HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Verkehr vom 10.04.2019

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

- Fragen und Beratung zum Vorentwurf/ Verkehrsprognose 2030 -

Stadt
Neu-Isenburg

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Themenbereiche

1.	*Stadtentwicklungskonzept Mobilität*	*(6 Fragen)*
2.	*Park & Ride*	*(12 Fragen)*
3.	*Verkehrstechnik*	*(9 Fragen)*
4.	*Planung*	*(18 Fragen)*
5.	*Verkehrsangebot*	*(11 Fragen)*
6.	*Regionaltangente Ost*	*(4 Fragen)*
7.	*Finanzierung*	*(7 Fragen)*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Stadtentwicklungskonzept Mobilität

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der FDP-Fraktion vom 18.03.2019 (3)

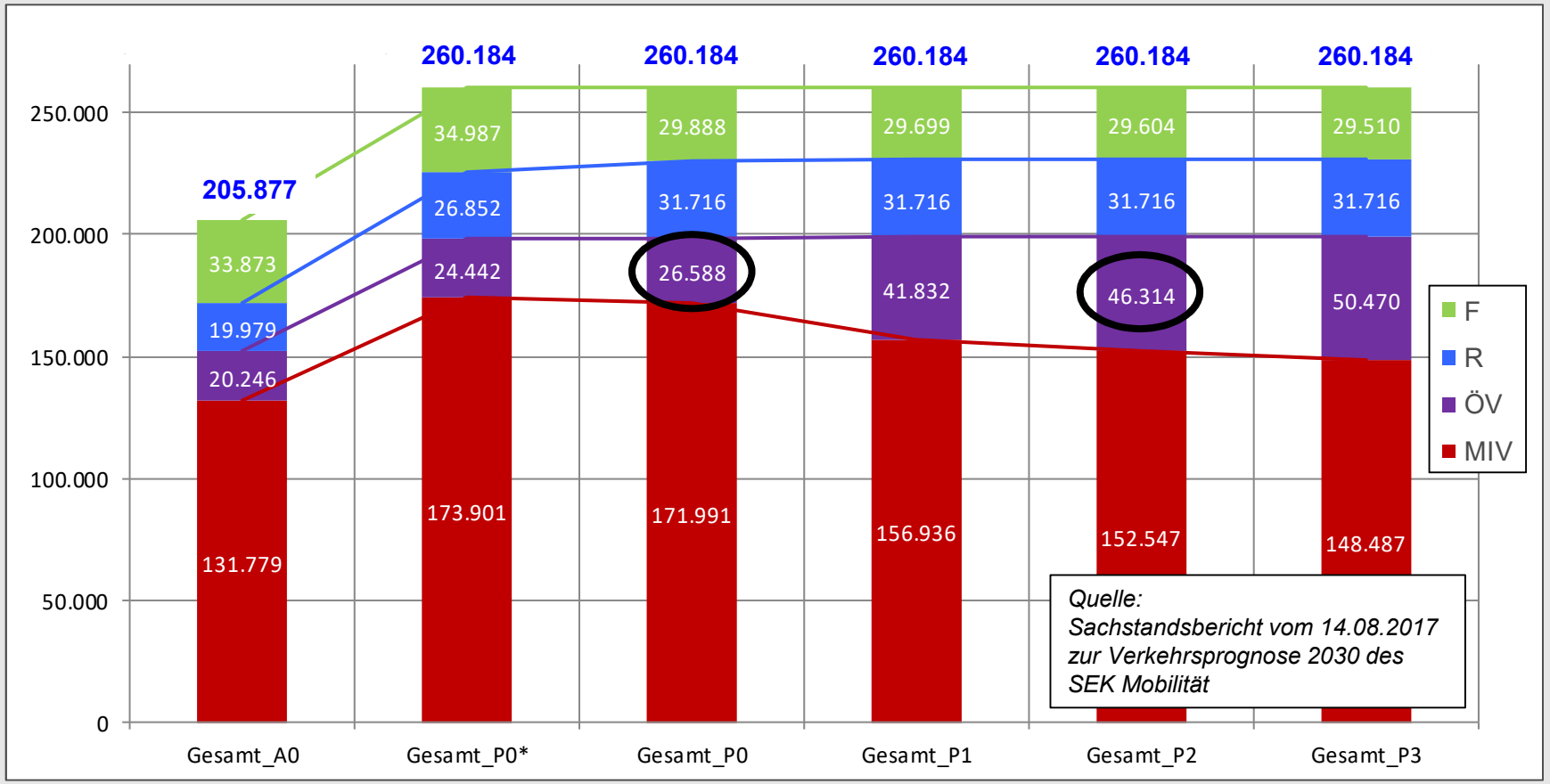
Ist es möglich, eine Prognose der Nutzerzahlen (Ein-/ Aussteiger) der insgesamt fünf RTW-Haltestellen im Stadtgebiet (vom Bahnhof bis zum Birkengewann) vorzunehmen ?

- *Die SEK-Prognose zeigt in einer Differenzbetrachtung (Stufe II zu Stufe 0) das zusätzliche Fahrgastaufkommen im ÖPNV unter Berücksichtigung einer verlängerten RTW (Modal Split: +19.500 Wege/24h, vgl. Folie 5).*
- *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

HABERMEHL & FOLLMANN INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG Köhler und Taubmann GmbH

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



Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (18)

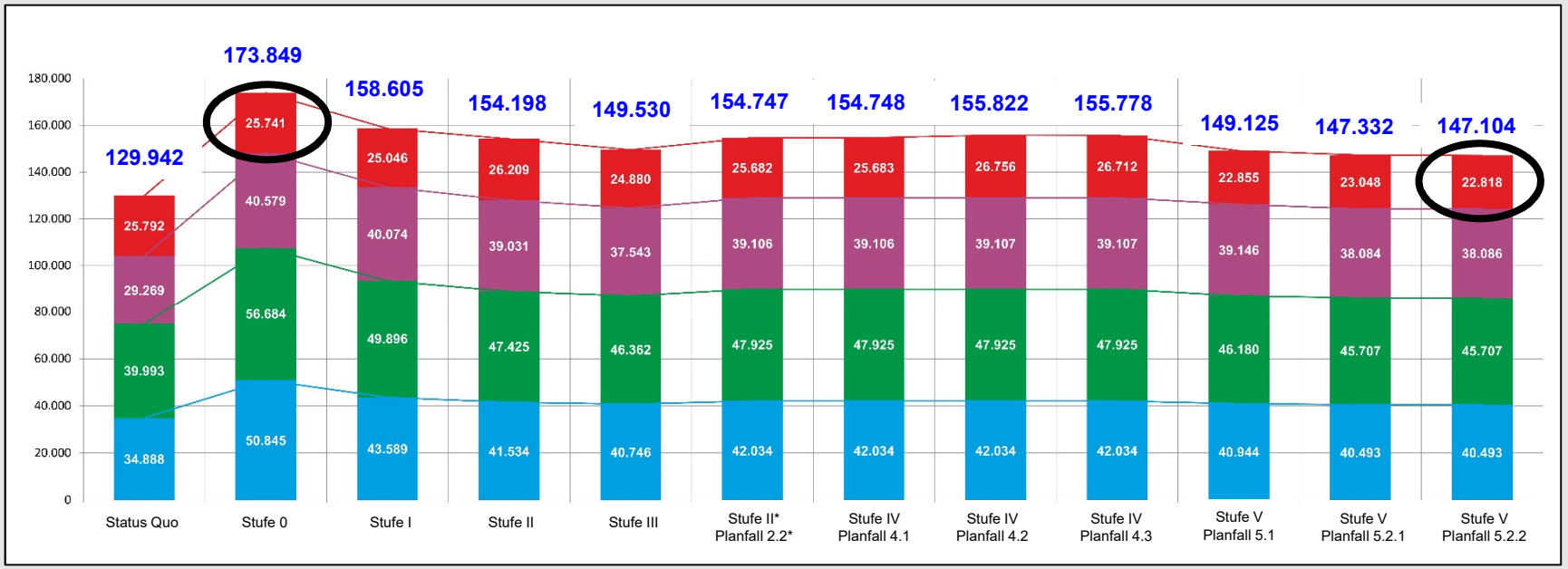
Mit welcher Verlagerungen von Kfz-Verkehrsströmen ist durch die vorgelegte Planung zu rechnen:

- Hinsichtlich der erwünschten Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf Straßen außerhalb des Stadtgebiets ?
  - *Reduzierung des Durchgangsverkehrs um ca. 3.000 Kfz/24h (vgl. Folie 7)*
- Hinsichtlich des innerörtlichen Verkehrs (Schleichverkehr) ?
  - *Verweis auf die Differenzpläne des SEK Mobilität (vgl. Folie 8)*
  - *Punktuelle Unschärfen bei der Abbildung des bezirksscharfen Verkehrsaufkommens (Zellanbindungen)*
- Wie kann einer unerwünschten Verlagerung des innerörtlichen Verkehrs entgegengewirkt werden ?
  - *Der Maßnahmenmix in der Vorzugsvariante SEK Mobilität zielt auf eine gesamtstädtische optimale Organisation des Gesamtverkehrsaufkommens (Stärkung des Umweltverbunds) innerhalb Neu-Isenburgs ab.*
  - *Optimale „Grüne Welle“ im Zuge der Hauptrichtung der OD L3117.*

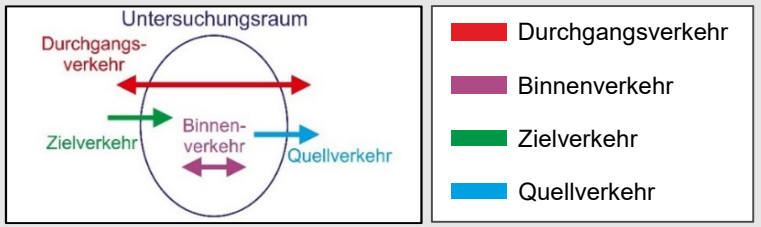
Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG Köhler und Taubmann GmbH

Resümee Planfallvergleich - Kfz-Verkehrsaufkommen Kernstadt [Kfz/24h]



Quelle:
Präsentation im Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Verkehr vom 11.04.2018 zum Schlussbericht 03/2018 zum SEK Mobilität

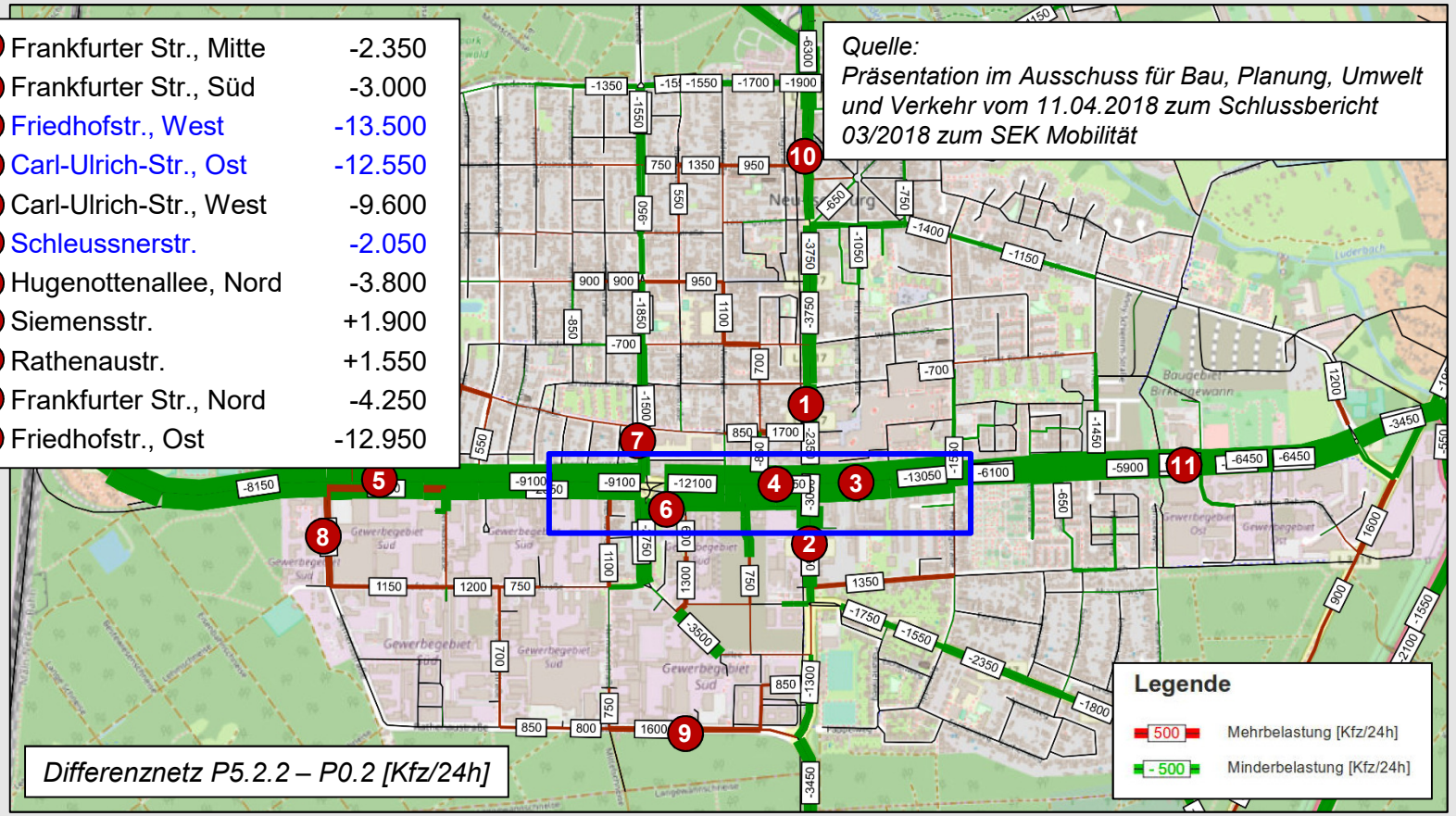


Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG Köhler und Taubmann GmbH

Stufe V (P5.2.2 RTW-Verl., P+R, Netzergänzungen, Optimierung LSA, Parkraummanagement, 1-RV)

1	Frankfurter Str., Mitte	-2.350
2	Frankfurter Str., Süd	-3.000
3	Friedhofstr., West	-13.500
4	Carl-Ulrich-Str., Ost	-12.550
5	Carl-Ulrich-Str., West	-9.600
6	Schleussnerstr.	-2.050
7	Hugenottenallee, Nord	-3.800
8	Siemensstr.	+1.900
9	Rathenaustr.	+1.550
10	Frankfurter Str., Nord	-4.250
11	Friedhofstr., Ost	-12.950



Quelle:
Präsentation im Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Verkehr vom 11.04.2018 zum Schlussbericht 03/2018 zum SEK Mobilität

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der FWG-Fraktion vom 27.03.2019 (5)

Wie wird in Zeiten erhöhten Verkehrsaufkommens auf der einstreifigen Friedhofstraße vermieden, dass der Durchgangsverkehr auf die Offenbacher oder Neuhöfer Straße ausweicht ?

- *Der Maßnahmenmix in der Vorzugsvariante SEK Mobilität führt zu eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs innerhalb Neu-Isenburgs.*
- *Der verbleibende Durchgangsverkehr wird mittels einer optimierten „Grünen Welle“ stadtverträglich im Hauptstraßennetz abgewickelt (vgl. Verkehrssimulation).*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der FWG-Fraktion vom 27.03.2019 (8)

Wie sähe die Verkehrssituation 2030 in Neu-Isenburg aus - ohne eine RTW in/durch Neu-Isenburg ?

- *Die Betrachtung der Verkehrsprognose 2030 ohne RTW zeigt der Prognose-Nullfall, in welchem eine RTW in Neu-Isenburg sowie die weiteren Maßnahmen des SEK Mobilität nicht berücksichtigt sind (vgl. Folie 11+12).*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG Köhler und Taubmann GmbH

Resümee Planfallvergleich - Fahrtenaufkommen Kfz-Verkehr Zentrum

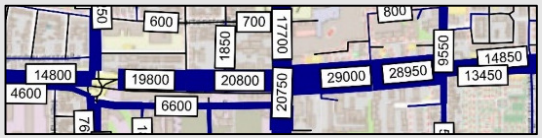
[Kfz/24h]	Carl-Ulrich-Str. Ost	Friedhofstr. West
Status Quo	**19.200**	**23.400**

[Kfz/24h]	Carl-Ulrich-Str. Ost	Friedhofstr. West
Stufe 0 - P0.2	**20.800**	**29.000**

[Kfz/24h]	Carl-Ulrich-Str. Ost	Friedhofstr. West
Stufe I - P1.2	**19.450**	**26.950**
Stufe II - P2.2	**19.450**	**26.700**
Stufe III - P3.2	**19.500**	**26.500**
Stufe II* - P2.2.1*	**19.250**	**26.450**
Stufe II* - P2.2.2*	**19.500**	**26.600**
Stufe IV - P4.1	**19.000**	**26.450**

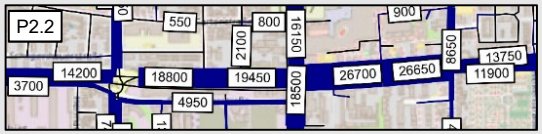
Quelle:
Präsentation im Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Verkehr vom 11.04.2018 zum Schlussbericht 03/2018 zum SEK Mobilität

[Kfz/24h]	Carl-Ulrich-Str. Ost	Friedhofstr. West
Stufe V - P5.1	**15.550**	**17.250**
Stufe V - P5.2.1	**15.450**	**16.950**
Stufe V - P5.2.2	**7.750**	**15.950**



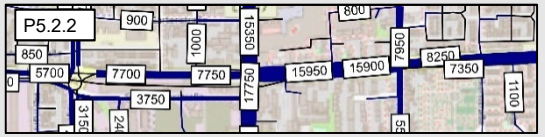
- Prognose-Nullfall -

P0 zeigt eindeutigen Handlungsbedarf (Verkehrszunahme Friedhofstr. + ca. 25%)



- Planfallbetrachtungen P1 bis P4 -

P1 bis P4 zeigen noch keine wesentlichen Entlastungseffekte ggü. Prognose-Nullfall (Verkehrsabnahme Friedhofstr. – ca. 8%)



- Planfallbetrachtung P5 -

P5 zeigt deutliche Entlastungseffekte ggü. Prognose-Nullfall (Verkehrsabnahme Friedhofstr. – ca. 45%)

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG Köhler und Taubmann GmbH

Resümee Planfallvergleich - HBS-Nachweise Zentrum

- Status Quo -

- Prognose-Nullfall -

P0 zeigt eindeutigen Handlungsbedarf (Knotenpunkte überlastet/ QSV = F)

- Planfallbetrachtung P5.1 -

P5.1 zeigt Entlastungseffekte ggü. P0 (KP3 an Kapazitätsgrenze/ QSV = E) - weiterer Handlungsbedarf

Quelle:
Präsentation im Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Verkehr vom 11.04.2018 zum Schlussbericht 03/2018 zum SEK Mobilität

- Planfallbetrachtung P5.2.1 -

Parkraummanagementeffekte führen ggü. P0 zu einer höheren Leistungsfähigkeit

- Planfallbetrachtung P5.2.2 -

Der 1-Richtungsverkehr C.-Ulrich-Str. zeigt insgesamt keine wesentliche Änderungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG Köhler und Taubmann GmbH

Untersuchungsdesign – Fortschreibung Planfallbetrachtungen (Stand: 03/ 2018)

Maßnahmen		Verkehrsprognose 2030															
		Stufe 0		Stufe I		Stufe II		Stufe III		Stufe II*		Stufe IV			Stufe V		
		P0.1	P0.2	P1.1	P1.2	P2.1	P2.2	P3.1	P3.2	P2.2.1*	P2.2.2*	P4.1	P4.2	P4.3	P5.1	P5.2.1	P5.2.2
NMIV	Angebotsverbesserungen im Radverkehr	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
ÖPNV	NVP LK OF/ Ffm, ÖV-Maßnahmen Stadt N-I	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Regionaltangente West (RTW)			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	RTW - Verlängerung Ri. Osten					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Straßenbahn - Verlängerung Ri. Süden							x	x								
MIV	Ausbaukonzept "1-Richtungsverkehr"	x		x		x		x									x
	Ausbaukonzept "2-Richtungsverkehr"		x		x		x		x	x	x	x	x	x	x	x	
MIV/ ÖPNV	Neubau P&R-Anlage Ost									x	x	x	x	x	x	x	x
	Ausbau P&R-Anlage Bahnhof										x						
MIV	Netzmaßnahme Kfz-Verkehr (Nordtangente)												x	x			
	Netzmaßnahme Kfz-Verkehr (Süd-West-Umfahrung)											x		x	x	x	x
	Optimierung LSA-Steuerung (W-O-Achse)														x	x	x
	Parkraummanagement															x	x

Quelle:
Präsentation 1. Planungswerkstatt vom 09.06.2018 zum SEK Mobilität

Vorzugsszenario Stufe V

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der FWG-Fraktion vom 27.03.2019 (9)

Fallen Berufsverkehr und Autobahnumleitung zeitlich zusammen, wird die Verkehrssituation in/durch Neu-Isenburg aufgrund der Einstreifigkeit und wegen des damit einhergehenden weniger schnell abfließenden Verkehrs kollabieren und zu sehr langen Staus führen. Wie wird dies vermieden ?

- *Eine Vermeidung dieses ungünstigen Verkehrsszenarios ist nicht möglich. Eine Auslegung der Straßeninfrastruktur auf diese maximale (kurzzeitige) Belastung steht eindeutig im Widerspruch zum SEK Mobilität.*
- *Die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen erfolgt (bundesweit) für die sogenannte „normal-werktägliche“ Spitzenstunde. Das beschriebene Szenario stellt eine nicht bemessungsrelevante Sondersituation dar.*
- *Die Stadt Neu-Isenburg bemüht sich verstärkt beim Hessischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium um eine Verlegung der Autobahnumleitung und die Einführung eines LKW-Fahrverbots auf der Friedhofstraße.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der Fraktion DIE LINKE vom 27.03.2019 (6)

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 ?
  - *Nein, diese Fragestellungen waren nicht Gegenstand des Arbeitsprogramms des SEK Mobilität.*
- Wenn nein, wie lange würde eine solche Untersuchung dauern und was würde sie kosten und wer würde die Kosten dafür tragen ?
  - *Diese Fragestellung kann nicht durch eine lokale Verkehrsuntersuchung beantwortet werden, sondern muss im regionalen Zusammenhang betrachtet werden. Hinsichtlich Zeitdauer, Kosten und Auftraggeber können unsererseits keine Angaben gemacht werden.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Park & Ride

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der FDP-Fraktion vom 18.03.2019 (2)

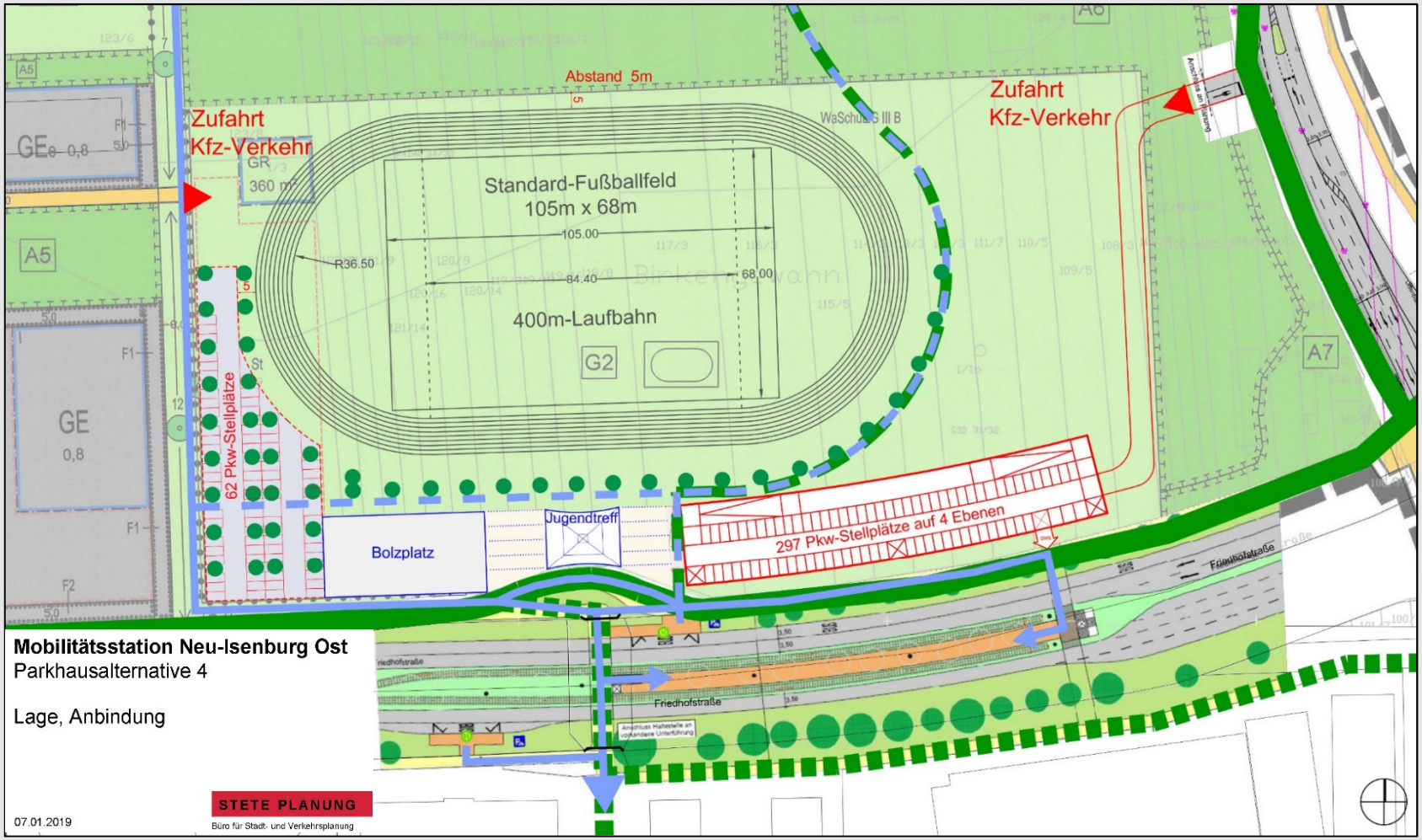
Wird der Bau der Sportanlage bzw. des Jugendtreffs im Birkengewann durch den Bau des Parkhauses beeinträchtigt ?

- *Nein, das vorliegende Planungskonzept für eine mögliche Mobilitätsstation Ost (vgl. Machbarkeitsstudie StetePlanung, 2019) berücksichtigt die Freizeit- und Sportanlage des Bebauungsplans im Birkengewann (vgl. Folie 18).*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH



Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der FDP-Fraktion vom 18.03.2019 (4)

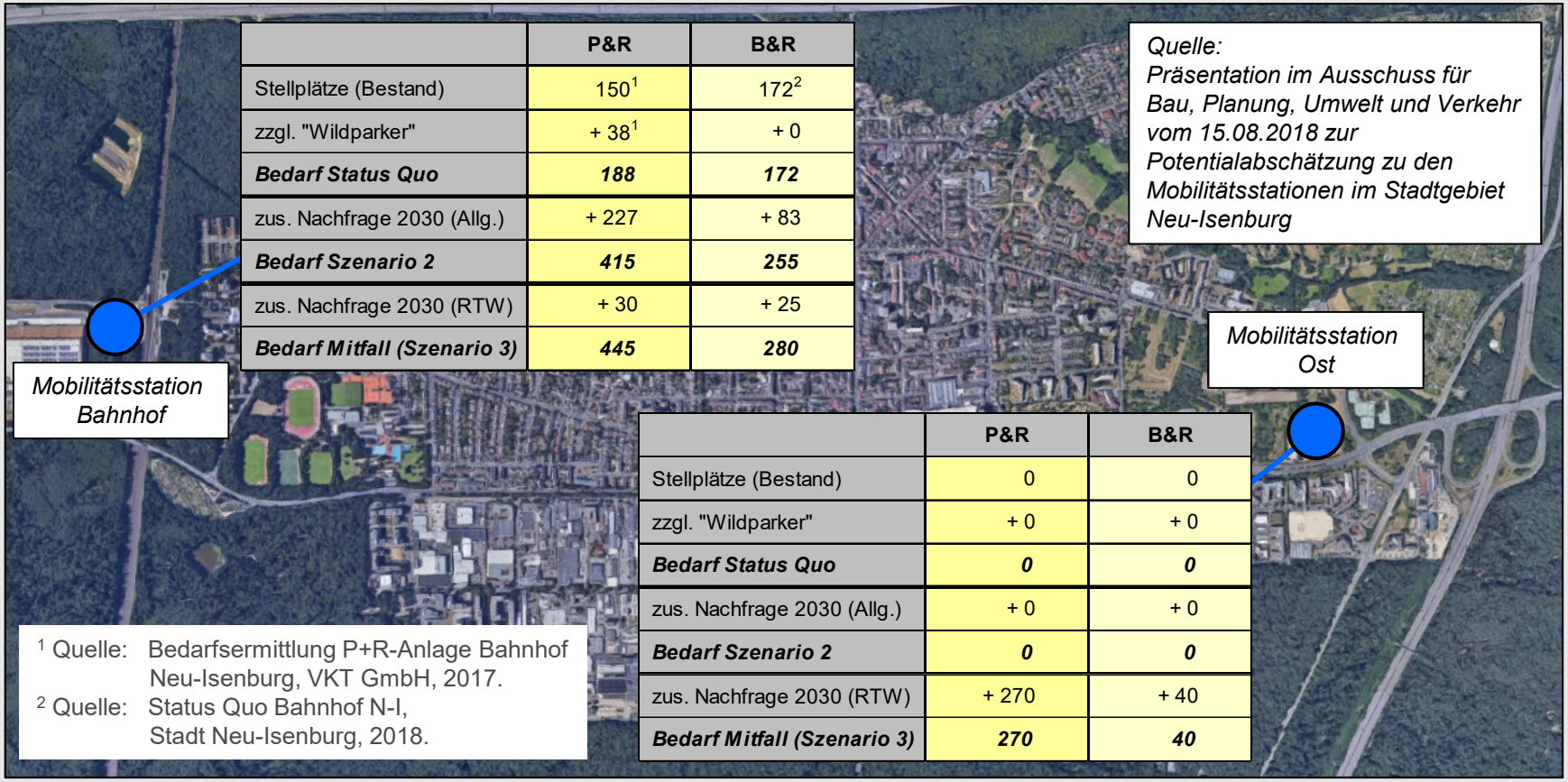
Im Rahmen der Untersuchung der Frage, ob das zusätzliche Fahrgastaufkommen im Zuge der RTW im Stadtgebiet Neu-Isenburg auch durch Busse (Zubringerbusse zum Bahnhof) abgewickelt werden können, kommt der Magistrat (Stand 10/2017) zum Ergebnis, dass die RTW zu einem zusätzlichen Fahrgastaufkommen in Spitzenstunden im Busbetrieb zu 720 Wegen/Spitzenstunde führt.

Reicht vor diesem Hintergrund und im Hinblick auf die (noch nicht vorliegende) Prognose der Nutzerzahlen die Kapazität der geplanten Mobilitätsstation im Birkengewann (max. 300 Stellplätze) überhaupt aus, um der zusätzlichen Pkw-Aufnahme gerecht zu werden ?

- *Das zusätzliche Entlastungspotential einer RTW i.Z. mit zwei peripheren Mobilitätsstationen (West und Ost) konnte mittels Planfallvergleich ermittelt werden. Die Dimensionierung des Stellplatzbedarfs basiert auf Erfahrungswerten vergleichbarer P&R- und B&R-Anlagen.*
- *Die Untersuchungen zum P&R-Potential für das Stadtgebiet Neu-Isenburg im Zusammenhang mit der RTW umfassen 2 Szenarien (1: P&R Ost und Ausbau P&R Bahnhof mit verlängerter RTW/ 2: Ausbau P&R Bahnhof ohne RTW, PFA Süd 2). In beiden Fällen liegt der maximale Gesamtbedarf für Neu-Isenburg bei ca. 700 Stellplätzen (1: 270+445/ 2: 685, vgl. Folie 20+21).*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

Szenarienvergleich - Räumliche Verteilung des P&R-/B&R-Bedarfs



	P&R	B&R
Stellplätze (Bestand)	150[1]	172[2]
zzgl. "Wildparker"	+ 38[1]	+ 0
Bedarf Status Quo	***188***	***172***
zus. Nachfrage 2030 (Allg.)	+ 227	+ 83
Bedarf Szenario 2	***415***	***255***
zus. Nachfrage 2030 (RTW)	+ 30	+ 25
Bedarf Mitfall (Szenario 3)	***445***	***280***

Mobilitätsstation Bahnhof

Quelle:
Präsentation im Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Verkehr vom 15.08.2018 zur Potentialabschätzung zu den Mobilitätsstationen im Stadtgebiet Neu-Isenburg

Mobilitätsstation Ost

	P&R	B&R
Stellplätze (Bestand)	0	0
zzgl. "Wildparker"	+ 0	+ 0
Bedarf Status Quo	***0***	***0***
zus. Nachfrage 2030 (Allg.)	+ 0	+ 0
Bedarf Szenario 2	***0***	***0***
zus. Nachfrage 2030 (RTW)	+ 270	+ 40
Bedarf Mitfall (Szenario 3)	***270***	***40***

[1] Quelle: Bedarfsermittlung P+R-Anlage Bahnhof Neu-Isenburg, VKT GmbH, 2017.
[2] Quelle: Status Quo Bahnhof N-I, Stadt Neu-Isenburg, 2018.

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

Szenario 4 (RTW, ohne Planfeststellungsabschnitt Süd 2)

	P&R	B&R
Stellplätze (Bestand)	150[1]	172[2]
zzgl. "Wildparker"	+ 38[1]	+ 0
Bedarf Status Quo	***188***	***172***
zus. Nachfrage 2030 (Allg.)	+ 227	+ 83
Bedarf Szenario 2	***415***	***255***
zus. Nachfrage 2030 (RTW)	+ 270	+ 55
Bedarf Szenario 4	***685***	***310***

Quelle:
Präsentation im Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Verkehr vom 15.08.2018 zur Potentialabschätzung zu den Mobilitätsstationen im Stadtgebiet Neu-Isenburg

Mobilitätsstation Bahnhof

entfällt

[1] Quelle: Bedarfsermittlung P+R-Anlage Bahnhof Neu-Isenburg, VKT GmbH, 2017.
[2] Quelle: Status Quo Bahnhof N-I, Stadt Neu-Isenburg, 2018.

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der FDP-Fraktion vom 18.03.2019 (6)

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

- *Die Investitionskosten der Mobilitätsstationen sind in 2 Varianten untersucht (vgl. StetePlanung, 2019).*
  In Systembauweise kosten beide Mobilitätsstationen zusammen ca. 10,5 Mio. €.
  In Ortbetonbauweise beträgt die Summe ca. 18 Mio. €.

- Welcher Anteil hiervon wird durch die Stadt Neu-Isenburg je Mobilitätsstation zu tragen sein ?
  - *Der Anteil kann noch nicht beziffert werden, hierüber werden noch Verhandlungen unter Berücksichtigung der Förderrichtlinien und -möglichkeiten geführt.*

- bzw. mit welchen Förderquoten bei den beiden Bauvorhaben (Mittel seitens Land, EU etc.) ist zu rechnen ?
  - *Kann noch nicht beziffert werden.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der FDP-Fraktion vom 18.03.2019 (7)

Wie hoch werden die Aufwendungen für den laufenden Betrieb der beiden Stationen sein, welche Erträge für die Stadt Neu-Isenburg (Parkentgelte, ggf. Betriebskostenzuschüsse) stehen dem gegenüber ?

- *Mögliche Aufwendungen und Erträge für den laufenden Betrieb der beiden Anlagen können nur geschätzt werden und werden nachgereicht.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (6.1)

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.

- Sind die P+R-Verkehre, da Kfz-Nutzer, die die Mobilitätsstationen ansteuern, nicht aus der Rechnung herauszunehmen bzw. sind diese nicht schon als Umsteiger in den 4.400 enthalten ?

  - *Nein. Die P+R-Verkehre generieren gegenüber dem „RTW-Verlängerungs-Potential“ ein zusätzliches ÖPNV-Potential.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (6.2)

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 ?

  - *Die restlichen Haltestellen werden von lokalen Verkehren genutzt (Einwohner und Pendler), deren Spitzenstundenanteil geringer ausfällt als bei P&R-Verkehren (ca. 10% des Tagesverkehrs, vgl. Bürgerinfo Birkengewann vom 05.10.2017).*

  - *Aussagen zum Auslastungsgrad der RTW-Züge (zwischen einzelnen Haltestellen) sind auf Grundlage des SEK Mobilität nicht möglich.*

  - *Die Auslastung der Züge sind im Rahmen der NKU der RTW GmbH darzustellen (liegt noch nicht vor).*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (6.3)

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 länge 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.*
- Lässt sich aus dem Verhältnis der Kfz-Wegebeziehungen (ca. 1 zu 3) für die beiden Teilstrecken (bis Stadttor, bzw. bis Birkengewann) schließen, dass im Bereich der Verlängerung in das Birkengewann die RTW maximal nur zu einem Drittel besetzt wird ?
  - *Es ist davon auszugehen, dass während der Normalverkehrszeit der Streckenabschnitt West höher ausgelastet ist, als der Abschnitt Ost, während der Hauptverkehrszeiten wird der Auslastungsgrad aufgrund der P&R-Verkehre annähernd vergleichbar sein.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (6.4)

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 ?

  - *Die Fragestellung kann in Rahmen des SEK Mobilität nicht beantwortet werden.*

  - *Zur Beantwortung der Frage wurde die kvgOF eingeschaltet.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (7)

Im Mobilitätskonzept liegt der größte Anteil an Kfz-Umsteigeverkehren (ca. 15.000 Kfz/24h) in die RTW im westlichen Bereich (bis Stadttor).

- Welcher zusätzliche Parkbedarf besteht, trotz einer Verlängerung der RTW in das Birkengewann, für den Haltestellenbereich am Stadttor ?
  - *Die Betrachtungen zum P&R konzentrieren sich ausschließlich auf die beiden Mobilitätsstationen am jeweiligen Stadteingang, welche auch in Teilen lokale P&R-Verkehre mit aufnehmen.*
  - *Der Großteil der lokalen RTW-Nachfrage wird im Zusammenhang mit dem Umweltverbund (Fußgänger-/ Radverkehr sowie lokaler Linienbusverkehr) abgebildet.*
- Ist dort ebenfalls eine Mobilitätsstation bzw. Parkhaus erforderlich ?
  - *Das Mobilitätskonzept sieht für die lokale Verkehrsnachfrage eine differenzierte Nutzung des privaten Kfz so vor, dass eine Nutzung der RTW ohne Pkw-Zubringerverkehre möglich ist. Dementsprechend ist eine Mobilitätsstation am Stadttor nicht geplant.*
  - *Mit den geplanten Mobilitätsstationen West und Ost soll gezielt vermieden werden, dass der MIV in die Innenstadt geführt wird.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Ergänzende Fragen der CDU-Fraktion vom 28.03.2019

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 ?
  - *Für den Betrieb der Mobilitätsstationen ist noch eine Abstimmung mit der RTW GmbH erforderlich.*
- Ist unentgeltliches Parken, wie für P&R üblich, vorgesehen ?
  - *Nein. Üblicherweise werden bei solchen ÖPNV-Verknüpfungspunkten Entgelte erhoben. Der Betreiber steht aktuell noch nicht fest und dementsprechend auch noch kein Betriebskonzept*

Wie kann sichergestellt werden, dass nicht Reisende des Frankfurter Flughafens, während ihres Urlaubs, ihre Autos in den Parkhäusern abstellen werden ?

- *Durch Zugangsbeschränkungen (z.B. in Kombination mit RMV-Tickets) bzw. Bewirtschaftung (N.N.).*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der FWG-Fraktion vom 27.03.2019 (6)

Die Nutzung des geplanten Parkraumangebotes (Ortseingang Ost) hängt stark vom Preis ab, den der Nutzer zahlen soll - was wird die Tagespauschale für Pendler im geplanten Parkhaus voraussichtlich betragen ?

- *Hierzu können derzeit noch keine Angaben gemacht werden.*

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der Fraktion Bündnis 90/ DIE GRÜNEN vom 27.03.2019 (3)

Wann wird mit dem Bau der Parkanlagen am Stadteingang Ost begonnen ?

- *Ziel ist, dass zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der RTW die Mobilitätsstation fertiggestellt ist (Stadtverwaltung Neu-Isenburg/ RTW GmbH/ RMV/ ivm etc.).*

Wie viele Parkplätze können in den Parkanlagen realisiert werden ?
Sind Erweiterungen der Parkanlagen möglich ?

- *Der ermittelte Gesamtbedarf beläuft sich auf 715 Stellplätze an den beiden P&R-Anlagen, bei zwei Mobilitätsstationen beträgt das Verhältnis West zu Ost in etwa 2 zu 1. (siehe Präsentation „Potentialabschätzung zu den Mobilitätsstationen im Stadtgebiet Neu-Isenburg“ vom 15.08.2018).*
- *Realisierung weiterer Stellplätze prinzipiell möglich - über zusätzliche Geschosse.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Verkehrstechnik

HABERMEHL & FOLLMANN INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

VKT VERKEHRSPLANUNG Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der FDP-Fraktion vom 18.03.2019 (1)

Sind die im Zuge der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt L3117 geplanten Lichtsignalanalgen am östlichen bzw. westlichen Stadtrand („Pförtnerampeln“) seitens Hessen Mobil genehmigungsfähig ?

- *Das Maßnahmenkonzept im Zuge der OD L3117 (Optimierung der LSA-Steuerung) wird derzeit seitens Hessen Mobil im Detail überprüft.*
- *In diesem Zusammenhang sind grundsätzliche Fragen zur Wirkungsprognose ÖV/IV sowie zu Auswirkungen auf das übergeordnete klassifizierte Straßennetz (insb. BAB) zu beantworten.*
- *Hierbei wird davon ausgegangen, dass das Maßnahmenkonzept durch Hessen Mobil genehmigt wird.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

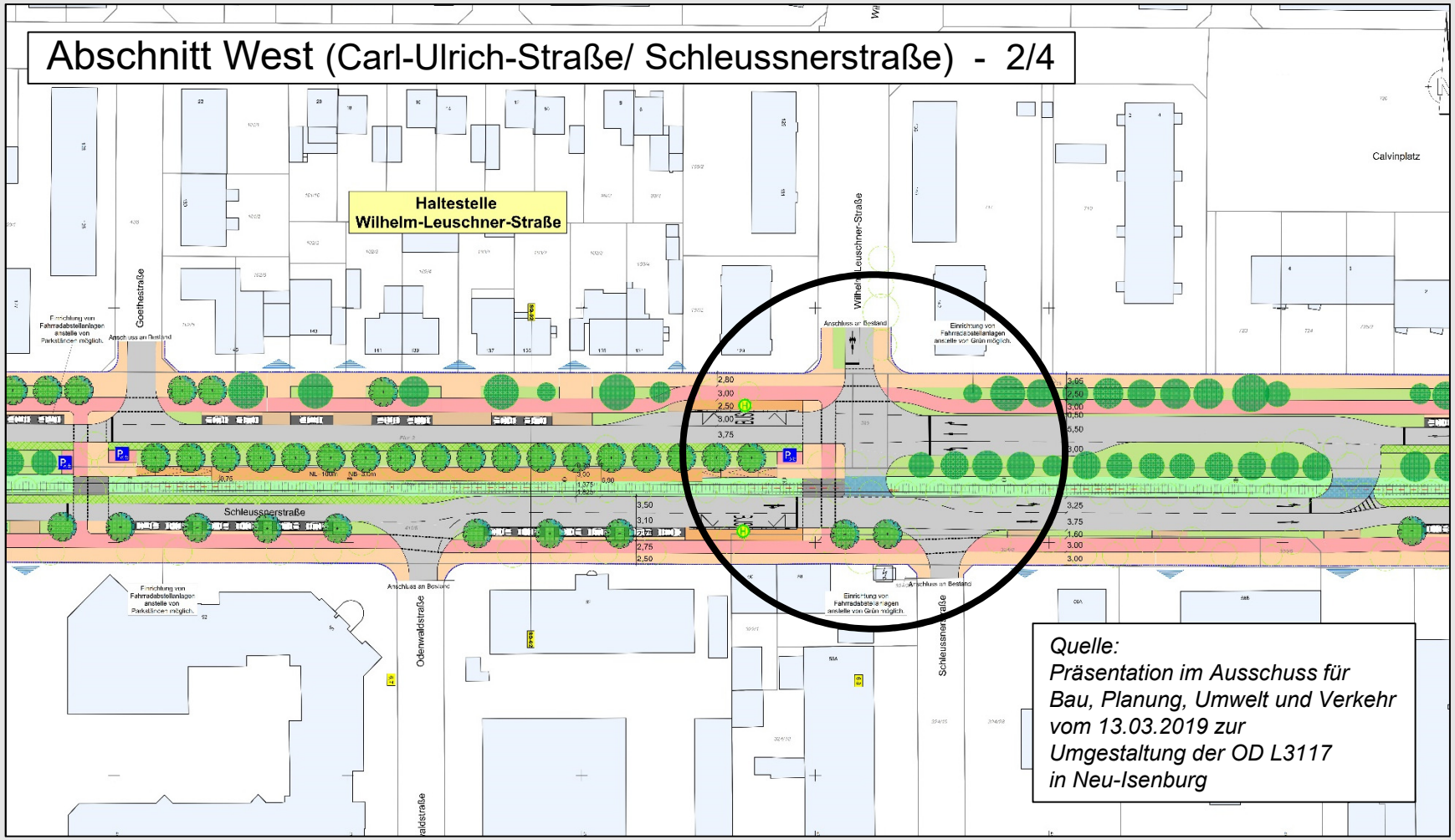
Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (1.1)

In der vorgelegten Planung sind einige Linksabbiegebeziehungen an Knotenpunkten aus Platzmangel nicht mehr möglich und werden durch U-Turns ersetzt. Der Platzmangel entsteht zum Teil auch durch Bushaltestellen.

- Sind durch Verlegung der Bushaltestellen ggfs. die Linksabbiegebeziehungen doch noch realisierbar ?
  - *Die Lage der Bushaltestellen am Knotenpunkt Carl-Ulrich-Straße / Schleussnerstraße / Wilhelm-Leuschner-Straße ermöglicht eine kompakte Knotenpunktgestaltung mit kurzen Wegen zwischen RTW und Bus. Aufgrund des Versatzes der Wilhelm-Leuschner-Straße wurde zur Vermeidung einer großen Knotenpunktfläche nicht nur der Linksabbieger aus der Schleussnerstraße in die Wilhelm-Leuschner-Straße (Richtung Norden), sondern auch der Linksabbieger aus der südlichen Wilhelm-Leuschner-Straße in die Carl-Ulrich-Straße (Richtung Westen) über den U-Turn geführt.*
  - *Eine Realisierung der Linksabbiegebeziehung (Schleussnerstraße in Richtung nördlicher Wilhelm-Leuschner-Straße) erfordert eine Verlegung der Richtungshaltestelle auf der Südseite der Schleussnerstraße in Richtung Osten mit entsprechend längeren Umsteigewegen und einen Vollausbau des Knotenpunktes mit allen Fahrbeziehungen und der hierfür erforderlichen Flächeninanspruchnahme durch den Knotenpunktversatz (vgl. Folie 35).*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH



Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (1.2)

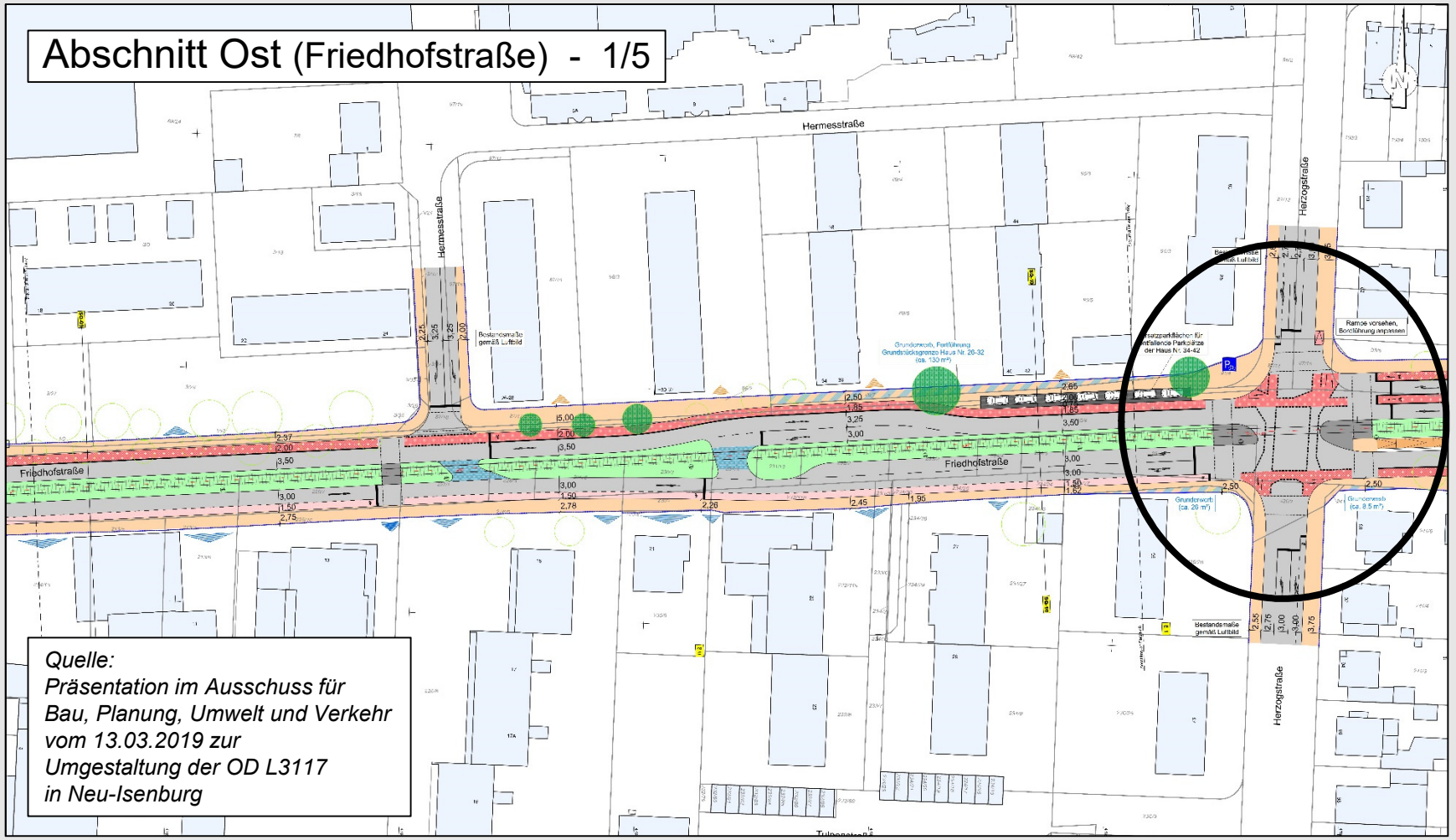
In der vorgelegten Planung sind einige Linksabbiegebeziehungen an Knotenpunkten aus Platzmangel nicht mehr möglich und werden durch U-Turns ersetzt. Der Platzmangel entsteht zum Teil auch durch Bushaltestellen.

- Ist am Knotenpunkt Friedhofstraße/ Herzogstraße die Linksabbiegebeziehung in Richtung Süden durch eine geänderte Führung des Radverkehrs doch noch realisierbar ?

  - *Ein Entfall des separaten Rechtsabbiege-Radfahrstreifens ermöglicht keine eigene Linksabbiegespur für den Kfz-Verkehr (verfügbare Breite zu gering, vgl. Folie 37).*
  - *Das Kfz-Aufkommen an Linksabbiegern in die südliche Herzogstraße ist ggü. dem Zielverkehr zum Isenburg-Zentrum (Linksabbieger in die nördliche Herzogstraße) sehr gering und daher als indirekte Führung zumutbar..*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH



HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (2)

In der vorgelegten Planung wird vorgeschlagen, die Friedhofstraße einspurig in jede Richtung auszuführen. Heute ist die formale 2-Spurigkeit der Friedhofstraße durch abschnittsweises Parken, Linksabbiegebeziehungen und die einspurige Einordnung an den Knotenpunkt Herzogstraße und Frankfurter Straße eingeschränkt.

- Könnte bei einer „echten“ 2-spurigen Ausführung der Friedhofstraße im Planfall 2030 der Verkehr leistungsgerecht stadteinwärts im Innenstadtbereich aufgenommen werden? Welche Variante (1-spurig/ 2-spurig) ist aus Sicht der Feuerwehr favorisiert ?

  - *Eine „echte“ 2-streifige Ausführung ist aufgrund der verfügbaren Straßenraumbreiten, insbesondere an den Knotenpunktsbereichen, nicht realisierbar.*
  - *Ein 2-streifiger Ausbau der OD L3117 steht letztlich im Widerspruch zu den Zielsetzungen des SEK Mobilität. Stattdessen wird mit dem vorgelegten Umgestaltungskonzept eine Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV/ Fußgänger- und Radverkehr) erreicht.*
  - *Die Feuerwehr favorisiert die Zweistreifigkeit für die gesamte L3117, die Belange der Feuerwehr werden auch bei einstreifiger Hauptrichtung gewährleistet (erforderliche Fahrbahnbreite 5,50m). Die vorgelegte Planung wird von der Feuerwehr akzeptiert.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (9.1)

Neu-Isenburgs erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung beruht zum Teil auf der guten Infrastruktur, der sehr guten Anbindung an die Autobahnen A5, A3, A661.

- Wie groß ist der Rückstau außerhalb Neu-Isenburgs in Richtung Stadt in den Spitzenstunden, der durch die geplanten Pförtnerampeln erzeugt wird ?

  - *Entsprechend der Zielsetzung „Minimierung des Kfz-Aufkommens in der Kernstadt“ wird eine Optimierung der LSA-Steuerung in der OD L3117 im Maßnahmenkonzept der Vorzugsvariante vorgeschlagen. In Kombination mit der aktuellen Planung zur Umgestaltung der OD L3117 können die erwarteten Verkehre leistungsfähig an den Lichtsignalanlagen abgewickelt werden.*
  - *Die Leistungsfähigkeit des gesamten Streckenzuges während der Hauptverkehrszeit ist mittels Leistungsfähigkeitsberechnungen (vgl. Folie 40) und Simulationen nachgewiesen.*
  - *Letztlich ist mit dem Gesamtverkehrsangebot eine optimale Erschließung der Gewerbegebiete gewährleistet.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Rahmenbedingungen - bauliche Gestaltung

- maßgebende Dimensionierungsbelastungen Verkehrsprognose 2030 (Mitfall)
- rechnerische Leistungsfähigkeit nach HBS
- resultierende Knotenpunktsgeometrien

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

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs:
- leistungsfähig (QSV: A - D)
- an der Kapazitätsgrenze (QSV: E)
- überlastet (QSV: F)

C / C Morgenspitze / Abendspitze

→ alle Knotenpunkte leistungsfähig (Qualitätsstufe min. D)
→ Auslastungsgrad der Hauptrichtung i.d.R. 80% (max. 85%)
→ Zusätzliche Wirkungsanalyse der Verkehrsablaufs mittels Simulation

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (9.2)

Neu-Isenburgs erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung beruht zum Teil auf der guten Infrastruktur, der sehr guten Anbindung an die Autobahnen A5, A3, A661.

- Wie stark ist der Verdrängungseffekt des Verkehrs durch die Pförtnerampel im Osten der Stadt auf die Offenbacher Straße ?
  - *Die lokalen Verdrängungseffekte einer optimierten LSA-Steuerung werden im Zusammenhang mit den weiteren SEK-Maßnahmen kompensiert, so dass es letztlich in der Offenbacher Straße ggü. dem Prognose-Nullfall zu keinen Mehrbelastungen kommt (Differenznetz Stufe V.2 zu Stufe 0 zeigt in der Offenbacher Straße keine Belastungsänderungen).*
- Ist davon auszugehen, dass Hessen Mobil Pförtnerampeln auf der Bedarfsumleitungsstrecke genehmigen wird, bzw. wie soll ansonsten sichergestellt werden, dass dieses zentrale Element des Konzeptes realisiert wird ?
  - *vgl. Folie 33*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der FWG-Fraktion vom 27.03.2019 (4)

In Zeiten erhöhten Verkehrsaufkommens (tägliche Berufsverkehr sowie Samstag-Morgen) ist das Verkehrsaufkommen auf der Friedhofstrasse bereits heute intensiv - wie soll konkret verhindert werden, dass es durch die geplante Einstreifigkeit dann nicht zu täglichen Staus am Morgen sowie am Abend kommt ?

- *Entsprechend der Zielsetzung „Minimierung des Kfz-Aufkommens in der Kernstadt“ wird eine Optimierung der LSA-Steuerung in der OD L3117 („Grüne Welle“) im Maßnahmenkonzept der Vorzugsvariante vorgeschlagen.*
- *Der Verkehrsablauf während der Hauptverkehrszeit (Spitzenstunde) wurde mittels Simulation für den gesamten Streckenzug untersucht. Die Leistungsfähigkeit der einzelnen Knotenpunkte im Zuge der OD L3117 wurde entsprechend nachgewiesen (vgl. Folie 40).*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der FWG-Fraktion vom 27.03.2019 (7)

Wie sollen die sog. Pförtner-Ampel am Ortseingang mit Blick auf die Verkehrsführung/ Stauvermeidung genau funktionieren und wie werden diese getaktet sein ?

- *Die Optimierung der LSA-Steuerung in der OD L3117 basiert auf teilverkehrsabhängigen, koordinierten bzw. vollverkehrsabhängigen Signalprogrammen.*
- *Die Umlaufzeit der koordinierten Programme variiert in Abhängigkeit von der Tagesverkehrszeit zwischen 70 und 90 Sekunden.*
- *Zur Bevorrechtigung der RTW werden alle Lichtsignalanlagen mit einem absoluten ÖV-Eingriff versehen, welcher letztlich den RTW-Betrieb ohne Verzögerungen auf der freien Strecke sicherstellt.*
- *Durch die verkehrsabhängigen Signalprogramme wird die Grünzeit für die einzelnen (Kfz-)Verkehrsströme belastungsabhängig optimal verteilt. Kfz-Ströme in der Nebenrichtung erhalten ihre Freigabe nur auf Anforderung.*
- *Letztlich wird die Leistungsfähigkeit des Streckenzuges trotz RTW-Betrieb für den Kfz-Verkehr gewährleistet (vgl. Folie 40).*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der FWG-Fraktion vom 27.03.2019 (8)

Wird mit den Pförtner-Ampel die Stausituation zwar außerhalb der Stadt gehalten, aber wird sie dadurch in irgendeiner Form gelöst ?

- *siehe Folie 39*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Planung

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (3)

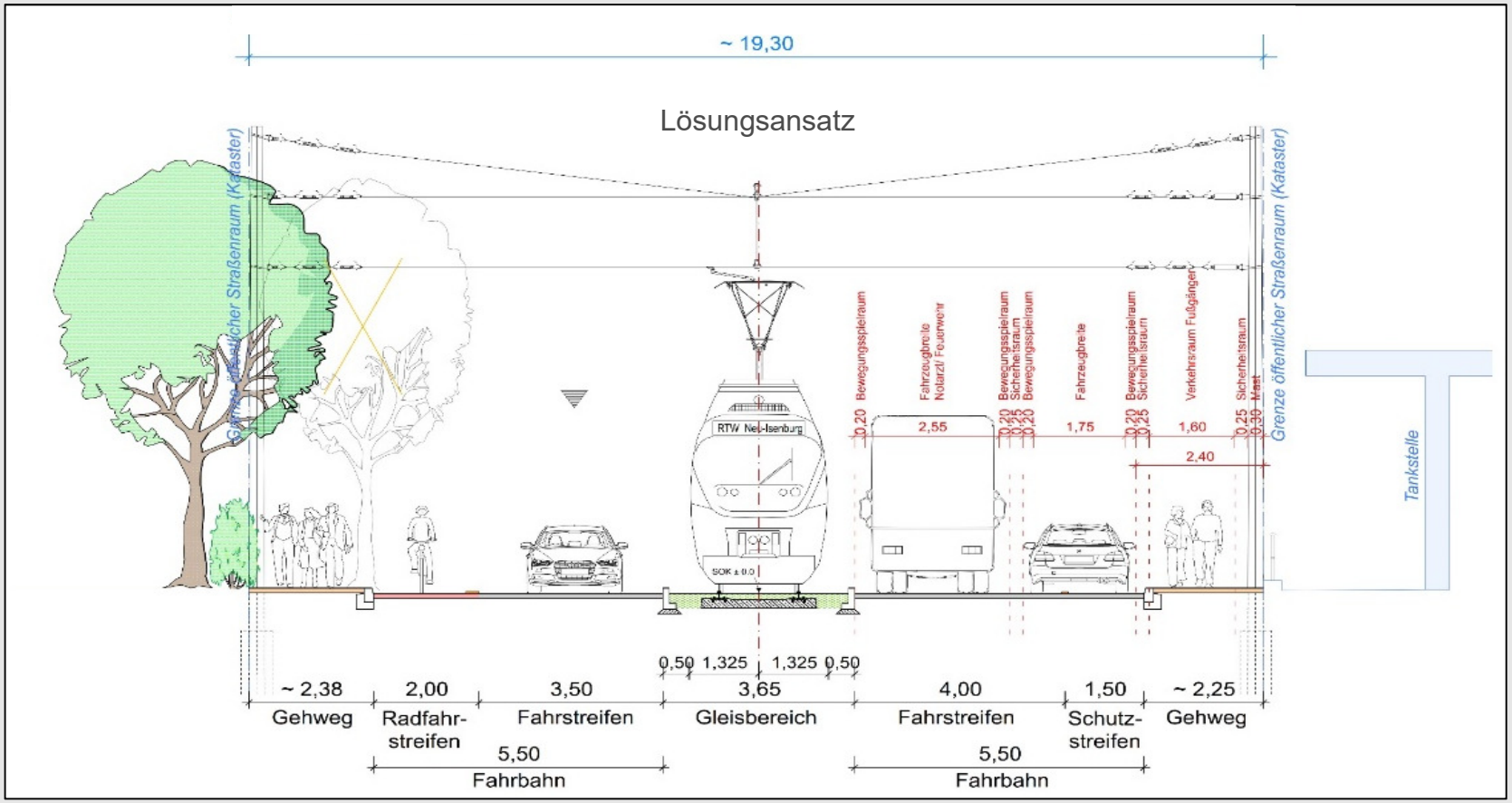
Für den Engstellenbereich in der Friedhofstrasse ist aufgrund von Platzmangel in der vorgelegten Variante eine städtebaulich weniger attraktive Positionierung der Oberleitungsmasten im Straßenseitenraum und eine Überspannung des Straßenraums vorgesehen.

- 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).*
- Wie könnten mögliche Finanzierungskonzepte dafür aussehen ?
  - *Diese Frage wurde der RTW GmbH zu Stellungnahme vorgelegt.*
- *Wie würden sich diese im städtischen Haushalt niederschlagen (grobe Abschätzung) ?*
  - *Antwort hängt von der Stellungnahme der RTW GmbH ab.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Umfeldverträglichkeit - Fahrleitungsanlage



HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (4)

Für die Haltestellen sind ca. 100 m lange (80 cm hohe) Betonrampen vorgesehen.

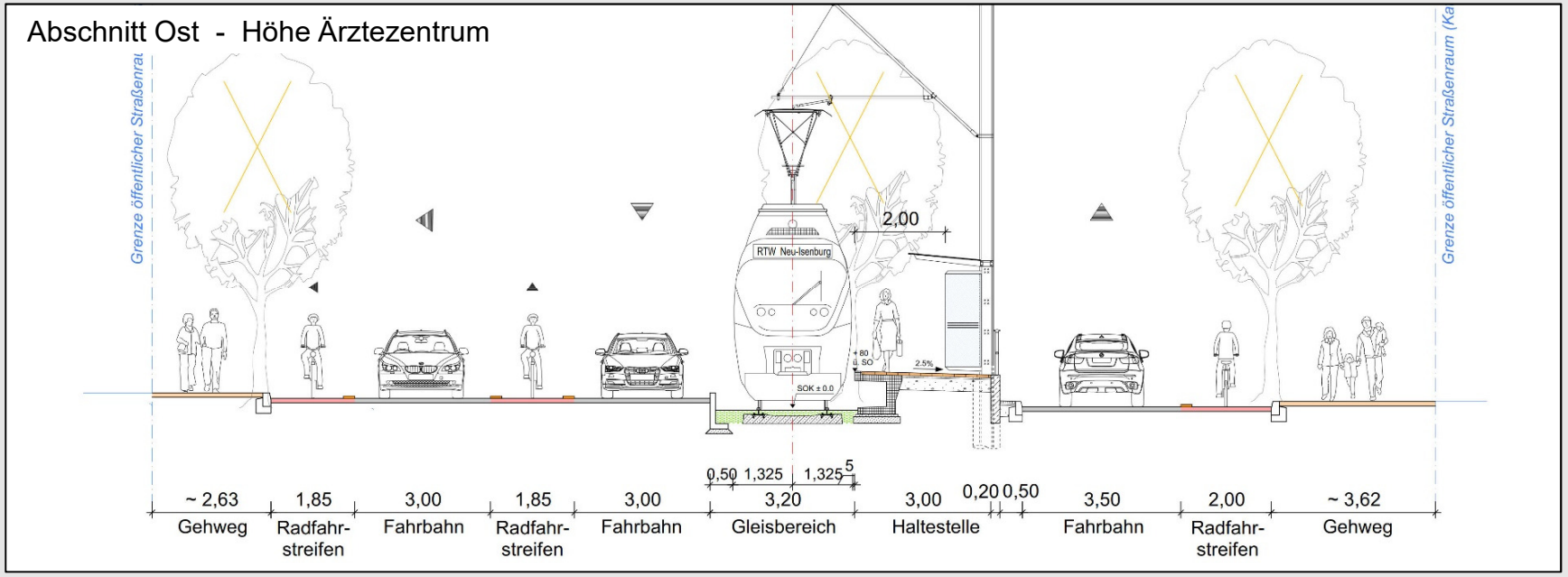
- Welche Maßnahmen sind möglich um diese besser in das Stadtbild zu integrieren ?

  - *Das Planungskonzept sieht die Haltestellen grundsätzlich in Mittellage des öffentlichen Straßenraums vor. Diese Anordnung der Bahnsteiganlagen erlaubt eine barrierefreie Zu- und Abgangssituation mittels Rampen an den jeweiligen Bahnsteigköpfen sowie eine umfeldverträgliche Einbindung in den Straßenraum (vgl. Folie 49+50).*
  - *Gleiches gilt für die prinzipielle Anordnung der Fahrleitungsanlage in Mittellage.*
  - *Eine straßenbündige Anordnung der Bahnsteige im Zusammenhang mit einer abgesenkten Gleisanlage ist aufgrund der engen Knotenpunktsabstände im Zuge der OD L3117 nicht möglich.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

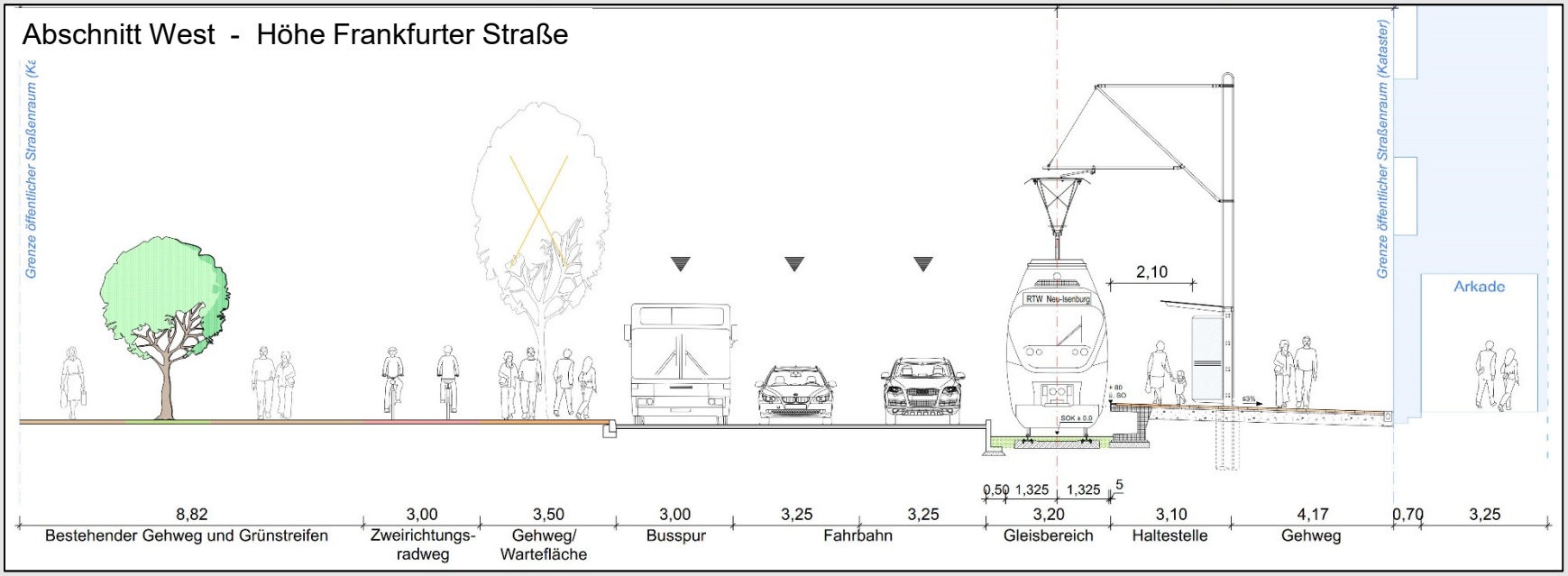
Umfeldverträglichkeit - RTW-Haltestellensituation (1)



Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Umfeldverträglichkeit - RTW-Haltestellensituation (2)



Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (10)

In der Drucksache 18/1346 ist auf eine mögliche zweigleisige Ausführung der RTW im Bereich Wilhelm-Leuschner-Straße hingewiesen, allerdings keine entsprechenden Pläne beigefügt.

- Wie würde sich eine solche Alternative auf Parkplätze, Bäume, Radwege und die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr auswirken ?

  - *Die Betrachtung der Auswirkungen eines zweigleisigen Haltestellenbereichs Wilhelm-Leuschner-Straße mit einem Inselbahnsteig auf die Gestaltung des öffentlichen Straßenraumes sind bislang noch nicht untersucht worden.*
  - *Ein zweigleisiger Haltestellenbereich bedingt in jedem Fall eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme (Grünstreifen; Bäume) durch die RTW-Verkehrsanlage.*
  - *Es ist beabsichtigt, dies nach der Grundsatzentscheidung zum Fahrplanbetrieb der RTW GmbH, zu überprüfen.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (11.1)

Die L3117 als Landesstraße schränkt die Planungslösung der Carl-Ulrich-/ Schleussnerstraße zum Beispiel bei der Möglichkeit des Querparkens ein.

- Ist eine Herabstufung der Landesstraße möglich ?

  - *Eine Umwidmung/ Abstufung der OD L3117 in eine Stadtstraße ist prinzipiell möglich. Voraussetzung hierfür ist, dass das klassifizierte Straßennetz weiterhin „geschlossen“ ist.*
  - *Ein alternativer Streckenverlauf dieses Landesstraßenabschnitts ist bspw. über den Streckenzug Siemensstr. – Rathenaustr. – Nordspange Sprendlingen – BAB 661 (bis AS Neu-Isenburg) denkbar.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (11.2)

Die L3117 als Landesstraße schränkt die Planungslösung der Carl-Ulrich-/ Schleussnerstraße zum Beispiel bei der Möglichkeit des Querparkens ein.

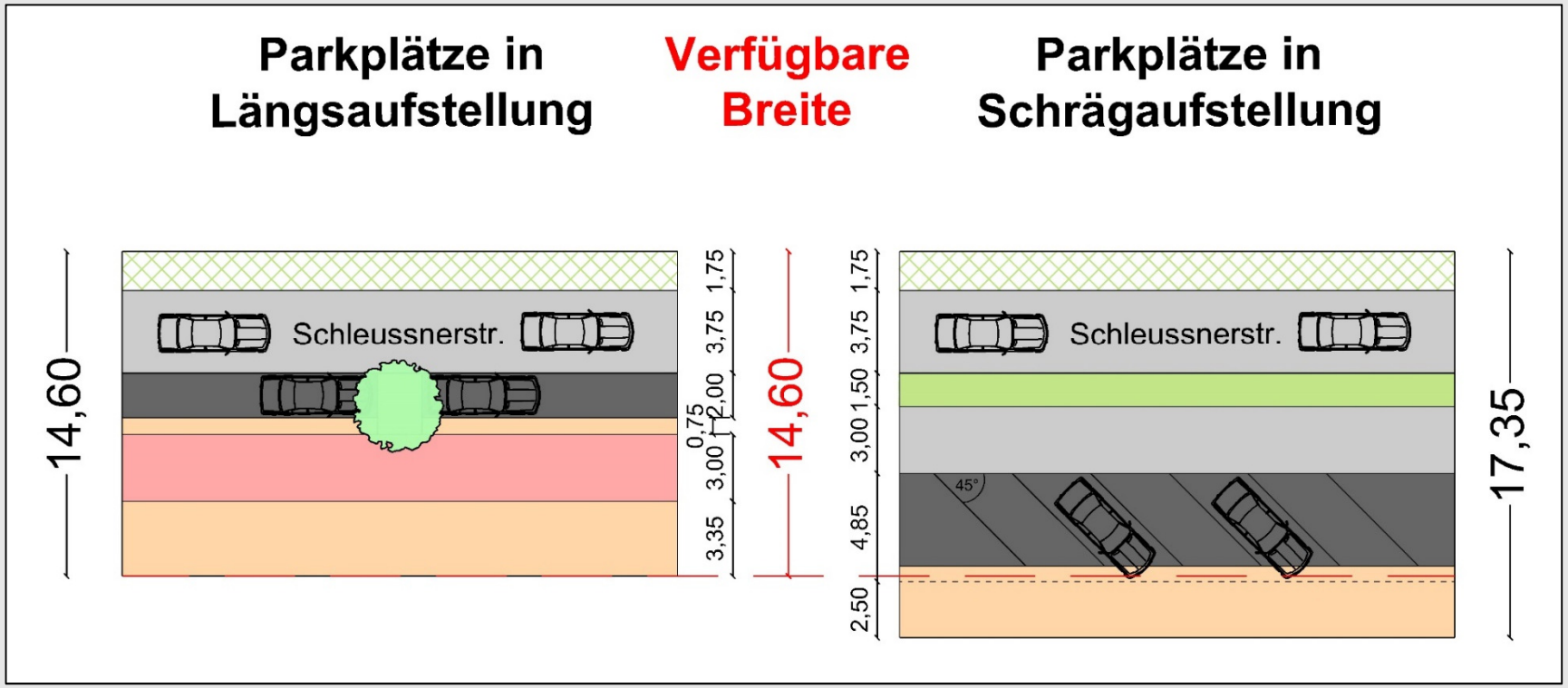
- Könnte mit der Herabstufung der Landesstraße der Verlust an Parkplätzen im Bereich Carl-Ulrich-/ Schleussnerstraße signifikant reduziert werden, bzw. wie viele könnten zusätzlich erhalten werden ?

  - *Eine Kompensation des Parkplatzdefizits in der Schleussnerstraße kann durch eine Herabstufung der Klassifizierung nicht erreicht werden.*
  - *Unter Berücksichtigung der RTW-Trasse, des verfügbaren öffentlichen Straßenraums sowie der Verkehrssicherheitsbelange ist eine Anordnung von Schräg- bzw. Senkrechtparkständen nicht möglich (vgl. Folie 54).*
  - *Unabhängig von der Straßenklassifizierung wird die Schleussnerstraße im Zuge der Einrichtung des Einbahnstraßensystems zukünftig die Funktion einer „Hauptverkehrsstraße“ im Stadtgebiet übernehmen.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH



- Die verfügbare Breite zwischen RTW-Trasse und Grundstücksgrenze auf der S
  reicht nicht für die Anlage einer Anliegerfahrbahn mit Parkständen in Schrägauf
- Dafür werden 17,35 m benötigt; verfügbar sind nur 14,60 m!

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

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (16)

Bei Beschluss zur Umsetzung des Projektes RTW und Umbau Schleussnerstraße, Carl-Ulrich-Straße Knotenpunkt Frankfurter Straße und Friedhofstraße mit welcher Bauzeit ist zu rechnen ohne unvorhergesehene Einschränkungen ?

- *Derzeit gibt es noch keine konkreten Überlegungen zur Rahmenterminplanung der Realisierung (Baubeginn/ Bauende etc.).*
- *Die Baudurchführung ist prinzipiell abhängig von der erforderlichen Anzahl an Bauabschnitten, der Grundsatzentscheidung zeitgleicher bzw. –versetzter Realisierung von Straßen- und Gleisbaumaßnahmen sowie erforderlicher Vorlaufzeiten für Baurechtschaffung, technischer Planung und Ausschreibung.*
- *Gleiches gilt für vorlaufende notwendige Tiefbauarbeiten.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (17)

Wie sehr werden die Geschäfte Blumen-Pfeiffer und die Tankstelle in der Friedhofstraße von dem Umbau mit RTW beeinträchtigt ?

- *Die Beeinträchtigungen während der Realisierungsphase sind mittels entsprechender Bauabschnittsbildung bzw. Verkehrsführungskonzepten zu minimieren. Prinzipiell ist die Erreichbarkeit/ Erschließung aller privaten Grundstücke auch während der Bauzeit zu gewährleisten.*
- *Das Umgestaltungskonzept gewährleistet auch nach dem Umbau die Erreichbarkeit der Geschäfte in der Friedhofstraße.*
- *Auswirkungen auf den jeweiligen Geschäftsbetrieb können nicht beziffert werden.*
- *Anlieferung der Geschäfte ist im weiteren Planungsprozess unter Einbeziehung der Geschäfte zu klären.*
- *Mit den Inhabern der Fa. Blumen-Pfeiffer wurden bereits Gespräche und ein Ortstermin geführt. Ziel ist die Reduzierung der Beeinträchtigung. Darüber hinaus sind Beratungsleistungen vereinbart zur Planung und Organisation des Geschäftsbetriebs.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der FWG-Fraktion vom 27.03.2019 (9)

Mit welcher Geschwindigkeit wird die Stadtbahn fahren und welchen Lärm wird sie damit für die Anwohner verursachen ?

- *Diese Fragen werden im Rahmen des Planfestellungsverfahrens durch ein Schall- und Lärmgutachtens, das von der RTW GmbH beauftragt wird, beantwortet.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der Fraktion DIE LINKE vom 27.03.2019 (2)

Es ist für DIE LINKE nach wie vor unklar, warum in dem Abschnitt West zwischen Siemensstraße und Hugenottenallee für die RTW eine Verlegung der Gleise um einige Meter weiter südlich erforderlich ist und dadurch eine komplette Baumreihe gefällt werden muss ?

- *Von den vorhandenen Baumreihen im westlichen Abschnitt wird die nördliche Baumreihe (zur Wohnbebauung hin) sowie die mittlere Baumreihe im Mittelstreifen weitestgehend erhalten. Diese Bäume sind letztlich raumprägend und werden durch gezielte Neupflanzungen auf der südlichen Straßenraumseite (Schleussnerstraße) zu einem alleeartigen Charakter ergänzt.*
- *Die vorgesehene Trassierung der RTW-Verkehrsanlage berücksichtigt diese städtebaulichen Überlegungen, letztlich werden Baumstandorte punktuell i.Z. mit den Haltepunkten aufgegeben und teilweise durch Ersatzpflanzungen kompensiert.*
- *Die Führung der RTW erfolgt prinzipiell entlang der Achse des vorhandenen alten Industriegleises. Aufgrund des größeren Gleisquerschnitts der RTW sowie der erforderlichen Fahrleitungsanlage bedingt dies die Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen im Bereich des südlichen Mittelstreifens.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der Fraktion DIE LINKE vom 27.03.2019 (3)

Im Zusammenhang mit der geplanten Verlegung der Gleise um einige Meter weiter südlich wurde davon gesprochen, dass damit für die Anwohner in der Carl-Ulrich-Straße der Lärmschutz verbessert würde.

- Mit welchen Lärmimmissionen (in Dezibel) ist durch die RTW zu rechnen ?
- Um wieviel Dezibel nimmt der RTW-Lärm pro Meter zusätzlichem Abstand ab ?
- Welche Lärmschutzmaßnahmen sind im Zusammenhang mit dem Bau der RTW geplant ?

  - *Diese Fragen werden im Rahmen des Planfestellungsverfahrens durch ein Schall- und Lärmgutachtens, das von der RTW GmbH beauftragt wird, beantwortet.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der Fraktion DIE LINKE vom 27.03.2019 (4)

Auch wenn im Rahmen der geplanten Umbaumaßnahmen ca. 50% der Bäume erhalten werden können, so ist die Fällung von rund 277 Bäumen erforderlich. Davon können laut Planung 86 Bäume durch Neupflanzungen vor Ort kompensiert werden.

- Soll für die restlichen 191 Bäume ebenfalls eine Kompensation erfolgen und wenn ja, wo ?
- Welche Baumarten in welchem Alter sind für die Kompensationspflanzungen vorgesehen ?

  - *Im Rahmen der Baurechtschaffung werden entsprechende Eingriffs-Ausgleichs-Untersuchungen mit entsprechenden Kompensationsmaßnahmen erforderlich und müssen durchgeführt werden.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der Fraktion DIE LINKE vom 27.03.2019 (5.1)

Aus der Drucksache 18/1346 ist zu entnehmen, dass die bisherigen Bushaltestellen „Isenburg Zentrum Süd“, „Herzogstraße“ und „Am Trieb“ entfallen sollen und dafür nur in der Schleussner-straße in Höhe der Filiale der Post und in der Friedhofstraße in Höhe der Nelkenstraße (südl.) bzw. Ludwig-Arnoul-Str. (nördl.) neue Haltestellen entstehen. Diese Planung widerspricht der Planung, die im Linienkonzept 2018ff der Stadtbuslinien Neu-Isenburg (Drucksache 18/0328) beschlossen wurde.

- DIE LINKE fragt daher, ob durch die vorgestellte Planung zur Umgestaltung der Friedhofstraße und den Neubaus der RTW eine Neuplanung der Stadtbuslinien nötig wird und ob der Wegfall der vorgenannten Haltestellen Auswirkungen auf das Ausbauprogramm „Barrierefreie Bus-haltestellen in Neu-Isenburg“ (DS 18/0687) hat ?

  - *Das Umgestaltungskonzept zur OD L3117 wurde den Stadtwerken Neu-Isenburg sowie der kvgOF vorgestellt. Hierbei wurde speziell auf die Belange des Stadtbus- und Regionalbusverkehrs und den damit verbundenen Haltestellenanforderungen eingegangen. Einwände und Bedenken sind bislang hierzu nicht geäußert worden.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der Fraktion DIE LINKE vom 27.03.2019 (5.2)

Aus der Drucksache 18/1346 ist zu entnehmen, dass die bisherigen Bushaltestellen „Isenburg Zentrum Süd“, „Herzogstraße“ und „Am Trieb“ entfallen sollen und dafür nur in der Schleussner-straße in Höhe der Filiale der Post und in der Friedhofstraße in Höhe der Nelkenstraße (südl.) bzw. Ludwig-Arnoul-Str. (nördl.) neue Haltestellen entstehen. Diese Planung widerspricht der Planung, die im Linienkonzept 2018ff der Stadtbuslinien Neu-Isenburg (Drucksache 18/0328) beschlossen wurde.

- Müssen durch den Wegfall ggf. Fördergelder für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen zurückgezahlt werden ?

  - *Die betroffenen Bus-Haltestellen im Zuge der OD L3117sind nicht Bestandteil des Haltestellen-Ausbauprogramms. Dementsprechend ist eine etwaige Rückzahlung von Fördergeldern auszuschließen.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der Fraktion DIE LINKE vom 27.03.2019 (9)

Wie soll zukünftig der Lieferverkehr für die im Abschnitt zwischen Frankfurter Straße und Herzogstraße gelegenen Einzelhandelsgeschäfte in der Friedhofstraße (z.B. Blumen Pfeiffer) abgewickelt werden, ohne dass der Verkehr in östlicher Richtung zum Erliegen kommt ?

Im Zusammenhang mit dem Lieferverkehr des Einzelhandels im sog. Engstellenbereich der Friedhofstraße werden derzeit folgende Überlegungen angestellt:

- *Be- und Entladen im Straßenseitenraum (temporäre Mitnutzung vom Straßenseitenraum/ Andienung außerhalb der Hauptverkehrszeiten).*
- *Prüfung etwaiger Optionen für einen angepassten Geschäftsbetrieb (rückwärtige Andienung, …).*
- *Mit den Inhabern der Fa. Blumen-Pfeiffer wurden bereits Gespräche und ein Ortstermin geführt. Ziel ist die Reduzierung der Beeinträchtigung. Darüber hinaus sind Beratungs-leistungen vereinbart zur Planung und Organisation des Geschäftsbetriebs.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der Fraktion Bündnis 90/ DIE GRÜNEN vom 27.03.2019 (1)

Wie viele Bäume müssen im Bereich Schleussnerstraße/ Siemensstraße/ Carl-Ulrich-Straße bis zur Hugenottenallee für den Bau der RTW gefällt werden ?

- *Im gesamten Streckenzug der RTW müssen ca. 200 Bäume gefällt werden (vgl. Folie 65+66).*

Wo werden Ersatzpflanzungen vorgenommen ?

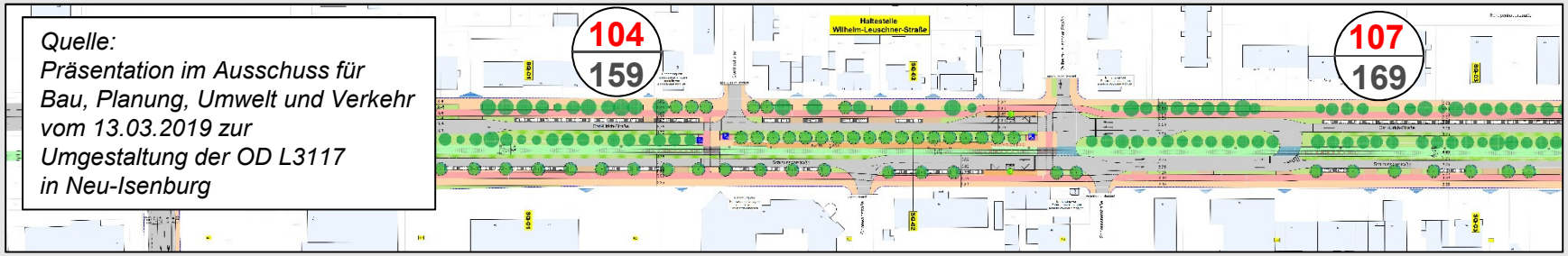
- *Im Bereich Abschnitt West können ca. 85 Bäume direkt vor Ort kompensiert werden (vgl. Folie 65+66)*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

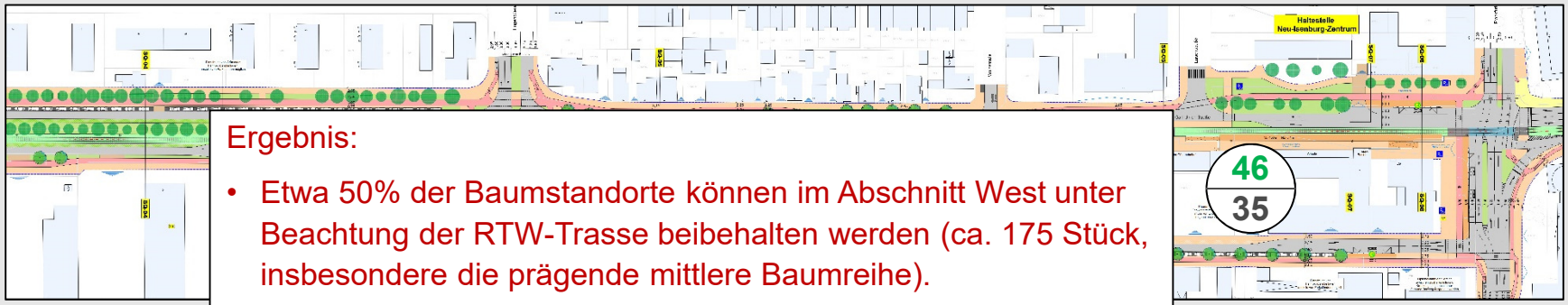
Vorzugsvariante - Baumbilanz Abschnitt West
(Vorher-Nachher-Vergleich)

Siemensstraße bis Kleiststraße



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

Hermannstraße bis Frankfurter Straße



Ergebnis:

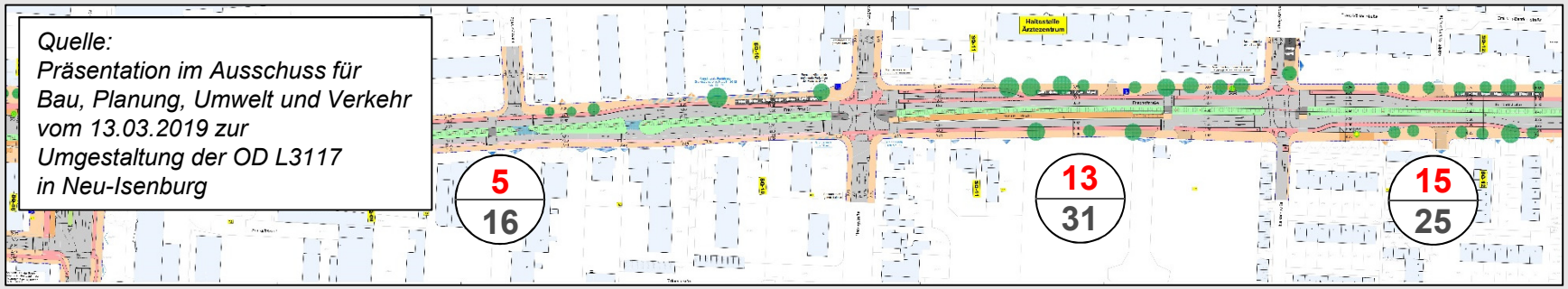
- Etwa 50% der Baumstandorte können im Abschnitt West unter Beachtung der RTW-Trasse beibehalten werden (ca. 175 Stück, insbesondere die prägende mittlere Baumreihe).
- Der Eingriff in den Baumbestand kann zu etwa 50% vor Ort kompensiert werden (Neupflanzungen ca. 85 Stück).

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

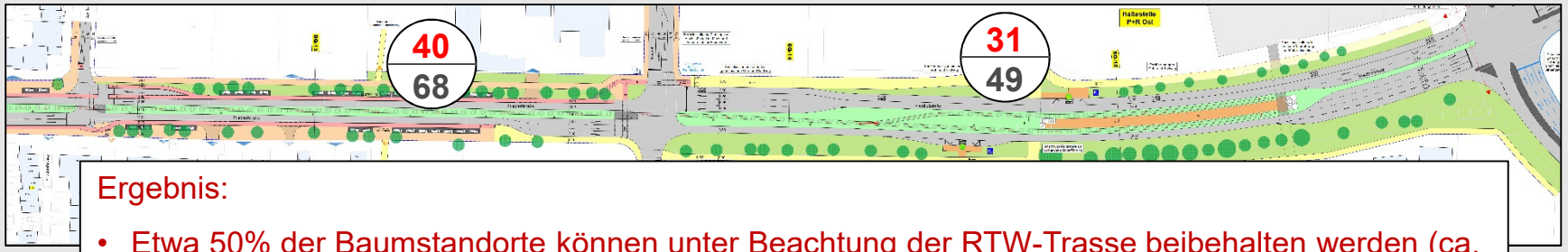
HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Vorzugsvariante - Baumbilanz Abschnitt Ost
(Vorher-Nachher-Vergleich)

Frankfurter Straße bis Rosenstraße



Am Trieb bis Offenbacher Straße



Ergebnis:

- Etwa 50% der Baumstandorte können unter Beachtung der RTW-Trasse beibehalten werden (ca. 105 Stück, insb. die prägenden äußeren Baumreihen im Abschnitt Herzogstr. bis St.-Florian-Str.).
- Kompensationsmaßnahmen im vorhandenen öffentlichen Straßenraum sind nur bedingt möglich..

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der Fraktion Bündnis 90/ DIE GRÜNEN vom 27.03.2019 (2.1)

In welchen Streckenabschnitten werden die Gasleitungen ? Die Stromversorgung ?
Die Kanalisation erneuert ?

- *Es ist davon auszugehen, dass im gesamten Streckenabschnitt L3117 Leitungen verlegt werden müssen. Der genaue Umfang kann erst im weiteren vertiefenden Planungsprozess ermittelt werden.*

In welchen Streckenabschnitten der L3117 wird der Individualverkehr zweistreifig ?
Dreistreifig ? Vierstreifig geführt ?

- *Die Dimensionierung der Straßenverkehrsanlage erfolgt auf Grundlage der Verkehrsprognose 2030 und den dazugehörigen Leistungsfähigkeitsberechnungen/ Simulationen.*
- *Die OD L3117 ist grundsätzlich im Einrichtungsverkehr mit einstreifiger Hauptrichtung geplant. In den KP-Bereichen richtet sich die Fahrstreifen-Anzahl nach dem Verkehrsaufkommen in der maßgebenden Spitzenstunde.*

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der Fraktion Bündnis 90/ DIE GRÜNEN vom 27.03.2019 (2.2)

Wie wird die Zufahrt für die Feuerwehrleute bei Einsätzen zur Feuerwache organisiert ?

- *Berücksichtigung einer „Feuerwehrschaltung“ in den Signalprogrammen der Lichtsignalanlagen (Zufahrt mit Privat-Pkw/ Ausrücken mit Löschfahrzeugen).*

Wie wird der Einsatz von Löschfahrzeugen gewährleistet ?

- *Planung berücksichtigt ungehinderte Vorbeifahrt von Einsatzfahrzeugen (Querschnittsbreite min. 5,50m, vgl. Folie 47)).*

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Ergänzende Fragen der CDU-Fraktion vom 01.04.2019

Für die RTW ist ein neu entwickeltes Zweisystemfahrzeug vorgesehen. Welche Lärmemission wird dieses Fahrzeug haben und wie ist diese einzuordnen im Vergleich zu S-Bahnen, U-Bahnen und z.B. dem in Betrieb befindlichen Zweisystemfahrzeug in Karlsruhe ?

Mit Blick auf die derzeitige massive Lärmbelästigung durch die neue Dreieichbahn möchten wir wissen, ob das Überschreiten bestimmter Lärmgrenzwerte bei der RTW ausgeschlossen werden kann. Gibt es z.B. einen maximalen Dezibelwert bei der Ausschreibung für die neuen Fahrzeuge ?

- *Siehe Folie 59*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Verkehrsangebot

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der FDP-Fraktion vom 18.03.2019 (5)

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 ?

- *Die ÖPNV-Verkehrsnachfrage im Prognosejahr 2030 berücksichtigt neben dem RTW-Angebot auch die regionalen (Schnellbus-)Linien. Die prognostizierte RTW-Nachfrage erfolgt ohne Einschränkungen des regionalen Busbetriebs.*
- *Es wird davon ausgegangen, dass im Abschnitt Neu-Isenburg – Flughafen Frankfurt ein gewisser Parallelbetrieb von Schnellbussen und RTW aufgrund der unterschiedlichen Einzugsgebiete Bestand hat.*
- *Auskunft zum ergänzenden Busliniennetz für den RTW-Betrieb können kvgOF, der RMV bzw. die RTW GmbH im Rahmen der Baurechtschaffung erteilen (z.B. zu dem in der Nutzen-Kosten-Untersuchung hinterlegten Zielkonzept).*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (12)

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 ?

  - *Antwort RTW GmbH*
  - *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.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (13)

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

- In Hinsicht der Taktung ?
  - *Antwort RTW GmbH*
- Veränderung der Strecke (Eingleis-, Zweigleisverkehr) ?
  - *Antwort RTW GmbH*
- Zuglänge ?
  - *Antwort RTW GmbH*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (15)

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

- Kosten für die Stadt ?
  - *Antwort RTW GmbH*
- Taktung ?
  - *Antwort RTW GmbH*
- Sonstige ?
  - *Antwort RTW GmbH*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (19)

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*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (20)

Wie kann eine leistungsfähige Anbindung der Stadtteile Gravenbruch und Zeppelinheim an die vorliegende Planung der RTW sichergestellt werden.

- *Der berücksichtigte aktuelle Nahverkehrsplan des Kreises Offenbach (NVP 2016ff.), in Kombination mit den Stadtbussen in Neu-Isenburg, sieht eine optimierte Bus-Anbindung (Zubringerverkehre) der beiden Stadtteile an die Haltestellen der beiden ÖPNV-Verknüpfungspunkten (Mobilitätsstation) in Neu-Isenburg vor. Zusätzlich ist durch die verbesserte Radverkehrsinfrastruktur eine weitere Anbindungsoption an die RTW sichergestellt.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der FWG-Fraktion vom 27.03.2019 (1)

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

- *Antwort RTW GmbH*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der FWG-Fraktion vom 27.03.2019 (2)

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*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der FWG-Fraktion vom 27.03.2019 (3)

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

- *siehe Folie 71*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der FWG-Fraktion vom 27.03.2019 (10)

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) ?

- *Gemäß dem Regionalem Nahverkehrsplan des RMV sollen die beiden S-Bahnlinien S3 (Bad Soden - Darmstadt) und S4 (Kronberg - Langen) im Zuge des Ausbaus der S6 in Frankfurt Süd enden.*
- *Als Ersatz wird die S6 in Zukunft bis Darmstadt geführt (Friedberg - Darmstadt).*
- *Dies ist eine geplante Maßnahme des RMV, die nicht im Zusammenhang mit der RTW-Realisierung steht.*
- *Die Stadt Neu-Isenburg hat im Rahmen der Stellungname zum Regionalen Nahverkehrsplan einen 15-Minuten Takt der S6 gefordert.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der Fraktion DIE LINKE vom 27.03.2019 (7)

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 RMV GmbH*
  - *siehe Folie 80*
- 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 ?
  - *Nein (siehe Regionaler NVP).*
- Gibt es bereits Planungen den Schnellbusbetrieb der Linien X17 und X19 nach Inbetriebnahme der RTW einzustellen bzw. einzuschränken ?
  - *Nein, siehe Folie 71.*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Regionaltangente Ost

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der FDP-Fraktion vom 18.03.2019 (8)

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 72*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der FDP-Fraktion vom 18.03.2019 (9)

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 ?

- *Antwort RTW GmbH*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (8)

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) ?

  - *Antwort RTW GmbH*

- 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 72*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der FWG-Fraktion vom 27.03.2019 (11)

Wie realistisch ist die RTO und damit ein Ringverkehr um Frankfurt, an den Neu-Isenburg angeschlossen ist ?

- *siehe Folie 72*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Finanzierung

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (5)

Für die Umgestaltung der Straßen werden Kosten von ca. 25 Mio. € geschätzt. Über eine Beteiligung der RTW GmbH ist noch zu verhandeln.

- Wie sehen die Finanzierungsmodelle für den Teil der Kosten aus, den die Stadt selbst zu tragen hat (Fördermittel von Land/ Bund, eigener Haushalt) und wie wären diese im Haushalt der Stadt abzubilden ?

  - *Förderung der Straßeninfrastruktur künftig gemäß Mobilitätsförderungsgesetz (Nachfolge des bisherigen GVFG-Programms).*
  - *Derzeit wird davon ausgegangen, dass die Fördermodalitäten des neuen Programms denen des bisherigen GVFG-Programms etwa entsprechen werden (ca. 60% der Gesamtkosten).*
  - *Die Infrastrukturmaßnahme muss von der Stadt Neu-Isenburg vorfinanziert werden, die Darstellung im Haushalt erfolgt analog zu den einzelnen Realisierungsabschnitten (mehrjährig).*
  - *vgl. Folie 89 bis 94*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Finanzierungsstruktur - Investitionskosten (brutto)

(1) Straßenverkehrsanlage, OD L3117

Basis: Vorentwurf (H&F/ VKT, Stand: 12/ 2018)

Kostenschätzung (Abschnitt West + Ost)	ca. 25,0 Mio.€

(2) RTW-Verkehrsanlage, PFA Süd 2

Basis: Vorentwurf, Abschnitt bis Stadttor (PG RTW, Stand: 10/ 2018)

Kostenschätzung (Abschnitt West)	ca. 23,5 Mio.€

Machbarkeitsstudie, Abschnitt Verlängerung Birkengewann (PG RTW, Stand: 04/ 2016)

Grobkostenschätzung (Abschnitt Ost)	ca. 13,0 Mio.€

(3) Tiefbau

Basis: 1. Sichtung Leitungsbestand/ Handlungsbedarf (DLB/ SW NI, Stand: 03/ 2019)

Grobkostenschätzung (DLB)	ca. 5,5 Mio.€
Grobkostenschätzung (SW NI)	ca. 11,5 Mio.€

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Finanzierungsstruktur - Annahmen zur Kostenteilung

(1) Straßenverkehrsanlage, OD L3117

- Differenzierung Anteil NI/ Anteil RTW GmbH (Folgemaßnahmen)/ Anteil Anliegerbeiträge
- Ersteinschätzung:

Anteil Anliegerbeiträge		25%
Anteil NI	(35 – 55%)	50%
Anteil RTW GmbH	(20 – 35%)	25%

(2) Tiefbau

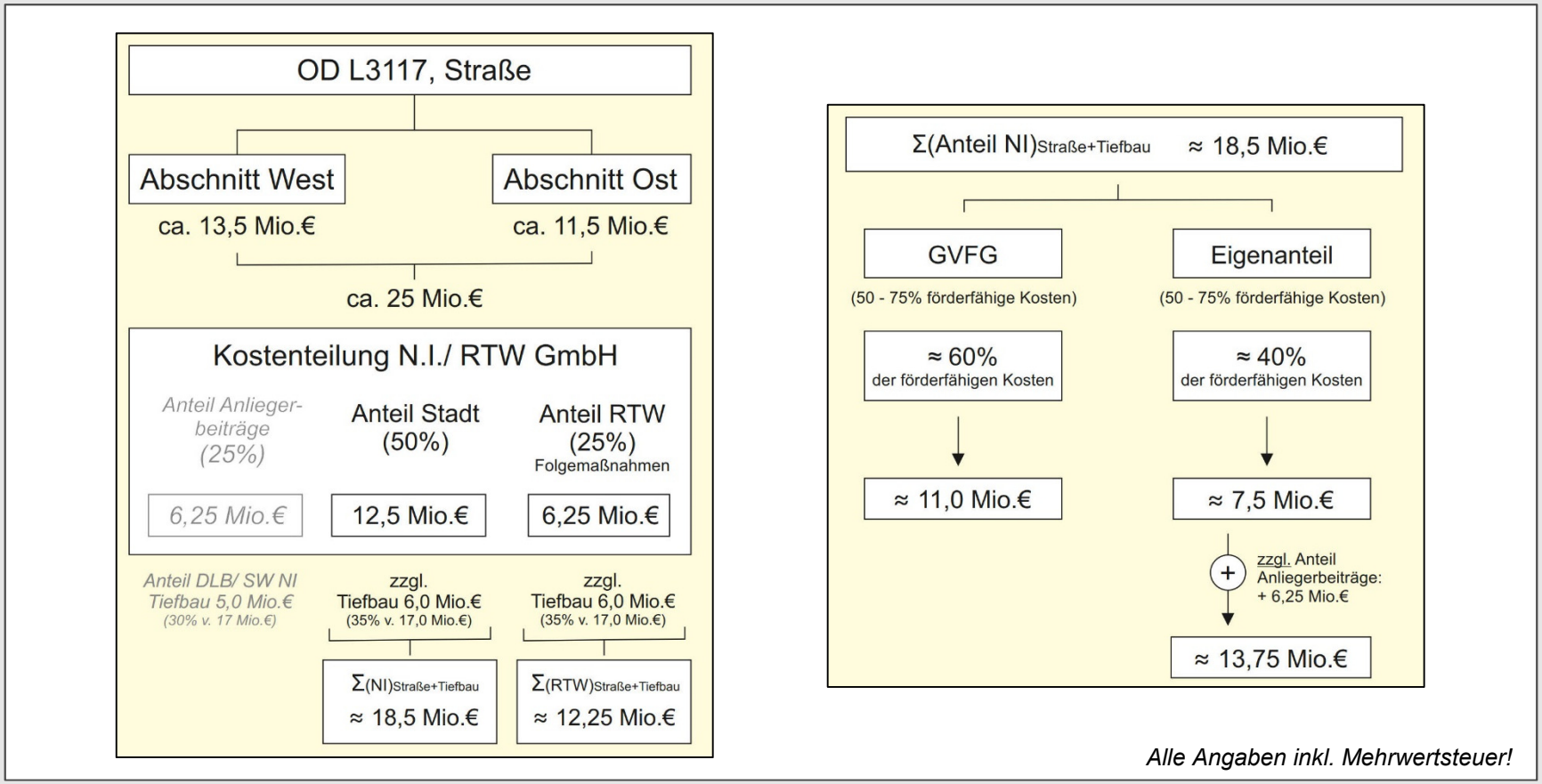
- Differenzierung Anteil DLB, SW NI/ Anteil NI/ Anteil RTW GmbH (Folgemaßnahmen)
- Ersteinschätzung:

Anteil DLB, SW NI	(10 – 30%)	30%
Anteil NI	(30 – 60%)	35%
Anteil RTW GmbH	(30 – 40%)	35%

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

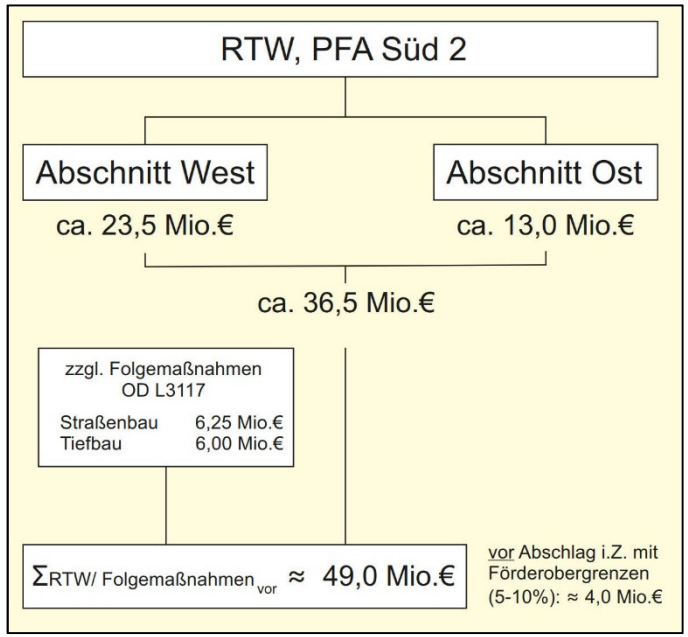
Finanzierungsstruktur - Umgestaltung OD L3117 (1. Annahme)

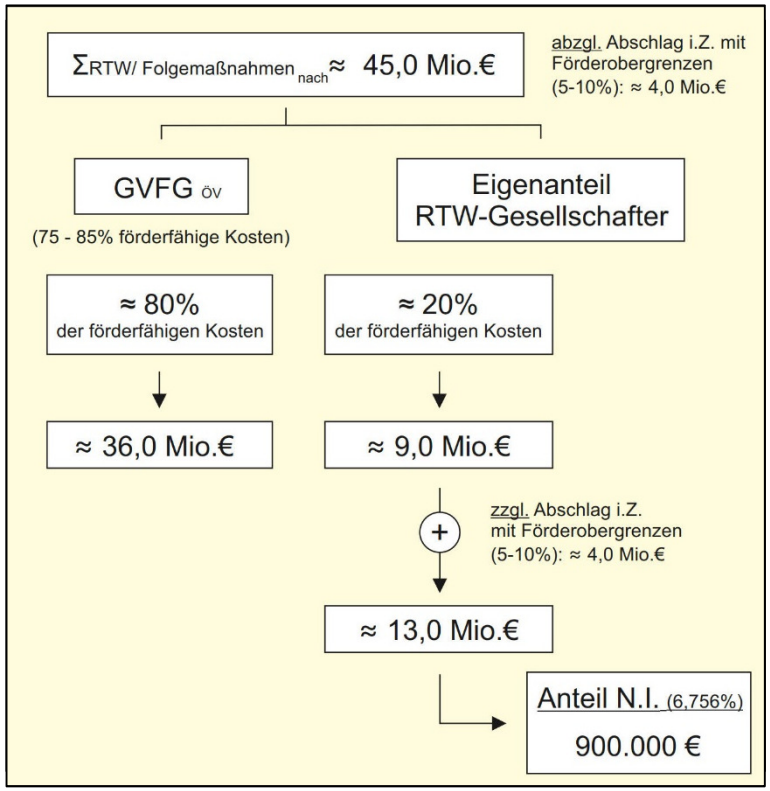


Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

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





Alle Angaben inkl. Mehrwertsteuer!

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

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)

- 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 €
- 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

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

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 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.€
  - Eigenanteil für Folgemaßnahmen 4,90 Mio.€

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der CDU-Fraktion vom 26.03.2019 (14)

Inwieweit ist es denkbar, dass weitere Fördertöpfe der EU, Bund oder Land für eine Verlängerung bis Gravenbruch oder Heusenstamm genutzt werden könnten ?

- Ist in Zukunft mit weiteren Förderungen hinsichtlich ÖPNV in Verkehrs-Infrastrukturprojekten zu rechnen ?

  - *Es ist davon auszugehen. Eine Antwort darauf können nur die jeweiligen Förderer geben (EU/ Bund/ Land).*

HABERMEHL & FOLLMANN INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

VKT VERKEHRSPLANUNG Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der Fraktion DIE LINKE vom 27.03.2019 (1)

Generell fehlt der Fraktion DIE LINKE noch ein Finanzierungskonzept für die kompletten Baumaßnahmen inkl. RTW sowie für den lfd. Betrieb der RTW (Anteil für die Stadt Neu-Isenburg).

- Wann ist damit zu rechnen ?

  - *siehe Folie 89 bis 94*

Umgestaltung der Landesstraße L3117 in Neu-Isenburg

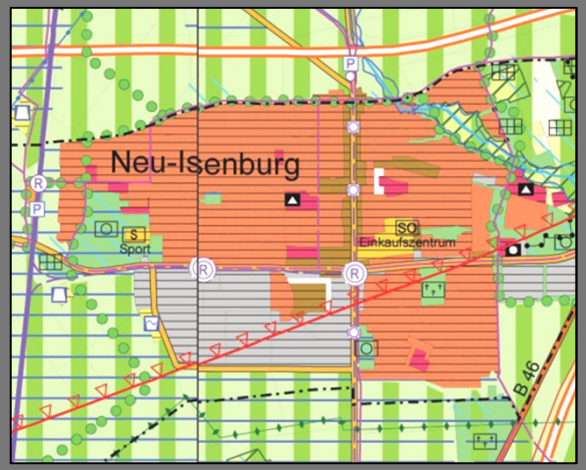
HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Fragen der Fraktion DIE LINKE vom 27.03.2019 (8)

In der Vorplanung für die Friedhofstraße (Drucksacke 18/1346) weicht in östlicher Fahrtrichtung (stadtauswärts) die Planung für die Linksabbiegerspur in die St.-Florian-Straße von der per Drucksacke 18/1243 beschlossenen Planung ab.

- Ist dadurch neben zusätzlichen Planungskosten mit weiteren Kosten (z.B. Schadenersatz gegenüber der Fa. Lidl) zu rechnen ?
- Wer übernimmt ggf. diese Kosten ?

  - *Etwaiger Umbaubedarf im Rahmen des RTW-Konzeptes wird als Folgemaßnahme eingestuft. Dementsprechend sind solche Kosten der RTW GmbH zuzuordnen.*



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

10.04.2019