

# **Gesamtverkehrsplan Frankfurt am Main**

**- Ergebnisbericht 2004 -**

---

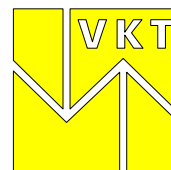
# Gesamtverkehrsplan Frankfurt am Main

## - Ergebnisbericht 2004 -

Arbeitsgemeinschaft

**R+T**

Topp  
Skoupil  
Küchler  
und  
Partner



**Verkehrsplanung**  
Köhler und Taubmann GmbH  
Frankfurt am Main - Dresden

Darmstadt und Düsseldorf

Büro Darmstadt  
Julius-Reiber-Straße 17  
64293 Darmstadt

Prof. Dr.-Ing. H. H. Topp  
Dipl.-Ing. G. Skoupil  
Dipl.-Ing. O. Dieleman  
Dipl.-Ing. M. Müller  
Dipl.-Ing. T. Pickel

Hanauer Landstraße 135 - 137  
60314 Frankfurt am Main

Prof. Dr.-Ing. U. Köhler  
Prof. Dr.-Ing. A. Taubmann  
Dipl.-Ing. R. Schwamb  
Dipl.-Ing. H. Ilcken

Im Auftrag der Stadt Frankfurt am Main  
Dezernat Planung  
Stadtplanungsamt  
Fachbereich Verkehrsplanung

Dezember 2004

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>0</b>	<b>Vorbemerkungen</b>	<b>1</b>
<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung und Arbeitsweise</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Planungsphilosophie und Ziele</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Problemanalyse</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Planungsgrundlagen</b>	<b>17</b>
<b>5</b>	<b>Entwicklungsszenarien</b>	<b>19</b>
<b>6</b>	<b>Fußgängerverkehr</b>	<b>22</b>
<b>7</b>	<b>Fahrradverkehr</b>	<b>24</b>
<b>8</b>	<b>Öffentlicher Personennahverkehr</b>	<b>29</b>
8.1	Basisfall 2015	29
8.2	Auswahl der Maßnahmen - Wirkungsanalyse	29
8.3	ÖPNV-Vorschlagsnetz	33
8.3.1	Liniennetz Straßenbahn	33
8.3.2	Liniennetz Stadtbahn	36
8.3.3	Regionales Liniennetz	39
8.3.4	Liniennetze Stadtbus und Regionalbus	41
8.3.5	Zentraler Omnibusbahnhof	42
8.4	Wirkungen	42
<b>9</b>	<b>Motorisierter Individualverkehr</b>	<b>44</b>
9.1	Vorschlagsnetz Straße	44
9.2	Wirtschaftsverkehr	56
9.3	Ruhender Verkehr	57
<b>10</b>	<b>Empfehlungen</b>	<b>59</b>

Verzeichnisse  
Bilder  
Anhang

## **0 Vorbemerkungen**

Als verkehrsmittelübergreifender Gesamtplan wurde zuletzt der Generalverkehrsplan (GVP) 1976/82 im Jahr 1983 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen.

Aufgrund veränderter verkehrspolitischer Randbedingungen und der Anforderungen aus der dynamischen Stadtentwicklung in Frankfurt am Main wurde Anfang der 1990er Jahre eine schrittweise Fortschreibung des GVP 1976/82 eingeleitet. Zunächst wurden Untersuchungen zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) - Teil Schiene durchgeführt. Dazu liegt ein Beschluss der Stadtverordnetenversammlung von 1996 vor. Darauf aufbauend begannen ab 1997 die Untersuchungen zur Fortschreibung des GVP für den Teil Individualverkehr.

Kurz vor Abschluss der Arbeiten hierzu beauftragte die Stadtverordnetenversammlung den Magistrat im Jahr 2002, die Untersuchungen zum Teil Schiene erneut zu aktualisieren und einen GVP wieder als integrierten Gesamtplan mit den Teilen Individualverkehr und ÖPNV vorzulegen. Darüber hinaus wurde beschlossen, im Rahmen der Planungen zum Individualverkehr dem Radverkehr ein höheres Gewicht beizumessen.

Mit der Erarbeitung dieses verkehrsmittelübergreifenden Gesamtverkehrsplans wurde die Arbeitsgemeinschaft R+T TOPP, SKOUPIL, KÜCHLER UND PARTNER, Darmstadt und VKT VERKEHRSPLANUNG KÖHLER UND TAUBMANN GmbH, Frankfurt beauftragt.

In einem umfangreichen Untersuchungsbericht sind Datengrundlagen, Methodik und Ergebnisse zu den einzelnen Arbeitsschritten dokumentiert.

Der vorliegende Ergebnisbericht dient als Zusammenfassung der Ergebnisse und soll als Grundlage für die parlamentarische Beratung und Beschlussfassung sowie die öffentliche Diskussion dienen.



## **1 Aufgabenstellung und Arbeitsweise**

Im Gesamtverkehrsplan (GVP) werden Ziele und Strategien der Verkehrsplanung als Teil der Gesamtentwicklungsplanung und insbesondere der Stadtplanung auf der Maßnahmenebene konkretisiert und auf ihre Wirkungen überprüft. Von besonderer Bedeutung ist eine integrierte Planung, die alle Verkehrssysteme – Öffentlicher Personennahverkehr, Radverkehr, Fußgängerverkehr, motorisierter Individualverkehr einschließlich Ruhender Verkehr und Wirtschaftsverkehr – und deren Wechselwirkungen untereinander berücksichtigt. Hinzu rücken aktuelle Themen in den Fokus verkehrsplanerischer Überlegungen wie demografische Entwicklungen, verschärfte Umweltgesetzgebungen für Lärm- und Schadstoffemissionen, die Berücksichtigung von Aspekten des Gender-Mainstreamings und die barrierefreie Gestaltung der Verkehrssysteme.

Die Stadt Frankfurt am Main will mit dem Gesamtverkehrsplan einen Beitrag zur Stadterneuerung, Stadterhaltung, Steigerung der Lebensqualität der Bevölkerung und der Wirtschaftskraft der Stadt und der Region leisten.

Der GVP liefert noch keine fertigen Lösungen für die verkehrlichen Probleme in Frankfurt am Main. Er liefert Entscheidungsgrundlagen für die politischen Gremien und – bei grundsätzlich positivem Beschluss zu einer Maßnahme oder zu einem Untersuchungsfall – auch die Möglichkeit, durch Bauleitplanung eine langfristige Flächensicherung z. B. für die Trasse eines Verkehrsweges zu betreiben, um die Realisierung einer verkehrsinfrastrukturellen Maßnahme ggf. auch zu einem späteren Zeitpunkt sicherstellen zu können.

Ein Gesamtverkehrsplan ist das Ergebnis eines kontinuierlich betriebenen Planungsprozesses, in dessen Verlauf die erreichten Ergebnisse zu einem bestimmten Zeitpunkt zusammengestellt werden. Es ist ein fachlich begründetes und politisch beschlossenes Handlungskonzept mit Innenbindung für die Stadt Frankfurt am Main.

Der GVP stellt eine Rahmenplanung und keine Detailplanung dar. Er zeigt eingebettet in verschiedene Szenarien mit unterschiedlicher Zielsetzung in Bezug auf den Ausbau des Straßennetzes, des ÖPNV-Systems, des Radverkehrsnetzes sowie des öffentlichen und privaten Stellplatzangebotes die verkehrlichen Wirkungen, insbesondere intermodale Verlagerungen zwischen dem individuellen und dem öffentlichen Verkehrssystem, aber auch intramodale Verlagerungen innerhalb eines Verkehrssystems von einer Route auf eine andere Route auf.

Als „Vergleichsfall“ dient dabei der Basisfall, dem für das Prognosejahr 2015 eine bestimmte Entwicklung verkehrsrelevanter Strukturdaten (Einwohner,

Beschäftigte, Schüler, ...) der Siedlungsstruktur und des Verkehrsnetzes zu Grunde gelegt wird.

Die Basis der Untersuchungen zum GVP bildet ein umfassendes Datengerüst, welches außer den sozio-ökonomischen Strukturdaten auch auf Eckdaten zum Mobilitätsverhalten und auf Daten zum Wirtschaftsverkehr aufbaut und in der Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM) als Verkehrsbeziehungsmatrix aus verkehrlicher Sicht zusammengeführt ist.

Im GVP wird eine Vielzahl verkehrsinfrastruktureller, verkehrslenkender und betrieblicher Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr, den Öffentlichen Personennahverkehr und den Radverkehr mit Hilfe der modellhaft ermittelten Prognoseverkehrsbelastungen im Straßen- und ÖPNV-Netz auf ihre verkehrlichen Wirkungen hin untersucht und bewertet. Dagegen sind verkehrsorganisatorische Maßnahmen (z. B. Bildung von Fahrgemeinschaften, Car Sharing, City-Logistik) mit den derzeit verfügbaren Modellen kaum abzubilden. Deren Wirkungen können deshalb nur in qualitativer Form berücksichtigt werden.

Aspekte des Gender Mainstreamings können in einem Gesamtverkehrsplan (als Rahmenplan) nur eingeschränkt berücksichtigt werden. Zwar unterscheiden sich die Mobilitätsausprägungen von Frauen und Männern<sup>1</sup> in ihren jeweiligen sozialen Rollen z. T. erheblich voneinander. Im Gesamtverkehrsplan werden aber die Verkehrsbewegungen aggregiert betrachtet. Sie können also nicht für die einzelnen sozialen Gruppen getrennt voneinander dargestellt werden.

Genderaspekte werden modelliert und rechnerisch u. a. dadurch einbezogen, dass dem Ausbau des Straßenbahnnetzes in Frankfurt eine hohe Priorität im GVP eingeräumt wird, weil damit die Naherreichbarkeit, die für verschiedene Gruppen sehr wichtig ist, verbessert werden kann.

Ähnliches wie für Genderaspekte gilt für den Fußgängerverkehr. Im vorliegenden Gesamtverkehrsplan sind wesentliche generelle Verbesserungsvorschläge für den Fußgängerverkehr enthalten. Nähere Aussagen sind dagegen nur im Rahmen von Detailplanungen (z. B. auf Stadtteilebene) möglich.

Über die Szenarienbetrachtung wird die Integration bereits vorliegender Teilkonzepte wie der Nahverkehrsplan (NVP) sowie Konzepte zum Radverkehr, Parkleitsystem, Bewohnerparken und zur flächenhaften Verkehrsberuhigung in Wohngebieten (Tempo 30) in ein abgestimmtes verkehrspolitisches Handlungskonzept gewährleistet.

---

<sup>1</sup> **Anmerkung:** Im vorliegenden Bericht werden Substantive grundsätzlich in der Form verwendet, wie sie im Duden enthalten sind. Bei Nennung von Personengruppen (z. B. Fußgänger, Radfahrer, ...) sind selbstverständlich beide Geschlechter gemeint.

Aufgrund der gewählten Methodik können jederzeit z. B. bislang noch nicht berücksichtigte Maßnahmen auf ihre verkehrlichen Wirkungen hin untersucht werden. Ebenso können im Gesamtverkehrsplan untersuchte Maßnahmen herausgenommen oder modifiziert werden. Die Methodik erlaubt somit eine kontinuierliche Fortschreibung der Gesamtverkehrsplanung.

Der Gesamtverkehrsplan Frankfurt am Main wurde im Auftrag des Stadtplanungsamtes von der Arbeitsgemeinschaft der beiden Planungsbüros R+T Partner und VKT erarbeitet. Begeleitet wurde die Erarbeitung von den folgenden Fachinstitutionen:

- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung
- Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (HLSV)
- Amt für Straßen- und Verkehrswesen (ASV)
- Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)
- Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF)
- traffiQ, Lokale Nahverkehrsgesellschaft (LNG)
- Planungsverband Ballungsraum Frankfurt / Rhein-Main (PVFRM)
- Polizeipräsidium
- Straßenverkehrsbehörde
- Straßenbauamt
- Bauverwaltungsamt
- Frauenreferat

Außerdem wurde die interessierte Öffentlichkeit durch einen großen Arbeitskreis, dem neben den planenden Institutionen vor allem Vertreterinnen und Vertreter von Parteien und an Verkehrsfragen interessierten Gruppen und Verbänden angehören, unter der Leitung der Gutachter an der Mitgestaltung des GVP beteiligt.

## **2 Planungsphilosophie und Ziele**

Eine Hauptaufgabe der kommunalen Verkehrsplanung im Rahmen der Gesamtentwicklungsplanung ist die Sicherung einer zukunftsfähigen Mobilität für die in Frankfurt am Main wohnenden und einpendelnden Menschen sowie für die hier ansässigen Wirtschaftsunternehmen.

Das Kraftfahrzeug ist heute ein wesentlicher Träger unserer Mobilität; es ist aber in Spitzenzeiten und bei hoher räumlicher Konzentration an der Grenze seiner Möglichkeiten angekommen. Die Vorteile des Kraftfahrzeugs auch in Zukunft zu nutzen und seine nachteiligen Auswirkungen zu begrenzen, setzt zwei Dinge voraus: erstens eine weitergehende Aufgabenteilung der Verkehrsmittel im Stadtverkehr mit Entzerrung zeitlicher und räumlicher Konzentrationen und zweitens eine umwelt- und sozialverträglichere Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs.

Die öffentliche Diskussion des Themas Verkehr macht dabei zwei Betrachtungsebenen deutlich: Die Nutzung des eigenen Kraftfahrzeugs wird vom einzelnen Verkehrsteilnehmer unter seinen gegebenen objektiven und subjektiven Rahmenbedingungen als vernünftig bewertet, während das beobachtbare Verkehrsverhalten der anderen Verkehrsteilnehmer aufgrund der bekannten Auswirkungen als unvernünftig und als änderungswürdig beurteilt wird. Parallel zur ungebrochenen Kraftfahrzeug-Orientierung großer Teile der Bevölkerung wird die Belastung der eigenen Wohngebiete durch Kfz-Verkehr so nicht mehr akzeptiert.

Aber auch die Funktionsfähigkeit des Kfz-Verkehrs selbst ist ohne steuernde Eingriffe gefährdet. Zum Erhalt und zur Stärkung der Wirtschaftskraft müssen Kfz-Erreichbarkeit und eine angemessene Leistungsfähigkeit des Straßennetzes zur Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs gewährleistet sein. Wenn Verkehrsprobleme nicht zum Engpassfaktor der wirtschaftlichen Entwicklung werden sollen, sind steuernde Eingriffe unverzichtbar.

Deshalb liegt das Hauptaugenmerk der Gesamtverkehrsplanung darauf

- soviel Verkehr mit individuellen motorisierten Verkehrsmitteln wie möglich zu vermeiden oder auf umweltfreundliche Verkehrsmittel (Umweltverbund) zu verlagern, wobei die Teilnahmemöglichkeiten aller Menschen an sozialen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Prozessen gewährleistet sein müssen und
- den verbleibenden Verkehr so umwelt-, sozial- und stadtverträglich wie möglich abzuwickeln.

Die erste Strategie macht die enge Wechselwirkung zwischen der Stadt- und Regionalentwicklung einerseits und der Verkehrsentwicklung andererseits deutlich, da Verkehrsvermeidung und dementsprechend auch Verkehrserzeugung und Verkehrsverteilung durch städtische und regionale Strukturen (und damit durch die Art und das Maß der Flächennutzung) in wesentlichem Maße beeinflusst werden.

Die zweite Strategie soll zu einer sinnvollen Aufteilung des verbleibenden Gesamtverkehrs auf die verschiedenen, für bestimmte Verkehrsaufgaben jeweils geeigneten Verkehrssysteme führen.

Dazu ist in verkehrlicher Hinsicht

- die Anbindung an andere überregionale Wirtschaftsräume,
- die interne und externe Erreichbarkeit der Region und der Stadt Frankfurt am Main sowie
- die nachhaltige, ressourcenschonende Sicherung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen

durch ein sinnvolles Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrssysteme und eine untereinander abgestimmte Landes-, Regional-, Bauleit- und Verkehrsplanung unter Berücksichtigung der zentralörtlichen Gliederung des Raumes und unter Beachtung der Umweltverträglichkeit, der siedlungs- und landschaftsstrukturellen Integrierbarkeit, der Sozialverträglichkeit und der Finanzierbarkeit zu fördern.

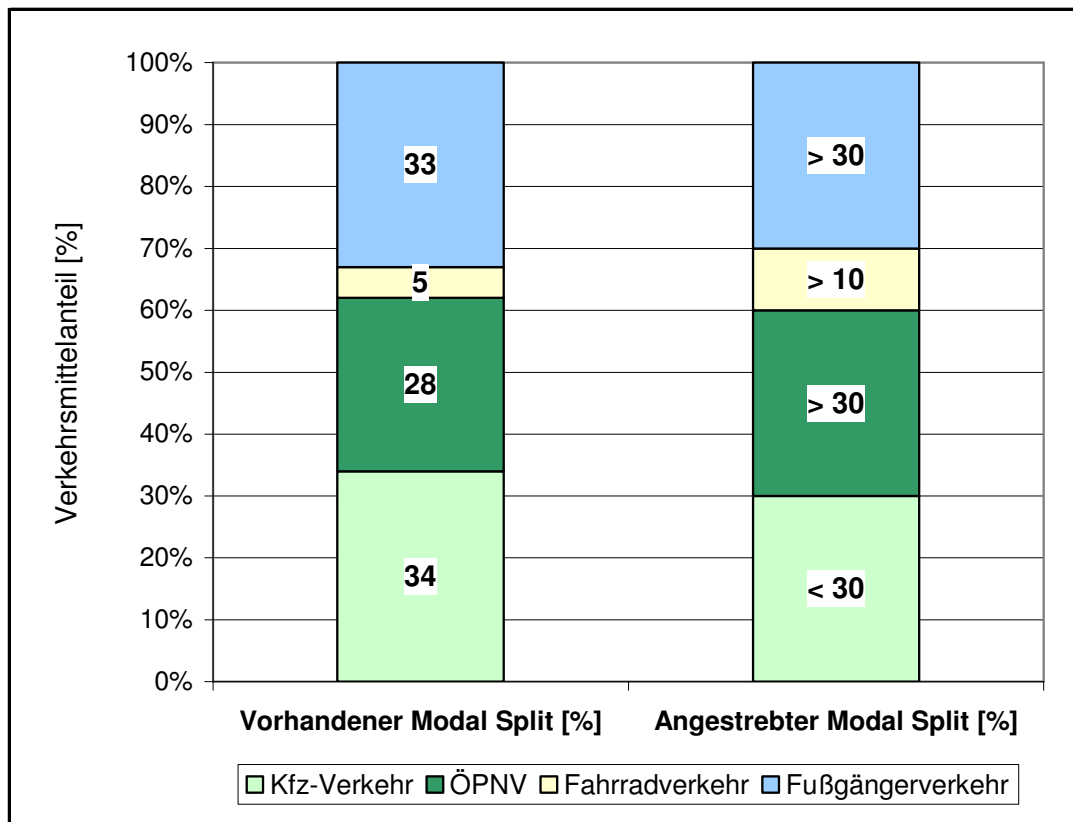
Die im Gesamtverkehrsplan der Stadt Frankfurt am Main zu Grunde gelegten **Ziele** lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

- Sicherstellung der Mobilität durch Gewährleistung aller notwendigen Ortsveränderungen von Personen und Gütern für alle Bevölkerungsgruppen, insbesondere die Berücksichtigung der unterschiedlichen Mobilitätsausprägungen von Frauen und Männern aufgrund der unterschiedlichen Lebenssituationen und der damit verbundenen sozialen Rolle sowie Gewährleistung einer möglichst hohen Erreichbarkeit aller Ziele für den Personen- und Güterverkehr (innerhalb des Untersuchungsraumes, von außerhalb und zu den anderen regionalen und überregionalen Zentren bzw. Wirtschaftsräumen) mit möglichst geringem Kfz-Verkehrsaufwand,
- Schonung der natürlichen Ressourcen u. a. durch eine Verbesserung der Integration von Verkehrs- und Flächennutzungsplanung und speziell der Einbindung der Verkehrsanlagen in die Siedlungs- und Landschaftsstrukturen,

- Reduzierung der Umweltbelastungen durch eine Verringerung der verkehrlichen Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei möglichst ressourcenschonender Mobilität,
- Verbesserung der Stadtverträglichkeit von Verkehr u. a. durch Verringerung der verkehrlichen Lärmemissionen, Verringerung des Flächenverbrauchs für Verkehrsanlagen und durch Verbesserung der Verkehrssicherheit und
- Beachtung der Wirtschaftlichkeit durch Verbesserung des Gesamtnutzens des Verkehrssystems.

Diese eher allgemein formulierten Zielsetzungen müssen durch konkrete Festlegungen handhabbar gemacht werden. Deshalb wird im GVP Frankfurt am Main insbesondere das Ziel verfolgt, die Anteile des Öffentlichen Personennahverkehrs zu erhöhen und zwar wie folgt:

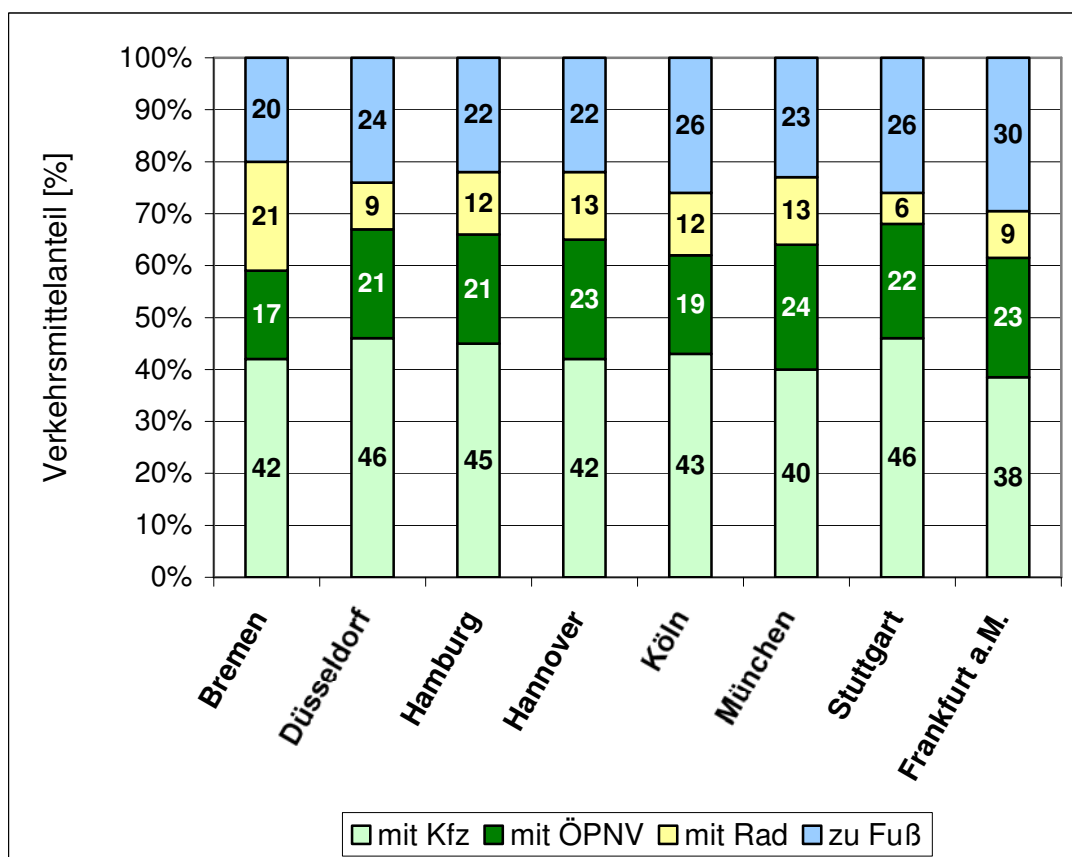
- Im Stadt-Umland-Verkehr, bei dem weder das Fahrrad noch Fußwege eine wesentliche Rolle spielen, soll der ÖPNV-Anteil von derzeit 18 % (**Abbildung 3-2**) auf  $\geq 25$  % anwachsen. Hier ist noch Potenzial zur Steigerung des ÖPNV-Anteils vorhanden.
- Im Binnenverkehr von Frankfurt am Main weist der ÖPNV auch heute schon einen relativ hohen Wert auf, der nur noch mit großen Anstrengungen gesteigert werden kann. Angestrebte Aufteilungswerte für den Modal-Split im Binnenverkehr sind in **Abbildung 2-1** den entsprechenden Analyse-Werten gegenüber gestellt.



**Abbildung 2-1:** Angestrebte Werte für den Modal Split im Binnenverkehr von Frankfurt am Main

### 3 Problemanalyse

Wie in den meisten anderen großen Städten Deutschlands dominiert der Kraftfahrzeugverkehr, dessen Verkehrsanteile deutlich über denen der anderen Verkehrsmittel liegen (**Abbildung 3-1**), auch wenn wegen einiger Unterschiede in der Erhebungsmethodik die Werte Frankfurts und der anderen Städte nicht exakt vergleichbar sind. **Abbildung 3-1** macht aber auch die hohe Bedeutung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Frankfurt am Main für die dortige Wohnbevölkerung deutlich.



<sup>1)</sup> einschl. Mitfahrer, Werte der Jahre 1996-2000

Quellen: Socialdata <sup>[1]</sup>, SrV 03 <sup>[2]</sup>

**Abbildung 3-1:** Verkehrsmittelaufteilung in großen deutschen Städten (Wege der Einwohner)

[1] Socialdata (Hg): Mobilität und Verkehrsmittelwahl in Deutschland; Socialdata – Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung GmbH, München, 2001

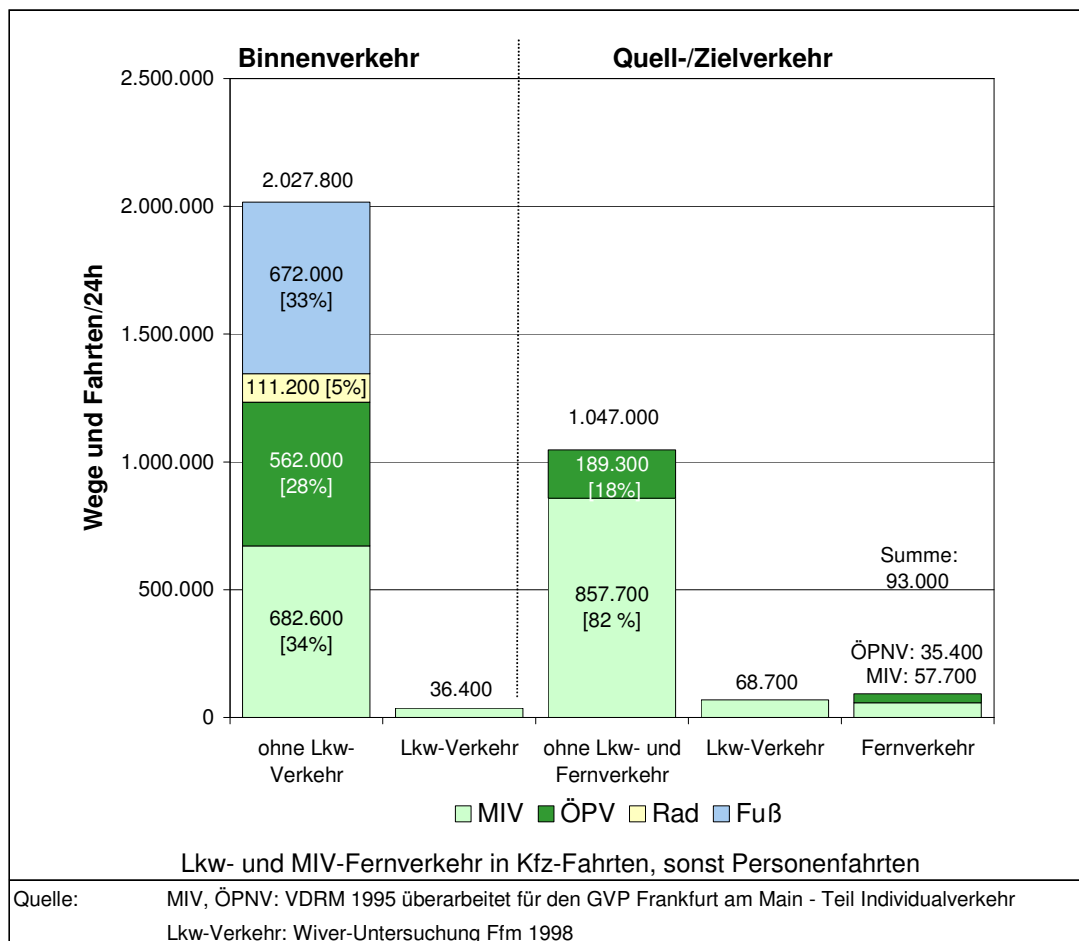
[2] Stadt Frankfurt am Main (Hg): SrV 2003, Kennziffern der Mobilität in Frankfurt am Main, TU Dresden, 2003 (umfasst nur Wege < 100 km)



Der Anteil des Radverkehrs in Frankfurt ist im Vergleich zu den anderen Städten mit Ausnahme von Stuttgart eher gering. Hier ist noch Potenzial vorhanden.

Darüber hinaus hat die Analyse gezeigt, dass der Hauptanteil der Wege der Einwohner Frankfurts im Binnenverkehr (Wege innerhalb des Stadtgebietes) zurückgelegt wird, der Rest im Quell-/Zielverkehr. Der Quell-/Zielverkehr wird dagegen durch die Pendler aus dem Umland nach Frankfurt am Main geprägt. Frankfurt am Main hat im Vergleich zu anderen Großstädten in Deutschland den höchsten Anteil von Berufseinspendlern an den Beschäftigten (60 %).

Die Verkehrsmittelaufteilung im Binnenverkehr und im Quell-/Zielverkehr zeigt **Abbildung 3-2**.



**Abbildung 3-2:** Gesamtverkehr Frankfurt am Main – Analyse 1998

## Fußgängerverkehr

Der Beginn der Fußgängerbereiche in der Innenstadt ist im Westen, Osten und Süden jeweils durch Stadtplätze mit herausragender Bedeutung (Opernplatz mit Alter Oper, Konstablerwache mit Beginn der Fußgängerzone Zeil, Römerberg mit Rathaus und Anbindung an den Main) gekennzeichnet. Im Norden dagegen ist der Bereich um den Eschenheimer Turm Teil des Hauptverkehrsstraßennetzes und oberirdisch vom Kfz-Verkehr belegt. Fußgänger müssen entweder oberirdisch ein Knotenpunktsystem rund um den Eschenheimer Turm bewältigen oder werden in die -1-Ebene auf ein über Treppen zugängliches Wegesystem im Zusammenhang mit der U-Bahnhaltestelle mit schwieriger Orientierung und den Problemen der sozialen Sicherheit verwiesen.

Das Fehlen eines angemessen gestalteten Platzbereichs am nördlichen Beginn des Fußgängerbereichs schwächt die Bedeutung und Akzeptanz dieses Abschnitts.

Die Fußgängerzonen werden durch Straßen unterschiedlicher Kategorien geteilt. Die Übergangsstellen sind bei stärker belasteten Straßen signalgeregelt. Im Allgemeinen entsteht daraus keine unzumutbare Beeinträchtigung der Fußgänger.

Problematisch scheint die Durchschneidung des Bereichs zwischen Hauptwache und Katharinenkirche. So queren an der Hauptwache an einem durchschnittlichen Werktag etwa 30.000 bis 50.000 Fußgänger die mit rd. 15.000 Kfz/24h belastete Große Eschenheimer Straße.

Während in der West-Ost-Achse relativ lange zusammenhängende Straßenabschnitte als Fußgängerzonen ausgewiesen sind, ist die Achse zum Main über Liebfrauenstraße - Neue Kräme - Römerberg in relativ dichter Folge durch Straßen unterbrochen.

Das System der Fußgängerzonen ist für den städtischen Verkehr als auch für den aus der Region kommenden Verkehr hervorragend durch U-Bahn und S-Bahn angebunden.

Problematisch stellt sich die fußläufige Anbindung der innenstadtnahen Wohn- und Mischgebiete an das Stadtzentrum dar. Legt man einen Fußweg von ca. 15 Minuten zu Grunde, könnten ca. 150.000 Einwohner den Rand der Innenstadt zu Fuß erreichen. Die hohen Kfz-Belastungen des Anlagenringes (bis zu 24.000 Kfz/24h und Richtung) bewirken eine starke Barrierewirkung zwischen Innenstadt und den umliegenden Wohngebieten. Dadurch wird die fußläufige Erreichbarkeit der Kernstadt deutlich eingeschränkt. Die

Barrierewirkung des Anlagenringes wird durch die als problematisch ange-sehene soziale Sicherheit in diesem Bereich noch verstärkt.

In den fußgängerintensiven Bereichen außerhalb der Kernstadt kommt es in einigen Stadtteilzentren und Einkaufsstraßen durch Nutzungsüberlagerun-gen zu Beeinträchtigungen bezüglich der erforderlichen Bewegungsräume für Fußgänger. Die verfügbaren Gehwegbreiten werden hier zum Teil durch Einbauten, abmarkierte Fahrradwege, parkende Fahrzeuge usw. erheblich eingeschränkt.

Auch in den Wohngebieten vieler Stadtbereiche, und insbesondere in den Wohngebieten mit hoher Bebauungsdichte, sind zum Teil Bewegungsfreiheit und Aufenthaltsqualität für zu Fuß gehende Menschen im Straßenraum un-zureichend. Die verfügbaren Gehwegflächen werden hier hauptsächlich von parkenden Fahrzeugen eingeschränkt. Unerlaubtes Gehwegparken zählt zu den Hauptproblemen des Fußgängerverkehrs in Frankfurt am Main.

Für die Verkehrssicherheit und die Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs mit an-deren Straßennutzungen und gestalterischen Ansprüchen sind daher funkti-onale und gestalterische Verbesserungen an Hauptverkehrsstraßen - wie Erleichterung der Fahrbahnüberquerung, Änderung der Aufteilung der Stra-ßenfläche zugunsten von Fußgängern und Fahrradfahrern, Gliederung des Straßenquerschnitts, Gestaltung und Begrünung des Straßenraums - min-destens ebenso wichtig wie Tempo 30, Verkehrsberuhigung und Wohnum-feldverbesserung außerhalb der Hauptverkehrsstraßen. Dabei geht es nicht um die "Verkehrsberuhigung von Hauptverkehrsstraßen", sondern um deren städtebauliche Integration unter Wahrung der Verkehrsfunktion. Hier beste-hen in Frankfurt am Main zum Teil noch deutliche Defizite. Ein besonderes Problem für Fußgänger besteht durch die zusätzliche Trennwirkung der ge-sicherten Bahnkörper der U-Bahn in oberirdischen Streckenbereichen.

## **Fahrradverkehr**

Um eine möglichst direkte Verkehrsführung für Fahrradfahrer zu erreichen, ist es erforderlich, die Stadtteile möglichst durchlässig für den Fahrradver-kehr zu gestalten. Hindernisse wie Abbiegeverbote und Einbahnstraßen be-stehen insbesondere in den innenstadtnahen Stadtteilen und Tempo 30-Zonen. Zur Verhinderung von Kfz-Schleichverkehren wurden häufig durch-gehende Straßenzüge in Ein-Richtungsstraßen mit abschnittsweise wech-selnden Fahrrichtungen und Diagonalsperren umgewandelt.

In einem Modellversuch „Fahrradfahren gegen die Einbahnrichtung in Tem-po 30-Zonen“ wurde zwischen 1993 und 1996 das Potenzial zur Verbesse-rung der Qualität der Radfahrverbindungen durch die Freigabe von Ein-

bahnstraßen in Gegenrichtung für den Fahrradverkehr untersucht. In drei in sich abgeschlossenen Gebieten in Bockenheim, Bornheim und Heddernheim wurde das Befahren der Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Fahrradverkehr generell freigegeben. Das Fahrradverkehrsaufkommen in den Untersuchungsgebieten stieg nach Einführung dieser Verkehrsregelung signifikant um 20 % an, wobei das Konfliktgeschehen in der Summe keine großen Unterschiede zwischen Fahrradfahren in und entgegen der Fahrtrichtung in Einbahnstraßen erkennen ließ. Die generelle Öffnung der Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Fahrradverkehr wurde nach Abschluss des Modellversuchs in den Untersuchungsgebieten beibehalten und soll schrittweise auf das gesamte Stadtgebiet ausgedehnt werden.

Ein besonderes Problem bildet die Anbindung der Innenstadt, die Anbindung des Systems der Fußgängerzonen und die Durchfahrbarkeit der Innenstadt. Radwege werden zum Teil an die Innenstadt herangeführt (z. B. Eschersheimer Landstraße - einseitig), enden aber vor dem Anlagenring. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für Fahrradfahrer ist durch die Barrierewirkung des stark belasteten Anlagenringes erheblich erschwert.

Seit 1991 sind die Fußgängerzonen für den Fahrradverkehr freigegeben. Hierdurch wurde die Durchfahrbarkeit der Innenstadt, vor allem während der weniger fußgängerintensiven Zeiten, verbessert. Zu den Haupteinkaufszeiten aber ist die Führung des Fahrradverkehrs durch Fußgängerzonen aufgrund des hohen Konfliktpotenzials und der geringeren Reisegeschwindigkeiten im Fahrradverkehr keine geeignete Lösung. Eine Umgehungsroute zur Zeil ist in der Fahrradverkehrskonzeption vorgesehen und zum Teil realisiert.

Bei der ergänzenden Infrastruktur für den Fahrradverkehr, der Unterhaltung der Radwege und beim Freihalten der Fahrradverkehrsflächen durch Überwachung bestehen noch Defizite. Es fehlt ein ausreichendes Angebot an witterungsgeschützten Abstellanlagen mit Abschließmöglichkeiten der Fahrräder, insbesondere in der Innenstadt. Außerdem ist das Wegweisungssystem noch nicht vollständig vorhanden.

## **Öffentlicher Personennahverkehr**

Die Beurteilung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt Frankfurt am Main zeigt, dass das ÖPNV-Angebot in Frankfurt ein hohes Qualitätsniveau aufweist:

Die Beurteilung kommt zu folgenden Ergebnissen:

- Die ÖPNV-Flächenerschließungsqualität des Stadtraumes (beurteilt über erschlossene Siedlungsflächen im fußläufigen Einzugsbereich der Haltestellen) ist sehr hoch. Der besiedelte Stadtbereich ist nahezu lückenlos erschlossen.
- Das gesamte ÖPNV-Angebot ist bis auf wenige Ausnahmen im Busbetrieb vertaktet.
- Das Fahrplanangebot erfüllt die Richtwerte des VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) bis auf wenige Buslinien.
- Die Taktabstimmung an wichtigen ÖPNV-Verknüpfungspunkten (Umsteigepunkten) ist mit Ausnahme weniger Haltestellen aufgrund des Taktrasters bzw. einer dichten Fahrtenfolge gegeben.

Aus der Sicht des Kunden sind weitere wichtige Beurteilungskriterien Verfügbarkeit, Begreifbarkeit, Verlässlichkeit und möglichst kurze Reisezeiten.

Eine generelle Verfügbarkeit ist dann gegeben, wenn die Takte so dicht sind, dass die Kunden Fahrplaninformationen nicht benötigen. Dies ist bei ausreichender Netzdichte bei einem Takt von 5 bis maximal 10 Minuten gegeben. Auf den Linien der Stadtbahn und der Straßenbahn werden diese Zeiten erreicht.

### **Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Kapazitätsengpässe treten vor allem während der Hauptverkehrszeiten an allen Hauptzufahrtsstraßen, aber auch im inneren Hauptstraßennetz der Stadt Frankfurt am Main auf.

Aufgrund der vorhandenen Struktur des Wegenetzes mit radial geführten Hauptverkehrsstraßen sowie dem Alleenring und dem Anlagenring als zentralen Verteilern nördlich des Mains muss der Kfz-Verkehr mit Ziel Innenstadt die Wohngebiete der Gründerzeitviertel zwangsläufig durchfahren. Für diese Bereiche entstehen hierdurch erhebliche lokale Durchgangsverkehre.

Viele Straßen des Grundnetzes sind im Wesentlichen auf die Belange des Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Ausbaumaßnahmen im ÖPNV, der geplante Ausbau der Straßenbahn, Bevorzugung von Straßenbahnen und Bussen an Lichtsignalanlagen, die Belange von Fußgängern und Fahrradfahrern auch in Hauptverkehrsstraßen sowie Maßnahmen der Straßenraumgestaltung führen dazu, dass die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr nicht allein ausschlaggebend für die Aufteilung des Straßenraumes sein kann.

Der Wirtschaftsverkehr als ein wesentlicher Teil des MIV setzt sich zusammen aus dem Güterverkehr und dem Gewerbeverkehr als Fahrten in Ausübung des Berufs (ohne Fahrten zwischen der Wohnung und dem Arbeitsplatz). Der Wirtschaftsverkehr ist zum Erhalt der Wirtschaftskraft der Stadt Frankfurt am Main unverzichtbar. In einem vorgezogenen Untersuchungsteil wurde daher der Wirtschaftsverkehr – unter Beteiligung der IHK – im Rahmen einer breit angesetzten, branchenspezifischen Befragung erhoben und modellhaft abgebildet.

Das Wirtschaftsverkehrsaufkommen im Binnenverkehr der Stadt Frankfurt am Main beträgt rd. 174.000 Kfz-Fahrten am Tag (1998). Der Wirtschaftsverkehr hat damit in Frankfurt einen Anteil von rund einem Viertel am Gesamtaufkommen des Kfz-Binnenverkehrs. Von diesen Wirtschaftsverkehrsfahrten werden rd. 80 % durch Pkw und rd. 20 % durch Lkw verursacht. Der Wirtschaftsverkehr ist dabei durch überdurchschnittliche Fahrtweiten gekennzeichnet.

Schwerpunkte für den Wirtschaftsverkehr sind der Flughafen, der Industriepark Höchst, die Achse Bürostadt Niederrad - Gutleut-/Gallusviertel - Bahnhof - Westend, die City (Zeil), die Hanauer Landstraße sowie die Industriegebiete Borsigallee/Seckbach und Fechenheim.

Aus der durchgeführten Befragung geht hervor, dass sich bei rd. 5 % der erhobenen Fahrten die geplante Ankunft durch Stau z. T. erheblich verzögerte. Deutlich häufiger wurden Behinderungen beim Parken (kaum nutzbare Ladezonen usw.) oder mangelnde Parkmöglichkeiten als Problempunkte genannt. Bei rd. 11 % der Fahrten traten diesbezüglich Behinderungen auf.

## **Ruhender Verkehr**

Parkraum und Öffentlicher Personennahverkehr sind wichtige Steuergrößen kommunaler Verkehrspolitik. Eins bedingt das andere: Allein mit ÖPNV-Verbesserungen ist das Umsteigen vom Kfz auf Busse und Bahnen nicht ausreichend wirkungsvoll erreichbar. Ein gutes ÖPNV-Angebot ist jedoch Voraussetzung für Parkraumrestriktionen.

In der Kernstadt von Frankfurt am Main (Altstadt, Innenstadt, Bahnhofsviertel) stehen für rd. 16.700 Einwohner, für knapp 100.000 Beschäftigte und für rd. 110.000 Kunden/Besucher pro Tag rd. 25.600 Stellplätze zur Verfügung. Hiervon sind rd. 12.200 öffentliche Parkstände und rd. 13.400 private Stellplätze. Etwa 9.800 öffentliche Parkstände werden in Parkhäusern angeboten; die restlichen rd. 2.600 Parkstände befinden sich im öffentlichen Straßenraum (Stand: 2000).

Im Städtevergleich ist das Parkraumangebot in Frankfurt am Main hoch. Während in der Frankfurter Kernstadt 25.600 Stellplätze für 210.000 Beschäftigte, Besucher und Kunden zur Verfügung stehen, sind dies in München rd. 12.500 Stellplätze für rd. 390.000 Beschäftigte, Kunden und Besucher pro Tag und in Hamburg rd. 28.500 Stellplätze für rd. 460.000 Beschäftigte, Kunden und Besucher pro Tag.

Insbesondere weil sich im Zeitraum zwischen 2000 und 2002 die Zahl der öffentlichen Parkstände in den Parkieranlagen der Innenstadt durch Umbaumaßnahmen von rd. 9.800 auf rd. 7.800 verringert hatte, konnte die Nachfrage nach freien Stellplätzen nicht immer abgedeckt werden.

Seit 1993 hat Frankfurt am Main eine für das gesamte Stadtgebiet geltende Stellplatzeinschränkungssatzung, womit die Zahl neu entstehender privater Stellplätze von der Stadt gesteuert wird. Für das Stadtgebiet sind vier Einschränkungsbereiche definiert, für die laut Stellplatzeinschränkungssatzung vom Juli 1998 – in Abhängigkeit von der Bedienungsqualität im ÖPNV – die Herstellung notwendiger Stellplätze z. B. für Bürogebäude auf 10 %, 30 %, 60 % oder 80 % der Richtwerte eingeschränkt wird. Die Ablöseerträge sind zweckgebunden (gemäß Vorgaben der HBO) und können für investive Maßnahmen im öffentlichen Personenverkehr, im Ruhenden Verkehr und im Fahrradverkehr verwendet werden.

### **Park+Ride und Bike+Ride**

Auf dem Frankfurter Stadtgebiet befinden sich 16 Park+Ride-Anlagen mit insgesamt rd. 2.500 Stellplätzen (1998). Weitere P+R-Anlagen nennenswerter Größe sind auf dem Frankfurter Stadtgebiet nicht geplant. Angesichts der negativen Begleitwirkungen von P+R-Großanlagen wird dem Ausbau von P+R-Angeboten auf dezentralen und quellnahen Anlagen (d. h. Anlagen im Umland) der Vorzug gegeben.

Nutzer des P+R-Angebots sind im Wesentlichen Berufspendler (80 % bis 90 %), rd. 10 % sind dem Ausbildungsverkehr zuzuordnen. Der restliche Anteil verteilt sich auf Einkaufsverkehr und sonstigen Gelegenheitsverkehr.

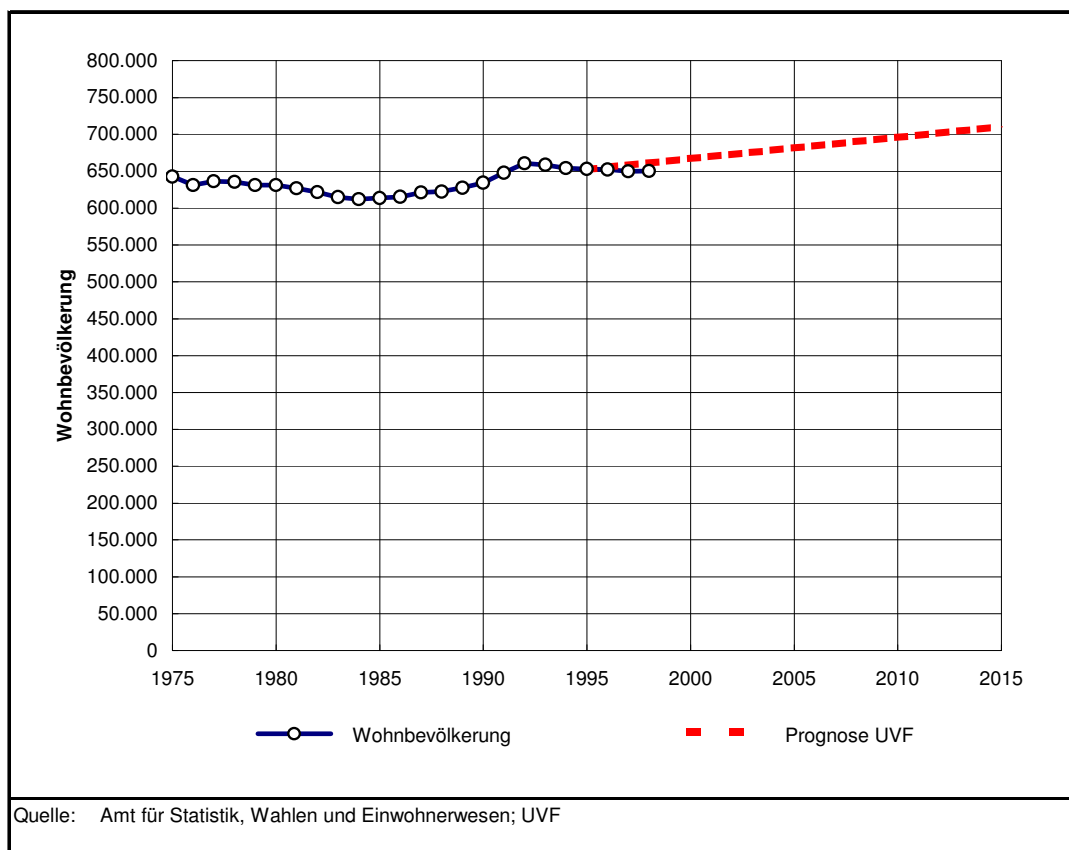
Bike+Ride-Anlagen sind an den meisten S-Bahnstationen im Frankfurter Stadtgebiet vorhanden. Auch an einigen U-Bahn-Haltestellen, vor allem in den äußeren Stadtteilen, finden sich Bike+Ride-Möglichkeiten.

## 4 Planungsgrundlagen

Den Untersuchungen zum Gesamtverkehrsplan der Stadt Frankfurt am Main liegen die folgenden strukturellen Entwicklungen zu Grunde:

- die Entwicklung der Einwohnerzahlen bis 2015 (**Abbildung 4-1**) und
- die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen bis 2015 (**Abbildung 4-2**).

Diese Prognosen entsprachen zum Zeitpunkt der Bearbeitung der Analyse dem Stand der Kenntnis. Neuere Bevölkerungsprognosen gehen allerdings für den engeren Ballungsraum Rhein-Main (Stadt Frankfurt am Main, Stadt Offenbach am Main, Kreis Offenbach, Main-Taunus-Kreis, westlicher Main-Kinzig-Kreis, südlicher Wetteraukreis) bis zum Jahre 2015 nur von einem leichten Anstieg der Bevölkerung (bezogen auf das Jahr 2000) aus. Diese pauschalen Aussagen konnten in der weiteren Bearbeitung noch nicht berücksichtigt werden. Erst nach Vorliegen feinträumlich differenzierter Prognosen kann eine Sensitivitätsbetrachtung durchgeführt werden.



**Abbildung 4-1:** Einwohnerentwicklung in Frankfurt am Main



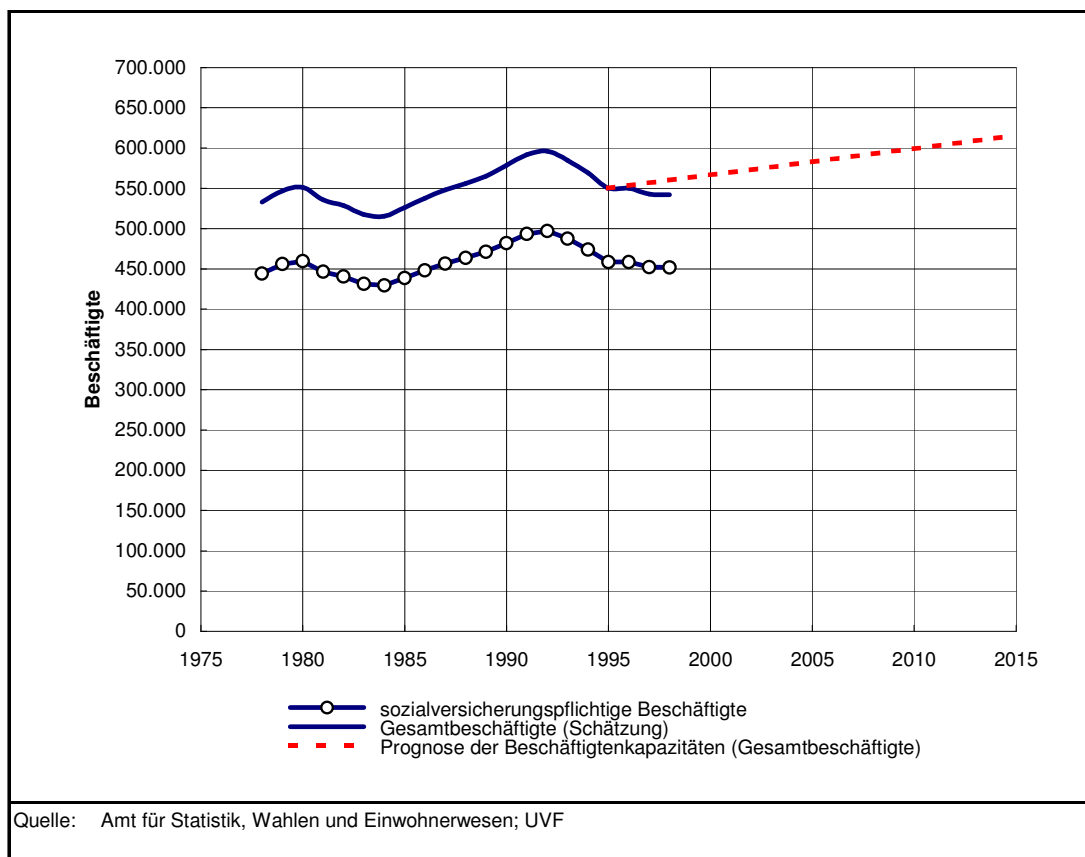


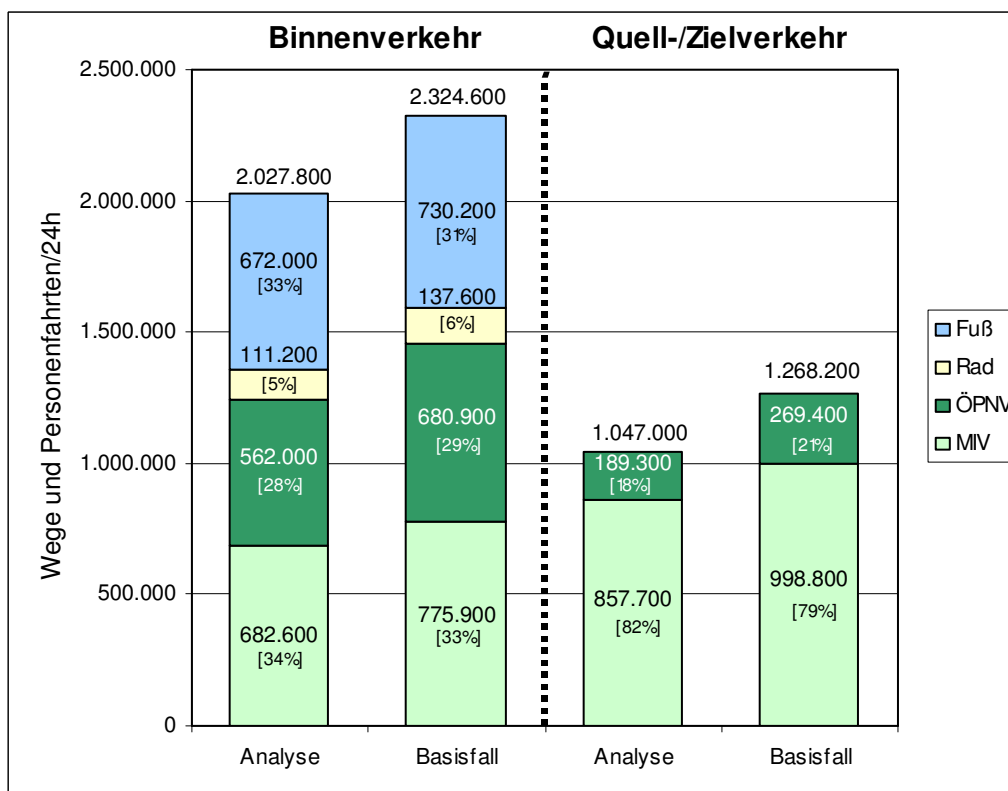
Abbildung 4-2: Beschäftigtenentwicklung in Frankfurt am Main

Darüber hinaus wurden die in **Bild 1** dargestellten siedlungsstrukturellen Entwicklungen auf dem Gebiet der Stadt Frankfurt am Main, die bis zum Jahre 2015 realisiert sein sollen, berücksichtigt.

## 5 Entwicklungsszenarien

Im Gesamtverkehrsplan der Stadt Frankfurt am Main wurden **drei Szenarien** (= Zukunftsbeschreibungen) definiert, die unterschiedliche Rahmen einer zukünftigen verkehrlichen Entwicklung abstecken. Als „Vergleichsfall“ wurde ein **Basisfall 2015** festgelegt, in dem sowohl konkret beschlossene als auch zwischenzeitlich fertiggestellte Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen für das Straßennetz und das Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs enthalten sind, aber nicht die im Rahmen der Szenarien zu untersuchenden Maßnahmen. Die wichtigsten Basisfallmaßnahmen enthalten **Bild 2** für das Straßennetz und **Bild 3** für den ÖPNV.

Durch die dem GVP zu Grunde gelegte strukturelle Entwicklung der Einwohner und der Beschäftigten bis 2015 sowie durch die in den Basisfall (gegenüber der Analyse) einbezogenen verkehrlichen Maßnahmen ergeben sich Veränderungen der Verkehrsstruktur, die in **Abbildung 5-1** für den Binnenverkehr und für den Quell-/Zielverkehr der Stadt Frankfurt am Main im Vergleich zur Analysesituation dargestellt sind.



**Abbildung 5-1:** Änderung der Verkehrsmittelwahl und des Verkehrsaufkommens Analyse 1998 - Basisfall 2015, Wege und Personenfahrten/24h (ohne Lkw-Verkehr und Fernverkehr)

Die daraus abgeleiteten verkehrlichen Belastungen im Straßennetz und im ÖPNV-Netz des Basisfalls 2015 zeigen die **Anhänge 1 und 3**.

In **Szenario I** stehen die Maßnahmen zur Reduzierung des MIV auf ein stadtverträgliches Maß im Push+Pull-Zusammenhang. Im MIV sind keine über den Basisfall hinausgehenden, maßgebenden Infrastrukturmaßnahmen vorgesehen. Es wird zu Grunde gelegt, dass das Hauptstraßennetz in seinen wesentlichen Elementen ausgebaut ist. Die anerkannten Strategien zur Vermeidung von Kfz-Verkehr und Verlagerung auf andere Verkehrsmittel (z. B. Stellplatzeinschränkungssatzung) werden weiter konsequent umgesetzt.

In **Szenario II** wird unterstellt, dass eine Reduktion des Kfz-Verkehrs auf ein stadtverträgliches Maß durch Maßnahmen im Push+Pull-Verbund allein nicht in dem erwünschten Umfang erreichbar ist. Aufbauend auf Szenario I wird unterstellt, dass Verkehrsleistung (Kfz-km) im Stadtstraßennetz durch eine leistungsfähige Verteilung des Kfz-Verkehrs über das Tangentensystem der Autobahnen reduziert werden kann und die innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen dadurch entlastet werden können. Es wird ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für den Kfz-Verkehr im bestimmten Umfang zu Grunde gelegt. Durch die zeitliche Kopplung von Ausbaumaßnahmen im Straßennetz und der Umsetzung von Maßnahmen für Fußgänger, Fahrradfahrer, ÖPNV sowie für Straßenraumgestaltung soll dabei einer maßgeblichen Erweiterung der Straßennetzkapazität entgegengewirkt werden.

Ansatzpunkte für die Entwicklung des **Szenarios III** sind einerseits die Ergebnisse bezüglich modaler Änderungen der Szenarien I und II und andererseits die Einschätzungen über verkehrspolitische Handlungsräume in Zeiten knapper finanzieller Mittel. Das Szenario III steht damit zwischen den Polen der verkehrspolitischen Zielsetzung eines eher restriktiven Umgangs mit dem Auto und der Notwendigkeit für die Entwicklungen von Großprojekten, die auf weite Teile des Straßennetzes wirken, auch für eine gute Kfz-Erreichbarkeit Sorge tragen zu müssen.

Innerhalb der Szenarien wurde jeweils mindestens ein Untersuchungsfall definiert. Die Untersuchungsfälle beinhalten z. T. unterschiedliche, z. T. gleiche Maßnahmen – je nach Ausrichtung des jeweiligen Entwicklungsszenarios. Für jeden Untersuchungsfall wurden die verkehrlichen Wirkungen für das Prognosejahr 2015 mit Hilfe von Modellrechnungen in Form von Straßennetzbelastungen (Kfz/24h) und von Belastungen des ÖPNV-Netzes (Personen/24h) ermittelt.

Die verkehrlichen Wirkungen des Flughafenausbaus auf das städtische Straßennetz wurden in einem eigenen Planfall abgeschätzt. Die entspre-

chenden Daten für den flughafenbezogenen Verkehr wurden aus dem Raumordnungsverfahren (ROV) zum Flughafenausbau von der Fraport AG zur Verfügung gestellt.

Auf dieser Grundlage wurden unter Einbeziehung städtebaulicher und umweltbezogener Aspekte, aber auch unter Berücksichtigung anderer Bewertungskriterien wie z. B. der Realisierungsfähigkeit, in einer Bewertung diejenigen Maßnahmen herausgefiltert, die zielführende Wirkungen zeigen. Daraus entstanden ein Vorschlagsnetz für den Straßenverkehr (Kfz-Verkehr) und ein Vorschlagsnetz für den Öffentlichen Personennahverkehr. Außerdem wurde ein Radverkehrsszenario untersucht.

## 6 Fußgängerverkehr

Zufußgehende sind in der Stadt die wichtigsten Verkehrsteilnehmer - quantitativ und qualitativ: Zu Fuß gehende Menschen erzeugen Urbanität. Wesentliche Bestandteile städtischen Lebens spielen sich auf Gehwegen, Plätzen und Grünflächen ab. Fußgängerverkehr gehört daher in die "Normalebene" der Stadt, Über- und Unterführungen sind für Zufußgehende weniger geeignet und gegen die Tradition der Stadt.

Der Fußgängerverkehr braucht attraktive, sichere Wege und damit vor allem ausreichend breite Gehwege.

Der Bordstein sollte für den Kfz-Verkehr wieder die Grenze zur "Tabuzone Gehweg" werden. Hier treten aber vor allem in den Wohngebieten erhebliche Zielkonflikte zwischen Gehwegen mit angemessenen Breiten, Parkierungsflächen für die Wohnbevölkerung und ausreichenden Fahrbahnbreiten auf. Die in den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen geforderten Grundmaße für Gehwege und Fahrbahnen sind ohne Verlagerung von Gehwegparken in vielen bestehenden Wohngebieten nicht einhaltbar. Andererseits ist wohnungsbezogenes Parken in der erforderlichen Anzahl außerhalb des Straßenraumes kaum möglich. Dieser Zielkonflikt muss auf Stadtteilebene gelöst werden.

Die Förderung des Fußgängerverkehrs erfordert vor allem flächenhafte, verkehrsberuhigende Maßnahmen. Sie reduzieren die Beeinträchtigung durch zu dicht und zu schnell vorbeifahrende Kfz, ermöglichen leichteres und sicheres Queren von Straßen und schaffen Ansätze für Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität.

Auf der Ebene des Gesamtverkehrsplanes werden nachfolgend Maßnahmen und Standards zur Verbesserung der Situation im Fußgängerverkehr aufgelistet, deren Umsetzung Aufgabe von kleinmaßstäblicheren Planungen auf Stadtteilebene ist.

### Maßnahmen:

- Wo immer möglich, werden Gehwege mit einer Mindestbreite von 1,50 m von parkenden Autos freigehalten. Abhängig von der Straßenfunktion, Art und Maß der Nutzung der Randbebauung sowie der daraus ableitbaren Ansprüche sollten die Abmessungen für Gehwege entsprechend den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) über dieses Maß hinaus gehen. Insbesondere ist bei Hauptverkehrsstraßen eine Breite

- vorzusehen, die in einem ausgewogenen Zusammenhang mit der Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr steht.
- Die soziale Sicherheit im Fußwegenetz wird deutlich erhöht (helle Ausleuchtung der Gehwege, Führung der Menschen in belebten Bereichen, Sauberhaltung und Attraktivierung der vom Fußgängerverkehr genutzten Parkanlagen einschl. verstärkten Einsatzes von Schutzpersonal).
  - Von besonderer Bedeutung ist der barrierefreie und behindertengerechte Ausbau der Fußgängerverkehrsanlagen.
  - Die Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität in den Stadtteilzentren wird verbessert.
  - Das Tempo 30-Zonenkonzept wird abgeschlossen. Gleichzeitig erfolgt ein schrittweises Ersetzen von vorläufigen Maßnahmen (Platzhalter und Markierung) durch höherwertige, gestalterisch anspruchsvollere Maßnahmen.
  - Im Konfliktfall zwischen den Belangen des Fußgängerverkehrs und des Kfz-Verkehrs bei Verteilung von Flächen im Straßenraum wird, wo immer möglich, zugunsten des Fußgängerverkehrs entschieden.
  - Die Erreichbarkeit der Innenstadt wird für zu Fuß gehende Menschen verbessert. Es werden systematisch Querungsmöglichkeiten im Zuge des Anlagenrings eingerichtet (Passagen durch die Bebauung, weitere Öffnung der Anlagen gekoppelt mit Querungshilfen in den parallelen Straßen).
  - Hauptverkehrsstraßen können vom Fußgängerverkehr mit kurzen Wartezeiten und in einem Zug gequert werden. Dies kann Kapazitätseinschränkungen für den MIV bedeuten.
  - Die Erreichbarkeit der Haltestellen von Bussen und Bahnen wird für den Fußgängerverkehr systematisch verbessert.
  - An Haltestellen finden im Bereich Sicherheit, Sauberkeit, Kundenfreundlichkeit und Erscheinungsbild deutliche Verbesserungen statt. So wird u. a. die soziale Sicherheit an den Stadtbahn- und S-Bahn-Haltestellen, insbesondere in Randlage, durch helle Ausleuchtung, attraktive Gestaltung und häufige Kontrollen verbessert. An zentralen Haltestellen kommen Servicekräfte ganztags zum Einsatz. Alle ÖPNV-Haltestellen werden in ihrem Umfeld funktional und angenehm gestaltet.

## 7 Fahrradverkehr

Mit der Radverkehrskonzeption Frankfurt am Main liegt bereits eine Netzplanung mit drei Betrachtungsebenen (stadtweites und regionales Netz, Stadtteilnetze und Nachbarschaftsnetze) vor, welche die Grundlage für die Planung der gesamtstädtischen Radverkehrsinfrastruktur bildet. Die Radverkehrskonzeption wurde mittlerweile durch weitere Konzepte (z. B. Radroutenkonzept, Bike+Ride-Konzept, Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung) ergänzt.

In den Entwicklungsszenarien des GVP werden die oben genannten, auf die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ausgerichteten Planungen – in unterschiedlichem Ausbaustandard – als komplett umgesetzt zu Grunde gelegt. Damit wird ein Anstieg des Radverkehrsanteils im Binnenverkehr von 6 % im Basisfall auf jeweils 9 % in den Szenarien I und II sowie auf 8 % in Szenario III erreicht.

Bereits heute nimmt Frankfurt am Main, was den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel angeht, eine Spitzenstellung ein. Städte mit hohem Radverkehrsanteil wie Bremen (siehe dazu **Abbildung 3-1**), Freiburg oder Münster haben dafür einen geringeren Anteil im Fußgängerverkehr und im ÖPNV. Verbesserungen in einem Sektor des Umweltverbundes führen häufig zu Verschiebungen zwischen den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und weniger zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs. Grundsätzlich ist in Frankfurt am Main aufgrund der vergleichsweise ebenen Topografie sowie der kompakten Stadtstruktur das Potenzial für ein deutlich höheres Radverkehrsaufkommen, als in den Entwicklungsszenarien unterstellt, vorhanden.

Um die Auswirkungen einer konsequenten Förderung des Fahrradverkehrs in Frankfurt am Main zu untersuchen, wurde die Szenariobetrachtung im Rahmen des GVP um das **Szenario „Radverkehr 15 %“** erweitert. Anders als bei den übrigen Entwicklungsszenarien, die jeweils auf abgestimmten Maßnahmenkonzepten basieren und in ihren modalen Effekten bewertet wurden, wurde das Szenario „Radverkehr 15 %“ normativ entwickelt, d. h. ausgehend vom Zielwert 15 % Radverkehrsanteil im Binnenverkehr wurde ein entsprechendes Maßnahmenkonzept erstellt. Das Szenario „Radverkehr 15 %“ basiert auf dem Szenario I – es werden also alle Maßnahmen des Szenarios I als verwirklicht vorausgesetzt.

Aufbauend auf den Nationalen Radverkehrsplan 2002-2012 wurden für das Szenario „Radverkehr 15 %“ insgesamt elf Handlungsfelder definiert. Darin wurden auch Maßnahmen einbezogen, die über die GVP-relevanten infrastrukturellen Handlungsfelder hinausgehen (z. B. Serviceangebote).

Die **Handlungsfelder** des Szenarios „Radverkehr 15 %“ sowie dazugehörige **Schlüsselmaßnahmen** sind:

- Rahmenbedingungen
  - Bau- und Planungsstandards für den Fahrradverkehr
  - Berücksichtigung von Radverkehrsbelangen bei übergeordneten Planungen / Fachplanungen
- Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation
  - Radverkehrsbeauftragte(r)
  - Pressearbeit, Internetangebote, Informationsmaterialien
- Infrastruktur Abstellen und Orientieren
  - Weiterentwicklung der Stellplatzsatzung
  - ebenerdige Abstellmöglichkeiten in Wohngebieten
  - konsequente Ausschilderung des Routennetzes
- Infrastruktur Netz – Konzeption
  - Radroutennetz
  - Stadtteilnetze
  - Nachbarschaftsnetze
- Infrastruktur Netz – Anforderungen
  - sichere / bequeme Führung über Knotenpunkte
  - Entschärfung / Behebung von Gefahrenpunkten
- Vernetzung mit dem ÖPNV
  - Bike+Ride
  - Fahrradmitnahme
- Dienstleistung und Serviceangebote
  - Servicestationen mit Angeboten rund ums Fahrrad
- Ausbildungsverkehr und schulisches Verkehrsmanagement
  - Erstellung von Schulradwegeplänen
- Berufsverkehr
  - Ausweitung Bike+Business
- Einkaufs- und Erledigungsverkehr
  - Gepäckaufbewahrung, Lieferservice



- Freizeitverkehr
  - bewachte Abstellplätze bei Großereignissen

Für jede der insgesamt 61 Maßnahmen wurden bestehende Ansätze, in Betracht kommende Akteure sowie potenzielle Konflikte geprüft. Außerdem wurde die Wirksamkeit in Hinblick auf die zu erwartenden modalen Effekte sowie auf die Verkehrssicherheit abgeschätzt und daraus Hinweise für die Umsetzung abgeleitet.

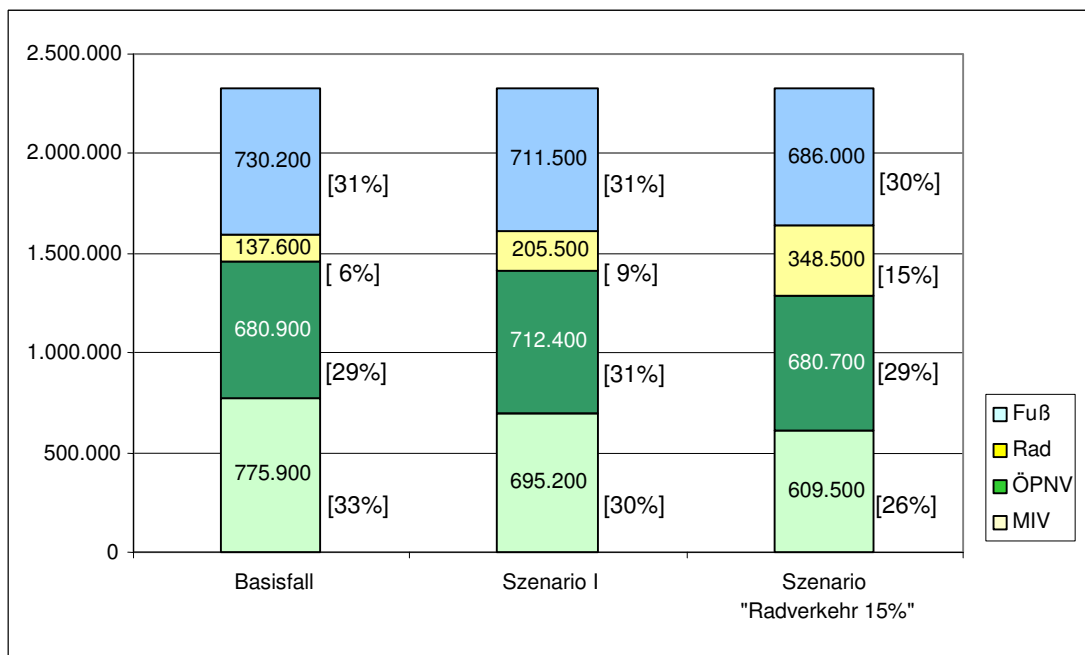
Darüber hinaus wurde das Szenario „Radverkehr 15 %“ hinsichtlich **gender-relevanten Aspekten** untersucht. Insgesamt ist das Szenario „Radverkehr 15 %“ unter Gender-Gesichtspunkten positiv zu werten, da der Zugang zum Verkehrssystem „Fahrrad“ bei nahezu allen mobilen Personen gegeben ist. Ein größerer Teil der Bevölkerung verfügt über ein Fahrrad als über ein Auto. Besonders Personen mit vielen Wegen mit Zweck „Einkaufen / Erledigungen“ können von der Flexibilität des Fahrrades sowie den kurzen Zu- bzw. Abgangszeiten profitieren. Allerdings stellen verschiedene Personengruppen und Radfahrertypen unterschiedliche Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur (vgl. **Abbildung 7-1**).

Anforderungen	besonders betroffene Personengruppen	Beispiele
schnelle / leistungsfähige Verbindungen - auch in Mischverkehr mit Autoverkehr	Jugendliche und junge Erwachsene (überwiegend männlich)	Radfahrstreifen, Angebotsstreifen, schnelles Hauptnetz (direkte Verbindungen)
separate / sichere Verbindungen - getrennt vom Autoverkehr	Kinder, ältere Menschen	Gehwegfreigabe, Radwege
soziale Sicherheit (Sicherheit vor Kriminalität & Anmache)	Frauen, Kinder, ältere Menschen	Führung von Radverkehrsverbindungen durch belebte Gebiete, Beleuchtung
Radfahren mit Kindern	Menschen, die mit Kindern unterwegs sind	Gehwegfreigabe an krit. Bereichen (z.B. im Umfeld von Schulen / Kindergärten), Befahrbarkeit für Anhänger (Sperrgitter), Anlehnbügel (Kindersitze)
Radfahren im Nahbereich	Kinder, ältere Menschen Nicht-Berufstätige (überwiegend weiblich)	engmaschiges Radverkehrsnetz (Nachbarschaftsnetz), zielnahe Abstellmöglichkeiten
Radfahren über größere Distanzen	Berufstätige, Personen mit vielen Wegen im Freizeitverkehr	Radrouten mit entspr. Ausschilderung, Verknüpfung mit ÖPNV
Freizeitverkehr	alle Personengruppen	abwechslungsreiche Wegeführung, Nebeneinander-Fahren, Rastmöglichkeiten, Verknüpfung mit ÖPNV
Radfahrer mit "High-Tech-Ausrüstung"	Jugendliche und junge Erwachsene	differenziertes Angebot an Abstellanlagen (Fahrradboxen, ...)

**Abbildung 7-1:** Anforderungen verschiedener Personengruppen und Radfahrertypen an die Radverkehrsinfrastruktur

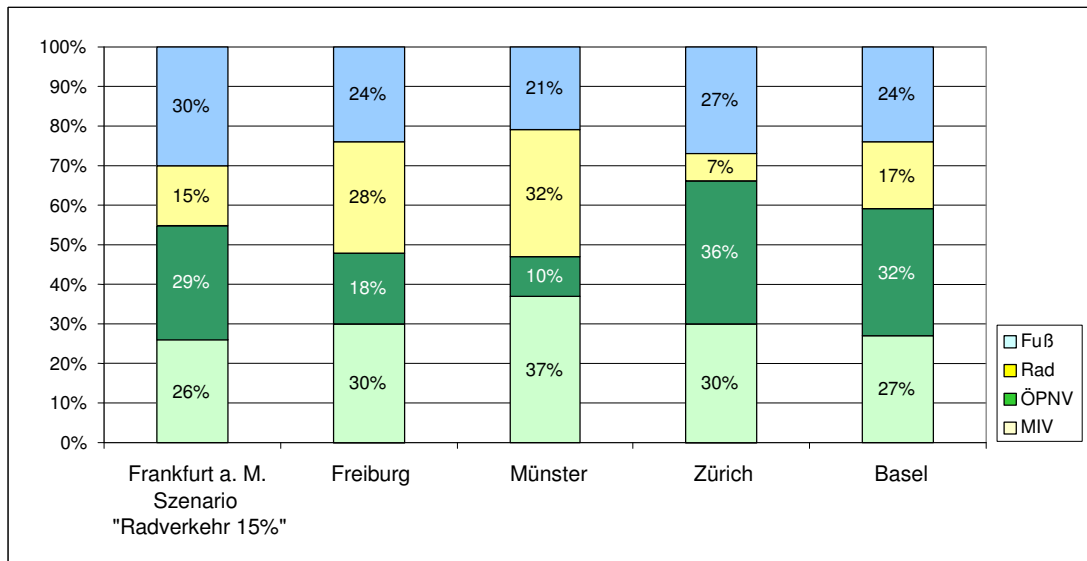
Durch die konsequente Förderung des Fahrradverkehrs entstehen im Binnenverkehr erhebliche **modale Verlagerungen** zugunsten des Fahrradverkehrs. Dagegen sind die Wirkungen im Quell-/Zielverkehr marginal. Hier sind sowohl bei den Radverkehrseinspendlern als auch im kombinierten Verkehr (Fahrradmitnahme im ÖPNV, Bike+Ride) nur geringe Zuwächse zu erwarten.

Im Binnenverkehr wird der Umweltverbund insgesamt gestärkt, obgleich der Fahrradverkehr auch Anteile auf Kosten des Fußgängerverkehrs und des ÖPNV gewinnt. Die Zuwächse im Fahrradverkehr sind nur dann hauptsächlich vom MIV zu erwarten, wenn allgemein ein konsequenter Push+Pull-Ansatz verfolgt wird (Szenario I). Ohne diese Push+Pull-Maßnahmen wären durch das Maßnahmenkonzept des Szenarios „Radverkehr 15 %“ erhebliche modale Verlagerungen vom ÖPNV zum Fahrradverkehr zu erwarten.



**Abbildung 7-2:** Verkehrsaufkommen alle Fahrtzwecke (nur Binnenverkehr) in Personenfahrten/24h

Bei Umsetzung des Szenarios „Radverkehr 15 %“ wird ein Rückgang des MIV-Anteils im Binnenverkehr auf 26 % erreicht (zum Vergleich: Basisfall 33 %, Szenario I 30 % in **Abbildung 7-2**). Dies entspricht einer Verringerung der Kfz-Fahrten im Binnenverkehr um 21 % gegenüber dem Basisfall sowie um 12 % gegenüber dem Szenario I. Damit liegt der Anteil des MIV im Binnenverkehr sogar unter dem Niveau ausgesprochener „Fahrradstädte“ bzw. „ÖPNV-Städte“ (**Abbildung 7-3**).



**Abbildung 7-3:** Städtevergleich Modal-Split für alle Fahrtzwecke (nur Binnenverkehr) in Personenfahrten/24h

Unter Berücksichtigung des Quell-/Zielverkehrs, für den nur eine marginale Reduzierung des Kfz-Verkehrs zu verzeichnen ist, liegt der tatsächliche Rückgang des Kfz-Verkehrsaufkommens auf den Hauptverkehrsstraßen flächendeckend bei ca. 10 % bis 15 % gegenüber dem Basisfall. Dieser Rückgang liefert überhaupt erst den Spielraum, die für den Radverkehrszuwachs erforderlichen infrastrukturellen Maßnahmen (z. B. verbesserte Radverkehrsführung an Knotenpunkten, zusätzliche Grünzeiten, etc.) umzusetzen. Eine generelle Reduzierung der Kfz-Anlagen ist daher nicht möglich.

Hinsichtlich der Lärmbelastung wird die Abnahme des Kfz-Verkehrs – insbesondere im Zuge der Hauptverkehrsstraßen – nicht spürbar sein. Durch die deutliche Stärkung des Fahrradverkehrs (als „Null-Emissions-Verkehrsmittel“) und die damit verbundene Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens wird aber die Schadstoffbelastung in der Stadt Frankfurt am Main in entsprechendem Maße verringert. Ein weiterer positiver Effekt ist die Begünstigung der Nahorientierung durch die erhöhte Attraktivität des Fahrradverkehrs. Dies wiederum trägt zu einer nachhaltigen Stadtstruktur bei.

## 8 Öffentlicher Personennahverkehr

### 8.1 Basisfall 2015

Den Ausgangspunkt zur Beurteilung von ÖPNV-Planungsmaßnahmen bildet der Basisfall für das Prognosejahr 2015, in dem alle Maßnahmen, die sich derzeit in der Umsetzung befinden oder deren Umsetzung bis zum Jahr 2015 als gesichert gilt, sowie die Verkehrsnachfrage im Jahr 2015 enthalten sind.

Der Basisfall (oder auch „Vergleichsfall“) dient der Bewertung aller Untersuchungsfälle, indem die verkehrlichen Wirkungen, die aufgrund zusätzlicher Untersuchungsmaßnahmen im ÖPNV-Liniennetz auftreten, mit der Situation im Basisfall verglichen werden.

Das Liniennetz des Basisfalls 2015 ist – differenziert nach Straßenbahn und Stadtbahn – in den **Bildern 4 und 6** dargestellt.

### 8.2 Auswahl der Maßnahmen - Wirkungsanalyse

Im Rahmen der Bearbeitung des Gesamtverkehrsplans wurden **insgesamt 48 Einzelmaßnahmen** im Öffentlichen Personennahverkehr geprüft. Diese stammen zum Teil aus älteren Untersuchungen, in denen sie schon bewertet wurden. Da sich für verschiedene Maßnahmen in der Zwischenzeit die Rahmenbedingungen geändert haben, wurden auch bereits negativ bewertete Maßnahmen, ebenso wie knapp positiv bewertete, wieder in die Bewertung aufgenommen. Weitere, neue Maßnahmenvorschläge wurden von den Mitgliedern des projektbegleitenden Arbeitskreises und von den bearbeitenden Planungsbüros angefügt.

Die Auswahl der vorzuschlagenden Maßnahmen und deren Eingliederung in das ÖPNV-Vorschlagsnetz wurde über eine **zweistufige Bewertung** getroffen.

Die erste Stufe **Grobbewertung** diente der Vorauswahl der weiter im Detail (Verkehrsmodellrechnung) zu prüfenden Maßnahmen, wobei eine Bewertung anhand folgender Kriterien durchgeführt wurde:

**aktivierbares Fahrgastpotenzial**

Anzahl der Einwohner und Beschäftigten innerhalb der Einzugsbereiche der betroffenen Haltestellen (mit Differenzierung nach Stadtbereichen auf der Grundlage des NVP).

<b>Funktion</b>	Intensität und Art der Erschließung, Verbindungswirkung im Liniennetz, Verknüpfung mit anderen Verkehrssystemen bzw. ÖPNV-Linien.
<b>Netzeinbindung</b>	Einbindung in das Strecken- und Liniennetz, Struktur und Hierarchie der ÖPNV-Systeme im Zusammenhang mit der Beförderungskapazität.
<b>technische Machbarkeit</b>	Probleme der Maßnahmenumsetzung, grobe Einschätzung der Kosten.

In der zweiten Stufe **Feinbewertung** wurden die 29 verbliebenen Einzelmaßnahmen in konkrete Liniennetze eingefügt und anhand der Modellrechnung (Verkehrsumlegung) auf ihre verkehrlichen Wirkungen geprüft. Zu diesem Zweck wurden ÖPNV-Liniennetze zu insgesamt fünf Systemszenarien (Straßenbahn, Stadtbahn, Zweisystem-Betrieb sowie zwei Regionalszenarien) erstellt, deren Kernaussage in unterschiedlichen „Schlüsselmaßnahmen“ der Verkehrssysteme enthalten war. Um eine sinnfällige Zuordnung in die Liniennetze zu gewährleisten, war es erforderlich, die ursprünglichen Planungsansätze verschiedener Maßnahmen zu modifizieren und entsprechend den Netzerfordernissen anzupassen.

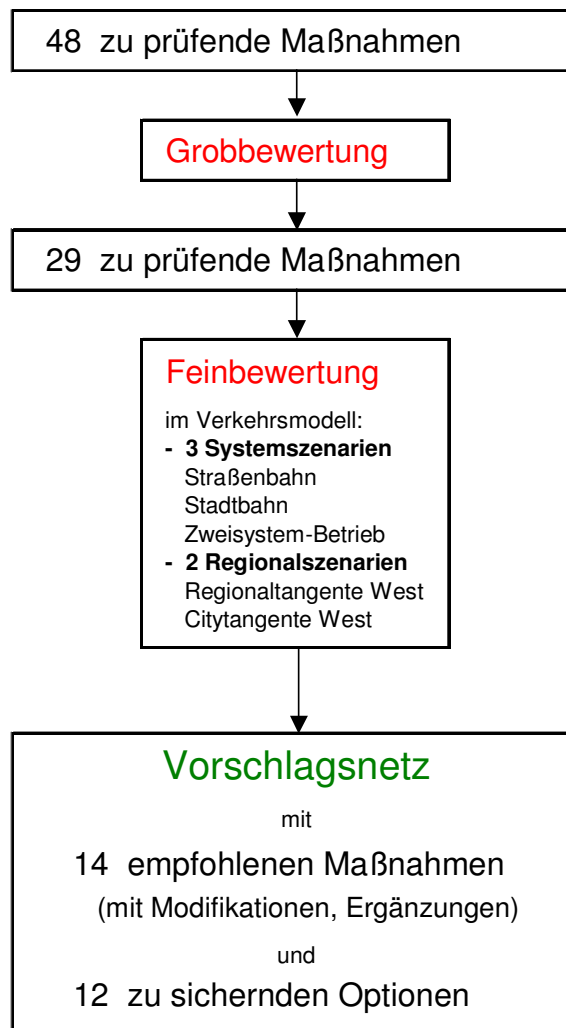
Die Ergebnisse der Modellrechnung wurden in der Feinbewertung aus der Sicht des ÖPNV-Kunden und des ÖPNV-Betreibers nach folgenden Kriterien bewertet und interpretiert:

<b>Bedienungsqualität</b>	Reisezeit in den betroffenen Relationen, Anteil der erforderlichen Umsteigevorgänge, Anzahl der Fahrgäste in der Hauptverkehrszeit (Spitzenstunde).
<b>Netzkapazität</b>	Belastung der Schienenstrecken und Haltestellen durch Linienüberlagerungen.
<b>allgemeine Konzeption der Maßnahmen</b>	Anzahl der Fahrgäste auf betroffenen Linien, Fahrgastverlagerungen von anderen Linien, Auslastung der Fahrzeuge in der Spitzenstunde, Wirtschaftlichkeit der Linien.

Über die verkehrlichen Aspekte hinausreichende, ergänzende Bewertungskriterien aus dem Bereich Städtebau und Gender Mainstreaming, die nicht oder nur schwer quantifizierbar und damit im Rahmen der Modellrechnung

nicht prüfbar sind, wurden – soweit erforderlich oder sinnvoll – verbalargumentativ in die Bewertung einbezogen.

Eine im Zuge der Bewertung betriebene Schwachstellenanalyse wies auf notwendige Modifikationen und Einfügung begleitender Maßnahmen hin. Die Einbeziehung aller behandelten Untersuchungsergebnisse aus der Grobbewertung und der Feinbewertung führte letztlich zum **ÖPNV-Vorschlagsnetz**, das zur Ausführung empfohlen wird (**Abbildung 8-1**).



**Abbildung 8-1:** Vorgehensweise zur Entwicklung des ÖPNV-Vorschlagsnetzes

Abweichend von der beschriebenen Vorgehensweise wurden Maßnahmen, die auf den Einsatz von Zweisystem-Fahrzeugen abzielen, geprüft. Der **Zweisystem-Betrieb**, der im Zuge einer ÖPNV-Linie sowohl die Nutzung des städtischen Schienennetzes (Gleichstromtechnik) als auch des regionalen Schienennetzes (Wechselstromtechnik) durch ein Zweisystem-Fahrzeug ermöglicht, ist in drei umfassenden Maßnahmen enthalten. Bestehende Linienverbindungen zwischen dem Umland und der Stadt Frankfurt am Main (z. T. mit Umsteigen) sollten in einem westlichen, einem nördlichen und einem östlichen Korridor durch umsteigefreie Verbindungen im Zweisystem-Betrieb ergänzt oder ersetzt werden.

In den Untersuchungen zum GVP war wegen der grundlegenden Veränderungen in den Liniennetzen der S-Bahn und der Stadtbahn und damit der bestehenden Aufgabenteilung der Verkehrssysteme, die durch die Einrichtung von Zweisystem-Linien erforderlich würden, eine linienbezogene Beurteilung dieser Maßnahmen nicht möglich. Es wurden daher die grundsätzlichen Wirkungen eines Zweisystem-Betriebes, die sich durch neue umsteigefreie Verbindungen ergeben, an den gewählten Systemübergängen Oberursel, Europaviertel und Gronau anhand der Anzahl der Fahrgäste, die davon einen Vorteil hätten, im Verkehrsmodell geprüft und bewertet.

Die eher geringe Nachfrage nach den neu entstehenden Direktverbindungen an den Systemübergängen (3 % bis 9 % aller dort auftretenden Fahrgäste) führt zum Vorschlag, die Systemübergänge und den dadurch ermöglichten Zweisystem-Betrieb nicht in das Vorschlagsnetz zum GVP aufzunehmen. Es erscheint aber sinnvoll, diese Möglichkeit als Option langfristig zu sichern (**Bild 10**) und die verkehrlichen Wirkungen im Liniennetz zusammenhang tiefergehend zu untersuchen.

Die verkehrlichen Wirkungen des Ausbaus des **Flughafens Rhein-Main** sowie der künftigen Entwicklung des Gebietes **Gateway Gardens** wurden im Bezug auf ÖPNV-Maßnahmen im Rahmen des vorliegenden Gesamtverkehrsplans nicht geprüft. Es erfolgen hierzu separate Untersuchungen, die mit allen maßgebenden Entscheidungsträgern (u. a. Stadt Frankfurt am Main, Fraport AG, Rhein-Main-Verkehrsverbund, HLSV Wiesbaden) abgestimmt werden, zu einem späteren Zeitpunkt. Eine nachträgliche Einbindung in den GVP ist aufgrund der hier gewählten Methodik gewährleistet.

## 8.3 ÖPNV-Vorschlagsnetz

### 8.3.1 Liniennetz Straßenbahn

Im **Basisfall** für das Jahr 2015 werden im Straßenbahnliniennetz die folgenden Veränderungen als umgesetzt angenommen (**Bild 4**):

- neue Straßenbahnlinie 18 zwischen Preungesheim-Ost und Konstablerwache<sup>2</sup>,
- Änderung der heutigen Straßenbahnlinie 17 zur neuen Linie 16; Einstellung des Betriebes der heutigen Linie 16,
- Verlegung der Linie 12 (und der Schulbetriebslinie 19) in die Straßburger Straße im Bereich der Goldsteinsiedlung,
- Ausbau in der Kleyerstraße (Linie 21).

Im **Vorschlagsnetz** der Straßenbahn sind die folgenden Veränderungen und Ergänzungen enthalten (**Bild 5**):

#### **Straßenbahn-Ringlinie**

Die Schlüsselmaßnahme bildet eine Ringlinie, die vom Stadtrand Neu-Isenburg über den Hauptbahnhof als Ring am Rand des geschlossenen Stadtkörpers über Schlossstraße, Ginnheimer Straße, Ginnheimer Landstraße, Wilhelm-Epstein-Straße, Am Dornbusch, Marbachweg, Gießener Straße, Friedberger Landstraße und ab Rohrbachstraße den Streckenverlauf der heutigen Linie 12 aufgreifend ins Gewerbegebiet an der Hanauer Landstraße führt. Eine Verlängerung an den westlichen Rand von Fechenheim sollte langfristig gesichert werden. Im Linienvverlauf werden sowohl in Betrieb befindliche Schienenstrecken und bestehende, heute nicht genutzte Gleisanlagen (Schlossstraße) als auch frühere Streckenführungen (Marbachweg) aufgenommen. Dementsprechend wird das übrige Liniennetz (insbesondere die Linien 12 und 14) im Stadtteil Bornheim angepasst.

Das bestehende bzw. im Basisfall 2015 enthaltene Netz der Straßenbahn ist durch radial auf die Innenstadt ausgerichtete Linien geprägt, in dem zur Innenstadt tangentielle Fahrten zwischen den Stadtteilen nur über die Innenstadt oder mit den weniger attraktiven Stadtbussen durchgeführt werden können.

---

<sup>2</sup> modellhafter Endpunkt, nicht tatsächliche Endhaltestelle



Aufgabe der Ringlinie ist letztlich nicht die Ermöglichung von Ringfahrten im Stadtgebiet, sondern die Abwicklung von Tangentialverkehren am Rand der Innenstadt bzw. der Kernstadt, so dass der Gesamtverlauf als eine Summe von Tangenten zu sehen ist. Sie erschließt an die Innenstadt angrenzende Stadtteile, verbindet diese direkt miteinander und erhält dadurch besondere Bedeutung für Menschen, deren tägliche Wege eher im kleinräumigen Umfeld bzw. im Stadtteil zurückgelegt werden. Des Weiteren stellt die Ringlinie eine neue umsteigefreie Direktverbindung zwischen der Nachbarstadt Neu-Isenburg und dem Hauptbahnhof her und ersetzt hier die Linie 14.

Die technische Machbarkeit der Trasse ist grundsätzlich gegeben, wobei durch kleinräumige Veränderungen aufgrund von Streckenoptimierungen keine wesentlichen Auswirkungen auf das Fahrgastpotenzial zu erwarten sind. Die Linie nutzt überwiegend bestehende Gleisanlagen. Streckenneubau ist vor allem im nördlichen Bereich erforderlich (Ginnheimer Straße, Wilhelm-Epstein-Straße, Marbachweg).

#### **Straßenbahnlinien 18A und 18B**

Der bereits im Basisfall enthaltenen Linie 18 (Preungesheim-Ost) wird im innerstädtischen Bereich eine zweite Linie überlagert, so dass eine Taktverdichtung zwischen der Friedberger Warte und Sachsenhausen entsteht. Die Endhaltestellen südlich des Mains sind „Bahnhof Louisa“ bzw. „Offenbach Stadtgrenze“. Es entstehen dadurch neue umsteigefreie Direktverbindungen von Sachsenhausen und Oberrad zur Innenstadt, die über die zentrale Haltestelle „Konstablerwache“ geführt werden. Die Linie 15 wird dementsprechend auf die Endhaltestelle „Südbahnhof“ gekürzt. Die südliche Maintangentiale bleibt dennoch durch die Linien 15 und 16 erhalten.

#### **Straßenbahnlinie 14**

Die heutige Linie 14 wird im Bereich südlich des Mains durch die Linie 18A ersetzt. Sie kann dadurch als direkt geführte Durchmesserlinie von Bornheim durch die Innenstadt bis zum Briefzentrum in der Gutleutstraße verlängert werden, wo auch das Neubaugebiet Westhafen angebunden wird. Die neue Schienenstrecke zwischen der Mannheimer Straße und dem Briefzentrum wird als grundsätzlich machbar eingeschätzt, wobei die konkrete Verbindung zwischen der Mannheimer Straße und der Gutleutstraße noch in Detailuntersuchungen zu prüfen ist.

#### **Straßenbahnlinie 11**

Der westliche Linienast im Stadtteil Höchst wird von der bestehenden Endhaltestelle „Zuckschwerdtstraße“ bis zum Bahnhof Höchst verlängert. Durch diese Verknüpfung der Straßenbahn mit den S-Bahnen und Regionalbahnen entsteht eine deutlich kürzere Verbindung zwischen dem westlichen Umland und den Stadtteilen Nied und Griesheim. Entgegen früheren Untersuchun-

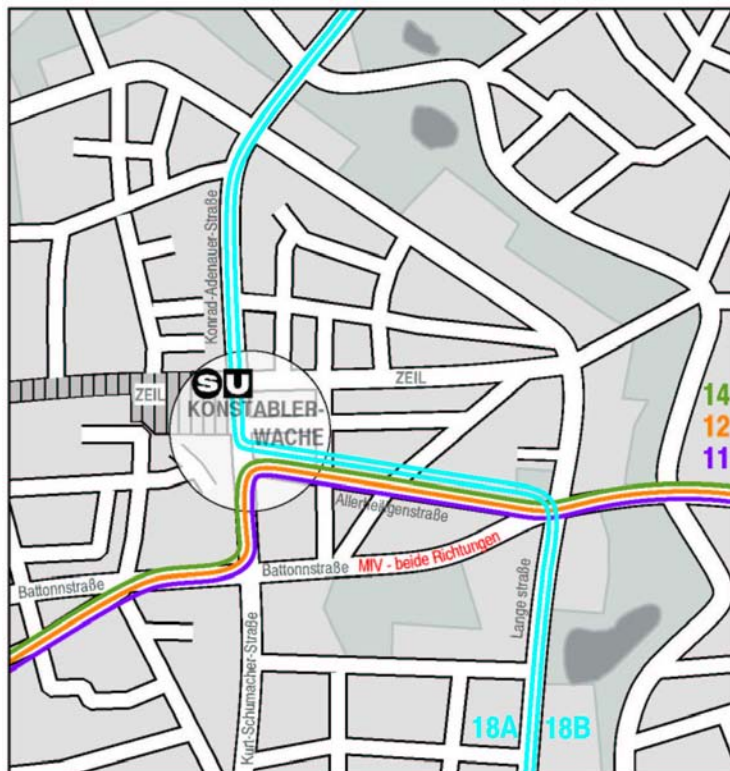
gen, die von einer Unterquerung der Eisenbahn mit nördlichem Anschluss im Bahnhof Höchst ausgingen, hat eine neuere Studie die Machbarkeit der Trasse auf der Südseite der Eisenbahnanlagen nachgewiesen, was einen geringeren baulichen Aufwand bedeutet. Als Alternative wird die Verlängerung der Linie 11 in die Bolongarostraße vorgeschlagen. Diese kostengünstigere Maßnahme verbessert die Erschließung des Stadtteils Höchst, weist jedoch aufgrund der fehlenden Verknüpfung mit der S-Bahn eine geringere Netzwirkung auf.

### **Straßenbahnlinie 12**

Der östliche Linienast der Linie 12 wird im Stadtteil Bornheim infolge der Netzänderungen durch die Ringlinie und die Linie 18 auf die Endhaltestelle „Zoo“ gekürzt. Die Verlängerung im Westen von Schwanheim bis zum Tor Süd des Industrieparks Höchst soll als langfristige Option gesichert werden. Diese Option ist jedoch nur dann tragfähig, wenn am Tor Süd die Verknüpfung mit der ebenfalls im Vorschlagsnetz enthaltenen „kombinierten Regional-/Citytangente West“ (siehe regionales Schienennetz) verwirklicht wird. Des Weiteren ist für die Linie 12 eine neue Haltestelle in der Bürostadt Niederrad (zwischen der dort bereits bestehenden Haltestelle und dem Bahnhof Niederrad) zur besseren Erschließung des erheblichen Beschäftigtenpotenzials enthalten. Diese Haltestelle kommt auch für die Straßenbahnlinie 19 zum Tragen, die im Liniennetz nicht dargestellt ist, da sich die wenigen täglichen Fahrten auf Schulzeiten beschränken.

### **Haltestelle Konstablerwache und angrenzendes Netz**

Die Bedeutung der Konstablerwache als zentrale Innenstadthaltestelle im Straßenbahnliniennetz und Hauptumsteigepunkt zur Stadtbahn wird durch die Konzentration der neuen Linien in diesem Bereich deutlich gestärkt. Dazu ist die Erweiterung der Haltestelle und eine Anpassung an die neue Aufgabe erforderlich. Als ein Ansatz für den Umbau / die Neuorganisation wird vorgeschlagen, die Gleise aus der Battonnstraße in die parallel verlaufende Allerheiligenstraße zu verlegen. Dies hat zum einen den Vorteil, dass die Battonnstraße für den Kfz-Verkehr in beiden Richtungen geöffnet werden kann und zum anderen die Straßenbahnfrequenz im kritischen Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Straße/Battonnstraße deutlich reduziert wird. Außerdem rückt die Ost-West-Achse der Straßenbahn näher an die Konstablerwache heran, so dass sich bei entsprechender Haltestellenlage in der Allerheiligenstraße relativ kurze Umsteigewege zur Konstablerwache ergeben. Die beschriebene Option ist als Systemskizze in der folgenden **Abbildung 8-2** dargestellt.



**Abbildung 8-2:** Verlegung der Straßenbahn aus der Battonnstraße in die Allerheiligenstraße (erster Planungsansatz)

### 8.3.2 Liniennetz Stadtbahn

Im **Basisfall** für das Jahr 2015 werden im Stadtbahnliniennetz umfangreiche Netzergänzungen als umgesetzt angenommen (**Bild 6**). Diese sind:

- Ausbau der D-Strecke zwischen der Bockenheimer Warte und der Nordweststadt sowie Einbindung des Neubaugebietes Riedberg  
Im Zuge dieser Netzergänzungen wird der Linie 4 die neue Linie 8 überlagert. Beide Linien verkehren im 10 Minuten-Takt, so dass zwischen Bornheim und der Nordweststadt ein 5 Minuten-Takt erreicht wird. Die Linie 4 wird im Norden durch Riedberg bis Nieder-Eschbach verlängert.
- Verlängerung der U 5 in das Europaviertel und zum Frankfurter Berg

Der weitere Ausbau des Stadtbahnnetzes stößt auf erhebliche Schwierigkeiten. Großzügige Straßenräume mit ausreichender Freifläche sind kaum vorhanden. Der große Flächenverbrauch und die problematische städtebauliche Einbindung von Stadtbahntrassen und -haltestellen bedingen daher im

Kernstadtbereich zumeist eine unterirdische Trassenlage. Dies wiederum führt zu sehr hohen Baukosten, die – bei realistischer Sichtweise – in der momentanen wirtschaftlichen Situation nicht zu finanzieren sind.

Daher wird im **Vorschlagsnetz** der Stadtbahnausbau durch folgende Ergänzungen zu einem vorläufigen Abschluss gebracht (**Bild 7**):

### **Verlängerung der U 2 bis zum Bahnhof Bad Homburg**

Die Verlängerung der Stadtbahn U 2 von der heutigen Endhaltestelle in Bad Homburg-Gonzenheim bis zum Bahnhof Bad Homburg schafft eine weitere Verknüpfung zwischen dem regionalen Schienennetz und der Stadt Frankfurt am Main. Die Reisezeit zwischen dem nördlichen Umland und den nördlichen Frankfurter Stadtteilen (insbesondere Nieder-Eschbach, Bonames, Riedberg) wird dadurch verkürzt. Vorläufige Ergebnisse einer derzeit in Bearbeitung befindlichen Nutzen-Kosten-Untersuchung weisen bereits auf eine positive Beurteilung der Maßnahme hin.

### **Verlängerung der U 4 bis Seckbach-Atzelberg**

Die Verlängerung der Stadtbahn U 4 von der heutigen Endhaltestelle „Seckbacher Landstraße“ bis Seckbach ist schon zum Teil durch die bestehende Betriebsstrecke zum Betriebshof Sausee (östlich der A 661) vorbereitet. Darin ist auch die Unterquerung der A 611 enthalten. Durch einen Abzweig von der vorhandenen Strecke und eine Verlängerung von rund 400 m kann somit eine relativ einfache Anbindung eines großen Fahrgastpotenzials (im Einzugsbereich der Haltestelle Atzelberg: rd. 18.000 Einwohner und rd. 8.500 Beschäftigte) verwirklicht werden.

### **Tieflage der U 5 in der Eckenheimer Landstraße**

Die Stadtbahn hat heute in der Eckenheimer Landstraße (zwischen Alleenring und Anlagenring) keinen eigenen Bahnkörper und benutzt den Straßenraum gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr. Dies führt zu erheblichen gegenseitigen Beeinträchtigungen (Leistungsfähigkeit, Sicherheit) und für die Stadtbahn zu deutlicher Verlängerung der Fahrtzeit. Zur Beseitigung des Engpasses wird vorgeschlagen, die Stadtbahn im genannten Abschnitt unterirdisch zu führen. Zwischen der Haltestelle „Hauptfriedhof“ und dem Alleenring taucht die Bahn ab und fährt durchgehend bis zur Konstablerwache im Untergrund, so dass die bestehende Rampe am Anlagenring entfallen kann. Die dadurch gewonnenen Freiräume in der Eckenheimer Landstraße können zur Straßenraumgestaltung zugunsten von Fußgängern und Radfahrern sowie zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr genutzt werden.

Da die Finanzierbarkeit dieser sehr teuren Maßnahme infolge der knappen Mittel (zumindest bis 2015) in Frage zu stellen ist, kommen noch die folgenden Alternativen in Betracht:

- **Ausbau der oberirdischen Trassenführung der Stadtbahn**

Die Stadtbahn soll durch signaltechnische Mittel weiter beschleunigt werden, da der Straßenraum eine vom MIV separate Führung nicht erlaubt. Der konsequente Ausbau der U 5 als Stadtbahn erfordert des Weiteren die Einrichtung von Hochbahnsteigen an den Haltestellen im Sinne eines barrierefreien Zugangs zu den Fahrzeugen. Allerdings dürfte es große Probleme bereiten, die erforderlichen Hochbahnsteige aus städtebaulicher Sicht in zufriedenstellender Weise in den Straßenraum zu integrieren und dabei die Qualität des Verkehrsablauf – sowohl für den ÖPNV als auch für den MIV – nicht noch weiter abzusenken.

- **Umwandlung der Stadtbahn U 5 in eine Straßenbahn (Linie 20)**

Als kostengünstiger sowie städtebaulich- und sozialverträglicher Kompromiss ist die Umwandlung der U 5 in eine Straßenbahnlinie, die im gesamten Verlauf oberirdisch geführt wird, zu beurteilen. Zwar können die verkehrlichen Probleme zwischen MIV und ÖPNV auch hierbei nur ansatzweise mittels Signaltechnik gelöst werden, jedoch ist eine barrierefreie Zugänglichkeit der Fahrzeuge auch durch die Einrichtung bzw. Beibehaltung der weniger hohen Bahnsteige der Straßenbahn gewährleistet. Da auf dieser Relation aufgrund der Verlängerung zum Frankfurter Berg – zur bereits heute hohen Auslastung – eine weitere Fahrgastzunahme zu erwarten sein wird, eine Taktverdichtung aber aufgrund der ohnehin schon vorhandenen Leistungsfähigkeitsprobleme (ÖPNV, MIV) ausgeschlossen werden muss, wird vorgeschlagen, eine zusätzliche Straßenbahnlinie (18B) einzusetzen, die einen Teil der Fahrgäste aus Preungesheim über die Route Gießener Straße – Friedberger Landstraße in die Innenstadt bringt und damit das Fahrgastaufkommen auf der Linie 20 reduziert. Das Stadtbahnnetz ist entsprechend anzupassen: Die Linien U 4 und U 8 enden an der Konstablerwache; die neue U 5 führt vom Europaviertel über die Innenstadt nach Seckbach. Die beschriebenen Veränderungen in den Liniennetzen der Straßenbahn und der Stadtbahn zu dieser Alternative sind in **Bild 8** dargestellt

Nach Meinung der Verkehrsunternehmen führt diese Variante zu Problemen an der oberirdischen Haltestelle Konstablerwache aufgrund der hohen Anzahl dort verkehrender Straßenbahnen. Die bereits beschriebene Bedeutung als zentrale innerstädtische Haltestelle wird weiter zunehmen, wenn die U 5 künftig als Straßenbahn betrieben wird. Diese Aufwertung erfordert einen deutlichen Ausbau, der auch in engem Zusammenhang mit der Streckenführung im Gesamtbereich Kurt-Schumacher-Straße / Allerheiligenstraße / Battonnstraße zu sehen ist (siehe dazu: Maßnahmen im Liniennetz Straßenbahn).

Das Vorschlagsnetz enthält zusätzlich zu den empfohlenen Maßnahmen (Zeithorizont 2015) noch folgende – über das Jahr 2015 hinausgehend – **langfristig zu sichernde Trassen** (höhere Priorität) und **weitere Optionen** (weniger hohe Priorität), dargestellt in **Bild 7**:

- Verlängerung der Trasse von Seckbach bis Bergen (Bestandteil des Eingemeindungsvertrages von Bergen),
- Verlängerung der U 6 vom Ostbahnhof bis Fechenheim,
- Verlängerung der U 7 über Leuchte bis zur Riedschule (Enkheim),
- Verlängerung der A-Strecke vom Südbahnhof bis zur Sachsenhäuser Warte,
- zusätzliche Mainunterquerung (vom Hauptbahnhof in Richtung Niederrad) für eine Stadtbahnverbindung Hauptbahnhof – Niederrad – Schwanheim,
- Umwandlung der Straßenbahn in der Mainzer Landstraße zur Stadtbahn,
- Verlängerung der U 5 aus dem Europaviertel nach Westen bis zur Regionalbahn (mit Verknüpfung),
- Stadtbahntrasse vom Industriebhof über Rödelheim zum Gewerbegebiet Sossenheim.

Es handelt es sich dabei um Maßnahmen, deren verkehrliche Wirkungen unter Berücksichtigung der absehbaren strukturellen Entwicklung bis zum Jahr 2015 nicht positiv zu bewerten und die daher nicht zur Umsetzung zu empfehlen sind. Bei geänderten Rahmenbedingungen sollte eine erneute Prüfung erfolgen.

### 8.3.3 Regionales Liniennetz

Die Einflussnahme der Stadt Frankfurt am Main auf die Gestaltung des regionalen ÖPNV ist begrenzt. Dennoch werden im Rahmen des Gesamtverkehrsplans Vorschläge aufgezeigt, die zu einer stadtverträglicheren Abwicklung der Pendlerströme und zur verstärkten Nutzung des ÖPNV beitragen können. Diese Maßnahmen sind mit den regionalen Verkehrsträgern und dem Land Hessen abzustimmen.

Das Vorschlagsnetz für den regionalen Schienenverkehr enthält die folgenden Veränderungen und Ergänzungen (**Bild 9**):

#### **Nordmainische S-Bahn**

Die Einfügung einer S-Bahn auf der nördlichen Mainseite zwischen den Hauptbahnhöfen von Frankfurt am Main und Hanau wurde im Rahmen des GVP nicht explizit untersucht. Eine in der Zwischenzeit fertiggestellte Nutzen-Kosten-Untersuchung brachte ein positives Ergebnis für diese Maßnahme. Die neue S-Bahn wird mit dem „freien“ südlichen Linienast der S 5 (Endhaltestelle bisher am Südbahnhof) zur Durchmesserlinie verknüpft. Es

ergibt sich hierdurch keine zusätzliche Belastung des S-Bahn-Innenstadttunnels.

### **Kombinierte Regional-/Citytangente West**

Die Maßnahme setzt sich aus zwei Linien zusammen, die beide durch Zweisystem-Fahrzeuge betrieben werden, da hierfür geringere Mindestparameter in der Trassierung (insbesondere Radien) und kürzere Haltestellen als für S-Bahnen zum Einsatz kommen und auch ebenerdiges Kreuzen mit dem Kfz-Verkehr möglich ist. Die Linien sind eine Kombination aus einer „Citytangente“ und der „Regionaltangente West“, deren ursprüngliche Konzeption modifiziert wurde.

Dabei stellt die Regionaltangente West (RTW) eine mit Zweisystem-Fahrzeugen betriebene Direktverbindung von Bad Homburg über Eschborn, Höchst und Flughafen nach Neu-Isenburg (Innenstadt) dar; ein weiterer Linienast verläuft vom Nordwestzentrum über den Flughafen nach Sprendlingen. Für die Regionaltangente West wurden mehrere verkehrliche Untersuchungen durchgeführt, welche die grundsätzliche Sinnfälligkeit dieser Maßnahme nachweisen. Da allerdings mit einer Realisierung der RTW vor dem Jahr 2015 nicht zu rechnen ist (dem Prognosejahr des Gesamtverkehrsplans), wird eine Zwischenlösung vorgeschlagen, die im Wesentlichen die vorhandene Verkehrsinfrastruktur nutzen kann und die im Folgenden beschrieben wird:

**Linie 1** führt von Bad Homburg – über den Hauptbahnhof und den Flughafen – zum Stadtteil Höchst. Sie stellt zur Innenstadt tangentielle Direktverbindungen im westlichen Stadtbereich her, die heute nur mit Umsteigen am Hauptbahnhof gegeben sind. Vorrangig ist in diesem Zusammenhang die Direktverbindung zwischen dem Flughafen und der Messe zu nennen.

**Linie 2** verbindet Teile des Vordertaunus (Bad Soden, Sulzbach – Ersatz der Regionalbahn 13), den Stadtteil Höchst und Neu-Isenburg/Zentrum umsteigefrei mit dem Flughafen. Gleichzeitig entstehen am Bahnhof Höchst und am Bahnhof Neu-Isenburg Verknüpfungen des Flughafens mit dem westlichen und dem südlichen Umland über die S-Bahnen S 1, S 2, S 3 und S 4, die heute nur umwegig über den Hauptbahnhof Frankfurt bestehen. Die weitere Verlängerung der Linie vom Bahnhof Höchst bis zum Nordwestzentrum und die Direktverbindung Bad Homburg – Höchst sind als langfristige Optionen zu sichern.

Die beiden Linien nutzen überwiegend das bestehende regionale Schienennetz. Streckenneubauten sind zwischen Neu-Isenburg/Zentrum und dem Bahnhof Neu-Isenburg (Nutzung einer stillgelegten Industriebahntrasse) sowie zwischen dem Bahnhof Höchst und dem Flughafen erforderlich. Die Führung der Regional-/Citytangente West durch die Leunastraße im Stadtteil

Höchst bereitet allerdings große städtebauliche Probleme. Deshalb sind hierzu Detailuntersuchungen – ggf. mit einer Linienführung westlich des Industrieparks – anzustellen. In einer ersten Stufe, in der die Linienführung auf das bestehende regionale Schienennetz beschränkt bleibt und die somit relativ kurzfristig zu realisieren ist, können beide Linien am Bahnhof Kelsterbach enden.

Für die im Vorschlagsnetz enthaltene kombinierte Regional-/Citytangente West wurde eine hohe verkehrliche Wirkung festgestellt und die Machbarkeit mit den im GVP zur Verfügung stehenden Mitteln bestätigt. Tieferreichende Prüfungen (z. B. Gleisbelegung im Hauptbahnhof, Einbindung in den Integralen Taktfahrplan) sind im Rahmen des GVP nicht möglich. Daher sind der Trassenverlauf, insbesondere im Bereich des Hauptbahnhofes, und die mögliche Einfügung der Linien in den Integralen Taktfahrplan in weiteren Detailuntersuchungen zu prüfen. Dabei kann auf Ergebnisse, die bereits für die RTW vorliegen, zurückgegriffen werden.

Zur Unterstützung der verkehrlichen Funktion der beschriebenen Tangenten muss die Verknüpfung mit dem innerstädtischen Schienennetz weiter optimiert werden. Dies geschieht durch die Verlängerung der U 2 bis zum Bahnhof Bad Homburg, der Straßenbahnlinie 11 bis zum Bahnhof Höchst und der Straßenbahnlinie 12 bis zum Tor Süd des Industrieparks Höchst (siehe dazu Maßnahmen im städtischen Liniennetz).

#### **Verlegung des Bahnhofs Nied an die Mainzer Landstraße**

Die Maßnahme ermöglicht die direkte Verknüpfung der Straßenbahnlinien 11 und 21 mit den S-Bahnen S 1 / S 2 und verbessert dadurch die Erreichbarkeit der Stadtteile Nied und Griesheim.

#### **Neue Haltepunkte „Nied-Ost“ und „Galluspark“ der Regionalbahn**

Die Durchbindung der Regionalbahn R 12 vom Bahnhof Höchst bis zum Hauptbahnhof während des gesamten Betriebstages führt zur Empfehlung, zusätzliche Haltepunkte der Regionalbahn in den Stadtteilen Nied und Gallusviertel zur Bedienung des neu zu erreichenden Fahrgastpotenzials einzurichten. Entgegen der Lage des Haltepunktes „Galluspark“ in der ursprünglichen Planung wird vorgeschlagen, das städtische Schienennetz mit der Regionalbahn an diesem Haltepunkt zu verknüpfen und daher den neuen Haltepunkt möglichst nah an die Mainzer Landstraße zu legen.

### **8.3.4 Liniennetze Stadtbus und Regionalbus**

Das Angebot der Stadtbusse und der Regionalbusse ist im Gesamtverkehrsplan nicht explizit dargestellt. Die Busliniennetze wurden im Planungsprozess auf die Wirkungen der Maßnahmen im Schienennetz abgestimmt



und funktionsgerecht angepasst. Es erfolgte jedoch keine Optimierung der Busliniennetze im Rahmen des vorliegenden Gesamtverkehrsplanes. Betriebliche Optimierungen im Busliniennetz sind Bestandteil des Nahverkehrsplans (NVP).

### **8.3.5 Zentraler Omnibusbahnhof**

Die nationalen und internationalen Fernbusse sind derzeit auf der Südseite des Hauptbahnhofes – um einen großen Pkw-Parkplatz – entlang der Mannheimer Straße und der Stuttgarter Straße angeordnet. Die zentrale Haltestelle dieser Fernbusse ist weder im Erscheinungsbild des Straßenraumes noch in einer Wegweisung/Beschilderung als solche erkennbar. Entscheidende Ausstattungselemente wie z. B. ausreichende Aufenthaltsflächen für wartende Fahrgäste und Wartehäuschen fehlen. Die bestehende Situation ist somit äußerst unbefriedigend.

Als Hauptverknüpfungspunkt zwischen regionalem und städtischem ÖPNV ist der Hauptbahnhof der verkehrlich wirkungsvollste Standort für eine zentrale Haltestelle der Fernbusse. Es wird daher vorgeschlagen, den vorhandenen Parkplatz durch einen Zentralen Omnibusbahnhof oder im Zuge der Bebauung durch einen Standort komplett / teilweise zu ersetzen, welcher der Bedeutung und dem Fahrgastaufkommen im Busfernverkehr angemessen ist.

## **8.4 Wirkungen**

Hinsichtlich der allgemeinen Verkehrsentwicklung wird ein Szenario erwartet, dessen verkehrliche Wirkungen zwischen den in Abschnitt 4 beschriebenen Entwicklungsszenarien II und III liegt.

Im Vergleich zum Basisfall des Jahres 2015 ist – unter Einbeziehung dieser allgemeinen Verkehrsentwicklung – durch die beschriebenen Maßnahmen im innerstädtischen und regionalen Schienennetz eine Zunahme der Personenfahrten im Öffentlichen Personennahverkehr von insgesamt rund 9 % zu erreichen. Die größere Zunahme ist mit rund 17 % im Quell-/Zielverkehr zu verzeichnen; im Binnenverkehr der Stadt Frankfurt am Main nehmen die Personenfahrten um rund 5 % zu.

Der Anteil des ÖPNV verbessert sich somit im Binnenverkehr von rund 29 % im Basisfall auf rund 30 % für das Vorschlagsnetz. Im Quell-/Zielverkehr steigt der Anteil von rund 21 % (Basisfall) auf rund 25 %.

Bezogen auf die Wirtschaftlichkeit der städtischen ÖPNV-Systeme muss festgestellt werden, dass die bestehende Kostendeckung bei weiterem Ausbau des ÖPNV kaum zu halten sein wird. Die Stadt Frankfurt am Main hat bereits heute einen attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV, sowohl für den Binnenverkehr als auch für den Quell-/Zielverkehr. Jeder zusätzliche Ausbau trägt zwar zur weiteren Steigerung der Attraktivität und zu erhöhter Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer bei, verursacht aber z. T. hohe Bau- und Betriebskosten, die trotz deutlicher Fahrgastgewinne zu einer eher negativen Tendenz in der Wirtschaftlichkeit führen werden.

Die im Verkehrsumlegungsmodell errechneten Verkehrsbelastungen im Öffentlichen Personennahverkehr (Fahrgäste/24h) sind – differenziert nach den Liniennetzen S-Bahn, Stadtbahn und Straßenbahn – im beigefügten **Anhang 2** enthalten.

Eine Übersicht über alle Neubaumaßnahmen im Rahmen des Vorschlagsnetzes ÖPNV zeigt **Bild 10**.

## 9 Motorisierter Individualverkehr

### 9.1 Vorschlagsnetz Straße

Das Vorschlagsnetz Straße beinhaltet zehn Maßnahmen, die als Ergebnis der Bewertung übrig geblieben sind und im Folgenden beschrieben werden (**Bild 11**).

#### Verkehrsführung in der Innenstadt

Wesentliches Element der vorgeschlagenen Verkehrsführung in der Frankfurter Innenstadt ist die Sperrung der Hauptwache für den Kfz-Verkehr (ggf. mit Ausnahmen für Linienbusse und Taxis), die in **Bild 12** dargestellt ist.

Diese Verkehrsführung reduziert den Durchgangsverkehr durch die Innenstadt und ermöglicht die Erschließung der derzeit im Bau befindlichen bzw. geplanten neuen Parkieranlagen unter dem Goetheplatz und auf dem MAB-Gelände (vgl. Abschnitt 9.3). Allerdings wird die Reduzierung des Durchgangsverkehrs insbesondere in Süd-Nord-Richtung zu einer Verschärfung der Verkehrssituation insbesondere an den Knotenpunkten des inneren Anlagenringes (z. B. Neue Mainzer Straße / Junghofstraße) führen.

In **Abbildung 9-1** sind für ausgewählte Straßenquerschnitte in der Innenstadt die Kfz-Belastungen/24h im Vergleich zwischen Basisfall (ohne neue Innenstadtverkehrsführung) und Untersuchungsfall angegeben.

Um die entstehenden Konfliktbereiche an einzelnen Knotenpunkten des Anlagenrings zu reduzieren, ist eine Umgestaltung des Knotenpunkts Eschenheimer Tor erforderlich. Eine längerfristige Entlastung des Anlagenringes kann darüber hinaus durch einen Zwei-Richtungsverkehr im Straßenzug Börsenstraße/Rathenauplatz/Goetheplatz erreicht werden, was allerdings umfangreiche Umbaumaßnahmen zur Folge hat.

Straßenquerschnitt		Basisfall 2015	Verkehrsführungs- variante 4	Veränderung gegenüber Basisfall 2015	
Nr.	Straßenname	[Kfz/ Tag]	[Kfz/ Tag]	[%]	
<b>Innenstadt</b>	1	Weißfrauenstraße	15.400	15.200	-
	2	Kaiserstraße (nordöstlich Bethmannstraße)	11.000	2.500	-77%
	3	Große Gallusstraße	14.100	13.100	-7%
	4	Junghofstraße (östlich Neue Mainzer Str.)	12.400	12.700	-
	5	Börsenstraße (Goetheplatz Nord)	13.600	10.500	-23%
	6	Börsenstraße (Freßgass)	15.000	10.800	-28%
	7	Börsenstraße (Börse)	19.100	15.000	-21%
	8	Börsenstraße (südlich Hochstraße)	3.600	2.600	-28%
	9	Taubenstraße (südlich Eschenheimer Tor)	17.400	12.400	-29%
	10	Roßmarkt (südlich Goetheplatz)	7.200	6.100	-15%
	11	Am Salzhaus	3.000	2.500	-17%
	12	Roßmarkt (nordöstlich Am Salzhaus)	15.100	2.000	-87%
	13	Katharinenpforte	1.200	2.000	67%
	14	An der Hauptwache	14.000	0	-100%
	15	Biebergasse	400	1.400	
	16	Gr. Eschenheimer Str. (Thurn- und Taxis-Palais)	13.600	2.100	-85%
	17	Eschenheimer Tor (südlich Bleichstraße)	16.500	18.900	15%
	18	Stiftstraße	7.400	10.000	35%
	19	Stephanstraße	11.800	12.700	8%
	20	Alte Gasse	12.800	10.000	-22%
	21	Vilbeler Straße	8.100	7.800	-
	22	Konrad-Adenauer-Straße (Konstabler Wache)	35.200	36.500	-
	23	Berliner Straße (Paulskirche)	31.000	31.800	-
	24	Kornmarkt (nördlich Berliner Straße)	5.600	5.600	-
	25	Kornmarkt (südlich Berliner Straße)	9.900	10.400	-

- geringe Veränderungen im Wertebereich von - 5 % bis + 5% nicht dargestellt

Quelle: Verkehrsuntersuchung Innenstadt Frankfurt a.M. - Teil 1: Verkehrsführung Innenstadt,  
Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH, Frankfurt im März 2003

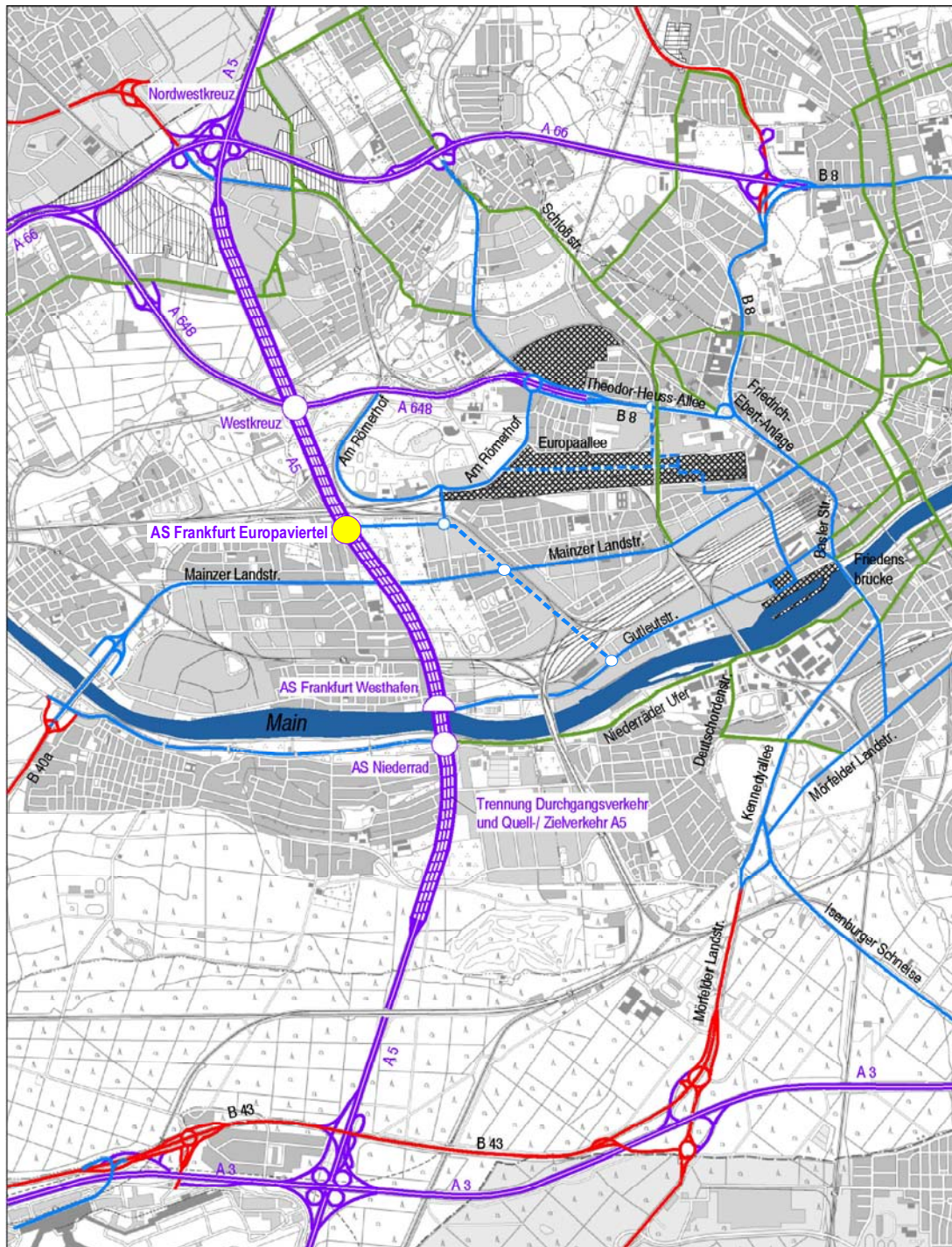
**Abbildung 9-1:** Straßennetzbelastungen (Kfz/24h) für ausgewählte Straßenquerschnitte in der Innenstadt Frankfurt am Main

## Stadtring West + Trennung Durchgangsverkehr und Quell-/Zielverkehr A 5 einschließlich neuer Anschlussstelle an der A 5

Die beiden Maßnahmen hängen eng miteinander zusammen und werden hier deshalb gemeinsam beschrieben.

Die geplanten siedlungsstrukturellen Entwicklungen im Westen der Stadt Frankfurt am Main (Rebstock, Europaviertel, City West, Westhafen) verursachen ein Anwachsen des Kfz-Verkehrsaufkommens, das die Kapazität des Straßennetzes teilweise überschreitet. Ein Ziel soll es deshalb sein, den Kfz-Verkehr möglichst direkt auf die BAB A 5 zu führen, wozu ein neuer Anschluss erforderlich ist. Unter den derzeitigen Bedingungen auf der A 5 ist ein neuer Anschluss aufgrund der bestehenden dichten Folge von Anschlussstellen nicht realisierbar. Deshalb wird vorgeschlagen, auf der A 5 zwischen Nordwestkreuz und Frankfurter Kreuz den Durchgangsverkehr von dem Verflechtungsverkehr baulich zu trennen (**Abbildung 9-2**) und zwei Fahrstreifen pro Richtung dem Durchgangsverkehr sowie (zwei bis) drei Fahrstreifen pro Richtung dem Verflechtungsverkehr zur Verfügung zu stellen. Unter diesen geänderten Bedingungen ist es dann möglich, einen neuen Anschluss „Europaviertel“ an die Parallel-Fahrbahn zur A 5 für den Verflechtungsverkehr vorzusehen.

Um den internen Verkehr im westlichen Stadtgebiet zu sammeln und diesen Verkehr so direkt wie möglich zu der neuen Anschlussstelle zu führen, wird parallel zur vorhandenen Bahntrasse zwischen Schmidtstraße und Gutleutstraße (mit Anschluss an die Mainzer Landstraße) eine neue Straßenverbindung (Stadtring West) vorgeschlagen, allerdings ohne eine Verlängerung über den Main zum Niederräder Ufer, da dort sonst erhebliche Verkehrszunahmen zu erwarten wären. Durch die mit der Trennung von Durchgangs- und Quell-/Zielverkehr auf der A 5 verbundene Erhöhung der Kapazität der A 5 kann ein Teil des städtischen, den Main querenden Nord-Süd-Verkehrs über die A 5 geführt werden.



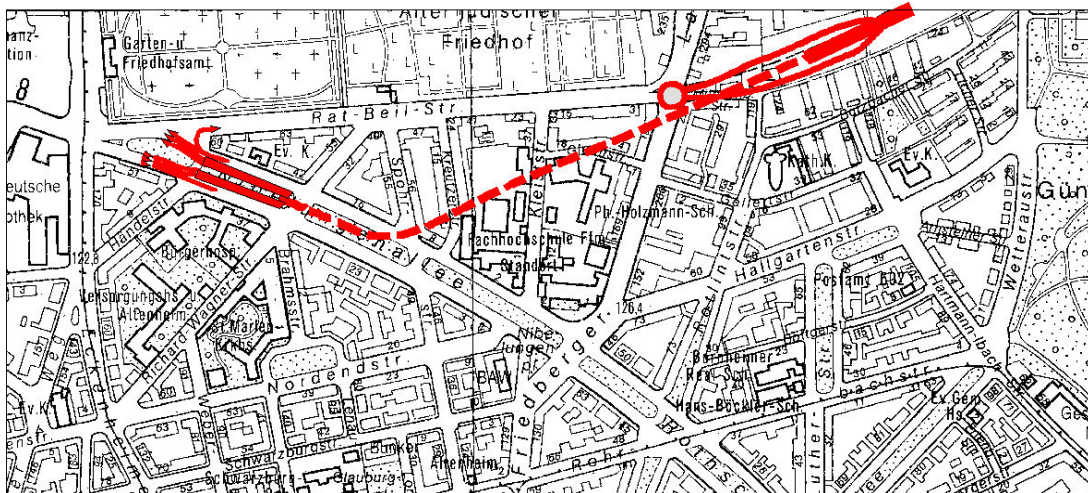
**Abbildung 9-2:** Trennung Durchgangsverkehr und Quell-/Zielverkehr auf der A 5 mit neuer Anschlussstelle und Stadtring West



## Alleenspange

Die Wohngebiete entlang des Alleenringes sind durch den sehr hohen Kfz-Verkehr erheblichen Belastungen ausgesetzt. Ein zur Entlastung dieser Gebiete in früheren Jahren angedachter Alleentunnel zwischen dem derzeitigen Ende der A 66 an der Miquelallee und der A 661 im Osten wurde für lange Zeit als nicht realisierbar angesehen. Um dennoch zu einer Entlastung zumindest des z. T. eng bebauten östlichen Teils des Alleenringes (Nibelungenallee, Rothschildallee, Höhenstraße, Wittelsbacher Allee, Saalburgallee Ost) zu kommen, soll eine vierstreifige Spange zwischen Eckenheimer Landstraße / Rat-Beil-Straße und A 661 mit Anschluss südöstlich des Bornheimer Friedhofs gebaut werden, die von der Nibelungenallee bis östlich der Friedberger Landstraße in einem Tunnel verläuft (**Abbildung 9-3**).

Eine solche Straßenverbindung führt zu einer merkbaren Entlastung des östlichen Alleenringes.



**Abbildung 9-3:** Alleenspange

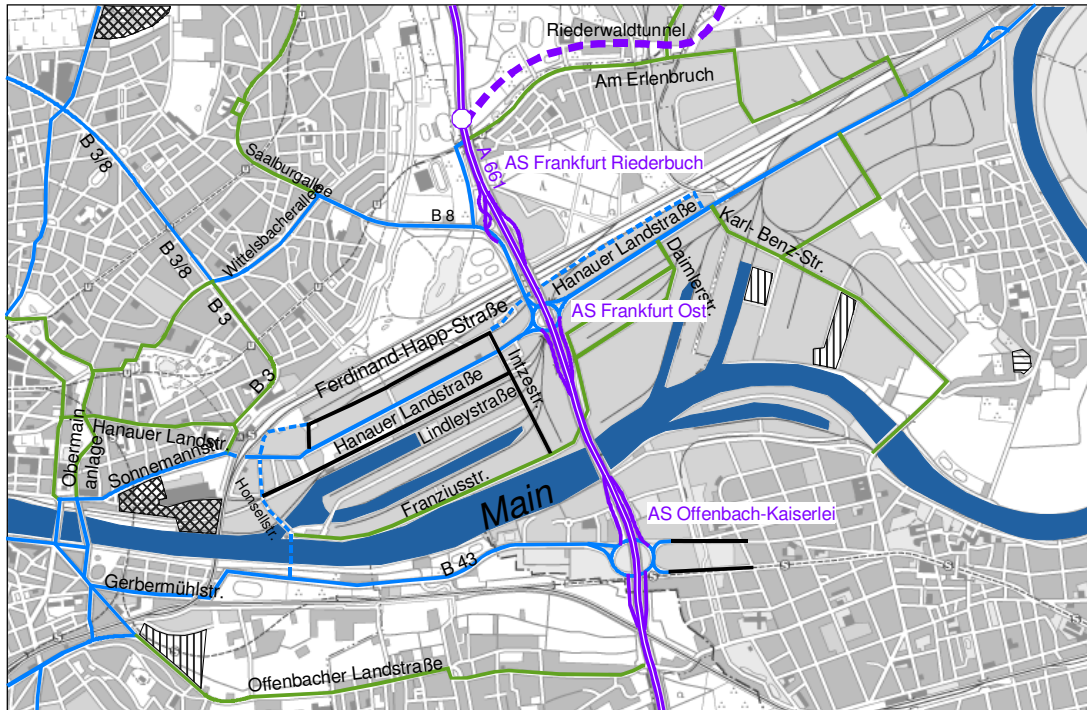
## Entlastungsstraße Hanauer Landstraße + Mainbrücke Ost

Insbesondere der Abschnitt der Hanauer Landstraße zwischen Sonnemannstraße und Carl-Benz-Straße einschließlich des Ratswegkreisels weist sehr hohe Verkehrsbelastungen auf. Durch geplante neue Nutzungen in diesem Gebiet (z. B. Europäische Zentralbank, Bebauung Honselldreieck, Stadtwerk) wird das Verkehrsaufkommen zunehmen, so dass sich die Hanauer Landstraße und der Ratswegkreisel zu noch stärkeren verkehrlichen Brennpunkten entwickeln werden. Um diese Situation zu entschärfen, soll zukünftig der bisher auf der Hanauer Landstraße gebündelte Kfz-Verkehr auf mehrere parallele Straßenzüge verteilt werden. Dazu werden folgende Einzelmaßnahmen vorgeschlagen:

- Die nördlich der Hanauer Landstraße zwischen Launhardtstraße und Leibbrandstraße verlaufende „Entlastungsstraße“ (Ferdinand-Happ-Straße) soll nach Westen bis zur Einmündung der Honsellstraße in die Hanauer Landstraße und nach Osten unter der A 661 hindurch bis zur Einmündung der Carl-Benz-Straße in die Hanauer Landstraße verlängert werden. In Verbindung mit einer Öffnung der noch privaten Lindleystraße für den allgemeinen Verkehr und einem Ausbau der Franziusstraße (einschließlich Ausbau der Unterführung unter der A 661) werden diese Maßnahmen zu einer Entlastung der Hanauer Landstraße und des Ratswegkreisels beitragen.
- Durch den Bau einer insbesondere auch für Fußgänger und Radfahrer attraktiven Mainbrücke Ost in Verlängerung der Honsellstraße und der Honsellbrücke mit niveaugleichem Anschluss an das Deutschherrnufer kann ein Teil des im Gebiet um die Hanauer Landstraße entstehenden Verkehrs auf die südliche Mainseite gelenkt werden und ebenfalls zu einer Entlastung der Hanauer Landstraße und des Ratswegkreisels beitragen. Allerdings muss diese neue Straßenverbindung so mit der Hanauer Landstraße verknüpft werden, dass nur lokale Verkehre diese Verbindung nutzen werden. Eine direkte Führung zur Habsburgerallee muss unter allen Umständen vermieden werden, da ansonsten die Verkehrsbelastungen in dem Bereich um die Habsburgerallee sehr stark anwachsen werden.

Die beschriebenen Maßnahmen sind in **Abbildung 9-4** dargestellt.





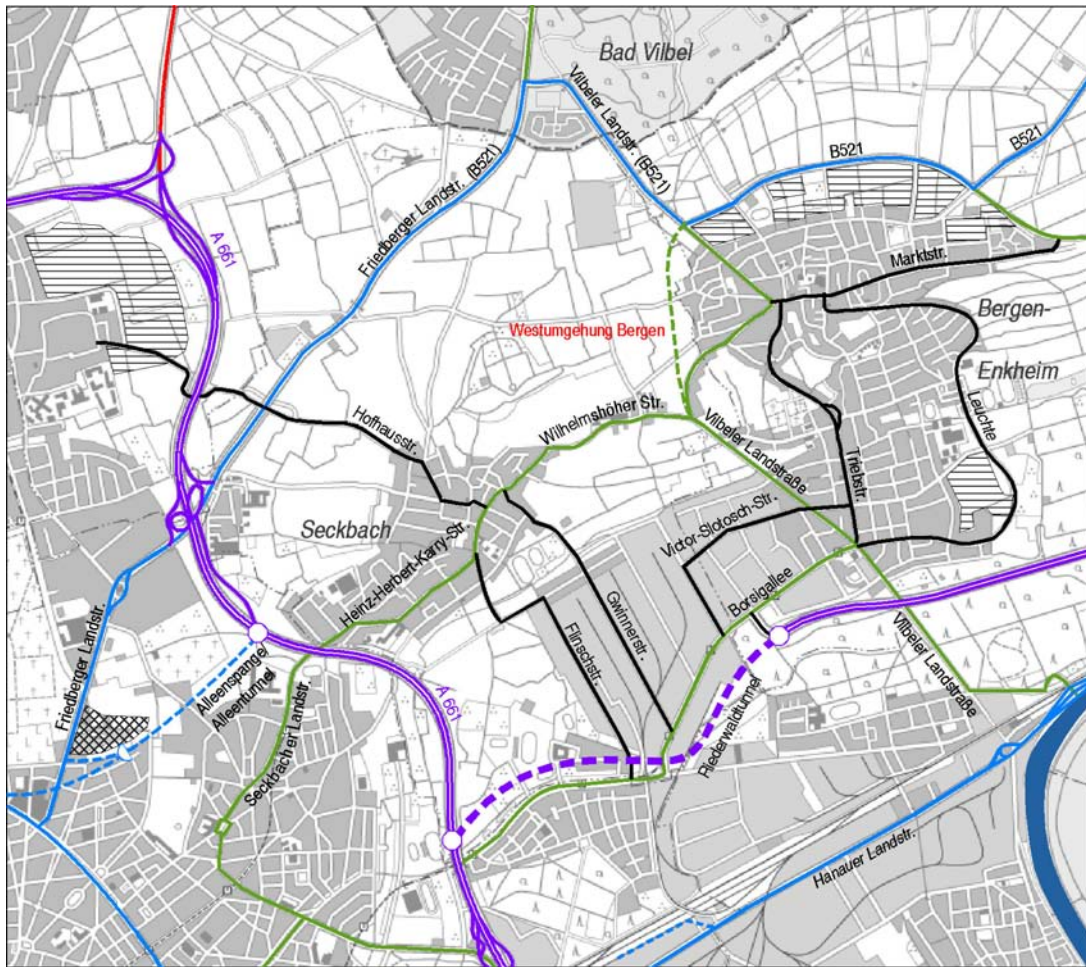
**Abbildung 9-4:** Entlastungsstraße Hanauer Landstraße / Mainbrücke Ost

## Ortsteilumgehungen

Hierunter fallen die vier Maßnahmen

- Westumgehung Bergen (**Abbildung 9-5**),
- Ortsumgehung Praunheim (**Abbildung 9-6**),
- Umgehung Steinbach-Weißkirchen (**Abbildung 9-7**) und
- Westumgehung Unterliederbach (**Abbildung 9-8**).

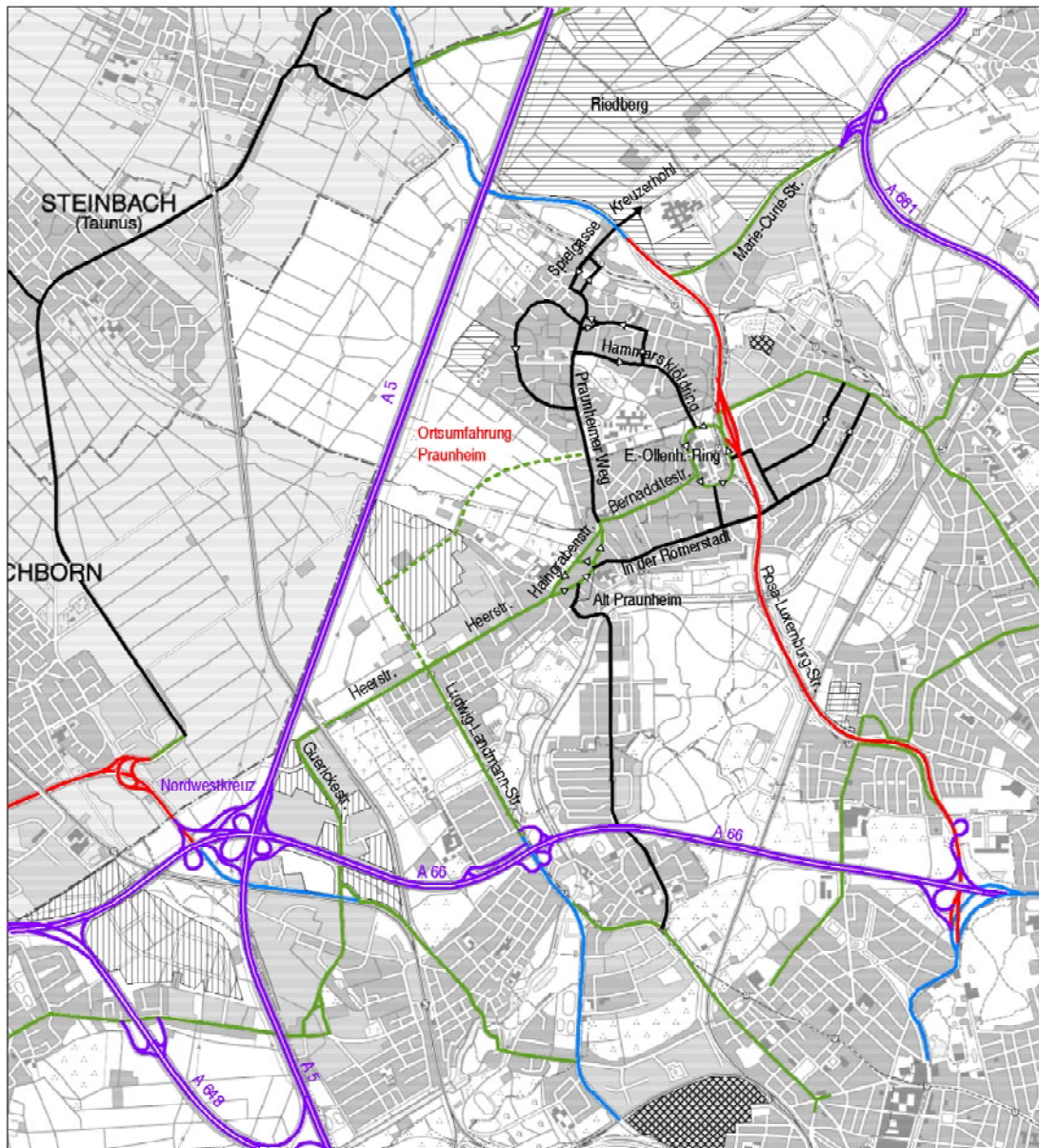
Die Westumgehung Bergen entlastet die derzeit hochbelastete Ortsdurchfahrt von Bergen im Zuge der Vilbeler Landstraße (**Abbildung 9-5**).



**Abbildung 9-5:** Westumgehung Bergen



Die Ortsumfahrung Praunheim übernimmt neben der Umfahrungsfunktion auch Erschließungsfunktionen für das im Flächennutzungsplan ausgewiesene Gewerbegebiet östlich der A 5 (**Abbildung 9-6**). Sie entlastet den Ortskern von Praunheim in erheblichem Maße.



**Abbildung 9-6:** Ortsumfahrung Praunheim

Die Umgehung Steinbach-Weißkirchen entlastet die Ortsdurchfahrten von Steinbach und Oberursel-Weißkirchen (**Abbildung 9-7**).



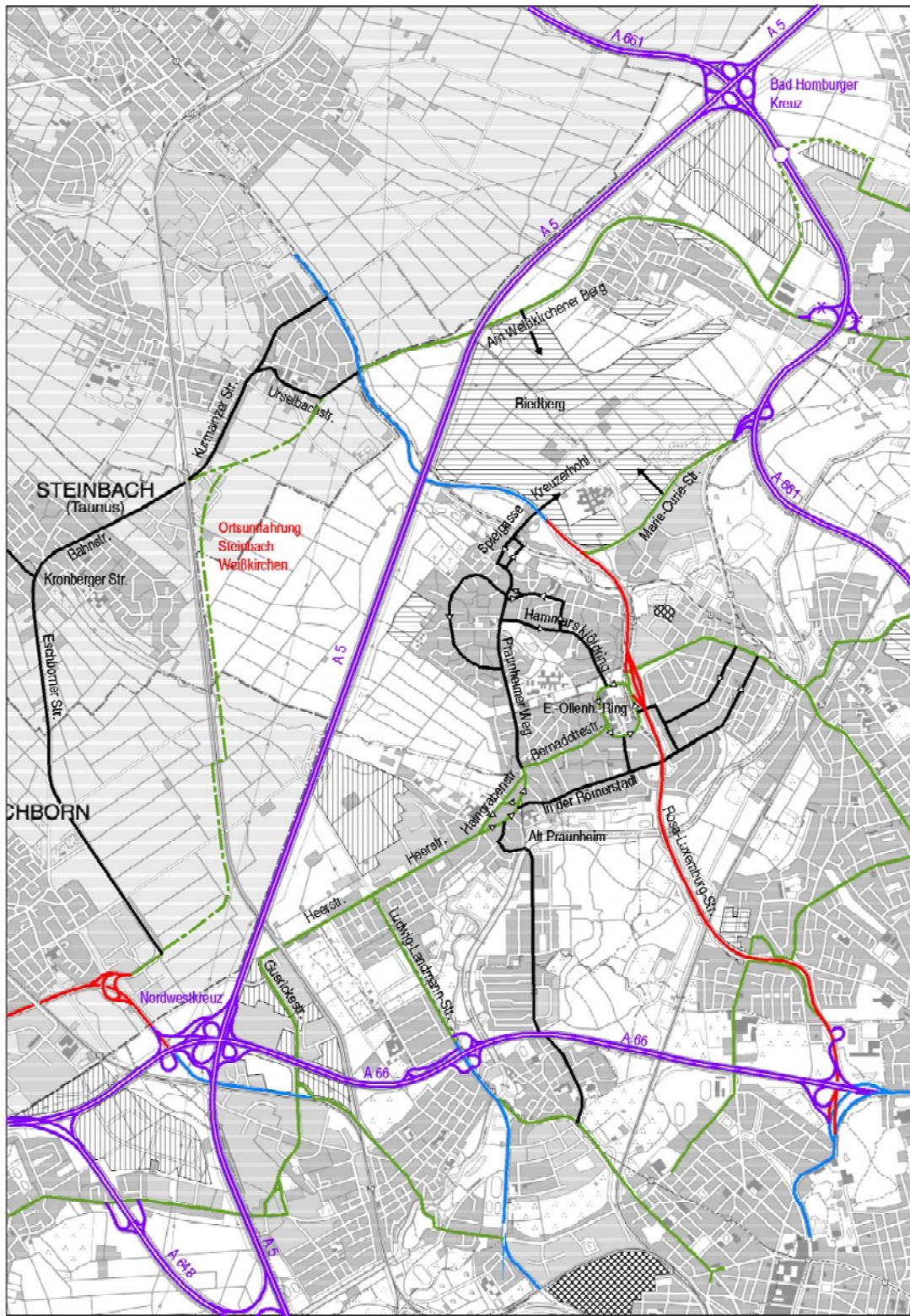
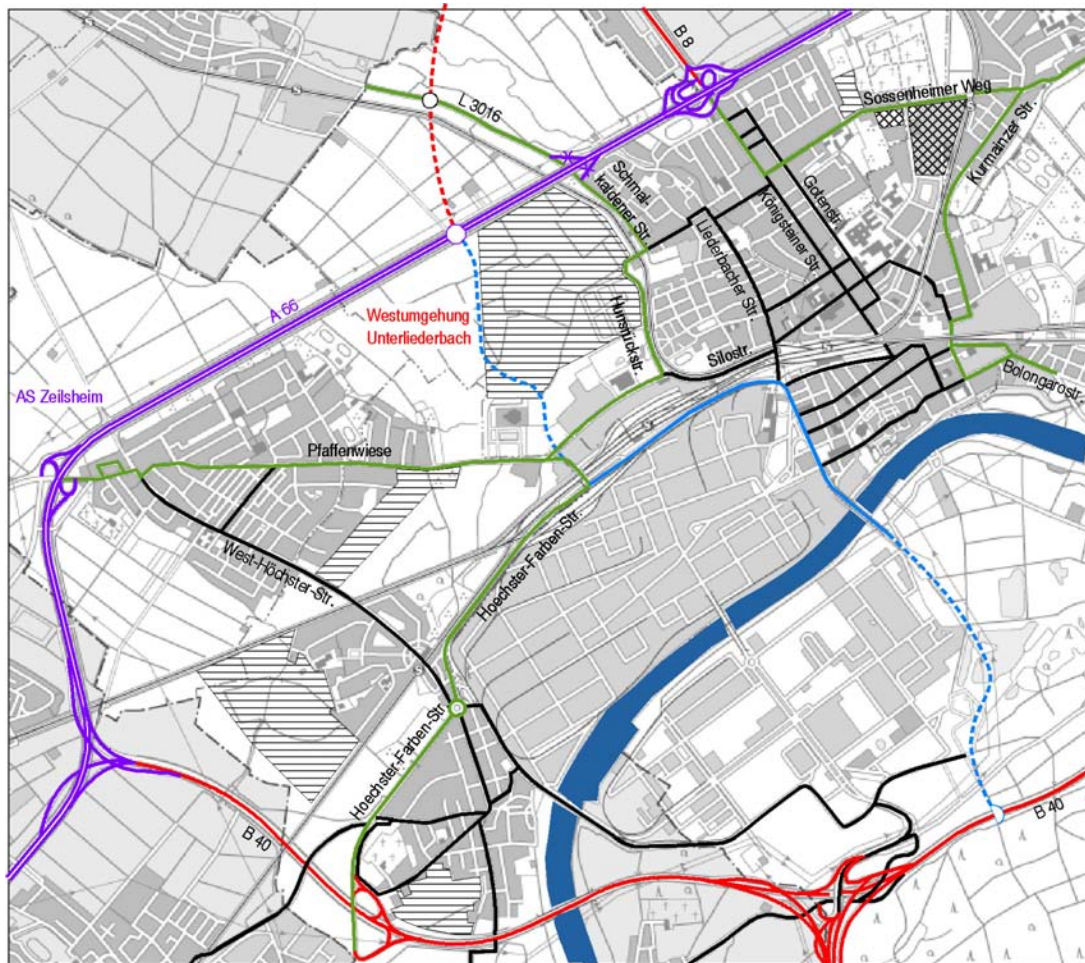


Abbildung 9-7: Umgehung Steinbach-Weißkirchen

Die Westumgehung Unterliederbach erschließt auch das in der Entwicklung befindliche Silo-Gebiet westlich der Schmalkaldener Straße und der Hunsrückstraße. Sie soll durch einen neuen Anschluss an die A 66 angebunden werden – unter Aufgabe des bisherigen Anschlusses der L 3016 (**Abbildung 9-8**) – und entlastet Höchst, Unterliederbach und Zeilsheim.



**Abbildung 9-8:** Westumgehung Unterliederbach

In **Abbildung 9-9** sind für ausgewählte Straßenquerschnitte die Kfz-Verkehrslastungen/24h des Vorschlagsnetzes im Vergleich zu denen des Basisfalls zusammengefasst. Die entlastenden Wirkungen der beschriebenen Maßnahmen des Vorschlagsnetzes werden dadurch deutlich. Die Gesamtbelastungen des Vorschlagsnetzes Straße zeigt **Anhang 4**.



Straßenquerschnitt	Abschnitt	Basisfall absolut [Kfz/24h]	GVP-Vorschlagsnetz	
			absolut [Kfz/24h]	Veränderung [%]
<b>Stadtring West (ohne Mainbrücke) / Funktionstrennung A5</b>				
Europaallee	Römerhof - Europaviertel-West	14.700	14.900	1%
Mainzer Landstraße	Galluswarte - Hellerhofstraße	20.900	20.300	-3%
Mainzer Landstraße	Galluswarte - Kriegkstraße	25.000	16.000	-36%
Stadtring West	Mainzer Landstr. - Gutleutstr.	-	15.200	-
<b>Alleenspange</b>				
Adickesallee	Bertramstr. - Eckenheimer Landstr.	52.000	56.200	8%
Höhenstraße	Burgstr. - Berger Str.	33.300	25.300	-24%
Friedberger Landstr.	Rat-Beil-Str. - Gießener Str.	55.000	31.800	-42%
Alleenspange	Friedberger Landstr. - A 661	-	59.200	-
<b>Entlastungsstraße Hanauer Landstraße / Mainbrücke Ost</b>				
Hanauer Landstraße	Grusonstr. - Honsellstr.	38.900	34.300	-12%
Hanauer Landstraße	Intzestraße - Ratswegkreisel	43.200	28.700	-34%
Hanauer Landstraße	Ratswegkreisel - Daimlerstraße	44.600	38.800	-13%
Mainbrücke Ost	in Verlängerung Honsellstr.	-	12.300	-
<b>Westumgehung Unterliederbach</b>				
Schmalkaldener Str. (Unterliederbach)	AS Kelkheim - Hunsrückstr.	17.400	7.300	-58%
Pfaffenwiese (Zeilsheim)	Annabergstr. - Westumgehung	5.500	8.200	49%
Pfaffenwiese (Zeilsheim)	Alt-Zeilsheim - Frankenthaler Weg	5.200	2.300	-56%
Westumgehung	Pfaffenwiese - A 66	-	17.200	-
<b>Umgehung Steinbach / Weißkirchen</b>				
Kurmainer Str. (Weißkirchen)	Frankfurter Landstr. - Bahnstr.	10.300	1.400	-86%
Bahnstraße (Steinbach)	Kurmainer Str. - Eschborner Str.	12.600	5.100	-60%
Ortsumgehung	Eschborn-Ost - Steinbach	-	17.700	-
<b>Ortsumgehung Praunheim</b>				
Heerstraße (Praunheim)	westlich Haingrabenstraße	13.700	9.200	-33%
Praunheimer Weg (Niederursel)	Am Stockborn - G.-Hauptmann-Ring	9.500	10.600	12%
Ludwig-Landmann-Str. (Praunheim)	Heerstr. - H.-Lübke-Straße	16.600	19.800	19%
Ortsumgehung	Westabschnitt	-	15.200	-
<b>Westumgehung Bergen</b>				
Vilbeler Landstraße	B 521 - Marktstraße	14.900	6.100	-59%
Vilbeler Landstraße	Marktstraße - Wilhelmshöher Str.	12.900	5.500	-57%
Marktstraße	Höhe Vilbeler Landstraße	12.600	11.800	-6%
Westumgehung		-	12.200	-

**Abbildung 9-9:** Straßennetzbelastungen (Kfz/24h) für ausgewählte Straßenquerschnitte des Basisfalls 2015 und des Vorschlagsnetzes

## 9.2 Wirtschaftsverkehr

Als vorrangiges Planungsziel wird die weitgehend störungsfreie Abwicklung des notwendigen Wirtschaftsverkehrs und die Vermeidung nicht notwendiger Verkehrsleistungen des Wirtschaftsverkehrs innerhalb des Stadtgebietes von Frankfurt am Main angesehen.

Durch die Einrichtung von Güterverkehrszentren (GVZ) wird deshalb angestrebt, den Anteil an Fernverkehrsfahrten mit großen und schweren Lkw-Fahrzeugen durch das Stadtgebiet zu verringern. Die weiterführenden Transportfahrten im Binnenverkehr werden von kleineren Lkw-Einheiten vorgenommen, wobei durch die Beteiligung mehrerer Speditionsunternehmen am City-Logistik-Konzept eine Optimierung der insgesamt zu erbringenden Transportleistung erreicht werden soll.

Im Rahmen des GVP wurden drei GVZ-Standorte, nämlich Tri-Modal-Port Höchst, Rhein-Main (ehemaliges Caltex-Gelände) und Frankfurt-Osthafen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr berücksichtigt. Diese Standorte sind auch bei der Fortschreibung des „Regionalen Raumordnungsplans Südhessen 2000“ (RROP) durch die Symboleintragung „Güterverkehrszentrum geplant“ definiert. Im RROP ist hinsichtlich der Inbetriebnahme ein dreistufiger Ausbau des Logistik-Systems vorgesehen (1. Stufe: Tri-Modal-Port Hoechst, 2. Stufe: Rhein-Main, ehemaliges Caltex-Gelände, 3. Stufe: Frankfurt-Osthafen).

Das ca. 21 ha große Areal des Tri-Modal-Ports Hoechst ist eingebettet im Gesamtkomplex des Industrieparks Hoechst und befindet sich in verkehrsgünstiger Lage am westlichen Stadtrand von Frankfurt am Main.

Verkehrsanbindungen bestehen zum einen über den „Schwanheimer Knoten“ zum Autobahnnetz (A 3 und A 5), zum anderen existiert ein Gleisanschluss des Industrieparks an die Bahnstrecke Frankfurt – Wiesbaden/Limburg. Außerdem kann ein eigener Binnenhafen mit Verbindung zu den großen Seehäfen genutzt werden.

Das Gelände für das GVZ Rhein-Main befindet sich auf dem Areal der ehemaligen Caltex-Raffinerie zwischen Kelsterbach und Raunheim. Die dort zur Verfügung stehende Gesamtfläche beträgt ca. 100 ha, wovon 18 ha auf das GVZ entfallen sollen. Das Gelände wird im Norden vom Main, im Westen von der Autobahn A 3 und im Süden von der Bundesstraße B 43 sowie der südmainischen DB-Strecke zwischen Mainz und Frankfurt am Main begrenzt. Dadurch ergibt sich eine sehr gute Verkehrsanbindung an das vorhandene Straßen- und Schienennetz.

Der dritte GVZ-Standort befindet sich im Bereich des Osthafens und umfasst eine Fläche von ca. 18 ha. Sie wird abgegrenzt durch die Intzestraße im Osten, den Main im Süden und Westen und durch die Lindleystraße im Norden. Die Anbindung an das Fernstraßennetz erfolgt über die Anschlussstelle Frankfurt-Ost an die A 661. Des Weiteren ist neben den beiden Hafenbecken ein Schienenanschluss an die nordmainische Strecke vorhanden. In letzter Zeit wurde der Standort Osthafen für ein GVZ wieder in Frage gestellt. Sollte dieser Standort nicht mehr für ein GVZ in Frage kommen, ist ein alternativer Standort im östlichen Bereich der Stadt Frankfurt am Main mit Bahn- und Straßenanschluss festzulegen, da die beiden anderen Standorte die Funktion des dritten GVZ nicht übernehmen können.

Die City-Logistik verfolgt das Ziel, eine höhere Lieferdichte durch Verbesserung der Auslastung, Verminderung von Leerfahrten und Tourenoptimierung zu erreichen.

Die hierdurch verursachten Wirkungen zur Reduzierung des Verkehrsaufwandes im Lkw-Lieferverkehr können erheblich sein. Mit Hilfe von Simulationsberechnungen wurde für Frankfurt nachgewiesen, dass bei einem Konzept mit zentralem Ansatz für die Liefergüter gegenüber der Vorher-Situation in einem bestimmten Zustellgebiet der Innenstadt eine Verringerung der Gesamtfahrstrecken der Liefer-Lkw um rd. 40 % und der Innenstadtfahrstrecken um 40 % bis 60 % bei einer etwa halb so großen Anzahl von Fahrzeugeinsätzen pro Tag erreicht werden kann (Kaupp, 1998).

Auch ein Modellversuch zur City-Logistik in Kassel kommt zu ähnlichen Ergebnissen (Köhler et al., 1994). An dieser Untersuchung wird aber auch deutlich, dass City-Logistik nur ein Baustein von vielen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation in Städten sein kann.

### **9.3 Ruhender Verkehr**

Das Stellplatzangebot in der Innenstadt von Frankfurt am Main soll etwa wieder auf den Stand des Jahres 2000 gebracht werden, da sich zwischen 2000 und Ende 2002 die Zahl der öffentlichen Parkstände durch mehrere Umbaumaßnahmen erheblich reduziert hat (vgl. hierzu Kapitel 3). Durch die Tiefgarage Goetheplatz, die Tiefgarage auf dem MAB-Gelände (ehemaliges Telekom-Gelände) und die inzwischen fertig gestellten Tiefgaragen in der Junghofstraße und am Theater wird sich die Zahl der Stellplätze in öffentlichen Parkierungsanlagen der Innenstadt bis zum Jahre 2006 auf etwa 10.400 erhöhen. Darüber hinausgehend sollten innerhalb des Anlagenrings keine weiteren öffentlichen Stellplätze angelegt werden.



Die Stellplatzeinschränkungssatzung hat sich als grundsätzlich geeignetes Instrument zur Begrenzung des Kfz-Verkehrs erwiesen.

In innenstadtnahen Wohngebieten, in denen sowohl eine zu geringe Anzahl an Stellplätzen für die Anwohner als auch der Parkdruck durch Fremdarker hoch ist, soll durch konsequente Anwendung der Anwohnerparkregelung, aber auch durch den Bau von Quartiersgaragen eine für die Anwohner erträglichere Situation geschaffen werden.

Der Ausbau dezentraler P+R-Anlagen in Wohnortnähe der Pendler soll weiter gefördert werden.

## 10 Empfehlungen

Die Stadt Frankfurt am Main will mit dem Gesamtverkehrsplan einen Beitrag zur Stadterneuerung, Stadterhaltung, Steigerung der Lebensqualität der Bevölkerung und der Wirtschaftskraft der Stadt und der Region leisten. In der allgemeinen Zielsetzung geht es also darum,

- soviel Verkehr mit individuellen motorisierten Verkehrsmitteln wie möglich zu vermeiden oder auf umweltfreundliche Verkehrsmittel (Umweltverbund) zu verlagern, wobei die Teilnahmemöglichkeiten aller Menschen an sozialen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Prozessen gewährleistet sein müssen und
- den verbleibenden Verkehr so umwelt-, sozial- und stadtverträglich wie möglich abzuwickeln.

Die konkreten Zielsetzungen des vorliegenden Gesamtverkehrsplans bestehen somit in der Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs und in der Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV). Dazu wurden verkehrliche Entwicklungen bis zum festgelegten Prognosejahr 2015 in **drei Szenarien** formuliert, die eine unterschiedliche Intensität der Maßnahmen für die einzelnen Verkehrsmittel, aber auch die derzeit eingeschränkten finanziellen Möglichkeiten berücksichtigen.

In **Szenario I** stehen die Maßnahmen zur Reduzierung des MIV auf ein stadtverträgliches Maß im Push+Pull-Verbund im Mittelpunkt. Dabei wird unterstellt, dass die Strategien zur Vermeidung von Kfz-Verkehr und Verlagerung auf andere Verkehrsmittel (z. B. Stellplatzeinschränkungssatzung) weiter konsequent umgesetzt werden. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes werden intensiv gefördert, im Hauptverkehrsstraßennetz findet dagegen kein weiterer – über den Basisfall hinausgehender – Ausbau statt.

In **Szenario II** wird unterstellt, dass eine Reduktion des Kfz-Verkehrs auf ein stadtverträgliches Maß durch Maßnahmen im Push+Pull-Verbund allein nicht in dem erwünschten Umfang erreichbar ist. Aufbauend auf Szenario I wird unterstellt, dass durch eine leistungsfähige Verteilung des Kfz-Verkehrs über das Tangentensystem der Autobahnen Verkehrsleistung (Kfz-km) im Stadtstraßennetz reduziert werden kann und die innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen dadurch entlastet werden können. Es wird ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für den Kfz-Verkehr im bestimmten Umfang zu Grunde gelegt. Durch die zeitliche Kopplung von Ausbaumaßnahmen im Straßennetz und der Umsetzung von Maßnahmen für Fußgänger, Fahrradfahrer, ÖPNV sowie für Straßenraumgestaltung soll dabei einer maßgeblichen Erweiterung der Straßennetzkapazität entgegengewirkt werden.

Ansatzpunkte für die Entwicklung des **Szenarios III** sind einerseits die Ergebnisse bezüglich modaler Änderungen der Szenarien I und II und andererseits die Einschätzungen über verkehrspolitische Handlungsräume in Zeiten knapper finanzieller Mittel. Das Szenario III steht damit zwischen den Polen der verkehrspolitischen Zielsetzung eines eher restriktiven Umgangs mit dem Auto und der Notwendigkeit, für die Entwicklungen von Großprojekten, die auf weite Teile des Straßennetzes wirken, auch für eine gute Kfz-Erreichbarkeit Sorge tragen zu müssen.

Die Untersuchungen zeigen, dass zur Erreichung der gesetzten Ziele die Verkehrsmittel des **Umweltverbundes deutlich gestärkt** werden müssen, aber trotz der höheren Verkehrsanteile des Umweltverbundes am Gesamtverkehr auch ein **gezielter** – über den Basisfall hinausgehender – **Ausbau der Straßeninfrastruktur** erforderlich ist, um die weitere Stadtentwicklung, die weitere verkehrliche Beruhigung von Stadtgebieten sowie die Beseitigung bestehender Stauprobleme zu gewährleisten. Vorrangig ist allerdings der weitere Ausbau der Schieneninfrastruktur und insbesondere eine wesentliche Steigerung der Nutzerattraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel, wobei – aus der Sicht einer nachhaltigen Verkehrspolitik und aufgrund der demographischen Veränderungen – **Erreichbarkeit** und **Sicherheit** wesentlich stärker ins Blickfeld rücken sollten als die **Geschwindigkeit**.

Darüber hinaus sind die **Konzepte für den Fußgänger- und Fahrradverkehr** konsequent umzusetzen. Die Bedingungen im Fußgängerverkehr betreffen alle Bevölkerungsgruppen, ganz besonders aber Menschen, die in ihrem Alltagsleben einen geringen Bewegungsradius haben und/oder aus gesundheitlichen, sozialen oder Altersgründen auf ÖPNV und/oder Kfz verzichten (müssen). Darüber hinaus werden Wege innerhalb der Haus- und Familienarbeit zu einem äußerst hohen Anteil zu Fuß bewältigt.

Die Gutachter empfehlen daher, das **Szenario II** und die Umsetzung der darin enthaltenen Maßnahmenbündel anzustreben. Darauf aufbauend sollten die Planungsansätze aus dem Szenario „Radverkehr 15 % weiter verfolgt werden. Unter Einbeziehung der derzeitigen wirtschaftlichen Lage in Deutschland ist allerdings eine so wesentliche (positive) Veränderung der finanziellen Rahmenbedingungen für die Stadt Frankfurt am Main, wie sie erforderlich wäre, um die Maßnahmen aus Szenario II vollständig und in der unterstellten hohen Intensität zu realisieren, aller Wahrscheinlichkeit nach nicht zu erwarten. Es ist eher davon auszugehen, dass sich bis zum Prognosejahr 2015 eine tatsächliche Entwicklung einstellen wird, die aufgrund der knappen finanziellen Mittel nur eine eingeschränkte Umsetzung des aufgezeigten Push+Pull-Verbundes erlaubt und somit hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen zwischen den Szenarien II und III anzusiedeln ist.

Aufbauend auf die beschriebene allgemeine Verkehrsentwicklung werden für die einzelnen Verkehrsmittel die folgenden **Maßnahmen zur Umsetzung** empfohlen, die unter Berücksichtigung der Kriterien

- verkehrliche Wirkung,
- finanzieller Aufwand und
- voraussichtlicher Realisierungszeitraum

nach erster und zweiter **Priorität** unterschieden werden.

### **Maßnahmen im Fußgängerverkehr**

- Festlegung und Umsetzung von Gehwegbreiten in Abhängigkeit von der Straßenfunktion, Art und Maß der Nutzung der Randbebauung und den daraus abgeleiteten Ansprüchen von zu Fuß gehenden Menschen entsprechend den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA),
- Verbesserung der sozialen Sicherheit im Fußwegenetz,
- besondere Berücksichtigung des barrierefreien Ausbaus der Fußgängerverkehrsanlagen,
- Verbesserung der Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität in den Stadtteilzentren,
- Abschluss des Tempo 30-Zonenkonzeptes; Ersatz vorläufiger Maßnahmen durch höherwertigen, anspruchsvolleren Endausbau,
- im Konfliktfall Verteilung der Flächen im Straßenraum zugunsten des Fußgängerverkehrs (und zu Lasten des MIV),
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt im Fußgängerverkehr mittels Querungshilfen am Anlagenring und Passagen durch die Bebauung,
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten von Hauptverkehrsstraßen (kurze Wartezeiten, Querung in einem Zug), auch bei Kapazitätseinschränkung für den MIV,
- Verbesserung der Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen,
- Aufwertung des Erscheinungsbildes und der Kundenfreundlichkeit von ÖPNV-Haltestellen mit Verbesserung der Sicherheit und Sauberkeit im

Umfeld (helle Ausleuchtung, häufige Kontrollen, Einsatz von Servicekräften).

Auf eine Reihung der Maßnahmen im Fußgängerverkehr nach Prioritäten wird verzichtet, da es sich bei den empfohlenen Maßnahmen nicht um zusätzliche verkehrliche Angebote für zu Fuß gehende Menschen, sondern um grundsätzliche Verbesserungen und um Sicherheit handelt. Alle genannten Maßnahmen haben somit gleich hohe Priorität.

Der genaue Umfang der Planungsmaßnahmen für den Fußgängerverkehr kann auf der Ebene der Gesamtverkehrsplanung (Rahmenplanung) nicht festgelegt werden, sondern ist in entsprechenden Detailplanungen zu ermitteln. Es kann daher an dieser Stelle auch kein genereller Kostenansatz erfolgen.

## **Maßnahmen im Fahrradverkehr**

### **Erste Priorität**

- Umsetzung und Weiterentwicklung des bestehenden Radverkehrskonzeptes durch Verfeinerung und Detailausarbeitung der Radverkehrsnetze (Radrouten, Stadtteilnetze, Nachbarschaftsnetze, Innenstadtkonzept), Lösung von Konfliktfällen auf Kosten des MIV,
- intensive Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation durch Schaffung einer Stabsstelle (Radverkehrsbeauftragte(r)) und dauerhafter Einrichtung eines „Runden Tisches Fahrradverkehr“ sowie Beteiligung von Presse, Rundfunk und Fernsehen,
- Sicherung der Rahmenbedingungen zur Stärkung des Fahrradverkehrs (Bau- und Planungsstandards für den Fahrradverkehr, Berücksichtigung in übergeordneten Planungen und anderen Fachplanung, ausreichende finanzielle Ressourcen für Umsetzung und Öffentlichkeitsarbeit).
- Verschärfung der Anforderungen an das Radverkehrsnetz hinsichtlich der Verkehrssicherheit für Radfahrer (Behebung von Gefahrenstellen, insbesondere in Knotenpunkten; bauliche Lösungen) und Nutzbarkeit des Netzes durch Radfahrer (Beseitigung von parkenden Autos auf Radverkehrsanlagen; konsequente Ahndung von Falschparken und bauliche Lösungen),
- konsequente Ausschilderung des Radroutennetzes entsprechend der aktuell geforderten Standards (ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen),

## **Zweite Priorität**

- Weiterentwicklung einer Stellplatzsatzung für Fahrräder sowie Schaffung von ebenerdigen Abstellmöglichkeiten mit hoher Qualität in dicht bebauten Wohngebieten, an Einkaufsschwerpunkten (Innenstadt, Stadtteilzentren, Einkaufszentren, Supermärkte) und an bedeutenden Freizeitzielen,
- Einrichtung von Servicestationen (mit Fahrradverleih, Schnellreparatur, Wartung, Angeboten rund ums Rad) und „Radverkehrsportal“ im Internet,
- Erstellung von Schulradwegeplänen und Einbeziehung des Radfahrens in den Schulunterricht (Verkehrserziehung, Sicherheitstraining, Sport, ...),
- Förderung und Ausweitung von Bike+Business.

Analog zum Fußgängerverkehr sind die einzelnen Maßnahmen in Detailplanungen näher zu beschreiben und daher auch im Rahmen der Gesamtverkehrsplanung nicht in Kosten zu erfassen.

## **Maßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr**

### **Städtischer ÖPNV - erste Priorität:**

- Einrichtung einer Straßenbahn-Ringlinie um den geschlossenen Stadtkörper zur Abwicklung von Tangentialverkehren im Stadtkernbereich mit Streckenneubau in den Bereichen Bockenheim, Ginnheim und Preungesheim sowie Netzschluss zwischen der Mörfelder Landstraße und der Gartenstraße,
- Einrichtung von zwei neuen Straßenbahnlinien zwischen Preungesheim und dem Bahnhof Louisa bzw. der Stadtgrenze Offenbach (in Verbindung mit Verkürzung der Linie 15) zur Verbesserung der Innenstadtanbindung,
- Ausbau der Haltestelle „Konstablerwache“ zur zentralen Innenstadthaltestelle im Liniennetz der Straßenbahnen und optimierte Verknüpfung mit dem Stadtbahnnetz,
- Erhöhung der Kapazität und Beschleunigung der Stadtbahnlinie U 5 durch Verlegung in den Untergrund im Bereich der Eckenheimer Landstraße (zwischen Hauptfriedhof und Konstablerwache) und Neugestaltung des Straßenraumes zugunsten der übrigen Verkehrsteilnehmer oder durch Verwirklichung einer der beiden Alternativen (Ausbau der oberirdischen Trasse mit Hochbahnsteigen oder Umwandlung der U 5 in eine Straßenbahnlinie).

### Städtischer ÖPNV - zweite Priorität:

- Veränderte Führung der Straßenbahnlinie 14 zwischen dem Stadtteil Bornheim und dem neu zu erschließenden Gebiet an der Gutleutstraße (Ersatz der Buslinie 37),
- Verkürzung der Straßenbahnlinie 12 im Osten auf die Endhaltestelle „Zoo“ und langfristige Sicherung einer Verlängerung im Westen bis zum Tor Süd des Industrieparks Höchst (Verknüpfung mit dem regionalen Schienennetz); neue Haltestelle in der Bürostadt Niederrad,
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 11 im Westen von der bisherigen Endhaltestelle „Zuckschwerdtstraße“ bis zum Bahnhof Höchst zur Verknüpfung mit dem regionalen Schienennetz (alternativ dazu: Verlängerung in die Bolongarostraße zur Stadtteilerschließung),
- Verlängerung der U 4 im Osten von der bisherigen Endhaltestelle „Seckbacher Landstraße“ bis Seckbach-Atzelberg zur Anbindung des Stadtteils an das Stadtbahnnetz (Schienenstrecke bis östlich der A 661 als Betriebsstrecke bereits vorhanden).

Nach überschlägiger Schätzung betragen die **Kosten** zur Umsetzung der genannten Maßnahmen **im städtischen ÖPNV ca. 200 Mio. €**. Darin enthalten sind (bei Nennung von Alternativen) die Tieflegung der U 5 in der Eckenheimer Landstraße sowie die Verlängerung der Straßenbahnlinie 11 zum Bahnhof Höchst. Nicht enthalten ist der Ausbau der Haltestelle „Konstablerwache“, da die hier erforderlichen Maßnahmen in besonderem Maße von der weiteren Entwicklung des Straßenbahnliniennetzes im Bereich Kurt-Schumacher Straße / Battonnstraße / Allerheiligenstraße abhängig und somit die Kosten derzeit nicht konkretisierbar sind. Die Kosten der Einzelmaßnahmen sind in **Anhang 5** dargestellt

Darüber hinaus sind folgende **Optionen im Stadtbahnnetz** langfristig zu sichern:

- Verlängerung der U 4 bis zum Stadtteil Bergen,
- Verlängerung der U 6 vom Ostbahnhof bis Fechenheim,
- Verlängerung der U 7 über Leuchte bis zur Riedschule (Enkheim),
- Verlängerung der A-Strecke vom Südbahnhof bis zur Sachsenhäuser Warte,
- zusätzliche Mainunterquerung für eine Stadtbahnverbindung Hauptbahnhof – Niederrad – Schwanheim,
- Umwandlung der Straßenbahn in der Mainzer Landstraße zur Stadtbahn,

- Verlängerung der Stadtbahn U 5 aus dem Europaviertel nach Westen bis zur Regionalbahn (Verknüpfung),
- Stadtbahntrasse vom Industriebhof über Rödelheim zum Gewerbegebiet Sossenheim.

### **Regionaler ÖPNV:**

(Priorität nach Reihung)

- Verlängerung der Stadtbahnlinie U 2 im Norden bis zum Bahnhof Bad Homburg zur Verknüpfung mit dem regionalen Schienennetz,
- Einrichtung einer aus zwei Linien bestehenden, kombinierten Regional-/Citytangente West im regionalen Schienennetz zur umsteigefreien Abwicklung von tangentialen Verkehren und zur Verbesserung der Einbindung des Flughafens Rhein-Main (u. a. neue, umsteigefreie Direktverbindung Flughafen – Messe),
- Unterstützung der Regional-/Citytangente West durch weitere Optimierung der Verknüpfung zwischen dem regionalen und dem städtischen Schienennetz (Verlängerung der Straßenbahnlinien 11 und 12 in Höchst bzw. Schwanheim sowie der Stadtbahnlinie U 2 in Bad Homburg),
- Einrichtung der Nordmainischen S-Bahn zwischen den Hauptbahnhöfen Frankfurt am Main und Hanau zur Verstärkung der Verbindung Frankfurt – Hanau und Einbindung der Gemeinden nordöstlich des Mains in das S-Bahnnetz; Verknüpfung der neuen Linie mit der S 5 zur Durchmesserlinie,
- Verlegung der S-Bahnstation Nied an die Mainzer Landstraße zur Verknüpfung mit dem Straßenbahnliniennetz und Einrichtung der neuen Haltepunkte „Nied-Ost“ und „Galluspark“ der Regionalbahn.

Ein Kostenrahmen für die genannten Maßnahmen ist ohne die erforderlichen Detailuntersuchungen derzeit nicht abschätzbar.



## Maßnahmen im Motorisierten Individualverkehr

### Erste Priorität:

- Veränderte Innenstadterschließung mit Unterbrechung der Durchfahrt für Kfz an der Hauptwache gemäß Stadtverordnetenbeschluss,
- Entlastung der Hanauer Landstraße durch parallele Ferdinand-Happ-Straße (mit Verlängerung nach Osten bis Dieselstraße) und neue Mainbrücke-Ost im Zuge der Honsellstraße mit Anschluss an das Deutschherrnufer,
- bauliche Trennung der Verkehrsströme mit großräumiger Verbindungsfunktion von Verkehrsströmen mit stadtbezogener Verteilerfunktion auf der A 5 (zwischen Frankfurter Kreuz und Nordwestkreuz) und Bau einer neuen Anschlussstelle zwischen dem Westkreuz und der AS Westhafen,
- Stadtring West (ohne Mainbrücke)<sup>3</sup> im Zusammenhang mit der Maßnahme auf der A 5 zur Verbesserung der Erschließung und Anbindung der westlichen Frankfurter Stadtteile – einschließlich Europaviertel – an das Fernstraßennetz durch einen neuen Autobahnanschluss,
- Netzschluss zwischen nördlichem Alleenring und A 661 durch den Bau einer abschnittsweise in Tieflage geführten Alleenspange zwischen Adikesallee und A 661,
- Westumgehung Unterliederbach zur Erschließung des Entwicklungsreiches Silo-Gebiet und Entlastung des Ortskerns von Zeilsheim (mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen in Zeilsheim, Unterliederbach und Höchst).

### Zweite Priorität:

- Ortsumfahrung Praunheim zwischen der Ludwig-Landmann-Straße und dem Praunheimer Weg zur Entlastung des Praunheimer Ortskerns (in Verbindung mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen),
- Westumgehung Bergen zur Entlastung des Ortskerns von Bergen (in Verbindung mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen),

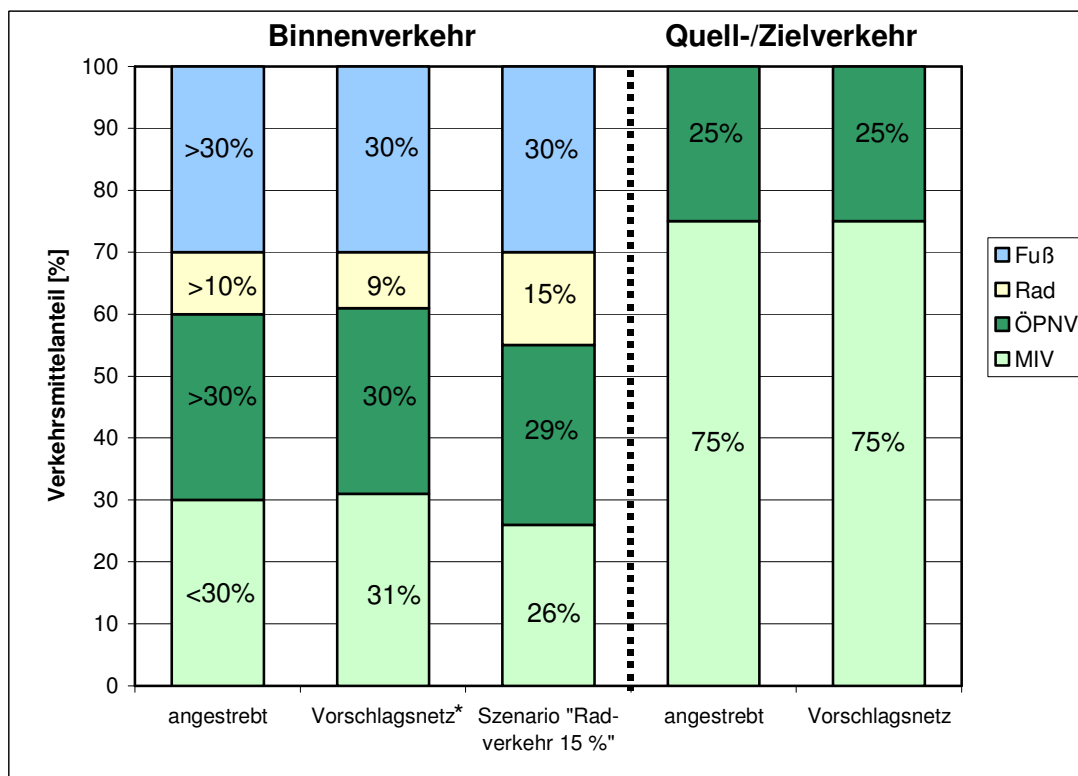
---

<sup>3</sup> Sollte die bauliche Trennung auf der A 5 nicht realisiert werden (nicht im Entscheidungsbereich der Stadt Frankfurt am Main), so ist vorrangig die Umsetzung des Stadtrings West anzustreben.

- Umgehung Steinbach-Weißkirchen<sup>4</sup> zur Entlastung der jeweiligen Ortskernbereiche.

Die **Kosten** zur Umsetzung aller vorgeschlagenen **städtischen MIV-Maßnahmen** (ohne bauliche Trennung auf der A 5 und ohne Umgehung Steinbach-Weißkirchen) betragen nach überschlägiger Schätzung in der Summe **ca. 260 Mio. €**. Die Kosten der Einzelmaßnahmen sind in **Anhang 6** enthalten.

## Wirkungen



\* = ohne Berücksichtigung des Szenarios „Radverkehr 15 %“

**Abbildung 10-1:** Vergleich der Verkehrsmittelanteile angestrebter Modal-Split - Modal-Split Vorschlagsnetz - Modal-Split Szenario „Radverkehr 15 %“

<sup>4</sup> Nur nachrichtlich übernommen, da nicht auf dem Gebiet der Stadt Frankfurt am Main liegend

Die Maßnahmen der Vorschlagsnetze ÖPNV und MIV einschließlich der Maßnahmen im Fußgängerverkehr und im Fahrradverkehr führen zu Verlagerungen im Verkehrssystem. Der Vergleich mit den in Abschnitt 2 dargestellten Zielwerten für die einzelnen Verkehrsmittel (**Abbildung 10-1**) macht deutlich, dass sowohl im Binnenverkehr als auch im Quell-/Zielverkehr die angestrebten Verkehrsmittelanteile annähernd erreicht werden. Geringfügige Abweichungen sind im Binnenverkehr für den MIV und den Fahrradverkehr zu verzeichnen.

Die Weiterverfolgung der Maßnahmen aus dem Szenario „Radverkehr 15 %“ – aufbauend auf den Maßnahmen aus Szenario II – können weitere deutliche Verlagerungen zugunsten des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV) bewirken.

## Bilderverzeichnis

- 1 Siedlungsstrukturelle Entwicklung  
Frankfurt am Main
- 2 Straßennetz  
Basisfall 2015
- 3 Streckennetz ÖPNV  
Basisfall 2015
- 4 Bestand und Ausbau bis 2015 (Basisfall)  
Straßenbahn
- 5 Vorschlagsnetz ÖPNV  
Straßenbahn
- 6 Bestand und Ausbau bis 2015 (Basisfall)  
Stadtbahn
- 7 Vorschlagsnetz ÖPNV  
Stadtbahn
- 8 Vorschlagsnetz ÖPNV  
Alternative: Umwandlung U 5 zur Straßenbahn
- 9 Vorschlagsnetz ÖPNV  
Regionalverkehr
- 10 Vorschlagsnetz ÖPNV  
Neubaustrecken
- 11 Vorschlagsnetz  
Straße
- 12 Verkehrsführung Innenstadt  
(entsprechend Stadtverordnetenbeschluss)

## Abbildungsverzeichnis

- 2-1 Angestrebte Werte für den Modal-Split im Binnenverkehr von Frankfurt am Main
- 3-1 Verkehrsmittelaufteilung in großen deutschen Städten (Wege der Einwohner)
- 3-2 Gesamtverkehr Frankfurt am Main - Analyse 1998
- 4-1 Einwohnerentwicklung in Frankfurt am Main
- 4-2 Beschäftigtenentwicklung in Frankfurt am Main
- 5-1 Änderung der Verkehrsmittelwahl und des Verkehrsaufkommens Analyse 1998 – Basisfall 2015, Wege und Personenfahrten/24h (ohne Lkw-Verkehr und Fernverkehr)
- 7-1 Anforderungen verschiedener Personengruppen und Radfahrertypen an die Radverkehrsinfrastruktur
- 7-2 Verkehrsaufkommen alle Fahrtzwecke (nur Binnenverkehr) in Personenfahrten/24h
- 7-3 Städtevergleich Modal-Split für alle Fahrtzwecke (nur Binnenverkehr) in Personenfahrten/24h
- 8-1 Vorgehensweise zur Entwicklung des ÖPNV-Vorschlagsnetzes
- 8-2 Verlegung der Straßenbahn aus der Battonnstraße in die Allerheiligenstraße
- 9-1 Straßennetzbelastungen (Kfz/24h) für ausgewählte Straßenquerschnitte in der Innenstadt Frankfurt am Main
- 9-2 Trennung Durchgangsverkehr und Quell-/Zielverkehr auf der A 5 mit neuer Anschlussstelle und Stadtring West
- 9-3 Alleenspange
- 9-4 Entlastungsstraße Hanauer Landstraße / Mainbrücke Ost
- 9-5 Westumgehung Bergen

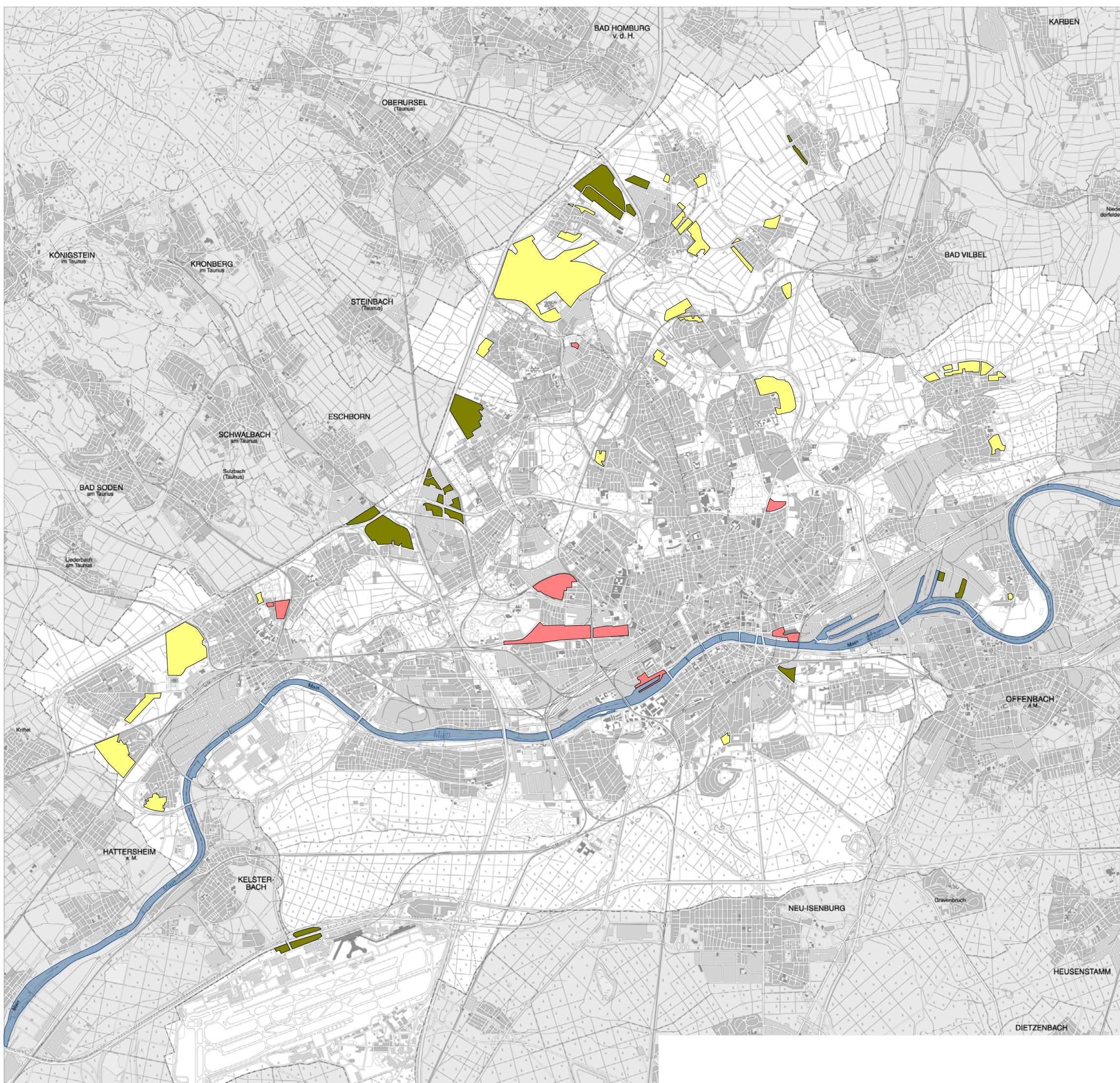
- 9-6 Ortsumfahrung Praunheim
- 9-7 Umgehung Steinbach-Weißkirchen
- 9-8 Westumgehung Unterliederbach
- 9-9 Straßennetzbelastungen (Kfz/24h) für ausgewählte Straßenquer-schnitte des Basisfalls 2015 und des Vorschlagsnetzes
- 10-1 Vergleich der Verkehrsmittelanteile angestrebter Modal-Split - Modal-Split Vorschlagsnetz - Modal-Split Szenario „Radverkehr 15 %“

## Anhangverzeichnis

- 1-1 ÖPNV-Personenverkehrsaufkommen Basisfall 2015  
Streckennetzbelastungen  
Kernstadt Frankfurt am Main
- 1-2 ÖPNV-Personenverkehrsaufkommen Basisfall 2015  
S-Bahn-Streckenbelastungen  
Kernstadt Frankfurt am Main
- 1-3 ÖPNV-Personenverkehrsaufkommen Basisfall 2015  
Stadtbahn-Streckenbelastungen  
Kernstadt Frankfurt am Main
- 1-4 ÖPNV-Personenverkehrsaufkommen Basisfall 2015  
Straßenbahn-Streckenbelastungen  
Kernstadt Frankfurt am Main
- 2-1 ÖPNV-Personenverkehrsaufkommen Vorschlagsnetz 2015  
Streckennetzbelastungen  
Kernstadt Frankfurt am Main
- 2-2 ÖPNV-Personenverkehrsaufkommen Vorschlagsnetz 2015  
S-Bahn-Streckenbelastungen  
Kernstadt Frankfurt am Main
- 2-3 ÖPNV-Personenverkehrsaufkommen Vorschlagsnetz 2015  
Stadtbahn-Streckenbelastungen  
Kernstadt Frankfurt am Main
- 2-4 ÖPNV-Personenverkehrsaufkommen Vorschlagsnetz 2015  
Straßenbahn-Streckenbelastungen  
Kernstadt Frankfurt am Main
- 3 Kfz-Tagesverkehr Basisfall 2015  
Straßennetzbelastungen  
Kernstadt Frankfurt am Main
- 4 Kfz-Tagesverkehr Vorschlagsnetz 2015  
Straßennetzbelastungen  
Kernstadt Frankfurt am Main




- 5      Überschlägige Kostenschätzung der Maßnahmen im städtischen ÖPNV (Straßenbahn und Stadtbahn)
- 6      Überschlägige Kostenschätzung der Maßnahmen im städtischen MIV

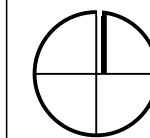




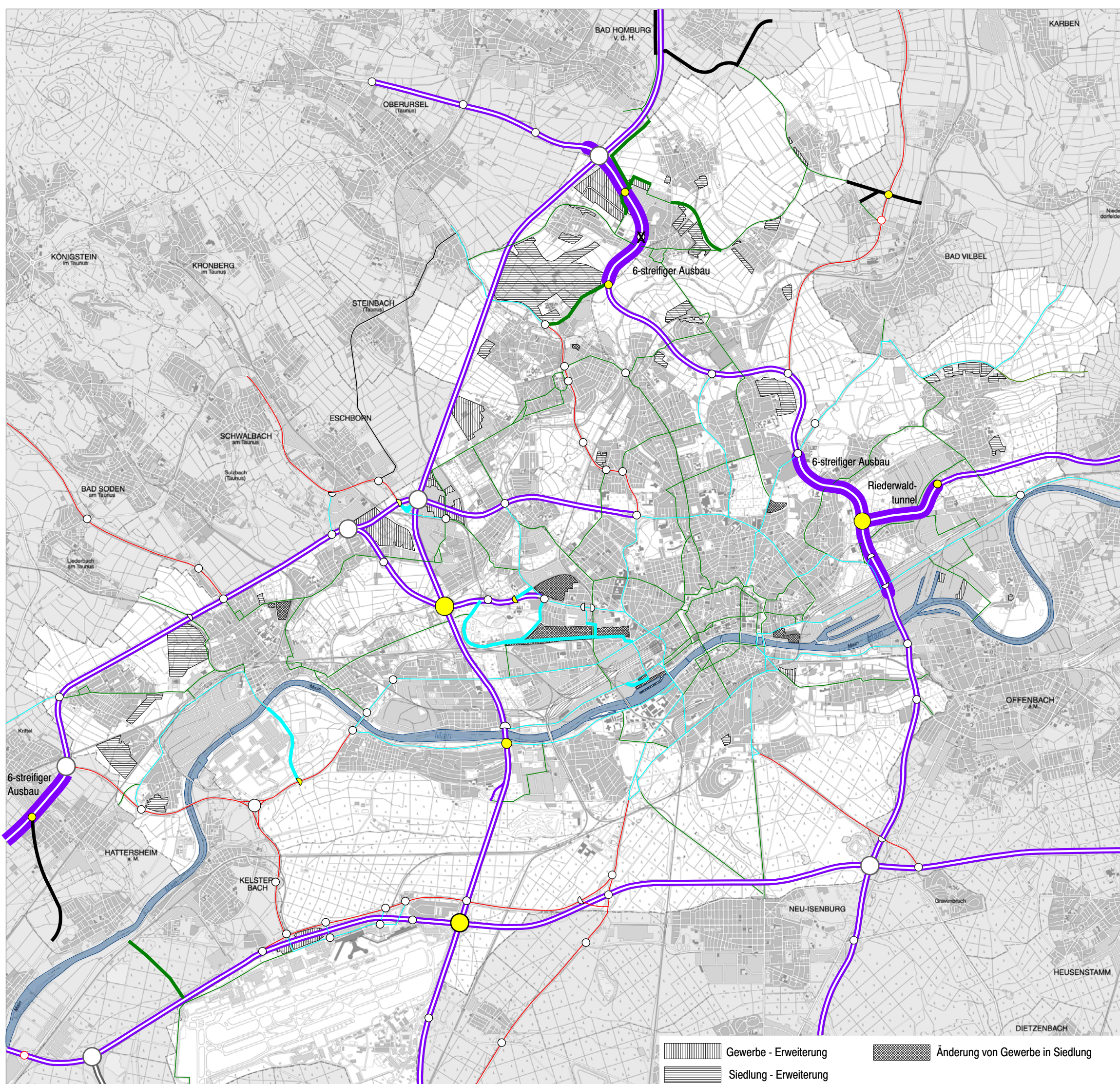
# Siedlungsstrukturelle Entwicklung

Stand 2001

-  Gewerbe - Erweiterung
-  Siedlung - Erweiterung
-  Änderung von Gewerbe in Siedlung



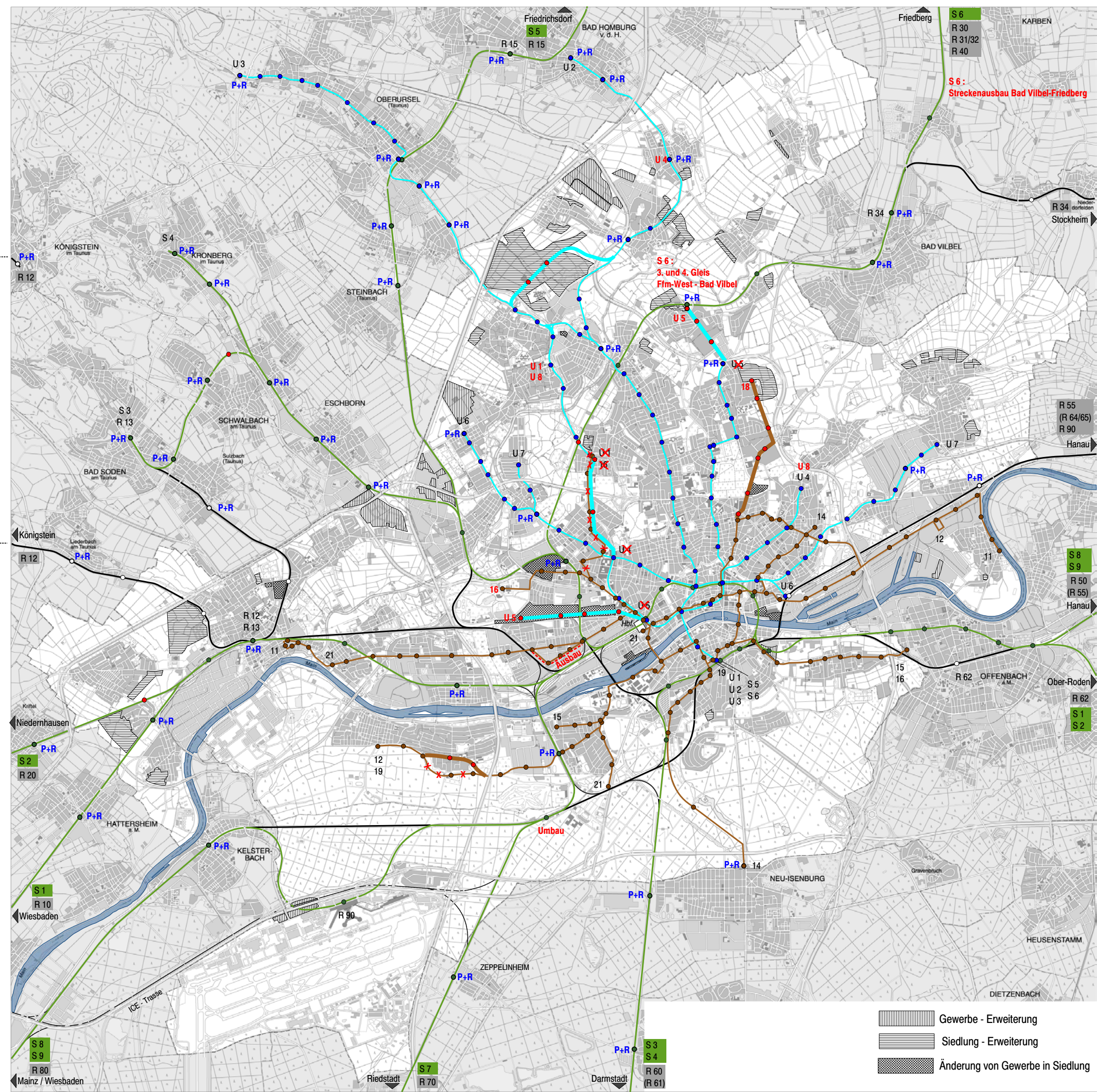




### Straßennetz Basisfall 2015

- |                 |                      |                                  |
|-----------------|----------------------|----------------------------------|
| Bestand 1998/99 | Planung/ Ausbau 2015 |                                  |
|                 |                      | Autobahn                         |
|                 |                      | Hochleistungsstraße              |
|                 |                      | Hauptverkehrsstraße              |
|                 |                      | Stadtteilverbindungsstraße       |
|                 |                      | weitere wichtige Netzergänzungen |
|                 |                      | Autobahnverknüpfung              |
|                 |                      | Planfreier Knotenpunkt           |
|                 |                      | Rückbau                          |
|                 |                      | planfreier Teilknoten            |
|                 |                      |                                  |



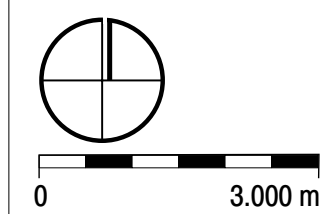


### Streckennetz ÖPNV Basisfall 2015

<b>Bestand 2003</b>	<b>Planung 2015</b>	
		Regionalbahn
		S - Bahn
		U - / Stadtbahn
		Straßenbahn
		Haltestelle
		Haltestelle mit P+R <small>(P+R - Anlagen außerhalb des Stadtgebietes nach Angaben des PVFRM)</small>

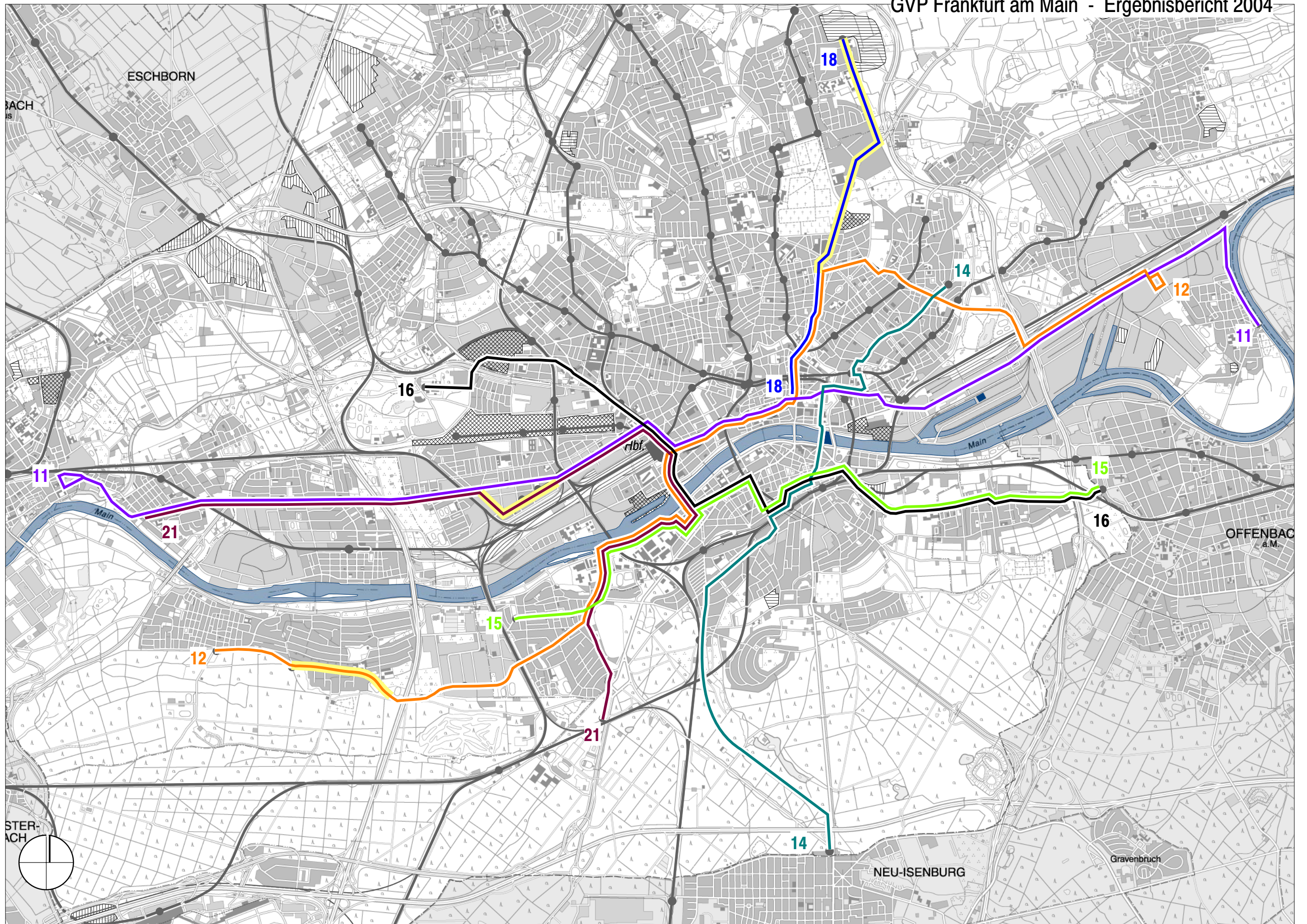
R 10 R 31/32 R 60  
 (R 12) (R 34) (R 61)  
 (R 15) R 40 (R 64/65)  
 R 20 R 50 R 70  
 R 30 R 55 R 80

**Frankfurt Hbf**  
Endstation der  
Regionalbahnen






- Gewerbe - Erweiterung
- Siedlung - Erweiterung
- Änderung von Gewerbe in Siedlung





**Bestand und Ausbau bis 2015 (Basisfall)**  
**Straßenbahn**

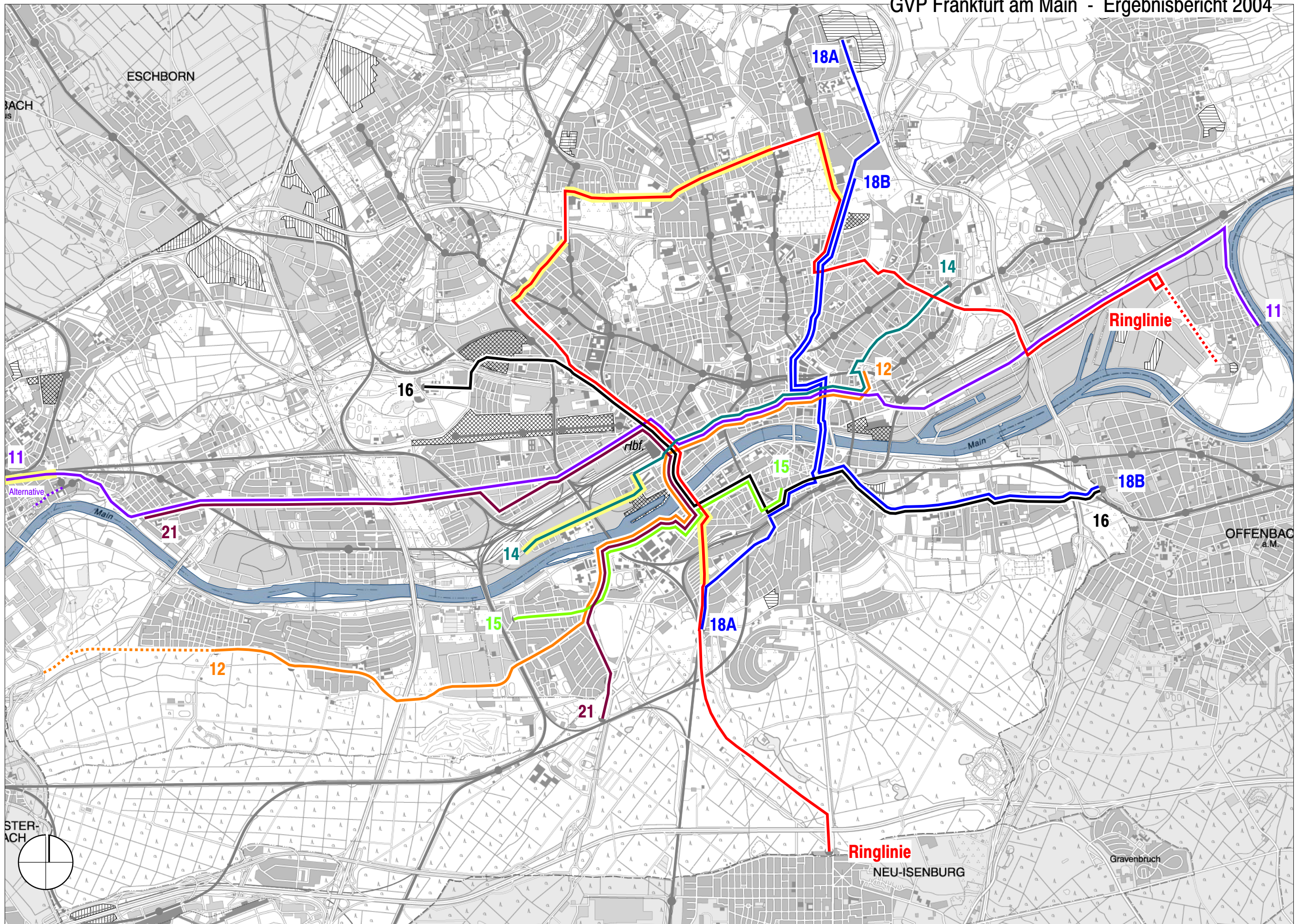
**21** Linie Nummer  
 geplanter bzw. beschlossener Ausbau bis 2015

-  Gewerbe - Erweiterung
-  Siedlung - Erweiterung
-  Änderung von Gewerbe in Siedlung

**R+T**  
 Topp  
 Skoupil  
 Küchler  
 und  
 Partner










Vorschlagsnetz ÖPNV  
Straßenbahn

12 Linie Nummer  
 ..... langfristige Sicherung  
 ————— neue Strecke

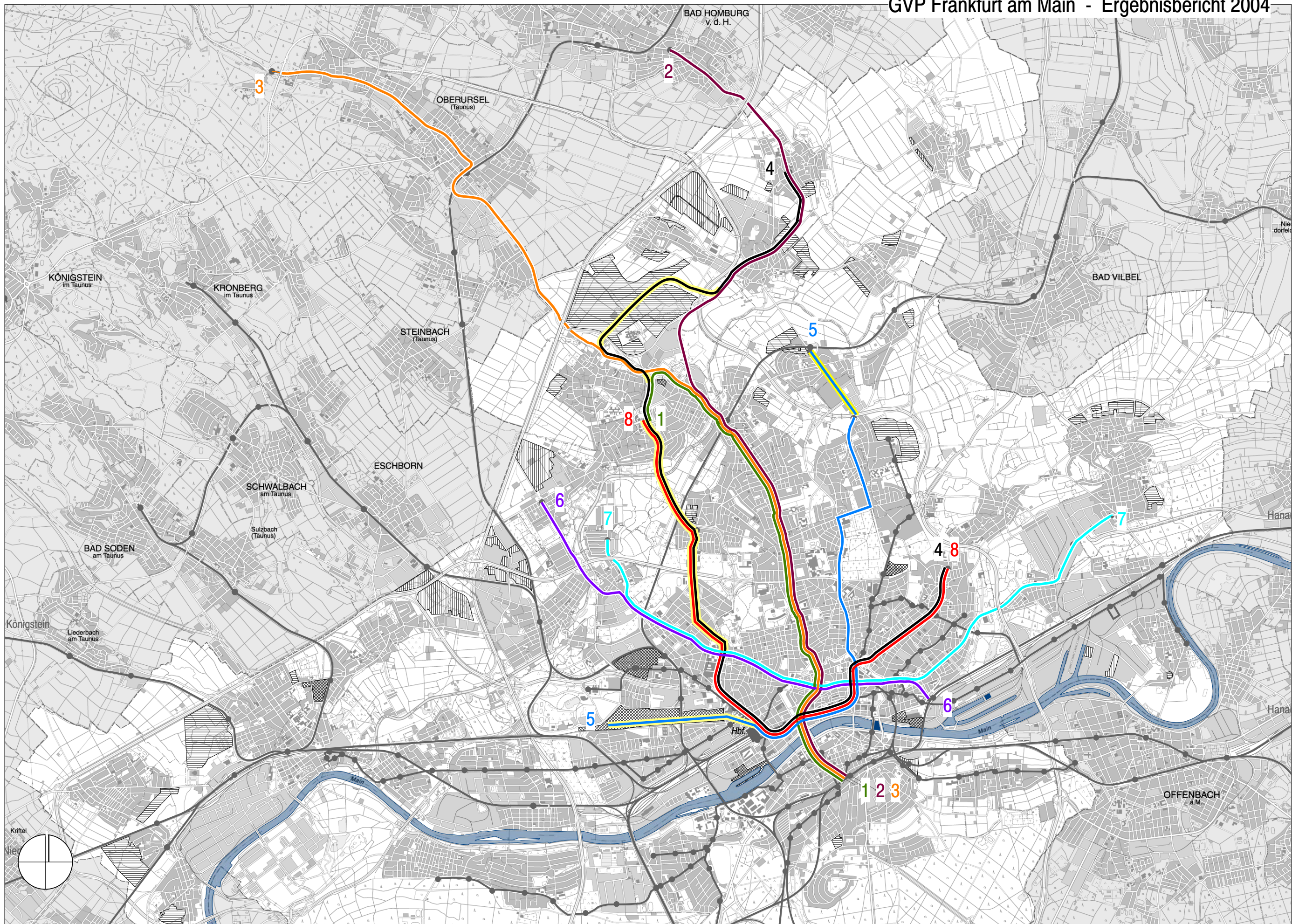
 Gewerbe - Erweiterung  
 Siedlung - Erweiterung  
 Änderung von Gewerbe in Siedlung

R+T

Topp  
Skoupil  
Küchler  
und  
Partner








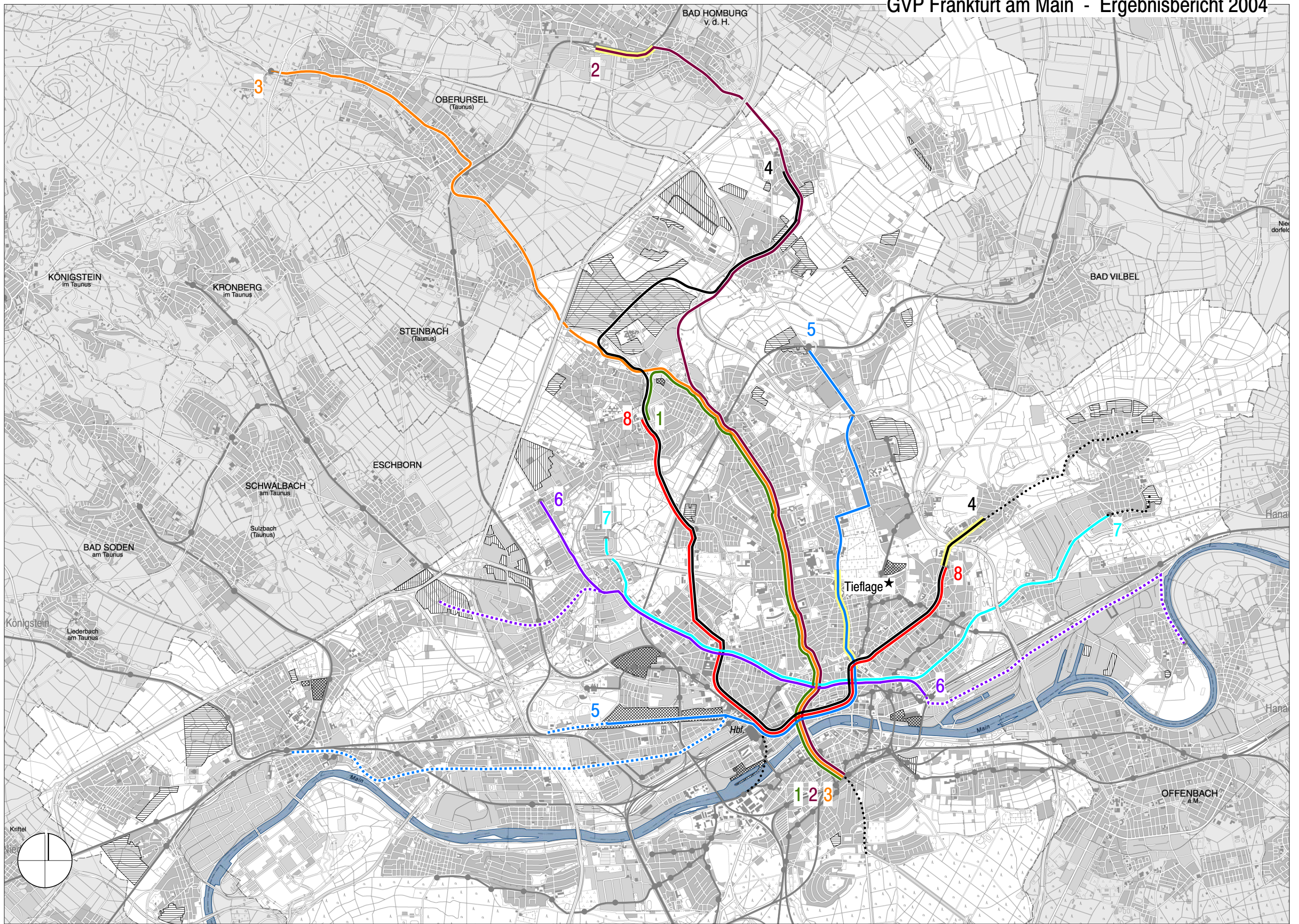


**Bestand und Ausbau bis 2015 (Basisfall)  
Stadtbahn**

**1** Linie Nummer  
geplanter bzw. beschlossener Ausbau bis 2015

-  Gewerbe - Erweiterung
-  Siedlung - Erweiterung
-  Änderung von Gewerbe in Siedlung





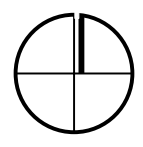
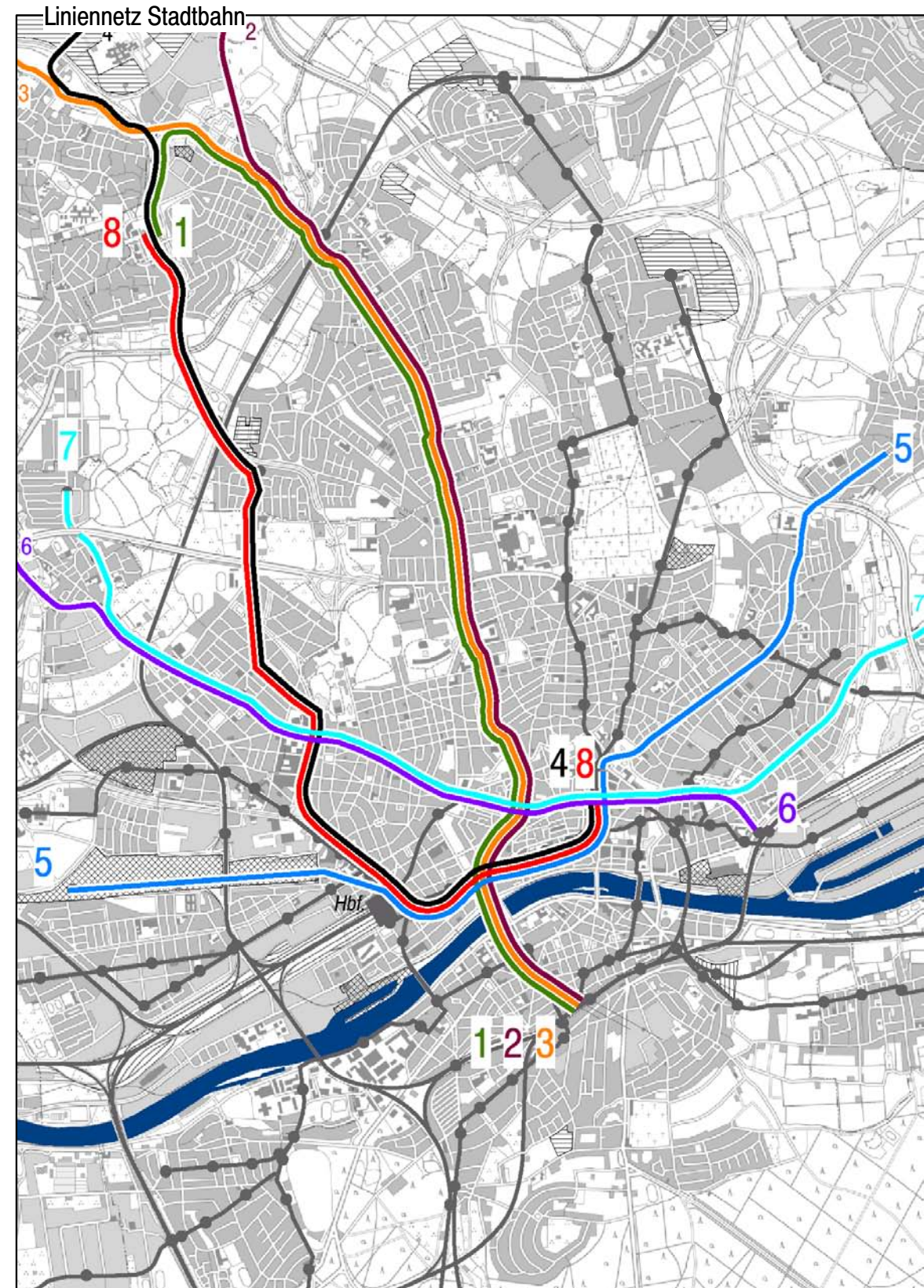
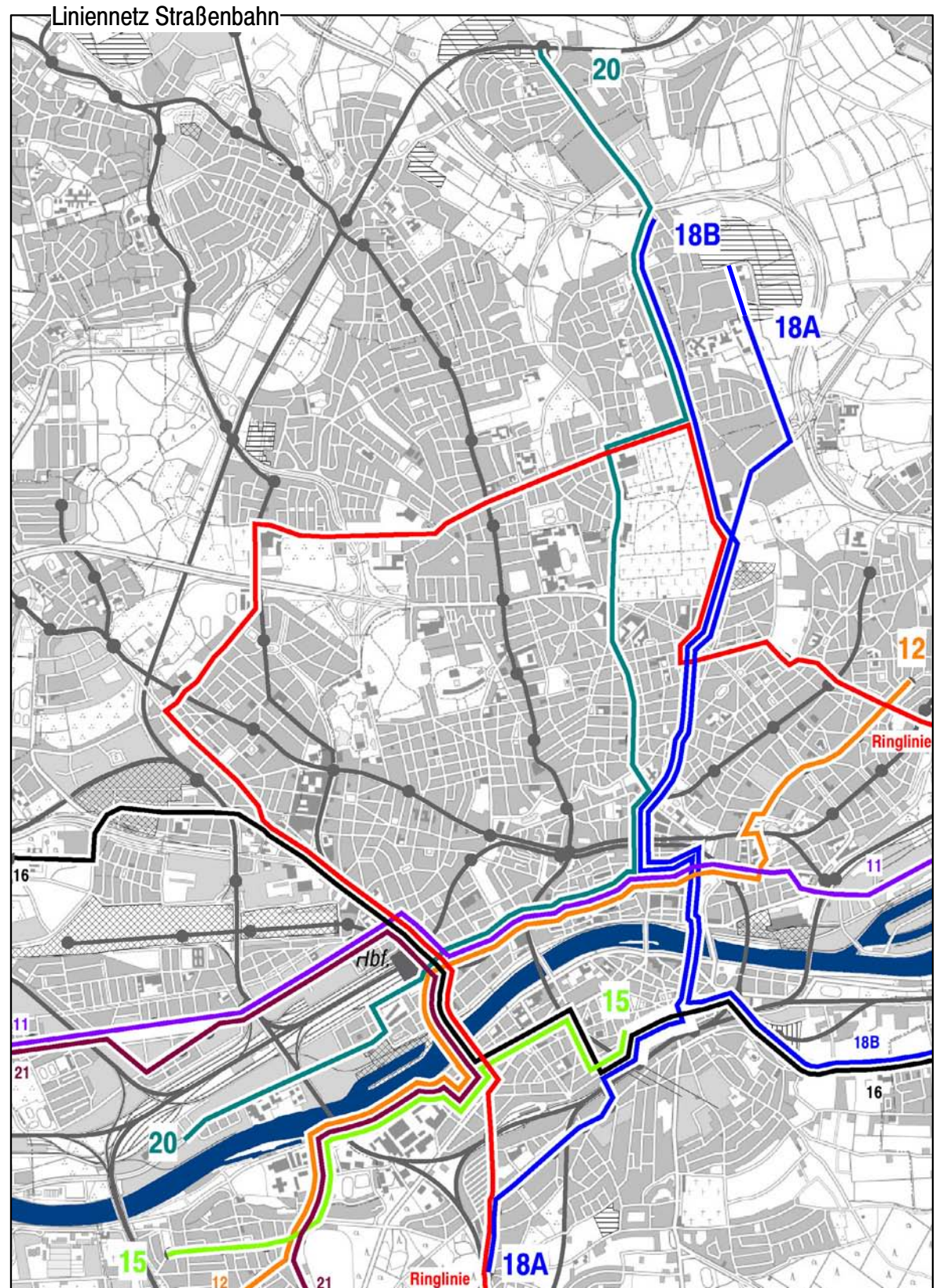
Vorschlagsnetz ÖPNV  
Stadtbahn

- 1 Linie Nummer
- ..... langfristige Sicherung
- ..... weitere Optionen
- ..... neue Strecke

- ★ oder Alternativen
- Ausbau der oberirdischen Trasse mit Hochbahnsteigen
- Umwandlung der Stadtbahn U5 in eine Straßenbahn

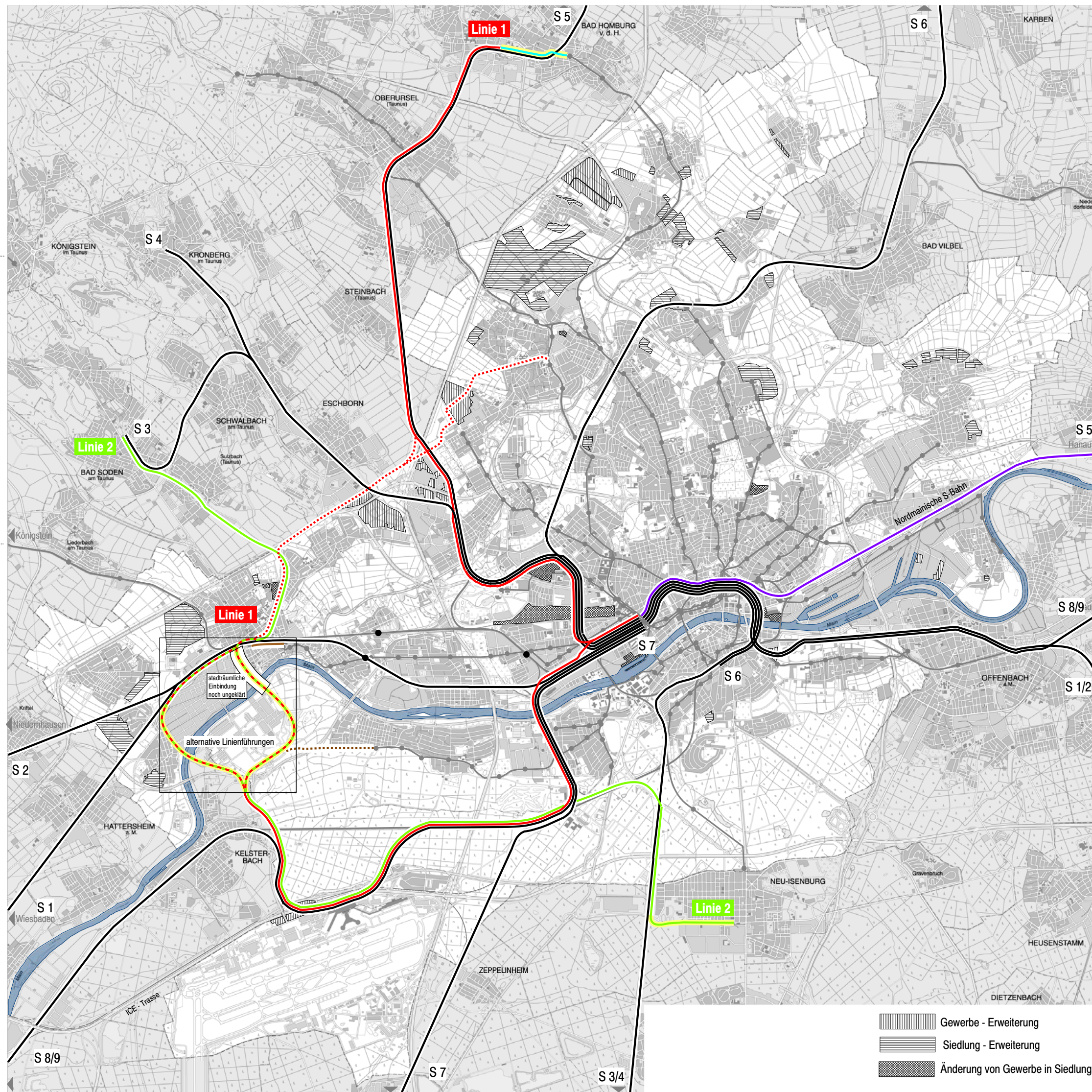
- [Hatched Box] Gewerbe - Erweiterung
- [Horizontal Lines Box] Siedlung - Erweiterung
- [Cross-hatched Box] Änderung von Gewerbe in Siedlung





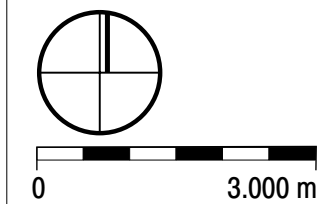
Vorschlagsnetz ÖPNV  
Alternative: Umwandlung U 5 zur Straßenbahn





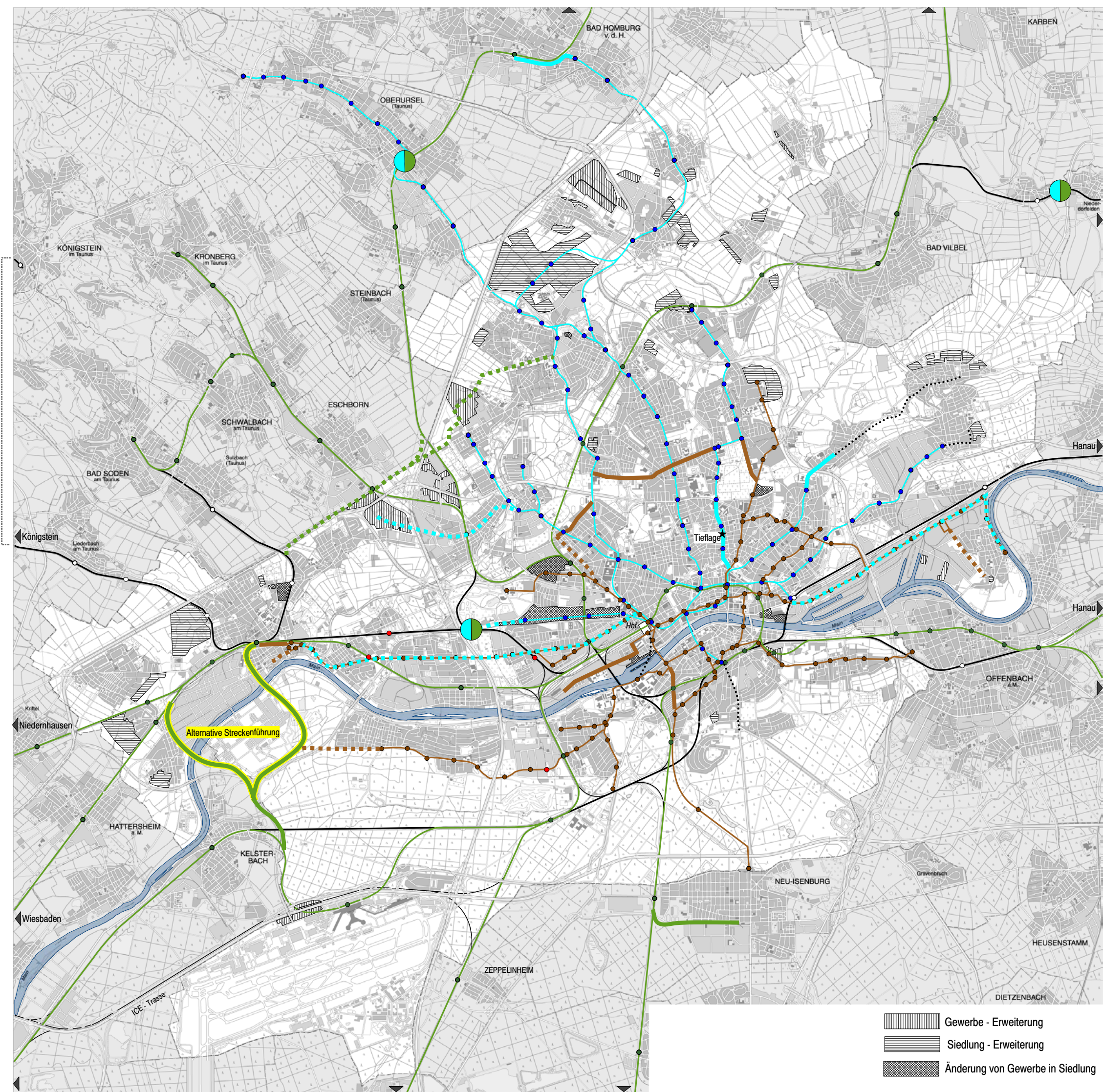
### Vorschlagsnetz ÖPNV Regionalverkehr

- Regionalverkehr (aus NKU Nordmainische S-Bahn)
- kombinierte Regional-/Citytangente West:
  - Linie 1
  - Linie 2
- ⋯ langfristige Sicherung
- neue Strecke
- ergänzende Maßnahmen:
  - Straßenbahn
  - Stadtbahn
  - neue Haltepunkte



- Gewerbe - Erweiterung
- Siedlung - Erweiterung
- Änderung von Gewerbe in Siedlung

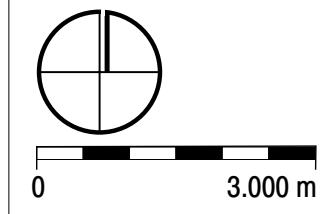




### Vorschlagsnetz ÖPNV Neubaustrecken

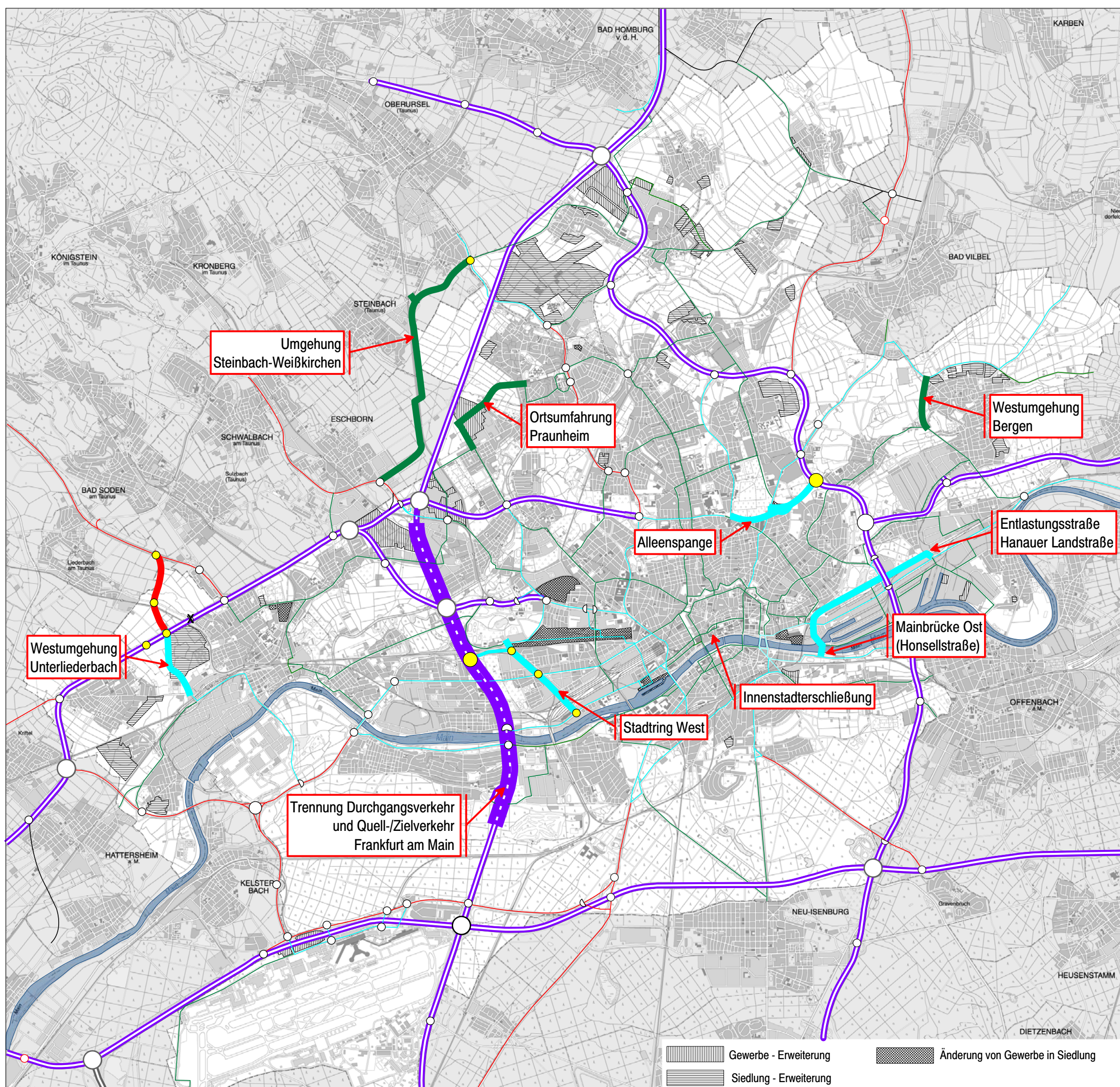
- Neubau:**
- Straßenbahn
  - Stadtbahn
  - regionales Schienennetz
  - neuer Haltepunkt
- langfristige Sicherung:**
- - - Straßenbahn
  - - - Stadtbahn
  - - - regionales Schienennetz
  - Systemübergang für Zweisystem-Betrieb
- ..... weitere Option

- ★ oder Alternativen
- Ausbau der oberirdischen Trasse mit Hochbahnsteigen
  - Umwandlung der Stadtbahn U5 in eine Straßenbahn



- ▨ Gewerbe - Erweiterung
- ▨ Siedlung - Erweiterung
- ▨ Änderung von Gewerbe in Siedlung

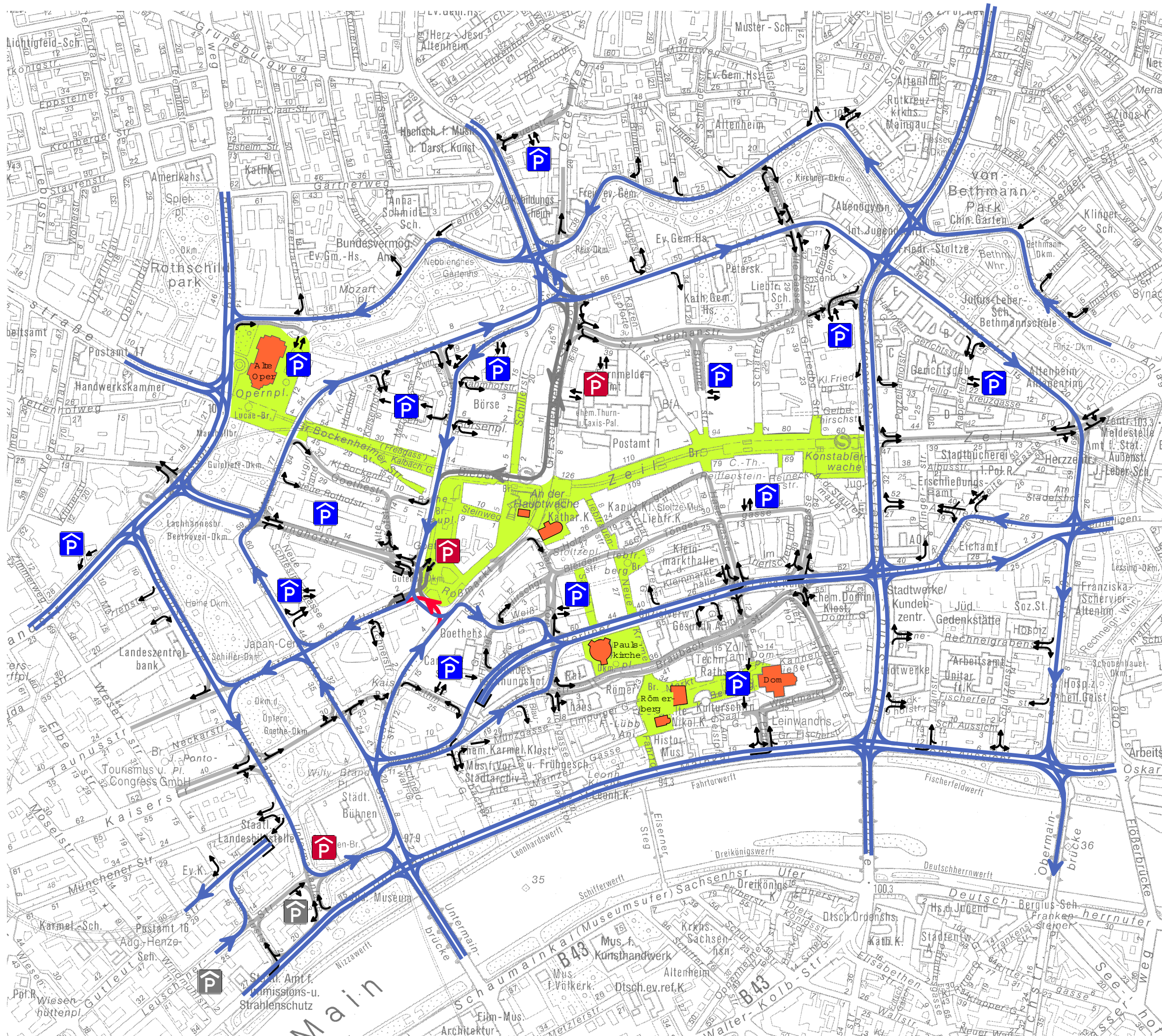













### Vorschlagsnetz Straße

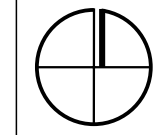
- | Bestand 1998/99 | Planung/ Ausbau 2015 |                            |
|-----------------|----------------------|----------------------------|
|                 |                      | Autobahn                   |
|                 |                      | Hochleistungsstraße        |
|                 |                      | Hauptverkehrsstraße        |
|                 |                      | Stadtteilverbindungsstraße |
|                 |                      | Autobahnverknüpfung        |
|                 |                      | Planfreier Knotenpunkt     |
|                 |                      | Rückbau                    |
- 
-



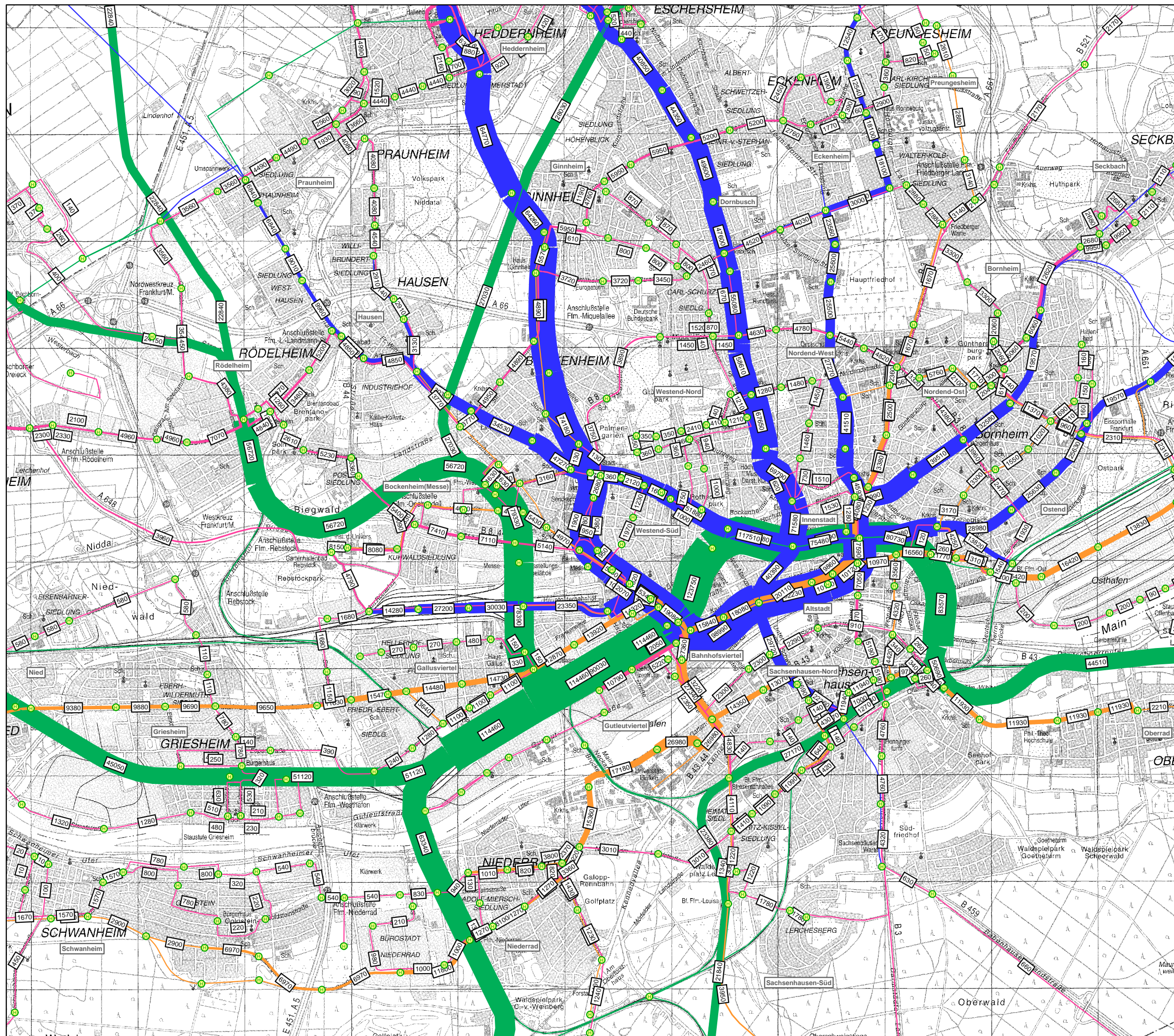


### Verkehrsführung Innenstadt (entsprechend Stadtverordnetenbeschluss)

-  übergeordnetes Straßennetz
-  Planung übergeordnetes Straßennetz
-  nachgeordnetes Straßennetz
-  Planung nachgeordnetes Straßennetz
-  Fußgängerzone
-  Anschluß sonstige Straßen an das übergeordnete Straßennetz mit Fahrtrichtung
-  Parkhaus im Parkleitsystem
-  Parkhaus geplant
-  Parkhaus geschlossen







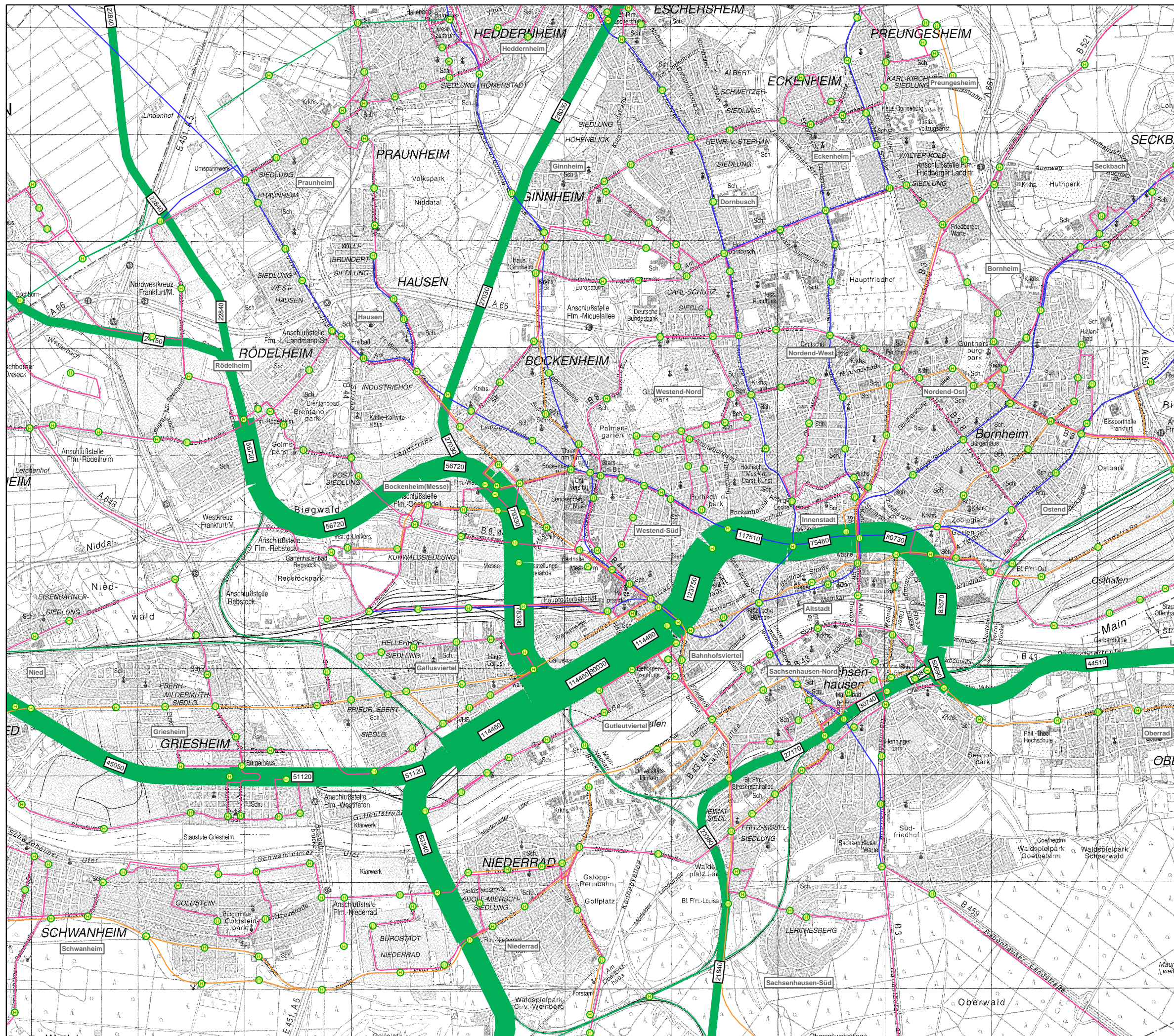
### ÖPNV-Personenverkehrsaufkommen Basisfall 2015

Streckennetzbelastungen  
Kernstadt Frankfurt am Main

[Querschnittswerte in Personen-  
fahrten pro Werktag]







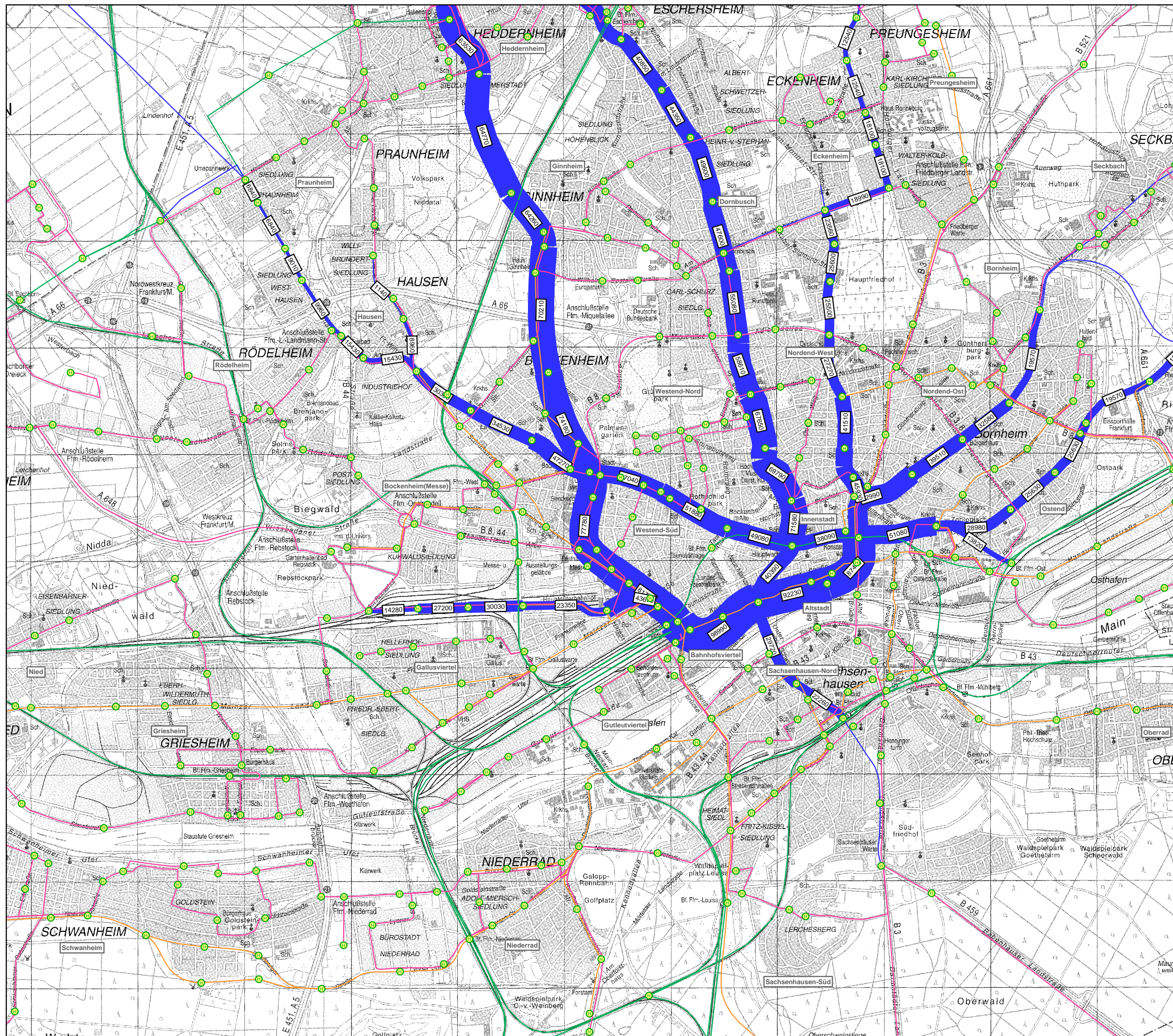
### ÖPNV-Personenverkehrsaufkommen Basisfall 2015

### S-Bahn-Streckenbelastungen Kernstadt Frankfurt am Main

[Querschnittswerte in Personenfahrten pro Werktag]







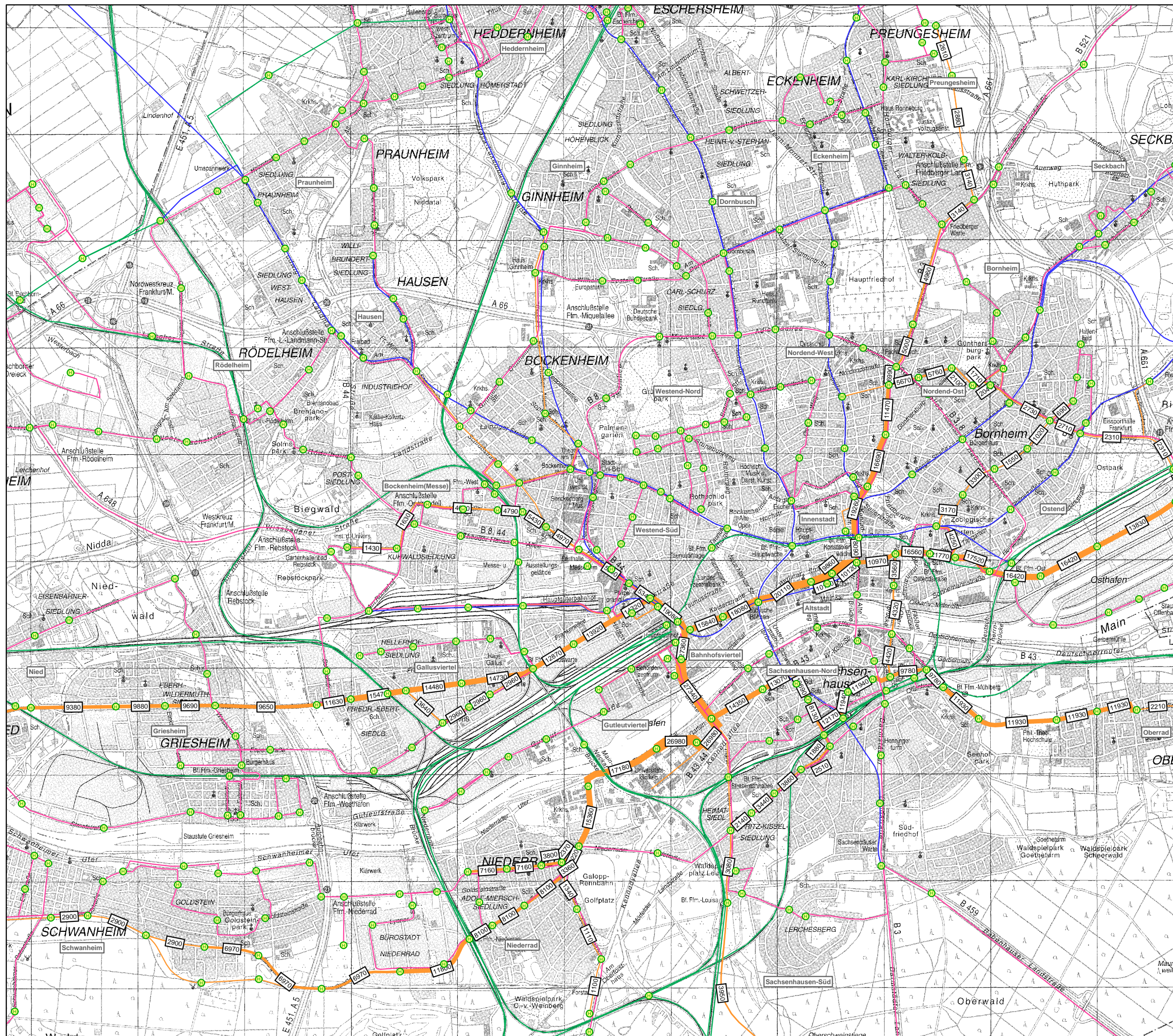
### ÖPNV-Personenverkehrsaufkommen Basisfall 2015

Stadtbahn-Streckenbelastungen  
Kernstadt Frankfurt am Main

[Querschnittswerte in Personen-  
fahrten pro Werktag]





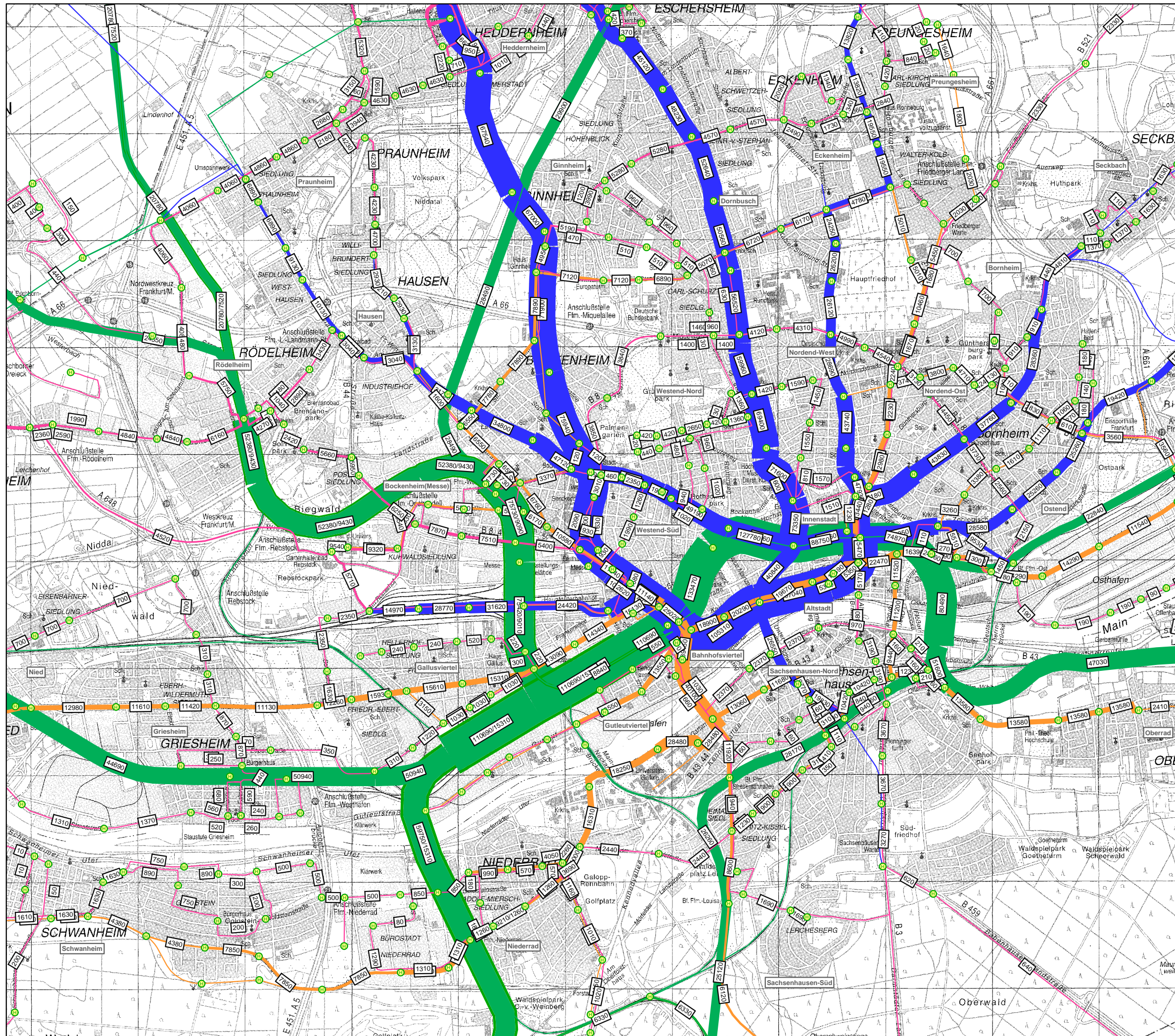


ÖPNV-Personenverkehrsaufkommen Basisfall 2015

Straßenbahn-Streckenbelastungen Kernstadt Frankfurt am Main

[Querschnittswerte in Personenfahrten pro Werktag]

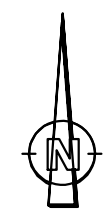




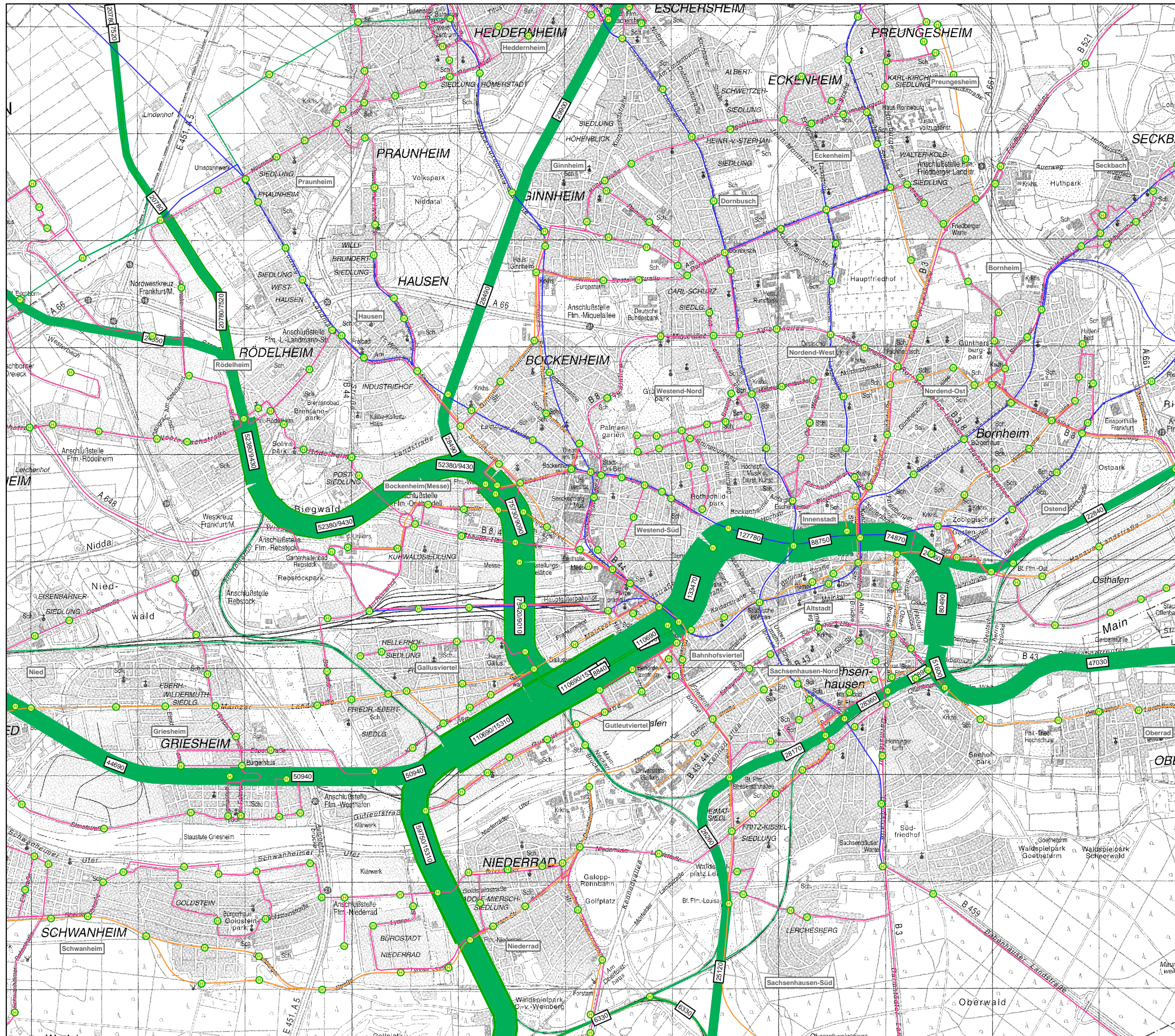
### ÖPNV-Personenverkehrsaufkommen Vorschlagsnetz 2015

Streckennetzbelastungen  
Kernstadt Frankfurt am Main

[Querschnittswerte in Personen-  
fahrten pro Werktag]



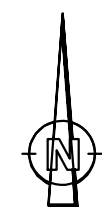




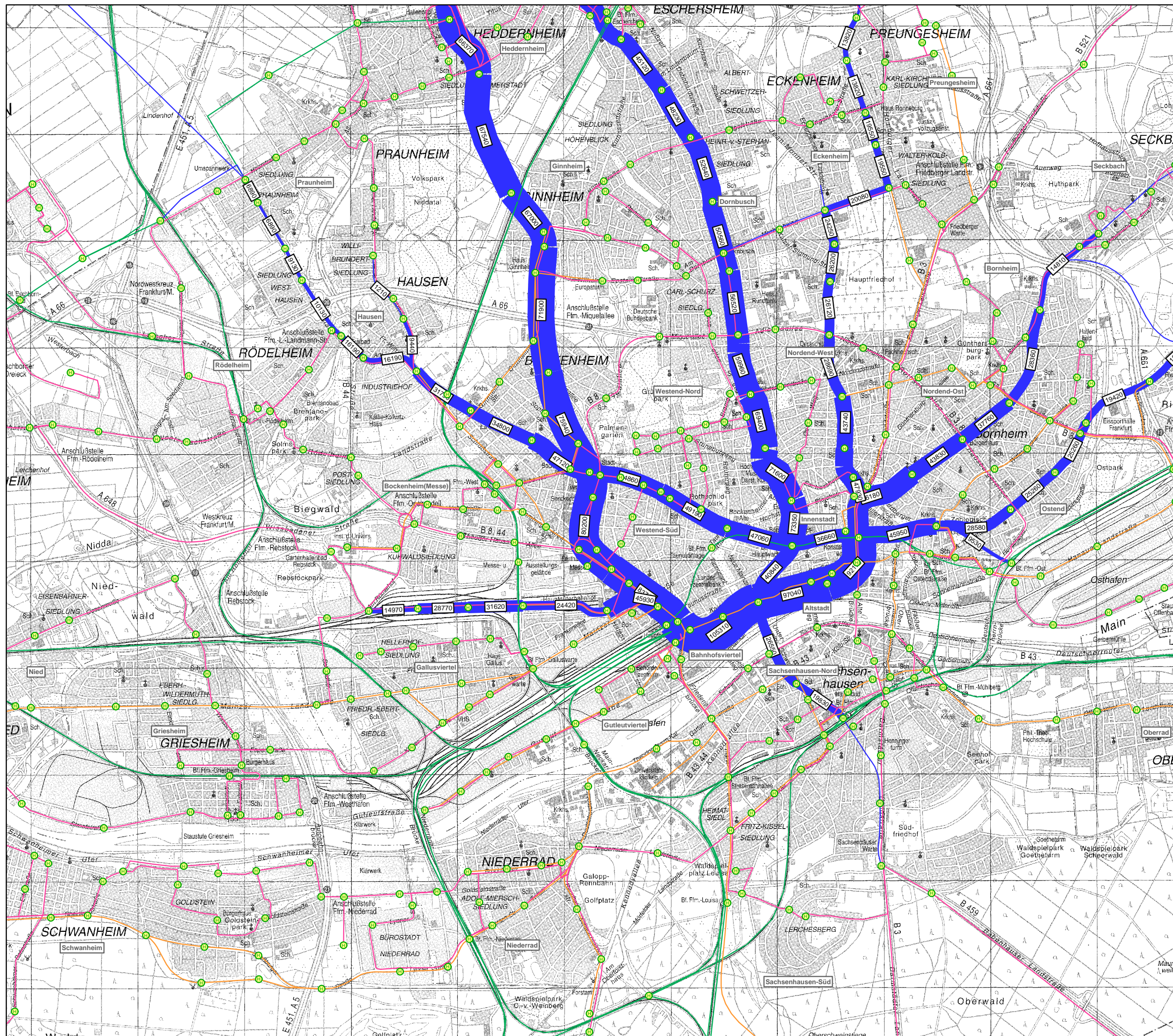
ÖPNV-Personenverkehrsaufkommen Vorschlagsnetz 2015

S-Bahn-Streckenbelastungen Kernstadt Frankfurt am Main

[Querschnittswerte in Personenfahrten pro Werktag]







R+T

Topp Skoupl  
Küchler  
und  
Partner

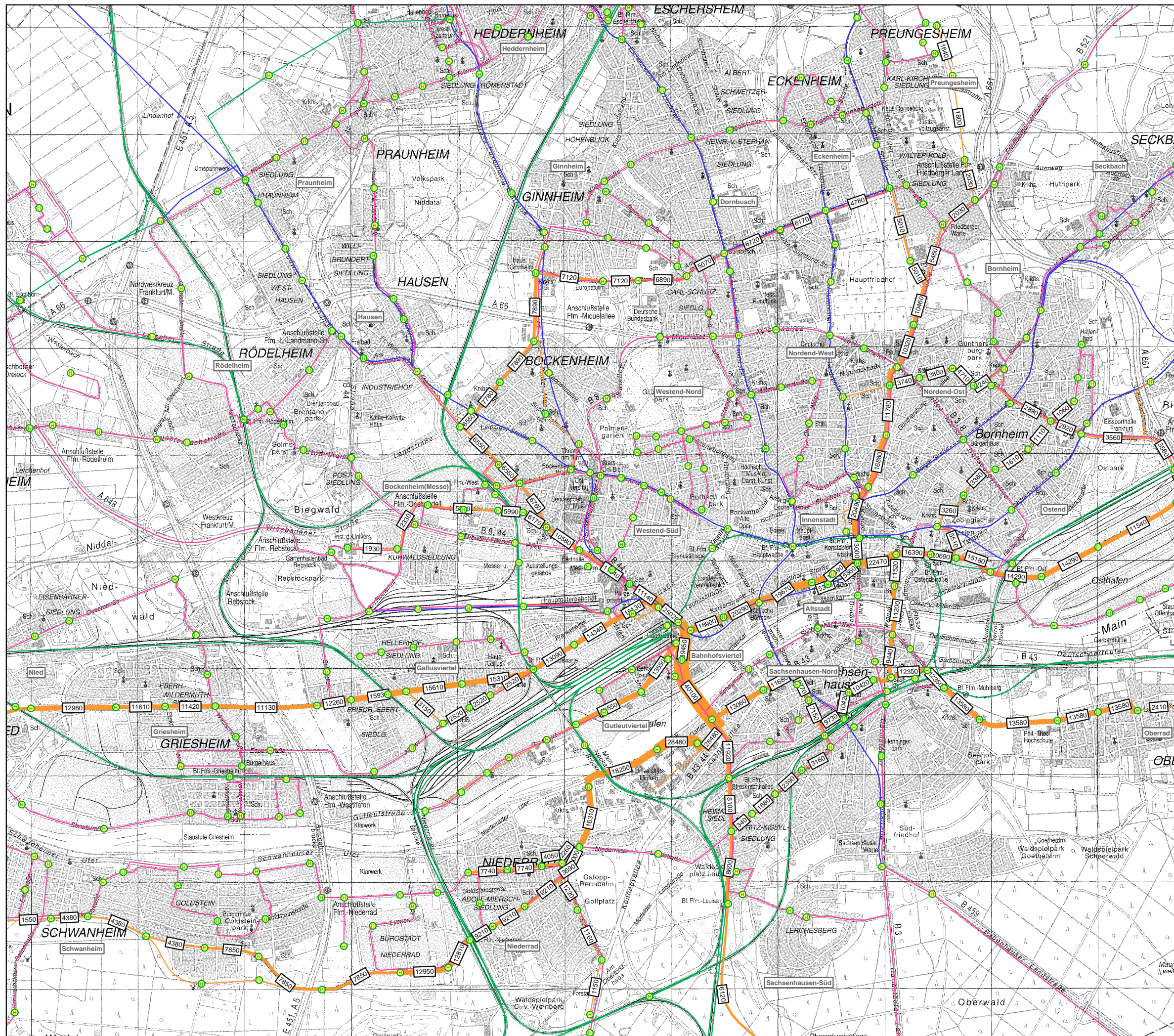


### ÖPNV-Personenverkehrsaufkommen Vorschlagsnetz 2015

Stadtbahn-Streckenbelastungen  
Kernstadt Frankfurt am Main

[Querschnittswerte in Personen-  
fahrten pro Werktag]

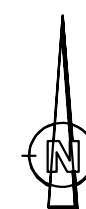




### ÖPNV-Personenverkehrsaufkommen Vorschlagsnetz 2015

### Straßenbahn-Streckenbelastungen Kernstadt Frankfurt am Main

[Querschnittswerte in Personenfahrten pro Werktag]



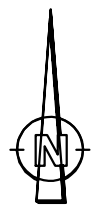




Kfz-Tagesverkehr  
Basisfall 2015

Straßennetzbelastungen  
Kernstadt Frankfurt a. M.

[Querschnittswerte in Kfz pro Werktag]



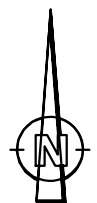




Kfz-Tagesverkehr  
Vorschlagsnetz 2015

Straßennetzbelastungen  
Kernstadt Frankfurt a. M.

[Querschnittswerte in Kfz pro Werktag]





**Überschlägige Kostenschätzung  
der Maßnahmen im städtischen ÖPNV (Straßenbahn und Stadtbahn)**

<b>Maßnahme</b>	<b>Kosten</b>
Einrichtung einer Straßenbahn-Ringlinie um den geschlossenen Stadtkörper	
Netzschluss zwischen Gartenstraße und Mörfelder Landstraße	8 Mio. €
übrige Neubauten und Netzanpassungen	39 Mio. €
Einrichtung von zwei neuen Straßenbahnlinien	
Preungesheim - Bahnhof Louisa und Preungesheim - Stadtgrenze Offenbach	auf bestehendem Netz bzw. Basisfall
Ausbau der Haltestelle "Konstablerwache" zur zentralen Innenstadthaltestelle im Straßenbahnliniennetz	derzeit nicht quantifizierbar, da abhängig vom Netzausbau Stadtbahn / Straßenbahn
Erhöhung der Kapazität und Beschleunigung der Stadtbahnlinie U 5 durch Verlegung in den Untergrund im Bereich Eckenheimer Landstraße	96 Mio. €
Veränderte Führung der Straßenbahnlinie 14 mit neuem Streckenabschnitt zwischen Hbf und Briefzentrum (Gutleutstraße)	19 Mio. €
Verkürzung der Straßenbahnlinie 12 im Osten (Hst. Zoo) und Bau einer neuen Haltestelle in der Bürostadt Niederrad	2 Mio. €
Verlängerung der Straßenbahnlinie 11 (im Westen) bis Bahnhof Höchst	7 Mio. €
Verlängerung der Stadtbahnlinie U 4 (im Osten) bis Seckbach-Atzelberg	27 Mio. €
<b>Summe, netto</b>	<b>198 Mio. €</b>

**Überschlägige Kostenschätzung  
der Maßnahmen im städtischen MIV**

<b>Maßnahme</b>	<b>Kosten</b>
Alleenspange <i>(Alleentunnel - nicht im Vorschlagsnetz enthalten)</i>	172 Mio. €
Stadtring West (ohne Mainbrücke)	34 Mio. €
Westumgehung Bergen	4 Mio. €
Ortsumfahrung Praunheim	4 Mio. €
Westumgehung Unterliederbach	19 Mio. €
Entlastungsstraße Hanauer Landstraße mit Mainbrücke im Zuge der Honsellstraße	21 Mio. €
<b>Summe, netto</b>	<b>254 Mio. €</b>