionierung der RTW ist, sowohl hinsichtlich des Taktes als auch der Fahrzeuggröße, bezogen auf die zu bedienenden Haltepunkte auf Basis der Prognose von Verkehrsuntersuchungen und der darauf aufbauenden Entwicklung des Betriebskonzeptes erfolgt. Die heute erkennbaren Verkehrsentwicklungen der Zukunft können mit der Planung und dem Betriebskonzept der RTW bedarfsgerecht bedient werden. Die

Machbarkeit des Betriebskonzepts der RTW wurde mittels einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehre auf den Bestandsstrecken nachgewiesen.

- (8.)** Es wurde zudem angemerkt, dass das Brückenbauwerk (Ostkopf/Rampenbauwerk Ost) eine Störquelle in der RTW-Streckenführung darstellen könnte. Es wird eindringlich davor gewarnt, im Bereich des 15-Minuten-Takts eine eingleisige Streckenführung vorzusehen. Stattdessen sollte die Brücke zweigleisig geplant werden. Sie könnte hierbei auch so ausgelegt werden, dass Regionalzüge, wie beispielsweise die Linie RB59, über die Brücke in die Flughafenbahn einfädeln können und somit zugleich den Bahnhof Frankfurt Stadion niveaufrei queren.

Erwiderung des Vorhabenträgers (8.):

Das Bauwerk wurde eingleisig geplant, da hier betrieblich keine Kreuzungen der RTW stattfinden und so die Kosten und betrieblichen bzw. baulichen Eingriffe in den Bestand minimiert werden. Die Nutzung durch die RB59 kann nur erfolgen, wenn dort keine lok-bespannten Züge eingesetzt werden.

Abschnitt Mörfelder Landstraße – Frankfurt-Forsthaus – Bf Neu-Isenburg

- (9.)** Es wird empfohlen, nach Überquerung der EÜ Mörfelder Landstraße eine Weichenverbindung auf die Strecke 3650 einzurichten. Diese könnte von den Zügen der Linie RE59 genutzt werden. Es wird davor gewarnt, die Strecke 3651 im derzeitigen Zustand mitzubenutzen. Sie habe wichtige Funktionen im Umleitungs- und Güterverkehr. Güterzüge würden auf dieser Strecke zwischen Bf Neu-Isenburg und Frankfurt-Forsthaus häufiger „geparkt“ und warteten daher auf eine freie Strecke. Auch Regional- und Fernverkehrszüge würden über die Strecke 3651 häufiger umgeleitet. Dies gelte insbesondere für die anstehenden Bauarbeiten im Rahmen der Sanierung der Main-Neckar-Brücke bzw. den Umbau des Knoten Frankfurt (BVWP-Projekt).

Erwiderung des Vorhabenträgers (9.):

Die Führung der Linie RE59 über die RTW ist eine strategische Entscheidung des Aufgabenträgers. Die Nutzung der Strecke 3651 wurde in der EBWU angesetzt.

Die von der RTW geplante Trasse und deren Anbindungen an den Bestand wurden in einer EBWU hinsichtlich der Fahrbarkeit eines unterstellten Fahrplanes bestätigt. Zusätzliche Strecken-/ Trassengestaltungen für anderer Verkehre bei der Benutzung der Infrastruktur DB Netz AG sind nicht die Angelegenheit der RTW.

- (10.)** Somit sei hier auf lange Dauer mit einem intensiven Verkehrsaufkommen zu rechnen. Dieses finde zudem in beiden Richtungen auf dem Gleis der Strecke 3651 statt. Stattdessen wird für eine bessere Pünktlichkeit eine eigenständige zweigleisige Streckenführung empfohlen, womit auch der Bedarf des Linksverkehrs entfällt. Diese Strecke könnte im Abschnitt Frankfurt-Forsthaus – Bf Neu-Isenburg vereinfacht als BOStrab-Strecke gebaut werden. Andernfalls drohe im Bf Neu-Isenburg durch verspätete südwärts fahrende RTW-Züge auch eine Verspätung der ebenfalls südwärts fahrenden S-Bahnen. Dies sei insofern kritisch, als dass zwischen Langen und Darmstadt Hbf die S-Bahn die eingleisigen Bereiche pünktlich passieren müsse, um Verspätungen in die Gegenrichtung oder gar Verspätungsübertragung auf die Folgefahrt zu vermeiden.

Erwiderung des Vorhabenträgers (10.):

Die Dimensionierung der RTW ist, sowohl hinsichtlich des Taktes als auch der Fahrzeuggröße, bezogen auf die zu bedienenden Haltepunkte auf Basis der Prognose von Verkehrsuntersuchungen und der darauf aufbauenden Entwicklung des Betriebskonzeptes erfolgt. Die heute erkennbaren Verkehrsentwicklungen der Zukunft können mit der Planung und dem Betriebskonzept der RTW bedarfsgerecht bedient werden. Die Machbarkeit des Betriebskonzeptes der RTW wurde mittels einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehre auf den Bestandsstrecken nachgewiesen.

In der Forsthauskurve hätte eine zweigleisige Strecke gravierende Eingriffe in den Bestandseinschnitt und damit in den dort befindlichen Bannwald zur Folge. Ziel der RTW ist es auch, nach Möglichkeit Bestandsanlagen zu nutzen und nur betrieblich unbedingt erforderliche Anlagen neu zu bauen.

Der Bau des Streckenabschnittes als BOStrab-Strecke ist nicht realisierbar, da sich das neue Streckengleis der RTW in Fahrtrichtung Norden innerhalb des Sicherheitsbereichs des Bf Neu-Isenburg (direkt westlich davon) befindet und, da es nicht möglich ist, innerhalb eines Bahnhofs den Stellbereich des DB-Stellwerks zu verlassen und wieder in diesen einzufahren. Folglich muss das neue RTW-Gleis aus sicherungstechnischen Gründen ebenfalls nach EBO betrieben werden.

- (11.)** Zudem sei in dem Abschnitt zwischen Frankfurt Mörfelder Landstraße und Bf Neu-Isenburg eine reguläre Zugkreuzung zu erwarten. Folglich könne dieses Problem nicht zufriedenstellend mit einer Falschfahrt des südwärts fahrenden RTW-Zugs über das nordwärts führende Streckengleis gelöst werden.

Erwiderung des Vorhabenträgers (11.):

Die Dimensionierung der RTW ist, sowohl hinsichtlich des Taktes als auch der Fahrzeuggröße, bezogen auf die zu bedienenden Haltepunkte auf Basis der Prognose von Verkehrsuntersuchungen und der darauf aufbauenden Entwicklung des Betriebskonzeptes erfolgt. Die heute erkennbaren Verkehrsentwicklungen der Zukunft können mit der Planung und dem Betriebskonzept der RTW bedarfsgerecht bedient werden. Die Machbarkeit des Betriebskonzeptes der RTW wurde mittels einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehre auf den Bestandsstrecken nachgewiesen.

- (12.)** Aus diesen Gründen wäre der hier vorgeschlagene Bau von zwei ausschließlich der RTW vorbehaltenen Streckengleisen in diesem Abschnitt sinnvoll. Es seien hierbei die negativen Erfahrungen von eingleisigen Streckenabschnitten bzw. Mischverkehrsabschnitten mit sehr hoher Streckenauslastung hinsichtlich der Verspätungsauswirkung im S-Bahn-Netz zu berücksichtigen. Aus Kostengründen wird empfohlen, die somit nötigen RTW-eigenen Gleise ab Frankfurt-Forsthaus formal nach BOStrab auszulegen und auch in Neu-Isenburg eigene Bahnsteiggleise zu verlegen.

Erwiderung des Vorhabenträgers (12.):

Die RTW-Gleise ab Abzweig Forsthaus als BOStrab-Anlagen zu betrachten ist aus leit- und sicherungstechnischer Sicht nicht realisierbar, da sich das neue Streckengleis der RTW in Fahrtrichtung Norden innerhalb des Sicherungsbereichs des Bf Neu-Isenburg (direkt westlich davon) befindet und, da es nicht möglich ist, innerhalb eines Bahnhofs den Stellbereich des DB-Stellwerks zu verlassen und wieder in diesen einzufahren. Folglich muss das neue RTW-Gleis aus sicherungstechnischen Gründen ebenfalls nach EBO betrieben werden.

Bahnhof Neu-Isenburg

- (13.)** In Folge des obigen Vorschlags könnte eine flexiblere, zweigleisige Führung mit einem Mittelbahnsteig gewählt werden. Hierbei könnte durch die Führung als

BOStrab-Strecke auch problemlos ein niveaugleiches Kreuzen von Zugangswegen erfolgen. Sollte es jedoch nicht zu einer durchgehend zweigleisigen Führung kommen, wären im Bahnhofsbereich weitere Weichenstraßen sinnvoll: Sowohl aus der Strecke 3651 als auch dem parallelen RTW-Gleis mit durchgehender Gleisverbindung auf die Strecke 3601 sowie auf die Strecke 3688.

Erwiderung des Vorhabenträgers (13.):

Für diese Weichenverbindungen gibt es für die RTW kein betriebliches Erfordernis. Die Dimensionierung der RTW ist, sowohl hinsichtlich des Taktes als auch der Fahrzeuggröße, bezogen auf die zu bedienenden Haltepunkte auf Basis der Prognose von Verkehrsuntersuchungen und der darauf aufbauenden Entwicklung des Betriebskonzeptes erfolgt. Die heute erkennbaren Verkehrsentwicklungen der Zukunft können mit der Planung und dem Betriebskonzept der RTW bedarfsgerecht bedient werden. Die Machbarkeit des Betriebskonzeptes der RTW wurde mittels einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehre auf den Bestandsstrecken nachgewiesen.

Bezüglich der Anmerkung zum BOStrab-Betrieb siehe Punkt 3.4.3.12.

Abschnitt Bf Neu-Isenburg - Dreieich-Buchsschlag

(14.) Es wird ein Verzicht auf den Abzweig nach Dreieich-Buchsschlag gefordert, um zu verhindern, dass Verspätungen weiter in Richtung Flughafen übertragen werden. Statt des Abzweiges nach Dreieich wurde ein zweigleisiger Umbau der Gleisanlagen der Strecke 3655 vorgeschlagen, so dass weitere Züge (Dreieichbahn + Grundtakt Frankfurt Hbf – Dieburg) hier halten könnten und ein fliegender Kreuzen möglich würde.

Es wird darauf hingewiesen, dass Steigung und Kurven im Falle der RTW eine Verdoppelung der Fahrtzeit im Vergleich zu S-Bahn auf diesem Abschnitt zur Folge haben würden.

Zwischen Neu-Isenburg Gewerbegebiet Ost und Bf Neu-Isenburg sollte ein dichter und an die Anschlusszeiten der S-Bahn und Dreieichbahn angepasster Fahrplankontakt angeboten werden, so dass generell eine gleichmäßige Besetzung der Fahrzeuge der RTW erfolgt und eine Überfüllung der RTW-1 Linie (Bad Homburg – Neu-Isenburg) vermieden wird.

Zudem wird eine Weiterführung in Richtung Offenbach mittel- bis langfristig ange-regt.

Erwiderung des Vorhabenträgers (14.):

Ziel der RTW ist es, Bestandsanlagen zu nutzen und nur betrieblich unbedingt erforderliche Anlagen neu zu bauen.

Der Fahrplan der RTW richtet sich nach den freien Lücken im Regionalbahnhof Flughafen und wurde betrieblich mittels einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung geprüft. Die Möglichkeiten der Anpassung an den Takt der S-Bahn und der Dreieichbahn sind daher beschränkt. Mit Einführung der RTW ist diese in den Gesamtnetzfahrplan zu integrieren. Dies ist nicht Bestandteil der hier vorliegenden Planung. Unabhängig davon zeigt die durchgeführte EBWU dass die vorliegende Planung betrieblich umsetzbar ist.

Eine Weiterführung der RTW Richtung Offenbach ist baulich zwar durchaus möglich. Die vorgeschlagene Erweiterung der Infrastruktur liegt jedoch nicht innerhalb des Planungsraums der RTW und ist nicht vom Vorhabenziel der RTW umfasst. Eine entsprechende Verlängerung bzw. Erweiterung der RTW ist daher derzeit nicht Gegenstand der Planfeststellung zur RTW in PfA Süd 1.

Bahnhof Dreieich-Buchsschlag

(15.) Durch den zuvor formulierten Vorschlag würde Dreieich-Buchsschlag nicht mehr die Endstation der RTW-Linie 2 sein. Sollte die ursprüngliche Planung bestehen bleiben, wird ein Mittelbahnsteig statt des Außenbahnsteigs gefordert.

Erwiderung des Vorhabenträgers (15.):

Der Außenbahnsteig weist die geringsten zusätzlichen Betroffenheiten und Kosten auf. Die Umsteigebeziehungen sind im Vergleich zu einem neuen Mittelbahnsteig nicht relevant schlechter.

Fahrplangrundlagen/Betriebskonzept

(16.) Das bislang bekannte Betriebskonzept sei unzureichend. Es fehlte die Angabe einer summarischen Anzahl an Fahrten zu verschiedenen Verkehrszeiträumen (HVZ, NVZ, SVZ...) sowie Angaben zu Takt und Zuglängen, welche individuell für die betroffenen Streckenabschnitte der RTW ergänzt werden sollten.

Erwiderung des Vorhabenträgers (16.):

Die Dimensionierung der RTW ist, sowohl hinsichtlich des Taktes als auch der Fahrzeuggröße, bezogen auf die zu bedienenden Haltepunkte auf Basis der Prognose von

Verkehrsuntersuchungen und der darauf aufbauenden Entwicklung des Betriebskonzeptes erfolgt. Die heute erkennbaren Verkehrsentwicklungen der Zukunft können mit der Planung und dem Betriebskonzept der RTW bedarfsgerecht bedient werden. Die Machbarkeit des Betriebskonzepts der RTW wurde mittels einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehre auf den Bestandsstrecken nachgewiesen.

So verkehren die beiden RTW-Linien nach den Planungen im Halb-Stunden-Takt versetzt um 15 Minuten. Damit ergibt sich auf dem gemeinsamen Streckenabschnitt der beiden Linien ein 15-Minuten-Takt. Es gibt dabei keine Differenzierung von verschiedenen Verkehrszeiträumen.

Fahrzeuge

(17.) Es werden klarere Aussagen zum Konzept der stufenlosen/barrierefreien Einstiege bei Eisenbahn- und Stadtbahnabschnitten gefordert, da das Vorhandensein einer funktionierenden Lösung bei unterschiedlichen Bahnsteighöhen zwischen 76 und 96 cm Höhe angezweifelt wird.

Des Weiteren wird angeführt, dass Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuge höhere Kosten verursachen würden als Einsystem-Fahrzeuge. Zudem habe die RTW im Rahmen der Ausschreibung unübliche Vorgaben (z.B. längere Fahrzeuglänge als üblich) getroffen, welche negative Auswirkungen auf die Kosten der Fahrzeuge haben könnten. Auch vor dem Hintergrund von zukünftigen möglichen weiteren Investitionen wären günstigere Einsystem-Bahnen daher zu bevorzugen.

Erwiderung des Vorhabenträgers (17.):

Aufgrund der variierenden Abstände von Bahnsteigkante zur Gleismittelachse im EBO- bzw. BOStrab-Bereich und den variierenden Bahnsteighöhen in diesen Bereichen wird die Barrierefreiheit aufgrund der baulich nicht modifizierbaren Randbedingungen durch die Fahrzeugtechnik sichergestellt. Diese Anforderungen werden über ein Lastenheft für das Fahrzeug definiert. Der Fahrzeughersteller ist in der Pflicht über die Anforderungen des Lastenheftes für sein Fahrzeugprodukt praktikable fahrzeugtechnische Lösungen für die Barrierefreiheit anzubieten.

Aufgrund der zu unterscheidenden Streckenarten nach EBO und BOStrab kann es sich zwangsläufig nur um ein Zweisystem-Fahrzeug für die RTW handeln. Eisenbahnfahrzeuge (Einsystem-Fahrzeuge) können im urbanen öffentlichen Verkehrsraum insbeson-

dere aufgrund straßenverkehrsrechtliche Vorgaben nicht am Straßenverkehr teilnehmen. Gleiches gilt umgekehrt für Straßenbahnfahrzeuge (demnach also in gleicher Weise Einsystem-Fahrzeuge). Auch diese können nur Eisenbahnstrecken nutzen, wenn sie die hierfür geltenden Anforderungen erfüllen.

Die von der RTW vorgesehenen Fahrzeuglängen sind durchaus in Deutschland üblich und entsprechende Fahrzeuge dieser Baulänge befinden sich im Einsatz.

Bzgl. Der Kosten der Fahrzeuge wird sich ein Ergebnis nach einem durchgeführten Wettbewerbsverfahren zeigen.

Bauphasen

(18.) Außerdem würden Pläne und Beschreibungen zu den geplanten Bauphasen fehlen, aus denen sich temporäre Belastungen entnehmen lassen.

Erwiderung des Vorhabenträgers (18.):

Die Bauphasen bzw. die diesbezüglichen temporären Beeinträchtigungen werden in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt und beschrieben.

3.5 Auswirkungen auf andere ÖPNV-Angebote

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Vereinzelt wurde zu den Auswirkungen der RTW auf das bestehende ÖPNV-Angebot Stellung genommen. Es wurden Bedenken geäußert, dass die RTW zum Wegfall von Buslinien führen könnte. Insbesondere besteht der Wunsch die Buslinien zum Flughafen (z.B. Rödermark – Dreieich – Flughafen) zu erhalten. Als Argument für die Erhaltung der bestehenden Verbindungen wurde zudem eine bessere Barrierefreiheit angeführt (keine Aufzüge und Treppen). Es wird eine Anpassung der Bustaktung auf das Angebot der RTW und ferner ein ÖPNV-Gesamtkonzept gefordert.

Allgemein wurde die Frage gestellt, welche Nachteile sich durch die RTW-Realisierung im Hinblick auf das ÖPNV-Angebot ergeben werden.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Es ist das Ziel der RTW, eine große Anzahl an Verknüpfungen mit bereits bestehenden Schienenverkehrsangeboten (S-Bahn-Verkehre, U-Bahn-Verkehre, Regional- und Fernverkehre) herzustellen, um die erforderliche verkehrliche Anbindung durch das enge

Liniennetz im Orts- und Nachbarschaftsbereich im Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main weiter zu verbessern. Dazu wurden die Haltestellen der RTW so angeordnet, dass eine größtmögliche Verknüpfung mit dem vorhandenen Schienenpersonenverkehr/Busverkehr möglich ist.

3.6 Planrechtfertigung (Wirtschaftlichkeit, konkreter Bedarf, Nutzen-Kosten-Untersuchungen)

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Einige Stellungnahmen in der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung haben sich auf Aspekte zu der sog. Planrechtfertigung bezogen. Diesbezüglich wird im Folgenden zwischen den Fragen zu der Zielkonformität bzw. dem konkreten Bedarf und den Fragen zu dem Nutzen-Kosten-Faktor unterschieden.

(1.) Zielkonformität/konkreter Bedarf

Es wurde gefragt, ob das Vorhaben den einschlägigen fachplanerischen Zielen entspreche und ob ein Bedürfnis für die Planfeststellung gegeben sei.

Während von einigen Beteiligten die Wichtigkeit der RTW und deren Nutzen durch die Verkürzung von Reise- und Wegezeiten betont wurden, stellten andere Beteiligte den konkreten Bedarf bzw. der Nutzen der RTW in Frage. In diesem Zusammenhang wurde auch danach gefragt, wie der Bedarf für die aktuell geplante Streckenführung ermittelt wurde und es wurde angezweifelt, ob die RTW in ihrer Ausgestaltung den derzeitigen und künftigen Bedarf decken kann.

Erwiderung des Vorhabenträgers (1.):

Fachplanungsvorhaben wie u. a. Schieneninfrastrukturvorhaben können nur dann planfestgestellt werden, wenn für sie eine sog. Planrechtfertigung besteht. Dies ist dann der Fall, wenn das Vorhaben aus Gründen des Gemeinwohls objektiv erforderlich ist. Erforderlich ist die Planung dabei nicht erst bei einem unabweisbaren Bedürfnis, sondern vielmehr schon dann, wenn das Vorhaben den fachplanerischen Zielen des jeweils einschlägigen Fachplanungsrechts, hier also den Zielen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) entspricht, sog. fachplanerische Zielkonformität.

Gemäß § 1 Abs. 1 AEG dient das Gesetz (vorrangig) der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene. Diese allgemeine Zielsetzung wird durch die Regelungen im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) konkretisiert. Danach soll der öffentliche

Personennahverkehr als Teil des Gesamtverkehrssystems dazu beitragen, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen, das Gesamtverkehrsaufkommen zu bewältigen und das Angebot insgesamt vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient zu gestalten (§ 3 ÖPNVG). Hinzu kommt, dass eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung im Rahmen der Daseinsvorsorge dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend nach den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten ist (§ 4 Abs. 1 ÖPNVG). Wichtigste Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs sind dabei eine regelmäßige Bedienung, möglichst kurze Reisezeiten, Anschluss- und Übergangssicherheit, Pünktlichkeit u. a. sowie ausreichende Kapazitäten (§ 4 Abs. 2 ÖPNVG), vgl. VGH Kassel, Ur. v. 18.03.2008 – 2 C 1092/06.T.

Die fachplanerische Zielkonformität ist folglich dann gegeben, wenn entsprechend den Zielen des Fachplanungsrechts im Hinblick auf die RTW in der konkreten Situation ein Bedarf besteht und sich das Vorhaben auch für die Verwirklichung dieser Ziele eignet.

Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ist nach den vorstehend genannten Gesichtspunkten gegeben. Durch die geplante Umsetzung der Planfeststellungsabschnitte Nord, Mitte sowie Süd 1 und Süd 2 wird das Verkehrsangebot im öffentlichen Nahverkehr erweitert und im Interesse der Verbraucher attraktiver, leistungsfähiger und insgesamt effizienter ausgestaltet, um die bereits bestehende und zunehmende Verkehrsnachfrage im ÖPNV nutzerorientiert zu befriedigen. Die heute erkennbaren Verkehrsentwicklungen der Zukunft können mit der Planung und dem Betriebskonzept der RTW bedarfsgerecht bedient werden.

Die RTW ist eine neue tangentielle Schienenverbindung, die der Verbesserung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs im Orts- und Nachbarschaftsverkehr der Metropolregion Frankfurt RheinMain dienen soll, indem sie gerade nicht wie die sonstigen bestehenden Verkehrsströme über den Frankfurter Hauptbahnhof führt, sondern die westlichen Stadtteile der Stadt Frankfurt am Main sowie die umliegenden Kreise, Städte und Gemeinden unmittelbar miteinander und untereinander sowie mit dem Flughafen Frankfurt am Main verbindet. Hierdurch wird dem seit langem bestehenden Bedürfnis Rechnung getragen, dass die westlichen Stadtteile der Stadt Frankfurt am Main sowie die umliegenden Gemeinden, Städte und Kreise, also auch die peripheren Zentren, untereinander eine bedarfsgerechte Verbindung durch ein enges Liniennetz erhalten.

Durch den geplanten Streckenverlauf erschließt die RTW mehrere große Arbeitsplatzgebiete (u. a. Gewerbegebiet Eschborn-Süd, Industriepark Höchst, Flughafen Frankfurt am Main). Durch die RTW werden daher insbesondere die Reisezeiten für Berufspendler verkürzt. Die RTW schafft aus zwei Richtungen zudem neue umsteigefreie Verbindungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zum Flughafen Frankfurt am Main. Zum einen wird die Verbindung aus Richtung Eschborn/Frankfurt-Höchst mit einer

neuen Mainquerung für den SPNV hergestellt, zum anderen werden durch die Anpassung des bereits vorhandenen Gleisnetzes der DB Netz AG Fahrbeziehungen aus Neu-Isenburg und Dreieich-Buchsschlag zum Flughafen Frankfurt am Main hergestellt. Ferner ist es das Ziel der RTW, eine große Anzahl an Verknüpfungen mit bereits bestehenden Schienenverkehrsangeboten (S-Bahnverkehre, U-Bahnverkehre, Regional- und Fernverkehre) herzustellen, um die erforderliche verkehrliche Anbindung durch ein enges Liniennetz im Orts- und Nachbarschaftsbereich im Ballungsraum Frankfurt RheinMain weiter zu verbessern. Dazu wurden die Stationen der RTW so angeordnet, dass eine größtmögliche Verknüpfung mit dem vorhandenen ÖPNV-Angebot gewährleistet ist. Die neuen Verbindungen, die die RTW bietet, werden die übrigen – über den Hauptbahnhof verkehrenden – Linien zum Flughafen sowie die S-Bahn-Linien im Zulauf auf den Frankfurter Hauptbahnhof erheblich entlasten, indem die Zahl der bisher erforderlichen Über-Eck-Fahrten über den Frankfurter Hauptbahnhof reduziert werden.

Durch die Entlastung des Hauptbahnhofs Frankfurt am Main hinsichtlich des SPNV und der Direktanbindung des Flughafenbahnhofs können wiederum auch mehr Kapazitäten und Fahrplansicherheit für den öffentlichen Personenfernverkehr geschaffen werden. Dies hat entsprechende positive Nebeneffekte für die sogenannten Transeuropäischen Transportnetze (TEN-T) – Kernnetzkorridore Rhein-Alpen und Rhein-Donau. Die Steigerung der Akzeptanz und Attraktivität des ÖPNV durch die RTW hat zudem wiederum auch Verkehrsverlagerungen vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den ÖPNV zur Folge (vgl. hierzu auch das Kapitel „Planrechtfertigung“ im Erläuterungsbericht).

(2.) Nutzen-Kosten-Faktor:

Die durchgeführten Nutzen-Kosten-Untersuchungen wurden unter mehreren Gesichtspunkten hinsichtlich ihrer Richtigkeit bzw. Aussagekraft angezweifelt.

Von einigen Beteiligten wurde hervorgebracht, dass der Nutzen-Kosten-Faktor für die RTW nicht positiv ausgefallen sei, die prognostizierten Kosten also den prognostizierten Nutzen der RTW überstiegen.

Zudem wurde geltend gemacht, dass veraltete Kostenschätzungen zu Grunde gelegt worden seien bzw. insgesamt die Kostenschätzungen zu niedrig ausgefallen seien. Denn es sei davon auszugehen, dass die Baukosten voraussichtlich auch zukünftig weiterhin anstiegen. Bei einem Vergleich mit anderen Großprojekten könnten sich die Kosten gegenüber den bisherigen Angaben durchaus mehr als verdoppeln.

Auch wurde in Frage gestellt, dass in die Kostenschätzungen bereits die Kosten für die Fahrzeuge eingeflossen seien und bei der Ausstattung/Errichtung der Stationen nur der Mindeststandard für die Kostenschätzungen berücksichtigt worden sei. Weitere Kosten

würden insoweit aber durch die Schaffung zusätzlicher P+R-Plätze für die neuen Fahrgäste und Maßnahmen im Straßennetz bzw. bei der Versorgungsinfrastruktur entstehen.

Darüber hinaus wurde die angegebene Anzahl der Neukunden beanstandet und die Offenlegung der aktualisierten Nutzen-Kosten Untersuchung von 2017 im Vergleich zu den Zahlen von 2011 gefordert.

Erwiderung des Vorhabenträgers (2.):

Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) ist für Projekte nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 und § 11 des GVFG verpflichtend, wenn die erwarteten Investitionen 25 Mio. EUR überschreiten (vgl. Kap. 4.9.5.17 des Zentralen Handbuchs von Hessen Mobil (Stand: 17.10.2018)). Gesetzliche Grundlage bilden § 6 des Gesetzes über die Grundsätze des Haushaltsrechts des Bundes und der Länder (HGrG) und § 7 der Bundeshaushaltsordnung (BHO). Die Untersuchung soll die Beurteilung von örtlich, technisch und verkehrswirtschaftlich unterschiedlichen Vorhaben nach gleichen Maßstäben ermöglichen, um eine Entscheidungsgrundlage für den Einsatz öffentlicher Mittel zu erhalten, mithin für die Ermittlung der Förderwürdigkeit.

Für die Frage der Eignung eines planfestgestellten Vorhabens zur Erreichung des Planungszieles, also für die Frage der Planrechtfertigung, ist das Vorliegen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung dagegen unerheblich (BVerwG, Urt. v. 27.07.1990 – 4 C 26.87; VGH Kassel, Urt. v. 17.11.2011 – 2 C 2165/09; Urt. v. 18.03.2008 – 2 C 1092/06.T). Die Finanzierung des Vorhabens ist für die Planrechtfertigung nur insoweit von Relevanz, als dass dem Vorhaben keine finanziell unüberwindbaren Schranken entgegenstehen dürfen (vgl. statt vieler BVerwG, Urt. v. 20.05.1999 – 4 A 12/98). Dem Vorhaben stehen vorliegend keine unüberwindbaren finanziellen Schranken entgegen.

Die einzureichenden Planfeststellungsunterlagen werden sämtliche Verfahrensfragen bedienen und alle für die Bewertung des Vorhabens erforderlichen Inhalte darstellen.

3.7 Verschiedene Detailfragen zur Planung

3.7.1 Barrierefreiheit und Bahnsteighöhen

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Vereinzelt beschäftigten sich Stellungnahmen mit der Barrierefreiheit unter dem Gesichtspunkt der geplanten Bahnsteighöhen. Es wurde angemerkt, dass ein barrierefreier Zugang bei einer Wagenbodenhöhe der RTW von 80 cm nicht möglich sei, wenn die von der RTW angefahrenen S-Bahn-Haltestellen eine Höhe von 96 cm aufweisen. In

Bezug auf den Bahnhof Buchschlag wurde zudem gefragt, ob der Zugang zum Bahnsteig barrierefrei sei. Hinsichtlich der Ausstattung des Bf Neu-Isenburg wurde eine Sicherstellung der Barrierefreiheit am neuen Gleis mittels eines Aufzugs angeregt.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Die Barrierefreiheit der RTW-Anlagen ist grundsätzlich ein Planungsziel des Vorhabenträgers und soll im Zusammenspiel der Wegeführungen an den Bahnsteigen und deren Zusammenspiel mit der technischen Ausstattung des Fahrzeuges sichergestellt werden. Die Anforderungen werden technisch oder betrieblich im Einzelfall gelöst.

Die Bahnsteighöhen sind auf den Bestandsstrecken der DB Netz AG mit unterschiedlichen Höhen ausgeführt (76 cm und 96 cm über Schienenoberkante (ü. SO)). Die rein von der RTW angefahrenen Bahnsteige werden im EBO-Bereich mit 76 cm und im BOStrab-Bereich mit 80 cm ü. SO ausgeführt.

Des Weiteren erhält jeder neu zu errichtende Bahnsteig der RTW eine barrierefreie Rampe bzw. einen Aufzug. In den Haltepunkten sind die folgenden barrierefreien Zugänge vorhanden bzw. werden ergänzt:

- Flughafen Regionalbahnhof: Aufzüge
- Hp Gateway Gardens: Aufzüge
- Bf Frankfurt Stadion; Aufzüge
- Hp Mörfelder Landstraße: Rampenanlagen
- Bf Neu-Isenburg: Aufzug (S-Bahn-Bahnsteig Fahrtrichtung Süd), Rampe (RTW-Bahnsteig Fahrtrichtung Nord)
- Bf Dreieich-Buchschlag: Rampenanlage

Die Bahnsteige werden nach den DB Netz AG Richtlinien mit taktilen und kontrastierenden Leiteinrichtungen versehen.

Der Außenbahnsteig am Bf Dreieich-Buchschlag wird über eine Rampe mit dem Bahnhofsvorplatz und über eine Treppenanlage mit der bestehenden Personenunterführung verbunden.

Bf Neu-Isenburg: Die Rampe ist im Vergleich sowohl in der Erstellung als auch im späteren Betrieb die wirtschaftlichere Lösung.

3.7.2 Parkmöglichkeiten und Mobilitätsstation

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Einige Stellungnahmen nehmen Bezug auf die künftige Parkplatzsituation an den Bahnhöfen Dreieich-Buchsschlag und Neu-Isenburg. Die RTW führe zu einem steigenden Pendleraufkommen, dem derzeit nicht ausreichend Parkmöglichkeiten am Bahnhof gegenüberstehen würden. Dies könnte auch die Nebenstraßen belasten und damit die Anwohner betreffen. Auch Reisende aus Dreieich zum Flughafen Frankfurt würden künftig die RTW anstelle des Busses 63 nutzen und die Parksituation verschärfen. Als Lösungsvorschlag wird neben der Erstellung eines übergreifenden P+R-Konzeptes, mehrmals der Bau eines Parkhauses (Bf Buchschlag) genannt.

Zudem wurde die Aufnahme der P+R-Fläche (Bf Dreieich) als Folgemaßnahme in das Planfeststellungsverfahren der Regionaltangente West angeregt. So sei eine adäquate planungsrechtliche Lösung der Parkraumsituation für die durch die RTW bedingten, zusätzlich erforderlichen Stellplätze möglich.

Insbesondere für den Bf Neu-Isenburg wird das Konzept einer Mobilitätsstation (= Bündelung von Fahrradverleih, Carsharing und ÖPNV-Haltestellen an einem Standort) vorgeschlagen. Es wird gefordert, zunächst das Gutachten mit dem ermittelten Stellplatzbedarf der P+R-Anlage zu überprüfen und anzupassen, sowohl hinsichtlich der notwendigen KFZ-Stellplätze als auch der Fahrradstellplätze. Ferner könne das Konzept für eine Mobilitätsstation die Grundlage für die Überplanung des bestehenden Bahnhofsgeländes mit P+R- Platz bilden.

Im Rahmen der Umgestaltung der Westseite des Bahnhofsgeländes sei neben der Umsetzung der Mobilitätsstation mit P+R-Anlage auch die Zuwegung durch die Unterführung und die Anbindung der Bushaltestellen zu verbessern. Die durch die Nachfrage der RTW zusätzlich notwendigen Parkplätze am Bf Neu-Isenburg seien ferner der RTW zuzuordnen. Die anschließende Realisierung des Konzepts einer Mobilitätsstation mit P+R-Anlage soll im Rahmen der Planung und Durchführung des Planfeststellungsabschnitts Süd 1 mit Unterstützung der Träger des ÖPNV erfolgen.

Ferner sei auch während der Bauphase zu gewährleisten, dass weiterhin 150 Kfz am Bahnhof parken können und/oder dass ein Erreichbarkeitskonzept in Abstimmung mit

der Stadt Neu-Isenburg entwickelt, sowie die Andienung der Busse und der Busbetrieb aufrecht erhalten wird.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Der Bau von Parkplätzen gehört grundsätzlich nicht zum Planungsauftrag des Vorhabenträgers. Nur soweit durch die Planung der RTW in bestehende Parkplätze eingegriffen wird, sind diese im Rahmen der Planfeststellung für die RTW umzuplanen bzw. zu ersetzen. Doch auch der Ersatz entfallender Parkplätze ist – als notwendige Folgemaßnahme gem. § 75 Abs. 1 S. 1 HVwVfG – nur möglich, wenn es keines eigenen Planungskonzeptes bedarf. Soweit ein solches Konzept erforderlich wird, müssen diese Umplanungen der eigenverantwortlichen Planung des zuständigen Hoheitsträgers überlassen bleiben. Der Vorhabenträger steht insbesondere mit den Städten Dreieich und Neu-Isenburg zu den vorgenannten fachplanungsrechtlichen Grenzen im fachlichen Austausch. Der Vorhabenträger wird auch dafür Sorge tragen, dass die bauzeitliche Inanspruchnahme von Parkplatzflächen auf das erforderliche Maß beschränkt wird (vgl. hierzu das Kapitel „Durchführung der Baumaßnahme“ im Erläuterungsbericht).

Während der Bauphase wird die P+R-Anlage sukzessive umgebaut, so dass immer mindestens 150 Stellplätze zur Verfügung stehen. Der Baubetrieb im Bf Neu-Isenburg wird so organisiert, dass sowohl westlich als auch östlich des Bahnhofs ein Busbetrieb möglich bleibt.

3.7.3 Anmerkungen zu Schwellen und Gleisen

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Die RTW GmbH soll möglichst umweltfreundliche Materialien für Schwellen verwenden. Es wird empfohlen zu prüfen, ob Betonschwellen zumindest teilweise durch langfaserverstärkte Polyurethanschwellen o.ä. ersetzt werden können.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Der Oberbau der RTW wird im Bereich der EBO mittels von der DB Netz AG zugelassenen Standardbauweisen erstellt.

3.7.4 Elektrotechnische Anlagen

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Die Stadtwerke Neu-Isenburg (SWNI) sollen bei den Planungen zur Infrastruktur der elektrotechnischen Anlagen beteiligt werden. Für bestehende Leitungen seien Leitungsschutzmaßnahmen vorzusehen. Es müsse gewährleistet sein, dass für Serviceleistungen im Bereich der Elektromobilität (z.B. Ladestationen, E-Car-Sharing) alle notwendigen elektrotechnischen Voraussetzungen vorhanden sind. Die verwendeten elektrotechnischen Einrichtungen sollten robust sein.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Der Vorhabenträger stimmt sich insbesondere vor der Einreichung der Planfeststellungsunterlagen bei der Behörde, letztlich aber kontinuierlich im gesamten Planfeststellungsverfahren mit allen betroffenen Leitungsträgern (und somit auch mit der SWNI) hinsichtlich der erforderlichen Maßnahmen ab. Durch das Vorhaben im Sinne der fachgesetzlichen Ermächtigungsgrundlage (BVerwG, Urt. V. 19.02.2015 – 7 C 11/12) - einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen gem. § 75 Abs. 1 S. 1 HVwVfG - wird jedoch die Reichweite der Planfeststellung begrenzt.

3.7.5 Hinweise für die Bauphase am Bf Neu-Isenburg

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

(1.) In Bezug auf Bahnübergänge am Bf Neu-Isenburg wurde angemerkt, dass während der Bauphase, im Fall der Sperrung des Bahnübergangs 3652 BÜ 0,789 an der Kleingartenanlage Fischer Lucius möglichst wenige Umwege und darüber hinaus, gesicherte und verkehrssichere Verbindungen für den Radverkehr gewährleistet werden sollen. Der Bahnübergang sei aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie zum Schutz der Fußgänger und Radfahrer zu beschränken oder anderweitig eine verkehrssichere Führung des Fuß-/Radverkehrs zu gewährleisten. Dabei seien gleichzeitig die Wartezeiten zu minimieren.

Erwiderung des Vorhabenträgers (1.):

Die vorhandenen Wegeverbindungen im Bereich des Bahnübergangs 3652 BÜ 0,789 Fischer Lucius werden bauzeitlich und im Endzustand aufrechterhalten. Der Bahnübergang wird im Endzustand technisch gesichert.

(2.) Ferner seien die Anbindungen des Bf Neu-Isenburg sowie der Zugang zu Tor Ost (notwendig für Feuerwehr) in der Bauphase sicherzustellen. Die Rettungswege müssen schon vor Beginn der Bauarbeiten vorhanden sein. Es sei ein durchgängiges Netz von Wirtschaftswegen und Rettungswegen zu schaffen, welche im Nachgang dann auch von Radfahrern und Fußgängern genutzt werden könnten (Bahntrassenradwege).

Erwiderung des Vorhabenträgers (2.):

Die Einwendung mit Bezug auf „Zugang Ost“ ist für den Vorhabenträger nicht hinreichend verständlich. Grundsätzlich kann der Vorhabenträger bestätigen, dass die Rettungswege im Bauzustand mit den örtlich zuständigen Stellen koordiniert werden. Für den ausgeführten Bau werden entsprechend den bestehenden Richtlinien mindestens alle 1.000 m ein Zugang zu den Bahnanlagen, welcher über vorhandene oder neu anzulegende Wege sichergestellt wird. Die neu angelegten Wege werden als Wirtschafts- bzw. Forstwege angelegt, die auch mit einem Fahrrad befahren werden können.

(3.) Auch der Busbahnhof am Bf Neu-Isenburg sei im Detail in die Planungen aufzunehmen. Der Übergang zwischen RTW und Bus sei barrierefrei zu errichten.

Erwiderung des Vorhabenträgers (3.):

Die vorhandenen Bushaltestellen im Bereich des Bf Neu-Isenburg sind vom RTW-Bahnsteig über Rampen behindertengerecht zu erreichen.

(4.) Was die Zwischenlagerung des Bauaushubs angeht, so wird darauf verwiesen, die wasserrechtlichen Bestimmungen zu beachten. Die RTW GmbH habe ferner die beabsichtigte Baustraßenplanung und die vorgesehenen Lagerflächen für Baumaterial, sowie den Baustellenverkehr im Stadtgebiet mit der Stadt Neu-Isenburg/Straßenverkehrsbehörde abzustimmen.

Erwiderung des Vorhabenträgers (4.):

Bei der Zwischenlagerung des Bauaushubs werden die jeweiligen wasserrechtlichen Bestimmungen beachtet. In der Planfeststellung werden sowohl die wasserrechtlichen Tatbestände betrachtet als auch ein Bodenverwertungskonzept mit Betrachtung der zu erwartenden Schadstoffbelastungen erstellt. Des Weiteren werden die Unterlagen die geplanten BE (Baustelleneinrichtung)-Flächen und Logistikwege beschreiben.

(5.) Die Kosten für mögliche Umbauten an Verkehrssicherungsanlagen oder den Bau der Verkehrssicherungsanlagen selbst sowie die Änderung/Ergänzung, auch der Änderung der Software an vorhandenen Anlagen und Kosten von Umleitungsmaßnahmen, u.a. notwendige Beschilderung bzw. Verkehrszeichen, seien von der RTW GmbH zu tragen.

Erwiderung des Vorhabenträgers (5.):

Über die Teilung der Kosten wird im Zuge der Entwurfsplanung eine Vereinbarung zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt Neu-Isenburg getroffen.

(6.) Im Hinblick auf ein Sicherheits- und Rettungskonzept wurde auf die Freiwillige Feuerwehr der Stadt Neu-Isenburg verwiesen. Das Personal der Feuerwehr/Rettungskräfte müsse ausgebildet und entsprechend ausgerüstet sein, damit die Einsatzfähigkeit gewährleistet ist. Ebenfalls müssten Straßen zur Trasse/zur Unterführung, im Zweifelsfall mit Begegnungsbuchten für Rettungsfahrzeuge, vorhanden sein. Die Löschwasserversorgung sei vom ersten Tag der Bauarbeiten zu gewährleisten. Mit der Feuerwehr Neu-Isenburg seien vor Beginn der Baumaßnahmen Übungen durchzuführen. Der Alarmplan des Kreises Offenbach sei hier zu berücksichtigen, dieser sei um die Baumaßnahme RTW zu erweitern, um einen abgestimmten Einsatz zu gewährleisten. Der zu erarbeitende Alarmplan sei mit allen Beteiligten, auch der Polizei und den Rettungskräften einvernehmlich abzustimmen. Auch mit den Nachbarschaftsfeuerwehren Frankfurt am Main, Fraport und Dreieich und den Rettungskräften seien vor Beginn der Baumaßnahmen Übungen durchzuführen, um einen abgestimmten Einsatz zu gewährleisten.

Die RTW GmbH strebt an nach dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses alsbald mit den Baumaßnahmen zu beginnen, d. h., die Vorbereitungen für den Brand- und Katastrophenschutz müssten bis hin zu den Rettungswegen zu diesem Zeitpunkt bereits abgeschlossen sein.

(7.) Erwiderung des Vorhabenträgers (6.):

In den Planfeststellungsunterlagen wird ein Rettungskonzept nach dem gültigen Regelwerk erstellt. Außerdem werden zusätzlich Abstimmungen mit den Feuerwehren erfolgen.

(8.) Die Kosten für die Maßnahmen nach 1. bis 4. seien von der RTW GmbH zu tragen; die inhaltliche Abstimmung sei einvernehmlich mit den Beteiligten herbeizuführen.

Erwiderung des Vorhabenträgers (7.):

Über die Teilung der Kosten wird im Zuge der Entwurfsplanung eine Vereinbarung zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt Neu-Isenburg getroffen.

3.8 Umweltauswirkungen

Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum PfA Süd 1 der RTW war insbesondere der Schallschutz von Interesse. Einige Stellungnahmen bezogen sich auf die Inanspruchnahme und den Ausgleich von Waldflächen und Naturräumen im Allgemeinen, sowie die Auswirkungen der Trasse auf das Schutzgut Wasser. Vereinzelt wurde sich zum Denkmalschutz und zum Schutzgut Klima geäußert.

3.8.1 Inanspruchnahme von WaldflächenZusammenfassung der Stellungnahmen:

(1.) Vereinzelt beschäftigten sich Stellungnahmen mit der Inanspruchnahme und dem Ausgleich von Waldflächen. Befürwortet wird in diesem Kontext ein Mittelbahnsteig am Bahnhof Buchschlag mit der Begründung, dass der Eingriff in den Wald hierdurch geringer sei als bei dem geplanten Außenbahnsteig. Der Wald diene zudem an dieser Stelle als Schallschutz. Insbesondere wurde gefragt, welche Auswirkungen die RTW auf den Wald zwischen den Gleisen und Buchschlag voraussichtlich haben wird.

Erwiderung des Vorhabenträgers (1.):

Bezüglich der baubedingten Inanspruchnahme ist v.a. die anlagebedingte randliche Flächeninanspruchnahme im Westen des Waldes zwischen Dreieich-Buchschlag und dem östlich angrenzenden Wohngebiet zu nennen. Hier ist aufgrund der sicherheitstechnischen Vorschriften anlagebedingt eine ca. 5 m breite Zone mit Wachstumsbeschränkung zu den Oberleitungsmasten einzuhalten. Gehölzaufwuchs ist an dieser Stelle bis zu einer Höhe von ca. 4 m möglich.

(2.) Welche Bäume sind am Bahnsteig bei Buchschlag betroffen.

Erwiderung des Vorhabenträgers (2.):

In diesem Bereich ist derzeit v.a. strauchartiger Aufwuchs (Hasel, Hainbuche) vorhanden. Dahinter stehen größere/ältere Bäume (Buche, Hainbuche, Eiche).

- (3.) Ferner war von Interesse, wie viele Bäume gefällt werden und wie/wo der Eingriff in den Wald ausgeglichen wird.

Erwiderung des Vorhabenträgers (3.):

Ein Eingriffsbereich wie das Wäldchen zwischen Dreieich-Buchsschlag und dem östlich angrenzenden Wohngebiet wird als geschlossener Gehölzbestand kartiert und bilanziert. Es werden hier keine Einzelbäume bilanziert. Die Kompensation erfolgt in Form einer „Waldrandgestaltung“ mit Sträuchern (s.o. Wachstumsbeschränkung). Die Ausführungsplanung wird mit den Fachbehörden / Forstämtern abgestimmt.

- (4.) Darüber hinaus wurde darauf hingewiesen, dass Eingriffe in Waldbestände und die Ausgleichsmaßnahmen, soweit das Gebiet der Stadt Neu-Isenburg betroffen ist, ungeachtet der Eigentümer des Waldes, im Einvernehmen mit der Stadt Neu-Isenburg vorzunehmen seien. Bevorzugt seien die Ausgleichsmaßnahmen auf dem Gebiet der Stadt Neu-Isenburg zu realisieren.

Erwiderung des Vorhabenträgers (4.):

Die Kompensationsmaßnahmen werden nach Möglichkeit eingriffsnah umgesetzt. Die Verfügbarkeit von potentiellen Flächen wurde auch bei der Stadt Neu-Isenburg angefragt.

3.8.2 Auswirkungen auf das Schutzgut Klima

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Es wurde außerdem gefragt, ob der Bau der Trasse die Frischluftschneise für Frankfurt beeinflussen wird.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Klima und Luft ist nicht zu erwarten. Im PfA Süd 1 erfolgt die Realisierung der RTW als Anbau an eine Bestandsstrecke. Demzufolge ergeben sich im Schutzgut Klima keine qualitativ neuen Projektwirkungen. Im Bereich Frankfurt- Stadion verläuft die Trasse in Gleichlage bzw. als Anbau an einen bestehenden Damm sowie als Brückenbauwerk, das keine aufstauende Wirkung besitzt. Der weitere Verlauf bis zum Ende der Oberforsthauskurve befindet sich im Wald; bis zum Bf Neu-Isenburg verläuft die RTW in Gleichlage. Im weiteren Verlauf bis zum Bf Dreieich-Buchsschlag wird der vorhandene Bestand genutzt.

3.8.3 Schallschutz

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

- (1.) Einige der eingereichten Stellungnahmen befassen sich mit dem Thema Schallschutz. Es besteht Sorge, dass es durch die RTW an verschiedenen Stellen zu einer stärkeren Lärmbelastung kommen kann.

Erwiderung des Vorhabenträgers (1.):

Wie aus dem Bericht Nr. 20058001-VVG-3, Anhang 2 hervorgeht, nehmen die Geräuscheinwirkungen am Hotel Isenburger Schneise 40 um bis zu 1,0 dB(A), im Bereich Bf Neu-Isenburg-West um bis zu 0,2 dB(A) und im Bereich Buchschlag um bis zu 0,6 dB(A) zu. Damit sind die Zunahmen so gering, dass sie in einem für das menschliche Gehör nicht wahrnehmbaren Bereich liegen. Dennoch ergibt sich nach den Regelungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), welche die Beurteilungsgrundlage für die hier anstehenden schalltechnischen Fragestellungen bildet, die Notwendigkeit der Prüfung von Schallschutzmaßnahmen, wie im Bericht Nr. 20058001-VVS-7 ausführlich beschrieben.

- (2.) Genannt wurden in diesem Zusammenhang die Stadt Neu-Isenburg und insbesondere die Gegend um den Bahnhof (Wohnquartier West, östlich des Bahnhofs). Hierbei werden Informationen dazu gewünscht, mit welcher Zugbelastung die nächtlichen Lärmberechnungen durchgeführt wurden und inwieweit mögliche Steigerungen der Zuganzahl, vor allem im Güterzugbereich, berücksichtigt worden sind.

Erwiderung des Vorhabenträgers (2.):

Die Anzahl und Art der Züge auf dem Streckenbündel Frankfurt-Darmstadt ist im Bericht Nr. 20058001-VVS-7, Anhang 1.2 genannt. Die Prognose gilt für das Jahr 2025 und wurde von der DB Netz AG bereitgestellt. Daten über ggf. weitere Steigerungen der Zuganzahl auf vorhandenen Strecken über den Prognosehorizont 2025 hinaus liegen nicht vor. Solche Steigerungen sind für die Beurteilung der Lärmsituation an schutzwürdigen Nutzungen auch nicht maßgebend, denn bei der Beurteilung darf nur die Zunahme der Zugzahlen durch das Projekt beurteilt werden. Diese Zunahme wird allein durch die zusätzlichen Züge der RTW ausgelöst.

- (3.) Es wird angeregt, zu prüfen, inwieweit passiver Lärmschutz zum Einsatz kommen kann. Es bestehen grundsätzlich Bedenken zum Lärmschutz, der schon jetzt unzureichend sei und der mit Hilfe von aktivem Lärmschutz unbedingt verstärkt werden sollte.

Erwiderung des Vorhabenträgers (3.)

Im Bericht Nr. 20058001-VVS-7 wird festgestellt, dass auf Grund des Bauvorhabens in verschiedenen Bereichen entlang des Planfeststellungsabschnitts ein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht. Die aktuelle Rechtsprechung sieht vor, dass nach der 16. BImSchV aktiver Schallschutz vorrangig vor passivem Schallschutz durchzuführen ist. Des Weiteren ist nach der aktuellen Rechtsprechung ein Vollschutz zu untersuchen, d. h. die Immissionsgrenzwerte sollen an allen Immissionsorten durch aktive Schallschutzmaßnahmen unterschritten werden. Hierzu wurden umfangreiche Untersuchungen zu möglichen aktiven Schallschutzmaßnahmen durchgeführt. Als sinnvollste Lösung ergibt sich im Bereich Bf Neu-Isenburg eine Kombination aus schalldämmenden Maßnahmen am Gleis sowie eine Erhöhung vorhandener Lärmschutzwände, in Dreieich-Buchschlag nur schalldämmende Maßnahmen am Gleis. Eine vollständige Lösung der Lärmkonflikte ausschließlich mit aktiven Maßnahmen ist physikalisch weder im Bf Neu-Isenburg noch im Bf Dreieich-Buchschlag möglich. Dort wo Restkonflikte verbleiben, besteht ein Anspruch auf passive Maßnahmen (Verbesserung der Außenbauteile von Gebäuden), sofern die vorhandenen Außenbauteile den Ansprüchen an einen ausreichenden Schallschutz nicht genügen.

- (4.)** Insbesondere im Bereich des Bf Neu-Isenburg wird eine Prüfung weiterer aktiver Schallschutzmaßnahmen zur Erreichung eines besseren Schutzes bei gleichzeitiger Berücksichtigung städtebaulicher und gestalterischer Belange gefordert, sowie eine Prüfung der Verlängerung der bestehenden Lärmschutzwand und niedriger Lärmschutzwände am Gleis.

Erwiderung des Vorhabenträgers (4.):

Die Errichtung von niedrigen Lärmschutzwänden (LSW) am Gleis ist durch den Eingriff in die Gleisanlage schwierig oder aufgrund der bestehenden Gleisabstände ggf. technisch nicht möglich. Die Verlängerung der bestehenden LSW bedeutet einen Eingriff in vorhandene Grundstücke der DB-AG. Dies ist ggf. mit zusätzlichem Grunderwerb, sowie Eingriffsmaßnahmen in Natur und Landschaft sowie sonstiger Folgemaßnahmen (wie z.B. Änderung von Rettungswegen) verbunden. Dem gegenüber stehen relativ geringe Minderungspotentiale hinsichtlich der Geräuscheinwirkung.

- (5.)** Die ungelösten Schallschutzfälle sollten neue, dem aktuellen technischen Standard entsprechende, Schallschutzfenster für die gesamte Wohnung erhalten.

Erwiderung des Vorhabenträgers (5.):

Die Prüfung des zusätzlichen erforderlichen passiven Schallschutzes erfolgt in einem gesonderten Verfahren, gemäß 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung). Dabei wird geprüft inwieweit in schutzbedürftigen Räumen ein Anspruch auf Austausch von Fenstern besteht. Sofern diese Fenster den Anforderungen an einen ausreichenden Schallschutz nicht genügen.

- (6.)** Die aktiven Maßnahmen, z.B. Schienenstegdämpfer, „besonders überwachtes Gleis" usw. sollten regelmäßig vom Vorhabenträger (z.B. jährlich) geprüft werden.

Erwiderung des Vorhabenträgers (6.):

Die Prüfung von Schallschutzmaßnahmen (z.B. Schienenstegdämpfer) erfolgt gemäß den DB-Regelwerken und rechtlichen Vorgaben.

- (7.)** Die Ergebnisse und getroffenen Entscheidungen seien mindestens einmal jährlich der Stadt Neu-Isenburg zur möglichen Verbesserung zur Verfügung zu stellen.

Erwiderung des Vorhabenträgers (7.):

Diese Entscheidung obliegt dem Eigentümer der Gleise (DB Netz AG) und kann nicht durch die RTW-GmbH erfolgen.

- (8.)** Die Kleingartenanlage Fischer Lucius sei zudem als Dorfgebiet zu bewerten und somit entlang der Anlage aktive Schallschutzmaßnahmen zu prüfen. Es sei sicherzustellen, dass an dem geplanten beschränkten Bahnübergang keine akustischen Signale von den durchfahrenden Zügen ausgehen. Als Grundlage für die Beurteilung der Lärmauswirkungen werden Lärmmessungen zum aktuellen Bahnbetrieb gefordert. Die Maßnahmen seien mit dem Kleingartenverein und den betroffenen Mitgliedern abzustimmen.

Erwiderung des Vorhabenträgers (8.):

Bei der Kleingartenanlage Fischer Lucius handelt es sich um eine Kleingartenanlage des Bundeskleingartengesetzes (BKleinG). Diese sind nach den Vorgaben des 16. BImSchV wie ein Mischgebiet einzustufen wobei sich der Beurteilungszeitraum nur auf den Tag bezieht, da nicht von einer dauerhaften, nächtlichen Nutzung der Kleingartenanlage ausgegangen wird.

- (9.)** Darüber hinaus wird gefordert, den Baulärm für die Anwohner östlich vom Bf Neu-Isenburg und der Kleingartenanlage auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Der Baulärm sei am Morgen und am Abend um jeweils eine Stunde zu verbessern (es wird

gebeten, die Nachtzeit, statt von 20.00 Uhr bis 7.00 Uhr, von 19.00 Uhr bis 8.00 Uhr anzusetzen).

Erwiderung des Vorhabenträgers (9.):

In der AVV Baulärm ist der Beurteilungszeitraum Nacht von 20 – 7 Uhr definiert. Eine Änderung dieses gesetzlichen Beurteilungszeitraums ist nicht zulässig.

(10.)Der Vorhabenträger sei bei der Ausschreibung der Maßnahmen verpflichtet, in den Bewertungskriterien besonders emissionsarme Maschinen als wesentliches Kriterium zu berücksichtigen.

Die Bürger sollten rechtzeitig, d. h. 4 Wochen vor einer Maßnahme und während der Bauarbeiten, über Internet, Zeitungen, Handzettel informiert werden; ein Informationscontainer sollte im Wohngebiet östlich von Bf Neu-Isenburg aufgestellt und mindestens am Samstag von 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr qualifiziert besetzt werden.

Erwiderung des Vorhabenträgers (10.):

Der Vorhabenträger richtet sich nach den gesetzlichen Regelungen. Der Vorhabenträger wird eine geeignete und angemessene Art der Bürgerinformation und Kommunikation wählen. Der Informationscontainer kann eine Art der Kommunikation sein.

(11.)Für Dreieich wurde allgemein vorgeschlagen, die Schallschutzmaßnahmen zu erweitern. Die Dreieichbahn sei bereits sehr laut. Es besteht Sorge, dass die Lärmbelastung durch die RTW weiter steige. Es wurde zudem gefragt, ob es Unterschiede bei den Lärmemissionen durch den Außen- und den Mittelbahnsteig geben würde.

Erwiderung des Vorhabenträgers (11.):

Im Bericht Nr. 20058001-VVS-7 wird dargestellt, dass durch die RTW eine wesentliche Änderung der Geräuschsituation eintritt und damit ein Anspruch auf Lärmvorsorge an einigen schutzwürdigen Nutzungen in nächster Nähe zur Gleisanlage ausgelöst wird. Als sinnvollste Maßnahme zur Lösung des Lärmkonflikts werden Maßnahmen am Gleis in Form von Schienenstegdämpfern vorgeschlagen. Was die Geräuscheinwirkungen anbelangt, so ergeben sich nur marginale Unterschiede zwischen der Mittel- und Außenbahnsteigvariante: Mit einem Mittelbahnsteig sind die Geräuscheinwirkungen um 0,1 bis 0,2 dB(A) geringer als mit einem Außenbahnsteig. Im Bericht Nr. 20058001-VVS-7 wurde die Außenbahnsteigvariante als schalltechnisch ungünstigere Variante untersucht. Wie bereits erwähnt, ist diese Pegeldifferenz für das menschliche Gehör nicht wahrnehmbar.

(12.) Vereinzelt wird nach technischen Erläuterungen (BüG, Schienenstegdämpfer) gefragt, sowie danach, welche Schallschutzmaßnahmen im Allgemeinen geplant seien. Zudem war die Kommunikation zum Thema passiver Schallschutz von Interesse, insbesondere ob Betroffene hierzu angeschrieben werden.

Erwiderung des Vorhabenträgers (12.):

Im Rahmen der Planfeststellung wird auch planfestgestellt, welche Gebäude Anspruch auf Lärmvorsorge haben. Nach dem Planfeststellungsbeschluss wird ein gesondertes Verfahren nach der 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) durchgeführt, bei dem Notwendigkeit und Umfang des passiven Schallschutzes ermittelt werden. Im Rahmen eines standardisierten Verfahrens werden die Betroffenen nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses und vor der Ausführung der jeweiligen Baumaßnahmen an den RTW-Anlagen über Ihren Anspruch auf Schallschutz und die notwendigen Feststellungen informiert. Ungeachtet dessen obliegt es dem jeweils betroffenen Eigentümer einen Antrag auf Erstattung der Kosten des passiven Schallschutzes zu stellen; der Antrag kann ab Beginn der Arbeiten an den RTW-Anlagen und soll vor Durchführung der eigentlichen Schallschutzmaßnahmen gestellt werden. Ein Antragsformular wird noch zur Verfügung gestellt werden.

(13.) Soweit bei der Ermittlung der kalkulatorischen Kosten für aktive Schallschutzmaßnahmen der Einsatz von Schienenstegdämpfern über eine Länge von ca. 1.200 m sowie die Erhöhung vorhandener Lärmschutzwände auf eine Höhe von mindestens 3 m über Schienenoberkante angenommen wurde, so wurde gefragt, ob diese Maßnahmen letztendlich auch erforderlich sind, um den erforderlichen Lärmschutz im Abschnitt Bf Dreieich-Buchschlag (südlich Bau-km 8.000 bis Bauende) aus Gründen der Lärmvorsorge sicherzustellen.

Erwiderung des Vorhabenträgers (13.):

In der Abwägung hat sich ergeben, dass sich die Erhöhung der LSW auf Höhen von mindestens 3 m über Schienenoberkante als unwirtschaftlich herausgestellt hat, da das Schutzziel, nämlich ein Vollschutz am Tag, auch mit Schienenstegdämpfern alleine erzielt werden kann.

3.8.4 Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

(1.) Mit Hinblick auf das Schutzgut Wasser wurde erfragt, ob durch Bau und Betrieb der RTW das Grundwasser beeinträchtigt wird und ob es grundsätzlich zulässig sei,

dass durch die RTW Eingriffe in das Grundwasser vorgenommen werden. Darüber hinaus wurde gefragt, ob beim Trogbauwerk im Bf Neu-Isenburg Grundwasser abgepumpt wird.

Erwiderung des Vorhabenträgers (1.):

Die Unterführung im Bf Neu-Isenburg befindet sich nach den derzeit vorliegenden Plänen über dem Grundwasserspiegel. Es muss demnach kein Grundwasser abgepumpt werden.

- (2.)** Wie soll der Ausgleich für das Amphibiengewässer im Bf Neu-Isenburg funktionieren?

Erwiderung des Vorhabenträgers (2.):

Das Gewässer südlich der Kleingartenanlage Fischer Lucius wird nicht in Anspruch genommen.

- (3.)** Darüber hinaus wurde angemerkt, dass das ehemalige Regenrückhaltebecken bei Fischer Lucius, das in unmittelbarer Nähe des Kreuzungsbauwerkes/Troges liegt, insbesondere während der Bauphase vor Eingriffen zu schützen sei. Dies könne z.B. durch eine ökologische Baubegleitung geschehen. Während der Baumaßnahmen könne man, zum Schutz der Amphibien während der Wanderung, Schutzzäune errichten. Der Flächenverbrauch sei zudem zu reduzieren.

Erwiderung des Vorhabenträgers (3.):

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) werden diese Themen behandelt.

- (4.)** Außerdem sei der Kleingartenverein Fischer Lucius von hoher Bedeutung für die Naherholung in Neu-Isenburg. Daher wurde gefordert, die Auswirkungen auf die Wasserversorgung im hydrogeologischen Gutachten dezidiert darzustellen. Die Auswirkungen durch den Bau der Unterführung auf die Wasserversorgung von Fischer Lucius seien in einem gesonderten Beitrag zu würdigen.

Erwiderung des Vorhabenträgers (4.):

Die bauzeitigen und die anlagebedingten Auswirkungen werden in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) behandelt.

- (5.)** Bezüglich der Entwässerung am Bf Neu-Isenburg wurde gefordert, die Leistungsfähigkeit des Regenrückhaltebeckens am Bf Neu-Isenburg und die Versickerung

dauerhaft, auch während der Bauphase, sicherzustellen. Bei dem Entwässerungskonzept sei Einvernehmen mit dem Dienstleistungsbetrieb (DLB) / der Stadtwerke der Stadt Neu-Isenburg herzustellen (5.).

Erwiderung des Vorhabenträgers (5.):

Das Entwässerungskonzept wird mit den Beteiligten abgestimmt.

(6.) Weiter wurde gefragt warum in PfA Süd 1 im Grundwasserschutzgebiet, jedoch nicht bei Sossenheim (Dunantsiedlung, PfA Mitte) gebaut werden dürfe (6.).

Erwiderung des Vorhabenträgers (6.):

Bei Sossenheim verläuft die RTW-Strecke im Gegensatz zum PfA Süd 1 außerhalb von Trinkwasserschutzgebieten. Es wurde nicht behauptet, dass im PfA Mitte nicht in Grundwasserschutzgebieten gebaut werden darf.

3.8.5 Sonstige Auswirkungen auf Natur und Landschaft

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Gegenstand der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung war auch der Umfang der Eingriffe in Flächen, sowie geplante Ausgleichsmaßnahmen.

(1.) Es wurde gefragt, ob von der Trasse Bereiche mit Altlasten betroffen seien.

Erwiderung des Vorhabenträgers (1.):

Im Rahmen der Baugrunduntersuchungen wurden durchgängig abfalltechnische Beprobungen durchgeführt. Das Probenmaterial wurde chemisch untersucht. Die Ergebnisse sind in den entsprechenden Abfalltechnischen Berichten ausgewiesen. Die Altlastenverdachtsflächen im geplanten Trassenbereich sind dem Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) Grobkonzept in einer tabellarischen Aufstellung beigelegt. Das BoVEK-Feinkonzept wird zurzeit erstellt.

(2.) Welche Ausgleichsmaßnahmen werden an welcher Stelle durchgeführt?

Erwiderung des Vorhabenträgers (2.):

Es sind Maßnahmen für Heldbock, Hirschkäfer und Reptilien vorgesehen. Des Weiteren sind Maßnahmen für Vögel und Fledermäuse geplant. Inanspruchnahmen von Waldflächen werden durch Ersatzaufforstungen kompensiert. Neue Waldränder werden in Abstimmung mit dem Forst gestaltet. Dazu kommen weitere Maßnahmen, wie z.B. Gehölzpflanzungen, Anlage von Trockenstandorten usw.

(3.) Liegen diese im gleichen Naturraum?Erwiderung des Vorhabenträgers (3.):

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Kompensationsmaßnahmen) werden im Vorhabensbereich oder im gleichen Naturraum realisiert. Im Bereich Artenschutz sind Maßnahmen für Heldbock, Hirschkäfer und Reptilien vorgesehen. Des Weiteren sind Maßnahmen für Vögel und Fledermäuse geplant.

(4.) Außerdem wurde gefordert im Bereich des Bf Neu-Isenburg geeignete Vorkehrungen zu treffen, um insbesondere während der Bauarbeiten zu verhindern, dass adulte und juvenile Amphibien durch den Baustellenverkehr gefährdet werden. Vorgeschlagen werden hier z. B. nächtliche Fahrverbote auf Waldwegen während der Zeit der Wanderungsbewegungen im Frühjahr und Frühsommer.Erwiderung des Vorhabenträgers (4.):

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) werden Maßnahmen zu diesem Thema behandelt.

(5.) Zwischen Kreuzungsbauwerk und Kleingartenanlage Fischer Lucius wird die Errichtung eines Ersatzbiotops vorgeschlagen, das zum einen Lebensraum für wärmeliebende Tier- und Pflanzenarten schaffen könnte und zum anderen als Lärmschutzwall für die Kleingartenanlage dienen sollte.Erwiderung des Vorhabenträgers (5.):

Ist Bestandteil des Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP), ein Lärmschutzwall ist nicht vorgesehen.

(6.) Ferner wurde gefragt, ob es aus naturschutzfachlicher Sicht möglich sei, im Bf Neu-Isenburg ein Parkhaus zu bauen.Erwiderung des Vorhabenträgers (6.):

Die RTW plant kein Parkhaus im Bf Neu-Isenburg. Diesbezüglich sind die fachplanungsrechtlichen Grenzen einzuhalten (vgl. auch Kapitel 3.7.2).

(7.) Von Interesse war auch, wie viel Eingriffsfläche es insgesamt im PfA Süd 1 geben wird.

Erwiderung des Vorhabenträgers (7.):

Die Bilanzierung des PfA Süd 1 wird im Rahmen der Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) behandelt. Der LBP ist Teil der Planfeststellungsunterlagen und betrachtet abschließend die gesamte Eingriffsfläche der zur Planfeststellung vorgelegten technischen Planung.

3.8.6 Denkmalschutz (Kultur- und Sachgüter)Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Ein Außenbahnsteig am Bahnhof Dreieich-Buchsschlag wurde unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes nicht befürwortet. Der Außenbahnsteig rücke deutlich näher an die benachbarte denkmalgeschützte Siedlung als ein Mittelbahnsteig. Die Variante „Mittelbahnsteig“ sei daher zu favorisieren, auch wenn die historischen Perron-Dächer aus dem Jahr 1858 versetzt werden müssten. Die gesamte Bahnsteigausstattung sollte sich im Hinblick auf Denkmalschutz, unter den insbesondere der Bahnhof fällt, dem ästhetischen Anspruch stellen, der diesen Ortsteil Dreieichs ausmache.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Die denkmalgeschützten Teile der Bahnhöfe Neu-Isenburg und Dreieich-Buchsschlag sind durch die neuen Anlagen der RTW nach derzeitigem Kenntnisstand nicht betroffen. Die Erreichbarkeit des Bf Dreieich-Buchsschlag wird eingriffsminimierend geplant. Inwieweit die denkmalgeschützte Grünanlage am Bf Dreieich-Buchsschlag anlagebedingt (Verkehrssicherung: Rückschnittsbereich) in Anspruch genommen wird, kann momentan noch nicht endgültig abgeschätzt werden. Jedoch kann jetzt schon festgehalten werden, dass eine Inanspruchnahme allenfalls im westlichen Bereich stattfinden kann.

3.9 GrunderwerbZusammenfassung der Stellungnahmen:

Es wurde vereinzelt angemerkt, dass es keinen Grund dafür gebe, das neue S-Bahn-Gleis zwischen Bau-km 0,1 und Bau-km 0,4 in so großem Abstand zum RTW-Gleis zu führen. Bei kompakterer Lage könnten fast alle Kleingärten in verkleinerter Form erhalten bleiben.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Die neue Lage des S-Bahn-Gleises ergibt sich zwingend aufgrund der fachtechnisch erforderlichen Breite des neuen Mittelbahnsteigs. Diese ist insbesondere vom Veranstaltungsverkehr im Bf Stadion abhängig.

3.10 Betrieb der RTW**3.10.1 Tarif**Zusammenfassung der Stellungnahmen:

In wenigen Fällen wurde nach den künftig für die RTW geltenden Tarifen gefragt. Zum einen wurde gefragt, ob es einen „Direkttarif“ für die RTW geben wird, der vergleichbar ist mit dem derzeitigen Bustarif und das Durchfahren unterschiedlicher Tarifzonen ermöglicht. Zum anderen besteht Sorge, dass es zu viele Tarifstufen geben wird. Daher wurde gefragt, ob es ein neues Tarifkonzept geben und ob sich dieses am derzeitigen orientieren wird.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme sind die Haltepunkte im Tarifzonennetz des RMV abgebildet. Darauf basierend ergeben sich die Fahrpreise für die jeweils vom Fahrgast beabsichtigte Reiseroute.

3.10.2 KapazitätZusammenfassung der Stellungnahmen:

Vereinzelte Stellungnahmen stellen infrage, ob die Kapazität der RTW ausreichend sei. Dies bezieht sich zum einen auf die Bahnsteiglängen bzw. Zuglängen von maximal 100 m. Zum anderen wird die Taktung als problematisch angesehen. Die Slots auf den gemeinsam mit der S-Bahn genutzten Abschnitten, z.B. am Flughafen, seien begrenzt. Vor dem Hintergrund der für Frankfurt prognostizierten 840.000 Einwohner und der im Umland entstehenden Arbeitsplätze, stelle sich die Frage, wie zukunftsfähig die RTW mangels Möglichkeiten zur Kapazitätserweiterung sei oder ob bereits kurz nach Inbetriebnahme die Kapazitätsgrenzen erreicht seien.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Soweit etwaige Prognosen des Vorhabenträgers für die Zukunft angestellt werden können, ist die derzeitige Dimensionierung des Vorhabens als ausreichend zu betrachten.

3.10.3 InbetriebnahmeZusammenfassung der Stellungnahmen:

Hinsichtlich der Inbetriebnahme der RTW wurde gefragt, ob es möglich, vorgesehen oder konkret geplant sei, die RTW zunächst nur auf Teilabschnitten fahren zu lassen - beispielsweise nur zwischen Höchst und Bf Neu-Isenburg.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Es ist das Ziel des Vorhabenträgers, die RTW im 2025 in Betrieb zu nehmen. Ob neben der grundsätzlich vorgesehenen Inbetriebnahme der gesamten RTW auch nur einzelne Teilstücke in Betrieb genommen werden können, ist im Einzelfall zu prüfen.

3.10.4 TaktungZusammenfassung der Stellungnahmen:

Im Hinblick auf die Taktung der RTW wurde gefragt, ob die Einrichtung des neuen zusätzlichen Haltepunkts Mörfelder Landstraße Auswirkungen auf die geplante viertelstündliche Taktung der beiden RTW-Linien haben wird.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Die viertelstündliche Taktung der RTW im zentralen Streckenabschnitt zwischen Eschborn und Bf Neu-Isenburg wird beibehalten. In einer aktuellen eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung wurde geprüft, ob die Stationen Bf Stadion und Hp Mörfelder Landstraße gleichzeitig angefahren werden können. Ergebnis ist, dass die Haltestellen auf Grund der Zwänge in den mitgenutzten Bereichen der Bestandsstrecken nur alternierend linienbezogen angefahren werden können.

3.10.5 Fahrzeuggestaltung

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Einzelne Stellungnahmen haben sich mit der Ausstattung der Fahrzeuge der RTW beschäftigt. Erfragt wurde, ob es eigene Fahrzeuge für die RTW gäbe und ob in diesen ausreichend Sitzplätze vorhanden seien.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Die durch den Betreiber zu beschaffenden Fahrzeuge werden an die Bedürfnisse der RTW angepasst und nach den geltenden Regelwerken mit Sitzplätzen ausgestattet.

3.11 Sonstige Fragen zur RTW

3.11.1 Existenzgefährdung

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Im Rahmen der Beteiligung wurde die Frage gestellt, ob es im PfA Süd 1 zu Enteignungen kommen kann.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Der genaue Umfang der erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen wird nach Abschluss der technischen Planung und der Umweltplanung ermittelt und in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt. Es ist das Ziel der RTW, durch die Nutzung von Bestandsstrecken den Flächenverbrauch sowie Eingriffe in vorhandene Privatgrundstücke und Bausubstanz so gering wie möglich zu halten. Die RTW sucht den Kontakt mit den Eigentümern um eine einvernehmliche Lösung herzustellen.

3.11.2 Unfallgefahren

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

In Bezug auf mögliche Unfallgefahren reichte der Kleingartenverein Fischer Lucius in Neu-Isenburg, eine Stellungnahme ein. Am vorderen Parkplatz des KGV Fischer Lucius wird die geplante Streckenführung der RTW von einem stark frequentierten Waldweg in

Richtung Sprendlingen gekreuzt. Dieser Übergang würde von Spaziergängern mit Hunden, dem Laufftreff, vielen Radfahrern und einigen Fahrzeugen (u.a. DLB, Förster) gekreuzt. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird angeregt, den Übergang zusätzlich zu einem Andreaskreuz durch eine automatische „geschlossene Schranke“ zu sichern.

Es wurde gefragt, wie der künftige Bahnübergang - südl. KGV Fischer Lucius / Eisenbahnschneise (Heegwald) realisiert und gesichert werden soll.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Für den höhengleichen Bahnübergang im Anschluss an das Kreuzungsbauwerk Richtung Neu-Isenburg in Bau-km 5,812 wird eine technische Sicherung nach EBO (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung) eingerichtet. Es handelt sich dabei um eine Wiedererrichtung eines bereits früher betriebenen Bahnübergangs.

3.11.3 EU-Finanzierung

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Zum Thema EU-Finanzierung wurde gefragt, was zu den zahlreichen Maßnahmen im Rahmen der TEN-V-Förderung zähle, zu denen sich die RTW verpflichtet habe. Außerdem war von Interesse wie die 19 fest definierten Meilensteine datiert seien zu denen die jährliche Erfolgskontrolle der EU (Kontakt/ Detailangabe des entspr. EU Gremiums) erfolgen soll.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Die Finanzierung der RTW ist nicht nur über Fördermittel des Bundes (sog. GVFG-Bundesprogramm) als auch des Landes sowie die Beteiligung der Gesellschafter der RTW gesichert. Zudem erhält die RTW GmbH auch Fördermittel durch die EU für die Planungskosten im Rahmen des Programms „Connecting Europe Facility“ (CEF) in der Kategorie „Transport“. Die EU stellt diese Mittel bereit, um Fernverkehrsstrecken der Trans-europäischen Netze (TEN-T) zu fördern und die urbanen Knoten zu stärken.

Die mit 50 Prozent geförderte Maßnahme umfasst gemäß der Finanzierungsvereinbarung zwischen der Innovation and Networks Executive Agency (INEA), der die Europäische Kommission die entsprechenden Befugnisse übertragen hat, und der RTW GmbH die folgenden Haupttätigkeiten:

1. Technische Pläne zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens für die Streckenführung der Regionaltangente West (RTW),
2. Umweltfachplanung zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens für die Schienenstrecke Regionaltangente,
3. Nachweis der Effizienz und Finanzierung der Regionaltangente West,
4. Bürgerbeteiligung und das Internet.

Bestandteile der Finanzierungsvereinbarung sind hierbei auch Regelungen zu Meilensteinen und einer Berichterstattung über den Stand der Maßnahme. Die Meilensteine sind hierbei jeweils mit einem voraussichtlichen Abschlussdatum definiert, an das sich eine entsprechende Berichterstattung anknüpft.

Die Finanzierung des Vorhabens ist für die Planrechtfertigung insoweit von Relevanz, als dass dem Vorhaben keine finanziell unüberwindbaren Schranken entgegenstehen dürfen (vgl. statt vieler BVerwG, Ur. v. 20.05.1999 – 4 A 12/98). Dies ist vorliegend nicht der Fall.

4 Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Aktiengesellschaft
AVV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift
BAB	Bundesautobahn
Bf	Bahnhof
BHO	Bundeshaushaltsordnung
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Bekanntgabeverordnung)
BKleinG	Bundeskleingartengesetzes
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung)
BoVEK	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept
BÜ	Bahnübergang
BüG	Besonders überwachtes Gleis
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
cm	Zentimeter
CEF	Programm „Connecting Europe Facility“
DB	Deutsche Bahn

db(A)	dB = Dezibel; A steht für adjusted (deutsch: „angepasst“); Maßeinheit der absoluten Lautstärke von Schallereignissen
DGUV	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
DLB	Dienstleistungsbetrieb der Stadtwerke der Stadt Neulsenburg
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBWU	Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung
EU	Europäische Union
EUR	Euro
EÜ	Eisenbahnüberführung
EZB	Europäische Zentralbank
Ffm	Frankfurt am Main
FÜ	Fußgängerüberführung
GE	Gewerbegebiet
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
GVP	Generalverkehrsplan
Hbf	Hauptbahnhof

HGrG	Gesetz über die Grundsätze des Haushaltsrechts des Bundes und der Länder
Hp	Haltepunkt
HVwVfG	Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
Hessischer VGH	Hessischer Verwaltungsgerichtshof
INEA	Innovation and Networks Executive Agency
KGV	Kleingartenverein
Km	Kilometer
km/h	Kilometer je Stunde
LBP	landschaftspflegerischer Begleitplan
LST	Leit- und Sicherungstechnik
LSW	Lärmschutzwand
m	Meter
Mio.	Millionen
NKU	Nutzen-Kosten-Untersuchung
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen

P+R-Anlage	Park und Ride Anlage
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PfA	Planfeststellungsabschnitt
PU	Personenunterführung
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
RTW	Regionaltangente West
SO	Schienenoberkante
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SÜ	Straßenüberführung
SVZ	Schwachverkehrszeit
SWNI	Stadtwerke Neu-Isenburg
TEN-T	Transeuropäische Transportnetze
U-Bahn	Untergrundbahn
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
v	Geschwindigkeit
V _e	Entwurfsgeschwindigkeit

V	Einheit für Volt
VAL-System	Véhicule automatique léger (deutsch: „leichtes automatisches Fahrzeug“)
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz