



Verlängerung der Straßenbahnlinie 14 Frankfurt Stadtgrenze – Neu-Isenburg

Ideenskizze

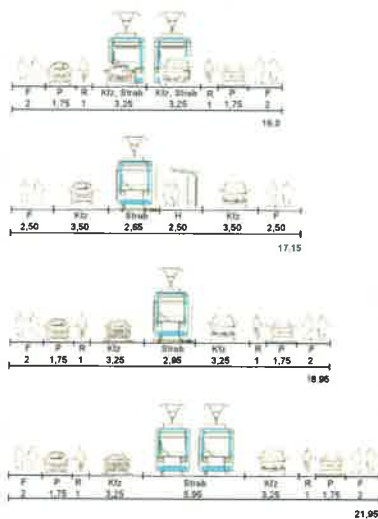


Regionalverband
FrankfurtRheinMain

Anlass der Ideenskizze

Die Stadt Neu-Isenburg ist am nördlichen und westlichen Siedlungsrand an den Schienenverkehr angebunden: im Norden an die Straßenbahnlinie 14 der Stadt Frankfurt am Main und im Westen seit dem Jahr 1997 an die S-Bahnlinien S3/S4 Frankfurt – Darmstadt. Eine verbesserte Erschließung Neu-Isenburgs mit Schienenverkehrsmitteln wird vom Regionalverband FrankfurtRheinMain bzw. seinen Vorgängern befürwortet und nun schon länger als 25 Jahre diskutiert. Dies dokumentieren die Generalverkehrspläne 1984 und 2000 des Umlandverbandes Frankfurt sowie Studien zur Straßenbahnverlängerung aus den Jahren 1990, 1994 und 1996. Dementsprechend ist die Straßenbahnverlängerung Frankfurt – Neu-Isenburg – Dreieich über die Frankfurter Straße im Regionalen Flächennutzungsplan enthalten. Zusammen mit dem Straßenbahnlückenschluss an der Stresemannallee in Frankfurt könnte eine neue Verbindung von Neu-Isenburg über den Hauptbahnhof und die Messe zum Rebstock hergestellt werden. In Neu-Isenburg wäre die Straßenbahn an der Carl-Ulrich-Straße mit der geplanten Regionaltangente West (RTW) verknüpft, die das Schienenverkehrsangebot in/aus Richtung Flughafen im westlichen Stadtgebiet verbessert.

Vor dem Hintergrund der verkehrspolitischen Ziele und Maßnahmen der Stadt Neu-Isenburg soll die Straßenbahnverlängerung überprüft werden.



Gehrmann et. al., ergänzende Planstudien 1996; eigene Darstellung



Städtekarte des Regionalverbandes

Bisherige Empfehlungen

In den vorgenannten Planstudien ist die bauliche Machbarkeit der Straßenbahn auf einem zweigleisigen besonderen Straßenbahnkörper nachgewiesen. Dies bedeutet eine vom Straßenverkehr unabhängige Führung, die die Funktion der Frankfurter Straße als Hauptsammelstraße nicht beeinträchtigt. Unter Berücksichtigung der Anforderungen anderer Verkehrsarten sind in den Studien Mindestquerschnitte dargestellt. An einigen Engstellen der Frankfurter Straße wäre die Realisierung nur unter Einschränkungen möglich (z. B. für den ruhenden Verkehr durch Unterbrechung des Parkstreifens, wenn gleichzeitig eine Gestaltung des Straßenraumes mit Bäumen oder verbreiterten Geh-/Radwegen angestrebt wird). Unter Abwägung der Belange der verschiedenen Verkehrsarten, der Betriebsqualität der Straßenbahn und der Kosten wird empfohlen, den Abschnitt nördlich der L 3117 (Carl-Ulrich-Straße/Friedhofstraße) eingleisig in Mittellage und südlich davon zweigleisig im Straßenraum planerisch weiterzuerfolgen. Es sind vier Haltestellen vorgesehen: Löwengasse, Bahnhofstraße, Hugenottenhalle, Neuhöfer Straße.

Abweichend hiervon befürwortet der Generalverkehrsplan 2000 eine durchgehend zweigleisig gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführte Straßenbahn – d. h. einen straßenbündigen Bahnkörper.



Regionaler Flächennutzungsplan

Ziele und Maßnahmen der Stadt

Die Straßenbahnverlängerung soll mit folgenden Zielen und Maßnahmen in Einklang stehen: Ziel der Stadt Neu-Isenburg für die Frankfurter Straße ist eine erhöhte Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und eine erhöhte Attraktivität als Hauptgeschäftsstraße. Dabei sollen die Gehwege Geschäftsauslagen ermöglichen, Parkplätze und Halten in 2. Reihe für den Lieferverkehr berücksichtigt werden und die Anpflanzung von Bäumen möglich sein.

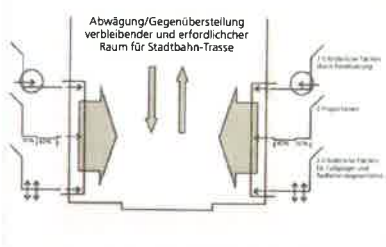
Die Frankfurter Straße ist zwischen Schützenstraße und Carl-Ulrich-Straße mit Hilfe von Landesmitteln umgestaltet worden (Abschluss 2007). Auch für den nördlichen Teil der Frankfurter Straße – südlich der Friedensallee – ist ein Umbau vorgesehen, jedoch liegen hierfür noch keine Planungen vor. Am Knotenpunkt Carl-Ulrich-Straße sind die ÖPNV-Verknüpfungen mit der RTW und die hierzu fortgeschrittenen Planungen zu berücksichtigen. Der Umbau des Knotenpunktes Rathenaustraße wurde im Jahr 2010 fertiggestellt und mit Landesmitteln gefördert.

Vorschläge zur stadtverträglichen Einbindung der Straßenbahn

Individueller Straßenraumentwurf

Die in den bisherigen Gutachten ermittelten Straßenmindestquerschnitte sollten nicht mehr weiterverfolgt werden, da eine Kombination von Minimalmaßen zu vermeiden ist. Die geltenden Regellaße sind den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) zu entnehmen.

Für einen alle Belange berücksichtigenden Straßenraumentwurf ist eine problemorientierte Vorgehensweise unter Auseinandersetzung mit der Örtlichkeit notwendig. Der Entwurf bezieht die Nutzungsansprüche an den Straßenraum, das Unfallgeschehen, die straßenräumliche Situation und die Umfeldnutzungen ein. Aufgrund der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit in der Frankfurter Straße ist der individuelle Entwurfsvorgang zu empfehlen, der die für die Funktion der Straßenränder notwendigen sowie verzichtbaren bzw. verlagerbaren Raumansprüche zu verschiedenen Zeiten ermittelt (z. B. Fußgänger, Radfahrer, Anlieferung, Entsorgung) und die Mindestbreiten für die unverzichtbaren Verkehre festlegt. Dabei sollten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auch die Fußgänger-/Radfahrerquerverkehre (zwischen den Straßenseiten und an Einmündungen/Kreuzungen) beachtet werden. Die Auswahl der Entwurfselemente erfolgt mit Hilfe der städtebaulichen Bemessung.



Prinzip der integrierten Straßenraum-bemessung, in: FGSV-Merkblatt 2003, Seite 9

Gegebenenfalls ist auf Querschnittselemente zu verzichten, da Reduzierungen der Regellaße zu vermeiden sind. Steht mehr Straßenraum zur Verfügung, sollten die Flächen für den Fuß- oder Radverkehr großzügiger angelegt werden.

Besonderer oder straßenbündiger Bahnkörper

Ein vom übrigen Verkehr weitgehend unbehinderter Betrieb der Straßenbahn lässt sich nicht nur auf besonderem Bahnkörper, sondern auch auf einem in die Fahrbahn integrierten straßenbündigen Bahnkörper realisieren, wenn der Fahrweg mit sicherungstechnischen Maßnahmen zeitlich beschränkt freigegeben wird (dynamische Straßenraumfreigabe). Dies bedeutet eine zeitliche Priorisierung der Straßenbahn, die als Pulkführer vor dem Kraftfahrzeugverkehr fährt. Gleichzeitig kann mit einer verkehrsabhängigen Signalsteuerung für den Straßenverkehr die Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsstraße sichergestellt werden. Darüber hinaus können gegenseitige Behinderungen minimiert werden, wenn im Straßenraumentwurf die Knotenpunktform einschließlich Führung des ÖPNV im Knotenbereich sowie die Lage der Haltestelle geschickt gewählt wird.



Straßenbahn als Pulkführer in der Schweizer Straße in Frankfurt

Gemäß den Verwaltungsvorschriften des Landes Hessen zur Durchführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes ist eine Straßenbahn auf besonderem Bahnkörper förderfähig. Unter der Voraussetzung eines engen Straßenraumes (wie z. B. der Frankfurter Straße) ist eine Straßenbahn auch ohne besonderen Bahnkörper förderfähig, wenn durch geeignete Maß-

nahmen die behinderungsfreie Fahrt der Bahn gewährleistet ist. Allerdings besteht für die bereits umgestalteten Straßenabschnitte, die mit Landesmitteln gefördert worden sind, eine Zweckbindungsfrist von 15 Jahren. Ansonsten können die Fördermittel zurückgefordert werden. Daher empfiehlt es sich, die Modalitäten mit dem Fördermittelgeber zu verhandeln. Darüber hinaus bleibt abzuwarten, inwiefern sich die Förderung für die Zeit ab dem Jahr 2019 ändert.

Bestandsaufnahme der Frankfurter Straße

Die Frankfurter Straße kann in vier verschiedene Nutzungsbereiche eingeteilt werden: zwei grüne Entrées, Geschäftsbereich/Wohnen, Bereich Gewerbe/Wohnen. Die Querschnittsbreite variiert zwischen der Friedensallee/Gravenbruchring und Buchenbusch von ca. 18 bis 19 m mit Ausnahme eines Engpasses im Bereich der Lessingstraße von ca. 17,50 m und liegt ab Buchenbusch zwischen 19 und 20 m (Auswertung auf Grundlage der Amtlichen Liegenschaftskarte).

Die verkehrliche Funktion der Frankfurter Straße ist eine Hauptverkehrsstraße mit regionaler Verbindungsfunktion, über die die L 3317 verläuft. In ihr verkehren vier Buslinien, die insgesamt fünf Haltestellen anfahren, wobei keine durchgehende Buslinie zwischen der heutigen Straßenbahndaltestelle und der Neuhöfer Straße besteht. Die Haltestellen sind nur zum Teil barrierefrei ausgebaut. Für den ruhenden Verkehr sind Parkstreifen mit kostenfreien Parkplätzen vorhanden, wobei die Parkdauer zu Geschäftszeiten auf 2 Stunden begrenzt ist. Darüber hinaus gibt es vier Parkhäuser: »City



Nutzbereich der Frankfurter Straße, Digitales Orthofoto © HLBG 2009

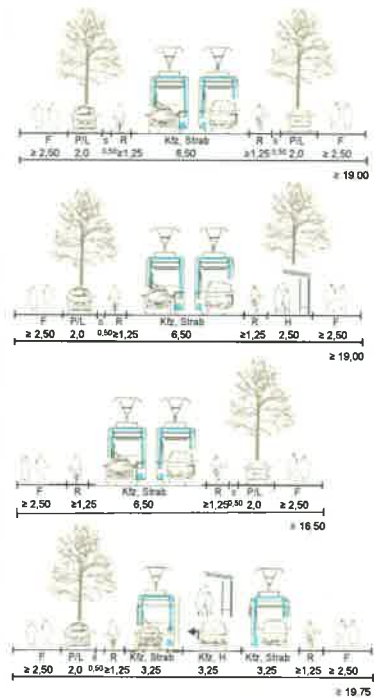
Fußgängerzone« (90 Stellplätze), Ludwigstraße (55 Stellplätze), Isenburg-Zentrum (1.500 Stellplätze), Hugentottenhalle (75 Stellplätze). Die Parkgebühren sind mit 30 Cent pro angefangene 36 Minuten kostengünstig. Abweichend hiervon betragen die Parkgebühren im Isenburg-Zentrum in der ersten Stunde 30 Cent, in der zweiten 80 Cent und jede weitere 1 €; im City-Parkhaus können Kurzparker bis zu 30 Minuten sogar kostenfrei parken. Liefer- und Ladeverkehr findet teilweise an den Bushaltestellen, auf dem Gehweg oder in 2. Reihe statt. Der Radverkehr ist auf der Fahrbahn und auf dem Gehweg (Radverkehr frei, jeweils in beiden Richtungen) vorgesehen. Die Bewegungsräume für den Fuß- und Radverkehr sind eingeschränkt, unter anderem durch den ruhenden Verkehr sowie Außengastronomie und Auslagen. Es besteht Fußgängerlängs- und -querverkehr. Für den Fußgängerquerverkehr gibt es 10 gesicherte/signalisierte Querungsstellen und zwei ungesicherte Querungsstellen mit Mittelinsel.

Vorschläge für einen Straßenquerschnitt mit straßenbündigem Bahnkörper

Für den straßenräumlichen Entwurf mit einer detaillierten Abwägung der Belange ist ein Gutachten einschließlich Situationsanalyse erforderlich. An dieser Stelle kann lediglich eine Einschätzung aufgrund der geltenden Regelwerke und einer Ortsbegehung erfolgen.

Für den engen Querschnitt der Frankfurter Straße scheint ein straßenbündiger gegenüber einem besonderen Bahnkörper geeigneter, da die Straßenbahn in die Fahrbahn integriert ist und somit kein neuer Flächenbedarf entsteht. Auf diese Weise kann den Fußgängern und Radfahrern ausreichend Bewegungsraum gewährt und gleichzeitig der ruhende bzw. Lieferverkehr angemessen berücksichtigt werden. Außerdem kann dem Bedürfnis nach Geschäftsauslagen und Begrünung Rechnung getragen werden.

Die heute vorhandene gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern sollte zumindest innerhalb des Geschäftsbereiches ausgeschlossen werden, um gegenseitige Beeinträchtigungen zu vermeiden. Für den



Vorschläge für Straßenquerschnitte mit straßenbündigem Bahnkörper

Radverkehr könnten auf der Fahrbahn markierte Schutzstreifen sinnvoll sein, da sie die Verkehrssicherheit erhöhen und ausnahmsweise bei Bedarf von anderen Verkehrsteilnehmern überfahren werden dürfen.



Verkehrssituation in Neu-Isenburg

Parkstreifen in Längsaufstellung ermöglichen im Seitenraum eine Kombination mit Bäumen. Dies ist in den umgebauten Straßenabschnitten bereits umgesetzt. Um das Parken, Liefern und Laden zu ordnen, bietet die Straßenverkehrsordnung verschiedene Möglichkeiten. So kann beispielsweise das Parken auf eine bestimmte Dauer beschränkt werden, z. B. für kurzzeitige Erledigungen, oder das Halten durch ein eingeschränktes Haltverbot auf 3 Minuten begrenzt und gleichzeitig das verzögerungsfreie Be- oder Entladen gestattet werden (Ladezone).



Beispiel für ein Haltestellenkap mit angehobener Fahrbahn (Kuhwaldstraße in Frankfurt)



Beispiel für ein Haltestellenkap mit angehobener Radverkehrsführung, (Könneritzstraße in Leipzig)
Quelle: www.lvb.de/katli

Bei beengten Straßenverhältnissen verorten Haltestellen am Fahrbahnrand/ Haltestellenkaps ggf. mit Zeitinsel und angehobener Fahrbahn am besten die Komfortansprüche der Fahrgäste mit den städtebaulichen Anforderungen. Verknüpfungshaltestellen (z. B. mit der RTW) sollten optimal gestaltet werden, um etwa kurze, barrierefreie Umsteigewege zu ermöglichen.

Auch im umgestalteten Straßenabschnitt Schützenstraße – Carl-Ulrich-Straße/Friedhofstraße mit einer Fahrbahnbreite von 6,75 m wäre die Realisierung der Straßenbahnverlängerung möglich, da für Fahrbahnen mit Linienbusverkehr bzw. straßenbündigem Straßenbahnkörper eine Regelbreite von 6,50 m gilt. Allerdings wird empfohlen, auch für diesen Straßenab-

schnitt die Ansprüche an den Straßenraum im Rahmen eines straßenräumlichen Entwurfs zu überprüfen.

Trassenalternative Hugenottenallee

Als Trassenalternative ist eine Linienschleife im Gespräch, die im Einrichtungsbetrieb zwischen Friedensallee und Carl-Ulrich-Straße über die Frankfurter Straße und Hugenottenallee führt. Aus folgenden Gründen erscheint es nicht empfehlenswert, diese Alternative weiterzuverfolgen.

Eine Schleife über die große Distanz von über 1 km bedeutet, dass das Liniensystem für die Nutzer weniger klar und schwerer verständlich ist. Die jeweiligen Richtungshaltestellen sind in verschiedenen Straßenzügen angeordnet, die etwa 500 m voneinander entfernt liegen. Dadurch sind die Haltestellen der Rückrichtung nicht leicht auffindbar. Das Mischgebiet an der Frankfurter Straße mit seinem Geschäftsbereich ist als wichtiges Zielgebiet durch den Einrichtungsbetrieb nicht vollwertig angebunden. An der Hugenottenallee befinden sich ausschließlich Wohngebiete und eine Schule – die gegenüber dem Geschäftsbereich geringere Fahrgastpotenziale erzeugen. Zudem verringert ein Zweirichtungsbetrieb nicht die Fahrbahnbreite für den Kfz- und Straßenbahnverkehr, falls eine flächensparsame straßenbündige Trassenführung weiterverfolgt wird. Somit ergibt sich hieraus kein Vorteil für den ruhenden, den Rad- und den Fußgängerverkehr in der Frankfurter Straße.

Fahrraht oder oberleitungsfreier Betrieb

Grundsätzlich gibt es für einen stadtgestalterisch vorteilhaften oberleitungsfreien Straßenbahnbetrieb verschiedene Lösungsmöglichkeiten: Bodenstromversorgung oder Batteriebetrieb. Für die Bodenstromversorgung wird eine Stromschiene mittig zwischen den Gleisen verlegt, wobei lediglich vollständig unter dem Fahrzeug befindliche Segmente unter Spannung stehen. Im Batteriebetrieb werden verschiedene Batterietypen mit unterschiedlicher Reichweite eingesetzt, die entweder an Haltestellen



Bodenstrombetrieb in Bordeaux, (Der Nahverkehr 09/2011, S. 35)

oder während der Fahrt unter Fahrraht aufgeladen werden. Falls ein oberleitungsfreier Straßenbahnbetrieb in der Frankfurter Straße weiterverfolgt werden soll, müssten für die gesamte Linie neue Fahrzeuge beschafft werden. Die bestehenden Alternativen und Kosten wären gemeinsam mit der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) zu prüfen. Bisher werden solche Fahrzeuge von der VGF nicht eingesetzt.



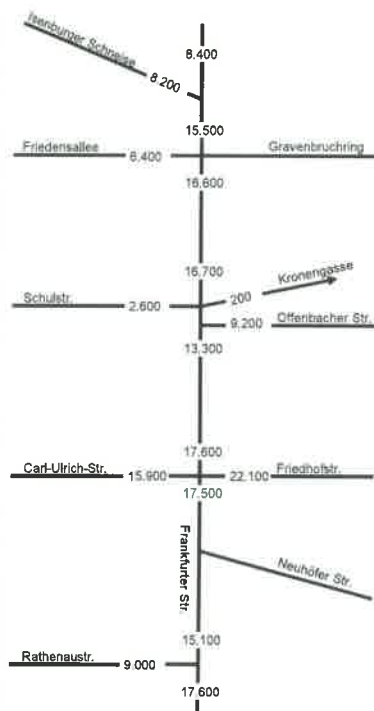
Unterschiedliche Gebäudehöhen in der Frankfurter Straße

Soll der Straßenbahnbetrieb mit Oberleitungen erfolgen, ist aufgrund der unterschiedlichen Gebäudehöhen und Bausubstanz in der Frankfurter Straße zu untersuchen, inwiefern Haltemaste notwendig werden oder Befestigungen an den Gebäuden angebracht werden können. Die Haltemaste könnten gegebenenfalls mit der Straßenbeleuchtung kombiniert werden.

Leistungsfähigkeit der Straße

Der bisherige Takt der Straßenbahnlinie 14 beträgt ebenso wie der neu zu verknüpfenden Straßenbahnlinie 17 im Jahr 2011 zwischen 6 und 19 Uhr 10 Minuten. Jedoch wurde zum Fahrplanwechsel 2012 der Takt der Linie 17 auf einen 7 ½-Minuten-Takt umgestellt. Daher sollten für die verlängerte Straßenbahn Neu-Isenburg – Rebstockbad verschiedene Takt-Varianten geprüft werden (7 ½, 10, 15 Minuten).

Die Frankfurter Straße weist Verkehrsstärken zwischen 8.000 und 18.000 Kfz/Tag in der Summe beider Richtungen auf. Dies entspricht etwa 400 bis 900 Kfz/Richtung für die Spitzenstunde. Ab 1.100 Kfz/h und Richtung ist ein Nachweis der Leistungsfähigkeit der Straße mit straßenbündigem Bahnkörper erforderlich. Für Verkehrsstärken von bis zu 1.000 Kfz/h und Richtung ist von einem weitgehend störungsfreien Mischverkehr auszugehen, sofern Halte-, Liefer- und Ladevorgänge auf der Fahrbahn unterbunden werden. Linksabbiegevorgänge wirken sich erst bei höheren Verkehrsstärken nachteilig aus, sodass an den jeweiligen Knotenpunkten die Einrichtung von Abbiegespuren zu prüfen ist. Aufgrund der vorhandenen Verkehrsstärken ist eine detaillierte Leistungsfähigkeitsüberprüfung für die Frankfurter Straße und eine Überprüfung der Betriebsqualität der Straßenbahn notwendig. Dabei ist der die Frankfurter Straße querende Verkehr einzubeziehen. Darüber hinaus sollte überlegt werden, ob zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Geschäftsbereich der Frankfurter Straße ein Teil des Kfz-Verkehrs verlagert werden kann.



Kfz-Fahrten am Werktag in der Frankfurter Straße gemäß Verkehrszählungen 2004, 2007, 2008

Kosten

Für die Straßenbahnstrecke mit einer Länge von etwa 2,2 km ist entsprechend realisierter Projekte mit einem geschätzten Kostenrahmen zwischen 20 und 50 Mio. € zu rechnen.

Empfehlungen zum Beteiligungs-/Planungsprozess

In einem ersten Schritt sollte eine Potenzialabschätzung durchgeführt werden. Auf dieser Grundlage kann beurteilt werden, wie viele Fahrgäste die Straßenbahn voraussichtlich nutzen werden und ob es sinnvoll ist, die Straßenbahnverlängerung weiterzuverfolgen. Erfahrungen in anderen Städten (z. B. in Kassel) zeigen, dass eine begleitende Information der Öffentlichkeit schon in diesem frühen Planungsstadium sinnvoll ist. In weiteren Planungsschritten kann ein detaillierter straßenräumlicher Entwurf mit den dazugehörigen Analysen erstellt werden, der auch die Leistungsfähigkeit der Straße sowie die verlagerbaren Nutzungsansprüche ermittelt. In diesem Zusammenhang ist eine Verkehrssimulation notwendig, um die verkehrliche Machbarkeit der straßenbündigen Straßenbahn sicherzustellen. Die Anlieger der Frankfurter Straße (Anwohner und Geschäftsleute) sollten frühzeitig in einen offenen Planungsprozess eingebunden werden. Insbesondere zahlt sich aus, die Vorteile der Maßnahme den Ansprechpartnern ausgewählter Vereinigungen (wie z. B. IHK, Einzelhandelsverband) in Einzelgesprächen darzulegen. Hierdurch können Synergieeffekte entstehen, da die Vereinigungen weitere Überzeugungsarbeit innerhalb ihrer Mitglieder und darüber hinaus leisten. Für die erforderliche Planfeststellung müssen weitere Gutachten vorgelegt werden, unter anderem zu den Geräusch- und Erschütterungsimmissionen. In Anbetracht knapper Fördermittel im Verkehrsbereich und nicht vorhandener finanzieller Planungssicherheit ab 2019 ist eine zügige Entscheidung empfehlenswert. Ergänzend ist es sinnvoll, sich rechtzeitig über die aktuellen Förderprogramme des Landes Hessen zu informieren. Hier könnte gegebenenfalls eine Neuauflage des Programms »Aktive Kernbereiche Hessen« oder ähnliches in Betracht kommen.

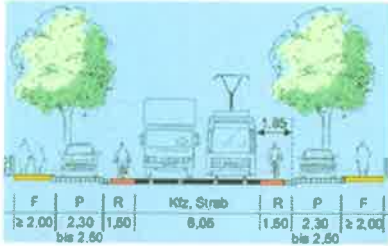
Argumente für die Straßenbahn

Die verlängerte Straßenbahn verbessert sowohl die Anbindung der Stadt Neu-Isenburg an die Stadt Frankfurt am Main (und Dreieich) als auch die innere Erschließung des Stadtgebietes. Durch Verknüpfung mit der Regionaltangente West ergeben sich weitere Verbindungen Richtung Flughafen und Darmstadt. Im Stadtgebiet bindet die Straßenbahn die Geschäftsbereiche der Frankfurter Straße mit dem Isenburg-Zentrum sowie die Fußgängerzone an der Bahnhofstraße an und darüber hinaus Gewerbeflächen im südlichen Stadtgebiet. Dies führt zu einer besseren Erreichbarkeit der Frankfurter Straße und angrenzender Gebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln für Anwohner, Beschäftigte und Geschäftskunden. Die Straßenbahn kann eine Chance bieten, die Aufenthaltsqualität der Frankfurter Straße zu verbessern, die Geschäftsbereiche aufzuwerten und die Attraktivität der Stadt Neu-Isenburg insgesamt zu erhöhen. Dies ist beispielsweise in Kassel gelungen, wo die Qualität eines gesamten Quartiers aufgewertet wurde. Ein weiteres Beispiel ist das Stadtumbaugebiet im Leipziger Osten, wo nach dem Umbau der Eisenbahnstraße das Geschäftsstraßenmanagement mit der neuen Lo(c)kmeile geworben hat. Der Straßenumbau kann auch eine ergänzende Aufwertung durch private Initiative auslösen, wenn wie in Darmstadt-Arheilgen auch ein Großteil der anliegenden Gebäude renoviert wird. Eine weitere Besonderheit in Darmstadt ist die mit dem Straßenumbau einhergehende Sanierung des Kanals und der Leitungen, sodass für die nächsten 30 Jahre keine Sanierungsmaßnahmen in der Straße erforderlich werden.

Beispiele

Nachfolgend werden Beispiele aus anderen Städten aufgeführt, die zeigen, wie Straßenquerschnitte mit einer flächensparsam in den Straßenraum integrierten Straßenbahn gestaltet sein können.

Bremen: Radfahrgerechter Umbau der Hamburger Straße (Fertigstellung November 2004)



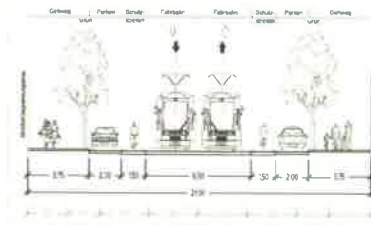
<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2054#0>,
Abrufstand 2.11.2011

Darmstadt: Straßenumbau in Arheilgen (Fertigstellung August 2011)



<http://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsprojekte/neue-wege-fuer-arheilgen/>

Düsseldorf: Umbau der Benderstraße, Variante Schutzstreifen für den Radverkehr (für 2013 geplant)



Moderationsverfahren Verkehrs- und Freiraumkonzept Benderstraße
<http://spd-stadtbezirk7.de/html/26301/welcome/Projekt-Benderstrasse.html>

Leipzig: Stadtbau Eisenbahnstraße (Fertigstellung Dezember 2004)

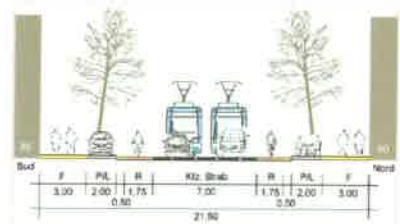
Besonderheit: Stadterneuerungsprojekt unterstützt vom Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)



<http://www.leipziger-osten.de/content/stadtbau/eisenbahnstrasse>

Kassel: Ausbau des Straßenzuges Friedrich-Ebert-Straße Mitte / Goethestraße Ost (im Bau seit November 2011)

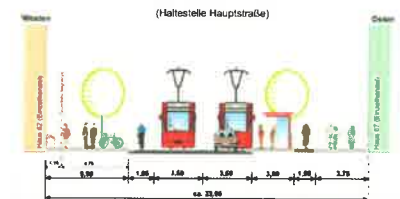
Besonderheiten: Aufwertung des Quartiers durch Einbindung in Fördermaßnahme »Aktive Kerne in Hessen«; intensive Öffentlichkeitsbeteiligung mit Überwindung erheblicher Widerstände



<http://www.stadt-kassel.de/projekte/kernbereiche>

Freiburg: Umgestaltung Habsburgerstraße (Fertigstellung November 2010)

Besonderheit: Förderung der Gründung einer Interessengemeinschaft der Einzelhändler und Unterstützung von Marketingaktionen während der Baizeit



http://www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1146877_11/index.htm,
Abrufstand 2.11.2011

Fazit

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die grundsätzliche bauliche Machbarkeit der Straßenbahnverlängerung hinsichtlich der geltenden Richtlinien und Ziele bestätigt werden kann. In einem nächsten Schritt sollte eine Potenzialabschätzung durchgeführt werden, um auf dieser Basis zu entscheiden, inwiefern die Straßenbahnverlängerung weiterverfolgt werden soll. Anschließend könnte zur stadtverträglichen Gestaltung ein individueller Straßenraumentwurf angefertigt werden, in dem die vielfältigen Ansprüche an den Straßenraum abgewogen werden. Grundlage hierfür sind umfangreiche Analysen, die unter anderem das Verkehrsaufkommen, das Unfallgeschehen, die straßenräumliche Situation und die Umfeldnutzungen betreffen. Vermutlich wird den verschiedenen Nutzungsansprüchen im engen Straßenraum der Frankfurter Straße eher ein straßenbündiger als ein besonderer Bahnkörper gerecht. Aber auch ein straßenbündiger Bahnkörper ist nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) förderungswürdig, wobei folgende Voraussetzungen zu beachten sind: die ÖV-Priorisierung im Verkehrsablauf (dynamische Straßenraumfreigabe) und der rechnerische Nachweis der Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsstraße. Aufgrund des vorhandenen Kfz-Verkehrs ist durch eine Verkehrssimulation der Verkehrsfluss in der Frankfurter Straße mit straßenbündiger Straßenbahn zu untersuchen und gegebenenfalls sind Potentiale für Verkehrsverlagerungen zu ermitteln. Es wird empfohlen, den Planungsprozess offen zu gestalten und auf die Bedürfnisse der Anlieger einzugehen, um einen Konsens für die Maßnahme zu erzielen. Dann kann die Straßenbahn der Anlass sein, die Qualität der Frankfurter Straße mit ihrem Geschäftsbereich aufzuwerten.

Literatur

Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.): Verkehrsqualitätsstufenkonzepte für Hauptverkehrsstraßen mit straßenbündigen Stadt-/Straßenbahnkörpern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Verkehrstechnik, Heft V 182, Bergisch Gladbach 2009

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Köln 2010 [zitiert als: ERA 2010]

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Köln 2006 [zitiert als: RAS 2006]

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs, Köln 2005 [zitiert als: EAR 2005]

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs, Köln 2003 [zitiert als: EAÖ 2003]

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Merkblatt für die Gestaltung von Anlagen des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs, Köln 2003

Gehrmann, P.; Güttler, M.; Kudling, P.: Straßenbahn Frankfurter Straße in Neu-Isenburg, ergänzende Planstudien, im Auftrag der Kreis-Verkehrsgesellschaft Offenbach mbH und des Umlandverbandes Frankfurt, Darmstadt 1996

Gehrmann, P. u.a.: Studie zur Durchführbarkeit einer Schienenverbindung Frankfurt/Main – Dreieich, im Auftrag der Stadt Dreieich, der Stadt Neu-Isenburg und der Stadt Frankfurt/Main, Darmstadt 1994.

Gehrmann, P.; Kudling, P.: Studie zur Durchführbarkeit einer Straßenbahn- oder Stadtbahnverlängerung in Neu-Isenburg, im Auftrag der Stadt Neu-Isenburg, Darmstadt 1990

Heinz, H.: Städtebauliche Integration von Stadtbahnen, in: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 28. Ergänzungs-Lieferung 8/2001

Umlandverband Frankfurt (Hrsg.): Generalverkehrsplan 2000 gemäß Beschluss des Vorstandstages vom 12. Dezember 2000 [zitiert als: GVP 2000]

Umlandverband Frankfurt (Hrsg.): Generalverkehrsplan, Fassung lt. Beschluss des Vorstandstages vom 4. Dezember 1984 [zitiert als: GVP 1984]

Verwaltungsvorschriften des Landes Hessen zur Durchführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (VV-GVFG), in: Staatsanzeiger für das Land Hessen vom 16. Februar 1998, S. 502 ff. [zitiert als: VV-GVFG]

Herausgeber

Regionalverband
FrankfurtRheinMain
Der Regionalvorstand
Poststraße 16
60329 Frankfurt am Main
www.region-frankfurt.de

Erarbeitung/Kontakt

Ulrike Jennen
Telefon: +49 69 2577-1590
Telefax: +49 69 2577-1349
E-Mail: jennen@region-frankfurt.de

Fotos/Abbildungen

soweit nicht anders angegeben:
Regionalverband
FrankfurtRheinMain

Stand: März 2012



Regionalverband
FrankfurtRheinMain