

VCD Frankfurt /Main-Taunus

Gesamtverkehrsplan Frankfurt am Main

**Stellungnahme zum
Ergebnisbericht 2004**

Mai 2005



Vorwort

In die Untersuchungen zur Aufstellung eines neuen Gesamtverkehrsplan (GVP) wurde erstmals der Fuß- und Radverkehr einbezogen. Der VCD begrüßt das Bemühen der Stadt Frankfurt den GVP vom reinen Investitionsplan für Großprojekte zu einem integrierten Verkehrsplan zu erweitern. Der nun vorliegende Ergebnisbericht der Gutachter (nachfolgend als GVP-Ergebnisbericht bezeichnet) wird diesen Ansprüchen nur zum Teil gerecht. So wird der Fußgängerverkehr, der rund 30% aller Wege in Frankfurt ausmacht, nur mit allgemeinen Maßnahmen auf lediglich 4 Seiten abgehandelt. Aufgrund der in Frankfurt herrschenden Defizite im Fußgänger- und Radverkehr müssen in diesem Bereich aber konkrete Maßnahmen beschlossen und umgesetzt werden.

Der VCD fordert daher eine echte integrierte Gesamtplanung für die Stadt und darauf basierend für die Stadtteile¹ aufzustellen, die als Basis zur Umsetzung von kleinteiligen Maßnahmen dient. Der derzeit vorliegende GVP-Ergebnisbericht sollte daher ehrlicherweise als Grundlage zum Beschluss eines „Plans für Verkehrsinvestitionen Schiene/Straße“ umtituliert und als solcher beschlossen werden.

In der hier vorliegenden Stellungnahme beschränkt sich der VCD auf die von den Gutachtern empfohlenen Maßnahmen. Auf Maßnahmen, die die Gutachter aufgrund der Beschlusslage bereits als Ist-Zustand angenommen haben (wie die Verlängerung der Stadtbahnstrecke D von der Bockenheimer Warte zum Riedberg) oder die nach Prüfung nicht weiter verfolgt wurden, wird aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht eingegangen. Die Gliederung der Stellungnahme erfolgt analog der Reihenfolge des GVP-Ergebnisberichtes.

Impressum



Herausgeber:

Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Kreisverband Frankfurt / Main-Taunus e.V.

Uhlandstraße 50 HH
60314 Frankfurt am Main
Tel.: 069/43 19 89
Fax: 069/43 69 72
E-Mail: info@vcd-frankfurt.de

¹ Als Vorbild für einen solchen Plan, verweist der VCD auf den „Masterplan Verkehr“ der Stadt Wien

Teil Fußgänger



Abbildung 1:

Für Fußgänger bleiben in Frankfurt oft nur Restflächen, wie hier in der Walter-Kolb-Straße (aus: VCD-Broschüre "Wie geht's in Frankfurt?")

Obwohl 30% aller Wege in Frankfurt ausschließlich zu Fuß und bei allen anderen Verkehrsarten zumindest auf Teilstrecken zu Fuß zurückgelegt werden, spielt der Fußgängerverkehr in der Verkehrsplanung und Verkehrspolitik noch immer nur eine untergeordnete Rolle². Es verwundert daher nicht, dass der Anteil des Fußgängerverkehrs zwischen 1976 und 1998 um 9 Prozent gesunken ist. Die Verbesserung der Situation für Fußgänger in Frankfurt sieht der VCD daher als dringliche Aufgabe

der kommunalen Verkehrsplanung. Die Förderung des Fußgängerverkehrs muss sowohl durch bauliche und planerische Maßnahmen als auch durch eine Stärkung des Problembewusstseins erfolgen. Analog zur „Sauberheitskampagne“ der Stadt könnte beispielsweise eine „Fußgängerkampagne“ gestartet werden, die durch eine verstärkte Verkehrsüberwachung (um Gehwege vor parkenden Autos und überbordender Sondernutzungen zu schützen) ergänzt werden müsste.

Die im GVP-Ergebnisbericht genannten Maßnahmen sind aus Sicht des VCD zu wage um Wirkung zu zeigen und lassen zu viele Ausnahmen zu. Der VCD schlägt daher folgende Maßnahmen vor:

- Die nutzbare Gehwegbreite sollte grundsätzlich 2,00 Meter betragen. Bei bestehenden Gehsteigen sollte in jeden Fall eine Mindestdurchgangsbreite von 1,50 m erreicht werden. Die Gehwegbreite von 2,00 m bzw. 1,50 m ist auf jeden Fall von parkenden Verkehr und Sondernutzungen (Geschäftsauslagen, Reklameschilder etc.) freizuhalten.
- Wo eine Durchgangsbreite von 1,50 m nicht erreicht werden kann, ist der betroffene Straßenabschnitt in eine verkehrsberuhigte Zone umzuwandeln. Ausnahmen davon sind nur möglich wenn die Straße von öffentlichen Verkehrsmitteln mitbenutzt wird.
- Entwicklung und Ausbau von Fußwegen zu Fußwegachsen, als möglichst direkte Verbindungen zwischen Stadtteilen und Freizeit- und Versorgungseinrichtungen.

² Ausführlicher mit den Problemfelder des Fußgängerverkehrs in Frankfurt beschäftigt sich die VCD-Broschüre „Wie geht's in Frankfurt“, die im Internet unter http://www.vcd.org/frankfurt-main-taunus/VCD_Fuss_Frankfurt.pdf heruntergeladen werden kann.

- Abbau von Barrieren für Mobilitätsbehinderte (Rollstuhlfahrer, Menschen mit Kinder- oder Einkaufswagen aber auch Blinde und Sehbehinderte).
- Optimierung von Ampelschaltungen an Kreuzungen zur Ermöglichung einer zügiger Querung durch die Fußgänger.
- Verstärkung der Verkehrsüberwachung in den Stadtteilen mit wechselnden Schwerpunktkontrollen. Verstärkte Verkehrsüberwachung in den Einkaufsstraßen der Stadtteile.
- Schaffung einer Anlaufstelle zur Meldung von Problemen im Fußgängerverkehr (Fußgängerhotline). Öffentlichkeitsarbeit und Marketing zur Sensibilisierung für den Fußgängerverkehr.

Teil Fahrradverkehr

Das ist neu: Fünf von 37 Seiten zum Fahrradverkehr in einem Frankfurter „Gesamt“-verkehrsplan, das ist prozentual sogar ein größerer Anteil als die 9% Fahrradanteil an allen Wegen im Jahre 2003.

Natürlich zählt nicht nur der Umfang, sondern vielmehr der Inhalt: Es werden elf Handlungsfelder mit 61 Schlüsselmaßnahmen für ein „Szenario Radverkehr 15%“ genannt (S. 25f.). Dieser Anteil soll in Anlehnung an den Nationalen Radverkehrsplan 2002 - 2012 erreicht werden können, was auch Ziel des 2004 gegründeten „Runder Tisch Radverkehr Frankfurt am Main“ ist.

Die Handlungsfelder bestehen nicht nur aus „Infrastruktur Netz“, „Infrastruktur Abstellen und Orientieren“ und „Vernetzung mit dem ÖPNV“, sondern es finden sich darunter auch neue Ansätze wie „Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation“ (Radverkehrsbeauftragte(r)!), „Dienstleistung und Serviceangebote“ (Servicestationen) und „Ausbildungsverkehr und schulisches Verkehrsmanagement“ (Erstellung von Schulradwegeplänen, deren erste Beispiele auch schon vorliegen). Anschließend werden sogar die speziellen Anforderungen verschiedener Personengruppen (z.B. Frauen, Kinder, Jugendliche, ältere Menschen, Berufstätige) aufgelistet (S. 26).

Sehr positiv fällt dabei auf, dass endlich der Bedarf eines „schnellen Hauptnetzes“ aus Radfahrstreifen neben den traditionellen Radwegen, den Radrouten und der Öffnung von Einbahnstraßen festgeschrieben wird.

Für das Eintreten des Szenarios „Radverkehr 15%“ wird eine Reduzierung des MIV-Anteils im Binnenverkehr von 34% auf 26% prognostiziert, was unter Berücksichtigung des nahezu unveränderten Quell-/Zielverkehrs einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf Hauptverkehrsstraßen um 10 - 15% entspräche. Angesichts der aktuellen Diskussion um die Feinstaubbelastung ist dieses Szenario von 15% Radverkehrsanteil bis 2012 ein von der Frankfurter Verkehrspolitik unbedingt anzustrebendes Ziel, auf das sich die Umwelt- und Verkehrsverbände in ihrer Arbeit stützen können.

Während im Anhang über 20 Stadtkarten zum bestehenden und geplanten Straßen- und ÖPNV-Netz und seinen Belastungen zu finden sind, gibt es keine einzige derartige Karte zum Radverkehr. Dabei wäre zur Verwirklichung eines signifikant höheren Fahrradanteils die derzeitige Verteilung der Radverkehrsströme und vor allem die Festschreibung der schon geplanten und in den letzten Jahren nur wenigen verwirklichten Fahrradrouten in einem echten „Gesamt“-verkehrsplan notwendig!

Teil ÖPNV

Im Sinne der für die Fortschreibung des Gesamtverkehrsplans formulierten Ziele, insbesondere der weiteren Verlagerung von Autoverkehr auf den ÖPNV und einer Steigerung des ÖPNV-Anteils im Stadt-Umland-Verkehr, sieht der VCD die Schaffung von Tangentialverbindungen innerhalb der Stadt und zwischen Stadt und Umland als vordringlich an. Diese Linien sollten möglichst als Straßenbahn (bzw. oberirdische Stadtbahn mit Niederflurfahrzeugen) oder im Stadt-Umlandverkehr auch als Regional-Stadtbahn (Zweissystemfahrzeuge zum Einsatz auf dem Eisenbahn- und U-Bahnnetz) ausgeführt werden. Diese Verkehrsmittel sind leistungsfähig genug, um ihre Verkehrsaufgaben in Ergänzung zum bestehenden Netz zu erfüllen. Im Gegensatz zu S- und U-Bahn erlauben sie aber eine kostengünstigere Bau- und Betriebsweise, lassen sich besser in die Stadt integrieren und näher an die potentiellen Fahrgastquell- und zielpunkte heranführen. Nicht zu vernachlässigen ist auch der geringere Aufwand bei der barrierefreien Gestaltung solcher Verkehrssysteme. Der VCD begrüßt daher die Vorschläge der Gutachter zum weiteren Ausbau des Verkehrssystems Straßenbahn in Frankfurt. Nicht geteilt wird dagegen der Vorschlag den Bau der Regionaltangente West als Regional-Stadtbahn zugunsten einer S-Bahnverbindung Rödelheim – Hauptbahnhof – Flughafen – Höchst aufzuschieben.

Auf die einzelnen Maßnahmen wird im folgenden genauer eingegangen.

Teilnetz Straßenbahn

Straßenbahn-Ringlinie

Die von den Gutachtern vorgeschlagene Straßenbahn-Ringlinie ist für den VCD eine wichtige Maßnahme zur Stärkung des Tangentialverkehrs. Da sie alle U-Bahnlinien berührt, bietet sie zahlreiche Umsteigeverbindungen und damit eine Reduktion der durch die radiale Ausrichtung des U-Bahnnetzes bedingten Umwegfahrten bei Fahrtrelationen zwischen den Stadtteilen. Die Ringlinie sollte aber in Fechenheim nicht bereits an der Hugo-Junkers-Straße enden, sondern wie im GVP-Entwurf als Option dargestellt weiter zum Ortskern geführt werden.

➔ **Aufnahme in GVP empfohlen**

Straßenbahnverbindung Oberrad – Preungesheim (Linie 18 A und 18 B)

Die Schaffung einer Nord-Süd-Verbindung im Zuge der Straßenbahnneubaustrecke Preungesheim Ost – Konstablerwache nach Sachsenhausen und Oberrad (18B) bzw. Louisa (18A) ist eine wichtige Verbesserung der Innenstadtverbindung von Oberrad und dem Südteil Sachsenhausens. Notwendig wäre dafür die von den Gutachtern vorgeschlagene Streckenverlegung von der Battonnstraße in die Allerheiligenstraße. Diese Maßnahme würde gleichzeitig zur Aufwertung der Allerheiligenstraße beitragen, die heute vom Autoverkehr dominiert wird. Langfristig wäre auf der

Achse Preungesheim Ost - Lokalbahnstation auch eine Verlängerung der Straßenbahn zur Sachsenhäuser Warte möglich.

Für die Linienführung Preungesheim-Ost – Sachsenhausen - Louisa (18A) hielte der VCD allerdings eine Führung von der Konstablerwache über die Alte Brücke, Walter-Kolb-Straße und Schweizer Straße für besser, um die bisher durch die Linie 14 vorhandene Verbindung zur Schweizer Straße zu erhalten. Die Straßenbahntrasse könnte dabei im Verlauf der Alten Brücke gemeinsam mit dem Autoverkehr geführt werden, wenn durch eine Ampelregelung die Straßenbahn die „Pulkführerschaft“ erhalte, also kurz vor dem Autoverkehr grünes Licht bekäme und auf die Brücke führe. Eine zusätzliche Mainquerung wäre auch für den Fall von Störungen auf der Altstadtstrecke sinnvoll.

➔ **Aufnahme in GVP empfohlen**

Straßenbahnverbindung Heilbronner Straße – Gutleutstraße (Linie 14)

Die vorgeschlagene Verlängerung von der Heilbronner Straße zur Gutleutstraße entspricht einem im VCD/Pro Bahn/BUND-Konzept „Straßenbahn auf neuen Wegen“ (1995) gemachten Vorschlag. Eine solche Verlängerung könnte die Busfahrten der Linie 37 ersetzen und würde zur Aufwertung der Gutleutstraße beitragen.

➔ **Aufnahme in GVP empfohlen**

Straßenbahnverbindung Zuckschwerdtstraße – Höchst Bahnhof (Linie 11)

Die Verbindung zwischen der heutigen Endstelle Zuckschwerdtstraße und dem Bahnhof Höchst ist ebenfalls eine langjährige Forderung des VCD. Wegen der vielfältigen Umsteigemöglichkeiten (S-Bahn, K-Bahn, R-Bahn, Busknoten für den Frankfurter Westen) ist sie einer Führung zum Bolongaropalast vorzuziehen. Aufgrund der unterschiedlichen Erschließung und Funktion stellt die Straßenbahnlinie 11 keinen Parallelverkehr zur S-Bahn dar.

➔ **Aufnahme in GVP empfohlen**

Straßenbahnlinie 12

Bei Realisierung der Ringlinie kann die Straßenbahnlinie 12 zum Zoo verkürzt werden. Sollte zu diesem Zeitpunkt die Maßnahme Verlängerung Heilbronner Straße-Gutleutstraße noch nicht realisiert sein, könnte die Strecke auch als Ersatz der Linie 14 zum Ernst-May-Platz geführt werden. Im westlichen Streckenabschnitt ist eine Trassensicherung zwischen Schwanheim und Leunabrücke dringend angeraten, um die Option zur Schaffung einer Verbindung Schwanheim - Höchst nicht zu verbauen. Voraussetzung dafür wäre aber die Realisierung der Regionaltangente West.

➔ **Aufnahme in GVP empfohlen**

Umwandlung der Linie U5 in eine Straßenbahn (Linie 20)

Der VCD fühlt sich durch den GVP-Ergebnisbericht in seiner Auffassung bestätigt, dass die Stadtbahnlinie U5 in eine Straßenbahnlinie umgewandelt werden sollte. Damit ließe sich die teure und für das Stadtbild problematische Einpassung von Hochbahnsteigen in der Eckenheimer Landstraße verhindern. Diese Hochbahnsteige würden mit einer Höhe von 80 cm und einer Länge von 80 – 105 Metern als Barriere in der Straße wirken. Für die Fahrgäste wäre der Zugang zu den Mittelbahnsteigen mit Umwegen verbunden, da diese nur von den Enden aus betreten werden können. Zudem müssten beim Bau von Hochbahnsteigen aus Kosten- und Platzgründen Stationen, wie bspw. am Versorgungsamt entfallen.

Eine Straßenbahn wäre dagegen nahezu genauso leistungsfähig wie die heutige U-Bahn, da mit den neuen Niederflurwagen auch in Doppeltraktion gefahren werden kann. Zudem ist die Einbindung der heutigen Linie U5 in das Straßenbahnnetz auch aus Netzgesichtspunkten zu befürworten. Sie ermöglicht beispielsweise die Mitbenutzung durch die Ringlinie oder die Verbindung zur neuen Straßenbahn nach Preungesheim Ost (vgl. GVP-Frankfurt Ergebnisbericht Bild 8).

➔ ***Aufnahme in GVP empfohlen***

Haltestelle Konstablerwache und angrenzendes Netz

Die Konstablerwache ist der zentrale Verkehrsknoten für die Innenstadt. Mit der Schaffung einer neuen Straßenbahnverbindung nach Preungesheim Ost gewinnen die oberirdischen Haltestellen weiter an Bedeutung. Ein Ausbau der Haltestellenanlagen ist also nicht nur für die im GVP-Entwurf gemachten Vorschläge Voraussetzung. Auch im Hinblick auf eine Ausweitung des Nachtbusnetzes, das derzeit am Knoten Konstablerwache an seine Grenzen stößt, sollte die Haltestellenkapazität erhöht werden. Die Verlegung der Straßenbahnstrecke zwischen Konstablerwache und Allerheiligentor in den Bereich Allerheiligenstraße und die dortige Anlage von Haltestellen stellt dafür einen verfolgungswerten Ansatz dar. Der VCD plädiert daher dafür, planerische Kapazitäten für diese Aufgabe, anstatt für die Einpassung von U-Bahn-Hochbahnsteigen in die Eckenheimer Landstraße (s.o.) einzusetzen.

➔ ***Aufnahme in GVP empfohlen***

Teilnetz Stadtbahn

Vorschlagsnetz GVP-Entwurf

Verlängerung der U2 bis zum Bahnhof Bad Homburg

Die Verkürzung der Straßenbahnstrecke nach Bad Homburg durch die Umstellung auf Stadtbahnbetrieb im Jahr 1971 stellte eine erhebliche Verschlechterung der Anbindung Bad Homburgs an den Norden Frankfurts dar. Die Verlängerung der Linie U2 zum Bahnhof Bad Homburg ist daher überfällig. Bei der Planung sollte auch die Möglichkeit eines Systemübergangs zwischen der Stadtbahn und der S-Bahnstrecke berücksichtigt werden, um später mittels Zweisystem-Fahrzeugen neue Linienführungen (z.B. eine Verlängerung der Regionaltangente West) zu ermöglichen.

➔ ***Aufnahme in GVP empfohlen***

Verlängerung der U4 bis Seckbach-Atzelberg

Eine Verlängerung der U4 von der Seckbacher Landstraße zum Atzelberg muss als langfristiger Abschluss der U-Bahnlinie U4 gesehen werden. Eine Verlängerung nach Bergen ist auch in Zukunft aus Kostengründen nicht zu erwarten. Für die Bewohner des Atzelbergs stellt eine solche Verlängerung einen Vorteil dar. Dagegen sind für die Bewohner von Bergen Verschlechterungen zu erwarten, wenn die Buslinien (z.B. Linie 43) bereits in Seckbach enden und nicht nach Bornheim-Mitte, als wichtiges Versorgungszentrum, weitergeführt würden.

Auch bezüglich der Kosten wirft das Projekt Fragen auf. Gegenüber den Schätzungen aus dem Jahr 1996, die die Kosten für diese Maßnahmen noch mit 99 Mio. DM (umgerechnet also rd. 50,6 Mio. EUR) ansetzen, scheinen die Baukosten im GVP-Ergebnisbericht mit 27 Mio. EUR relativ niedrig angesetzt. Eine Bewertung, inwieweit diese Differenz durch Vorleistungen zum Anschluss des Betriebshof Ost erklärbar ist, kann hier aber nicht erfolgen.

➔ ***Aufnahme in GVP eingeschränkt empfohlen***

Tieflage der U5 in der Eckenheimer Landstraße

Der VCD lehnt die Verlegung der Linie U5 in Tieflage ab. Diese Maßnahme wäre mit enormen Kosten verbunden. Aufgrund des geringen Nutzens für die Fahrgäste, da die Fahrzeitgewinne durch längere Wege zu den Bahnsteigen kompensiert werden, ist mit zudem mit einem negativen Kosten-Nutzen-Quotienten zu rechnen. Zudem weisen unterirdische Strecken aufgrund Beleuchtung, Lüftung, Reinigung und Betrieb von Rolltreppen/Aufzügen wesentlich höhere laufende Betriebskosten auf. Aufgrund der städtebaulichen Wirkung von Hochbahnsteigen im Straßenniveau spricht sich der VCD für die vorgeschlagene Alternative einer Einbindung der U5 ins

Straßenbahnnetz aus.

Diese Lösung schließt eine U-Bahnanbindung des Europaviertels nicht aus, das durch einen Ast der U4 mit Verstärkerfahrten Konstablerwache-Europaviertel erschlossen werden könnte.

➔ **keine Aufnahme in GVP empfohlen**

Vorschlagsnetz nach 2015

Verlängerung der U 6 vom Ostbahnhof bis Fechenheim

Diese Maßnahme wird vom VCD aus Kosten- und Netzgründen abgelehnt. Eine solche Maßnahme brächte, durch Herausnahme der Straßenbahn aus der Hanauer Landstraße zwischen Ostbahnhof und Ratweg-Kreisel, nur dem Autoverkehr Vorteile. Für die Fahrgäste würde eine Fahrzeitverkürzung einer U-Stadtbahn durch längere Wege zur Haltestelle zunichte gemacht. Zur Verbesserung der Verkehrssituation im Frankfurter Osten hält der VCD die Aufwertung des Regionalverkehrs auf der nordmainischen Eisenbahnstrecke für wirksamer als den Bau einer U-Bahnstrecke nach Fechenheim.

➔ **keine Aufnahme in GVP empfohlen**

Verlängerung der U 7 über Leuchte bis zur Riedschule (Enkheim)

Zur besseren Erschließung Enkheims wird diese Maßnahme begrüßt. In ähnlicher Form wurde sie bereits 1995 im VCD/Pro Bahn/BUND-Konzept „Straßenbahn auf neuen Wegen“ vorgeschlagen.

➔ **Aufnahme in GVP empfohlen**

Verlängerung der A-Strecke vom Südbahnhof bis zur Sachsenhäuser Warte

Die Gutachter attestieren diesem Streckenabschnitt eine „geringe verkehrliche Wirkung“ sowie eine sehr geringe Auslastung von lediglich 7%. Auch der Kosten-Nutzen-Quotienten von 1,08, der zudem nur durch P+R-Plätze an der Sachsenhäuser Warte (die Pendlern aus dem Kreis Offenbach zugute kämen, die statt Öffentlicher Verkehrsmittel das Auto bis zur Stadtgrenze benutzen würden) erreicht würde, ist sehr niedrig. Daher fordert der VCD diese Maßnahme aus dem Gesamtverkehrsplan zu streichen.

Stattdessen könnte der Südfriedhof und die Sachsenhäuser Warte durch eine Straßenbahnlinie entlang der Darmstädter Landstraße angebunden werden.

➔ **keine Aufnahme in GVP empfohlen**

zusätzliche Mainunterquerung (vom Hauptbahnhof in Richtung Niederrad)

Die ursprünglichen Planungen für die D-Strecke als „Universitätslinie“ zwischen Niederursel – Bockenheimer Warte – Hauptbahnhof – Uniklinikum – Schwanheim sind überholt. So wird der Universitätsstandort Bockenheim mittelfristig aufgegeben. Auch bezüglich der Finanzierung gibt es Zweifel an der Realisierbarkeit der Strecke. Für den Streckenabschnitt Hauptbahnhof-Schwanheim prognostizieren die Gutachter aufgrund „der hohen Baukosten und der laufenden Betriebskosten eine Wirtschaftlichkeit, die sehr deutlich unter dem Durchschnitt der bereits eingesetzten Stadtbahnlinien liegt.“ Zudem müssten dann auch die Abschnitte zum Waldstadion und zum Haardtwaldplatz als Stadtbahnlinien ausgeführt werden. Zumindest für den Abschnitt zum Haardtwaldplatz wäre dies nicht möglich und würde eine Verschlechterung der Anbindung von Niederrad bedeuten.

Im Bereich Hauptbahnhof – Niederrad – Stadion (SL 21) steht heute eine leistungsfähige Straßenbahninfrastruktur zur Verfügung, die auch mit Straßenbahnen in Doppeltraktion befahren werden kann. Auch auf den Ästen nach Schwanheim (SL 12) und Haardtwaldplatz (SL 15) ist die Kapazität durch Beschaffung längerer Züge mittelfristig zu steigern, falls dies erforderlich sein sollte. Die südliche Verlängerung der D-Strecke vom Hauptbahnhof nach Schwanheim mit einer zusätzliche Mainquerung ist daher in den nächsten Jahrzehnten nicht notwendig und realisierbar. Deshalb sollte diese Maßnahme ganz aus dem Gesamtverkehrsplan gestrichen werden.

➔ **keine Aufnahme in GVP empfohlen**

Umwandlung der Straßenbahn in der Mainzer Landstraße zur Stadtbahn

Wie die zusätzliche unterirdische Mainquerung (s.o.) ist auch diese Maßnahme in den nächsten Jahrzehnten nicht realisierbar. Seitens des VCD wird keine Notwendigkeit gesehen diese Strecke, wenn auch nur perspektivisch, weiterhin im GVP aufzuführen.

➔ **keine Aufnahme in GVP empfohlen**

Verlängerung der U 5 aus dem Europaviertel nach Westen bis zur Regionalbahn (mit Verknüpfung)

Als Option sollte die Trasse zwischen Rebstock und der Regionalbahnstrecke nach Frankfurt-Höchst gesichert werden, um die Möglichkeit einer Einbindung des Europaviertels in ein Regional-Stadtbahnnetz zu haben. So würde beispielsweise eine direkte Verbindung Europaviertel-Flughafen (über Höchst und Regionaltangente West möglich).

➔ **Aufnahme in GVP eingeschränkt empfohlen**

Stadtbahntrasse vom Industriebhof über Rödelheim zum Gewerbegebiet Sossenheim

Diese Trasse sollte als Option gesichert werden. Für den VCD ist aber die Realisierung der Regionaltangente West, die mittels Buszubringer auch für die Erschließung des Gewerbegebiets Sossenheim genutzt werden kann, vorrangig.

➔ **Aufnahme in GVP eingeschränkt empfohlen**

Regionales Liniennetz

Maßgebend für die Planungen des Regionalen Nahverkehrsnetz sind für den VCD die Aussagen des regionalen Nahverkehrsplan des RMV. Deshalb sieht es der VCD als kontraproduktiv an, wenn im Gesamtverkehrsplan Frankfurt abweichende Planungen, die mit dem Umland nicht abgestimmt sind, enthalten wären. Unabhängig vom regionalen Nahverkehrsplan, der die Planungen im Straßenbahn- und Stadtbahnbereich nicht berücksichtigt, sollte aber die Verlängerung der Straßenbahn ins Stadtgebiet von Neu-Isenburg und nach Dreieich-Sprendlingen sowie ins Stadtgebiet Offenbach nicht aus dem Blick verloren werden. Wie auch der Entwurf zur Fortschreibung des Nahverkehrsplan Frankfurt feststellt (vgl. M_239_2004_AN1, S.82), wird hier vorhandenes Fahrgastpotential nicht ausgeschöpft.

Nordmainische S-Bahn

Die nordmainische S-Bahn stellt in der derzeit geplanten Form keine Lösung der schlechten ÖPNV-Anbindung Maintals dar. Der teure Bau eines Verbindungstunnels zum S-Bahn-Citytunnel ändert nichts an der peripheren Lage der Maintaler Bahnhöfe. Statt der nordmainischen S-Bahn fordert der VCD die weitere Untersuchung einer Kombilösung, bei der Regionalverkehr auf der bestehenden Strecke durch den Einsatz von Triebzügen beschleunigt würde und durch eine Regional-Stadtbahn, die die Stadtteile Maintals und Hanaus direkter anfährt, ergänzt würde.

Kombinierte Regional-/Citytangente West

Der Bau der Regionaltangente West, als direkte Schienenverbindung von Bad Homburg über Eschborn und Frankfurt-Höchst zum Flughafen und weiter in den Landkreis Offenbach ist für den Verkehrsclub Deutschland (VCD) ein wichtiger Bestandteil des Regionalen Nahverkehrsplans des RMV.

Die im GVP-Ergebnisbericht als „Linie 2“ bezeichnete Streckenführung zwischen Bad Soden und Neu-Isenburg stellt eine erste Stufe zur Realisierung der Regionaltangente West dar. In einer zweiten Ausbaustufe sollte aber eine direkte Verbindung zwischen Höchst und der S-Bahntrasse Eschborn – Bad Homburg

geschaffen werden.

Die im GVP-Ergebnisbericht als „Citytangente“ bezeichnete Verbindung ist für den VCD keine Alternative zu dieser direkten Verbindung, da die im Gutachten als „Linie 1“ bezeichnete Strecke weiterhin einen Umweg über den Frankfurter Hauptbahnhof macht. Der Ergebnisbericht lässt die Frage, welcher Zeitverlust durch das dabei notwendige Kopfmachen und Durchqueren des Gleisvorfelds am Frankfurter Hauptbahnhof entstünde, unbeantwortet.

Zur Entlastung des Citytunnels der S-Bahn ist für den VCD aber während der HVZ die Führung von S-Bahnen vom Westbahnhof über die Messe unter Umfahrung des Hauptbahnhofs zum Flughafen denkbar.

Zusätzliche Haltepunkte

Der Vorschlag für zusätzlicher Haltepunkte an der Regionalbahnstrecke zwischen Hauptbahnhof und Höchst wird vom VCD begrüßt. Weiterhin ist die Realisierung bereits beschlossener aber im Ergebnisbericht nicht erwähnter S-Bahnhaltepunkte (z.B. Ginnheim) sicherzustellen.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Beurteilung will sich im Wesentlichen darauf beschränken, die Empfehlungen des GVP-Ergebnisberichts an den Leitlinien zur Lokalen Agenda 21 (Nachhaltige Stadtentwicklung) zu messen, die Ende 1999 als für die Stadt Frankfurt am Main verbindlich beschlossen wurden. In diesen Leitlinien der Agenda 21 heißt es in der Präambel zum Thema Verkehr:

- „Verkehr beeinträchtigt (...) das Wohlbefinden der Menschen und den ökologischen Haushalt. Nachhaltige Verkehrsentwicklung (..) bietet eine Mobilität an, die ausreichend Platz und Raum zum Wohnen und Leben und genügend Naturressourcen lässt.“

und speziell zum MIV:

- „Die Verkehrskonzepte Frankfurts werden in enger Kooperation mit der Region entwickelt.“
- „Nicht mehr benötigter Straßenraum wird anderen Funktionen zugeführt, und autofreie bzw. verkehrsberuhigte Gebiete werden (...) ausgedehnt bzw. neu geschaffen.“
- „Moderne Verkehrslenkungssysteme optimieren den Individualverkehr.“

Der allgemeine Teil des GVP-Ergebnisberichts („Planungsphilosophie und Ziele“) versucht eine damit vergleichbare Prioritätensetzung. Er legt das Hauptaugenmerk darauf,

- „soviel [MIV-]Verkehr wie möglich zu vermeiden oder auf [den Umweltverbund] zu verlagern (...)
- den verbleibenden [MIV-]Verkehr so umwelt-, sozial- und stadtverträglich wie möglich abzuwickeln.“

Auch die anschließend formulierten Ziele sind ähnlich gewichtet – so etwa die als dringend erkannte Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr.

Außerdem ist von drei denkbaren Zukunftsszenarien dasjenige unterstellt, bei welchem dem MIV im Stadtgebiet am entschiedensten entgegengetreten wird.

Zur erstgenannten Leitlinie gehen wir davon aus, dass die Kooperation mit der Region erfolgt.

Die zweite Leitlinie findet sich am klarsten in der Maßnahme zur Sperrung der Hauptwache für den MIV repräsentiert. Ob im Zusammenhang mit Umfahrungsmaßnahmen (wie in Unterliederbach etc.) solche Umwidmungen geplant sind, ist nicht ersichtlich und lässt sich daher nur erhoffen. Einschränkend ist natürlich zu Umfahrungsprojekten zu sagen, dass damit häufig neue Schadstoff- und Lärmteppiche entstehen und zusätzlicher Landschaftsverbrauch erfolgt, was dem in der Präambel zitierten Ziel widersprechen würde. Es muss also eine sorgfältige

Abwägung erfolgen.

Die dritte Leitlinie kann man bei einigem gutem Willen in der Entscheidung für das restriktivste Zukunftsszenario wiedererkennen. Konkret dienen diesem Ziel die Maßnahme zum direkteren Anschluß der westlichen Entwicklungsgebiete an die A5, die Förderung der City-Logistik mittels Errichtung von drei Güterverkehrszentren (GVZ) am Stadtrand, der Ausbau des Anwohnerparkens und des P+R-Verkehrs sowie evtl. einige der genannten Umfahrungsmaßnahmen.

Als kontraproduktiv gegenüber der in der LA 21 geforderten Nachhaltigkeit sind aber die Ausbau- und Beschleunigungsprojekte Mainbrücke Ost, Entlastung der Hanauer Landstraße und Alleenspange Adickesallee-A661 (sowie der als bereits vorhanden unterstellte Riederwaldtunnel) zu beurteilen. Kontraproduktiv deshalb, weil sie mit Sicherheit verkehrserzeugend wirken werden, senken sie doch den Verkehrswiderstand auf den betreffenden Durchfahrtrouten erheblich. Letzteres gilt u.U auch für die Umfahrungsprojekte.

Abschließend ist festzuhalten, dass der gesamte GVP vermutlich durch die jüngste Entwicklung der Verkehrsgesetzgebung (Stichwort Feinstaubrichtlinie) überholt ist. Die im GVP anvisierte Zählung des MIV dürfte dafür bei weitem nicht ausreichen.