

Regionaltangente West, Planfeststellungsabschnitt Mitte

# Unterlagen zur Planfeststellung

Maßnahme:

Regionaltangente West

Planfeststellungsabschnitt Mitte

## Ergebnisbericht Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Stand: 20.11.2020

erstellt für:



RTW Planungsgesellschaft mbH  
Stiftstraße 9-17  
60313 Frankfurt



## Inhaltsverzeichnis

|          |  |          |
|----------|--|----------|
| <b>1</b> | <b>Kurzbeschreibung der Regionaltangente West – PfA Mitte</b>  | <b>1</b> |
| <b>2</b> | <b>Ablauf der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum PfA Mitte</b>  | <b>3</b> |
| <b>3</b> | <b>Darstellung der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum PfA Mitte</b>  | <b>4</b> |
| 3.1      | Systemwahl / Streckenführung   | 5        |
| 3.1.1    | Systemwahl und alternative Streckenführungen   | 5        |
| 3.1.1.1  | S-Bahn-Verbindung Bad Homburg zum Flughafen über Hauptbahnhof  | 6        |
| 3.1.1.2  | Alternative RMV-Netzkonzepte zur RTW   | 7        |
| 3.1.1.3  | Trassenführung über Sindlingen & Westumfahrung IPH   | 8        |
| 3.1.1.4  | Anbindung Main-Taunus-Zentrum / Umfahrung Unterliederbach und Höchst;<br>Trassenführung durch IP Höchst  | 9        |
| 3.1.1.5  | Getrennte Streckenführung der nach Norden und Süden verlaufenden Züge:<br>Eingleisige Anbindung des MTZ und eingleisige Führung über die Sodener<br>Bahn | 9        |
| 3.1.1.6  | Bau und Betrieb der zweigleisig auszubauenden Sodener Bahn nach BOStrab  | 10       |
| 3.1.1.7  | Verlegung des 2. Gleises im Bereich Dunantsiedlung auf die Ostseite  | 11       |
| 3.1.1.8  | Verzicht auf Hp Dunantsiedlung bzw. Zusammenlegung mit Bf Sossenheim;<br>Verlegung des Hp Dunantsiedlung; Verlegung des Bf Sossenheim                    | 11       |
| 3.1.1.9  | Verzicht auf Hp Höchst Stadtpark   | 12       |
| 3.1.1.10 | Verlegung des Hp Höchst Stadtpark  | 12       |
| 3.1.1.11 | Verschiebung des 2. Gleises im Bereich der Konrad-Glatt-Straße nach Süd-<br>Osten, Richtung Parkhaus Höchst  | 12       |
| 3.1.1.12 | Unterirdische Führung der Strecke in Höchst und im Bereich der Leunastraße   | 13       |
| 3.1.1.13 | Verschiebung des Hp Industriepark Ost nach Norden  | 13       |
| 3.1.1.14 | Führung der RTW am Tor Süd näher am Werksgelände des IP Höchst   | 14       |
| 3.1.1.15 | Verlegung des Hp Industriepark Süd   | 15       |
| 3.1.1.16 | Verlegung der Trasse der RTW östlich der B40 (Bereich Kelsterbach)   | 15       |
| 3.1.1.17 | Unterirdische Führung der RTW unter der B40  | 16       |
| 3.1.1.18 | Alternativen zur Trassenführung im Bereich Schwanheimer Knoten (Standard<br>Umplanung)   | 16       |
| 3.1.1.19 | Streckenführung mit Anbindung Schwanheim zum Flughafen   | 17       |
| 3.1.1.20 | Haltepunkt im Bereich Kelsterbach  | 18       |
| 3.1.2    | Erweiterungen/Verlängerungen der RTW (Flügelung nach Bad Soden &<br>Ringschluss um Frankfurt)  | 18       |

|         |  |    |
|---------|--|----|
| 3.1.2.1 | Flügelung nach Bad Soden   | 19 |
| 3.1.2.2 | Ringschluss um Frankfurt   | 19 |
| 3.2     | Auswirkungen auf andere ÖPNV-Angebote/Verknüpfungen mit anderen ÖPNV-Angeboten         | 19 |
| 3.3     | Planrechtfertigung (konkreter Bedarf, Nutzen-Kosten-Untersuchungen)                    | 20 |
| 3.4     | Verschiedene Detailfragen zur Planung  | 24 |
| 3.4.1   | Auswirkungen auf Straßenverkehrsbeziehungen/Neuregelung von Straßenverkehrsbeziehungen | 24 |
| 3.4.2   | Anordnung von Bushaltestellen  | 26 |
| 3.4.3   | Herstellung von Radwegen   | 26 |
| 3.4.4   | Herstellung von Parkplätzen/Fahrradabstellplätzen                                      | 27 |
| 3.4.5   | Bahnübergang Sossenheimer Weg  | 27 |
| 3.4.6   | Gestaltung der Leunabrücke   | 28 |
| 3.4.7   | Ausstattung der Haltestellen   | 29 |
| 3.4.8   | Barrierefreiheit und Bahnsteighöhen  | 29 |
| 3.4.9   | Rasengleis/Begrünung   | 30 |
| 3.4.10  | Anordnung von Weichen/Weichenverbindungen  | 30 |
| 3.4.11  | Sonstiges  | 31 |
| 3.5     | Umweltauswirkungen   | 31 |
| 3.5.1   | Schall- und Erschütterungsschutz   | 31 |
| 3.5.1.1 | Schallschutz   | 31 |
| 3.5.1.2 | Erschütterungsschutz   | 33 |
| 3.5.1.3 | Baulärm und bauzeitliche Erschütterungen   | 33 |
| 3.5.2   | Flächenverbrauch/Auswirkungen auf landwirtschaftliche Flächen                          | 34 |
| 3.5.3   | Auswirkungen auf das Schutzgut Klima   | 34 |
| 3.5.4   | Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser  | 34 |
| 3.5.5   | Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag   | 35 |
| 3.5.6   | Waldinanspruchnahme  | 35 |
| 3.5.7   | Sonstige Auswirkungen auf Natur und Landschaft   | 36 |

|        |  |    |
|--------|--|----|
| 3.5.8  | Beeinträchtigung des Landschaftsbildes                               | 36 |
| 3.5.9  | Elektromagnetische Verträglichkeit                                   | 36 |
| 3.5.10 | Denkmalschutz (Kultur- und Sachgüter)                                | 37 |
| 3.5.11 | Lichtimmissionen   | 37 |
| 3.5.12 | Seveso-III-Richtlinie  | 37 |
| 3.6    | Grunderwerb und Entschädigung  | 38 |
| 3.6.1  | Art und Umfang von Grundstücksinanspruchnahmen                       | 38 |
| 3.6.2  | Entschädigung für Wertminderung                                      | 38 |
| 3.7    | Sonstige Auswirkungen der RTW  | 39 |
| 3.7.1  | Existenzgefährdung   | 39 |
| 3.7.2  | Steigerung des Kriminalitätsrisikos an den Haltestellen              | 39 |
| 3.7.3  | Verminderung der Lebensqualität                                      | 40 |
| 3.7.4  | Unfallgefahren   | 40 |
| 3.7.5  | Veränderung des sozialen Umfeldes                                    | 41 |
| 3.8    | Durchführung der Baumaßnahmen  | 41 |
| 3.9    | Betrieb der RTW  | 41 |
| 3.9.1  | Fahrzeuggestaltung und Anzahl Fahrzeuge                              | 42 |
| 3.9.2  | Vorgesehene Geschwindigkeit  | 43 |
| 3.9.3  | Inbetriebnahme   | 43 |
| 3.9.4  | Fahrplan, Taktung und Fahrzeiterparnisse                             | 44 |
| 3.9.5  | Kapazität der RTW  | 44 |
| 3.10   | Verfahrensfragen   | 44 |
| 3.10.1 | Erstellung und Veröffentlichung von Unterlagen                       | 44 |
| 3.10.2 | Information der Öffentlichkeit über das Schallschutzkonzept          | 45 |
| 3.10.3 | Information von unmittelbar Betroffenen und Anliegern                | 45 |
| 3.10.4 | Information der Öffentlichkeit zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung | 46 |
| 3.10.5 | Weiteres Verfahren   | 46 |

## **Kurzbeschreibung der Regionaltangente West – PfA Mitte**

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. Vorhabenträgerin der RTW ist die RTW Planungsgesellschaft mbH (im folgenden RTW GmbH).

An den Planfeststellungsabschnitt Nord schließt der ca. 14 km lange Planfeststellungsabschnitt Mitte (PfA Mitte) an. Der PfA Mitte teilt sich im nördlichen Bereich in zwei Anfangspunkte auf. Die Grenze zum PfA Nord verläuft nach dem Brückenbauwerk über die Sossenheimer Straße bei Barmstadt km 7,0. Ein weiterer Ast beginnt in Bad Soden und beinhaltet die Bestandsstrecke 3640 („Sodener Bahn“). Vor dem neuen Haltepunkt Dunantsiedlung erfolgt die Einschleifung der Neubaustrecke aus Eschborn in die Bestandsstrecke der Sodener Bahn. In Richtung Bf Höchst über Frankfurt-Sossenheimer wird die Strecke 3640 bis zur bestehenden Eisenbahnüberführung Zuckschwerdtstraße zweigleisig ausgebaut.

Im Hp Dunantsiedlung findet die sogenannte Flügelung der RTW nach Bad Soden Bf statt. Da die RTW hier und auf der Bestandsstrecke 3640 weiter nach Bf Höchst gemäß EBO verkehrt, wird dieser zusätzliche Streckenabschnitt der RTW nach Bad Soden Bf ebenfalls dem PfA Mitte zugeordnet.

Im Bf Höchst verlässt die RTW den Bestand der Eisenbahn und es findet ein Wechsel des Betriebs nach BOStrab (Verordnung über den Bau- und Betrieb von Straßenbahnen) statt. Von Höchst Bf über die Leunastraße und weiter bis zur Verknüpfung mit der Flughafenbahn bei Kelsterbach, ist für die RTW der Neubau einer zweigleisigen Straßenbahntrasse nach der BOStrab vorgesehen. Vor der Einschleifung in die Bestandsstrecke 3683 findet der Systemwechsel von BOStrab nach EBO statt.

Durch das Projekt betroffene Städte sind damit: Bad Soden, Sulzbach, Frankfurt am Main und Kelsterbach.

Als notwendige Folgemaßnahmen (§ 75 Abs. 1 Satz 1, Halbsatz 1 Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz – HVwVfG) sind zudem Anpassungen für die Verknüpfungen mit der Sodener Bahn und der Flughafenbahn sowie Umbauten im Bahnhof Höchst und in der Leunastraße erforderlich.

25996944 Im Planfeststellungsabschnitt Mitte ist die Errichtung von vier neuen Haltestellen vorgesehen („Dunantsiedlung“; „Höchst Stadtpark“; „Industriepark Ost“; „Industriepark Süd“) (vgl. hierzu die in der Anlage 1 enthaltenen Übersichtskarten). An zwei bestehenden Haltepunkten sind Umbauarbeiten geplant („Sossenheim Bf“, „Bf Höchst“). Zwei Haltepunkte („Bad Soden“ und Sulzbach“) werden nicht baulich angepasst.

**Ablauf der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum PfA Mitte**

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. Danach 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 Mitte wurde ab dem 24.05.2017 eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im Sinne des § 25 Abs. 3 HVwVfG durchgeführt. Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung wurde zunächst am 17.05.2017 in den betroffenen Tageszeitungen sowie auf der Homepage der Vorhabenträgerin ([www.rtw-hessen.de](http://www.rtw-hessen.de)) öffentlich bekannt gemacht. Die Unterlagen (Erläuterungsbericht mit Plänen als Anlagen) lagen im Zeitraum vom 24.05.2017 bis 19.06.2017 in der Verwaltungsstelle Frankfurt-Höchst öffentlich zur Einsichtnahme aus. Ferner standen die Unterlagen auch auf der Homepage der Vorhabenträgerin ([www.rtw-hessen.de](http://www.rtw-hessen.de)) zur Verfügung. Gleichzeitig mit dem Beginn der Auslegung der Unterlagen wurde auf der Homepage der Vorhabenträgerin auch die Möglichkeit einer Online-Beteiligung gegeben.

Während der Auslegung der Unterlagen zur Unterrichtung der Öffentlichkeit über das Vorhaben wurde am 22.06.2017 eine Dialog- und Informationsveranstaltung in der Jahrhunderthalle Höchst 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 der Vorhabenträgerin bzw. den zuständigen Fachplanern und Gutachtern zu treten.

Das Ergebnis der durchgeführten frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wird in diesem Ergebnisbericht zusammengefasst, der im Internet und auf der Homepage der Vorhabenträgerin ([www.rtw-hessen.de](http://www.rtw-hessen.de)) zur Verfügung gestellt.

Der Ergebnisbericht wird nachrichtlich auch den Planfeststellungsunterlagen beigelegt.



### **Darstellung der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum PfA Mitte**

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

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

- aufgeworfene Themenpunkte innerhalb der Dialog- und Informationsveranstaltung vom 22.06.2017,
- schriftlich (Brief, Fax) oder per E-Mail formulierte Stellungnahmen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung,
- im Rahmen der Online-Beteiligung auf der Homepage der RTW Planungsgemeinschaft mbH (RTW GmbH) gepostete Stellungnahmen.

Die einzelnen Stellungnahmen, Anregungen, Forderungen und Fragen wurden nach Abschluss der Auslage der Unterlagen zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung von der Vorhabenträgerin geprüft.

Nachfolgend werden die verschiedenen Stellungnahmen thematisch mit den wesentlichen Punkten kurz zusammengefasst wiedergegeben und jeweils eine entsprechende Erwiderung gegeben.

Ganz vereinzelt sind auch Stellungnahmen zum Planfeststellungsabschnitt Nord und Süd (mittlerweile aufgeteilt in Süd 1 und 2) im Zuge der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Planfeststellungsabschnitt Mitte eingegangen. Diese wurden nicht in den Ergebnisbericht aufgenommen. Insoweit wird auf die frühen Öffentlichkeitsbeteiligungen zu den übrigen Planfeststellungsabschnitten verwiesen.

### 3.1 Systemwahl / Streckenführung

#### 3.1.1 Systemwahl und alternative Streckenführungen

##### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Vereinzelt wurde die Wahl zur Realisierung der RTW als Zweisystem-Bahn hinterfragt, insbesondere, warum nicht eine U-Bahn errichtet werde, die eine enge Taktung bei geringen Störungen und Unfällen ermöglichen würde.

Sehr viele der eingegangenen Stellungnahmen haben zudem die Trassenführung sowie die Lage der Haltepunkte zum Gegenstand gehabt. Allgemein wurde in Frage gestellt, ob es nicht andere Lösungen zur Erreichung der verkehrlichen Ziele gibt, die mit weniger Kosten verbunden wären und eine attraktivere Balance von Vor- und Nachteilen bieten könnten, die vor allem weniger Nachteile bezogen auf Schallimmissionen und den Umfang der notwendigen Inanspruchnahme von Grundstücken Privater zu Folge hätten. Insoweit wurde ausgeführt, dass alternative Streckenführungen nicht ausreichend betrachtet worden seien bzw. es wurde teilweise gefragt, welche Alternativen überhaupt in der Planung berücksichtigt worden seien.

Für die Streckenführung der RTW wurden zudem eine Vielzahl alternativer Trassenführungen bzw. Liniengestaltungen sowie die Verlegung oder sogar der vollständige Verzicht auf einzelne Haltepunkte vorgeschlagen. Eine nähere Beschreibung der jeweiligen Alternative ist nachfolgend bei der Erwiderung zu der jeweiligen Variante enthalten:

##### Erwiderung:

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.

In einer Studie wurden im Auftrag des RMV und des damaligen Umlandverbandes (heutiger Regionalverband FrankfurtRheinMain) 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 (Systemvarianten). 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 wurden 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.) untersucht, ausgewertet und gegenübergestellt. Von der Öffentlichkeit im Rahmen des Planungsprozesses bislang vorgetragene alternative Streckenführungen werden in den Antragsunterlagen für die Planstellung nunmehr ebenfalls berücksichtigt. Die untersuchten Varianten und deren Bewertung werden im Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen zum PfA Mitte im Einzelnen dargestellt.

Zu den im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgeschlagenen alternativen Trassenführungen ist im Einzelnen zusammengefasst Folgendes auszuführen:

### **3.1.1.1 S-Bahn-Verbindung Bad Homburg zum Flughafen über Hauptbahnhof**

#### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Vorgeschlagen wurde als Alternative zur Herstellung der RTW die Einrichtung einer S-Bahn-Verbindung über die bereits bestehenden Schienenstrecken zur Schaffung einer Verbindung aus dem Taunus zum Flughafen. Dies könne ohne größere Investitionen mit einer S-Bahnlinie bewerkstelligt werden, die im oberirdischen Kopfbahnhof oder im Tiefbahnhof des Hauptbahnhofs Frankfurt am Main wendet. Ggf. ließe sich eine der vorhandenen Linien, z. B. die S5 aus Bad Homburg, aufteilen. Es wurde ausgeführt, dass die Reisezeit auf dieser S-Bahnverbindung mit etwa 35 Minuten von Bad Homburg zum Flughafen genauso kurz sei, wie die der RTW.

#### Erwiderung:

Die Regionaltangente West (RTW) ist eine neue tangentielle Schienenverbindung im Rhein-Main-Gebiet, die der Verbesserung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs im Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main 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. Darüber hinaus soll die RTW die bisher nur radial auf den Hauptbahnhof Frankfurt am Main ausgerichteten Schienenstrecken ergänzen und durch eine Verknüpfung vorhandener S-Bahnen und U-/Stadtbahnstrecken zur Entlastung des innerstädtischen S-Bahn-Tunnels beitragen. Durch die Entlastung des Hauptbahnhofs Frankfurt am Main hinsichtlich des Schienenpersonennahverkehrs und der Direktanbindung des Flughafen Bahnhofs können auch mehr Kapazitäten und Fahrplansicherheit für den öffentlichen

25996944 Personenfernverkehr geschaffen werden. Dies hat entsprechende positive Nebeneffekte für die sogenannten Transeuropäischen Transportnetze (TEN-T) – Kernnetzkorridore Rhein-Alpen und Rhein-Donau.

### 3.1.1.2 Alternative RMV-Netzkonzepte zur RTW

#### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Als alternatives Konzept zur bisherigen Planung wird der Ausbau der bereits existierenden durchgehenden Gleisverbindung zwischen (Kronberg/Bad Homburg-Eschborn-) Rödelheim und Niederrad (-Gateway Gardens-Flughafen) vorgeschlagen. Ergänzend wird die Nutzung von Bussen zwischen NW-Stadt / Praunheim und Eschborn über eine heute nicht genutzte Brücke über die A5 sowie Schnellbusse zwischen Eschborn und Industriepark Höchst, die die A66 benutzen, angeregt. Im Rahmen eines weiteren Alternativvorschlags könnten Bestandsstrecken zwischen Bad Homburg und Flughafen mit dem Bogen vom Bahnhof Frankfurt-Rödelheim um das Rebstockgelände und einer S-förmigen Verbindungsschleife zwischen etwa "Abzweig Mainzer Landstraße" bis zum Fuß der Mainbrücke genutzt werden. Hier lägen bereits durchgehend Gleise der Deutschen Bahn. Die nördlichen (um das Rebstockgelände) und mittleren Streckenabschnitte werden heute von der RB15 (Gräfenwiesbach/Usingen – Hauptbahnhof) benutzt und sind mittels "Abzweig Mainzer Landstraße" mit der Strecke, die von den Regionalbahnen RB12 (Königsteiner HLB Linie), RB10 (Wiesbaden nordmainisch), RB20 und SE20 (beide Idstein/Niedernhausen) befahren werden, verknüpft. Lediglich das südliche Drittel wäre um einen Abzweig mit einer Rampe (einschließlich zweier Brücken über Gleise im Bahnhofsvorfeld) zu ergänzen.

Zum Vergleich: Die RTW benötige an Querungsbauwerken hingegen mindestens:

- Überführung über die vierspurige L3005 in Eschborn
- Überführung über die Bahnlinie S3/S4 von Bad Soden/Kronberg + weitere Überführungen über Ortsstraßen in Eschborn
- Überführung über die A66 zwischen Eschborn und Sossenheim + Zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Abzweig Bad Soden – Bahnhof Höchst
- Unterführung oder Tunnel und Trog zwischen Bahnhof Frankfurt Höchst und Leunastraße
- Kreuzung der B40 bzw. Des "Kelsterbacher Knotens" südlich des Industrieparks + Kreuzung der Bahnstrecke 3520 von Kelsterbach durch den Frankfurter Stadtwald
- Die vorgeschlagene Nord-Süd-Strecke erfordere dagegen mit Ausnahme der Rampe keine völlig neuen Trassen und führe auf der gesamten Länge nur durch Gebiete, die der Deutschen Bahn selbst gehören und keine Wohngebiete berühren. Das sollte sich günstig auf die Planungszeiten auswirken.

Andere Optionen der Einbindung würden sich mit dem Bau der 3. Niederräder Mainbrücke ergeben, die wiederum bei deren Realisierung berücksichtigt werden müssten. Mit der Einrichtung dieser

25996944 neuen Nord-Süd-Verbindung ließe sich nicht nur für Reisende aus Bad Homburg, ggf. Friedberg und Gräfenwiesbach/Usingen (S-Bahn-Linie 6 und RB15), sondern auch aus Bad Soden, Schwalbach, Kronberg und Eschborn, (S-Bahn-Linien 3 und 4) sowie, falls sinnvoll, aus Königstein, Niedernhausen, Hofheim, Hattersheim und Frankfurt Umsteigemöglichkeiten realisieren.

Erwiderung:

Ein Grundziel der RTW-Planungen ist, eine neue Trasse zu generieren, die Wohnorte mit hoher Bevölkerungsdichte und bestehende große Arbeitsstandorte so miteinander verbindet, dass die Nutzung der RTW eine echte, attraktive Alternative zum Motorisierten-Individual-Verkehr darstellt. Die Attraktivität wird wesentlich durch eine umsteigefreie Fahrbeziehung zwischen Start und Ziel und kurzen Reisezeiten erzielt. Die RTW befährt eine eigenständige Trasse, wodurch das Einhalten eines Fahrplans zuverlässig ermöglicht wird. Im Gegensatz zu einer unabhängigen Bahn müssen Busse mit deutlich begrenztem Beförderungsvolumen Straßen des öffentlichen Verkehrsraumes nutzen, die tageszeitabhängig und situativ die Einhaltung von sicheren schnellen Fahrplanzeiten ausschließen.

Die in der Stellungnahme dargestellten Infrastruktureinrichtungen werden durch die RTW nicht in Frage gestellt. Bei Nutzung der dort möglichen Trassen werden, die von der RTW angestrebten Planungsziele nicht erfüllt.

Die Nutzung der bestehenden, nicht genutzten Brücke über die A5 steht im Zusammenhang mit der Trassenführung und Verknüpfung mit der DB-Bestandsstrecke im PfA Nord. Nach Untersuchung der in diesem Umfeld betrachteten Varianten wurde die Nutzungsmöglichkeit negativ beurteilt.

### **3.1.1.3 Trassenführung über Sindlingen & Westumfahrung IPH**

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Des Weiteren wurde hinterfragt, warum die ursprünglich einmal diskutierte Streckenführung über die Farbwerke zu einem neuen Abzweig nach Sindlingen, über die bestehende Hängebrücke nicht gewählt worden sei.

Erwiderung:

Im Rahmen des Planungsprozesses zur Festlegung der Linienführung der RTW als Zweisystem-Stadtbahn wurde 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.) untersucht, ausgewertet und gegenübergestellt. Von der Öffentlichkeit im Rahmen des Planungsprozesses bislang vorgetragene alternative Streckenführungen wurden dabei ebenfalls berücksichtigt. Die untersuchten Varianten und deren Bewertung werden im Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen zum PfA Mitte im Einzelnen dargestellt.

#### **3.1.1.4 Anbindung Main-Taunus-Zentrum / Umfahrung Unterliederbach und Höchst; Trassenführung durch Industriepark Höchst**

##### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Von einer Vielzahl von Beteiligten wurde angeregt, die RTW – wie bereits in früheren Jahren in der Variantendiskussion thematisiert – nicht über die Dunantsiedlung, die Paul-Wempe-Allee und die Konrad-Glatt-Straße entlang der bestehenden Sodener Bahn bis zum Bahnhof Höchst zu führen, sondern die RTW an das Main-Taunus-Zentrum anzubinden und im Folgenden Unterliederbach und Höchst zu umfahren, um die RTW im Anschluss durch das Gelände des Industrieparks Höchst bis zum Flughafen oder alternativ über die Königsteiner Strecke bis zum Bahnhof Höchst und von dort zum Flughafen zu führen. Diese Variante wurde vor allem von Anwohnern entlang der Sodener-Bahn in Höchst geltend gemacht, um damit insbesondere die erwarteten Lärm- und Erschütterungsimmissionen sowie Grundstücksinanspruchnahmen durch die Realisierung der RTW in dem betreffenden Bereich zu vermeiden. Als weitere Vorteile dieser Variante wurde angeführt, dass in diesem Fall Steigungen von 60 % nicht erforderlich seien, diese Trassenführung sich als wirtschaftlicher darstelle, Unfallgefahren für Kinder entlang der Sodener Bahn verringert würden und diese Streckenführung deutlich mehr Fahrgäste zur Folge hätte.

##### Erwiderung:

Die Auswahl der Haltepunkte leitet sich aus den gutachterlichen Ermittlungen unter Berücksichtigung von Parametern wie Einzugsgebiet, Siedlungsgröße und weiteren demografischen Daten ab. Im Detail wurde eine Anbindung des MTZ bereits im Jahr 2010 von der Vorhabenträgerin untersucht. Die Anbindung hätte einen ca. 3 km längeren Fahrweg für beide Linien der RTW zur Folge, der sowohl Mehrkosten verursacht als auch wegen der längeren Fahrzeit zu Verlusten bei den Fahrgastzahlen führt. Die durch die Anbindung des MTZ zusätzlich gewonnenen Fahrgäste mit Ziel MTZ können diese beiden Nachteile nicht aufwiegen. Die Anbindung des MTZ wurde nach der erfolgten Nutzen-Kosten-Untersuchung aufgrund eines nicht ausreichenden Nutzen-Kosten-Verhältnisses nicht weiterverfolgt und ist nicht weiter Planungsinhalt der RTW.

#### **3.1.1.5 Getrennte Streckenführung der nach Norden und Süden verlaufenden Züge: Eingleisige Anbindung des MTZ und eingleisige Führung über die Sodener Bahn**

##### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Alternativ zu der vollständigen Führung der RTW sowohl in der südlichen als auch in der nördlichen Fahrtrichtung zum Main-Taunus-Zentrum und einer vollständigen Umfahrung von Höchst wurde zudem vorgeschlagen, die nach Norden verkehrenden Züge der RTW über eine eingleisige Anbindung des Main-Taunus-Zentrums bis zum Bahnhof Höchst zu führen und die nach Süden verkehrenden Züge der RTW über die bestehende eingleisige Sodener Strecke bis zum Bahnhof Höchst

25996944 zu leiten, die aufgrund dieser Aufteilung der nach Norden und Süden verkehrenden Züge auf zwei unterschiedliche Strecken, nicht zweigleisig ausgebaut werden müsste. Vom MTZ könne die Trasse entlang der Autobahn verlaufen und nördlich der Autobahn mit der Bahnlinie „Höchst-Königstein“ verbunden und weiter zum Bahnhof Höchst geführt werden. Neben einem Haltepunkt am Main-Taunus-Zentrum könne bei dieser Variante auch ein Haltepunkt zwischen der Bahnlinie „Höchst-Bad Soden“ und der B8 vorgesehen werden, weil ein neues Baugebiet in Sulzbach in diesem Bereich in der Entstehung sei. Ein weiterer Haltepunkt könne an der „Parkstadt Unterliederbach“ entstehen.

#### Erwiderung:

Die Auswahl der Haltepunkte leitet sich aus den gutachterlichen Ermittlungen unter Berücksichtigung von Parametern wie Einzugsgebiet, Siedlungsgröße und weiteren demografischen Daten ab. Im Detail wurde eine Anbindung des MTZ bereits im Jahr 2010 von der Vorhabenträgerin untersucht. Die Anbindung hätte einen ca. 3 km längeren Fahrweg für beide Linien der RTW zur Folge, der sowohl Mehrkosten verursacht als auch wegen der längeren Fahrzeit zu Verlusten bei den Fahrgastzahlen führt. Die durch die Anbindung des MTZ zusätzlich gewonnenen Fahrgäste mit Ziel MTZ können diese beiden Nachteile nicht aufwiegen. Die Anbindung des MTZ wurde nach der erfolgten Nutzen-Kosten-Untersuchung aufgrund eines nicht ausreichenden Nutzen-Kosten-Verhältnisses nicht weiterverfolgt und ist nicht weiter Planungsinhalt der RTW.

### **3.1.1.6 Bau und Betrieb der zweigleisig auszubauenden Sodener Bahn nach BOStrab**

#### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Des Weiteren wurde angeregt, den nach EBO zu bauenden und zu betreibenden zweigleisigen Ausbau der Sodener Bahn, ab der Einschleifung in die Sodener Bahn bis zum Bahnhof Höchst, nach BOStrab zu bauen und zu betreiben, also die eingleisige Sodener-Bahn (Eisenbahn, EBO) auf BOStrab umzustellen und beide Gleise nach BOStrab zu bauen und zu betreiben. Als Vorteil hierfür wurde genannt, dass damit vor allem die Signaltechnik vereinfacht werden könnte, weniger Systemwechselstellen den Betrieb vereinfachen würden und der Verschleiß an den Fahrzeugen reduziert werden könne.

#### Erwiderung

In Analogie zu allen weiteren bestehenden EBO-Strecke, die die RTW mit nutzt, wird auch Strecke 3640 nicht umgewidmet. Ein Ausbau von ein- auf zweigleisig ändert an der Zuordnung nichts.

### **3.1.1.7 Verlegung des 2. Gleises im Bereich Dunantsiedlung auf die Ostseite**

#### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Bezüglich der Trassenführung im Bereich der Dunantsiedlung wird zum einen angeregt, die Schienen auf den westlichen Feldern, statt den östlichen Gärten in Sossenheimer Höhe zu führen. Zum anderen wird vorgeschlagen, das 2. Gleis nicht auf die Ostseite zu legen, um den Baumbestand zu erhalten.

#### Erwiderung:

Für den Streckenabschnitt Dunantsiedlung bis Höchst Bahnhof fließen die Hinweise in die weitere Konkretisierung und Finalisierung der Planung ein.

Die Ergebnisse dieses Prozesses werden Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen für den Abschnitt Mitte und werden in den untersuchten Varianten und deren Bewertung im Erläuterungsbericht sowie der Anlage 3 der Planfeststellungsunterlagen im Einzelnen dargestellt.

### **3.1.1.8 Verzicht auf Hp Dunantsiedlung bzw. Zusammenlegung mit Bf Sossenheim; Verlegung des Hp Dunantsiedlung; Verlegung des Bf Sossenheim**

#### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Zur Minimierung der erwarteten Betroffenheiten – vor allem durch den vorgesehenen Haltepunkt im Bereich der Dunantsiedlung (Flächeninanspruchnahme durch die Haltestelle, Lichtimmissionen durch die Haltestelle, Steigerung des Kriminalitätsrisikos an der Haltestelle, Lärmbelastung durch die Haltestelle etc.) – wurde von mehreren Beteiligten angeregt, auf diesen Haltepunkt vollständig zu verzichten. Insoweit wurde mehrfach vorgetragen, dass ohnehin kein bzw. nur ein geringes Interesse an dieser Haltestelle bestünde, diese nicht genutzt bzw. nur gering genutzt würde, da u. a. die Entfernung zum Bf Sossenheim gering bzw. die Nutzung des PKW günstiger sei. Die Haltestelle Bf Sossenheim reiche vollständig aus. Des Weiteren wurde wiederholt darauf hingewiesen, dass die Dunantsiedlung bereits heute darunter zu leiden habe, dass keine Parkplätze in ausreichender Anzahl vorhanden seien und durch den zusätzlichen Haltepunkt die Parkplatzsituation weiter verschärft würde.

Teilweise wurde anstelle eines Verzichtes auf den Hp Dunantsiedlung stattdessen vorgeschlagen, den Haltepunkt Dunantsiedlung nach Süden zu verschieben und diesen Haltepunkt dann mit dem Bf Sossenheim, nördlich des Sossenheimer Wegs zusammenzulegen. Dies würde die Entfernung zu der Haltestelle nur unwesentlich erhöhen, gleichzeitig könnten aber Kosten eingespart und Betroffenheiten minimiert werden.

In anderen Stellungnahmen wurde wiederum eine Verlegung des Haltepunktes Dunantsiedlung nach Norden (ohne gleichzeitige Zusammenlegung mit dem Bf Sossenheim) auf die dort vorhandenen landwirtschaftlich genutzten Flächen vorgetragen, um die oben geschilderten Betroffenheiten zu vermeiden.



25996944 Von weiteren Beteiligten wurde zudem eine Verlegung des Bf Sossenheim weiter nach Norden auf die landwirtschaftlich genutzten Flächen (nördlich des Sossenheimer Wegs) vorgeschlagen, ohne dass insoweit gleichzeitig auch die Zusammenlegung mit dem Hp Dunantsiedlung geltend gemacht wurde.

#### Erwiderung

Die Auswahl und Verortung der Haltepunkte leiten sich aus den gutachterlichen Ermittlungen unter Berücksichtigung von Parametern wie Einzugsgebiet, Siedlungsgröße und weiteren demografischen Daten ab. Hierbei wurden die zwei Haltepunkte bestätigt.

#### **3.1.1.9 Verzicht auf Hp Höchst Stadtpark**

##### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Von einem weiteren Beteiligten wurde vorgetragen, dass aufgrund der ohnehin schon engen Haltestellendichte im Bereich Höchst, die Haltestelle Höchst Stadtpark wegfallen sollte.

#### Erwiderung

Die Auswahl der Haltepunkte leitet sich aus den gutachterlichen Ermittlungen unter Berücksichtigung von Parametern wie Einzugsgebiet, Siedlungsgröße und weiteren demografischen Daten ab. Hierbei wurde die Haltestelle bestätigt.

#### **3.1.1.10 Verlegung des Hp Höchst Stadtpark**

##### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

In einer weiteren Stellungnahme wurde gefragt, ob die Haltestelle Höchst Stadtpark aus städtebaulichen Gründen nicht besser symmetrisch zur ehemaligen Kaserne errichtet werden sollte.

#### Erwiderung

Für die Verortung des Haltepunktes Höchst Stadtpark fließen die Hinweise in die weitere Konkretisierung und Finalisierung der Planung ein.

Die Ergebnisse dieses Prozesses werden Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen für den Abschnitt Mitte.

#### **3.1.1.11 Verschiebung des 2. Gleises im Bereich der Konrad-Glatt-Straße nach Süd-Osten, Richtung Parkhaus Höchst**

##### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Verschiedene Stellungnahmen haben sich zudem mit der Trassenführung im Bereich der Konrad-Glatt-Straße vor der Einbindung in den Bahnhof Höchst beschäftigt. Um die Betroffenheiten auf-

25996944 grund der sehr nahen Trassenführung entlang der westlich der Trasse gelegenen Bebauung zu vermindern (Grundstücksinanspruchnahmen, Gebäudeabbruch, Lärmimmissionen/Erschütterungen, hohe Lärmschutzwände, Verlust von Bäumen), wurde wiederholt vorgeschlagen, das neue zweite Gleis weiter nach Osten, unmittelbar entlang des dort vorhandenen Parkhauses Höchst, zu errichten. In einer Stellungnahme wurde insoweit auch angeregt, das Parkhaus ggf. ganz zu beseitigen, um auf der entsprechenden Fläche die RTW zu errichten.

#### Erwiderung

Für den Streckenabschnitt von der Konrad-Glatt-Straße bis Höchst Bahnhof fließen die Hinweise in die weitere Konkretisierung und Finalisierung der Planung ein.

Die Ergebnisse dieses Prozesses werden Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen für den Abschnitt Mitte.

Der genaue Umfang der erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen und Gebäudeabbrüche wird nach Abschluss der technischen Planung und der Umweltplanung ermittelt und ebenfalls in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt. Es ist das Ziel, den Flächenverbrauch sowie Eingriffe in vorhandene Bausubstanz so gering wie möglich zu halten.

### **3.1.1.12 Unterirdische Führung der Strecke in Höchst und im Bereich der Leunastraße**

#### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Zur Vermeidung der Grundstücksinanspruchnahmen, teilweise verbunden mit Gebäudeabbrüchen, und der Lärmimmissionen wurde des Weiteren vorgeschlagen, die RTW im Bereich Höchst (vor allem Dunantsiedlung) und in der Leunastraße unterirdisch zu führen. Mit einer unterirdischen Streckenführung würde auch die Unfallgefahr vor allem für Kinder erheblich reduziert.

#### Erwiderung:

Die angeregte unterirdische Führung kann die angesprochenen Konflikte nicht vollständig auflösen. Denn auch eine unterirdische Führung muss rechtzeitig vor der Leunabrücke enden und würde bei dem Wechsel in die oberirdische Streckenführung eine aufwändigere (und breitere) Grundinanspruchnahme verursachen. Einhergehend damit entstehen bei einer solchen Tunnellösung ein unverhältnismäßig hoher finanzieller und bautechnischer Aufwand. Daher wird weiterhin eine oberirdische Lösung verfolgt.

### **3.1.1.13 Verschiebung des Hp Industriepark Ost nach Norden**

#### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Weiterhin wurde eine Verschiebung des Haltepunktes „Industriepark Ost“ in nördliche Richtung zum vorhandenen Leunaknoten angeregt. Durch eine solche Verlegung des Haltepunktes könne die Linksabbieger-Spur in der Leunastraße erhalten werden.

25996944 Erwiderung

Nördlich der aktuell vorgesehenen Lage des Haltepunkts steht für den geplanten Straßenquerschnitt inklusive Gleise und Bahnsteige nicht genug Raum zur Verfügung. Hier müsste deshalb bei einer Verschiebung des Haltepunkts in nördlicher Richtung in die Bestandsbebauung eingegriffen werden. Eine Verschiebung in Richtung Norden würde zudem eine Verschiebung in Tunnelportal der RTW bedeuten. Die Aufweitung für den Bahnsteig würde entsprechend weiter nördlich liegen und eine Engstelle am bestehenden Bunker entstehen bis hin zu einer Kollision der Planung mit dem Bestand.

Auch trotz des Wegfalls des Linksabbiegerstreifens bleiben in der aktuellen Planung alle Verkehrsbeziehungen aufrechterhalten. Der im Zuge des Wegfalls des Linksabbieger-Streifens in der Leunastraße etwas längere Fahrweg wird in diesem Zusammenhang als zumutbar bewertet und auch mit der Stadt Frankfurt als zuständigen Straßenbaulastträger abgestimmt.

#### **3.1.1.14 Führung der RTW am Tor Süd näher am Werksgelände des Industriepark Höchst** Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Ferner wurde eine engere Führung der RTW entlang des Werksgeländes des Industrieparks Höchst angeregt, die dem Schutz der vorhandenen Naturschutzgebiete zugutekäme.

#### Erwiderung:

Nach der Überquerung des Mains verläuft die Trasse ab Querung des Knotens mit der Robert-Schnitzer-Straße westlich der Leunastraße zwischen dem Industriepark Höchst und der Schwanheimer Düne und fädelt im Bereich des Kelsterbacher Übergangs am Westrand des Schwanheimer Waldes in die Flughafenbahn ein.

Entlang der Leunastraße wird die Führung der RTW bereits eng mit dieser gebündelt, um die Eingriffe in Natur und Bestand sowie in private Grundstücksflächen möglichst gering zu halten. Der Streckenverlauf der RTW ist auf der den Naturschutzgebieten abgewandten und dem Industriepark Höchst zugewandten Seite der Leunastraße geplant, dadurch ergeben sich nur geringe Eingriffe in die Naturschutzgebiete. Die Trassenführung berücksichtigt die Grenzen des Werksgeländes des Industrieparks Höchst. Eine Verschiebung der Trasse in Richtung des heutigen Werkszaunes würde zudem einen Eingriff in das Gelände des Industrieparks Höchst bedeuten und wird vom Industriepark abgelehnt, da diese Verschiebung die Erschließung des Werkgeländes zerschneiden würde. Eine Umorganisation der Andienung des Werkgeländes wäre erforderlich.

### 25996944 3.1.1.15 Verlegung des Hp Industriepark Süd

#### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

In zwei Stellungnahmen wurde vorgetragen, den Haltepunkt „Industriepark Süd“ näher an das Werksgelände des Industrieparks zu verlegen, und zwar am besten direkt vor das Tor K801. Bislang betrage die Entfernung zum Tor K801 ca. 200 m. Eine kürzere Entfernung würde die Attraktivität der RTW für die Mitarbeiter/Besucher des Industrieparks deutlich steigern.

In einer der beiden Stellungnahmen wurde konkret die Verschiebung des Haltepunktes zwischen den Baukilometern 12,5 und 12,4 bzw. 12,3 und 12,2 zur Verbesserung der Erschließung des Industrieparks und der Schwanheimer Dünen vorgebracht.

Andererseits wurde von einem weiteren Beteiligten ausgeführt, dass diese Haltestelle auch für andere Nutzer der RTW nutzbar wäre, wenn es zum Beispiel eine Busverbindung von dort nach Schwanheim/Goldstein gäbe; in diesem Fall wurde angemerkt, dass die aktuell geplante Lage möglicherweise doch die bessere sei.

#### Erwiderung

Für den Streckenabschnitte südlich der Leunabrücke fließen die Hinweise in die weitere Konkretisierung und Finalisierung der Planung ein.

Die Ergebnisse dieses Prozesses werden Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen für den Abschnitt Mitte im Einzelnen dargestellt.

Entlang der Leunastraße wird die Führung der RTW eng mit dieser gebündelt, um die Eingriffe in Natur und Bestand möglichst gering zu halten. Von diesen Eingriffen ist der Industriepark Höchst hier bereits bei Parkplatzflächen betroffen. Der Streckenverlauf der RTW ist auf der den Naturschutzgebieten abgewandten und dem Industriepark Höchst zugewandten Seite der Leunastraße geplant, dadurch ergeben sich nur geringe Eingriffe in die Naturschutzgebiete. Die Trassenführung berücksichtigt die Grenzen des Werksgeländes des Industrieparks Höchst. Eine Verschiebung der Trasse in Richtung des heutigen Werkszaunes würde ein Eingriff in das Gelände des Industriepark Höchst bedeuten und ist vom Industriepark nicht gewünscht.

Eine Busverbindung von und nach Schwanheim/Goldstein ist nicht Gegenstand des RTW-Vorhabens.

### 3.1.1.16 Verlegung der Trasse der RTW östlich der B40 (Bereich Kelsterbach)

#### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

In verschiedenen Stellungnahmen wird auch die Trassenführung im Bereich Kelsterbach/Schwanheimer Knoten in Frage gestellt. Anstelle der Überführung der B40/B43 im Bereich des Schwanheimer Knotens (Verschwenkung der RTW von der Ost-, auf die Westseite der B40) und der bereits nach kurzer Strecke erfolgenden Rückführung der RTW wieder auf die Ostseite der B43/Querspange Kelsterbach, wurde vorgeschlagen, die RTW im Bereich des Schwanheimer Knotens gleich östlich der B43/Querspange Kelsterbach zu führen. Hiermit könne das geplante sehr aufwändige,

25996944 teure und hohe Brückenbauwerk im Bereich Kelsterbach sowie die damit zusätzlich verbundene Waldinanspruchnahme vermieden werden. Ferner könne durch diese Trassenführung auf der Ostseite die Lärmbelastung von Kelsterbach durch die RTW reduziert werden.

#### Erwiderung

Für die Trassenführung im Bereich Kelsterbach/Schwanheimer Knoten fließen die Hinweise in die weitere Konkretisierung und Finalisierung der Planung ein.

Die Ergebnisse dieses Prozesses werden Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen für den Abschnitt Mitte und werden in den untersuchten Varianten und deren Bewertung im Erläuterungsbericht sowie der Anlage 3 der Planfeststellungsunterlagen im Einzelnen dargestellt.

### **3.1.1.17 Unterirdische Führung der RTW unter der B40**

#### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Von einem Beteiligten wurde zu Bedenken gegeben, ob nicht anstelle der Galeriebrücke und der Brücke EÜ Str. 3520 eine Untertunnelung der B43/Querspange Kelsterbach bis zur Einbindung in die Bahnstrecke Frankfurt-Mainz erfolgen könne. Im Anschluss daran wäre ein Anschluss an die Bahntrasse zum Flughafen-Regionalbahnhof möglich. Mit der unterirdischen Führung wären die aufwendigen Brückenbauwerke sowie weitere aufwendige Baumaßnahmen (Bahndamm mit einer Aufschüttung auf 8,5m Höhe zum Galeriebauwerk, aufwändige Stützwände zwischen Galeriebauwerk und EÜ Str. 3520) nicht erforderlich.

#### Erwiderung

Für die Trassenführung im Bereich Kelsterbach/Schwanheimer Knoten fließen die Hinweise in die weitere Konkretisierung und Finalisierung der Planung ein.

Die Ergebnisse dieses Prozesses werden Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen für den Abschnitt Mitte im Einzelnen dargestellt. Eine Tunnellösung mit Führung auf die Strecke 3683 wird im Erläuterungsbericht und der Variantenuntersuchung betrachtet.

### **3.1.1.18 Alternativen zur Trassenführung im Bereich Schwanheimer Knoten (Standard Umplanung)**

#### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Neben den vorstehend dargestellten konkreten Vorschlägen zu alternativen Trassenführungen im Bereich des Schwanheimer Knotens wurde allgemein hinterfragt, ob es nicht eine Landschaftsverträglichere Lösung gäbe, insbesondere ob die RTW nicht besser in die bereits vorhandenen Straßenflächen und Brückenbauwerke integriert werden könne, um die Flächen- und Waldinanspruchnahmen zu minimieren.

25996944 Erwiderung

Eine Integration in bereits vorhandene Straßenflächen und Brückenbauwerke, die in der Baulast von Hessen Mobil sind, ist mit Abriss und Neubau der Bestandsanlagen verbunden, da unter Berücksichtigung der RTW ein zusätzlicher Flächenbedarf benötigt wird. Die Integration wird daher nicht weiterverfolgt.

### 3.1.1.19 **Streckenführung mit Anbindung Schwanheim zum Flughafen**

#### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Abweichend von den vorstehend dargestellten Vorschlägen für alternative Streckenführungen im Bereich Schwanheimer Knoten/Kelsterbach wurde von einem Beteiligten angeregt, die Trasse der RTW nach der Überquerung der Leunabrücke und der anschließenden Anbindung des Geländes des Industrieparks Höchst weiter auf Frankfurter Gemarkung über Schwanheim, die Schwanheimer Bahnstraße zum Flughafen zu führen. Die Strecke könne dabei an den Schwanheimer Dünen vorbei über den Zubringer zur B40 Richtung Frankfurt geführt werden. Bei Schwanheim könne dann eine Anbindung an die Rheinland-Straße zur Schwanheimer Bahnstraße erfolgen.

Als Vorteile wurden darin gesehen, dass auch Frankfurt-Schwanheim direkter an den Flughafen angebunden würde. Ferner würden die bislang vorgesehenen Brücken über den Schwanheimer Knoten, das Galeriebauwerk über die B40 und die Brücke über die Bahnlinie Frankfurt-Mainz (EÜ Str. 3520) entfallen. Ebenso würden die damit verbundenen weiteren aufwendigen Baumaßnahmen (Bahndamm, aufwändige Stützwände) entfallen.

#### Erwiderung:

Zu den Zielen der Regionaltangente West gehört es, Städte und Gemeinden miteinander und untereinander zu verbinden und zur besseren intermodalen Anbindung des Frankfurter Flughafens beizutragen. Eingriffe, z. B. in Natur und Landschaft, sind zu minimieren.

Um von Norden kommend den Frankfurter Flughafen anzubinden und eine fortführende Streckenführung in Richtung Neu-Isenburg /Dreieich-Buchschlag unter Anbindung u. a. Gateway Gardens, Stadion zu erzielen, ist es notwendig, von Norden kommend den westlichen Tunnelzugang zum Flughafen Regionalbahnhof anzufahren. Mit dem in der Stellungnahme vorgeschlagenen Trassenverlauf über Schwanheim könnte die zuvor genannte Zielstellung nur unter folgenden Bedingungen erreicht werden:

Für die Herstellung einer EBÜ im Bereich Schwanheimer Bahnstraße zur Bahnlinie Frankfurt-Mainz (Strecke 3520), wird davon ausgegangen, dass südlich dieser Trasse eine eigenständige Trasse für die RTW zu errichten ist. Dies würde zu einem Eingriff in den Wald insbesondere im Bereich der RTW-Trassenanbindung an die von Kelsterbach kommende Bahnstrecke führen.

Der vorgeschlagene Trassenverlauf würde zudem zu einer erheblichen Zunahme in der Reisezeit bedeuten, worunter die Attraktivität des RTW-Angebotes extrem negativ leiden würde.

25996944 Die zuvor beschriebenen Eingriffe in den Wald werden seitens der RTW als erhebliche Eingriffe angesehen und stehen somit in Widerspruch zu dem RTW-Ziel einer möglichst naturraumschonenden Trassenführung.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass Schwanheim mit einer eigenständigen Buslinie, Linie 62, an den Flughafen angebunden ist und hierdurch eine Verbindung über die Unterschweinstiege, Flughafen Terminal 2, Hugo Eckener-Ring, Flughafen Tor 3 zum Flughafen Terminal 1 hergestellt wird. Dabei beträgt die Fahrzeit von der Rheinlandstraße zum Flughafen Terminal 1 lediglich 16 Minuten. Die bereits vorhandene Einbindung dieser wichtigen Zwischenhaltepunkte ist mithin derzeit hinreichend sichergestellt.

#### **3.1.1.20 Haltepunkt im Bereich Kelsterbach**

##### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

In mehreren Stellungnahmen wurde darüber hinaus hinterfragt, warum im Bereich Kelsterbach keine Haltestelle vorgesehen wurde.

##### Erwiderung:

Die Auswahl der Haltepunkte leitet sich aus den gutachterlichen Ermittlungen unter Berücksichtigung von Parametern wie Einzugsgebiet, Siedlungsgröße und weiteren demografischen Daten ab. Der Bedarf an einem Haltepunkt in Kelsterbach wurde von keiner Seite gesehen.

#### **3.1.2 Erweiterungen/Verlängerungen der RTW (Flügelung nach Bad Soden & Ringschluss um Frankfurt)**

##### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Neben alternativen Trassenführungen haben sich vereinzelte Stellungnahmen auch damit auseinandergesetzt, wie die Trasse über den geplanten Trassenverlauf hinaus (zukünftig) verlängert/erweitert werden könnte.

In verschiedenen Stellungnahmen wurde insoweit die ursprünglich angedachte Flügelung der RTW nach Bad Soden angesprochen und vielfach befürwortet, teilweise aber auch wegen des dadurch bedingten Zeitverlustes für Reisende aus Bad Homburg kritisiert.

Ganz vereinzelt wurde zudem geltend gemacht, dass sichergestellt werden sollte, dass zukünftig eine Fortführung der RTW im Osten der Stadt Frankfurt geben soll. Dies soll zur Erreichung eines sog. Ringschlusses um Frankfurt bedacht und als Möglichkeit zumindest offengehalten werden.

### 25996944 3.1.2.1 Flügelung nach Bad Soden

#### Erwiderung

Für den Streckenabschnitt Bad Soden Bahnhof bis Höchst Bahnhof fließen die Hinweise in die weitere Konkretisierung und Finalisierung der Planung ein.

Eine Flügelung nach Bad Soden ist in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehen.

### 3.1.2.2 Ringschluss um Frankfurt

#### Erwiderung:

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 bzw. Anknüpfungspunkte zu weiteren Vorhaben sind möglich und werden von der RTW GmbH ausdrücklich begrüßt, sind aber nicht Gegenstand der Planfeststellung zur RTW.

### 3.2 Auswirkungen auf andere ÖPNV-Angebote/Verknüpfungen mit anderen ÖPNV-Angeboten

#### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Verschiedene Stellungnahmen hatten Fragen zur Verknüpfung der RTW mit anderen ÖPNV-Angeboten bzw. die Auswirkungen der RTW auf andere ÖPNV-Angebote zum Gegenstand. Insoweit wurde gefragt, welche (negativen) Auswirkungen die RTW auf die bestehenden Busverbindungen haben wird. Eine Verminderung des Busangebotes in Folge der RTW wurde dabei abgelehnt. Konkret angesprochen wurde zudem, ob die Busse zukünftig nicht mehr durch die Bolongarostraße geführt werden.

Ferner wurde angezweifelt, dass mit der RTW gute Übergangsmöglichkeiten zum übrigen Schienenverkehr (S-Bahn/U-Bahn) geschaffen werden können, da keine kurzen Übergangszeiten angeboten werden könnten. Außerdem wurde gefragt, welche Umsteigezeiten sich tatsächlich zu den übrigen Schienenverkehrsangeboten in Bad Homburg, Oberursel, Steinbach, Eschborn Süd, Sulzbach, Höchst, Flughafen, Stadion, Neu-Isenburg, Dreieich-Buchschlag ergeben würden.

Andere Stellungnahmen haben angeregt, Busverbindungen zu den vorgesehenen RTW-Haltestellen einzurichten. Konkret wurde die Einrichtung einer Busverbindung von Schwanheim/Goldstein zur nächstgelegenen RTW-Haltestelle sowie zum Haltepunkt Dunantsiedlung angesprochen.

Ferner wurde angefragt, ob der vorgesehene Haltepunkt für die RTW „Höchst Stadtpark“ auch von der RB11 angefahren werden könnte.

#### Erwiderung:

Es ist 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/Rhein-Main weiter zu verbessern. Dazu wurden die Haltestellen der RTW so angeordnet, dass eine größtmögliche Verknüpfung mit dem vorhandenen Schienenpersonenverkehr/Busverkehr gewährleistet ist. Durch die Erweiterung des Gesamtverkehrsangebotes durch die RTW, wird den regionalen und kommunalen Aufgabenträger in der Gestaltung seiner Netzfahrpläne eine Optimierung der jeweiligen Angebote für die Fahrgäste ermöglicht.

### 3.3 Planrechtfertigung (konkreter Bedarf, Nutzen-Kosten-Untersuchungen)

#### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Verschiedene Stellungnahmen haben sich auch mit verschiedenen Gesichtspunkten beschäftigt, die jeweils die sog. Planrechtfertigung eines Fachplanungsvorhabens betreffen (siehe zu diesem Begriff sogleich).

#### Zielkonformität/konkreter Bedarf:

Während von einigen Beteiligten die Wichtigkeit der RTW und deren Nutzen durch die Verkürzung von Reise- und Wegezeiten betont wurde, wurde von anderen Beteiligten der konkrete Bedarf bzw. der Nutzen der RTW – insgesamt oder in Teilbereichen – in Frage gestellt. Die RTW – mit der gewählten Streckenführung – biete Vorteile für nur einige Wenige, vor allem für die Anrainer Frankfurts.

Der konkrete Bedarf für die RTW wurde – bezogen auf die Herstellung einer Schienenverbindung von Bad Homburg mit Höchst – in Frage gestellt, da bereits heute entsprechende Verbindungen von dort zum Frankfurter Hauptbahnhof existieren würden, wo letztlich die meisten arbeiten würden. Außerdem wurde der konkrete Bedarf für die Realisierung der RTW auch unter Hinweis auf bereits bestehende Busverbindungen (Buslinie 58, die zwischen Eschborn, Höchst und dem Flughafen verkehrt) in Zweifel gezogen. Im Übrigen sei die Buslinie 58 – mit Ausnahme der Stoßzeiten – ziemlich leer; es sei daher davon auszugehen, dass dies dann auch für die RTW gelte. Mit einer Vorrangregelung für diese Busverbindung könnten im Übrigen auch Verzögerungen im Berufsverkehr verhindert werden.

Es sei im Übrigen fraglich, ob die RTW überhaupt das richtige Projekt sei, um die Vorhabenziele, nämlich die bessere Erschließung des Ballungsraums, zu erreichen. Alternativ könnten z. B. neue Stationen an vorhandenen Bahnstrecken z. B. beispielsweise an der Kurmainzer Straße zwischen Sossenheim und Höchst gebaut werden.

Es wurde des Weiteren angefragt, wie überhaupt der Bedarf für die aktuell geplante Streckenführung ermittelt wurde.

#### Positiver Nutzen-Kosten-Faktor:

Es wurde teilweise konkret nach dem Nutzen-Kosten-Faktor für die RTW gefragt.

25996944 Von anderen Beteiligten wurde angezweifelt, dass der Nutzen-Kosten-Faktor für die RTW positiv ausgefallen sei, die prognostizierten Kosten also den prognostizierten Nutzen der RTW übersteigen würden. Konkret wurde insoweit auch auf die Anbindung von Sossenheim hingewiesen, die sich im Verhältnis der Kosten mit dem Nutzen nicht rechnen würde, da hier nur sehr geringe Fahrgastzahlen zu erwarten seien.

Die durchgeführten Nutzen-Kosten-Untersuchungen wurden zudem unter mehreren Gesichtspunkten hinsichtlich ihrer Richtigkeit bzw. Aussagekraft angezweifelt. Zum einen wurde geltend gemacht, dass veraltete Kostenschätzungen zu Grunde gelegt worden seien bzw. insgesamt die Kostenschätzungen zu niedrig seien. Zu berücksichtigen sei dabei vor allem auch, dass davon auszugehen sei, dass die Baukosten auch zukünftig weiterhin steigen würden; bei einem Vergleich mit anderen Großprojekten könnten sich die Kosten gegenüber den bisherigen Angaben durchaus mehr als verdoppeln. Zum anderen wurde in Frage gestellt, dass in die Kostenschätzungen bereits die Kosten für die Fahrzeuge eingeflossen seien. Des Weiteren sei bezogen auf die Ausstattung/Errichtung der Stationen nur der Mindeststandard für die Kostenschätzungen berücksichtigt worden. Weitere Kosten würden insoweit im Übrigen noch durch zusätzliche P+R-Plätze für die neuen Fahrgäste und Maßnahmen im Straßennetz und bei der Versorgungsinfrastruktur entstehen.

Bei der Nutzen-Kosten-Untersuchung sei auch die Parkplatzverfügbarkeit insgesamt zu berücksichtigen.

Darüber hinaus wurde die Annahme bezogen auf die Anzahl der Neukunden beanstandet.

Zielerreichung durch die konkrete Streckenführung:

Durch einen Beteiligten wurde beanstandet, dass mit dem heutigen Strecken-/Verkehrskonzept der RTW die ursprünglichen Vorhabenziele, nämlich eine schnellere Verbindung zwischen Bad Homburg und dem Flughafen Frankfurt zu schaffen bzw. allgemein die Reisezeiten zu verkürzen, „verwässert“ worden seien. Vielmehr bestimme nunmehr die kleinteilige Erschließung von Wohngebieten die Streckenauslegung viel stärker. Insoweit wurde vor allem auf die Haltestellendichte auf U-Bahn- bzw. Innenstadt-Niveau hingewiesen, wodurch die Ersparung von Reisezeiten geschrumpft sei. Von weiteren Beteiligten wurde ebenfalls geltend gemacht, dass die Anzahl der in Höchst vorgesehenen Haltestellen nicht erforderlich sei.

#### Erwiderung:

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 objektiv erforderlich ist. Erforderlich ist die Planung dabei nicht erst bei einem unabwiesbaren Bedürfnis, sondern vielmehr schon dann, wenn das Vorhaben den fachplanerischen Zielen des jeweils einschlägigen Fachplanungsrechts (hier: den Zielen des PBefG) entspricht (sog. fachplanerische Zielkonformität). Erforderlich hierfür ist, dass entsprechend den Zielen des Fachplanungs-

25996944 rechts für die RTW ein konkreter Bedarf besteht und dass sich das Vorhaben auch für die Verwirklichung dieser Ziele eignet. Darüber hinaus dürfen einem Vorhaben auch keine finanziell unüberwindbaren Schranken entgegenstehen (Finanzierbarkeit).

Die Planrechtfertigung für die RTW ist nach den vorstehend genannten Gesichtspunkten ausfolgenden Gründen gegeben:

Zielkonformität der RTW / konkreter Bedarf:

Der Planfeststellungsabschnitt Mitte entspricht den Zielen, die das für das Planfeststellungsverfahren gemäß §§ 28, 29 maßgebliche PBefG festlegt. Danach dient der öffentliche Personennahverkehr im Sinne des PBefG dazu, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen (§ 8 Abs. 1 Satz 1 PBefG). Zu berücksichtigen ist dabei auch eine etwaige Ausweisung in einem Nahverkehrsplan (§ 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG). Diese allgemeine Zielbestimmung des ÖPNV durch das PBefG wird, durch die in dem ÖPNVG normierten Ziele und allgemeinen Anforderungen konkretisiert. Danach ist der öffentliche Personennahverkehr Teil des Gesamtverkehrssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist leistungsfähig und effizient zu gestalten (§ 3 Satz 1 und Satz 3 ÖPNVG). Eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten (§ 4 Abs. 1 ÖPNVG). Wichtigste Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs sind eine regelmäßige Bedienung, möglichst kurze Reisezeiten, Anschluss- und Übergangssicherheit, Pünktlichkeit u. a. sowie ausreichende Kapazitäten (§ 4 Abs. 2 ÖPNVG).

Die RTW geht mit den Zielen dieser beiden für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs maßgeblichen Gesetze konform. Die RTW wurde insbesondere vom RMV aufgrund des positiven Ergebnisses der Nutzen-Kosten-Untersuchung von 2003 in den Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) 2004 - 2009 des RMV aufgenommen. Die RTW wurde auch wieder in den Nahverkehrsplan von 2013 aufgenommen. Er bildet die fachliche Grundlage für die Entwicklung des regionalen öffentlichen Personennahverkehrs im Verbundgebiet und umfasst den Zeithorizont bis 2020.

Es ist gerade das Ziel der RTW im Sinne des PBefG und des ÖPNVG, durch die erstmalige Herstellung umsteigefreier Direktverbindungen 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, den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr im Ballungsraum Frankfurt zu verbessern und die insoweit bestehende prognostizierte Verkehrsnachfrage zu bedienen. Es geht bei der RTW dabei weniger um die erstmalige Erschließung von Siedlungsgebieten, obwohl auch dies teilweise durch die RTW bewirkt wird, sondern vor allem um die erstmalige Schaffung bislang nicht bestehender Schienenverbindungen zwischen den im Norden, Westen und Süden der Stadt Frankfurt gelegenen Stadtteilen der Stadt Frankfurt sowie der Gemeinden, Städte und Kreise. Die RTW verläuft insoweit auch nicht „planlos“

durch den Grüngürtel. Vielmehr wurden im Zuge der Planung der RTW seit Anfang der 90er Jahre eine Vielzahl von Studien und Untersuchungen zur RTW in Auftrag gegeben, die die nunmehr ausgewählte Vorzugsvariante als die im Verhältnis zu den Kosten am besten geeignetste Variante zur Erreichung der vorstehend genannten Ziele ermittelt haben.

Es wurden im Rahmen des Standardisierten Bewertungsverfahrens der Nutzen-Kosten-Untersuchung (2011) auch die Verlagerungen innerhalb des Öffentlichen Personennahverkehrs festgestellt. So gehen danach die Querschnittsbelastungen auf der S-Bahn und im Regionalverkehr aufgrund der Einführung der RTW u. a. zwischen Griesheim Bf und Frankfurt Hbf (S-Bahn) um 3.200 Personenfahrten je Werktag, zwischen Frankfurt Höchst und Frankfurt Hbf (SPNV-Regionalverkehr) um 3.000 Personenfahrten je Werktag und zwischen Frankfurt Hbf und Niederrad um 9.600 Personenfahrten je Werktag (S-Bahn: 8.100, SPNV-Regionalverkehr: 1.500) zurück. Dies bedeutet eine abschnittsweise Verbesserung der bereitstehenden Platzkapazitäten in den Zügen. Durch die RTW kann somit eine Entlastung dieser stark frequentierten Abschnitte ermöglicht werden, da „Übereckfahrten“ aus den Bereichen nördlich und westlich von Höchst über Hauptbahnhof zum Flughafen mit der RTW von Höchst aus direkt zum Flughafen herbeigeführt werden. Das bestehende, radial auf den Frankfurter Hauptbahnhof zulaufende Schienenverkehrsnetz kann daher tatsächlich mit der RTW entlastet werden.

2019 wurde für die RTW zudem eine Verkehrsprognose mit dem Prognosehorizont 2030 erstellt, die die aktuellen Planungen berücksichtigt und Teil der Planfeststellungsunterlage wird.

Der prognostizierte Verkehrsbedarf kann auch nicht über die bereits bestehenden Buslinien in gleicher Qualität abgedeckt werden. Insoweit ist allgemein zunächst darauf hinzuweisen, dass, indem die RTW mit nur wenigen Ausnahmen auf einem besonderen Bahnkörper geführt wird – im Gegensatz zu Busverkehren – eine durch das MIV-Aufkommen ungestörte Verkehrsabwicklung gewährleistet wird, sodass das Vorhaben geeignet ist, zu einer Verbesserung der Pünktlichkeit der Nahverkehrsfahrzeuge sowie einer Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV insgesamt beizutragen. Es entspricht somit auch der allgemeinen Erkenntnis, dass schienengebundener Personenverkehr eine höhere Attraktivität besitzt als der Busverkehr. Ferner ist auch der Beförderungskomfort einer Zweisystem-Stadtbahn größer als der von Buslinien. Die insgesamt größere Laufruhe eines schienengebundenen Fahrzeuges (Straßenbahn) und die deutlich geringere Belästigung der Fahrgäste durch Lärm bewirken einen höheren Fahrkomfort. Schienengebundene Fahrzeuge werden daher von den Nutzern besser angenommen als Busse.

Zugleich wird mit dem Einsatz elektrischer Stadtbahnfahrzeuge ein im Vergleich zum Bus noch stadtverträglicheres Verkehrsmittel eingesetzt, das keine lokalen Schadstoffemissionen verursacht und auch im Hinblick auf die Lärmentwicklung günstiger zu beurteilen ist.

Ferner besitzen die Buslinien auch eine geringere Fahrgastkapazität, die vorliegend insbesondere auch den prognostizierten Fahrgastzahlen der Strecke Höchst-Flughafen nicht gerecht werden kann.

25996944 Im Übrigen deckt die Buslinie 58 nur einen kleinen Teil der verkehrlichen Anbindungen ab, die durch die RTW hergestellt werden. Die Buslinie 58 verkehrt – wie dargestellt – lediglich von Eschborn West über Sossenheim Bahnhof, Höchst Bahnhof zum Flughafen mit vielen weiteren Zwischenhaltepunkten. Die RTW bewirkt hingegen eine viel weitergehende, direkte Anbindung von Stadtteilen, Städten und Gemeinden untereinander sowie vor allem mit dem Industriepark Höchst und dem Frankfurter Flughafen, als dies durch die Buslinie 58 gewährleistet ist. Dabei verkehrt die RTW auf Trassen, die nicht von anderen Verkehrsteilnehmern genutzt werden und somit eine behinderungsfreie Fahrtabfolge ermöglicht wird. Insbesondere die nördlich von Eschborn gelegenen Frankfurter Stadtteile und sonstigen Gemeinden bzw. Städte (u. a. Oberursel, Bad Homburg) sowie Neu-Isenburg und Dreieich-Buchschlag, die ebenfalls durch die RTW verbunden werden, werden durch die Buslinie 58 nicht abgedeckt. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass die Reisezeiten durch die RTW im Vergleich zu den genannten Buslinien erheblich verkürzt werden. Beispielhaft seien die Relationen Eschborn Süd zum Industriepark Süd mit einer Reisezeit von 16 Minuten mit der RTW, mit Bus 58 ab Eschborn 45 Minuten und zum Flughafen Terminal 1 mit der RTW 23 Minuten gegenüber dem Bus Linie 58 mit 56 Minuten genannt.

Die Schnellbuslinie X17 verbindet Hofheim, Hattersheim und den Frankfurter Flughafen miteinander. Sie verbindet somit andere Städte und Gemeinden mit dem Flughafen als die RTW und kann damit den für die RTW erkannten Verkehrsbedarf nicht abdecken.

Der Vollständigkeit halber sei auch noch darauf hingewiesen, dass – wie bereits oben unter Ziffer 3.1.1 ausgeführt – im Rahmen einer Systemstudie von 1996 eine Zweisystem-Stadtbahn als das am besten geeignete System zur Erreichung der verkehrlichen Ziele ermittelt wurde.

Die Ausstattung an den Haltepunkten entspricht den Richtlinien. Es bedarf keiner weiteren Ausstattungsgegenstände, um den Fahrgästen eine sichere und komfortable Fahrt mit dem ÖPNV zu ermöglichen.

### **3.4 Verschiedene Detailfragen zur Planung**

#### **3.4.1 Auswirkungen auf Straßenverkehrsbeziehungen/Neuregelung von Straßenverkehrsbeziehungen**

##### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Verschiedene Stellungnahmen hatten Fragen oder Anregungen zu der Neuregelung von Straßenverkehrsbeziehungen zum Gegenstand. Teilweise wurden aber auch die Auswirkungen durch die RTW auf bestehende Straßenverkehrsbeziehungen hinterfragt. Von Norden nach Süden wurden insoweit folgende Gesichtspunkte angesprochen:

Bezogen auf die Zuwegung zur Dunantsiedlung wurde eine kleinflächige Verlegung angeregt, um den vorhandenen alten Baumbestand erhalten zu können.

Hinterfragt wurde zudem, warum es am Dunantring 80 zwei Wegeführungen gibt.

25996944 Es wurde weiterhin beanstandet, dass der neue Bahnsteig am Bf Sossenheim im Bereich der dort vorhandenen Spielstraße errichtet würde. Insoweit wurde zudem die Frage gestellt, ob die Spielstraße ihren Status durch diese Baumaßnahme verlieren wird.

Des Weiteren wurde darauf hingewiesen, dass die Kreuzung Höchster Bahnstraße/Leunastraße (sog. Leunaknoten) bereits heutzutage ein stark belasteter Knotenpunkt sei, dessen Belastung durch die RTW noch zunehmen werde. Insoweit wurde daher zum einen gefragt, ob die Kapazität der Kreuzung analysiert worden sei und zum anderen, wie mit der Verkehrssituation am Leunaknoten grundsätzlich umgegangen werde.

Darüber hinaus wurde beanstandet, dass nach der aktuellen Planung zur Neuregelung der Straßenverkehrsbeziehungen in der Leunastraße, der MIV nicht mehr von der Leunastraße (von Norden kommend) nach links in Richtung Altstadt Höchst abbiegen könne. Der stattdessen vorgesehene neue Linksabbieger am Leunakreisel reiche demgegenüber nicht aus. Von anderer Seite wurde insoweit auch die Frage gestellt, warum in der Leunastraße nicht weitere Gebäude abgebrochen würden, damit die Straße verbreitert und dann auch der Linksabbieger erhalten werden könne.

Ferner wurde vorgeschlagen, den im südlichen Anschluss an die Haltestelle „Industriepark Höchst“ vorgesehenen Fußgängerübergang nördlich der Luciusstraße anzuordnen, um auf diese Weise den "Jammergang" zwischen den Gleisen um gut 20 m verkürzen.

Allgemein wurde noch gefragt, ob es ein Innenstadtkonzept für Höchst gebe, da z. B. die Einbahnstraßen neu geregelt werden müssten.

#### Erwiderung:

Die Vorhabenträgerin ist bestrebt, so wenig wie möglich in vorhandenen Pflanzenbestand einzugreifen. Gleichwohl ist ein derartiger Eingriff an manchen Stellen unumgänglich. Sofern die Eingriffe entsprechende Ausgleichsmaßnahmen erfordern, wird die Vorhabenträgerin seiner diesbezüglichen Verpflichtung in dem erforderlichen Maß nachkommen.

Am Dunantring 80 ist eine der zwei Haltstellezugänge geplant.

Am Bahnhof Sossenheim gelangt man durch eine Treppen- bzw. Rampenanlage von der Paul-Wempe-Allee entweder in die vorgesehene Personenunterführung oder auf den Bahnsteig in Richtung Süden. Der am Bahnhof Sossenheim befindliche verkehrsberuhigte Bereich in der Paul-Wempe-Allee verliert seinen Status nicht durch die Baumaßnahme der RTW.

Die Vorhabenträgerin ist bei der Realisierung ihres Vorhabens gesetzlich verpflichtet, Eingriffe in privates Eigentum so gering wie möglich zu halten. Aus diesem Grund ist der Abbruch weiterer Gebäude in der Leunastraße nicht umsetzbar, da ein solcher für das Vorhaben nicht zwingend erforderlich ist und somit eine Planrechtfertigung für den Abbruch weiterer Gebäude nicht besteht.

Die RTW ist nicht befugt, ein Innenstadtkonzept für die Höchster Innenstadt zu entwickeln. Ein solches Konzept stellt ein eigenes Planvorhaben dar und muss dementsprechend von einem anderen Vorhabenträger entwickelt werden. Der RTW GmbH ist es untersagt, Maßnahmen, die über eine

25996944 bloße Anpassung hinausgehen und insoweit keine Folgemaßnahmen sind, in das Verfahren der RTW zu integrieren.

### 3.4.2 Anordnung von Bushaltestellen

#### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Eine Stellungnahme hat sich mit der in den Unterlagen bislang vorgesehenen Anordnung von Bushaltestellen auseinandergesetzt. Insoweit wurde darauf hingewiesen, dass sich die Bushaltestellen in Richtung Höchst und in Richtung Rödelheim auch nach Umsetzung der RTW-Planung mit Bahnübergang nicht wie im Plan dargestellt direkt am Bahnhof Sossenheim befinden können, sondern ihre derzeitige Position auf Höhe des Finthener Weges beibehalten müssen.

Des Weiteren müssten die Wartepositionen der Busse auf dem Gelände des Industrieparks Höchst als Sägezahn-Haltestellen angeordnet werden.

#### Erwiderung:

Die Anmerkung wurde von der Vorhabenträgerin aufgenommen und wird im Zuge der weiteren Planung geprüft. Es werden Gespräche mit den zuständigen Behörden und Ämtern der Stadt Frankfurt diesbezüglich geführt. Sofern erforderlich, werden die Pläne durch die Vorhabenträgerin korrigiert. Die Vorhabenträgerin kann jedoch nur Ersatz für diejenigen Anlagen schaffen, welche durch das Vorhaben der RTW zerstört und demnach beseitigt werden müssen. Dieser gesetzlichen Verpflichtung wird die Vorhabenträgerin vollumfänglich nachkommen.

### 3.4.3 Herstellung von Radwegen

#### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Gegenstand verschiedener Stellungnahmen war auch der Wunsch nach der Herstellung neuer Fuß- und Radwege, der Verbesserung des Radwegenetzes bzw. allgemein nach der Berücksichtigung bestehender Radwege.

Diesbezüglich wurde vorgebracht, dass die RTW-Trasse mit den notwendigen Trassen für schnelle Radwege koordiniert werden sollte.

Weiterhin wurde angeregt, die geplanten und vorhandenen Wirtschaftswege zu verbinden und neue Querungsmöglichkeiten (z. B. an den Brücken über Autobahnen) parallel zur RTW-Trasse zu errichten, um diese Wegeverbindungen als Radschnellweg entlang der RTW nutzen zu können.

#### Erwiderung:

Dort, wo die RTW bestehende Geh- und Radwegbeziehungen tangiert oder beeinflusst, wird im Zuge der Planung adäquater Ersatz geschaffen. Der Bau von neuen Straßenverbindungen oder Radwegeverbindungen bzw. die Ausweisung von bestehenden Wirtschaftswegen als Radwege (Widmung) wird grundsätzlich befürwortet, gehört allerdings nicht zum Vorhaben der RTW GmbH.



25996944

Sofern eine Nutzung von RTW-Brücken als Quermöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr und Nutzung von RTW-Versorgungstrassen als durchgängige und gut zu befahrende Radverbindungen insbesondere zu den Gewerbegebieten vorgesehen sind, bedarf es für die Umsetzung eines solchen Vorhabens ein eigenes Planungskonzept, sodass es sich bei der Herstellung eines Radwegenetzes im Zusammenhang mit der Trasse der RTW nicht um eine notwendige Folgemaßnahme des Vorhabens handelt und damit die RTW GmbH nicht berechtigt ist, solche weiterführende Planungen in ihren Antrag mit aufzunehmen.

#### **3.4.4 Herstellung von Parkplätzen/Fahrradabstellplätzen**

##### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Eine Vielzahl von Stellungnahmen haben sich mit der Parkplatzsituation in der Dunantsiedlung beschäftigt. Bereits heute seien keine ausreichenden Parkplätze in dem Bereich vorhanden. Dies bestätige auch eine Stellungnahme des Magistrates von Frankfurt vom 16.12.2013 (ST1696) (mit Aktualisierung des Sachstandes vom 24.02.2014). Durch die Errichtung der neuen Haltestelle „Dunantsiedlung“ würde sich die Situation noch verschärfen. Insoweit wurde daher nach den vorgesehenen Lösungen gefragt, insbesondere ob zusätzliche Parkplätze geschaffen würden.

Auch in weiteren Bereichen zwischen der Dunantsiedlung bis zum Bahnhof Höchst wurde die Parkplatzsituation angesprochen. Für die Anwohner der Konrad-Glatt-Straße wurde die Einrichtung kostenfreier Parkplätze gefordert. Bezogen auf die Paul-Wempe-Allee wurde darauf hingewiesen, dass es hier durch die Planung zum Verlust von Parkplätzen komme. Auch bezogen auf den Bereich des Bf Sossenheim wurde gefordert, neue Parkplätze zu errichten.

Allgemein wurde daher gefragt, an welchen Stellen neue Parkplätze für die Nutzer der RTW entstehen sollen bzw. die Herstellung solcher Parkplätze gefordert; es würden Planungen für Park and Ride und Bike and Ride Anlagen fehlen.

##### Erwiderung:

Für die im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens allein sicherzustellende verkehrsgerechte Abwicklung des Bahnverkehrs wird die bestehende Anbindung des Haltepunktes (vorhandene Parkplätze) für die Fahrgäste der RTW als hinreichend angesehen. Vorhandene Stellplätze werden nur im Rahmen dieses Verfahrens ersetzt, soweit sie verdrängt oder beeinträchtigt werden (sogenannte Folgemaßnahme).

#### **3.4.5 Bahnübergang Sossenheimer Weg**

##### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Ein sehr großer Anteil der eingebrachten Stellungnahmen hatte den geplanten Bahnübergang am Sossenheimer Weg zum Gegenstand. Hierzu wurde eingewandt, dass die Schließzeiten des Bahnübergangs bereits mit der heutigen eingleisigen Sodener Bahn den Verkehrsfluss erheblich beeinträchtigen würden und es komme schon jetzt immer wieder zu einem Rückstau im MIV. Durch die



25996944 höheren Zugfrequenzen an dem Bahnübergang in Folge der Realisierung der RTW (alle 7,5 Minuten ein Zug) seien erhebliche Behinderungen durch die Zunahme der Schließzeiten der Schranken zu erwarten. Die Schranken würden quasi ständig geschlossen sein (anhand der jetzigen Schließzeiten und der geplanten Taktung der RTW geschätzt ca. 40 Minuten die Stunde) und jedenfalls den Grenzwert des Regelwerks der DB AG von 4 Minuten übersteigen. Dieser Wert sei für Halbschranken – wie hier vorgesehen – ebenfalls bereits unverantwortlich hoch. Denn Halbschranken würden insbesondere bei langen Schließzeiten häufig umfahren, was regelmäßig zu schweren Unfällen führt. Durch die Zunahme der Schließzeiten würde neben dem Fuß- und Radverkehr auch der Linienbusverkehr beeinträchtigt. Insoweit wird ein hohes Konfliktpotenzial zwischen den Schließzeiten des Bahnübergangs mit insgesamt 12 Zugfahrten pro Stunde und der Fahrplaneinhaltung der dort verkehrenden Buslinien 50, 55 und 58 gesehen. Ferner wurde darauf hingewiesen, dass auch die Verbindung bzw. Erreichbarkeit des Höchster Krankenhauses durch die langen Schließzeiten gefährdet würde.

Aus diesen Gründen wurde daher in einer Stellungnahme angeregt, eine Simulation der zukünftigen Situation zu veranlassen, um zu überprüfen, wie sehr der querende ÖPNV an dieser Stelle behindert wird.

Ferner wurde die Beseitigung des Bahnübergangs und die Errichtung einer Über- oder Unterführung gefordert. Für die Errichtung einer Unterführung (bzw. Überführung), anstelle des Bahnübergangs, spreche auch die Verminderung der Unfallgefahren. Zudem wäre beim Bau einer Unterführung ein „Turmbahnhof“ der RTW und der Buslinien möglich, was auch eine Verbesserung der Verknüpfung der RTW mit dem Busnetz zur Folge hätte.

Alternativ wurde vorgeschlagen, den Bahnübergang als Lichtsignalanlage auszubilden, was die Flexibilität der Schaltung erhöhen würde. Als weitere Alternative wurde eingebracht, den in nördlicher Richtung verkehrenden Zug weiter südlich halten zu lassen, sodass die Schranke während des Fahrgastwechsels geöffnet bleiben kann, um hierdurch die Schließzeiten zu verringern.

#### Erwiderung:

Die Anmerkung wurde von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen. Die Vorhabenträgerin hat durch eine verkehrliche Untersuchung die Schließzeiten des Bahnübergangs sowie die daraus resultierenden Auswirkungen untersuchen lassen. Die Leistungsfähigkeit des Bahnübergangs wurde mithilfe der verkehrlichen Untersuchung nachgewiesen, sodass die Vorhabenträgerin insoweit keine weiterführenden Maßnahmen ergreifen muss.

### **3.4.6 Gestaltung der Leunabrücke**

#### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Vereinzelt wurde nach der Gestaltung der Leunabrücke gefragt. Zum einen wurde angezweifelt, dass die Leunabrücke genügend Platz biete, um auch noch die RTW aufnehmen zu können. Insoweit wurde von anderer Seite daher die Frage gestellt, ob es vorgesehen sei, die Leunabrücke zu

25996944 verbreitern. Zum anderen wurde gefragt, ob der Gehweg auf der Leunabrücke erhalten bleibt und wie die Oberleitung angebracht werden soll, wenn die jetzigen Beleuchtungsmasten entfernt würden.

Erwiderung:

Die Anmerkungen werden von der Vorhabenträgerin aufgenommen und gegebenenfalls im Zuge der weiteren Planung (z. B. Ausführungsplanung) berücksichtigt. Die Leunabrücke selbst bietet nach einer technischen Prüfung bereits jetzt ausreichend Platz für das geplante Vorhaben.

### **3.4.7 Ausstattung der Haltestellen**

Zusammengefasste Stellungnahmen:

Von einem Beteiligten wurde gefragt, ob eine Beteiligung der profitierenden Anlieger (z. B. Industriepark) bei der Einrichtung und Gestaltung der Haltestellen in Erwägung gezogen wurde. Daneben wurde angemerkt, dass bislang keine sicherheitsrelevanten Vorrichtungen, wie eine Videoüberwachung, eingeplant seien.

Erwiderung:

Die Ausstattung der Haltestellen ist die Aufgabe der Vorhabenträgerin und wird durch diese nach den entsprechenden Richtlinien umgesetzt.

### **3.4.8 Barrierefreiheit und Bahnsteighöhen**

Zusammengefasste Stellungnahmen:

Eine Stellungnahme hat sich mit der Barrierefreiheit unter dem Gesichtspunkt der geplanten Bahnsteighöhen beschäftigt. Insoweit wurde darauf hingewiesen, dass wenn die von der RTW angefahrenen S-Bahnhaltestellen der DB AG entsprechend der Wagenbodenhöhe der S-Bahnen zukünftig von 76 cm auf 96 cm angehoben würden, ein barrierefreier Zugang bei einer Wagenbodenhöhe der RTW von 80 cm vereitelt wird. Bei den bereits jetzt vorhandenen Haltestellen mit 96 cm (u. a. Oberursel, Oberursel-Stierstadt und Gateway-Gardens) wäre von Anfang an eine Barrierefreiheit der RTW nicht gegeben.

Erwiderung:

Die Barrierefreiheit der RTW ist grundsätzlich ein Planungsziel der Vorhabenträgerin und soll durch die technische Ausstattung am Fahrzeug sichergestellt werden.

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

25996944 Die Bahnsteighöhe von 80 cm ü. SO wurde vor dem Hintergrund festgelegt, dass es im Frankfurter Stadtbahnnetz eine durchgängige Barrierefreiheit mit diesem Höhenniveau gibt und hier ein in sich geschlossenes, in der Praxis umgesetztes und akzeptiertes System vorliegt. Ein Ausgleich der unterschiedlichen Bahnsteighöhen kann nur mit technischen Einrichtungen an den Fahrzeugen erfolgen. Die Fahrzeuge werden entsprechend den streckentechnischen Anforderungen gestaltet. Des Weiteren erhält jeder neu zu errichtendem Bahnsteig der RTW eine barrierefreie Rampe bzw. einen Aufzug. Die Bahnsteige der RTW sind zudem barrierefrei direkt miteinander verbunden. Zugang und Bahnsteiggröße erfüllen die Anforderungen der einschlägigen Regelwerke.

### **3.4.9 Rasengleis/Begrünung**

#### Zusammengefasste Stellungnahmen:

In einer Stellungnahme wurde angeregt, die „Fahrzonen der RTW“ in Höchst zu begrünen, also letztlich ein Rasengleis herzustellen.

#### Erwiderung:

Die Hinweise werden in Einzelfällen geprüft. Die Begrünung durch ein Rasengleis kann an Standorten erfolgen, wo es schalltechnisch sinnvoll und erforderlich ist.

### **3.4.10 Anordnung von Weichen/Weichenverbindungen**

#### Zusammengefasste Stellungnahmen:

In einer Stellungnahme wurde folgende Anregung unterbreitet: Die Weichenverbindung zwischen Baukilometer 15,7 und 15,8 sollte, um Kosten einzusparen, in Richtung Norden vor Baukilometer 15,6 verschoben werden, da hier auf Grund des geringeren Gleisabstandes eine kürzere und damit preiswertere Weichenverbindung möglich sei. Außerdem sei für die im Plan dargestellte Weichenverbindung keine Geländemodellierung in Form eines Damms vorgenommen worden. Dies sollte unabhängig von der letztlich gewählten Lage der Weichenverbindung nachgeholt werden.

In der gleichen Stellungnahme wurde um Überprüfung folgenden Sachverhaltes gebeten: Bei der Ausfädelung (Fahrtrichtung Höchst) aus der DB-Strecke 3683 (Flughafen-S-Bahn) werde eine mit 80 km/h befahrbare Weiche (Radius 760 m) verwendet, bei der Einfädelung (Fahrtrichtung Flughafen) dagegen eine Weiche (Radius 1200 m), die mit 100 km/h befahrbar sei. Die Anordnung der Weichen sei also genau umgekehrt wie bei der Ausfädelung aus der DB-Strecke 3611 von Bad Homburg (im PFA Nord). Dies sollte überprüft werden.

Des Weiteren wurde hinterfragt, warum im Bereich Kelsterbach die Gleiswechselverbindungen der RTW nicht östlich in den Fernbahngleisen liegen würden, da diese dann von RTW und dem Fernverkehr genutzt werden könnten.

25996944 Erwiderung:

Die Anmerkungen wurden von der Vorhabenträgerin aufgenommen und werden im Zuge der weiteren Planung geprüft. Zunächst ist aber festzuhalten, dass die Anordnung der Weichen das Ergebnis einer technischen Planung ist, die auch aus wirtschaftlichen Aspekten als sinnvoll einzustufen ist.

### 3.4.11 Sonstiges

#### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Ansonsten wurde noch die Anregung gegeben, in der Konrad-Glatt-Straße z. B. den Bereich unter der Trasse durch Geschäfte oder ähnliches zu nutzen.

Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass beim RTW-Gleis in Fahrtrichtung Flughafen der Bahndamm nicht mit der Gleisachse übereinstimme. Dies sollte korrigiert werden.

#### Erwiderung:

Eine Bewirtschaftung der unter dem Bereich der Trasse liegenden Flächen ist nicht der Sinn und Zweck der RTW und kann somit von der Vorhabenträgerin nicht im Rahmen der Planfeststellung mit umgesetzt werden.

Die weitere Anmerkung wurde von der Vorhabenträgerin aufgenommen und wird im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt.

## 3.5 Umweltauswirkungen

### 3.5.1 Schall- und Erschütterungsschutz

#### 3.5.1.1 Schallschutz

##### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Einer der zentralen Gesichtspunkte im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum PfA Mitte waren die zu erwartenden Lärmimmissionen durch den Betrieb der RTW und die insoweit vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen bzw. deren Ausgestaltung.

Der ganz überwiegende Teil der Stellungnahmen bezog sich dabei auf den Bereich ab der Einbindung in die Bestandsstrecke der Sodener Bahn auf der Höhe der Dunantsiedlung bis zum Bahnhof Höchst.

Daneben wurde nur noch ganz vereinzelt auch eine Betroffenheit durch Lärmimmissionen von Kelsterbach angesprochen, das bereits durch den Fluglärm und die Lärmimmissionen der Autobahn erheblich vorbelastet sei.

Für den Bereich zwischen der Dunantsiedlung bis zum Bahnhof Höchst wurde zum einen vielfach gefragt, mit welchen Lärmimmissionen zu rechnen sei; diesbezüglich wurde eine massive Beeinträchtigung und Gesundheitsgefährdung infolge der Lärmbelastungen der Anwohner entlang der Strecke befürchtet, die eine Unbewohnbarkeit der Häuser zur Folge hätte. Es wurde die Sorge geäußert, dass dann die Fenster nicht mehr geöffnet werden könnten und ein ruhiger Nachtschlaf

25996944 nicht mehr möglich sei. Durch die 90-Grad-Kurve in Höchst werde es zudem zu Quietsch-Geräuschen kommen. Ferner wurde auch gefordert, den Lärm durch Lautsprecheransagen auf den Bahnsteigen und die Geräusche der Fahrgäste an den Haltepunkten zu berücksichtigen, da hierdurch ebenfalls mit einer erheblichen Lärmbelastung zu rechnen sei.

Des Weiteren wurde wiederholt die Frage gestellt, wie das konkrete Lärmschutzkonzept aussehen wird, insbesondere an welchen Stellen und mit welchen Höhen Lärmschutzwände errichtet werden sollen, welche Abstände diese zu den Gebäuden einhalten und welche (zusätzlichen) Maßnahmen an den Gebäuden vorgesehen seien. Die Unterlagen zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung hätten insoweit keine konkreten Angaben enthalten. Vorgeschlagen wurde zur Verminderung der Lärmbelastungen zudem, den Takt der Züge zu reduzieren.

Bezogen auf die vorgesehenen Schallschutzwände wurden diese im Bereich zwischen der Dunant-siedlung bis zum Bahnhof Höchst teilweise auch als belastend angesehen. Insoweit wurde zum einen darauf hingewiesen, dass hierdurch die Sichtbeziehungen beeinträchtigt würden. Die Anwohner würden aufgrund der geringen Entfernungen zur Trasse quasi auf die Lärmschutzwände „starren“ müssen. Mehrfach wurde angesprochen, dass durch entsprechend hohe Schallschutzwände, die Sichtbeziehung nach Höchst beeinträchtigt würde. In einer Stellungnahme wurde auch die Verschattung der anliegenden Gebäude thematisiert. Die Errichtung einer 3 Meter hohen Mauer wurde des Weiteren als „Gefängnis“ bezeichnet.

Zur Verminderung der nachteiligen Wirkungen der Lärmschutzwände wurde daher zum einen nach Alternativen zu einer Lärmschutzwand gefragt. Zum anderen wurde angeregt, die Lärmschutzwände durchsichtig auszugestalten, soweit dies möglich sein sollte. In einer weiteren Stellungnahme wurde angeregt, die Schallschutzwände zu begrünen. In einer Stellungnahme wurde auch darauf hingewiesen, dass die vorhandenen Bäume einen Lärm-, als auch einen Sichtschutz geben würden und auch einen schöneren Ausblick darstellen würden.

Die Meinungen der Anwohner bezogen auf die Errichtung der Lärmschutzwände waren im Übrigen auch nicht einheitlich. Teilweise wurde ausgeführt, dass keine Lärmschutzwände direkt vor den Gebäuden gewünscht seien. Andere Anwohner baten um die Errichtung einer Schallschutzwand in ausreichender Höhe, zur Vermeidung erheblicher Lärmbelastungen.

Neben den oben genannten Themen wurde noch ausgeführt, dass der Lärmaktionsplan der DB sowie des Landes Hessen berücksichtigt werden sollte.

#### Erwiderung:

Die schalltechnischen Auswirkungen des Vorhabens werden in einem schalltechnischen Gutachten ausgewertet und in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt. Sofern durch das Vorhaben die gesetzlichen Grenzwerte überschritten werden, besteht für die betroffenen Bürger insoweit ein Anspruch auf Lärmvorsorge. Die Art und die Gestaltung der jeweiligen Schutzmaßnahmen werden erst noch im weiteren Verfahren und im Zuge der weitergehenden Konkretisierung des Vorhabens endgültig festgelegt.

25996944 Alle Immissionen, die auf den Betrieb der RTW zurückzuführen sind, werden in einem gesonderten Gutachten berücksichtigt. Bezüglich des Lautsprechers ist anzumerken, dass Lautsprecherdurchsagen im Regelbetrieb nicht vorgesehen sind.

### **3.5.1.2 Erschütterungsschutz**

#### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Neben den Lärmimmissionen wurde vor allem auch eine Beeinträchtigung der Anwohner durch Erschütterungen und in einer Stellungnahme auch durch den sog. Körperschall (sekundärer Luftschall) geltend gemacht.

Die eingegangenen Stellungnahmen, soweit diese einen konkreten räumlichen Bezug aufwiesen, betrafen dabei wiederum den Bereich ab der Einbindung in die Bestandsstrecke, in Höhe der Dunsiedlung bis zum Bahnhof Höchst. Von den Anwohnern wurde insoweit zum einen danach gefragt, mit welchen Belastungen durch Erschütterungen an der Strecke zu rechnen sei.

Daneben wurde vielfach auch eingewandt, dass aufgrund der Erschütterungen mit Schäden an den Gebäuden (Risse, Substanzschäden) zu rechnen sei. Bereits die derzeit auf der eingleisigen Strecke verkehrende Bahn würde die Gebäude zum „Wackeln“ bringen und die Gebäude würden bereits heute Risse infolge des Bahnverkehrs aufweisen. Teilweise wurde auch auf das Alter der vorhandenen Gebäude hingewiesen, die eine entsprechende Zunahme von Erschütterungen nicht vertragen würden. Insoweit wurde auch vorgetragen, dass Maßnahmen unmittelbar am Gebäude durchgeführt werden müssten, da das betreffende Gebäude nicht entsprechend gegen Erschütterungen geschützt sei. In diesem Zusammenhang wurde weiterhin auch die Frage gestellt, wer für durch Erschütterungen eintretende Gebäudeschäden infolge der RTW haftet. Außerdem wurden die nachteiligen Auswirkungen von Erschütterungseinwirkungen auf den Menschen geltend gemacht.

#### Erwiderung:

Erschütterungstechnisch ist durch die leichtere Bauart der RTW-Fahrzeuge grundsätzlich keine Verschlechterung gegenüber dem jetzigen Zustand zu erwarten.

### **3.5.1.3 Baulärm und bauzeitliche Erschütterungen**

#### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Nur sehr vereinzelt wurde auch eine Beeinträchtigung durch die zu erwartenden Baulärmimmissionen sowie die Erschütterungen während der Bauzeit vorgetragen. Befürchtet wurde vor allem, dass die Nachtruhe bei nächtlichen Bauarbeiten nicht gewährleistet sei.

25996944 Erwiderung:

Im Rahmen der RTW Planung wird ein Baulärmgutachten erstellt. Dieses Gutachten wird auch gegebenenfalls notwendige Maßnahmen zur Minimierung von bauzeitigen Geräusch- und Erschütterungseinwirkungen beinhalten.

Baustellen, Baulagerplätze und Baumaschinen sind darüber hinaus im Allgemeinen als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne des § 3 Abs. 5 BImSchG einzustufen. Beim Betrieb derartiger Anlagen muss der Anlagenbetreiber grundsätzlich gemäß § 22 Abs. 1 BImSchG sicherstellen, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und dass nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Dieser Verpflichtung wird die Vorhabenträgerin nachkommen.

### **3.5.2 Flächenverbrauch/Auswirkungen auf landwirtschaftliche Flächen**

Zusammengefasste Stellungnahmen:

Es wurde die Frage gestellt, ob für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen werden.

Erwiderung:

Für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen werden landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen. Der Umfang der Inanspruchnahme wird im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVS) ermittelt. Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen für LBP-Maßnahmen als naturschutzrechtliche Kompensation wird grundsätzlich auf ein Minimum begrenzt bzw. vermieden.

### **3.5.3 Auswirkungen auf das Schutzgut Klima**

Zusammengefasste Stellungnahmen:

Angesprochen wurden auch die Auswirkungen der RTW durch die zusätzliche Versiegelung auf das Klima. Ferner wurde geltend gemacht, dass durch den aufgeschütteten Bahndamm und das Galeriebauwerk der Luftstrom von den Schwanheimer Wiesen zum Kelstergrund unterbrochen würden.

Erwiderung:

Diese Belange werden in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) untersucht. Derzeit wurden jedoch keine (nachteiligen) Auswirkungen der RTW auf das Schutzgut Klima identifiziert.

### **3.5.4 Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser**

Zusammengefasste Stellungnahmen:

In einer Stellungnahme wurde vorgebracht, dass das Grundwasser ab einer Tiefe von ca. 12 m gefährdet sei.

Erwiderung:

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser werden in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) untersucht und es wird sichergestellt, dass weder durch den Bau oder den Betrieb Gefährdungen des Grundwassers entstehen.

**3.5.5 Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag**Zusammengefasste Stellungnahmen:

Es wurde gefragt, ob neben den Brutvögeln auch Rastvögel kartiert würden. Ferner wurde darauf hingewiesen, dass artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen in räumlicher Nähe zum Konflikt umgesetzt werden sollten, also z. B. Zauneidechsen nicht in weiter entfernt liegende Gebiete umgesiedelt werden sollen. Allgemein wurde um die Beachtung der vorhandenen Tierpopulation gebeten, vor allem wurde auf das Vorhandensein von Nachtigallen Bezug genommen.

Des Weiteren wurde die Frage gestellt, ob der Amphibienschutzzaun bestehen bleiben würde bzw. welche Amphibienschutzeinrichtungen neu gebaut würden.

Erwiderung

Im Rahmen der UVS werden die durch das Scoping festgelegten Kartierungen vorgenommen und der somit festgelegte Bestand untersucht. Ziel der Maßnahmenplanung ist es, die artenschutzrechtliche Kompensation (z. B. von Zauneidechsen) möglichst eingriffsnah zu realisieren. Die im Bereich der Leunastraße fest installierten Amphibienleiteinrichtungen werden im Zuge der RTW-Planungen neu errichtet.

**3.5.6 Waldinanspruchnahme**Zusammengefasste Stellungnahmen:

Bezogen auf die Inanspruchnahme von Waldflächen wurde zum einen gefragt, ob der verlorengelassene Wald 1:1 ausgeglichen werde und zum anderen, welche Schutzmaßnahmen für den Wald vorgesehen sind (Stichworte: Windwurf und Sonnenbrand).

Erwiderung

Die Flächenverluste im Wald werden dem Forstrecht entsprechend 1:1 durch Ersatzaufforstungen ausgeglichen. Um nachteilige Auswirkungen durch den entstandenen neuen Waldrand zu kompensieren, sind im LBP entsprechende Maßnahmen vorgesehen.



### 25996944 3.5.7 Sonstige Auswirkungen auf Natur und Landschaft

#### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Es wurde darum gebeten, die alten Bäume und Sträucher im Bereich der Konrad-Glatt-Straße zu erhalten, auch da diese einen Lebensraum für verschiedene Vogel- und sonstige Tierarten bieten würden. Soweit Bäume gefällt werden müssen, wurde die Frage nach den diesbezüglichen Ausgleichsmaßnahmen gestellt.

#### Erwiderung:

Die Betroffenheiten werden in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) untersucht und entsprechende Ausgleichsmaßnahmen benannt. Soweit Tiere durch das Vorhaben betroffen sind, wird dies im Rahmen der UVS bewertet und bei Bedarf ein entsprechender Ausgleich geschaffen.

### 3.5.8 Beeinträchtigung des Landschaftsbildes

#### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Es wurde weiterhin vorgetragen, dass der aufgeschüttete Bahndamm, das Galeriebauwerk und die EÜ Str. 3520 in erheblichem Maß das Landschaftsbild beeinträchtigen würden.

Ferner wurde auf die Brücke über die Königsteiner Straße hingewiesen, auf deren Erscheinungsbild „als Tor zur Höchster Innenstadt“ besonders geachtet werden sollte.

#### Erwiderung:

Auswirkungen auf das Landschaftsbild werden ebenfalls im Rahmen der UVS geprüft, bei Bedarf werden entsprechende Maßnahmen von der Vorhabenträgerin ergriffen.

### 3.5.9 Elektromagnetische Verträglichkeit

#### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Vereinzelt wurde auch auf die Auswirkungen durch die Bahnstromleitungen hingewiesen und die Auffassung vertreten, dass hierdurch eine Gesundheitsschädigung der Anwohner zu befürchten sei. Ferner würden die Antennensignale gestört.

#### Erwiderung:

Die elektromagnetische Verträglichkeit wird im Rahmen der UVS und durch ein eigenständiges EMV Gutachten Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen. Die zu Grunde liegenden Grenzwerte werden durch das Bauvorhaben eingehalten. Somit sind keine schädlichen Umweltauswirkungen zu erwarten. Eine Störung der Antennensignale ist nicht zu erwarten.

### 25996944 3.5.10 Denkmalschutz (Kultur- und Sachgüter)

#### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Es wurde ausgeführt, dass die Tankstelle in der Konrad-Glatt-Straße unter Denkmalschutz stehe.

#### Erwiderung:

Nach den der Vorhabenträgerin vorliegenden Unterlagen unterliegt die ehemalige Tankstelle Konrad-Glatt-Straße nicht dem Denkmalschutz. Die Vorhabenträgerin weist zudem darauf hin, dass das Gebäude der ehemaligen Tankstelle und die Grundstücksfläche in der Konrad-Glatt-Straße in der Planung nicht tangiert wird.

### 3.5.11 Lichtimmissionen

#### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Geltend gemacht wurden auch Beeinträchtigungen der Anwohner durch die Beleuchtung der Haltepunkte.

#### Erwiderung

Die Anmerkungen wurden von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der weiteren Planung wird ein Gutachten zu Lichtimmissionen erstellt.

### 3.5.12 Seveso-III-Richtlinie

#### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Bezogen auf die Ausgestaltung des am Haltepunktes "Industriepark Ost" vorgesehenen Schutzraumes wurde angeregt, sofern dies aus konstruktiven Gründen möglich sein sollte, zur Stärkung der sozialen Sicherheit bzw. der sozialen Kontrolle, den insoweit als Schutzraum vorgesehenen Durchgang so hell, freundlich und transparent wie möglich zu gestalten.

#### Erwiderung:

Die Anmerkungen wurden von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen und werden im Zuge der weiteren Planung geprüft. Ein Schutzraum ist nicht weiter in der Planfeststellungsunterlagen vorgesehen. In Anlage 23 sind die Maßnahmen zum Rettungskonzept dargelegt.

### 3.6 Grunderwerb und Entschädigung

#### 3.6.1 Art und Umfang von Grundstücksinanspruchnahmen

##### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Ein weiteres zentrales Thema der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum PfA Mitte waren die geplanten Grundstücksinanspruchnahmen zur Realisierung der RTW bezogen auf den Bereich ab Beginn des PfA Mitte bis zum Bahnhof Höchst.

Insoweit hat die Anwohner vor allem interessiert, ob bzw. in welchem Umfang Grundstücke oder sogar Gebäude entlang der Trasse (dauerhaft) in Anspruch genommen werden müssen und wie sich die Anwohner darüber informieren können, ob ihr Grundstück betroffen ist oder nicht. Diesbezüglich wurde sich aber auch grundsätzlich gegen eine Grundstücksinanspruchnahme gewandt, vor allem durch die Haltestelle Dunantsiedlung, da diese ohnehin nicht erforderlich sei (siehe hierzu auch oben unter Ziffer 3.1.1.8).

##### Erwiderung:

Sofern eine Betroffenheit nicht aus den bereits ausgelegten Unterlagen ersichtlich ist, werden weitere Betroffenheiten durch die Offenlage der Planfeststellungsunterlagen bekannt gemacht werden.

#### 3.6.2 Entschädigung für Wertminderung

##### Zusammengefasste Stellungnahmen:

In vielen Stellungnahmen wurde des Weiteren geltend gemacht, dass die vorhandenen Immobilien zwischen dem Haltepunkt Dunantsiedlung und dem Bahnhof Höchst durch den Bau der RTW an Wert verlieren würden. Insoweit wurde von den Anwohnern die Zahlung einer Entschädigung gefordert bzw. angefragt, wie die Entschädigung für die Wertminderung geregelt werde.

Im Gegensatz zu den Stellungnahmen, die eine Wertminderung der Immobilien geltend gemacht haben, wurde von einem anderen Beteiligten demgegenüber eingewandt, dass durch die neue verkehrliche Anbindung die Wohnungsmieten weiter steigen würden.

##### Erwiderung:

Die Vorhabenträgerin wird Ihre Planung darauf ausrichten, dass – unter Berücksichtigung der Vorhabenziele - die Beeinträchtigung der an die Trasse angrenzenden Grundstücke entsprechend den rechtlichen Anforderungen soweit als möglich reduziert wird. Insbesondere hinsichtlich der von dem Vorhaben ausgehenden Lärm- und Erschütterungsimmissionen wird die Vorhabenträgerin eine Reduzierung auf das notwendige Maß anstreben. Lediglich ergänzend weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass die Vorhabenträgerin jedoch grundsätzlich nicht verpflichtet ist, Wertminderungen von Grundstücken zu vergüten, die sich aus bloßen Änderungen der Grundstücksumgebung ergeben und z. B. zu einem nicht mehr vorhandenen Lagevorteil führen. Denn nach der Rechtsprechung des

25996944 Bundesverwaltungsgerichts ist nicht jede Wertminderung, die einem staatlichen Verhalten zugeordnet werden kann, ausgleichspflichtig. Wertminderungen sind danach vielmehr als Ausfluss der Sozialbindung des Eigentums regelmäßig entschädigungslos hinzunehmen.

### **3.7 Sonstige Auswirkungen der RTW**

#### **3.7.1 Existenzgefährdung**

##### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Von verschiedenen Anwohnern in dem Bereich ab dem Haltepunkt Dunantsiedlung bis zum Bahnhof Höchst wurde zudem im Hinblick auf die Grundstücksinanspruchnahmen bzw. die Wertminderungen durch die RTW bzw. den Verlust an Mietern infolge der Auswirkungen der RTW eine Existenzgefährdung geltend gemacht.

Die Firma, die Mieterin des im Zuge der Realisierung der RTW abzureißenden Gebäudes Konrad-Glatt-Straße 10 ist, hat ebenfalls eingewandt, durch den Verlust des Firmensitzes ihre Existenz zu verlieren.

Durch die Auswirkungen der RTW (u. a. Lärmimmissionen) wurde teilweise befürchtet, dass es zu einem Auszug von Mietern und demzufolge zu einem Verlust von Mieteinnahmen kommen werde, die aber den Lebensunterhalt darstellen bzw. der Finanzierung des Hauses dienen.

Auch eine in der Konrad-Glatt-Straße 8 ansässige Rechtsanwaltskanzlei hat vorgebracht, dass diese bei der Verwirklichung des derzeit geplanten Trassenverlaufs nicht fortbestehen könne.

##### Erwiderung:

Die Betroffenheiten, welche die RTW auslöst, werden im Wege einer Einzelfallbetrachtung im Rahmen des Verfahrens untersucht und bewertet. Soweit erforderlich, wird die Vorhabenträgerin auch untersuchen, ob das Vorhaben zu Existenzgefährdungen führen kann. Die Vorhabenträgerin strebt dabei unter Beachtung der Vorhabenziele an, etwaige Existenzgefährdungen zu vermeiden.

Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass das Gebäude in der Konrad-Glatt-Straße durch die Planung nicht tangiert wird.

#### **3.7.2 Steigerung des Kriminalitätsrisikos an den Haltestellen**

##### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Des Weiteren wurde von einigen wenigen Beteiligten als Einwand gegen die RTW vorgebracht, dass durch den Bau des Haltepunktes „Dunantsiedlung“ und den Ausbau des Bf Sossenheim das Kriminalitätsrisiko an den Bahnsteigen und auch in den angrenzenden Wohngebieten ansteigen werde. Es wurde die Befürchtung geäußert, dass die Haltestellen von Drogendealern und sonstigen Kriminelle genutzt würden.

25996944 Erwiderung:

Für den Haltepunkt Dunantsiedlung und Bf Sossenheim wird die Vorhabenträgerin die Hinweise bei der weiteren Konkretisierung der Planung und insbesondere der Haltepunkte berücksichtigen. Mit Behörden und Ämtern der Stadt werden die Haltepunkte in Bezug auf Zuwegung und Ausstattung besprochen. Die Ausstattung der Bahnsteige entspricht den entsprechenden Richtlinien. Die Vorhabenträgerin geht davon aus, dass durch die Realisierung des Vorhabens kein negativer Einfluss auf das soziale Umfeld zu befürchten ist.

### 3.7.3 Verminderung der Lebensqualität

#### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Von diversen Beteiligten wurde außerdem ein allgemeiner Verlust an Lebensqualität durch die Realisierung der RTW eingewandt. Sofern hierfür Gründe genannt wurden, wurde vor allem auf die Lärmimmissionen, Erschütterungen, die Errichtung von Schallschutzwänden, der Verlust von Bäumen, die Gefährdung von Kindern, etc. Bezuggenommen.

#### Erwiderung:

Die Vorhabenträgerin setzt seinen Auftrag, den ÖPNV erheblich zu verbessern um. Dabei hält sich das Vorhaben an die gesetzlichen Rahmenbedingungen, um so die Betroffenheiten so gering wie möglich zu halten und eine größtmögliche Sicherheit für die Bevölkerung zu gewährleisten.

### 3.7.4 Unfallgefahren

#### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Ferner wurde von einzelnen Anwohnern aus dem Bereich der Strecke von der Haltestelle Dunantsiedlung bis zum Bahnhof Höchst vorgetragen, dass die Kinder, die an die Trasse angrenzenden Grundstücke, einem erhöhten Unfallrisiko durch den nahen Schienenverkehr ausgesetzt seien. Daneben wurde auch für den Bereich der Leunastraße angesprochen, wie hier Unfallgefahren vorgebeugt werden könne.

#### Erwiderung:

Bei der Realisierung des Projektes werden die gesetzlichen Rahmenbedingungen durch die Vorhabenträgerin beachtet und sichergestellt, dass durch das Vorhaben keine erhöhten Unfallgefahren ausgehen. Die Vorhabenträgerin wird sein Vorhaben nach den gesetzlichen Bestimmungen sichern und prüfen, ob aufgrund örtlicher Besonderheiten ggf. weitergehende Sicherungsmaßnahmen erforderlich sind.

### 25996944 3.7.5 Veränderung des sozialen Umfeldes

#### Zusammengefasste Stellungnahmen:

In einer Stellungnahme wurde auch die Befürchtung geäußert, dass es durch die RTW zu einer negativen Veränderung des sozialen Umfelds komme, da Wohnungen nur noch an bildungsferne, soziale Unterschichten vermietbar sein, sofern die RTW realisiert würde.

#### Erwiderung:

Durch das Planvorhaben werde neue Haltepunkte und eine verbesserte Anbindung der angrenzenden Wohngebiete an den ÖPNV geschaffen und damit auch die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen verbessert, sodass die Attraktivität auf keinen Fall verschlechtert wird. Die Vorhabenträgerin geht daher davon aus, dass durch die Realisierung des Vorhabens keine Änderung des sozialen Umfeldes zu befürchten ist.

### 3.8 Durchführung der Baumaßnahmen

#### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Sehr wenige Stellungnahmen haben sich auch mit der Durchführung der Baumaßnahmen beschäftigt. Zum einen wurde die Befürchtung geäußert, dass die zum Einsatz kommenden Baumaschinen die Asphaltdecke der Straßen zerstören könnten. Ferner wurde danach gefragt, wie lange der Umbau des Bf Höchst mit dem Bau der RTW- Trasse in die Leunastraße dauern werde.

#### Erwiderung:

Die Dauer der Baumaßnahmen ist den weiteren Planungsphasen zu entnehmen und steht derzeit noch nicht abschließend fest. Sollten durch den Bau der RTW Schäden an bestehenden Anlagen entstehen, sind diese Schäden durch die Vorhabenträgerin zu ersetzen.

### 3.9 Betrieb der RTW

#### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Es wurde im Zusammenhang mit dem Betrieb der RTW zum einen die Frage gestellt, wer der Infrastrukturbetreiber der RTW werden soll.

Ferner wurde angemerkt, dass im Bereich der Einfädelung der RTW in die Sodener Bahn gegenseitige Behinderungen mit dem vorhandenen Eisenbahnverkehr zu erwarten seien.

Darüber hinaus wurde noch gefragt, ob es Studien zur Frequentierung des Haltepunktes Dunant-siedlung gäbe und wenn ja, wie diese ausgefallen sei.

#### Erwiderung:

Bezogen auf den Betrieb ist zwischen Streckenbetreiber (Infrastruktur) und dem Fahrbetrieb zu unterscheiden. Der Betrieb der Infrastruktur erfolgt entsprechend dem Gesellschaftszweck der RTW

25996944 GmbH durch diese selbst. Für die Durchführung des Fahrbetriebes wird ein Betreiber im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens ermittelt werden.

Die Einfädelerung von Bad Soden kommend ist in einer Eisenbahnbetrieblichen Untersuchung untersucht und nachgewiesen worden, dass es nicht zu gegenseitigen Behinderungen kommen wird. Die Auswahl der Haltepunkte leitet sich aus den gutachterlichen Ermittlungen unter Berücksichtigung von Parametern wie Einzugsgebiet, Siedlungsgröße und weiteren demografischen Daten ab. Die daraus für den Haltepunkt Dunantsiedlung hervorgehenden zu erwartenden Fahrgastzahlen sind erfreulich.

### 3.9.1 Fahrzeuggestaltung und Anzahl Fahrzeuge

#### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Es wurde die Auffassung vertreten, dass die RTW-Züge nach den Regularien der BOStrab nur eine Gesamtlänge von max. 75 m aufweisen dürften, welche durch die vorgesehenen 100-m-Züge überschritten würde.

Bezogen auf die Ausstattung der Fahrzeuge wurde angeregt, dass die Fahrzeuge über ausreichend Abstellplatz sowohl für Rollstühle als auch für Fahrräder verfügen sollten. Kritisiert wurde hinsichtlich der Ausstattung, dass keine Toiletten vorgesehen seien.

Überdies wurde auch die Frage gestellt, wie die Züge der RTW angetrieben werden (Diesellok oder elektrischer Triebwagen mit Oberleitung?).

Zur Herstellung der Barrierefreiheit wurde zudem gefordert, dass die Fahrzeuge an den Türen über ausfahrbare Überbrückungen verfügen müssten, um die Lücke zwischen Fahrzeug und Bahnsteig zu schließen. Diese wäre mindestens 37 cm breit, dürfe aber nach § 31 BOStrab höchstens 25 cm breit sein, was eigentlich schon zu viel sei. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen erachte Spaltbreiten von 5 bis 10 cm bereits als problematisch, Spaltbreiten über 10 cm seien zu vermeiden.

Es wurde des Weiteren in Zweifel gezogen, dass die Fahrzeuge in der Lage sein können, Steigungen von 60 Promille zu bewältigen.

Auch wurde die Frage gestellt, ob die Fahrzeuge nicht mit lärm mindernden Radreifen ausgestattet werden könnten.

In Zweifel gezogen wurde, dass eine Anzahl von 8 Fahrzeugen ausreichen soll, um den dargestellten Takt einhalten zu können.

#### Erwiderung

Die Fahrzeuge der RTW werden eine Länge von 50 m haben. Die RTW fährt in Doppeltraktion, so dass dies eine maximale Länge von 100 m ergibt. Trotz dieser Länge ist ein Fahren nach den Regeln der BOStrab möglich, da die angesprochene Beschränkung von 75 m Zuglänge nur für Strecken gilt, die sich im Straßenraum befinden. Die RTW fährt auf einen unabhängigen Bahnkörper. Die Fahrzeuge werden nach den allgemein gültigen Standards konzipiert. Die Barrierefreiheit der

25996944 RTW wird über die technische Ausstattung der Fahrzeuge gewährleistet, sodass problemlos die drei unterschiedlichen Bahnsteighöhen und Spalte am Bahnsteig überbrückt und insgesamt abgebildet werden können (siehe hierzu auch 3.4.8 Barrierefreiheit und Bahnsteighöhen).

### 3.9.2 Vorgesehene Geschwindigkeit

#### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Es wurde darauf hingewiesen, dass die Angaben zur Geschwindigkeit in den Unterlagen zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung widersprüchlich seien (Erläuterungsbericht: 90km/h; Lageplan: 80 km/h). Insoweit wurde daher die Frage gestellt, welche Geschwindigkeiten tatsächlich vorgesehen seien und ob bezogen auf die Abzweiggeschwindigkeiten bei der Ein-/Ausfädelung in die Eisenbahnstrecken, weiterhin 100 km/h geplant seien.

Sofern es trassierungstechnisch möglich sein sollte, wurde ferner empfohlen, die vorgesehene Höchstgeschwindigkeit durchgehend zu ermöglichen und diese auch für die einzelnen Streckenabschnitte jeweils anzugeben.

#### Erwiderung

Im BOStrab Bereich werden die Fahrzeuge der RTW mit einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h fahren. Eine Anpassung der differierenden Geschwindigkeitsangaben wird für die Planfeststellungsunterlagen erfolgen.

### 3.9.3 Inbetriebnahme

#### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Bezogen auf die Inbetriebnahme der RTW wurde gefragt, ob es möglich oder vorgesehen sei, die RTW zunächst nur auf Teilabschnitten in Betrieb zu nehmen, z. B. nur zwischen Höchst und Flughafen.

Daneben wurde die Frage gestellt, wann die RTW in Betrieb genommen werde.

#### Erwiderung

Es ist das Ziel der Vorhabenträgerin, die RTW im Jahr 2026/2027 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.



### 25996944 3.9.4 Fahrplan, Taktung und Fahrzeiterparnisse

#### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Einige wenige Fragen wurden auch zum Fahrplan und zur Taktung der RTW gestellt. Es wurde dabei insbesondere nach den Fahrzeiten, nach dem täglichen Betriebsbeginn und Betriebsende gefragt, sowie danach, in welchem Abschnitt der 15-Minuten-Takt vorgesehen sei. Ferner wurde sich danach erkundigt, ob die auf der eingleisigen sog. Sodener Bahn verkehrende RB 11, die für die RTW zweigleisig ausgebaut werden soll, ebenfalls weiterhin auf dem betreffenden Abschnitt verkehren wird, sodass im Ergebnis alle 5 Minuten eine Bahn auf dieser Strecke verkehren werde.

#### Erwiderung:

Das Betriebskonzept der RTW sieht nach dem gegenwärtigen Planungsstand den Betrieb von zwei Linien vor, die sich im Kernbereich überlagern. Es ist vorgesehen, dass die beiden Linien jeweils halbstündlich verkehren und sich im Kernabschnitt zwischen Eschborn und Neu-Isenburg Bahnhof zu einem Viertelstundentakt ergänzen. Die Linien sollen dabei jeden Wochentag sowie auch am Wochenende verkehren. Ein genauerer Fahrplan bleibt den weiteren Planungsschritten vorbehalten. Gleichwohl wird der Fahrplan der RTW an die üblichen Betriebszeiten des RMV angelehnt. Die RTW ersetzt die Fahrten der RB11.

### 3.9.5 Kapazität der RTW

#### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Vorgebracht wurde, dass die Kapazität der RTW keine nennenswerte Steigerung erlaube, sodass der zukünftige Anschluss neuer Verkehrspotenziale problematisch sei.

Durch die Begrenzung der Bahnsteige für die RTW auf 105 m, würde die Zuglänge der RTW dauerhaft auf 100 m begrenzt und damit auch die Kapazität der RTW insoweit dauerhaft begrenzt.

#### Erwiderung:

Die nunmehr vorliegenden Verkehrsprognose 2020 hat erneut bestätigt, dass die derzeitige Dimensionierung des Vorhabens dem derzeit bestimmbaren Bedarf entspricht.

### 3.10 Verfahrensfragen

#### 3.10.1 Erstellung und Veröffentlichung von Unterlagen

##### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Verschiedentlich wurde im Rahmen der frühen Öffentlichkeit die Erstellung bzw. Veröffentlichung von Unterlagen gefordert. So wurde um die Veröffentlichung der Nutzen-Kosten-Untersuchung sowie sonstiger betrieblicher Untersuchungen und etwaiger Voruntersuchungen gebeten.

25996944 Ergänzend solle zudem ein Übersichtsplan mit den Geschwindigkeiten und eine Fahrplan-Netzgrafik, zur Ermittlung der erzielbaren Anschlüsse und Umläufe den Unterlagen beigelegt werden. Ferner wurde die Erstellung einer 3D-Darstellung des Bf Höchst und eine Animation der Fahrt sowie eine visuelle Darstellung der Bauwerke gewünscht.

Erwiderung:

Die Vorhabenträgerin erstellt derzeit die einzureichenden Planfeststellungsunterlagen, in denen Sie alle für die Darstellung und Bewertung des Vorhabens erforderlichen Inhalte darstellen wird.

### **3.10.2 Information der Öffentlichkeit über das Schallschutzkonzept**

Zusammengefasste Stellungnahmen:

Zum Zeitpunkt der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung stand das Schallschutzkonzept noch nicht abschließend fest. Insoweit wurde von einigen Beteiligten die Bitte geäußert, dass die Ergebnisse vorgestellt werden, sobald das konkrete Konzept vorliegt.

Erwiderung:

Die Anmerkungen wurden von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen und werden in der weiteren Planung berücksichtigt. Das endgültige Schallschutzkonzept wird im Rahmen der Planfeststellung vorgelegt und erörtert werden.

### **3.10.3 Information von unmittelbar Betroffenen und Anliegern**

Zusammengefasste Stellungnahmen:

Von einzelnen Beteiligten wurde kritisiert, dass die Anwohner bislang nicht über die erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen informiert worden seien, obwohl sich gegenüber dem Planungsstand von 2013 nichts verändert habe. Ferner wurde gefordert, dass unmittelbar, z. B. durch einen Abbruch, Betroffene, direkt über Termine, Veranstaltungen informiert werden sollten.

Erwiderung

In den vorzulegenden Antragsunterlagen werden die erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen insbesondere aus dem Grunderwerbsplan und dem Grunderwerbsverzeichnis für die betroffenen Grundstückseigentümer unmittelbar ersichtlich sein. Sofern durch das Vorhaben unmittelbare Betroffenheiten wie Grundstücksinanspruchnahmen ausgelöst werden, wird eine Beteiligung im Planfeststellungsverfahren erfolgen. Die Vorhabenträgerin strebt an, sich mit den betroffenen Eigentümern gütlich zu einigen und wird hierzu auch auf besonders betroffene Eigentümer direkt zugehen.

#### 25996944 3.10.4 Information der Öffentlichkeit zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

##### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Es wurde weiterhin eine nicht ausreichende Information der Öffentlichkeit zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beanstandet. Neben Bekanntmachungen in Tageszeitungen, dem Radio und im Internet, hätten auch Postwurfsendungen verteilt werden sollen. Ferner sei der Abstand zwischen der Meldung in der Presse und der eigentlichen Veranstaltung zu groß gewesen, hier hätte noch einmal eine Wiederholung erfolgen sollen.

##### Erwiderung

Der Hinweis wurde von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen.

#### 3.10.5 Weiteres Verfahren

##### Zusammengefasste Stellungnahmen:

Es wurde zum weiteren Verfahren noch gefragt, ob weitere Anhörungen/Bürgerinformationen vorgesehen seien.

Daneben wurde die Frage gestellt, wann das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden soll.

##### Erwiderung

Grundsätzlich ist weiterhin der Dialog mit den Anwohnern vorgesehen. Zudem bestehen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens umfangreiche Einsichts- und Beteiligungsrechte der betroffenen Öffentlichkeit. Das Planfeststellungsverfahren soll im Jahr 2020 eingeleitet werden-