

Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Verkehr vom 08.05.2019

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

- Zweite Fragenrunde zum Vorentwurf/ Verkehrsprognose 2030 -

Stadt
Neu-Isenburg



Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Themenbereiche

1. *Stadtentwicklungskonzept Mobilität* (3 Fragen)
2. *Park & Ride* (3 Fragen)
3. *Verkehrstechnik* (4 Fragen)
4. *Planung* (3 Fragen)
5. *Verkehrsangebot* (10 Fragen)
6. *Regionaltangente Ost* (3 Fragen)
7. *Finanzierung* (2 Fragen)

Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Verkehr

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH



VERKEHRSPLANUNG

Köhler und Taubmann GmbH

Stadtentwicklungskonzept Mobilität

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Fragen der CDU-Fraktion vom 16.04.2019 (1.1)

Im Mobilitätskonzept wurde eine Verschiebung des MIV zur RTW errechnet. Der Zusammenhang zwischen Kfz-Wegebeziehungen/24h zu Fahrgästen der RTW ist in diesem Zusammenhang nicht transparent geworden und hat schon bezüglich des Kapazitätsbedarfs der Mobilitätsstationen nicht zum Verständnis geführt.

- Wenn in einer Stunde 1.000 Kfz-Wegebeziehungen statt mit dem Kfz mit der RTW zurückgelegt werden, mit wie vielen Fahrgästen bzw. Nutzern der RTW dann zu rechnen ?
 - *Unter Berücksichtigung eines mittleren Pkw-Besetzungsgrads von 1,1 - 1,2 würden bei dieser Beispielrechnung ca. 1.100 - 1.200 Wege/Person in einer Stunde mit der RTW zurückgelegt werden.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Fragen der CDU-Fraktion vom 16.04.2019 (1.2)

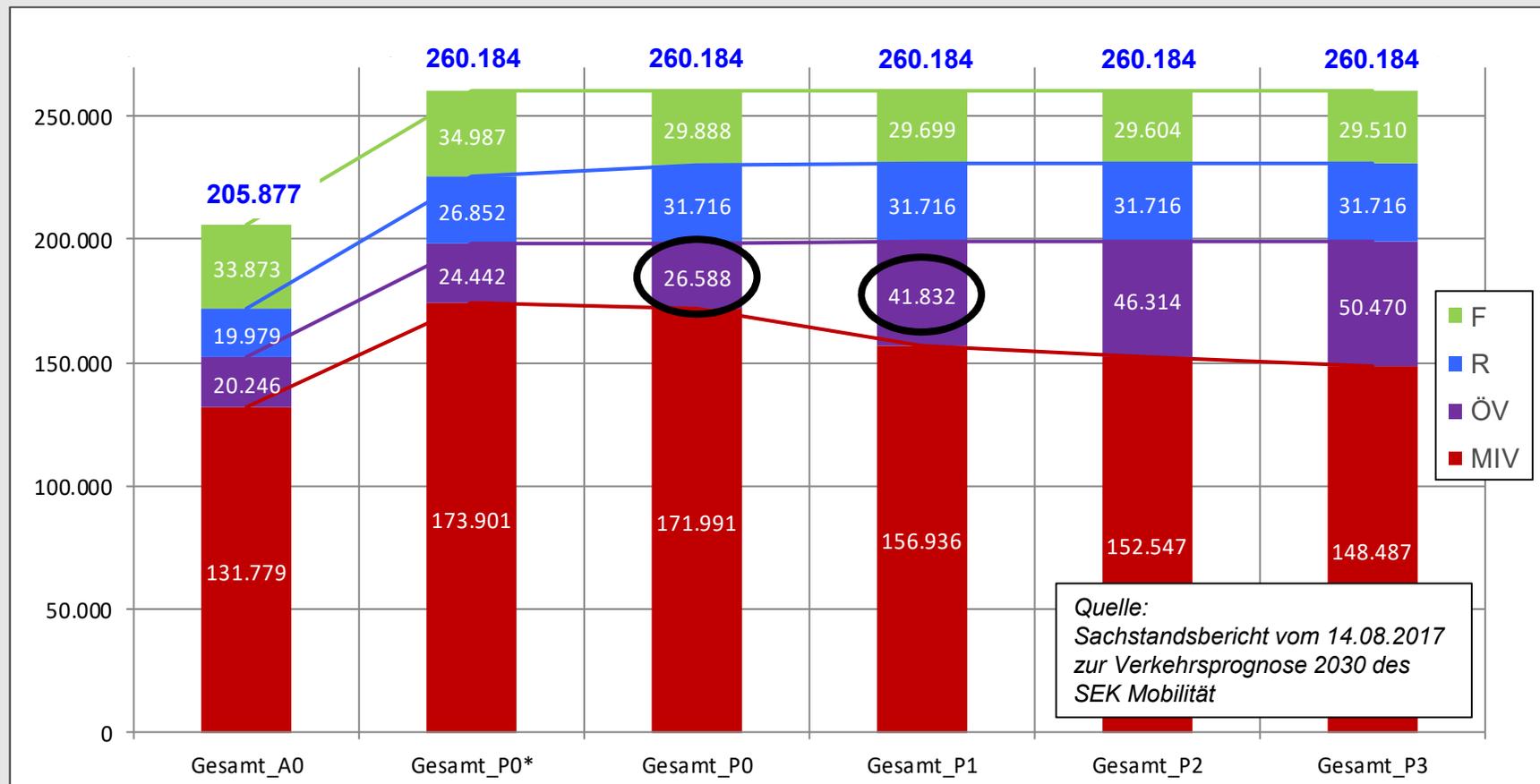
Im Mobilitätskonzept wurde eine Verschiebung des MIV zur RTW errechnet. Der Zusammenhang zwischen Kfz-Wegebeziehungen/24h zu Fahrgästen der RTW ist in diesem Zusammenhang nicht transparent geworden und hat schon bezüglich des Kapazitätsbedarfs der Mobilitätsstationen nicht zum Verständnis geführt.

- Im Bereich bis zum Stadttor wird von ca. 15.000 Kfz/24h ausgegangen, die künftig die RTW nutzen werden. Wie viele RTW-Nutzern entspricht das pro 24h ? Wie vielen RTW-Nutzern entspricht das in einer Spitzenstunde ?
 - Die Wirkungen im Modal Split der Stufe I zeigen das Potential im gesamten ÖPNV innerhalb des Stadtgebiets Neu-Isenburg durch das neue RTW-Angebot (ohne Verlängerung Birkengewann, vgl. Folie 6).
 - Aussagen zu einem haltestellenbezogenen RTW-Pendleraufkommen sind auf Grundlage des SEK Mobilität nicht möglich. Hierzu ist eine separate ÖV-Untersuchung mit einem geeichten ÖV-Verkehrsmodell (Basis: aktuelle linien-/ haltestellenbezogene Fahrgastzahlen) erforderlich.
 - Aussagen zu Nutzerzahlen werden im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung der RTW GmbH gemacht. Ergebnisse sind von Seiten der RTW GmbH für Mai 2019 angekündigt.

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Modal Split-Entwicklung 2030 (EW + Einpendler) - Planfallvergleich [Wege/24h]



Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Fragen der FDP-Fraktion vom 18.03.2019 (3) - Nachlauf

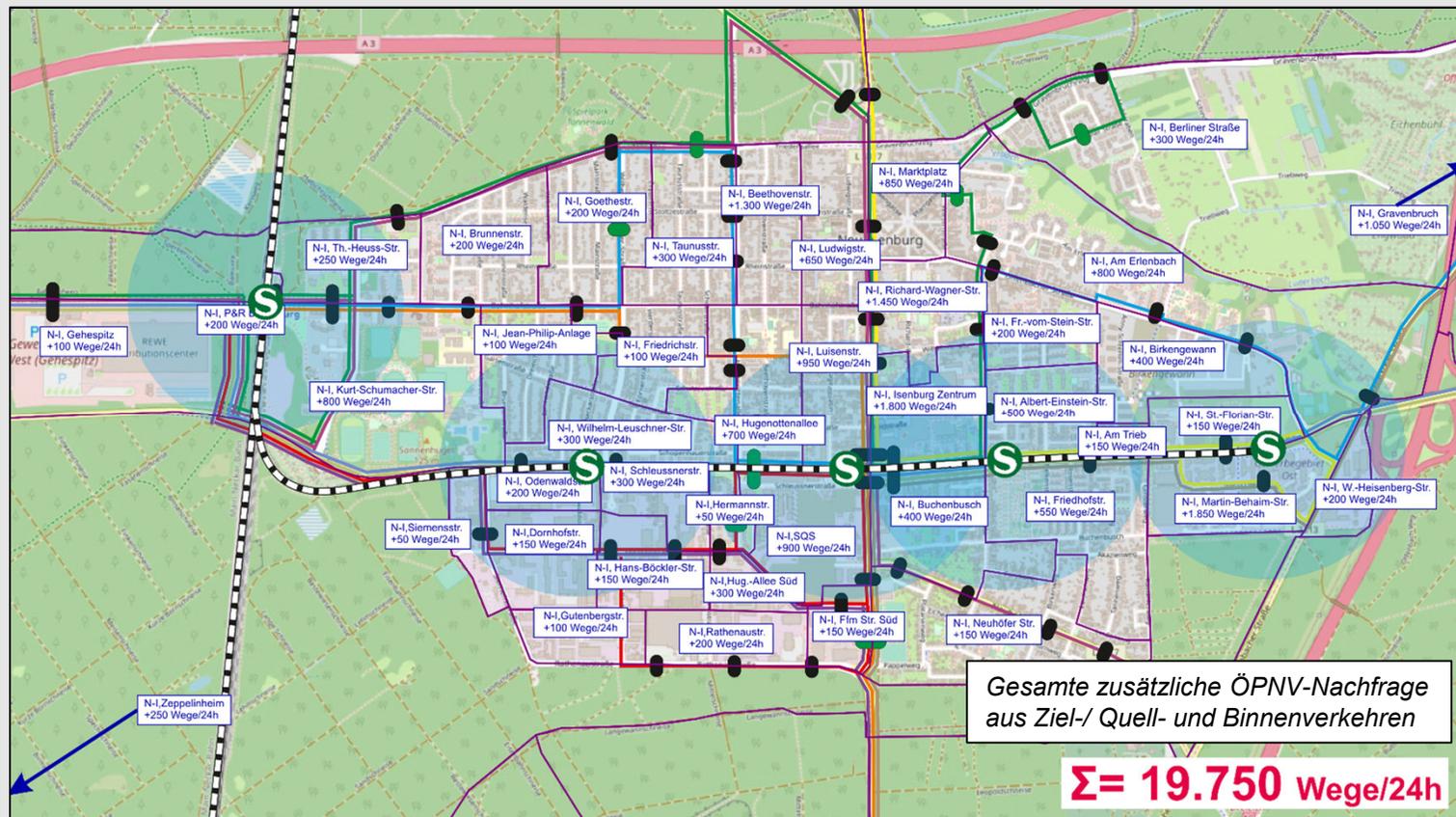
Ist es möglich, eine Prognose der Nutzerzahlen (Ein-/ Aussteiger) der insgesamt fünf RTW-Haltestellen im Stadtgebiet (vom Bahnhof bis zum Birkengewann) vorzunehmen ?

- Die SEK-Prognose zeigt in einer Differenzbetrachtung (Stufe II zu Stufe 0) das zusätzliche Fahrgastaufkommen im ÖPNV unter Berücksichtigung einer verlängerten RTW (Modal Split: +19.750 Wege/24h).
- Aussagen zu einem haltestellenbezogenen RTW-Pendleraufkommen sind auf Grundlage des SEK Mobilität nicht möglich. Hierzu ist eine separate ÖV-Untersuchung mit einem geeichten ÖV-Verkehrsmodell (Basis: aktuelle linien-/ haltestellenbezogene Fahrgastzahlen) erforderlich.
- Aussagen zu Nutzerzahlen werden im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung der RTW GmbH gemacht. Ergebnisse sind von Seiten der RTW GmbH für Mai 2019 angekündigt.
- Antwort RTW GmbH:
Die RTW verweist auf die mündliche Ausführung im Bauausschuss.

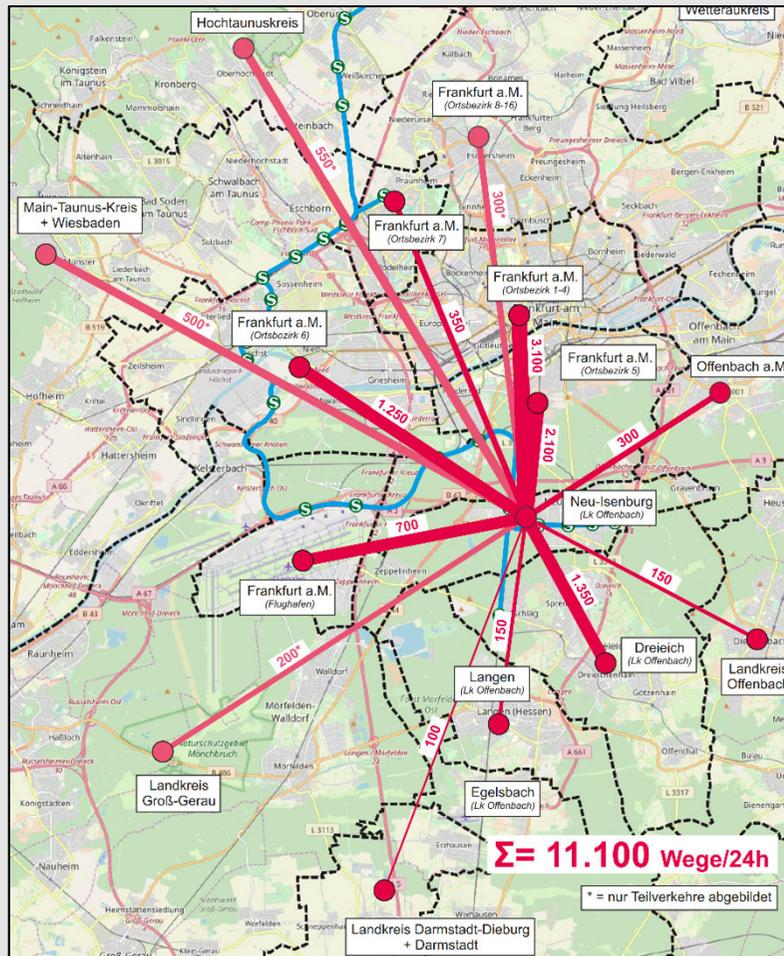
Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Zusätzliches ÖPNV-Aufkommen aufgrund des RTW-Angebots



Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Zusätzliches ÖPNV-Aufkommen aufgrund des RTW-Angebots

- Quell-/ Zielverkehre (außerhalb Neu-Isenburg) 11.100 Wege/24h
- Binnenverkehre (innerhalb Stadtgebiet NI) 8.650 Wege/24h
- Zusätzliches ÖPNV-Aufkommen (i.Z. mit RTW-Angebot) 19.750 Wege/24h

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

Fragen der Fraktion DIE LINKE vom 27.03.2019 (6) - Nachlauf (1)

Bisher wurde offensichtlich nur untersucht, ob die innerstädtische RTW-Verbindung durch einen Shuttle-Bus Service (Diesel- oder E-Bus) zwischen Birkengewann und Bahnhof ersetzt werden kann.

- Wurde auch untersucht, ob die gesamte Strecke zwischen Neu-Isenburg und Eschborn oder Bad Homburg durch einen eng getakteten Schnellbus (z.B. durch Verlängerung der Linie X19 nach Bad Homburg oder der Frankfurter Linie 58 von Eschborn nach Neu-Isenburg) ersetzt werden kann ?

- Antwort kvgOF mbH:

Der kvgOF liegen zu dieser Fragestellung keine Informationen vor und es ist der kvgOF auch nicht bekannt, dass es hierzu in der Vergangenheit Überlegungen seitens des RMV gab.

Auf Nachfrage beim RMV wurde bestätigt, dass es zu dieser Fragestellung bisher keine Untersuchungen in Auftrag gegeben wurden.

Es ist auch ohne eine vertiefende Untersuchung absehbar, dass eine Bedienung durch Busse weder von den erforderlichen Kapazitäten, noch hinsichtlich der anfallenden Reisezeiten eine ernsthafte Alternative zur RTW darstellt.

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

Fragen der Fraktion DIE LINKE vom 27.03.2019 (6) - Nachlauf (2)

Bisher wurde offensichtlich nur untersucht, ob die innerstädtische RTW-Verbindung durch einen Shuttle-Bus Service (Diesel- oder E-Bus) zwischen Birkengewann und Bahnhof ersetzt werden kann.

- Wenn nein, wie lange würde eine solche Untersuchung dauern und was würde sie kosten und wer würde die Kosten dafür tragen ?

- Antwort kvgOF mbH:

Da es sich um einen regionalen Korridor mit mehreren Gebietskörperschaften und Zuständigkeiten handelt, wäre eine solche Untersuchung auf jeden Fall über den RMV auszusteuern und die kvgOF als lokaler Ansprechpartner für den Kreis Offenbach einzubeziehen.

Auf Nachfrage beim RMV wurde bestätigt, dass eine solche Untersuchung aus den vorgenannten Gründen nicht geplant ist (vgl. Folie 10).

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Park & Ride

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Fragen der FDP-Fraktion vom 18.03.2019 (6) - Nachlauf

Wie hoch werden die investiven Kosten für die beiden P+R Mobilitätsstationen sein ?

- **Welcher Anteil hiervon wird durch die Stadt Neu-Isenburg je Mobilitätsstation zu tragen sein ?**
 - *Die Kostenteilungen werden auf Grundlage der vorliegenden Potentialabschätzungen (RTW-bedingt/ nicht-RTW-bedingt) verhandelt und festgelegt.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (6.2) - Nachlauf

Für die Verlängerung der RTW ins Birkengewann wurde alternativ der Einsatz von Bussen geprüft. Dazu wurden neben den Einwohner- und Pendlerverkehren (ca. 4.400 Kfz/24h) auch P+R-Verkehre (ca. 1.400 Kfz/24h) als zusätzlicher ÖPNV-Bedarf berücksichtigt.

- Die ca. 4.400 + 1.400 Kfz/24h übersetzen sich in der Rechnung in 720 Wege/Spitzenstunde. Im Bereich bis zum Stadttor wird von ca. 15.000 Kfz/24h ausgegangen. Bei analoger Betrachtung wären das ca. 1.900 Wege/Spitzenstunde, reicht die Kapazität der RTW bei halbstündiger Taktung mit 100m langen Zügen (720 Plätzen) dafür aus ?

- Antwort RTW GmbH:

Die RTW verweist auf die mündliche Ausführung im Bauausschuss.

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (6.3) - Nachlauf

Für die Verlängerung der RTW ins Birkengewann wurde alternativ der Einsatz von Bussen geprüft. Dazu wurden neben den Einwohner- und Pendlerverkehren (ca. 4.400 Kfz/24h) auch P+R-Verkehre (ca. 1.400 Kfz/24h) als zusätzlicher ÖPNV-Bedarf berücksichtigt.

- **Wären für die Spitzenzeiten auch 50m lange Züge bei gleicher Taktung ausreichend.**
 - *Laut RTW GmbH kann das prognostizierte ÖPNV-Potential mit dem vorgesehen 30-Minuten-Takt der RTW nicht mit 50m-Zügen abgewickelt werden.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (6.4) - Nachlauf

Für die Verlängerung der RTW ins Birkengewann wurde alternativ der Einsatz von Bussen geprüft. Dazu wurden neben den Einwohner- und Pendlerverkehren (ca. 4.400 Kfz/24h) auch P+R-Verkehre (ca. 1.400 Kfz/24h) als zusätzlicher ÖPNV-Bedarf berücksichtigt.

- Welche Auslastung haben die X-Busse heute, in den Spitzenstunden auf der Strecke, die für die RTW geplant wird? Ist langfristig damit zu rechnen, dass nach Inbetriebnahme der RTW das Busangebot auf der Strecke eingeschränkt wird ?
 - Antwort kvgOF mbH: Der kvgOF liegen leider keine Nachfragewerte für den angeforderten Streckenabschnitt für die Linien X17 und X19 vor, da es sich hierbei um Verbundbuslinien des RMV handelt. Auf Nachfrage beim RMV wurden der kvgOF folgende Werte zur Verfügung gestellt:
 - X17 und X19 haben werktäglich zusammen ca. 8.500 Fahrgäste.
 - Mit Inbetriebnahme der RTW ist vorgesehen, die bestehenden X-Buslinien (X17/X19) einzukürzen. Dies wurde seitens des RMV auf Nachfrage bestätigt. Aus Sicht der kvgOF ist beim künftigen Linienkonzept neben der Verknüpfung zur RTW auch weiterhin eine Verknüpfung am Bahnhof Neu-Isenburg auf die S-Bahn vorzusehen. Das ergänzende ÖPNV-Netz ist in geeigneter Form auf die RTW abzustimmen.

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

Ergänzende Fragen der CDU-Fraktion vom 28.03.2019 - Nachlauf

Für den Betrieb der RTW sind die Erweiterung der Mobilitätsstation am Bahnhof und die Errichtung einer neuen Mobilitätsstation im Birkengewann vorgesehen.

- Wer soll für den Betrieb (ggfs. inklusive des Service-/ Sicherheitspersonals) der Parkhäuser verantwortlich sein, die Stadt Neu-Isenburg oder die RTW GmbH ?

- Antwort RTW GmbH:

Der Betrieb der Parkhäuser kann nur in der kommunalen Verantwortung liegen.

Die RTW GmbH ist kein Parkhausbetreiber.

Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Verkehr

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH



VERKEHRSPLANUNG

Köhler und Taubmann GmbH

Verkehrstechnik

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

Fragen der Fraktion Bündnis 90/ DIE GRÜNEN vom 15.04.2019 (1)

Wird der ÖV-Eingriff, also die Priorität der RTW gegenüber den anderen Verkehrsträgern bei Feuerwehr-Alarmfahrten an Übergängen oder Kreuzungen außer Kraft gesetzt ?

- *Selbstverständlich muss bei einer Alarmfahrt auch die RTW den Sicherheitskräften Vorrang gewähren. Die „Feuerwehr“-Steuerung ist dementsprechend auch gegenüber der ÖPNV-Beschleunigung an den Knotenpunkten bevorrechtigt.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Fragen der Fraktion Bündnis 90/ DIE GRÜNEN vom 15.04.2019 (2)

Fällt eine Sondersteuerung der LSA für Alarmfahrten der Feuerwehr auch in durch die RTW-bedingte Änderungen und werden dementsprechend die hierfür entstehenden Kosten durch die RTW GmbH übernommen ?

- Die „Feuerwehr“-Steuerung ist bereits heute Bestandteil der bestehenden Lichtsignalprogramme. Diese ist ebenso wie die „normale“ Kfz-Steuerung im Zusammenhang mit der RTW-Realisierung anzupassen. Dementsprechend werden diese Änderungen auch den RTW-bedingten Folgemaßnahmen zugeordnet.

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

Fragen der Fraktion Bündnis 90/ DIE GRÜNEN vom 15.04.2019 (5)

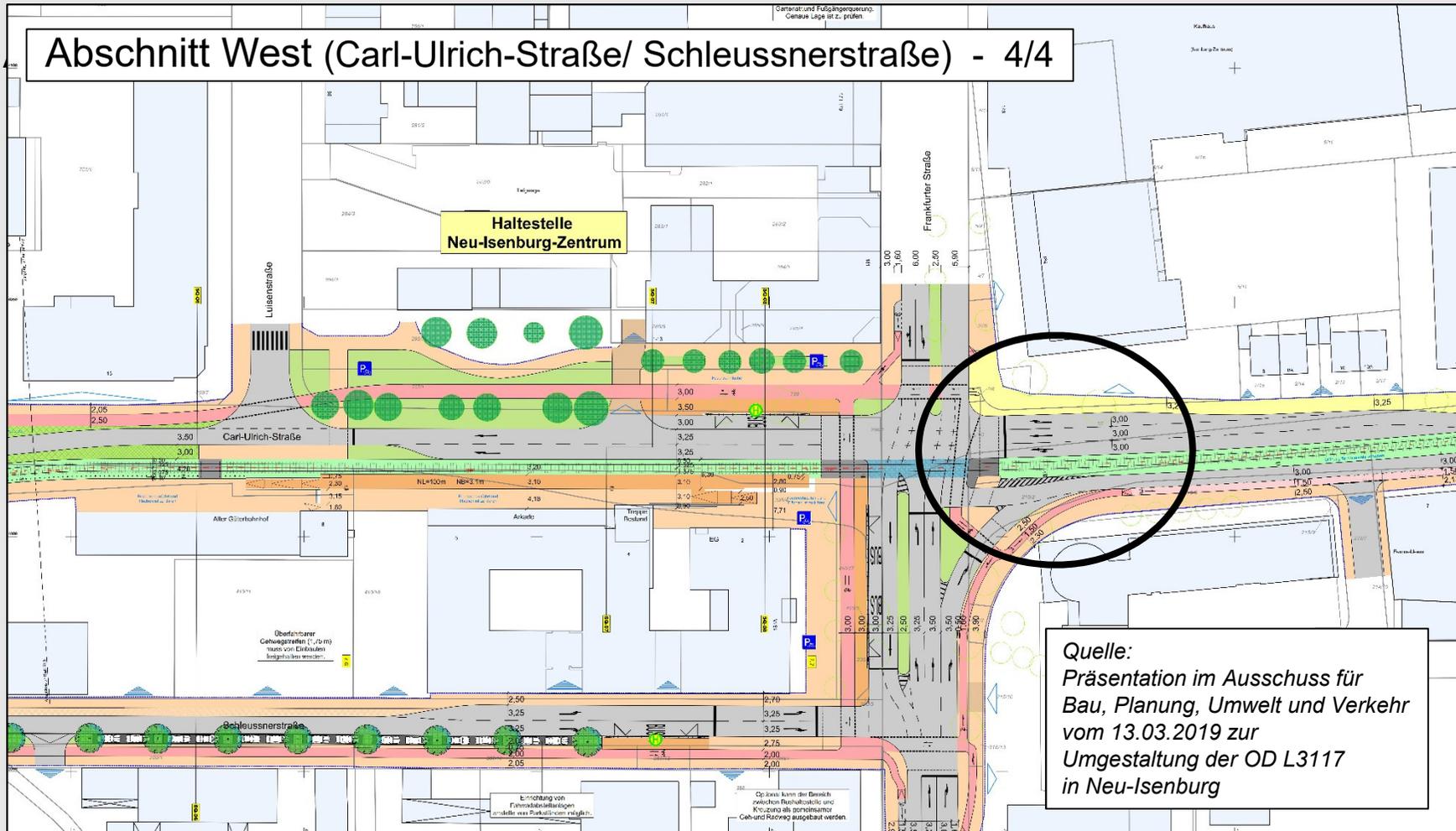
In der Simulation wurde die Linksabbiegerspur an der Kreuzung Frankfurter Straße / Friedhofstraße aus Richtung Osten im Hauptverkehrszeit-Szenario durch drei Pkw genutzt. Lässt sich dieses überschaubare Verkehrsaufkommen nicht auch über eine gemeinsame Geradeaus-Linksabbiegespur abdecken, um einen durchgehenden Fahrradstreifen auf der nördlichen Friedhofstraße gewährleisten zu können ?

- *Die Linksabbieger aus Richtung Osten werden an diesem Knotenpunkt bereits über einen Mischstreifen abgewickelt (kombinierter Geradeaus- und Linksabbiegestreifen).*
- *Demnach sind zwei Geradeausstreifen (aus Richtung Friedhofstraße in Richtung Carl-Ulrich-Straße) vorhanden, die für eine leistungsfähige Abwicklung des Kfz-Verkehrsaufkommens an diesem Knotenpunkt benötigt werden.*
- *Eine separate Radverkehrsanlage (Radfahrstreifen) ist aufgrund der räumlichen Zwangspunkte nicht möglich. Stattdessen erfolgt in diesem Abschnitt eine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern auf Gehwegniveau.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Abschnitt West (Carl-Ulrich-Straße/ Schleussnerstraße) - 4/4



Quelle:
Präsentation im Ausschuss für
Bau, Planung, Umwelt und Verkehr
vom 13.03.2019 zur
Umgestaltung der OD L3117
in Neu-Isenburg

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Fragen der CDU-Fraktion vom 16.04.2019 (3.1)

Im Nachgang zur letzten Bauausschusssitzung wurde von RTW-Kritikern die Aussagefähigkeit der Simulation in Zweifel gezogen, die angeblich ein Zusammenschnitt der einzelnen Kontenpunkt-betrachtungen, aber keine durchgängige Simulation des Verkehrsnetzes darstelle ?

- Ist der gezeigte Simulationsfilm eine wie in der Drucksache 1346 beschriebene mikroskopische Simulation, die die Wechselwirkungen von Knotenpunkten untereinander im Netzkontext sowie zwischen Steuerung und Verkehrsablauf erfasst oder ein Zusammenschnitt von Einzelbetrachtungen der Knotenpunkte ?
 - *Die mikroskopische Simulation betrachtet eine ganzheitliche Streckenführung vom Knotenpunkt L3117 (Carl-Ulrich-Str.)/ Kurt-Schumacher-Str. im Westen bis zu der östlichen Anschlussstelle der BAB 661 (KP L3117/ Rampe A661).*
 - *Dieser Untersuchungsraum berücksichtigt die Wechselwirkungen der Knotenpunkte im Netzzusammenhang (kein Zusammenschnitt einzelner Knotenpunkte). Die Simulation zeigt den Verkehrsablauf in der maßgebenden Spitzenstunde.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Fragen der CDU-Fraktion vom 16.04.2019 (3.2)

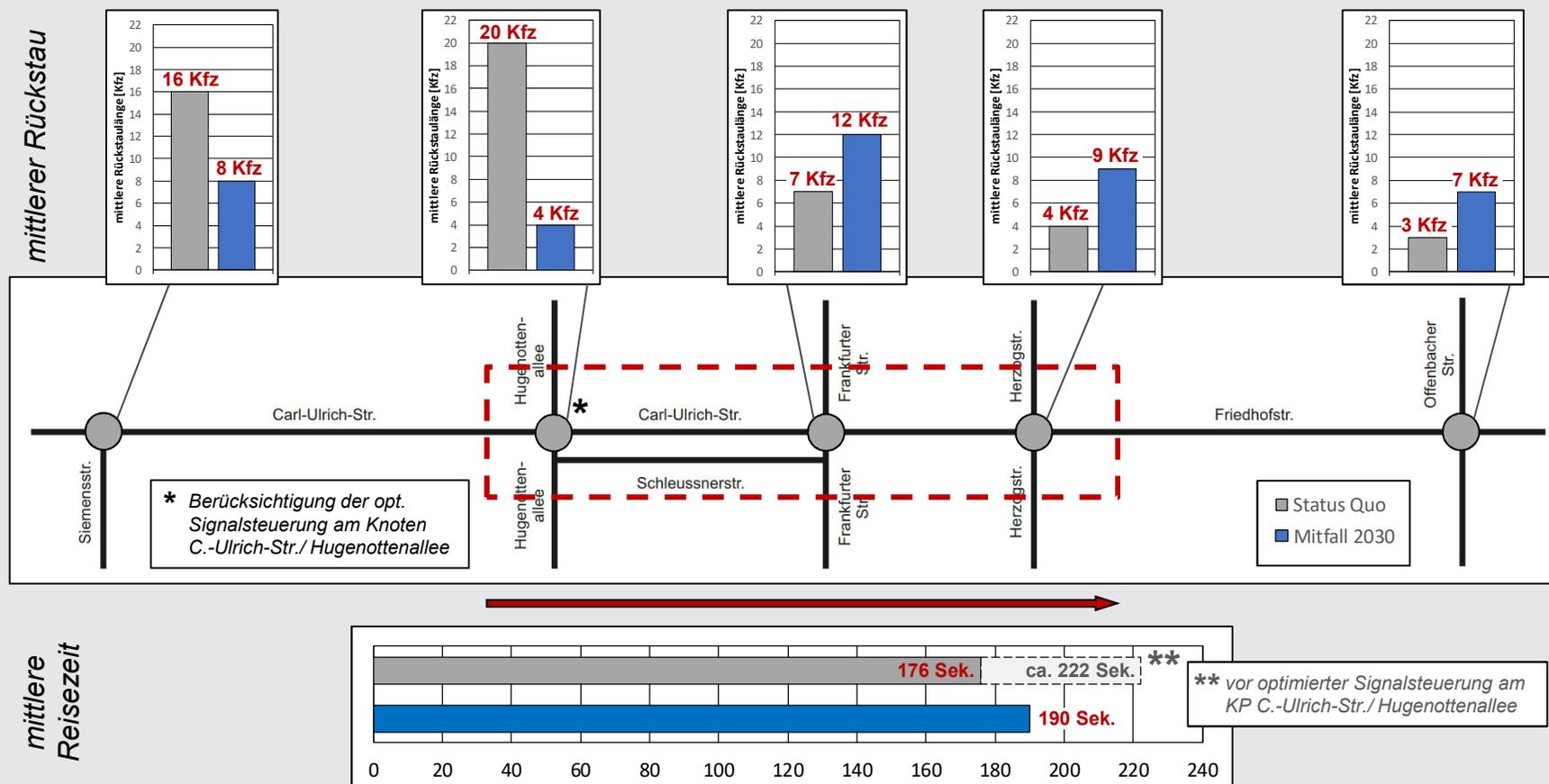
Im Nachgang zur letzten Bauausschusssitzung wurde von RTW-Kritikern die Aussagefähigkeit der Simulation in Zweifel gezogen, die angeblich ein Zusammenschnitt der einzelnen Kontenpunkt-betrachtungen, aber keine durchgängige Simulation des Verkehrsnetzes darstelle ?

- Welche Kenngrößen wurden in der gezeigten Simulation berücksichtigt ?
 - Grundlage der Simulation ist der maßgebende Planfall der Verkehrsprognose 2030 (Vorzugsvariante SEK mit zwei Mobilitätsstationen) sowie das geeichte Verkehrsmodell auf Grundlage der Status Quo-Erhebungen.
 - Das maßgebende Verkehrsaufkommen zeigt die Abendspitze für den Prognosehorizont.
 - Die Beurteilung der Simulationsergebnisse erfolgt anhand der Kenngrößen Reisezeit und Rückstaulängen.

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



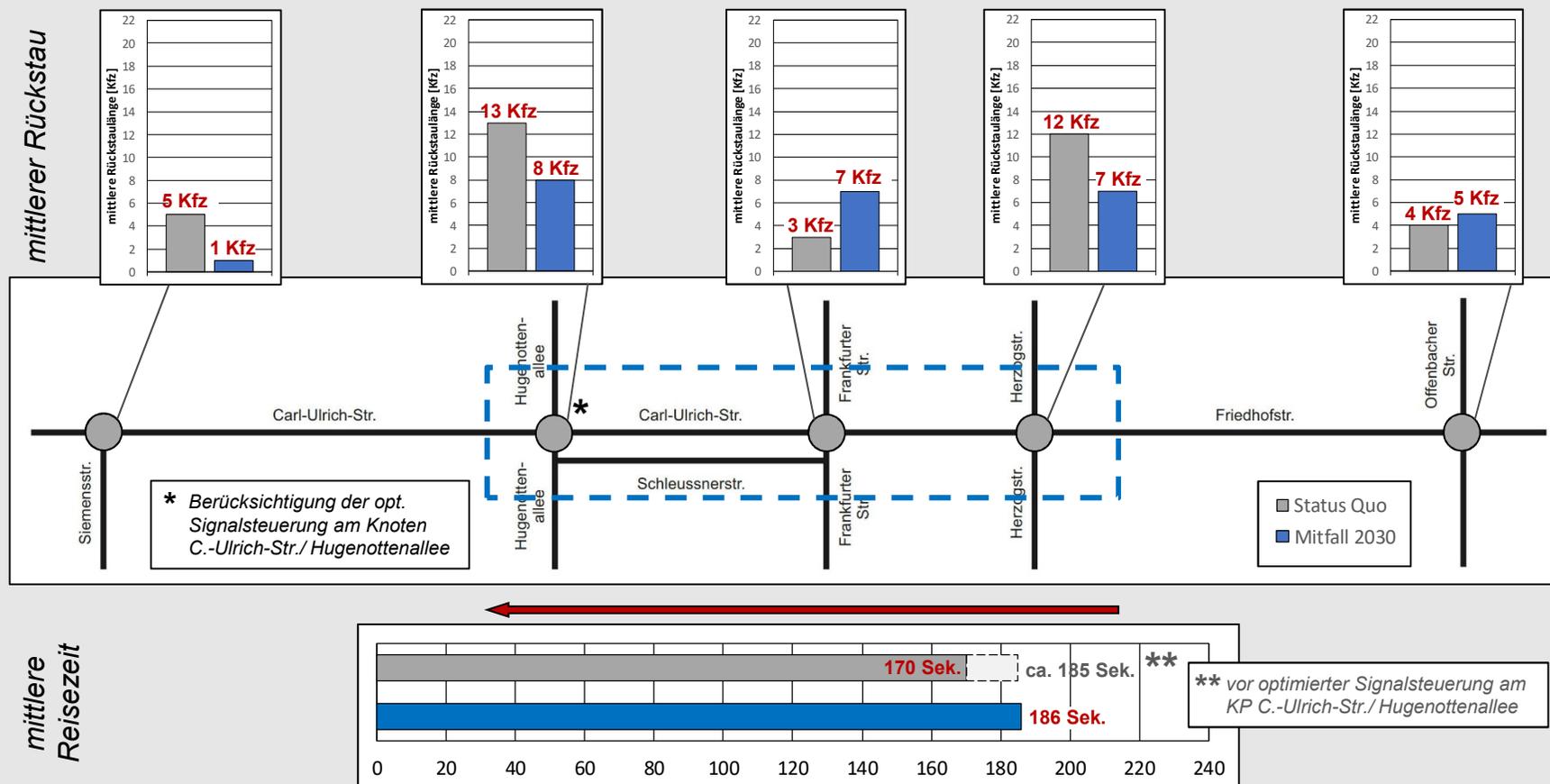
Entwicklung Verkehrsablauf, Fahrtrichtung West ⇒ Ost (Status Quo/ Mitfall)



Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Entwicklung Verkehrsablauf, Fahrtrichtung Ost ⇒ West (Status Quo/ Mitfall)



Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Fragen der CDU-Fraktion vom 16.04.2019 (3.3)

Im Nachgang zur letzten Bauausschusssitzung wurde von RTW-Kritikern die Aussagefähigkeit der Simulation in Zweifel gezogen, die angeblich ein Zusammenschnitt der einzelnen Kontenpunkt-betrachtungen, aber keine durchgängige Simulation des Verkehrsnetzes darstelle ?

- Ist eine dynamische Optimierung bereits Bestandteil der Simulation gewesen, falls nicht, welche qualitativen Aussagen lassen sich für die Berücksichtigung im Vergleich zur aktuellen Simulation ableiten?
 - Die „dynamische Optimierung“ der LSA-Steuerung in der OD L3117 basiert auf teilverkehrsabhängigen, koordinierten bzw. vollverkehrsabhängigen Signalprogrammen, welche in der Simulation vordimensioniert sind.
 - Im Rahmen der signaltechnischen Ausführungsplanung erfolgt ein entsprechendes „Feintuning“ der Signalsteuerung. Hierbei sind noch marginale Verbesserungen zu erwarten.

Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Verkehr

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH



VERKEHRSPLANUNG

Köhler und Taubmann GmbH

Planung

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Fragen der Fraktion Bündnis 90/ DIE GRÜNEN vom 15.04.2019 (3)

Welche Vorteile hätte eine Abstufung der Landesstraße auf eine städtische Straße ? Gibt es hierzu Präzedenzfälle ? In welcher Höhe müssten zum geplanten Umsetzungszeitpunkt 2023 Fördermittel für diverse Maßnahmen, wie die Umgestaltung der Kreuzung zur Hugenottenallee an das Land zurückgezahlt werden ?

- *Eine Abstufung der Landesstraße führt nicht zwangsläufig zu einer Verlegung der BAB A3-Bedarfsumleitung. Eine etwaige Verlegung erfolgt in Abhängigkeit der Anschlussstellensituation an das übergeordnete Straßennetz (BAB 661,...) nur unter Voraussetzung der zuständigen Genehmigungsbehörden (RP Darmstadt/ Lk Offenbach/ Hessen Mobil).*
- *Ein Präzedenzfall sind in diesem Zusammenhang nicht bekannt.*
- *Die Handhabung der erhaltenen Fördermittel ist unabhängig von der Frage der Klassifizierung. Weitergehende Aussagen sind im Zuge einer neuen Fördermittel-Beantragung zu treffen.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Fragen der Fraktion Bündnis 90/ DIE GRÜNEN vom 15.04.2019 (4)

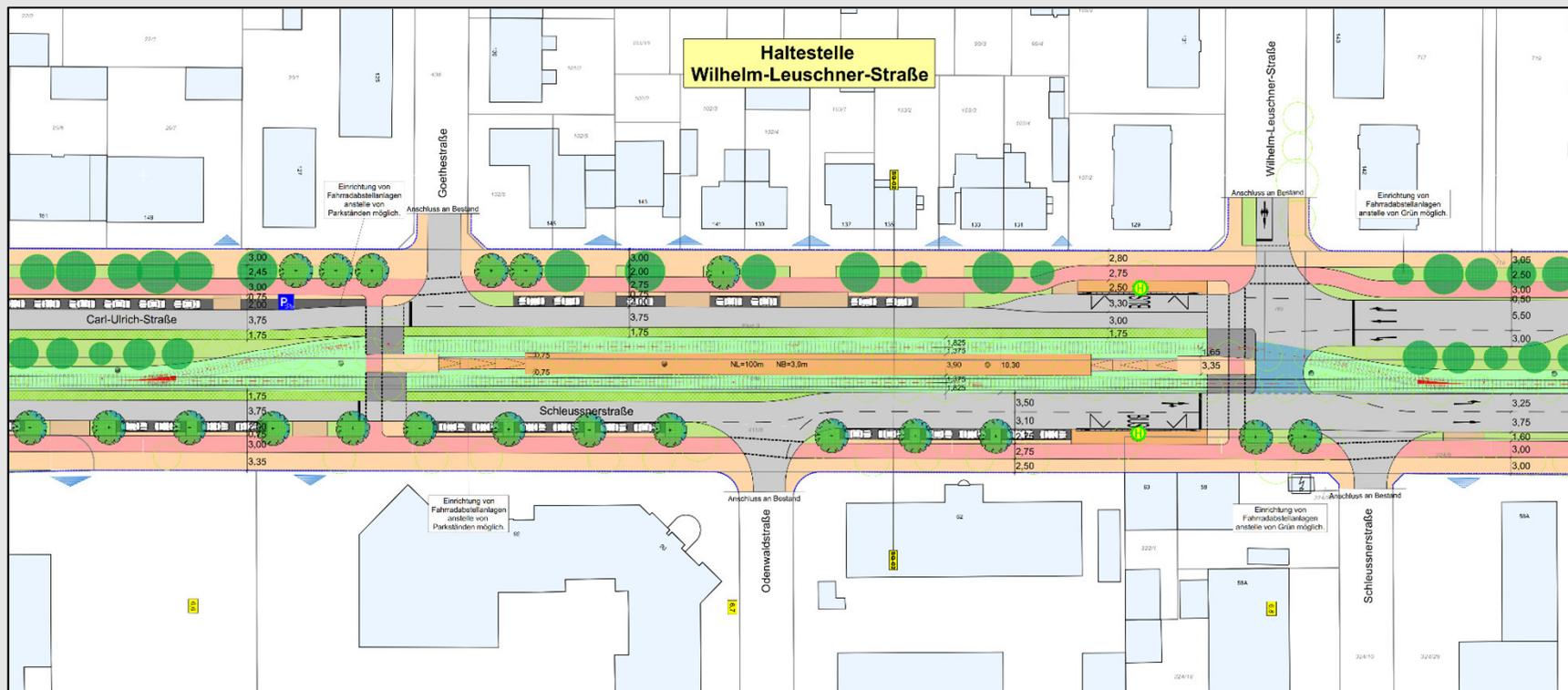
Welche Auswirkungen hat die zweigleisige Haltestelle an der Wilhelm-Leuschner-Straße auf die Anzahl der zu fällenden Bäume, die Breite und Anzahl der Fahrradspuren, die in diesem Bereich ausgewiesenen Parkplätze, sowie die zu erwartenden Kosten ?

- *Ein zweigleisiger Haltestellenbereich bedingt in jedem Fall eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme (Grünstreifen; Bäume) durch die RTW-Verkehrsanlage.*
- *Unter Berücksichtigung der erforderlichen durchgehenden Straßenverkehrsanlagen (Gehwege, Radwege, Richtungsfahrbahnen) geht der zusätzliche RTW-Flächenbedarf zu Lasten des Straßenbegleitgrüns und/oder der öffentlichen Parkstände.*
- *Aufgrund der zweigleisigen Haltestellensituation werden in diesem Bereich die Kosten der RTW-bedingten Folgemaßnahmen ggü. einer eingleisigen Haltestellensituation höher ausfallen. Dementsprechend reduziert sich der Anteil der Stadt Neu-Isenburg.*
- *Nominale Auswirkungen:
Zusätzlicher Entfall von 6 Bestandsbäumen sowie von 3 Längsparkständen (Carl-Ulrich-Str.),
18 Ersatzpflanzungen sind an anderer Stelle zu realisieren.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Abschnitt West (Haltestelle Wilhelm-Leuschner-Str., Variante 2-gleisig)



Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (3) - Nachlauf

Für den Engstellenbereich in der Friedhofstrasse ist aufgrund von Platzmangel in der vorgelegten Variante eine städtebaulich weniger attraktive Positionierung der Oberleitungsmasten im Straßenseitenraum und eine Überspannung des Straßenraums vorgesehen.

- **Wie könnte eine oberleitungsfreier Betrieb realisiert werden ?**
 - *Prinzipiell ist ein oberleitungsfreier Betrieb mittels sogenannter „Stromschienen“ denkbar.*
 - *Dieses Betriebssystem steht im Gegensatz zu dem derzeit geplanten RTW-Betrieb als sog.: „Zweikreissystem nach EBO bzw. BOStraB“ (auch auf den anderen Streckenabschnitten).*
 - *Antwort RTW GmbH:
Stromschienen können im öffentlichen Straßenraum nicht verwendet werden
(durch bauliche Gegebenheiten sowie aus Gründen der Verkehrssicherheit ist dieser Betrieb in Neu-Isenburg nicht umsetzbar).*
- **Wie könnten mögliche Finanzierungskonzepte dafür aussehen ?**
- **Wie würden sich diese im städtischen Haushalt niederschlagen (grobe Abschätzung) ?**

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Verkehrsangebot

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Fragen der FDP-Fraktion vom 18.03.2019 (5) - Nachlauf

Sind bei Weiterführung der RTW in den Osten der Stadt überhaupt höhere Nutzerzahlen zu erwarten als mit den derzeitigen (Schnellbus-)Linien zum Flughafen (X17, X19) bzw. der durchgehenden Busverbindung OF-95? Führt die RTW, wenn es in deren Folge zur Kürzung bzw. Streichung von Buslinien kommt, nicht eher zu rückläufigen Nutzerzahlen ?

- Antwort kvgOF mbH:

Aus Sicht der kvgOF werden Schienenverkehre wie die RTW wegen der direkteren und schnelleren Linienführung sowie des höheren Komforts besser nachgefragt als straßengebundene Verkehre. Dies sollte im erstellten Verkehrsmodell und den darin prognostizierten Nachfragewerten entsprechend erkennbar sein.

Das ergänzende ÖPNV-Netz ist somit in geeigneter Form auf die RTW abzustimmen, so dass ein funktionierender und komfortabler Umstieg an zentralen Punkten auf Verkehrsmittel bestehender Relationen möglich ist.

Hierzu sind geeignete „Mobilitätsstationen“ zu entwickeln.

Eine Streichung von Buslinien ist nach Inbetriebnahme der RTW nach aktuellen Stand nicht vorgesehen, lediglich Einkürzungen und Linienweganpassungen. Dies wurde auch auf Nachfrage beim RMV bestätigt.

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (12) - Nachlauf

Ist es möglich, auf Basis der heute geplanten RTW Strecke bis in das Birkengewann, die Strecke bis Gravenbruch oder sogar bis Heusenstamm weiterführen zu können ?

- Wenn ja, welche Änderungen würden sich für die Streckenführung durch Neu-Isenburg ergeben ?
 - *Prinzipiell erscheint eine Verlängerung nach Osten möglich. Hierbei hätte dann die derzeitige Endhaltestelle „Birkengewann“ eine vergleichbare Funktion im Fahrplanbetrieb wie die derzeitige Haltestelle „Wilhelm-Leuschner-Straße“ als Begegnungsstelle von entgegenkommenden Zügen auf einer eingleisigen Trassenführung.*
 - *Antwort RTW GmbH:
Die RTW ist ein regionales Verkehrskonzept. Insoweit wäre es auch technisch möglich die Strecke über Neu-Isenburg hinaus weiterzuführen.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (13) - Nachlauf

Welche Veränderungen würden bei einem deutlich positiveren Nutzeraufkommen eintreten, als bei der heute prognostizierten Nutzerzahl ?

- In Hinsicht der Taktung ?

- Antwort RTW GmbH:
Eine Taktverdichtung ist grundsätzlich denkbar.

- Veränderung der Strecke (Eingleis-, Zweigleisverkehr) ?

- Antwort RTW GmbH:
Eine Veränderung der Strecke scheidet nach Ansicht der RTW GmbH aufgrund der innerstädtischen Situation aus.

- Zuglänge ?

- Antwort RTW GmbH:
Die maximale Zuglänge beträgt 100m und kann nicht erhöht werden.

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (15) - Nachlauf

Welche Auswirkungen für Neu-Isenburg, hätten eine deutlich geringere Nutzerzahl der RTW, als bei heute prognostizierten Nutzern ?

- **Kosten für die Stadt ?**

- *Antwort RTW GmbH:*

Hinsichtlich der Kosten für die Schieneninfrastruktur hätte eine geringere Nutzerzahl der RTW aus heutiger Sicht keine Auswirkungen.

- **Taktung ?**

- *Antwort RTW GmbH:*

Die Taktung könnte möglicherweise angepasst werden.

- **Sonstige ?**

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (19) - Nachlauf

Ist die eingleisige Trassierung der innerstädtischen RTW-Trasse auch bei einer Verlängerung der RTW Richtung Osten (Gravenbruch, Heusenstamm) bzw. bei einer Taktverkürzung (20 Minuten-/ 15 Minuten-Takt) ausreichend ?

- Antwort RTW GmbH:

Ob und inwieweit die Trassierung im innerstädtischen Bereich bei einer Verlängerung der RTW Richtung Osten ausreichend ist, wäre in Abhängigkeit des konkreten Betriebskonzeptes zu prüfen.

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Fragen der FWG-Fraktion vom 27.03.2019 (1) - Nachlauf

Ist die 30-Minuten-Taktung bedingt durch die Eingleisigkeit der RTW ?

- Antwort RTW GmbH:

*Der 30-Minuten-Takt ist nicht durch die Eingleisigkeit der RTW bedingt,
sondern durch das vorgegebene Betriebskonzept.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Fragen der FWG-Fraktion vom 27.03.2019 (2) - Nachlauf

Sofern es die Nachfrage in mittlerer/ ferner Zukunft erfordert, ist auch eine 15 oder 20 Minuten-Taktung im RTW-Bahnverkehr durch Neu-Isenburg möglich ?

- Antwort RTW GmbH:

Eine Taktverdichtung wäre anhand des konkreten Betriebskonzeptes zu prüfen.

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Fragen der FWG-Fraktion vom 27.03.2019 (3) - Nachlauf

Inwiefern fallen die X-Buslinien weg, wenn die RTW im Abzweig Neu-Isenburg kommt ?

Fallen ggf. beide X-Buslinien weg ?

- Antwort kvgOF mbH:

Mit Inbetriebnahme der RTW ist lediglich vorgesehen, die bestehenden X-Buslinien (X17/ X19) auf dem Abschnitt Neu-Isenburg - Frankfurt Flughafen einzukürzen. Dies wurde seitens des RMV auf Nachfrage bestätigt.

Aus Sicht der kvgOF ist beim künftigen Linienkonzept neben der Verknüpfung zur RTW auch weiterhin eine Verknüpfung am Bahnhof Neu-Isenburg auf die S-Bahn vorzusehen. Hierfür sind geeignete „Mobilitätsstationen“ zu entwickeln.

Das ergänzende ÖPNV-Netz ist in geeigneter Form abzustimmen.

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Fragen der FWG-Fraktion vom 27.03.2019 (10) - Nachlauf

Wenn die RTW kommt, entfällt die S2 und S3. Welche Verbindung bleibt von Neu-Isenburg für Ffm/Stadtmitte dann bestehen und in welcher Taktung wird diese verkehren (in beide Richtungen) ?

- Antwort kvgOF mbH:

Die Anpassung im S-Bahn-Netz des RMV stehen nicht im Zusammenhang mit der Realisierung der RTW und sind daher getrennt zu betrachten.

Grundsätzlich ist gemäß Regionalen Nahverkehrsplan des RMV vorgesehen, dass die S-Bahnlinien S3 (Bad-Soden - Darmstadt) und S4 (Kronberg - Langen) im Zuge des Ausbau der S6 in Frankfurt Süd enden.

Stattdessen wird künftig die S6 (Friedberg - Darmstadt) auf der Achse Frankfurt - Darmstadt verkehren. Ein 15-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit ist weiterhin vorgesehen.

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Fragen der Fraktion DIE LINKE vom 27.03.2019 (7) - Nachlauf (1)

Spätestens mit Inbetriebnahme der RTW sollen die bisherigen S-Bahnlinien S3 und S4 am Südbahnhof in Frankfurt enden. Dafür soll dann die S6 bis Darmstadt verlängert werden. Es werden somit zwei S-Bahnlinien durch eine ersetzt.

- Ist mit der Umstellung sichergestellt, dass die Bevölkerung im Westkreis Offenbach, die an der Strecke der S3/S4 wohnt, auch zukünftig in der gleichen Taktung in die Frankfurter Innenstadt fahren kann ?

- Antwort kvgOF mbH:

Im Regionalen Nahverkehrsplan ist niedergeschrieben, dass die S3/ S4 zukünftig durch die S6 an die Innenstadt Frankfurt in gleicher Taktung angebunden sind. Dies wurde noch einmal durch den RMV bestätigt (siehe Kapitel ÖPNV-Standards 3.2.2, S.73, RNVP).

Ist damit zu rechnen, dass von den Linien S3 - S6 nach Fertigstellung der RTW eine oder mehrere nicht mehr durch den Tunnel unter der Frankfurter Innenstadt fahren werden ?

- Antwort kvgOF mbH:

Im Regionalen Nahverkehrsplan ist niedergeschrieben, dass dies nicht der Fall sein wird. Dies wurde noch einmal durch den RMV bestätigt (s. Kapitel Angebotskonzepte 5.2.1, S.137, RNVP).

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

Fragen der Fraktion DIE LINKE vom 27.03.2019 (7) - Nachlauf (2)

Spätestens mit Inbetriebnahme der RTW sollen die bisherigen S-Bahnlinien S3 und S4 am Südbahnhof in Frankfurt enden. Dafür soll dann die S6 bis Darmstadt verlängert werden. Es werden somit zwei S-Bahnlinien durch eine ersetzt.

- Gibt es bereits Planungen den Schnellbusbetrieb der Linien X17 und X19 nach Inbetriebnahme der RTW einzustellen bzw. einzuschränken ?

- Antwort kvgOF mbH:
vgl. Folie 41

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Regionaltangente Ost

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Fragen der FDP-Fraktion vom 18.03.2019 (8) - Nachlauf

Schon seit langer Zeit wird die Idee einer Ringverbindung um Frankfurt herum diskutiert. Die RTW-Verlängerung bis ins Birkengewann könnte erst dann sinnvoll und wirtschaftlich sein, wenn damit die Möglichkeit geschaffen wird, eine mögliche zukünftige RTO (Regionaltangente Ost) anzubinden. Reicht für das Fernziel einer Ringverbindung bzw. der Anbindung an eine RTO die Eingleisigkeit im Neu-Isenburger Stadtgebiet aus ?

- siehe Folie 35

- Antwort RTW GmbH:

Ob und inwieweit die Eingleisigkeit im Neu-Isenburger Stadtgebiet für das Fernziel einer Ringverbindung ausreicht, wäre ebenfalls anhand des konkreten Betriebskonzeptes zu prüfen.

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Fragen der FDP-Fraktion vom 18.03.2019 (9) - Nachlauf

Falls die Eingleisigkeit für den unter 8. genannten Fall einer Weiterführung über das Birkengewann hinaus nicht ausreicht, ist denn die aktuelle Planung - insbesondere im Hinblick auf die Dimensionierung der Schienenunterführung am Neu-Isenburger Bahnhof - überhaupt zukunftssicher ?

- Siehe Folie 46

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (8) - Nachlauf

Auf regionaler Ebene wird über eine mögliche Regionaltangente Ost und unter anderem über einen Ringschluss über die Weiterführung der RTW über Gravenbruch bis Heusenstamm als eine mögliche Option gesprochen.

- Auf welche Elemente der vorgelegten Planung, wenn überhaupt, würde sich ein solcher Ringschluss zur RTO auswirken (Taktung/ Zuglänge/ Anzahl der Gleise) ?
- Für den Ringschluss zwischen RTW und RTO wird auch eine Verbindung zwischen Offenbach und Frankfurt diskutiert, ist eine zukünftige Verlängerung der RTW in Richtung Gravenbruch überhaupt realistisch ?

- siehe Folie 46

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Finanzierung

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

Fragen der Fraktion Bündnis 90/ DIE GRÜNEN vom 15.04.2019 (6)

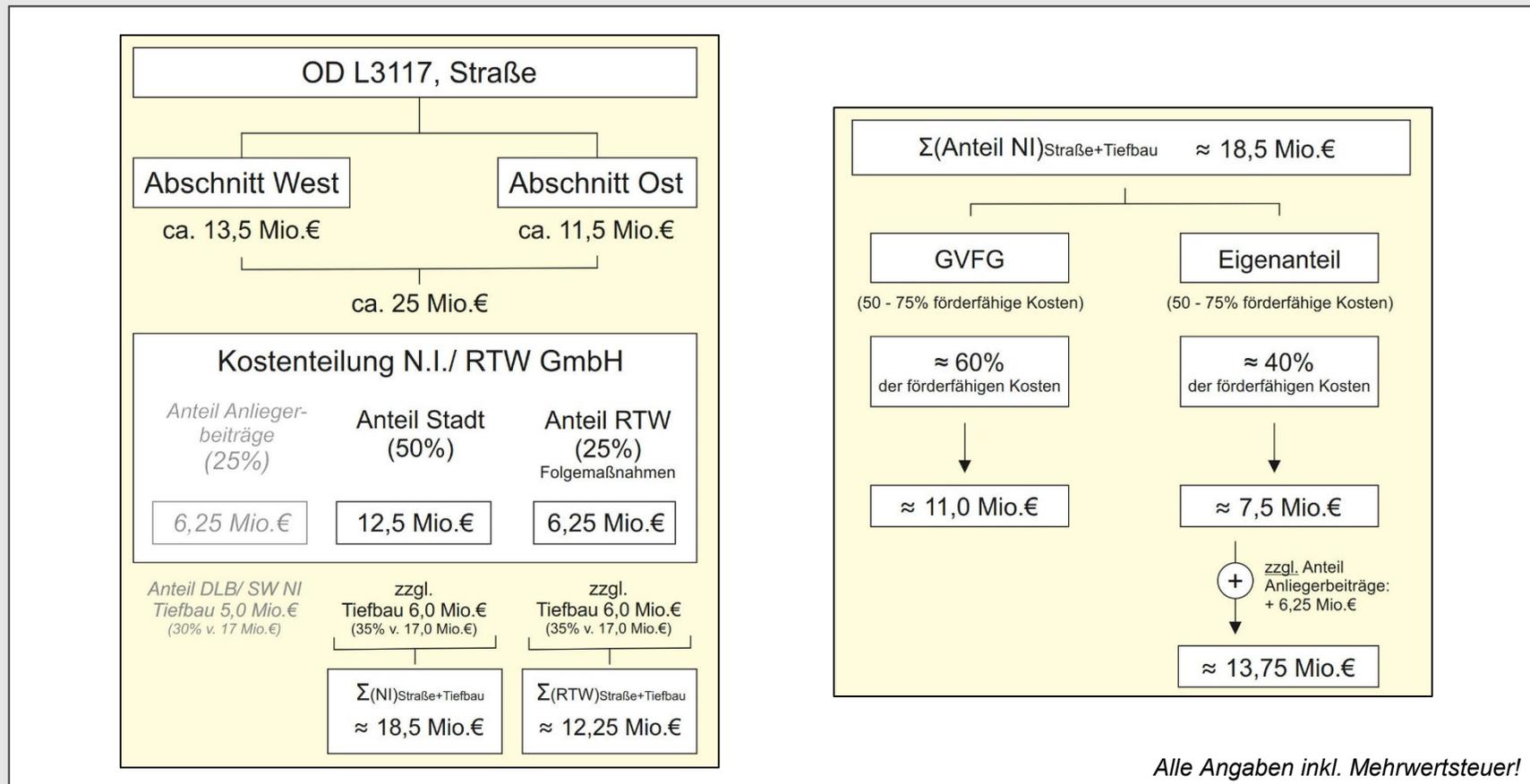
Wir bitten um eine zusammenfassende und vergleichende Darstellung der Kosten.

- Welche Kosten entstehen ohne die RTW Planung/ -verlängerung ?
 - Antwort: vgl. Folie 53
- und welche Kosten entstehen durch die RTW (bis zum Stadttor und mit Verlängerung ins Birkengewann) ?
 - Antwort: vgl. Folie 54
- Für den Betrieb sollte noch einmal das Finanzierungssystem des RMV dargestellt werden.
 - Antwort: RTW GmbH

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



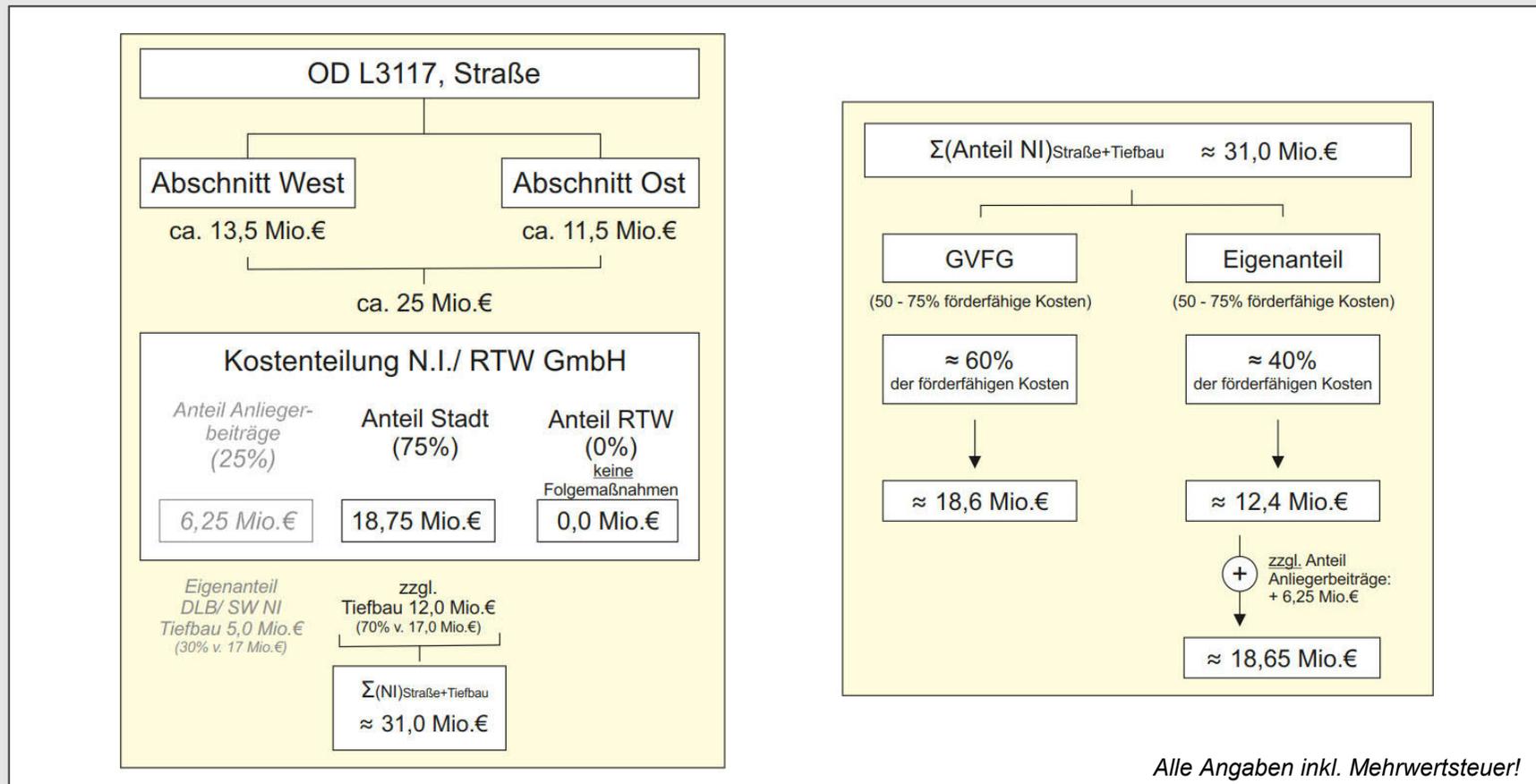
Finanzierungsstruktur - Umgestaltung OD L3117 mit RTW (1. Annahme)



Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Finanzierungsstruktur - Umgestaltung OD L3117 ohne RTW (1. Annahme)



Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Finanzierungsstruktur - Schlussfolgerung

Wenn eine Umgestaltung der OD L3117 ohne RTW erfolgen würde, dann wäre aufgrund des fehlenden Folgemaßnahmenanteils der RTW letztlich die Förderhöhe der Straßenverkehrsanlage um ca. 2,5 Mio.€ geringer. Dementsprechend würde sich der Eigenanteil der Stadt Neu-Isenburg erhöhen.

- OD L3117 mit RTW:

- Anteil RTW-Folgemaßnahmen (Straße: 6,25 + Tiefbau: 6,0)	12,25 Mio.€
- ÖV-Förderung (80%)	9,80 Mio.€
- Eigenanteil für Folgemaßnahmen (RTW GmbH)	2,45 Mio.€

- OD L3117 ohne RTW:

- zusätzlicher städtischer Anteil (Straße: 6,25 + Tiefbau: 6,0)	12,25 Mio.€
- Förderung Straße (60%)	7,35 Mio.€
- zusätzlicher Eigenanteil (Stadt Neu-Isenburg)	4,90 Mio.€

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Finanzierungsstruktur - Schlussfolgerung

Die Verlängerung des RTW-Abschnitts PFA Süd 2 ins Birkengewann erhöht den Eigenanteil der Stadt Neu-Isenburg um ca. 400.000 € (ggü. PFA Süd 2 bis Stadttor)

- RTW bis Birkengewann:

- Investitionskosten ca. 49,0 Mio.€
- Abschlag i.Z. Förderobergrenzen 5 – 10% (ca. 4,0 Mio.€)
Förderfähige Kosten ca. 45,0 Mio.€
- Förderung 80%/ Eigenanteil (RTW-Gesellschafter) 20% (9,0 + 4,0 Mio.€)

- Anteil Stadt Neu-Isenburg (gem. RTW-Schlüssel)	6,756% v. 13,0 Mio.€ = ca. 900.000 €
--	--------------------------------------

- RTW bis Stadttor:

- Investitionskosten ca. 27,0 Mio.€
- Abschlag i.Z. Förderobergrenzen 5 – 10% (ca. 2,0 Mio.€)
Förderfähige Kosten ca. 25,0 Mio.€
- Förderung 80%/ Eigenanteil (RTW-Gesellschafter) 20% (5,0 + 2,0 Mio.€)

- Anteil Stadt Neu-Isenburg (gem. RTW-Schlüssel)	6,756% v. 7 Mio.€ = ca. 500.000 €
--	-----------------------------------

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Fragen der CDU-Fraktion vom 16.04.2019 (2)

Die Kosten für die Verlängerung der RTW nach Neu-Isenburg belaufen sich gemäß der Aufstellung in der Bauausschusssitzung vom 10.04.2019 auf ca. 49 Mio. €. Der von Neu-Isenburg zu tragende Anteil beläuft sich nach Abzug der förderfähigen Anteile und gemäß des städtischen Gesellschafteranteils auf 0,9 Mio. €. In der Bauausschusssitzung wurden von Herrn Amann Gesamtkosten in Höhe von ca. 800 Mio. € genannt.

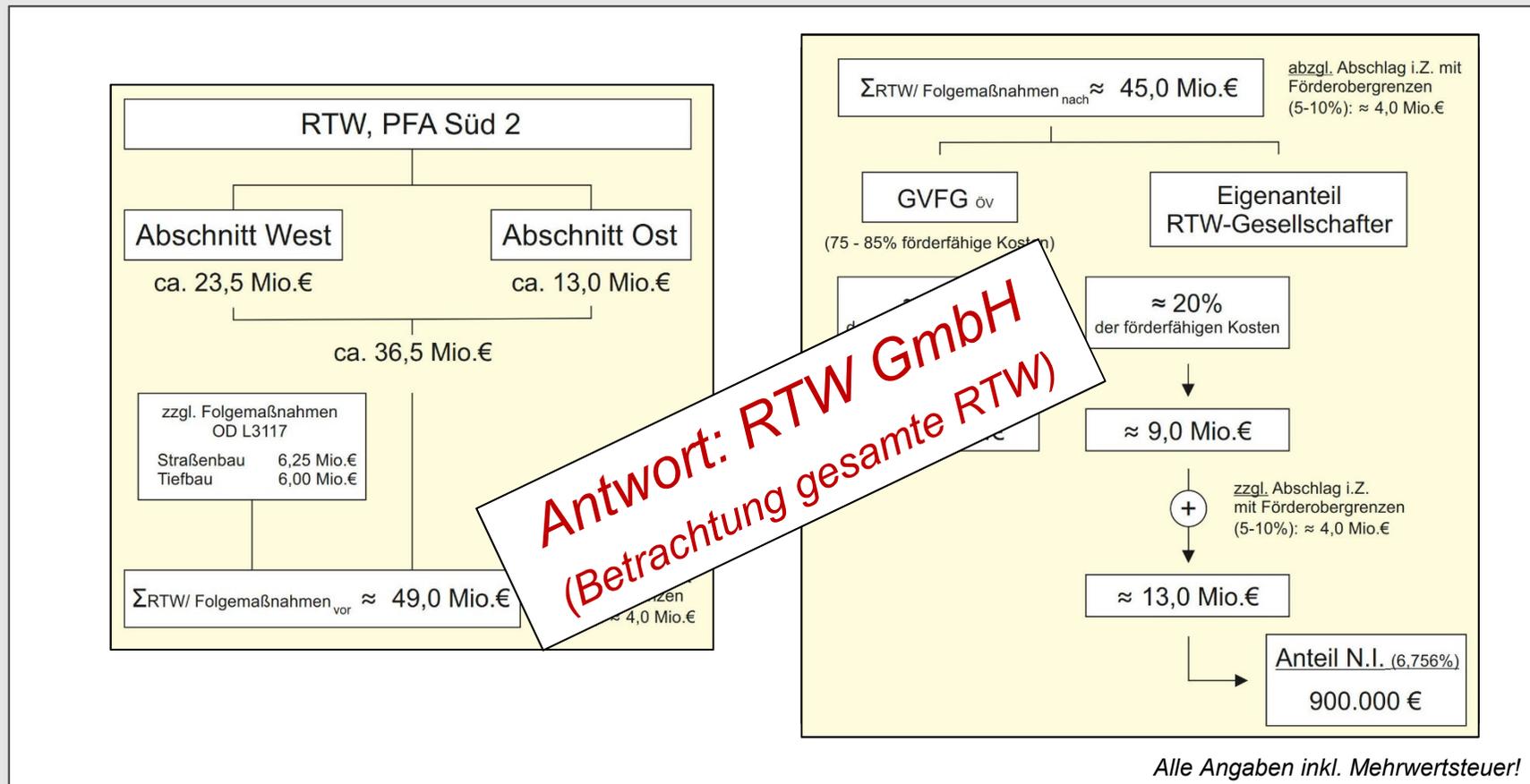
- Sind in diesen Kosten bereits die nicht förderfähigen Kosten für die Anschaffung der Fahrzeuge enthalten ?
- Welche Gesamtinvestitionskosten ergeben sich für die Stadt Neu-Isenburg zur Finanzierung der RTW ?
- Wie werden diese Kosten im städtischen Haushalt abgebildet (Kapitalerhöhung der RTW GmbH, Finanzierung über mehrere Jahre mit Bürgschaften der Gesellschafter, ... ?
- Mit welchem jährlichen Betriebskostenzuschuss ist für die Gesellschafter zu rechnen ?

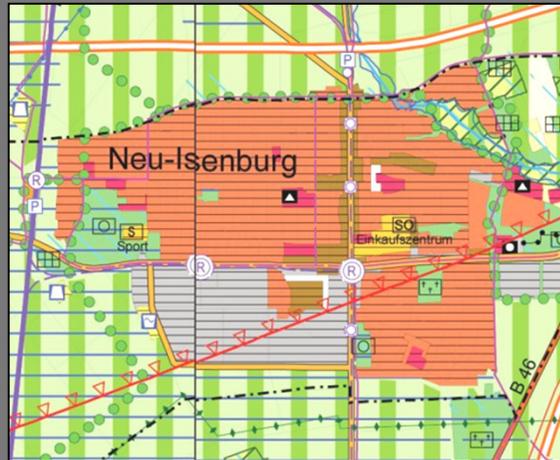
- vgl. Folie 56

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg



Finanzierungsstruktur - RTW, PFA Süd 2 (1. Annahme)





Habermehl & Follmann Ing.-GmbH
Büro Rhein-Main
Frankfurter Straße 79
63110 Rodgau
Tel.: 06106 – 85 25 - 60

Verkehrsplanung Köhler und Taubmann
VKT GmbH - Büro Frankfurt
Hanauer Landstr. 145
60314 Frankfurt/ Main
Tel.: 069 – 40 58 69 80