

Regionaltangente West

Planfeststellungsabschnitt Mitte

Anlage 26b

Betriebskonzept der RTW

Datum: 13.10.2024 28.11.2023

Auftraggeber:



RTW GmbH
Stiftstraße 9 -17
60313 Frankfurt am Main

Planaufsteller	-	Phase	-	Gewerk	-	Planart	-	PSP-Code	-	lfd. Nr.	-	Index	Format
XXX	-	4	-	UG	-	XX	-	01_00_00_000	-	001	-	B	.pdf

Inhaltsverzeichnis

InhaltsverzeichnisI

1 Grundsätze des Betriebskonzeptes der RTW1

2 Verkehrliche Bedienung der RTW-Strecken2

1 Grundsätze des Betriebskonzeptes der RTW

Kern des Betriebskonzeptes ist die Nutzung vorhandener Infrastruktur einschließlich abschnittsweise erforderlicher Ergänzung von Gleisanlagen im Regelwerk der EBO und gleichermaßen die Nutzung vollständig neu zu errichtender Streckenabschnitte nach dem Regelwerk der BOStrab.

Dazu erforderlich und so für die Bedienung des Verkehrsbedarfs vorgesehen, ist der Einsatz von Zweisystemfahrzeugen, die sowohl auf Eisenbahnstrecken nach der EBO mit entsprechender Zugsicherungstechnik und einer Fahrspannung von 15 kV AC und ebenso auf den neu zu errichtenden Streckenabschnitten nach der BOStrab, dem zugehörigen Zugsicherungssystem und 750 V DC Fahrspannung, betrieben werden können.

Die Nutzung der beiden Fahrspannungen wird durch entsprechende technische Komponenten im Fahrzeug und durch die Gestaltung der Strecke ermöglicht und stellt eine seit Jahrzehnten bereits an anderer Stelle erfolgreich betriebene Technik dar.

Im Ergebnis bedeutet das, dass BOStrab-konforme Stadtbahn-/ Straßenbahnfahrzeuge für den Betrieb zum Einsatz kommen, die durch im Lastenheft zu beschreibende Parameter ebenso auf EBO-Strecken verkehren können. Beispielfhaft seien hier ähnliche Fahrzeuge in Karlsruhe, Saarbrücken, Kassel oder Chemnitz benannt.

Bei der Entwicklung des Lastenheftes werden die Anforderungen der für die Zulassung und Abnahme zuständigen Behörden, das EBA für den Betriebsbereich der EBO und die TAB für den BOStrab-Bereich, kontinuierlich mit eingebunden. Ein besonderes Augenmerk wird auf die Erzielung der Barrierefreiheit gerichtet. Durch die Notwendigkeit, beim Betrieb der RTW drei unterschiedliche Bahnsteighöhen berücksichtigen zu müssen, nämlich 960 mm und 760 mm über Schienenoberkante im Bereich der EBO-Strecken und einer durchgängigen Bahnsteighöhe von 800 mm über Schienenoberkante im BOStrab-Bereich der RTW, sowie größere Abstände zur Bahnsteigkante aufgrund von systembedingten unterschiedlichen Lichtraumprofilen im EBO bzw. BOStrab-Bereich, **wird** werden im Lastenheft für das RTW-Fahrzeug entsprechende Anforderungen berücksichtigt.

Um die erforderliche Kapazität für Fahrgäste bedarfsgerecht zu gestalten, ist vorgesehen, Züge mit einer maximalen Länge von 100 m zu fahren.

Auf den EBO-Abschnitten ergibt sich daraus keine besondere Fragestellung. Im Bereich der neu zu bauenden BOStrab-Strecken werden planerisch hinsichtlich der Bahnsteiglänge an den Haltepunkten sowie durch RTW-eigene, besondere Bahnkörper die Voraussetzungen für den Betrieb solcher Züge geschaffen.

2 Verkehrliche Bedienung der RTW-Strecken

Der verkehrliche Betrieb auf den künftigen RTW-Strecken ist mit 2-Linien vorgesehen-

Linie 1 verläuft von Bad Homburg Bf über Eschborn Süd, Bf Höchst, den Flughafen-Regionalbahnhof und Neu-Isenburg Bf nach Neu-Isenburg Birkengewann.

Linie 2 führt einerseits von Gewerbegebiet Praunheim über Eschborn Süd, Bf Höchst, Frankfurt Flughafen Regionalbahnhof und Neu-Isenburg Bf nach Dreieich-Buchschlag und andererseits von Bad Soden Bf über Bf Höchst, Frankfurt Flughafen Regionalbahnhof und Neu-Isenburg nach Dreieich-Buchschlag. Das bedeutet, dass im **Hp Bf** Dunantsiedlung eine sogenannte Flügelung erfolgt, d.h. eine Teilung des Zuges der RTW. **Die Vereinigung der Zugteile erfolgt im Bf Höchst.** Ein Teil verkehrt nach Praunheim, der andere Teil verkehrt nach Bad Soden Bf. Perspektivisch ist eine Verlängerung der RTW von Praunheim zum Nordwestzentrum geplant.

Im Kernbereich der RTW-Strecke zwischen Eschborn-Ost und Neu-Isenburg Bahnhof, ergibt sich eine Linienüberlagerung, so dass bei jeweils einem 30-Minuten-Takt auf jeder Linie hier ein 15-Minuten-Takt gefahren wird.

Die konkrete Gestaltung des künftigen Fahrplans ist nicht Gegenstand der Planfeststellung und bleibt dem zuständigen Verkehrsverbund vorbehalten. Gleichwohl wurde mit einem virtuell unterstellten Fahrplan im Rahmen der EBWU die betriebliche Machbarkeit, insbesondere auch hinsichtlich des Zusammenspiels mit dem bereits – auf den EBO-Strecken – vorhandenen Betrieb nachgewiesen.

Während der Betriebspause (nachts) werden die Züge unter der Maßgabe der betrieblichen Optimierung an verschiedenen Orten abgestellt oder bedarfsbezogen zu Instandhaltungszwecken zu den entsprechenden Betriebsbereichen überführt.

Die zentrale Abstellanlage **w** ist, abgeleitet aus den betrieblichen Notwendigkeiten, im Bereich Eschborn-Ost vorgesehen. Diese Anlage ist zentral im RTW-Streckennetz und unmittelbar neben den Streckengleisen positioniert. Weitere Abstellmöglichkeiten befinden sich am (vorläufigen) Endhaltepunkt in Praunheim und an den Endhaltepunkten Birkengewann und Dreieich-Buchschlag.

Für definierte, im täglichen Betrieb erforderliche Maßnahmen, wie Innenreinigung, allseitige Sichtprüfungen am Fahrzeug und zugehöriger Minimalinstandsetzung, sind die Voraussetzungen in der Abstellanlage Eschborn-Ost geschaffen. Dazu gehört auch ein Betriebsgebäude bei der Abstellanlage, in welchem für das Betriebs-

und Reinigungspersonal die erforderlichen Räumlichkeiten vorgehalten werden. Von dieser zentralen Abstellanlage werden die Fahrzeuge sowohl für den Fahrbetrieb als auch für die Zuführung in die Werkstatt des Verkehrsbetreibers disponiert.

Zur Koordination und zur Erbringung notwendiger Notfall-Maßnahmen ist eine rund um die Uhr besetzte Betriebsleitzentrale vorgesehen. Im Bereich der BOStrab kann die RTW ohne Beteiligung anderer Bahnbetreiber einen Störfall abarbeiten. In Abschnitten nach EBO unterliegt der Betrieb den Richtlinien der DB und den Anweisungen der für diesen Streckenabschnitt in Verantwortung stehenden Betriebsleitung.