

Straßen für alle 2.0



Masterplan Verkehr Frankfurt22

Inhalt

1 Vision 2030	4
2 Verkehr 2030	6
Die Stadt hat viele Pläne, nur kein Konzept – Wir haben eines	
3 Wir brauchen Tabubrüche	6
4 Zustände	8
▪ Fußverkehr	
▪ Radverkehr	9
▪ Kfz-Verkehr	10
5 Vision 2030 -	12
Stadtverkehr mit menschlichem Antlitz	
5.1 Straßen für alle –	
Integrierter Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr	
5.2 Enorme Anstrengungen im Bereich des Umweltverbundes	18
Vervierfachung des Regionalverkehrs	
Steigerung des ÖPNV-Binnenverkehrs	
Radverkehr	
Fußverkehr	
5.3 ÖPNV	20
U-Bahnpläne unbezahlbar und nicht mehr zeitgemäß	
Vorschlagsnetz Tram 2030	
1. Stadtwald-Line	22
2. Goethe-Line	24
3. Stadtschreiber-Line	26
4. Europa-Line	28
5. Circle-Line	30
6. River-Cross-Line	32
7. Main-Line	34
8. Rödelheim-Line	36
9. Ebert-Line	38
10. Uni-Line	40
11. West-Line	42
12. Höchst-Line	44

13. Vilbel-Line	46
14. East-Line	48
15. Versöhnungs-Line	50
16. Alleenring-Line	51
Umbau Tramknoten	52
6 Kostenvergleich	
7 Abkürzungen	53

1 Vision 2030

Vor beinahe 15 Jahren stellten wir für Frankfurt unsere erste Vision eines Verkehrs mit menschlichem Antlitz vor: „Straßen für alle“ mit der Vision 2015. Weniges wurde tatsächlich von der Stadtregierung umgesetzt. Einiges ist vage geplant. Doch das meiste blieb Vision. Durch keinerlei Professionalität gebremste Verkehrsdezernenten lösten sich ab und hatten stattdessen hauptsächlich alte Kamellen parat: Riederwaldautobahn, Straßenbau, teure U-Bahnen und als Sahnehäubchen lobpreist man inzwischen einen vom obersten Verkehrsminister aus dem Ärmel gezogenen Fernbahntunnel, ein neues Milliardengrab.

Doch die Zeit ist knapp. Der Tanz ums Goldene Kalb Auto kann ein jähes Ende finden. Die Klimakatastrophe rückt immer näher und die Jugend ist aufgewacht, sie rebelliert.



Radverkehrsinitiativen geben wichtige Anreize, erzwingen von der autogerechten Stadtregierung Zugeständnisse. Doch das reicht nicht.



Es ist Zeit für eine Visionen 2.0

Und wir von Frankfurt22 haben eine solche Vision. Die Vision eines Stadtverkehrs mit menschlichem Antlitz. Sie ist keine abstrakte Utopie, sie ist machbar.

Binnen zehn Jahren könnte unsere kleine Großstadt wirklich lebenswert sein. Ein Eldorado der Urbanität, in der sich alle Menschen frei und ungehindert bewegen können. Diese Vision ist machbar. Aber man muss es anpacken. Hier und jetzt. Es ist allerhöchste Eisenbahn!

2 Verkehr 2030

Die Stadt hat viele Pläne, nur kein Konzept – Wir haben eins, ein Gesamtkonzept. Die Initiative Frankfurt22 springt hier in die Bresche.

Wir machen Lösungsvorschläge in einem integrierten Verkehrskonzept, das alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt und des Umlandes berücksichtigt, das die wirkliche Verbesserung von Lebensqualität zum Ziel hat und das Klimaschutz, Luftreinhaltung und Gesamtverkehrsplanung vernünftig und bezahlbar koordiniert. Eine Vision Zero, ohne Verkehrstote. Dazu ist ein grundsätzlicher Wandel in der Verkehrspolitik notwendig. Keine Verkehrswende, sondern eine Verkehrsrevolution, auch und gerade in Frankfurt.

3 Wir brauchen Tabubrüche

Es gibt so gut wie keinen Menschen, der nicht für die Förderung des öffentlichen Personenverkehrs ist. Seit 60 Jahren predigen Politiker aller Farben den Ausbau des ÖPNV. Seit über 60 Jahren hat dies zu einer massiven Zunahme des Anteils der Autos (Modal Split) am Verkehr geführt.

Wir behaupten:

- Für den ÖPNV wurde in Frankfurt bislang zuviel Geld falsch ausgegeben
- Das Auto ist in Frankfurt weitaus höher subventioniert (in Frankfurt mit ca. 150 Mio. €/Jahr) als der ÖPNV
- Im motorisierten Individualverkehr (MIV) ist Kostengerechtigkeit bitter nötig.

Die bisherige Frankfurter Verkehrspolitik ist gescheitert, weil sie immer noch nach folgender Hierarchie funktioniert:

- Massive Förderung des Autoverkehrs
- Kaum minder massive Förderung des superteuren U-Bahn-Baus
- Aller Beteuerungen zum Trotz: Vernachlässigung der Tram
- Vernachlässigung der Busse
- Immer noch: Vergraulen des Fahrrads

- Stärkste Einschränkung der Fußgänger
- Weitere Milliardengräber (Fernbahntunnel)

Eine geistig moralische Wende steht an.

Die Verkehrspolitik ist danach folgendermaßen geordnet:

- Massive Förderung der Fußgänger
- Nicht minder massive Förderung des Fahrrads
- oberirdische Optimierung der Frankfurter Bahnhöfe und ihrer Zuläufe
- Starke Förderung der preiswerten und modernen Tram
- Aufbau eines kombinierten O-Bus/Akku-Bussystems
- Einstellung des U-Bahnbaus (Ausnahme: oberirdische U 4-Verlängerung)

4 Zustände

Fußverkehr

„Ein Mensch, der zu Fuß geht, ist verdächtig.“

Jean Cocteau (1928)



Die natürlichste Art sich fortzubewegen ist das zu Fuß gehen. Der Vorteil des Fußgängerverkehrs ist seine maximale Spontaneität und Flexibilität und die äußerst geringe Verletzungsverursachung. Gleichwohl wurde in den letzten Jahrzehnten durch die Motorisierung und den gigantischen Straßenbau die Fußgängergeschwindigkeit halbiert. Fußgänger leben weitaus gefährlicher als Autofahrer. Ursache aber sind die Autofahrer. Fußgänger haben keine durchgehende Fahrbahn zur Verfügung, sie müssen immer die Fahrbahn des motorisierten Individualverkehrs (MIV) queren, der dort absoluten Vorrang hat. Sie müssen Spalier stehen. Der Straßenraum gehört immer noch dem Auto. Ohne Querung kann ein Fußgänger allenfalls um den Block gehen. Durch diese Trennung, durch die Missachtung des Fußgängers und der problemlosesten und harmlosesten Verkehrsart, ist der Stadtraum im Wesentlichen seines ursprünglichen Urbanen verlustig gegangen.

Diese Trennung muss aufgehoben werden. Die Fußgängerzonen in Frankfurt müssen ausgeweitet, neue in den Stadtteilen geschaffen und miteinander durch

hochgestellte Zebrastreifen verbunden werden. Wir wollen die Stadt für den Fußgänger zurückerobern.

Radverkehr



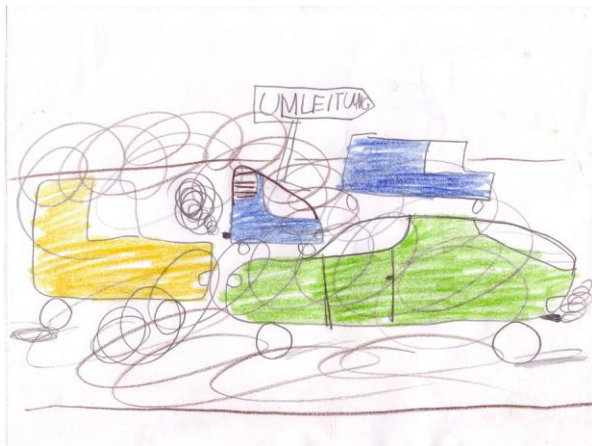
Radfahren ist in der EU mehrfach gefährlicher als Auto zu fahren, ja zu Fuß zu gehen. Es ist ein Irrtum, dass den Fußgängern weggenommen Radwege Radfahren sicherer machen. Im Gegenteil, an Kreuzungen und Einfahrten erhöht sich sogar nachweisbar die Unfallgefahr. Die Fußgänger, schwächste Verkehrsteilnehmer werden so durch das Rad gefährdet.

Auch bloße farbliche Abmarkierungen von Radspuren im Fahrbahnraum nutzen wenig. Einzig eigene geschützte Radfahrstraßen (Protected Bikelanes) zu Lasten des MIV, die ganze Stadt querende Vorfahrts-Radstraßen, Kreuzungsentschärfungen, die Erlaubnis nebeneinander radzufahren und flächendeckende Verkehrsberuhigung garantieren die Sicherheit des Velobennutzers. Seit unserer letzten Vision hat sich hier einiges getan. Radfahrinitiativen haben den renitenten autogerechten Stadtvätern und -Müttern Zugeständnisse abgetrotzt. Doch das ist noch zu wenig. Das Rad (und das Pedelec) muss das Vorrechtsfahrzeug auf den Frankfurter Straßen werden. Kinder müssen gefahrlos ihren Kindergarten, ihre Schule und ihren Hort erreichen können. Hat das Rad Raum, diszipliniert sich dieser Verkehr von selbst. Wir wollen den Straßenraum auch und gerade für das Fahrrad zurückgewinnen.

Kfz-Verkehr – Motorisierter Individualverkehr (MIV)

„Die Straßen und Plätze in unseren historisch gewachsenen Städten dienten jahrhundertlang dem Leben und Aufenthalt der Menschen. Sie waren Ort der Kommunikation. Der Autoverkehr hat diese Funktion teilweise zerstört. Plätze und Straßen sind zugeparkt, Hauptverkehrsstraßen sind für den Menschen kaum noch überquerbar. Der Verkehr in den Innenstädten belastigt Fußgänger, Geschäftsleute und Anwohner der Innenstädte mit Lärm und Abgasen.“

CDU-Bundesgeschäftsstelle 1999



Kfz-Verkehr ist in der Regel asozial. Er produziert Dreck-, Lärm, Verletzte und Tote in gigantischer Zahl. Er frisst unglaubliche Flächen und mordet noch immer unsere Städte. Seine Kosten sprengen alle Grenzen.

Verkehrswissenschaftlern zur Folge sind 80-85 % des Autoverkehrs einer Großstadt ersetzbar durch Fuß-, Rad-, ÖPNV und Bahn, dem so genannten Umweltverbund.

Frankfurt boomt, die Bevölkerungszahl Frankfurts wird in den nächsten Jahren weiter anwachsen.

Junge Menschen betrachten Autofahren nicht mehr als Muss. Die traditionell fußläufig stark vertretenen Alten nehmen zu und werden verstärkt Ziel der Autolobby und des Autokartells. Die Zunahme der Motorisierung lässt nach, stoppt aber nicht, kommt es nicht zu massiven Eingriffen.

Das Privat-Auto muss weg. Fridays for Future, Sand im Getriebe und Extinction Rebellion, sagen dem Kfz den Kampf an. Wir bieten Lösungen an.

Auf weiteren Neustraßenbau muss verzichtet werden, da dieser nur unnötig Verkehr induzieren und vor allem in die Stadtrandlagen pressen würde (Europaviertel, Gutleut und Gallus, Östliches und Nordöstliches Frankfurt).

Massive CO₂-Reduktion ist angesagt. Außerdem sind die EU Grenzwerte zur Luftreinhaltung bindend und erfordern Taten. Der Lärm und die Feinstaub- wie die Stickstoffdioxidbelastung an den meisten Hauptverkehrs- und Sammelstraßen sind unerträglich.

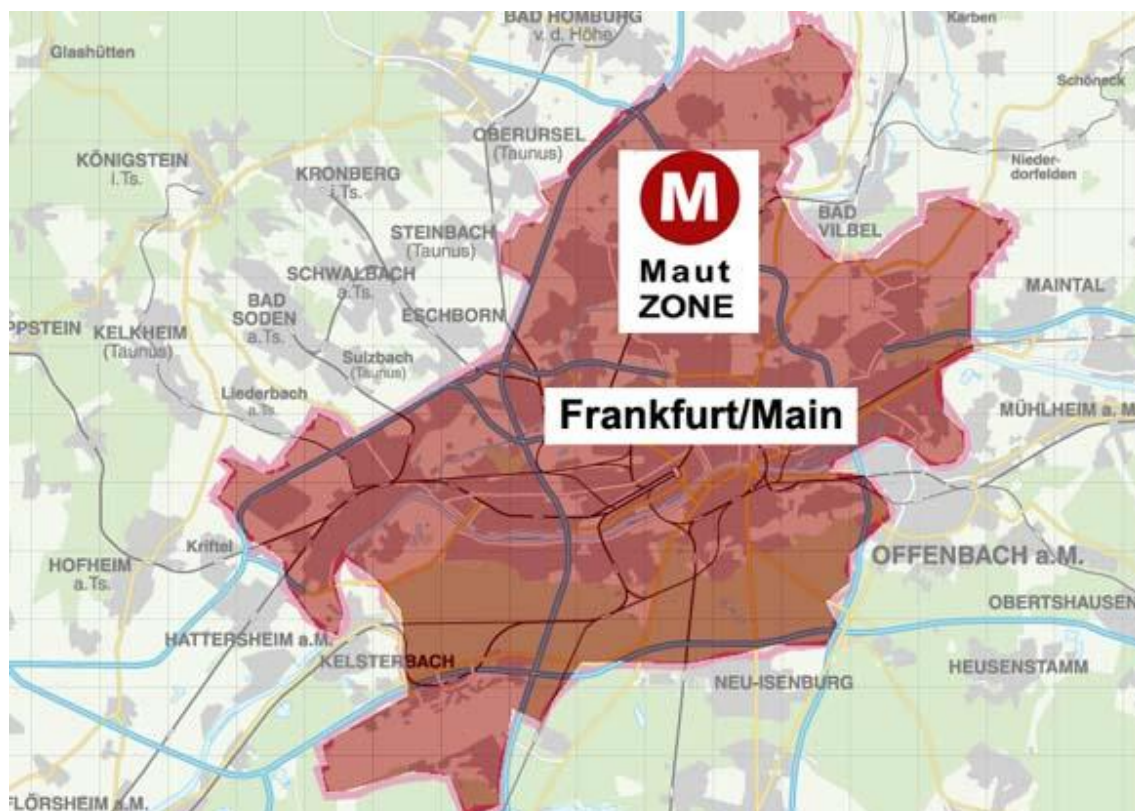
Lebenswert ist das Leben in einer Stadt nur an Straßen mit geringstem Kfz-Verkehr. Das Privat-Auto muss raus aus der Innenstadt und langfristig ganz aus Frankfurt verschwinden. Eine große Aufgabe.

5 Vision 2030 - Stadtverkehr mit menschlichem Antlitz

5.1 Straßen für alle - Integrierter Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr

Parallel zum Ausbau des Fuß- Rad- Regionalbahn- und Tramnetzes, wird der MIV Schritt für Schritt von den städtischen Subventionen befreit.

Um die Kostenwahrheit weiter voranzutreiben und die Stadt und ihre Menschen von Dreck- Lärm- und Unfallgefahren zu schützen, wird die Einfahrt für den MIV mit einer City-Maut belegt. Die Maut gilt nicht nur im Innenstadtgebiet, sondern für den ganzen Stadtraum (RMV-Zone 50)



Sie wird – analog zum RMV-Tarif – für Nicht-Frankfurter bei der Einfahrt- und für Frankfurter bei der Ausfahrt erhoben, um die umliegenden Einkaufszentren auf der Grünen Wiese nicht zu bevorteilen. Die Erlaubnis der Einfahrt wird durch den Erwerb eines entsprechenden Zuschlagstickets am RMV-Automaten erworben – solange automatische Erfassungen noch nicht greifen bzw. zu teuer

sind.

Da der Verkehrsfluss innerstädtisch mit ca. 30 km/h am besten ist und die Verletzungs- bzw. Todesgefahr von Fußgängern und Radfahren bei niedrigem Tempo exponentiell sinkt, gilt Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet (RMV-Zone 50).

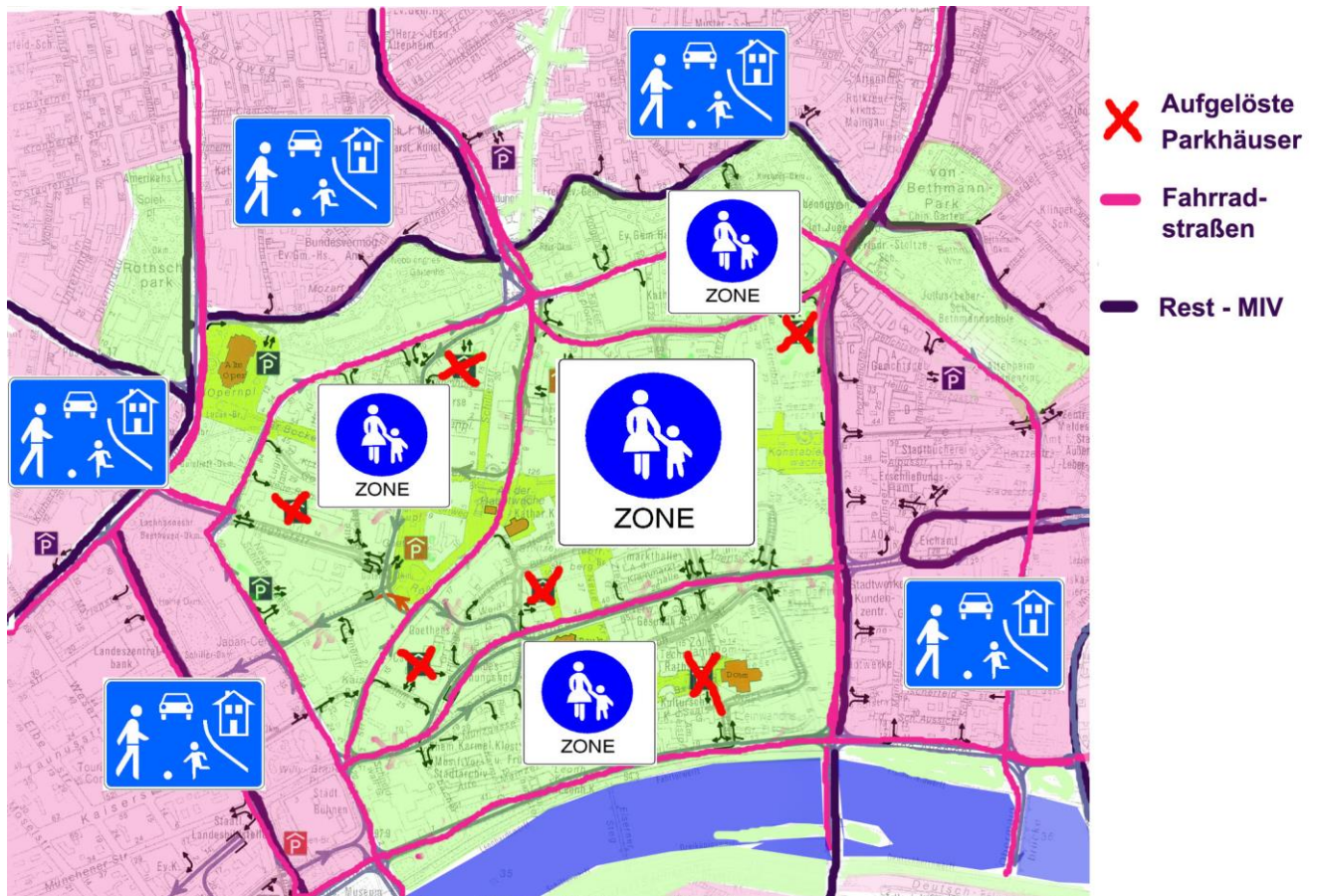
Es genügt die Aufstellung von entsprechenden Schildern an der Stadtgrenze. Ausnahme die Autobahnen im Stadtgebiet: 90 km/h.

Von den derzeit ca. 350 000 Pendlern fahren etwa 250 000 mit dem Auto in die Stadt ein. Dieser unzumutbaren Belastung durch Lärm, Abgase und die damit verbundene Bedrohung der körperlichen Unversehrtheit, muss Einhalt geboten werden. Der Einführung eines 365-Euro-Tickets sollte bald die fahrscheinfreie Benutzung des ÖPNV folgen. Zur Finanzierung werden die Firmen und Betriebe herangezogen, die von der Pendlerinvasion profitieren. Weitere Maßnahmen, wie die Eindämmung der Boden-, Wohnungs- und Mietpreisspekulation, können hier nur erwähnt werden, sind aber primär nicht Teil dieses Verkehrsprogramms..



Zusätzliche bzw. erweiterte Fußgängerzonen (teils mit ÖPNV): Innenstadt bis Mainufer, Museumsufer, Bahnhofsviertel, Bornheim Berger Straße, Bockenheim Leipziger Straße, Sachsenhausen Schweizer Straße, Nordend Oeder Weg, Glauburgstraße, Niederrad Bruchfeldstraße, Höchst Altstadt, Heddernheimer Landstraße, Alt Harheim, Rödelheim Radilostraße, Bergen Marktstraße, Alt Praunheim werden errichtet.

Die Innenstadtfußgängerzone wird massiv ausgeweitet. Die Zonen werden durch hochgeplasterte Zebrastreifen verbunden und unterbrechen so die eingebaute Vorfahrt des Autos.



Die Zahl der Zebrastreifen an den wenigen nicht verkehrsberuhigten Straßen wird vervielfacht. Fußgängerampeln werden aus Kostengründen und zum besseren Schutz der Bürger durch Zebrastreifen ersetzt.

Außerhalb der autobefreiten Kernbereiche (Fußgängerzonen) werden die Stadtviertel mit Ausnahme der Sammelstraßen flächendeckend verkehrsberuhigt (Zeichen 325 StVO). D. h. es gilt maximal Tempo 15 km/h. In diesen verkehrsberuhigten Zonen wird der gesamte Straßenraum für die Fußgänger freigegeben und somit von allen Menschen zurückerobert. Fahrzeugführer und Radfahrer dürfen Fußgänger nicht behindern, oder gefährden. Da diese Straßen zur Regel werden, müssen sie nicht aufwändig umgebaut werden.

Der Rest-MIV wird über die fahrspurreduzierten Sammelstraßen geleitet, wobei die aufgehobenen Fahrspuren dem Radverkehr zur Verfügung gestellt werden, welche vom MIV abgegrenzt, dort schneller als 15 km/h fahren dürfen (z.B. Umwidmung des inneren Anlagenrings zur Radfahrstraße – MIV nur zweispurig auf dem äußeren Anlagenring). Diese Fahrspuren werden zu einem Fahrradschnellstraßennetz verbunden, das die ganze Stadt radial und tangential durchkreuzt. Innerhalb des verkehrsberuhigten Bereiches werden Sammelrouten des Radverkehrs als Vorfahrtsstraßen ausgewiesen. Ein Fahrradabstellanlagennetz wird erstellt, die Radwegbenutzungspflicht Entfällt und die Busstreifen sind generell für den Radverkehr freigegeben.

Darüber hinaus: Zusätzliche Ausweisung von Sonderfahrstreifen für Linienbusse. Installierung eines O-Busnetzes (Trolleybusse) in der ganzen Stadt, mit Kleinbatterie für Netzlücken und automatische Kopplungen an die Oberleitung.

Abmarkierung/bauliche Separierung von Schienenstrecken im Straßenraum, Rasengleise. Flächendeckende, absolute Vorrangschaltung für den ÖPNV. Gehalten wird nur an Haltestellen und bei Gefahr.

Mehrmalige Brechung des mehrreihigen Kfz-Verkehrs auf dem Alleenring durch für Radler durchlässige Abpollerung einer Spur, um den Druck von hinten auffahrender Kfz zu nehmen (Protected Bikelane).

Einige Sammelstraßen im Kernbereich werden als MIV-Straßen völlig aufgelassen (Innerer Anlagenring, Berliner Straße, Nördliche Mainuferstraße, Kennedyallee, Große Eschenheimer, Börsenstraße, Große Gallus Straße) und teilweise in Fahrradstraßen verwandelt, das Mainufer komplett begrünt.

Der Parkraum ist stark reduziert, die Bewirtschaftungskosten erfahren entsprechend der Kostenwahrheit (teure Innenstadtflächen) und der Reduktion von Subventionen eine entsprechende Erhöhung. Zahlreiche Parkhäuser und Tiefgaragen werden aufgelöst und anderen Zwecken (z. B. Einzelhandel) zugeführt. In der Kernstadt als Übergang Quartiersgaragen für Anwohner. Komplettes Parkverbot auf allen Gehwegen. Beseitigung von zahlreichen Parkplätzen, stattdessen geschützte Radspuren.

Das Parken selbst wird nur auf wenigen gekennzeichneten Flächen erlaubt und von der Stabsstelle Sauberes Frankfurt überwacht. In einem weiteren Schritt (bis 2040) ist dann das Parken im Straßenraum komplett untersagt.

Die Stellplatzabgabe wird in eine Nahverkehrsabgabe umgewandelt.

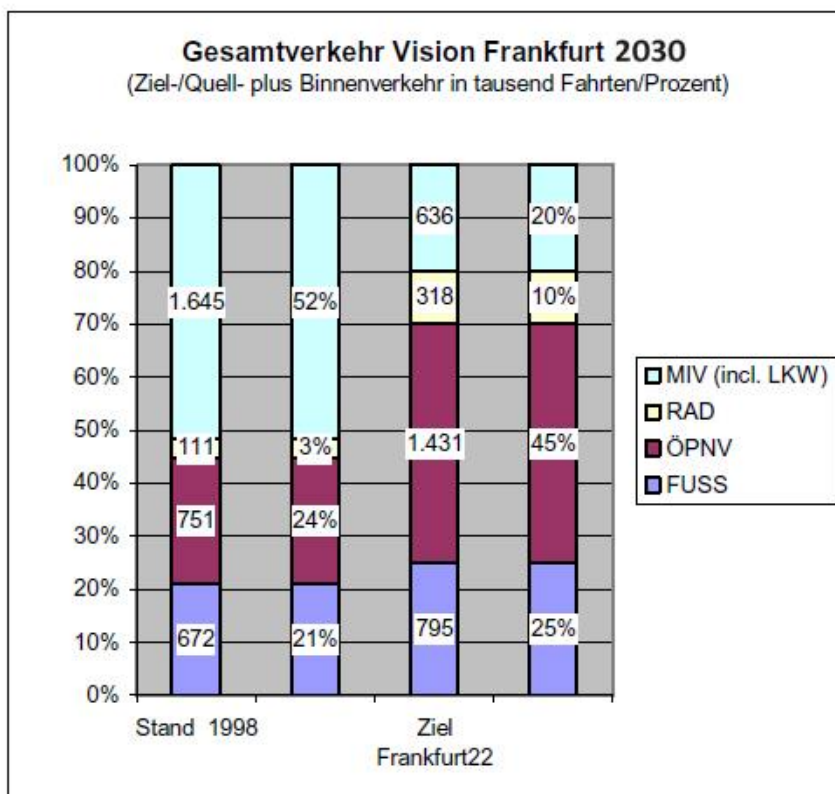
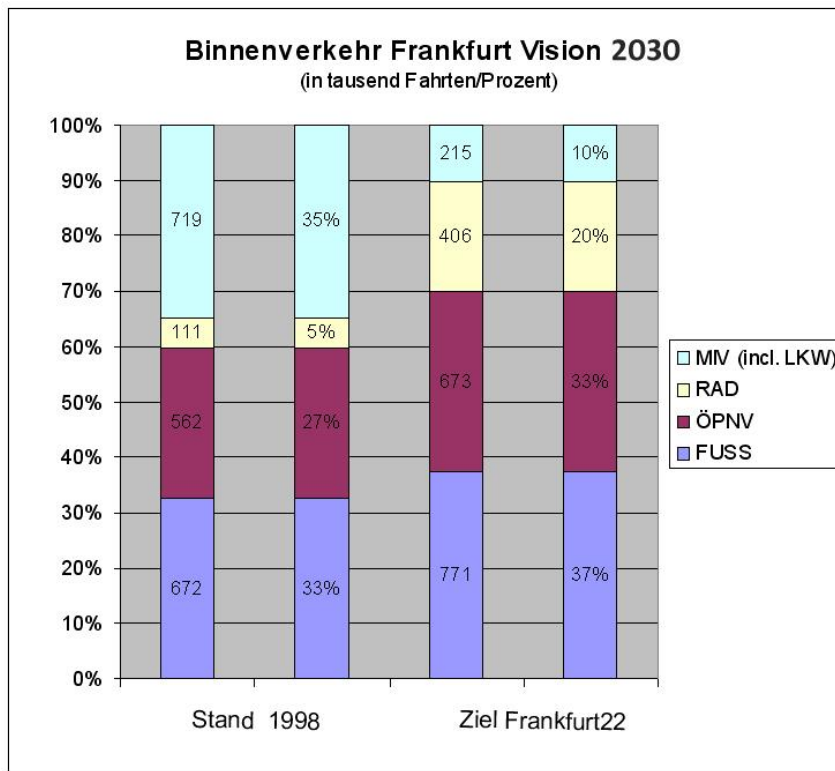
Sie wird zusammen mit den Maut- und Parkeinnahmen, zum Ausbau des Fuß-Rad- und des oberirdischen ÖPNV-Verkehrs verwendet. Im Zuge des Subventionsabbaus für den MIV werden auch diese Mittel Schritt für Schritt dem Umweltverbund zugeführt. Die Straßenplanungskapazitäten werden auf den Ausbau der Umweltverbundstruktur (Tram, Rad, Fuß) ausgerichtet.

Um vor allem die Stadtbereiche außerhalb des Alleenringes (Bockenheim, Eckenheim, Eschersheim, Seckbach, Bergen, Bornheim, Ostend, Sachsenhausen, Gutleut, Gallus Hausen) vor Dreck, Lärm und Blech zu schützen, sind, wo irgend möglich, die radialen Einfallstraßen in die Gründerzeitviertel der Stadt, um mehrere Fahrspuren zu reduzieren. Gleiches gilt für Straßen auf denen neue Straßenbahnen (Stadtbahnen) verkehren. Es ist hierzu auch nötig, die A 66 im Riederwald/Enkheimer Wald inklusive des euphemistisch als „Riederwaldtunnel“ bezeichneten Autobahndreiecks bis zur Abfahrt Maintal-Bischofsheim rückzubauen.

Zudem werden auch in diesen Stadtteilen um die Fußgängerzonen herum flächendeckend verkehrsberuhigte Zonen (15 km/h, Aufhebung der Vorfahrt des Autos, starke Parkraumreduzierung) ausgewiesen.

Der Güterverkehr wird über Citylogistik (LKW-Zulieferverkehr) und einen Ausbau der Hafenbahn und Gütertransportsysteme für Tram und S-Bahn abgewickelt. Neue Stadtteile werden autobefreit angelegt und an den ÖPNV angeschlossen.

Folgender Modal-Split wird angestrebt:

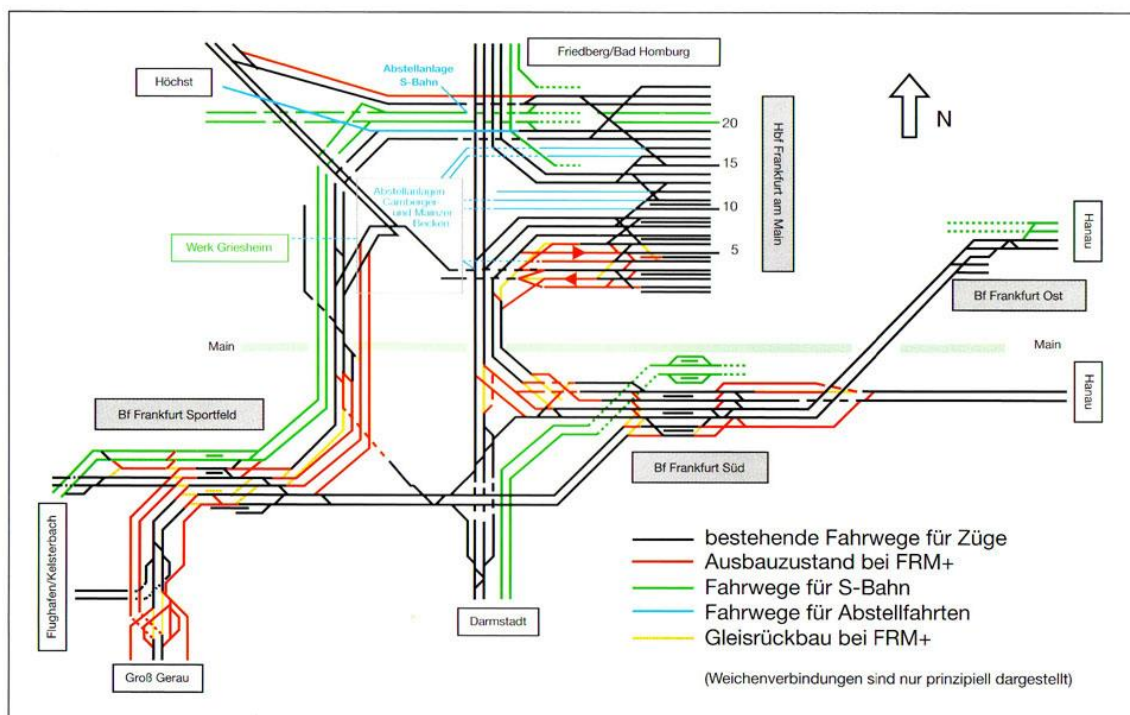


5.2 Enorme Anstrengungen im Bereich des Umweltverbundes.

Nahezu Vervielfachung des Regionalverkehrs

Für den Ziel- und Quellverkehr heißt das ein Regionalzugsystem für die ganze Region mit hoher Kapazität und hohem Takt. Ein Interregio-System und die Takt- und Kapazitätsverdichtung der S-Bahn wäre nötig.

Auf einen Fernbahntunnel wird verzichtet, stattdessen der südöstliche Zulauf über den Südbahnhof zum Hauptbahnhof, wie in RheinMainPlus (2003) vorgesehen, beschlossen und verwirklicht.



Endzustand Kopfbahnhof

Die Optimierung des Frankfurter Hauptbahnhofes ohne Fernbahntunnel (RheinMainPlus 2003)

Wir fordern diesen Konsenzplan von 2003 umzusetzen.

Der Rest des Tunnelgeldes fließt dann in den Ausbau des Tram- und Trolleybusnetzes.

Die oberirdische Optimierung des Hbfs, seines Vorfeldes (neue Niederräder Brücke) und aller seiner Zulaufstrecken und Knoten (Stadion, Hanau, Kinzigtal) müsste dringend vorangetrieben, West-, Süd- und Ostbahnhof von ihrer Kapazität, ihrer Infrastruktur her und von ihrer Anbindung an den ÖPNV und den Rad- und Fußverkehr optimiert und städtebaulich neu gestaltet werden. Der ländliche Anschlussraum ist mit modernen, formschönen, leisen und leistungsfähigen Regionalbahnen/Triebzügen hochvertaktet (Vorbild Schweiz), die Schieneninfrastruktur auch dort erheblich erweitert. Daran anschließt sich ein engmaschiges, vertaktetes Bus- und Trolleybussystem als Feinverteiler.

Steigerung des ÖPNV-Binnenverkehrs

Stadtnah für den Ziel- und Quellverkehr und innerstädtisch ist ein Optimaler Tramausbau vorgesehen, da die Tram das urbane Verkehrsmittel der Zukunft und weil sie betriebstechnisch und kostentechnisch optimal einsetzbar ist. Die Tram ist mit Fußgängerzonen, verkehrsberuhigten Bereichen durchaus verträglich. Sie ist wo immer möglich separat auf Rasengleisen geführt, leise und schnell. Hier müsste im Binnenverkehr die Leistungsfähigkeit um 40% gesteigert werden.

Radverkehr

Der Radverkehr hat auch in Frankfurt stark zugenommen, hätte aber künftig, da nicht mehr lebensgefährlich sondern spaß- und gesundheitsfördernd, innerstädtisch ähnliche Steigerungsraten wie der ÖPNV im Ziel-/ und Quellverkehr, er würde sich nahezu vervielfachen.

Fußverkehr

Der Fußverkehr, der im Binnenverkehr eine wesentliche Rolle spielt, würde durch die Umgestaltung des Stadtraumes automatisch (um ca. 50 %) anwachsen. Es ist nachgewiesen, dass zusammenhängende Fußgängerflächen die Reichweite des Fußgängerverkehrs enorm ausweiten und dessen Reisegeschwindigkeit verdoppeln. Fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen ohne lästiges Queren der MIV-Fahrbahn und ist dabei ebenso wichtig, wie die Aufhebung der eingebauten Vorfahrt des MIVs. Lebensqualität und urbanes gesundes Leben würden enorm steigen, die Käfighaltung der Kinder könnte

aufgehoben werden, der Straßenraum als Raum für Menschen wäre wieder gewonnen. Stadtplanung hätte wieder einen Sinn.

5.3 ÖPNV

U-Bahnpläne unbezahlbar und nicht mehr zeitgemäß

Auf den weiteren Ausbau der U-Bahn (mit Ausnahme der Stadtbahnanbindung der U 4 nach Ginnheim) wird verzichtet.

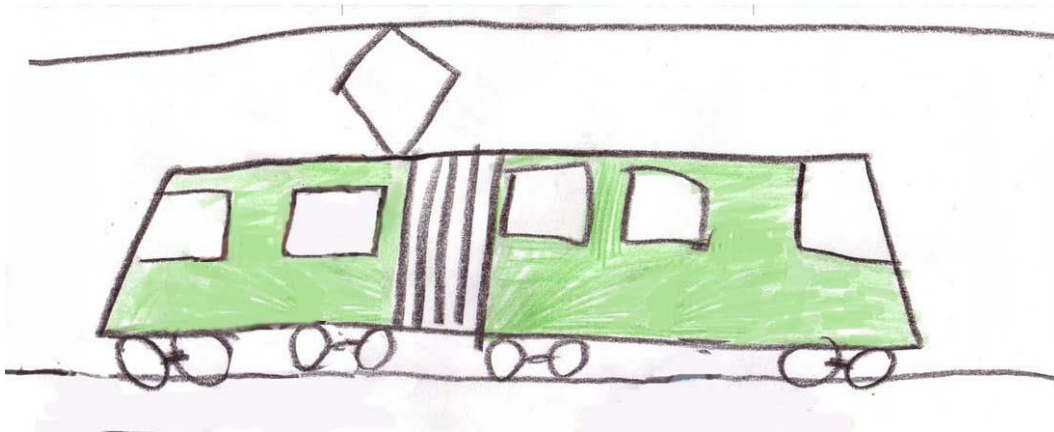
U-Bahnen sind grundsätzlich im Bau und Unterhalt 10-mal teurer als Straßenbahnen, aber im Verhältnis dazu kaum leistungsfähiger. Somit wird auch die mehrfach geprüfte unrentable U-Bahn-Anbindung des Sachsenhäuser Berges durch die x-te in Auftrag gegebene Untersuchung keinen positiven Effekt erkennen lassen. Eine Tram schafft hier die bestmögliche Anbindung.

Eine einzige oberirdische Stadtbahnlinie wird von uns vorgeschlagen: Die vom Frankfurter Berg zum Offenbacher Hauptbahnhof (Ost-Tangente)

Im S-Bahnnetz sind noch wenige Verbesserungen machbar. Zwar ist die seit Jahrzehnten geplante Nordmainische S-Bahn unglücklich und saust an wichtigen Siedlungsgebieten vorbei, jedoch ist sie nicht mehr zu verhindern und kann nur optimiert werden. Die Verlängerung der S-Bahn über Offenbach nach Hanau Hbf weiter nach Heldenbergen würde die Anbindung an die Stockheimer Bahn (die zu elektrifizieren ist) verbessern. Überhaupt müsste der Zulauf Hanau/Hanau Hbf modernisiert und optimiert werden. Ein vergessener Bahnhof.

Eines der Hauptprojekte für eine autobefreite Innenstadt und später Stadt ist der Ausbau des Tramnetzes

Hier muss gelten: Moderne, aber bewährte Low Cost-, statt unentwickelter High-Tech-Fahrzeuge. Koppelungen/Doppeltraktionen müssen weiterhin möglich sein. Sparsame Trassierungen, keine verschwenderischen Kurvenradien, Mitbenutzung von Autobridgen und Straßen an Engstellen. Absoluter Vorrang für die Tram vor dem Auto. Lärmschutz durch leise Fahrzeuge, Rasengleise und getrennte Fahrbahnen, wo immer möglich.



1. Stadtwald-Line

Verlängerung der Tram-Verbindung Gartenstraße - Mörfelder Landstraße nach Neu Isenburg ins Zentrum

Begründung:

Nach Jahrzehnten wurde diese Verbindung endlich vor wenigen Jahren gebaut. Sie schafft einen direkten Anschluss vom Hauptbahnhof Frankfurt nach Neu Isenburg, Allerdings fehlt noch die Fortführung ins Zentrum von Neu Isenburg an die geplante Endhaltestelle der Regionaltangente West. Auch die CDU ging einst von einer hohen Sogwirkung für Pendler aus.

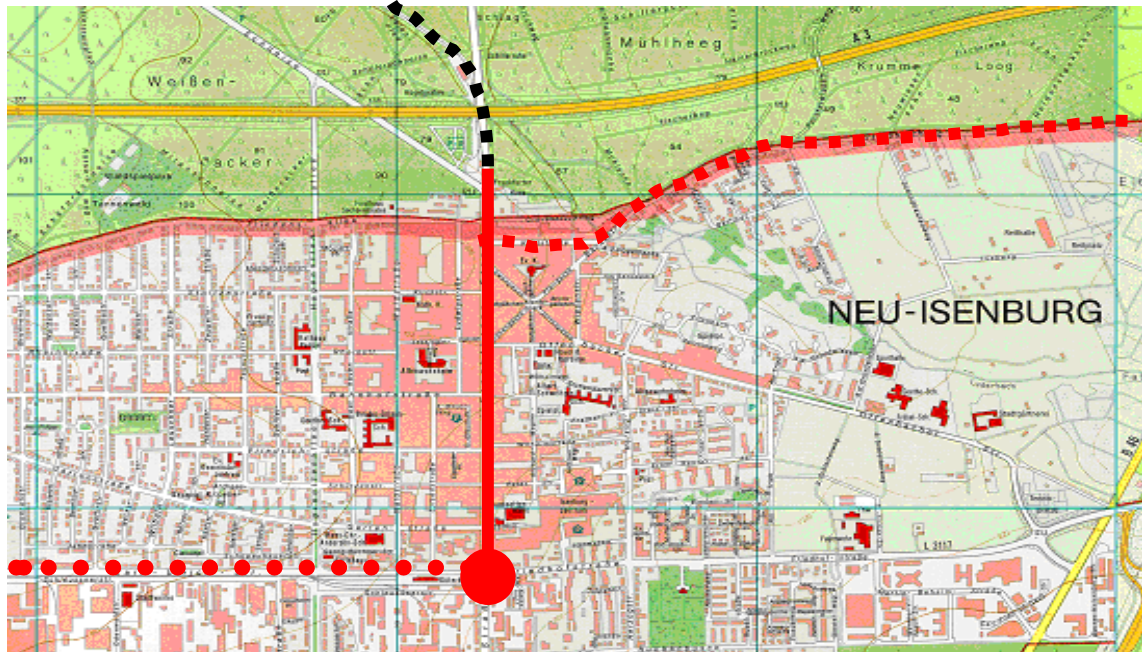
Befürchtungen die Verbindung Louisa Südbahnhof könnte ausgedünnt werden, erwiesen sich als unberechtigt.

Kosten:

18 Mio. €

Reduktionsmaßnahme MIV:

Rückbau einer Fahrspur der Stresemannallee zwischen Kennedyallee und S-Bahnstation Stresemannallee



- ■ ■ ■ ■ Bestehende Trams — Ausbaustrecke
 ● Verknüpfung · · · · · Geplante RTW ■ ■ ■ ■ ■ RTO (Masterplan)

2. Goethe-Line

Konstabler – Alte Brücke – Gartenstraße Plus Alte Brücke – Lokalbahnhof – Sachsenhäuser Warte – Goetheturm

Begründung:

Diese Verbindung von der Innenstadt ins bevölkerungsreiche Sachsenhausen wird das Straßennetz deutlich entlasten.

Zwischen Konstabler Wache und Hainer Weg verkehren schon seit Jahr und Tag zwei Buslinien (30 und 36) die voll ausgelastet sind. Linie 30 sogar als Gelenkbus. Dies ist teuer und umweltschädlich. Eine Tram könnte die Kapazität beider Linien mehr als ersetzen. In Anbetracht des Wohnungsbaugebietes am Henninger Turm und der Freizeitanlagen Neuer Goetheturm und Scheerwald, wäre eine Tramlinie ideal. Zudem würden schlecht angebundene Gebiete Sachsenhausens (Walter Kolb-Str. – Affentor) mit der Tram angefahren.

Kosten:

19 Mio. € zur Gartenstraße

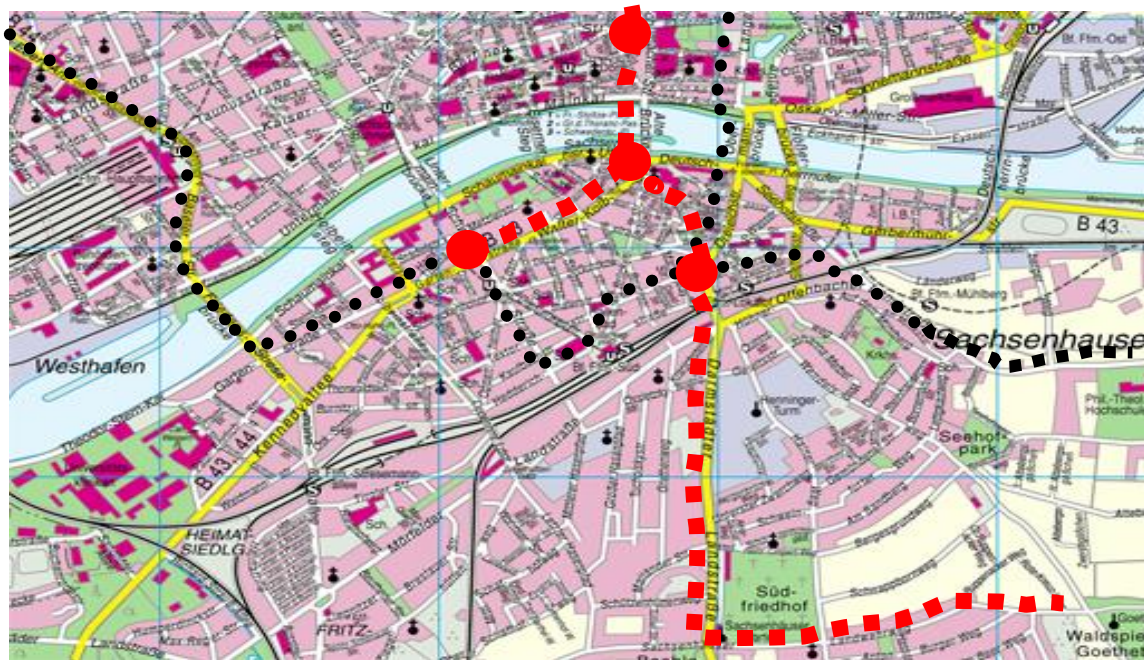
20 Mio. € zum neuen Goetheturm

Kostenersparnis gegenüber U-Bahn-Sachsenhäuser Warte:

Bis zu 250 Mio. €

Reduktionsmaßnahme MIV:

Rücknahme von Fahrspuren auf der Alten Brücke, in der Walter-Kolb-Straße und in der Darmstädter Landstraße



- • • • • Bestehende Linien
- ■ ■ ■ ■ Neue Linien
- Verknüpfungspunkte

3. Stadtschreiber-Line

Verlängerung der Straßenbahn vom Prüfling über Wilhelmshöher Straße ins Zentrum von Seckbach und dann mit Verbindung zur alten Trasse nach Bergen hinein

Begründung:

Bergen und Seckbach sind katastrophal ans ÖPNV-Netz der Stadt Frankfurt angebunden. Entsprechend asozial beherrscht der Kfz-Verkehr die Stadtteile.

Eine Tramlinie die beide Orte mit der Stadt verbindet, würde zu einer deutlichen Reduktion des MIV (dies betrifft nicht nur Pendler) führen und machte alle Planspiele mit Ortsumgehungen und gleichzeitiger Zerstörung des Naherholungsgebietes Lohrberg unnötig. Der Lohrberg wäre wieder in einem Rutsch von der Stadt aus erreichbar, zumal eine U-Bahn-Verlängerung unvernünftig und unbezahlbar wäre.

Kosten:

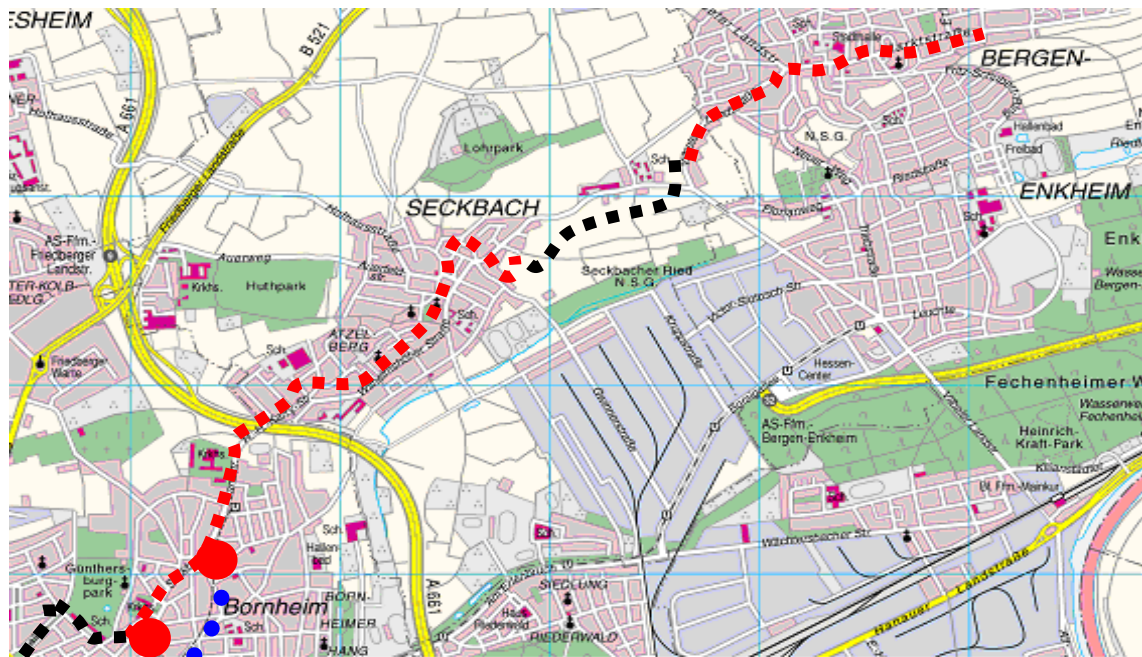
40 Mio. €

Kostenersparnis gegenüber U-Bahn-Bergen:

Bis zu 500 Mio. €

Reduktionsmaßnahme MIV:

Straßenverengung in der Wilhelmshöher und Vilbeler Landstraße. Fußgängerzonen in Ortskernen von Seckbach und Bergen



Bestehende Tram-Strecken



Neubaustrecken



Verknüpfungspunkte



Bestehende U 4

4. Europa-Line

Kleine Tramlinie über den Hafentunnel Anbindung des Westbahnhof an die Linie 17 und Verlängerung der 17 über das Rebstockgelände zur Linie 11

Begründung:

Nachdem eine superteure oberirdische Stadtbahn das Europaviertel durchkreuzt, ist die ursprünglich geplante Tramanbindung passé und wieder viel Geld vergraben worden. Doch eine kleine Tram-Ringbahnführung durch den Hafentunnel, die durch wenige Gleise mögliche Anbindung des Westbahnhofes an die Linie 17 und die Verlängerung der Rebstockstraßenbahn zur Mainzer Landstraße und damit zur Linie 11 ermöglicht preiswerte und Autofahrer abziehende Mobilität.

Kosten:

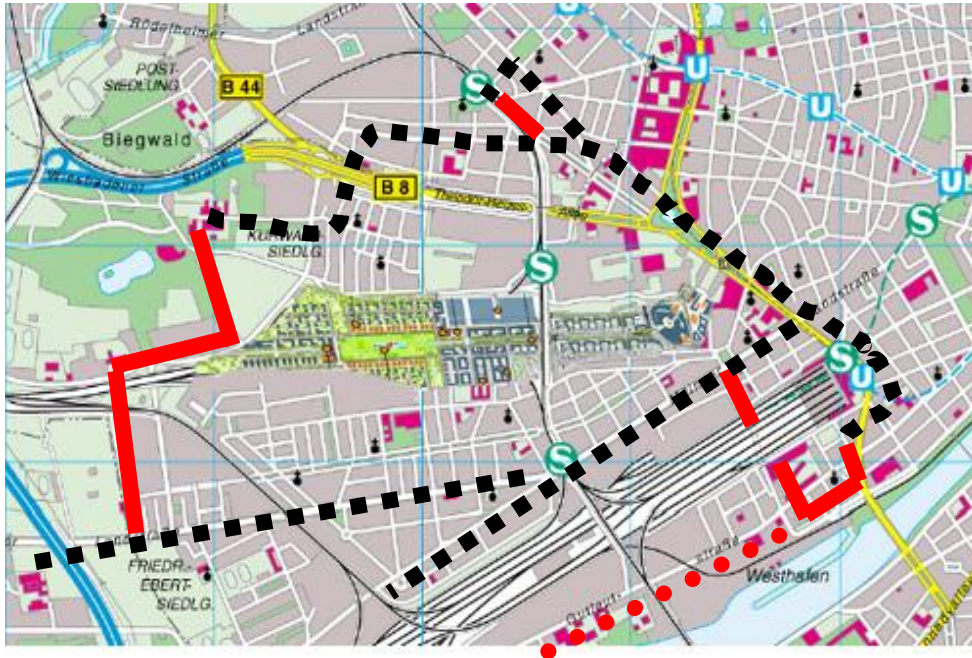
40 Mio. €

Vergeigte Kostenersparnis gegenüber U-Bahn-Europaviertel:

250 Mio. €

Reduktionsmaßnahme MIV:

Grundsätzlich herrscht Tempo 30. Fußgängerstraßen verhindern größere Geschwindigkeiten.



Neubaustrecke



Bestehende Straßenbahnstrecken



Geplante Straßenbahn

5. Circle-Line

Große Tram-Ringlinie um die Stadt

Begründung:

Die Planungsbüro Topp angedachte „halbe“ Ringlinie ist eine der wenigen Lichtblicke im GVP. Sie wird hier aber unter Einbeziehung der East-Line (Regionaltangente Ost - RTO) zur vollen Ringlinie entwickelt, die im Süden Neu Isenburg, im Südwesten Offenbach und im Nordwesten Bergen und Bad Vilbel miteinander verbindet. Überlastete Einfallstraßen können so verkleinert, bzw. verkehrsberuhigt, die tangentialen Wege der Frankfurter und ihrer Nachbarn bedient werden.

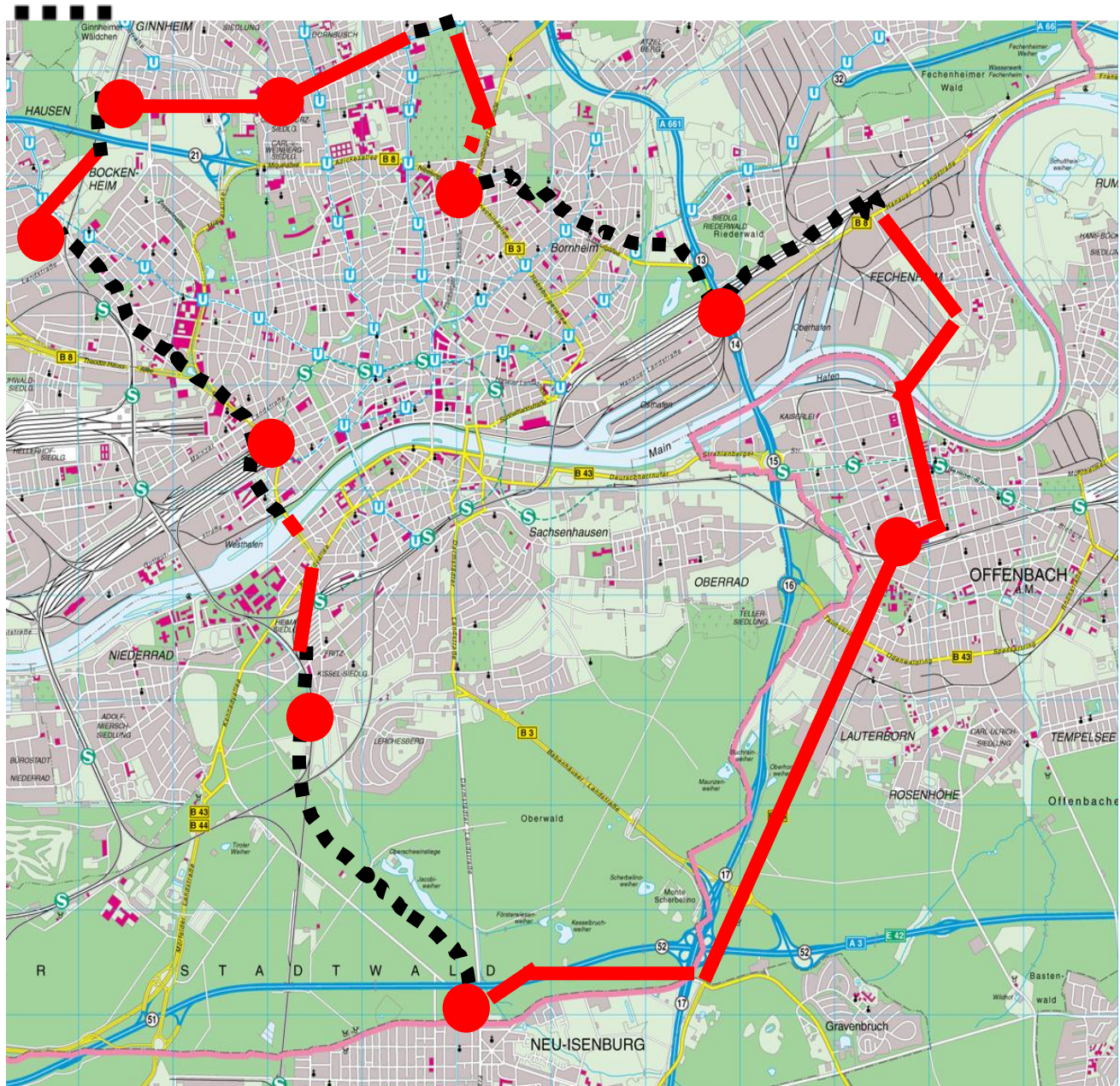
Kosten:

65 Mio. € (ohne RTO)

Reduktionsmaßnahme MIV:

Rücknahme von Fahrspuren in der Ginnheimer Landstraße, in der Schloßstraße, der Wilhelm-Epstein-Straße, Am Dornbusch, Marbachweg und Gießener Straße.

Im Osten: Verkehrsberuhigungen Offenbach. Fahrspurzurücknahme in der Sprendlinger Landstraße und der Kaiserstraße. Ebenso an der Karl-Ulrich-Brücke.



Bestehende Straßenbahn
Neubaustrecke



Verknüpfung

6. River-Cross-Line

Anbindung der jetzigen Linie 12 über Fechenheim nach Offenbach

Begründung:

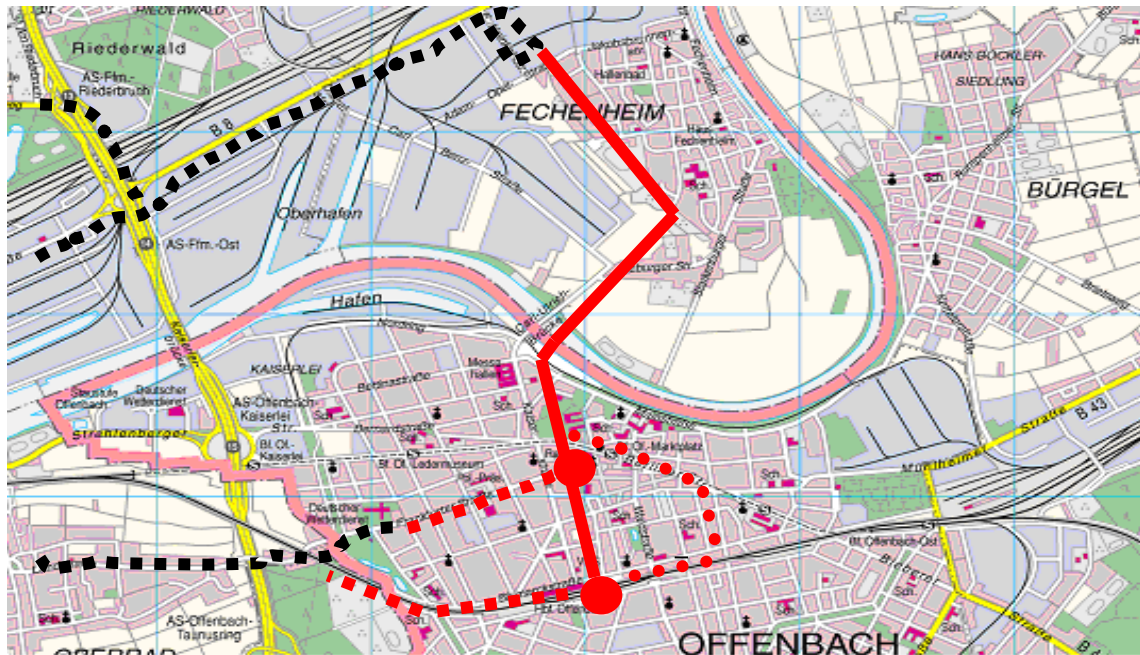
Im Osten Frankfurts fehlt eine Nord-Süd-Verbindung zwischen Frankfurt und Offenbach. Die River-Cross-line wäre eine Vorstufe zur East-Line (oder RTO) und ein Teil der Ringlinie. Ein großer Teil des vagabundierenden Nord-Süd MIVs könnte hier aufgesaugt werden.

Kosten:

20 Mio. - Siehe auch East-Line (RTO)

Reduktionsmaßnahme MIV:

Verkehrsberuhigungen in Fechenheim und Offenbach. Fahrspurzurücknahme an der Karl-Ulrich-Brücke.



- • • • • Bestehende Linien
- ■ ■ ■ ■ Restaurierung
- Neue Strecke
- • • • • Alternativtrassen
- Verknüpfungspunkte

7. Main-Line

Zweite Tram-Stammstrecke auf bestehender Hafenbahn

Begründung:

Jahrelang wurden Stadtbahn und U-Bahn-„Lösungen“ untersucht. Studie auf Studie folgte. Und herauskamen kümmerliche Kosten/Nutzen-Werte. Auch die nordmainische S-Bahn fährt künftig an den Siedlungsschwerpunkten vorbei.

Eine zweite Tram-Stammstrecke könnte jedoch mittels einer Akku-Tram auf der Hafenbahn eröffnet werden. das scheint sogar mancher Verkehrsdezernent begriffen zu haben. Eine spätere Elektrifizierung plus Anschluss an das DB-Netz mit Zweisystemwagen wäre denkbar

Kosten:

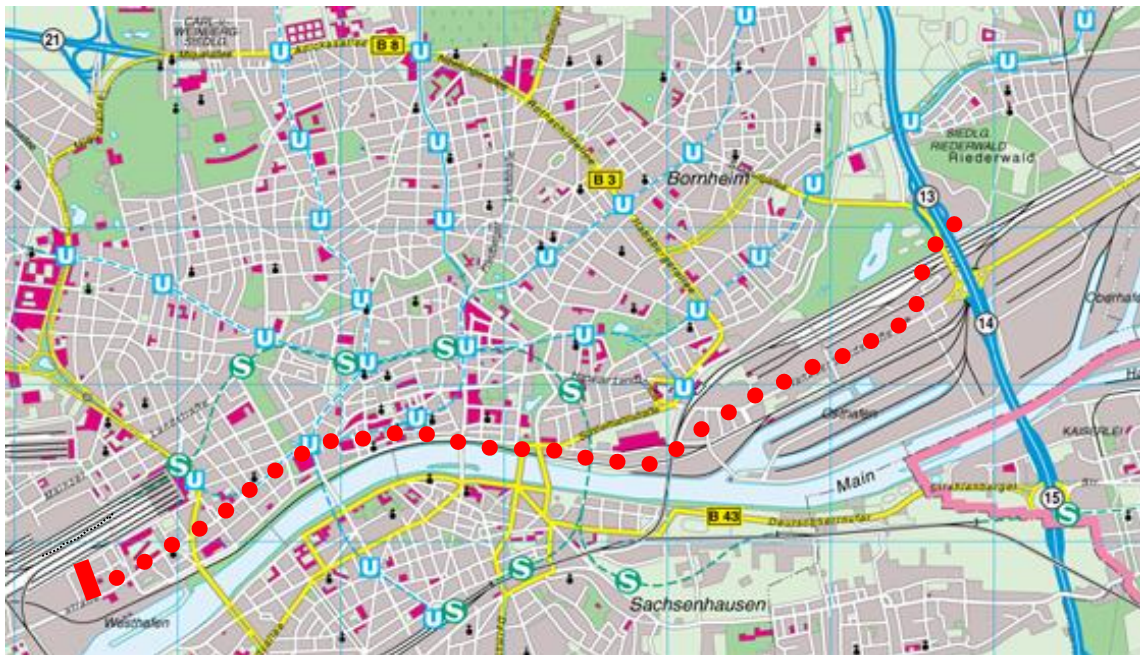
13 Mio € (Anschluss und Ausweichstellen Hafenbahn, ohne Elektrifizierung)

Vergeigte Kostenersparnis gegenüber S-Bahn:

350 Mio €

Reduktionsmaßnahme MIV:

Fahrspurverengung in der Hanauer Landstraße. Rückbau EZB-Brücke.
Verkehrsberuhigung im Ostend. Grünflächenrückgewinnung.



Bestehende Hafenbahn



Neubaustrecken im Gutleut (wenige Meter)

8. Rödelheim-Line

Tram über Schloßstraße (z. Zt. Betriebsstrecke) und Rödelheimer Landstraße nach Rödelheim Bahnhof, weiter nach Höchst über Sossenheim

Begründung:

Durch den Abbau der Tram-Linie nach Rödelheim in den 70er-Jahren des vorigen Jahrhunderts, wurde eine attraktive Verbindung von der Frankfurter Innenstadt über Bockenheim nach Rödelheim aufgegeben, die weder durch die S-Bahn, noch durch die Buslinie 34 ausreichend ersetzt wird. Mehrfach wurden schon Verbesserungen angemahnt. Eine optimale Lösung ist erforderlich. Die Betriebsstrecke in der Schloßstraße kann genutzt, die Stadtbahnhaltestelle Industriehof, genauso wie der Rödelheimer Bahnhof verknüpft werden. Gleichzeitig ist die Strecke über Sossenheim an die RTW ausbaubar.

Kosten:

38 Mio. € (Industriehof bis Bhf. Rödelheim)

40 Mio. € (Bhf. Rödelheim bis Bhf. Sossenheim)

Kostenersparnis gegenüber U-Bahn:

Bis zu 700 Mio. €

Reduktionsmaßnahme MIV:

Fußgängerzonen und Verkehrsberuhigung in Rödelheim und Sossenheim



- • • • • Bestehende Linien
- Neue Strecke
- Verknüpfungspunkte
- • • • • Bestehende U-6/7

9. Ebert-Line

Tram ins Gutleutviertel und Anbindung an die Linien 11 und 21

Begründung:

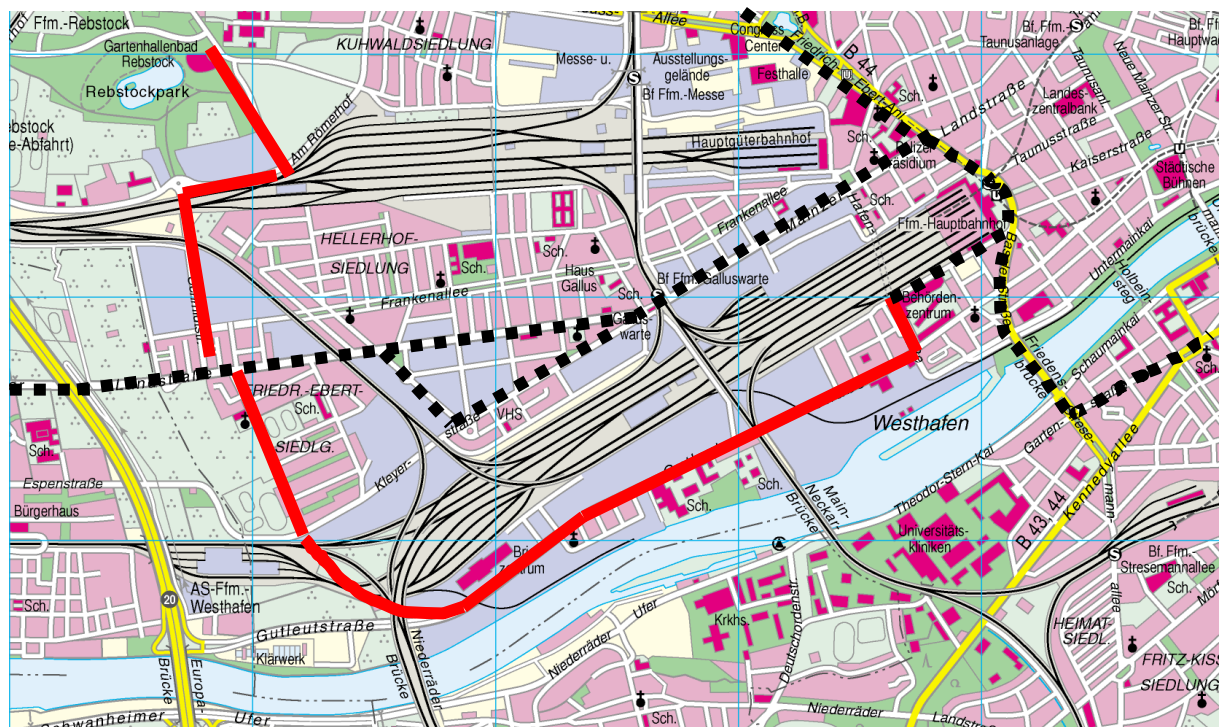
Die Entwicklungsgebiete Westhafen und Ebert-Siedlung werden an den Hbf und die Innenstadt angeschlossen. Asphalt und Dreckschneisen des MIV, wie die geplante City-Westtangente für Pendler und Spaßfahrer werden unnötig.

Kosten: 30 Mio. €

Kostenersparnis gegenüber U-Bahn: Bis zu 380 Mio. €

Reduktionsmaßnahme MIV:

Fahrspurrücknahme Gutleutstraße. Verkehrsberuhigung im Gutleut-Viertel.



■ ■ ■ ■ ■ Bestehende Linie

■ ■ ■ ■ ■ Neubaustrecke



10. Uni-Line

Tram vom Platz der Republik zur Uni (Altes „IG-Farben-Gebäude“) und weiter über zur geplanten Ring-Tram bzw. durchs Holzhausenviertel zur Eckenheimer Landstraße

Begründung:

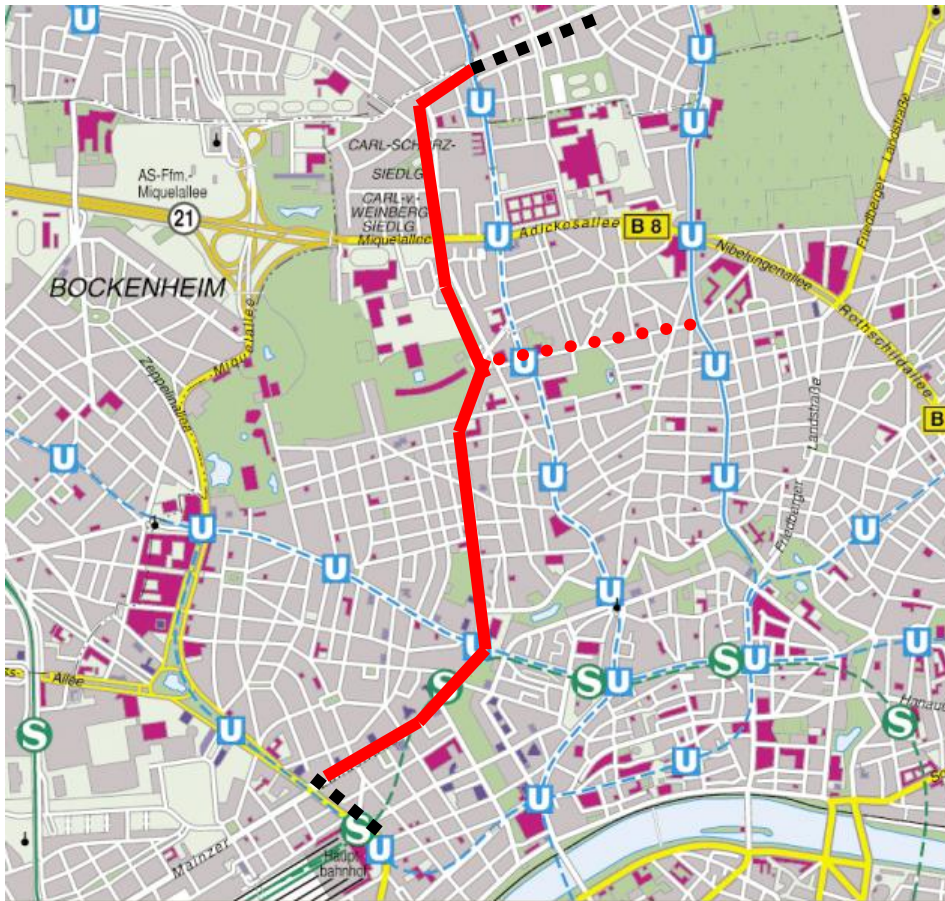
Anbindung des dichtbesiedelten Wohn- und Geschäftsbereiches am Reuterweg und der Uni im „IG-Farben“-Poelzig-Bau. Attraktive, bisher fehlende Verbindung von Bahnhof, Opernplatz und Uni. Hohes Fahrgastpotential. Sogwirkung auf MIV/Pendler/Studenten. Eine umwegliche Anbindung durch die U 4 ist so nicht erforderlich. Am Dornbusch stößt sie dann auf die geplante Ringbahnstraßenbahnstrecke und kann auf dieser fortgeführt werden. Alternativ: Eine dritte Ost-West-Tram-Verbindung würde eine leistungsfähige urbane Querachse durch das Nordend (Linien 19 und 20) und mittels der Betriebstrecke in der Glauburgstraße bis zur Friedberger Landstraße (Linie 18) schaffen.

Kosten:

40 - 45 Mio. €

Reduktionsmaßnahme MIV:

Reduktion von Fahrspuren in der Mainzer Landstraße und im Reuterweg. Es entstehen wirkliche Boulevards. Straßencafes mit Arkaden möglich. Abschnittsweise Verkehrsberuhigung.



- ■ ■ ■ ■ Bestehende Straßenbahnstrecken
- Neubaustrecke Straßenbahn
- • • • • Alternativstrecke

11. West – Line

Regionaltangente West (RTW) als Zweisystembahn (Niederflur)

Begründung:

Die Regionaltangente West wurde einst vom Stadtplanungsamt unter anderem mit dem Argument torpediert, in Höchst (Leunastraße) gäbe es Schwierigkeiten einer Stadtbahntrassierung. Dies ist zwar vorgeschoben, kann aber durch eine Zweisystemniederflurbahn behoben werden. Ein solches System ist wesentlich billiger, als eine S-Bahntrassierung und billiger als eine Stadtbahn.

Eine Tram dagegen bräuchte auch durch die Nordweststadt keinen Tunnel und könnte mit den Ästen der Linien 11 und 12 verbunden/kombiniert werden. Die unterschiedlichen Bahnsteighöhen im Flughafen und der Nordweststadt können mit längeren Bahnsteigen gelöst werden.

Kosten:

70 Mio. € (Abschnitt Kelsterbach-Höchst Bhf)

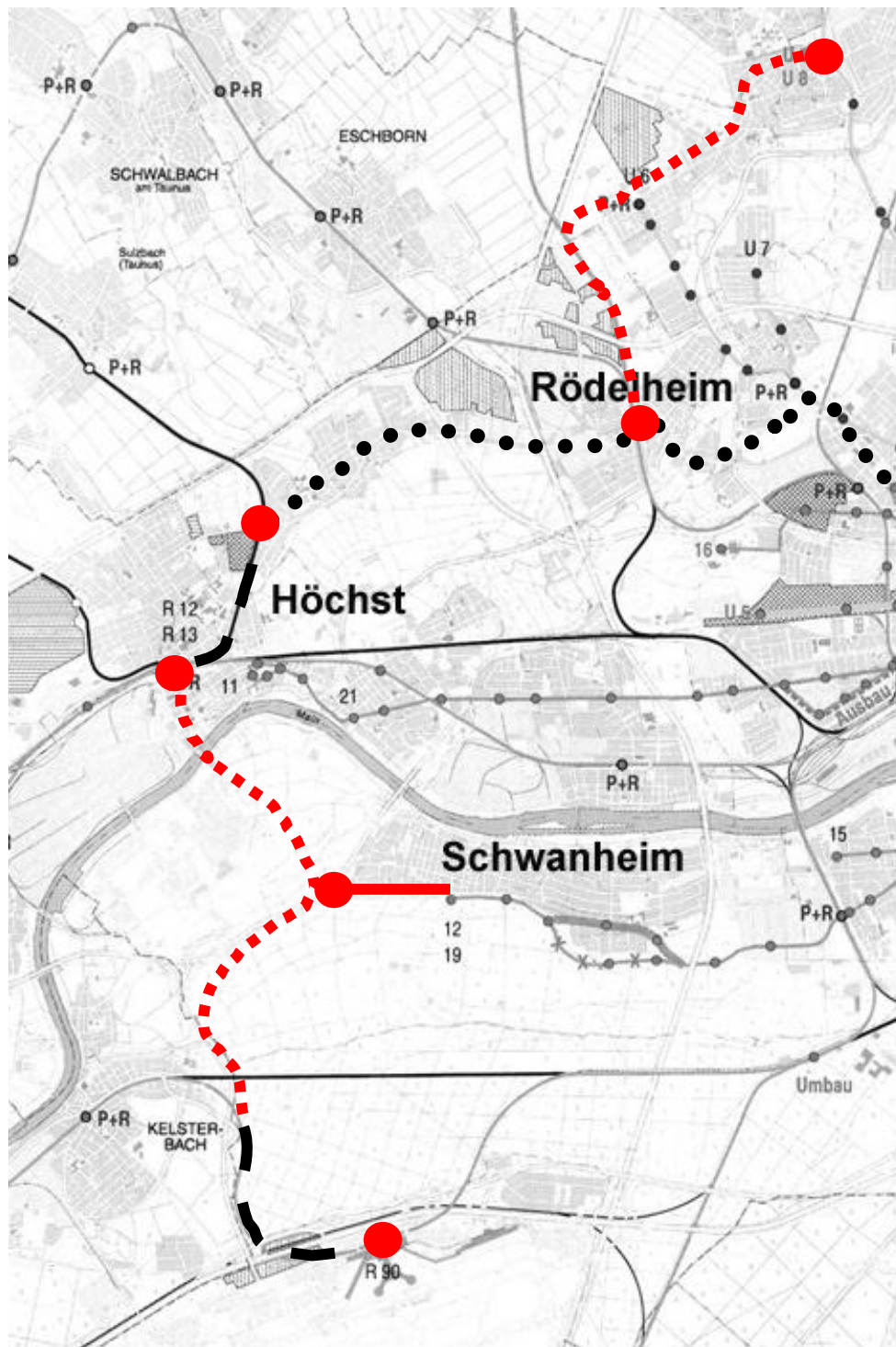
78 Mio € (Abschnitt Sossenheim- Nordweststadt)

Kostenersparnis gegenüber S-Bahn:

280 Mio. €

Reduktionsmaßnahme MIV:

Verkehrsberuhigung in Höchst.



■ ■ ■ ■ Neubau RTW

● ● ● Rödelheim-Line

■ ■ ■ Höchst-Line

— S-Bahn

12. Höchst-Line

**Verlängerung der Linie 12 in Schwanheim bis zur RTW und der 11 in Höchst durch die Stadt (Bolongarostraße) zur RTW.
Fortsetzung nördlich des Bahnhofs nach Unterliederbach (Bahnhof)**

Begründung:

Die Linie 11 in der Höchster Altstadt enden zu lassen, wie im GVP angedacht, ist eine Verschwendung von Ressourcen. Wird sie an die RTW herangeführt, sind bei einem Niederflurausbau Weiterfahrten auf der RTW möglich. Die Höchster Innenstadt ist somit bestens angebunden. Eine Fortführung nördlich bis zum Bahnhof Unterliederbach und dann weiter, wäre machbar. MIV-Reduzierungen in großem Maße sind möglich.

Kosten:

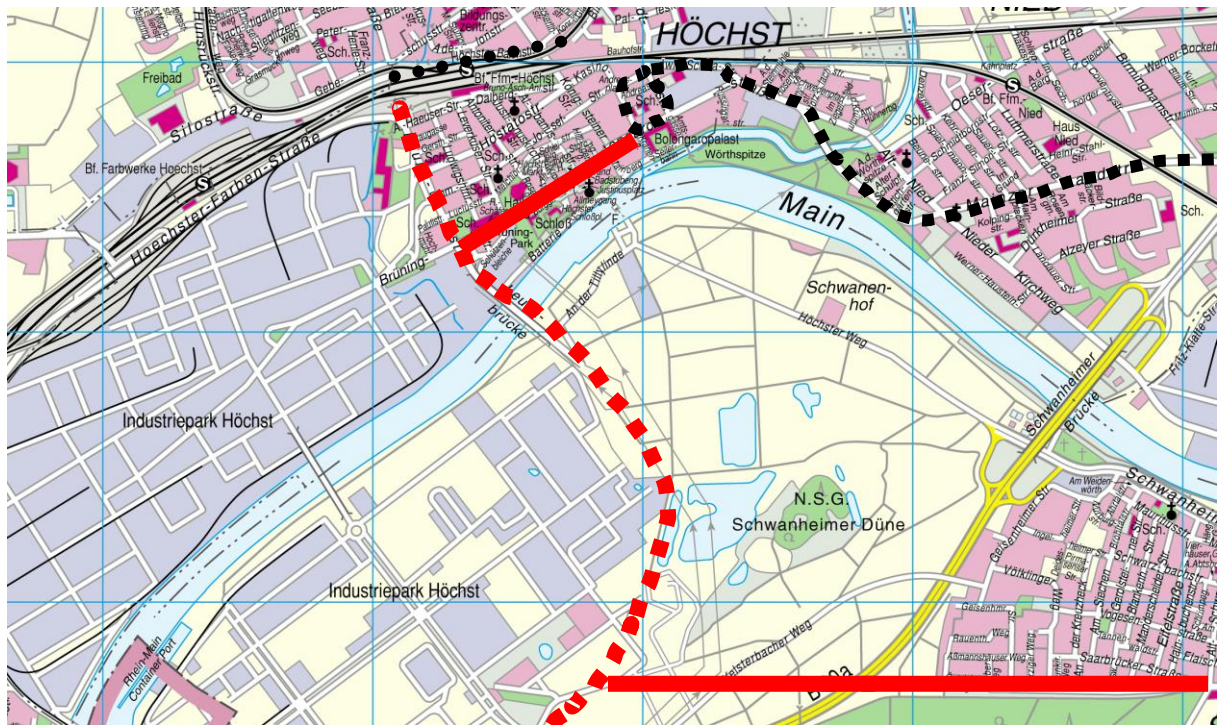
15 Mio. € (Höchst- Bolongarostraße-RTW)

20 Mio. € (Schwanheim – RTW)

15 Mio. € (Fortsetzung nördlich des Bahnhofs/Unterliederbach)

Reduktionsmaßnahme MIV:

Verkehrsberuhigung in Höchst

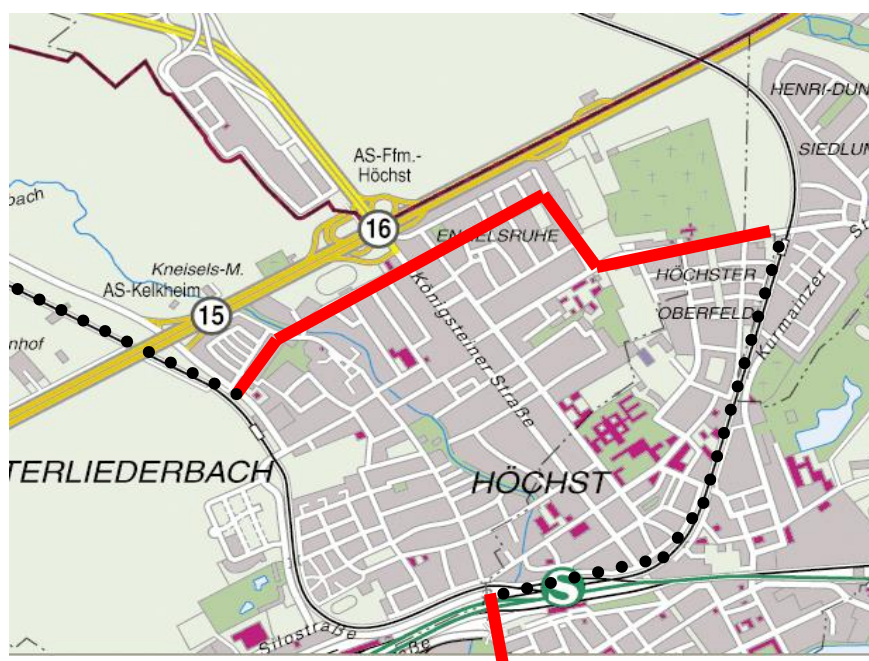


■ ■ ■ ■ Geplante RTW

■ ■ ■ ■ Bestehende Strecke

— Verlängerung 11 und 12

● ● ● ● Fortsetzung Tram auf Bahngleisen
(siehe Karte unten)



13. Vilbel-Line

Tramstrecke von der Friedberger Warte weiter nach Bad Vilbel Hbf

Begründung:

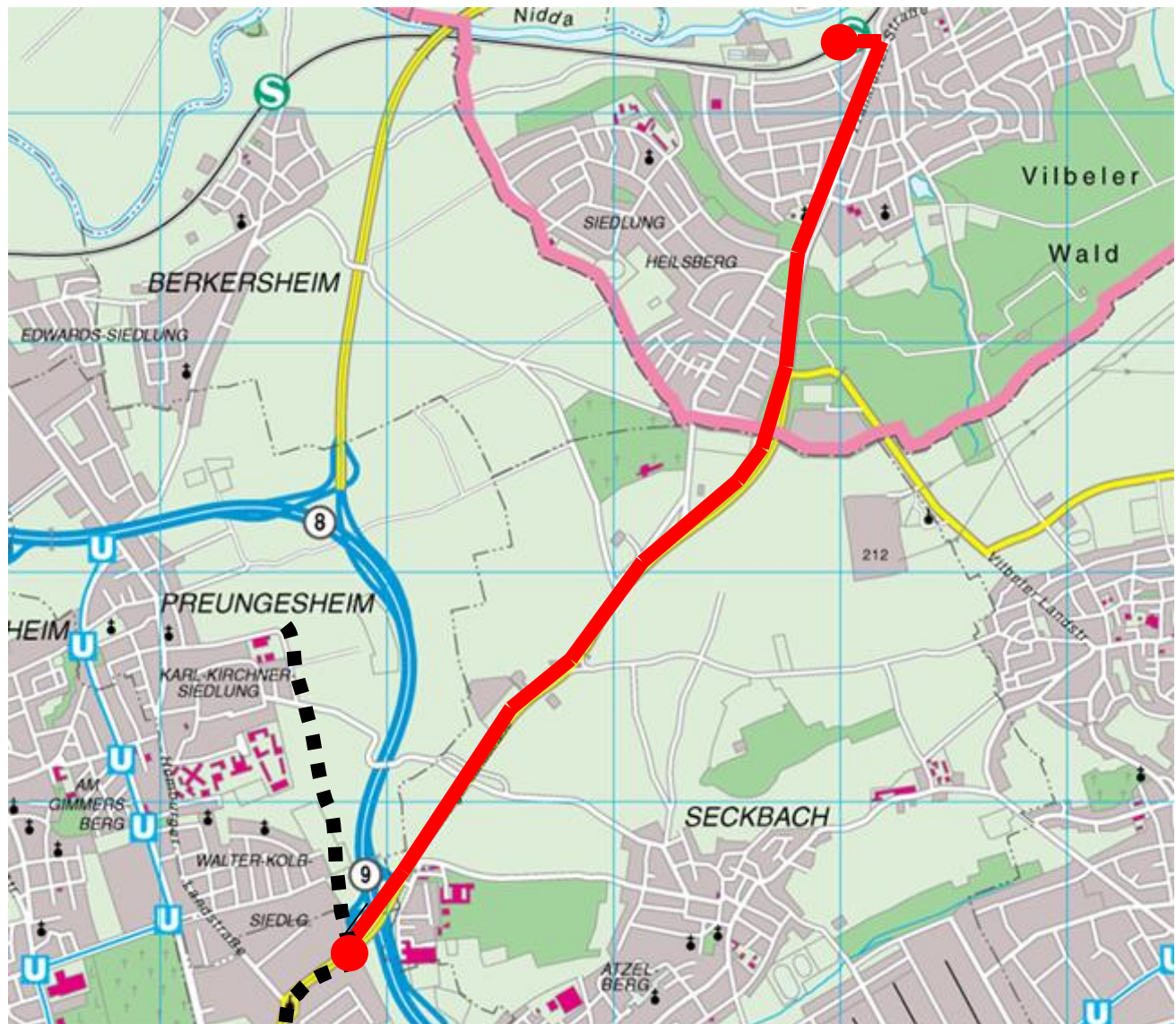
Die Buslinie 30 ist längst am Ende ihrer Kapazität angelangt. Eine Tram sind in solchen Fällen wesentlich kostengünstiger. Die Strecke brächte eine direkte Verbindung Vilbel – Innenstadt und so eine wertvolle Ergänzung zur überlasteten S6. In Kombination mit der East Line (RTO), entstünde eine hervorragende Anbindung der östlichen Stadtteile, mit hoher Sogwirkung für die Pendler, weg vom MIV. Auch die FDP Frankfurt forderte schon mal diese Linie.

Kosten:

45 Mio. €

Reduktionsmaßnahme MIV:

Rücknahme von Fahrspuren auf der Friedberger Landstraße.
Fußgängerzone in Vilbel.



- ■ ■ ■ Geplante Linie 18B
- Neue Strecke
- Verknüpfungspunkte

14. East-Line

Regionaltangente Ost (RTO) als Tram von Neu Isenburg über Offenbach und Fechenheim, (und über alte Trasse Linie 12) nach Bergen und Bad Vilbel

Begründung:

Im Osten der Stadt fehlt eine vernünftige Nord-Süd-Verbindung zwischen Vilbel, Bergen, Ostend, Fechenheim und Offenbach. Die East-Line würde den Ring schließen und große Teile des MIV aus diesem Bereich abziehen. Schon seit Jahrzehnten wird diese Strecke gefordert, aber immer nur als aufwendige Stadtbahn gedacht. Die Tramführung würde sich störungsfrei ins Stadtbild einfügen.

Kosten:

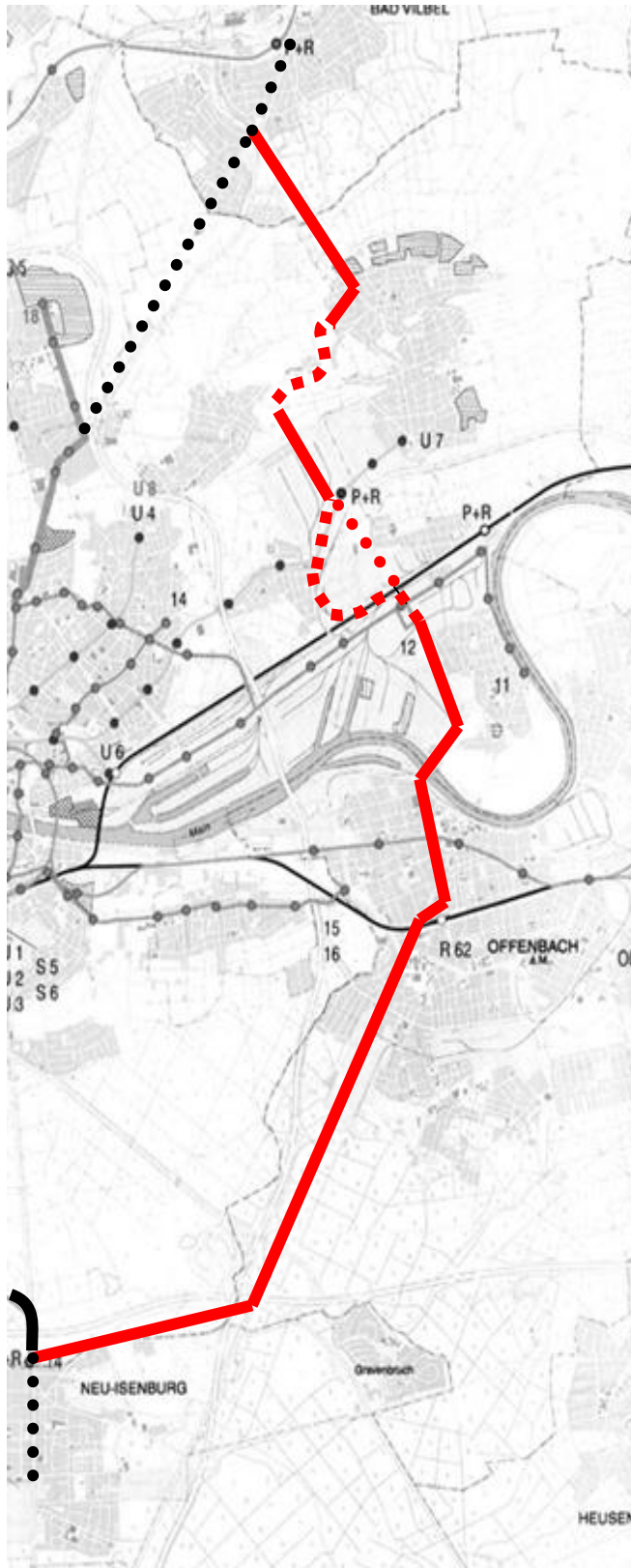
100 Mio. €

Kostenersparnis gegenüber Stadtbahn:

Bis zu 150 Mio €

Reduktionsmaßnahme MIV:

Kappung und Flügelung der Vilbeler Landstraße.
Verkehrsberuhigung Bad Vilbel, Bergen, Fechenheim, Offenbach, Neu Isenburg



- Neubau
 - - - Bestehende Trasse
 • • • Vilbel-Line
• • • • Alternativtrasse (Ersatz für zerstörte Lahmeyerbrücke)

15. Osttangente Offenbach – Frankfurt (Versöhnung-Line)

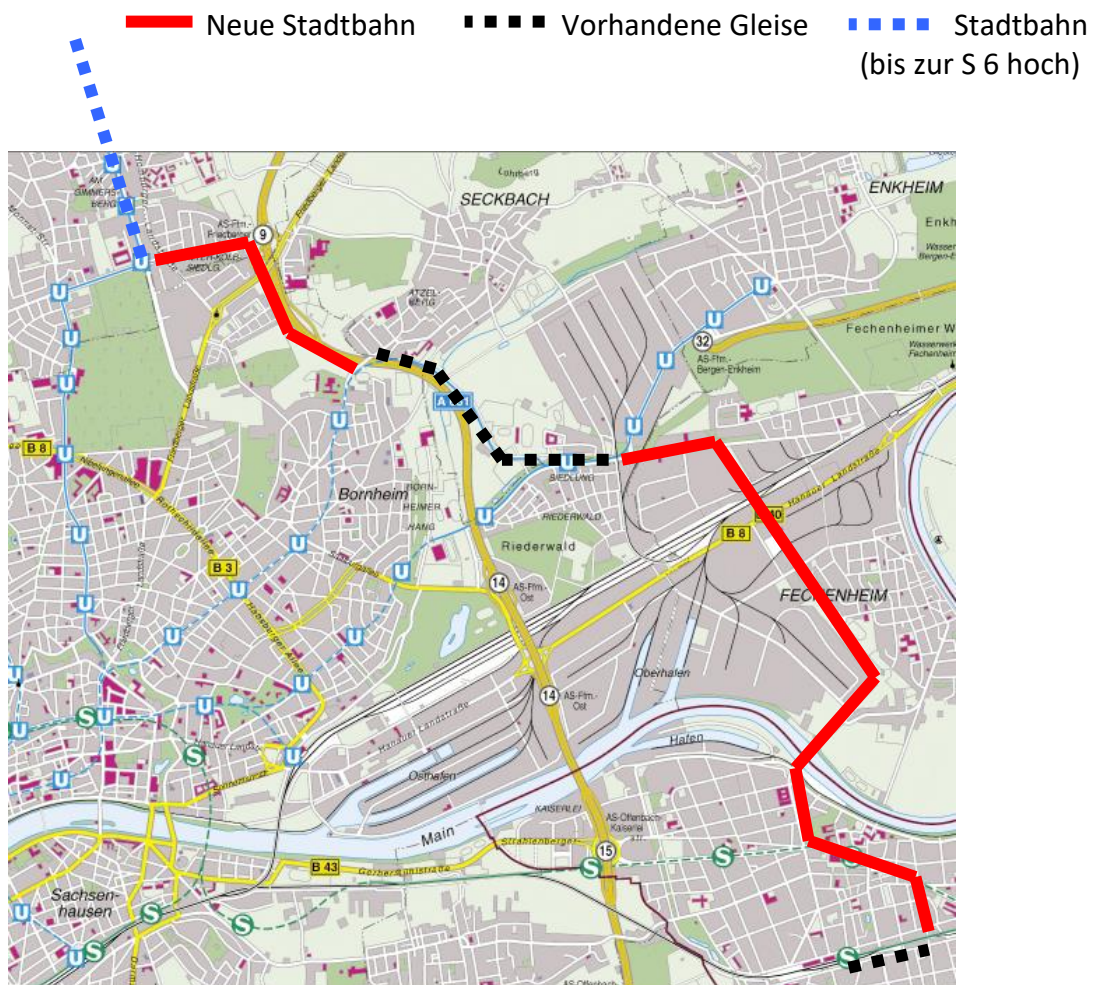
Diese Express-Stadtbahnlinie verbindet den Offenbacher Hauptbahnhof und das Zentrum von Offenbach mit dem Frankfurter Osten und Norden

Begründung:

Im Osten der Stadt fehlt eine vernünftige Anbindung von Offenbach an den Frankfurter Osten und Norden. Die Stadtbahnlinie würde alte Bahngleise in Offenbach, wie bestehende Stadtbahngleise (Riederwald), die geplante Verlängerung der U5, als auch neu zu bauende Tramgleise nutzen.

Offenbach erhält Anschluss an Fechenheim West, die Hanauer Landstraße, die U 4, Preungesheim und die S-Bahn Frankfurter Berg. Optional: Verlängerung über die S-Bahngleise bis Eschersheim/Weißer Stein

Kosten: 100 Mio. €



16. Alleenring-Line

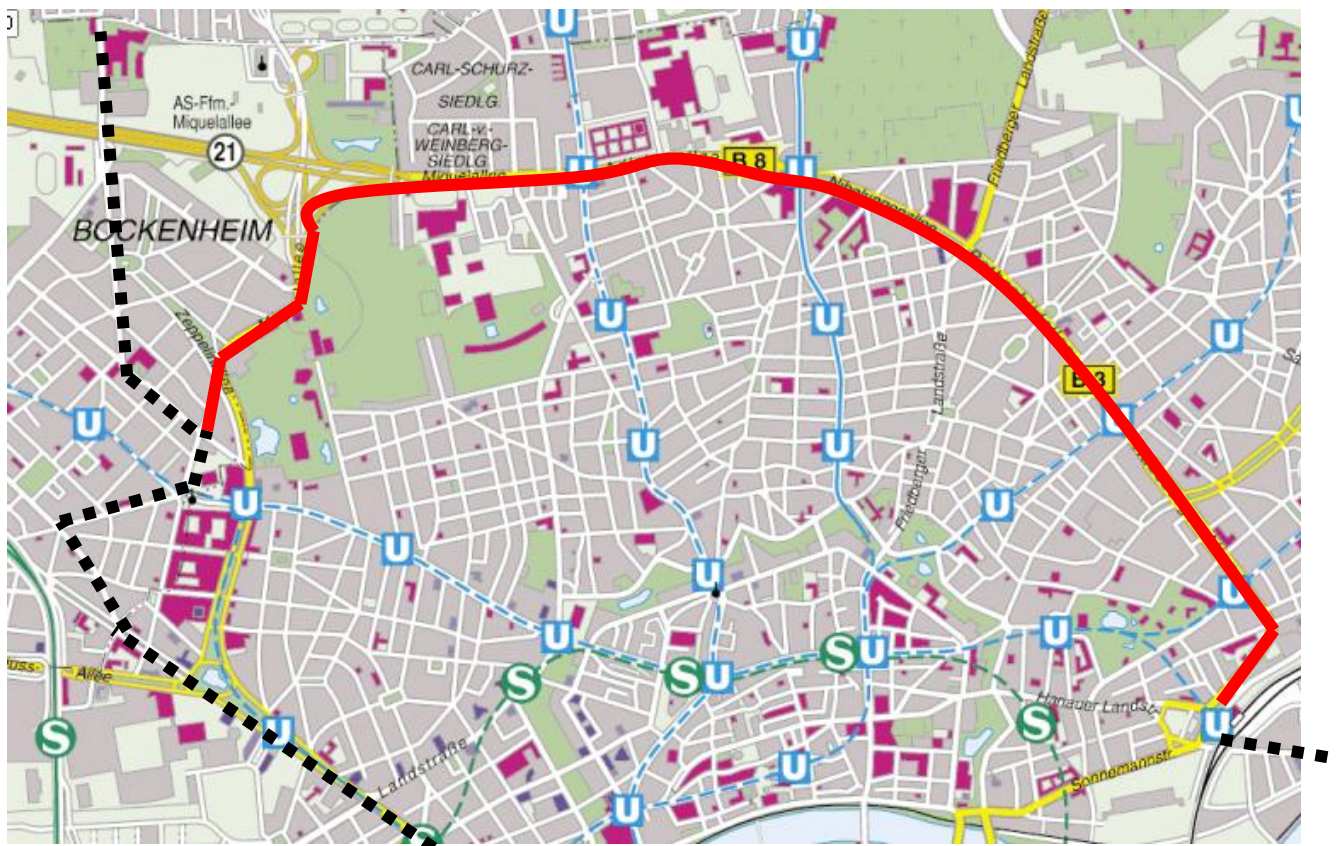
Der Alleenring muss dringend entschärft und autoreduziert werden. Eine Tram schafft dies und sichert auch die Schulwege an dieser Monsterstraße, die langfristig entscheidend decarisiert werden muss. Die Alleenring-Line zweigt im Westen von der Linie 16 ab und gleitet am Alleenring entlang bis zum Ostbahnhof, wo der Anschluss zur Linie 11 wieder hergestellt wird. Der auf der Strecke verkehrende Bus 32 ist schon längst komplett überlastet und kann so nicht nur ersetzt, sondern der Autoverkehr darf nun stark vermindert werden.

Kosten:

40 Mio. Euro

■ ■ ■ ■ Bestehende Tramlinien 16 bzw. 11

— Neubaustrecke



Notwendige Umbauten zentraler Tramknoten:

17. Central-Station

Umbau der Tramhaltestelle Frankfurt Hauptbahnhof. Ranrücken an den Vorplatz. Mindestens drei Gleise. Da wenigstens sechs Linien über den Hbf fahren (ca. 60 000 Personenfahrten) Fahrspurreduktion der Straße „Am Hauptbahnhof“. Bisher Fußgänger/MIV-Unfallschwerpunkt. Neugestaltung Vorplatz (Fußgänger-/Fahrradfreundlich)

18. Constabler

Umbau Konstabler Wache. Drei Gleise. Zwei Fahrspuren der Kurt-Schumacher-Straße rückbauen. Gleise in Allerheiligenstraße legen. Aber die in der Battonstraße liegen lassen, als Ausweichstrecke. Fußgängerbereich hoch pflastern.

19. Go East

Ostbahnhof sanieren. Wiederherstellung der Tramstrecke. Vorplatz autobefreit, keine Durchgangsstraßen mehr. Rückbau der EZB-Autobrücke.

6. Kostenvergleich

Kosten oberirdische Ertüchtigung des Zulaufs zum Hauptbahnhof über den Südbahnhof	ca. 500 Mio. Euro	
Kosten Fernbahntunnel		mind. 5 Mrd. Euro
Kosten kompletter Tramausbau (1 – 15)	ca. 870 Mio. Euro	
Kosten vergleichbarer U-Bahnbau (nur 6 Strecken, ohne die schon vergrabenen)		mind. 2,2 Mrd. Euro
SUMMEN	ca. 1,37 Mrd. Euro	mind. 7,2 Mrd. Euro

7 Abkürzungen

Bhf	Bahnhof
DB	Deutsche Bahn AG
D-Strecke	Verlängerung der U4 von Bockenheim über Ginnheim zum Riedberg
EZB	Europäische Zentralbank
GVP	Gesamtverkehrsplan Frankfurt – Ergebnisbericht 2004
Hbf	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
Kfz	Kraftfahrzeug
Lkw	Lastkraftwagen
Mio.	Millionen
Mrd.	Milliarden
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Modal Split	Prozentualer Anteil der einzelnen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Nahverkehr
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
RTO	Regionaltangente Ost
RTW	Regionaltangente West
Stadtbahn	Oberirdische U-Bahn mit eigenem Gleiskörper und Hochbahnsteigen
StVO	Straßenverkehrsordnung
Tram	Straßenbahn, teils mit eigenem Gleiskörper, ohne Hochbahnsteige
Umweltverbund	Fuß-, Radverkehr und ÖPNV zusammen
Zweissystemfahrzeug	Kombinierte Tram- und Eisenbahn; auf beiden Gleiskörpern einsetzbar

Impressum:

Herausgegeben von der Initiative Frankfurt22

Diese Broschüre kann auch herunter geladen werden unter: www.gietinger.de

Facebook: Frankfurt22

Autoren: Klaus Gietinger, Hans-Jürgen Hammelmann, Markus Schmidt

Zeichnungen: Nick Gietinger