

Projekt- und Leistungsbeschreibung

Rettungswegekonzept

für das Projekt

*Verlängerung der Stadtbahnlinie U5 zwischen der
Station Preungesheim und der S-Bahnstation
Frankfurter Berg*

Auftraggeber:

Stadt Frankfurt am Main, der Magistrat
vertreten durch
das Amt für Straßenbau und Erschließung (ASE)

&

Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF)

Inhaltsverzeichnis

I.	Projektbeschreibung	3
1.	Ausgangslage	3
2.	Bestandssituation	3
3.	Planungsraum	3
4.	Stand der Planung	4
5.	Ziel der Maßnahme	4
6.	Projektbezogene Schnittstellen	5
7.	Projektverantwortung	5
II.	Leistungsumfang	6
1.1	Bestandsanalyse und örtliche Feststellung	6
1.1.10	Ortsbegehung	6
1.1.20	Archivbearbeitung / Bestandspläne Objekt	6
1.1.30	Feststellung der bestehenden Rettungswege	6
1.2	Feststellung der erforderlichen Maßnahmen	6
1.2.10	Eintrag der Aufstellflächen	6
1.2.20	Abstimmung mit der Branddirektion	7
1.2.30	Abstimmung mit dem AG / sonstigen Ämtern der Stadt Frankfurt	7
1.2.40	Abstimmung mit der Bauaufsicht	7
1.3	Übernahme der erforderlichen Maßnahmen in das zu erstellende Konzept	7
1.3.10	Abschlussbericht / Dokumentation	7
III.	Hinweise	8

I. Projektbeschreibung

1. Ausgangslage

Die Stadt Frankfurt am Main plant derzeit die Verlängerung der Stadtbahnlinie U5 zwischen der Station Preungesheim und der S-Bahn-Station Frankfurter Berg in der Homburger Landstraße. Bei dem Vorhaben handelt es sich um ein Gemeinschaftsprojekt der Stadt Frankfurt am Main, vertreten durch das Amt für Straßenbau und Erschließung (ASE) sowie der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF). Die Verlängerung der Stadtbahn wurde bereits 2005 als Teil des Gesamtverkehrsplans beschlossen. 2012 wurde das Vorhaben aus Kostengründen und zugunsten anderer Projekte zunächst zurückgestellt und im Jahr 2017 wieder aufgenommen. Im Jahr 2021 wurde die Verlängerung als ein Ziel im Nahverkehrsplan 2025+ der Stadt Frankfurt am Main definiert. Im November 2025 wurde die Vorplanung für das Projekt (Anlage 2) beschlossen.

2. Bestandssituation

Derzeit endet die Stadtbahn U5 mit der Station „Preungesheim“. Die S-Bahn-Station Frankfurter Berg ist von dort aus mit öffentlichen Verkehrsmitteln lediglich über den Busverkehr angebunden, der zur Hauptverkehrszeit im 15 Minuten-Takt und in der Nebenverkehrszeit im 30 Minuten-Takt verkehrt. Die derzeit fehlende Vernetzung des ÖPNV-Systems vermindert die Attraktivität des ÖPNV in diesem Stadtbereich, insbesondere im Hinblick auf Reisezeiten, Umsteigemöglichkeiten sowie die Einbindung in das gesamtstädtische ÖPNV-Netz, deutlich. Die Homburger Landstraße weist entlang des für die Verlängerung der Stadtbahnlinie U5 vorgesehenen Abschnitts eine sehr durchmischte Gebäudestruktur auf. Neben Ein- und Mehrfamilienhäusern im nördlichen Bereich befinden sich im südlichen Bereich größere Verwaltungskomplexe und Gewerbeeinheiten.

3. Planungsraum

Der Planungsraum erstreckt sich von der Stadtbahnstation „Preungesheim“, welche im Bestand für die Stadtbahnstation U5 als Endhaltestelle fungiert, über die Homburger Landstraße bis zur S-Bahn-Station Frankfurter Berg. Der Planungsraum hat hierbei eine Länge von etwa 1,5 km.

4. Stand der Planung

Das Gesamtprojekt befindet sich in Leistungsphase 3 (HOAI). Die Vorplanung (Anlage 2) für die Verlängerung der Stadtbahnlinie U5 zwischen der Station Preungesheim und der S-Bahnstation Frankfurter Berg wurde am 06.11.2025 durch die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankfurt beschlossen (§ 6829 v. 06.11.2025, M134_2025).

Vorgesehen ist eine durchgehend 2-gleisige, oberirdische Stadtbahnstrecke von rund 1,5 km Länge sowie die Errichtung von drei neuen Stationen (August-Schanz-Straße, Berkersheimer Weg und Frankfurter Berg). Der Anschluss an das vorhandene Schienennetz erfolgt nördlich der Station Preungesheim, welche 2015 barrierefrei ausgebaut wurde und im Dezember 2015 in Betrieb genommen wurde. Die Stadtbahn wird in allen Streckenabschnitten mit eigenem Gleiskörper geführt. Einzelne Abschnitte werden überfahrbar ausgebildet, um ein Überholen des Rettungsdienstes zu ermöglichen. Teilweise wird der Gleisbereich als begrüntes Gleis ausgebildet.

Der Straßenquerschnitt der Homburger Landstraße beinhaltet im vorgenannten Neubaubereich neben dem Bahnkörper der Stadtbahn jeweils pro Fahrtrichtung einen Fahrstreifen und an den Knotenpunkten die notwendigen Abbiegespuren, um einen stadtbahnbedingten Rückstau in der Homburger Landstraße zu vermeiden. An beiden Seiten des Straßenraumes sind baulich getrennte Rad- sowie Gehwege vorgesehen. Im gesamten Planungsabschnitt werden die in der Frankfurter Radverkehrskonzeption vorgesehenen Radverkehrsanlagen berücksichtigt. Nach aktuellem Stand sollen viele Bestandsbäume erhalten und durch neue Baumquartiere ergänzt werden.

5. Ziel der Maßnahme

Durch die Maßnahme Verlängerung U5 Richtung Frankfurter Berg soll die Siedlung Frankfurter Berg und das Stadtentwicklungsgebiet "Edwards-Kaserne" durch den schienengebundenen ÖPNV erschlossen werden. Darüber hinaus werden durch die Verknüpfung der S-Bahnlinie S6 und der Stadtbahnlinie U5 an der Station Frankfurter Berg verbesserte Umsteigebeziehungen geschaffen, welche – gesamtstädtisch gesehen – die Attraktivität des ÖPNV steigern. Ziel der Verkehrsplanung ist es, durch ein vernetztes ÖPNV-System möglichst große Teile des Gesamtverkehrsaufkommens durch den ÖPNV abzuwickeln. Durch den geplanten Stadtbahnanschluss wird das Angebot des ÖPNV in diesem Sinne maßgeblich verbessert werden.

Das Rettungswegekonzept soll die vorliegende Vorplanung (Anlage 2) dahingehend prüfen, ob mit den geplanten Änderungen im Verkehrsraum Einschränkungen zur Sicherstellung des zweiten Rettungsweges der Nutzungseinheiten einhergehen. Sofern dies der Fall sein sollte, sind entsprechende Maßnahmen zur Behebung der Einschränkungen zu erarbeiten und zu dokumentieren. Das Rettungswegekonzept bildet die Grundlage für die weiterführenden Planungen.

6. Projektbezogene Schnittstellen

Innerhalb des Projektgebiets laufen parallele Vorhaben, die im Rahmen des Rettungswegekonzepts sowie bei der Projektumsetzung zu berücksichtigen sind.

Dazu gehört insbesondere der geplante Neubau einer Integrierten Gesamtschule mit ca. 970 Schülerinnen und Schülern im Bereich der Homburger Landstraße 285-289. Außerdem ist ein Neubau der Einfahrt zur Bundespolizei (Homburger Landstr. 375) in Planung.

Zu beachten ist, dass im Rahmen der Verlängerung der Stadtbahnlinie U5 aufgrund des erhöhten Verkehrsflächenbedarfs Bestandsgebäude entfallen werden, dies betrifft die Gebäude Homburger Landstr. 411, 413 und 415 sowie eine Autowerkstatt (Homburger Landstr. 382).

7. Projektverantwortung

Die Maßnahme wird unter Federführung und Projektleitung der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) umgesetzt. Als Bauherrin fungieren neben der VGF auch die Stadt Frankfurt am Main, vertreten durch das Amt für Straßenbau und Erschließung (ASE). Zwischen der Stadt und der VGF wurde eine Planungs- und Bauvereinbarung (PuB) geschlossen, dies bedeutet die VGF darf hinsichtlich aller städtischen Anteile als Vertreter in Namen und für Rechnung die Bauherrenvertretung wahrnehmen und Erklärungen für die Stadt abgeben. Die Umsetzung erfolgt insofern in enger Zusammenarbeit mit den städtischen Ämtern und dem Verkehrsanlagenplaner.

II. Leistungsumfang

Die benötigte Leistung setzt sich aus den drei Bausteinen „Bestandsanalyse und örtliche Feststellung“, „Feststellung der erforderlichen Maßnahmen“ sowie die „Übernahme der erforderlichen Maßnahmen in das zu erstellende Rettungswegekonzept“ zusammen. Die Leistungsbausteine umfassen folgende Inhalte:

1.1 Bestandsanalyse und örtliche Feststellung

1.1.10 Ortsbegehung

Durchführen von Ortsbesichtigungen zum Abschätzen der erforderlichen Leistung. Über die Auswertung der beschafften Unterlagen hinaus sind alle dort nicht erfassten, für die Bearbeitung des Projektes bedeutsamen Gegebenheiten in der Örtlichkeit zu erkunden.

1.1.20 Archivbearbeitung / Bestandspläne Objekt

Beschaffen und Auswerten amtlicher Karten, die zur Lösung der Aufgabenstellung nach Abstimmung mit dem AG notwendig sind.

1.1.30 Feststellung der bestehenden Rettungswege

Die bestehenden Rettungswege sind auf Plänen in geeignetem Maßstab (z.B. 1:500) darzustellen, die Aufstellflächen der Feuerwehr sind entsprechend im Plan darzustellen. Die vorhandene Infrastruktur (Fahrwege, Fahrradwege, Stellplätze, Fahrleitungsmasten etc.) und der Baumbestand sind zu berücksichtigen. Für die Gebäude sind Ansichten und Schnitte zu erstellen.

1.2 Feststellung der erforderlichen Maßnahmen

1.2.10 Eintrag der Aufstellflächen

Erster und zweiter Rettungsweg: Festlegung der notwendigen Fluchtwege, die im Notfall genutzt werden können. Erstellung von detaillierten Plänen. Überarbeiten der vorhandenen Vorplanung. Eintragen der notwendigen Aufstellflächen, um das Anleitern bei Gebäuden, bei welchen kein anderer zweiter Rettungsweg vorhanden ist, mit der Drehleiter sicherzustellen. Hierbei sind Baumstandorte und die Fahrleitung inkl. Masten der Stadtbahn zu berücksichtigen.

1.2.20 Abstimmung mit der Branddirektion

Die erforderlichen Maßnahmen müssen im erforderlichen Umfang mit der Branddirektion der Stadt Frankfurt abgestimmt und nach ihren Vorgaben umgesetzt werden. Hier ist mit mehreren Abstimmungsterminen zu rechnen.

1.2.30 Abstimmung mit dem AG / sonstigen Ämtern der Stadt Frankfurt

Die erforderlichen Maßnahmen müssen mit dem AG und den an der Planung beteiligten Ämtern der Stadt Frankfurt abgestimmt werden. Hier ist mit mehreren Abstimmungsterminen zu rechnen.

1.2.40 Abstimmung mit der Bauaufsicht

Die erforderlichen Maßnahmen müssen mit der Bauaufsicht Frankfurt abgestimmt werden.

1.3 Übernahme der erforderlichen Maßnahmen in das zu erstellende Konzept

1.3.10 Abschlussbericht / Dokumentation

Zusammenstellen der Ergebnisse in schriftlicher und zeichnerischer Form.

III. Hinweise

Nebenkosten sind in die Honorarbeträge der Positionen einzupreisen.

Die Auswahl des Auftragnehmers erfolgt auf Basis der Wirtschaftlichkeit und fachlichen Eignung. Die Terminabstimmung zur Leistungserbringung erfolgt im Nachgang in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber.

Mit der Beauftragung erhält der AN eine gesplittete Beauftragung, da die VGF und die Stadt Frankfurt, vertreten durch das Amt für Straße und Erschließung (ASE), beide als Auftraggeber fungieren. Daher werden die Kosten gemäß der vereinbarten Kostenteilung (zwischen VGF und Stadt) mit 48,32 % von der VGF und mit 51,68 % von der Stadt getragen. Die VGF und die Stadt haften dem AN gegenüber dabei nur in dem Umfang ihrer vorgenannten Kostenanteile und nicht als Gesamtschuldner. Der AN hat daher zwei getrennte Rechnungen an die beiden Auftraggeber zu stellen. Der AN erhält bei ordnungsgemäßer Leistungserbringung Abschlagszahlungen entsprechend dem Leistungsstand. Abschlagsrechnungen müssen prüfbar sein und den Nachweis des erreichten Leistungsstandes enthalten. Abschlagszahlungen werden innerhalb von 28 Tagen nach Zugang der prüffähigen Rechnung fällig. Sie beinhalten keine Teilabnahme. Die Schlusszahlung ist innerhalb von 30 Tagen nach Zugang der Schlussrechnung und förmlicher Abnahme der Leistungen des AN fällig.

Die VGF beabsichtigt ein Projektkommunikationssystem einzusetzen, das vom AN zwingend zu nutzen sein wird. Über das Projektmanagementsystem erfolgt der komplette Daten- und Nachrichtenaustausch zur Sicherstellung, dass alle Projektbeteiligten auf den aktuellsten Stand zugreifen können. Der AN soll über das Projektkommunikationssystem dem AG ständig den aktuellsten Planungsstand zur Verfügung stellen, so dass kurzfristige Abstimmungen zwischen AG und AN möglich sind.