



Regionaltangente West Planfeststellungsabschnitt Nord

Planfeststellung

Anlage 25 Betriebskonzept

Geprüft gemäß BOStrab

Ort: Frankfurt am Main

Datum: 19.12.2017

gez. i.A. Jürgen Baum

Vorhabenträger
RTW Planungsgesellschaft mbH
Stiftstraße 9-17
60313 Frankfurt

Ort: Frankfurt am Main

Datum: 19.12.2017

gez. Horst Amann

Unterlagen zur Planfeststellung im Vorhaben

Regionaltangente West

Planfeststellungsabschnitt Nord

Anlage 25 zum Erläuterungsbericht

Betriebskonzept der RTW

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. Beispielhaft seien hier entsprechend Einsätze in Karlsruhe, Saarbrücken, Kassel oder Chemnitz genannt.

Bei der Entwicklung des Lastenheftes werden die Anforderungen der für Genehmigung und Zulassung 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 durch unterschiedliche Fahrzeugbreiten, wird im Lastenheft durch 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 die Voraussetzungen geschaffen. Im weitaus überwiegenden Bereich verkehren die RTW-Züge auf eigenen Bahnkörpern, was ebenso wenig Problemstellungen verursacht.

In wie weit für die (wenigen) Bereiche, in denen die RTW im Straßenraum auf straßenbündigem Bahnkörper fährt, besondere Genehmigungen für 100m-Züge herbeizuführen sind, wird derzeit geprüft.

2 Verkehrliche Bedienung der RTW-Strecken

Der Verkehrsbetrieb auf den künftigen RTW-Strecken ist mit der Bedienung durch 2 Linien vorgesehen. So soll die „Linie 1“ von Bad Homburg über Eschborn, Höchst Flughafen Frankfurt, Gateway Gardens, Neu-Isenburg Bf nach Neu-Isenburg-Birkenwegann und die „Linie 2“ vom vorläufigen Endhaltepunkt Praunheim über Eschborn, Höchst Flughafen Frankfurt, Gateway Gardens, Neu-Isenburg Bf nach Dreieich-Buchsschlag führen.

Im Kernbereich der RTW-Strecke mit Ihren Ästen, zwischen Eschborn-Ost und Neu-Isenburg Bahnhof, werden sich die beiden Linien überlagern, so dass bei jeweils 30-Minuten-Takt auf jeder Linie in diesem Kernbereich ein 15-Minuten-Takt zum Tragen kommt.

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 wurde, abgeleitet aus den betrieblichen Notwendigkeiten, im Bereich Eschborn-Ost vorgesehen. Diese Anlage ist zentral im RTW-Streckennetz und unmittelbar neben den Streckengleisen vorgesehen. Weitere

Abstellmöglichkeiten befinden sich am (vorläufigen) Endhaltepunkt in Praunheim (Wendeanlage) 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 und Lagermöglichkeiten vorgehalten werden. Die Lage der Abstellanlage ist so organisiert, dass sie mittels rollierendem Fahrzeugumlauf regelmäßig von jedem Fahrzeug angefahren werden kann. 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.