



WEITERENTWICKLUNG DER VERKEHRSWEGE IM IHK-BEZIRK

POSITIONEN DER IHK FRANKFURT FÜR EINE BEDARFSGERECHTE MOBILITÄT



INHALT

I. VORWORT MOBILITÄT FÖRDERN - ZUKUNFT SICHERN!	5
II. ENTWICKLUNG DES VERKEHRSAUFKOMMENS	6
Die Herausforderungen an die Infrastruktur nehmen zu	6
III. VERKEHRSINFRASTRUKTUR WEITERENTWICKELN	7
Die Verkehrsinfrastruktur leistungsfähig ausbauen	7
Innerstädtische Mobilität effizienter gestalten: Förderung von ÖPNV und Radverkehr	8
Innenstadtkonzept Frankfurt am Main	10
Baustellenlogistik und Andienungsverkehre optimieren	11
Neubau von Lkw-Stellplätzen	12
Positionen für eine bedarfsgerechte Mobilität – Forderungen der IHK Frankfurt	12
Wichtige Verkehrsprojekte im IHK-Bezirk Frankfurt	14
IV. WICHTIGE VERKEHRSINFRASTRUKTURPROJEKTE	17
Übersichtskarte wichtiger Projekte im IHK-Bezirk	17
Projekte im Bau	18
Lückenschluss A66/A661 - Neubau des Riederwaldtunnels	18
Neubau von Terminal 3 mit Schienenanbindung	19
Neubau eines Fernbusterminals	20
S-Bahnanschluss Gateway-Gardens	21
Verlängerung der U5 ins Europaviertel	22
Projekte in Planung	23
Neubau der Nordmainischen S-Bahn	23
Ausbau der Bahnverbindung Frankfurt - Friedberg	24
Verlängerung der U2 nach Bad Homburg	25
Neugestaltung des Hauptbahnhofsvorplatzes	26
Ortsumgehung Usingen	27
Stärkung der Taunusbahn – Verlängerung der S 5	28
Projekte in Vorplanung	29
Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar	29
Aus- und Neubaustrecke Frankfurt - Hanau - Würzburg/Fulda	30
Neubau der Regionaltangente West	31
Lückenschluss der Stadtbahn zwischen Bockenheim und Ginnheim	32
Ortsumfahrung Praunheim	33
Lösung für den Ratswegkreisel Entlastung der Hanauer Landstraße	34
Süd-Ost Trasse in Eschborn	35
Weitere Projekte	36
Aktuelle Position der IHK zu weiteren Projekten	36
IMPRESSUM	38

I. VORWORT

MOBILITÄT FÖRDERN - ZUKUNFT SICHERN!

Die schnelle, flexible und kostengünstige Mobilität von Gütern und Personen ist Grundlage für die weltweiten Austauschbeziehungen und somit ein entscheidender Faktor für wirtschaftlichen Erfolg. Mehr noch, Verkehr garantiert Freiheit und Lebensqualität, verbindet Lebensräume und ist Eckpfeiler der europäischen Integration.

Mobilität bedingt ein funktionierendes Verkehrssystem. Um das steigende Verkehrsaufkommen bewältigen zu können, muss die Infrastruktur bedarfsgerecht erhalten und dort ausgebaut werden, wo Engpässe entstanden sind. Dies gilt für alle Verkehrsträger und -mittel gleichermaßen: Schienenverkehr, ÖPNV, motorisierter Individualverkehr, Wirtschaftsverkehre und Radverkehr bzw. in der Nahmobilität. Eine zuverlässige Anbindung, insbesondere an das Fernverkehrsnetz, aber auch an den ÖPNV, ist schließlich für Bewohner und Wirtschaft gleichermaßen unerlässlich. Für Privatpersonen ein Grundbedürfnis, ist Erreichbarkeit für Unternehmen ein entscheidender Standortfaktor. Güterverkehr, Lieferanten, Kunden und Mitarbeiter müssen ein Unternehmen problemlos erreichen können. Eine Region ohne eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur droht im nationalen und internationalen Standortwettbewerb abgehängt zu werden.

Sowohl Chance als auch Herausforderung: diese Definition von Mobilität trifft für den IHK-Bezirk Frankfurt am Main im Besonderen zu. Die Lage im Herzen Europas macht Frankfurt und seine Umgebung zu einem Drehkreuz internationaler Wirtschaftsströme. Ob Luft, Straße, Schiene oder Wasser - die Anbindung an das Verkehrsnetz ist ausgezeichnet, die Standortattraktivität immens. Gleichwohl wird immer deutlicher, dass die Verkehrsinfrastruktur an ihre Auslastungsgrenzen stößt. Damit der Verkehrsknoten Frankfurt auch in Zukunft international konkurrenzfähig bleibt, müssen die Kapazität und der Zustand der Verkehrsinfrastruktur an die steigenden Herausforderungen angepasst und bei Schienen- und Straßenausbau auch der ÖPNV sowie der Radverkehr berücksichtigt werden.

Die Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main setzt sich für eine zukunftsfähige Ausgestaltung und überregionale Verknüpfung der Verkehrsinfrastruktur des IHK-Bezirks Frankfurt ein. Der Erhalt und die optimale Nutzung des bestehenden Netzes genießen dabei zweifellos Priorität. Vor dem Hintergrund zunehmender Beanspruchung muss darüber hinaus die Infrastruktur mit einzelnen Ausbaumaßnahmen weiterentwickelt werden. Wenn es gelingt, mit einem effizienten Verkehrsnetz auch in Zukunft Mobilität sicherzustellen und die damit verbundenen Belastungen gering zu halten, profitiert die ganze Region FrankfurtRheinMain, Bevölkerung wie Wirtschaft.

II. ENTWICKLUNG DES VERKEHRSAUFKOMMENS

DIE HERAUSFORDERUNGEN AN DIE INFRASTRUKTUR NEHMEN ZU

PERSONENVERKEHR

Zunehmende Mobilitätsansprüche und -anforderungen führen zu Wachstum im Personenverkehr. Die Veränderung der Altersstruktur wirkt zwar dämpfend, wird allerdings durch eine höhere Mobilität innerhalb der Altersgruppen, von Wirtschaftswachstum und Individualmotorisierung stimuliert, deutlich überkompensiert. Insgesamt nimmt die Verkehrsleistung zwischen 2010 und 2030 um 12,9 % zu (siehe Grafik 1).

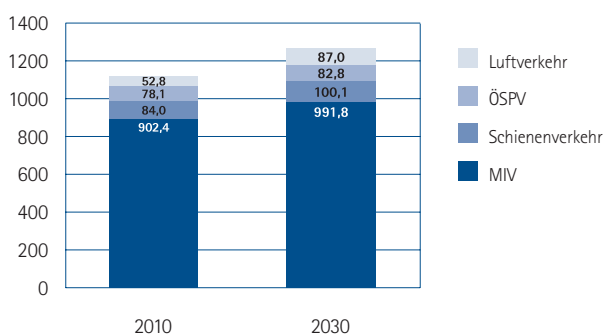
Der Verkehr wächst: dies gilt sowohl für den Schienenverkehr, als auch den Straßen- und Luftverkehr. Beim motorisierten Individualverkehr (MIV) sorgen die Erweiterung des Pkw-Bestandes und zunehmende Freizeitaktivitäten für eine höhere Verkehrsleistung. Mit 62,4 Mio. Fahrzeugen erreichte der Fahrzeugbestand in Deutschland 2015 einen neuen Höchststand. Mit 44,4 Mio. (plus 1,3 %) beanspruchen die Pkw den größten Anteil (82,7 %)¹. Beim Öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) spielen die neuen Fernlinienbusse eine große Rolle. Der stärkste Leistungsanstieg findet im Luftverkehr statt (+ 64,8 %). Vor allem die internationalen Verflechtungen der Wirtschaft, der Trend zu Fernreisen und die Zunahme des Privatverkehrs sind hier die Treiber. Die Anteile der einzelnen Verkehrszweige an der Gesamtverkehrsleistung bleiben konstant.

GÜTERVERKEHR

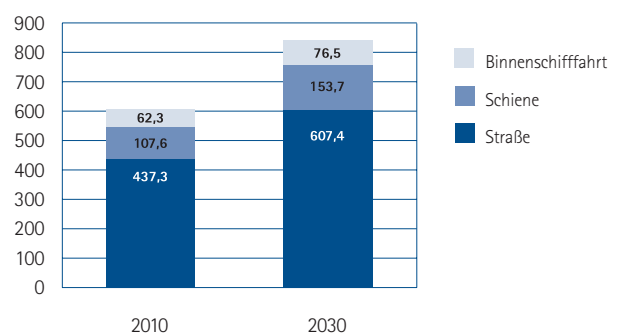
Mit 38 % wächst die Transportleistung des Güterverkehrs nochmals stärker als die Verkehrsleistung des Personenverkehrs im gleichen Zeitraum (siehe Grafik 2). Das Wachstum wird hauptsächlich von einem Anstieg der Transportweiten im Zuge der weltweiten Arbeitsteilung ausgelöst. Folgerichtig nimmt die Transportleistung größtenteils im grenzüberschreitenden Verkehr zu. Der Transitverkehr verzeichnet dabei mit 52 % den deutlichsten Zuwachs.

Die Straße bleibt mit einem Anteil an der Gesamttransportleistung von über 72 % (+2 %) der mit großem Abstand wichtigste Verkehrsträger. Relativ ist die Zunahme der Transportleistung auf der Schiene am höchsten. Grund dafür ist die Entwicklung von Transportketten, was sich auch in einem Leistungsanstieg zu Wasser niederschlägt. Der kombinierte Verkehr per Bahn und Binnenschiff wird sich mit 73 % deutlich stärker entwickeln als die nicht im kombinierten Verkehr abgewickelten Transportgüter (+8 %).

GRAFIK 1: VERKEHRSLEISTUNG PERSONENVERKEHR (Mrd. Pkm)



GRAFIK 2: TRANSPORTLEISTUNG GÜTERVERKEHR (Mrd. tkm)



Quelle: Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 17.06.2014

III. VERKEHRSINFRASTRUKTUR WEITERENTWICKELN

DIE VERKEHRSINFRASTRUKTUR LEISTUNGSFÄHIG AUSBAUEN

VERKEHRSTRÄGER BEDARFSORIENTIERT FÖRDERN

Den einen schnellen und kostengünstigen Verkehrsträger gibt es nicht. Jeder Verkehrsträger hat spezifische Stärken, die nicht austauschbar sind. Die Wirtschaft ist daher auf Straße, Schiene, Binnenschiff und Luftraum gleichermaßen angewiesen und muss frei nach ihren Kriterien entscheiden können, welchen Verkehrsträger sie wann und wo nutzt. Die Förderung der Infrastruktur muss sich an diesen Bedarfen orientieren. Ausbau und Erhaltungsmaßnahmen müssen dort stattfinden, wo die Beanspruchung am höchsten ist. Nur dann findet eine effiziente Allokation der Ressourcen statt.

Die Straße bewusst zu vernachlässigen, um eine politisch gewünschte Verkehrsträgerverlagerung herbeizuführen, hat dagegen schwere gesamtwirtschaftliche Folgen. Während mit Schiff und Bahn große Transportvolumina effizient über weite Entfernungen transportiert werden, verfügt nur die Straße über die notwendige Flexibilität, um Güter jederzeit und überall liefern zu können. Produzenten, Händler und Konsumenten sind daher auf ein gut ausgebautes Straßennetz angewiesen, das bestmögliche Erschließung garantiert.

VERKEHRSMITTEL VERKNÜPFEN

Statt Verkehrsträger als Substitute zueinander zu verstehen, sollte vielmehr ihr komplementärer Nutzen gefördert werden. Die verkehrsmittelübergreifende Zusammenarbeit gewinnt im Gütertransport immer mehr an Bedeutung. Nur wenn sie kombiniert zum Einsatz kommen, sind die spezifischen Vorzüge jedes Verkehrsträgers nutzbar: Bei hoher Güterverkehrsleistung und großer Distanz entlasten Schiff und Bahn die Straße, während die Strecke vom Güterterminal zum Empfänger durch den Lkw erfolgt. Soll die Möglichkeit zur Bildung solcher Transportketten verbessert werden, müssen neben dem Ausbau von Güterverkehrszentren insbesondere die hochfrequentierten Trassen des Schienengüterverkehrs gestärkt werden.

FINANZMITTEL AUFSTOCKEN UND VERSTETIGEN

Um die Verkehrsinfrastruktur zu erhalten und die notwendigen Ausbaumaßnahmen realisieren zu können, benötigt der Staat ausreichende Finanzmittel. Mit rund 53 Mrd. Euro², die jährlich durch nutzer-

basierte Abgaben, wie Mineralöl- und Kfz-Steuer sowie Lkw-Maut, eingenommen werden, sind diese eigentlich hinreichend vorhanden. Verkehr könnte Verkehr folglich gut finanzieren. Dennoch hat die nicht zweckgebundene Verwendung der Mittel zu einer bedenklichen Unterfinanzierung des Verkehrsnetzes geführt. Es fehlen jährlich über 7 Mrd. Euro um alleine den Status Quo der Bundesstraßen und -autobahnen aufrechtzuerhalten; von einem Netzausbau ganz abgesehen. Eine Fortsetzung dieser Ausgabenpolitik würde den bereits zu beobachtenden Substanzverzehr der Infrastruktur weiter verstärken. Es muss deshalb in Zukunft ein höherer Anteil der Steuereinnahmen aus dem Verkehr in die Infrastrukturfinanzierung fließen und zwar dorthin, wo die Verkehrsbelastung am höchsten ist. Das sind in erster Linie die zentralen Verkehrsachsen in FrankfurtRheinMain. Die IHK Frankfurt am Main setzt sich, gemeinsam mit anderen hessischen IHKs und dem DIHK, für eine ausreichende Verkehrsinfrastrukturfinanzierung auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene ein. Dazu wurden die Kernforderungen in dem Positionspapier „Nachhaltige Verkehrswegefinanzierung: Position der Arbeitsgemeinschaft hessischer IHKs“ zusammengefasst.

PLANUNGS- UND GENEHMIGUNGSVERFAHREN BESCHLEUNIGEN

Auf die Verkehrsüberlastung an Engpässen muss zeitnah mit kapazitätserweiternden Maßnahmen reagiert werden. Andernfalls drohen langfristige Einschränkungen in Form von Staus und Verspätungen. Selbst wenn die für den Ausbau benötigten Finanzmittel zur Verfügung stehen, verhindern lange Planungs- und Genehmigungsverfahren jedoch zu oft den raschen Baubeginn. Ursache sind neben dem komplexen Umwelt- und Naturschutzrecht häufig Akzeptanzprobleme in der Bevölkerung. Ohne zuvor zahlreiche kosten- und zeitintensive Gutachten erstellen zu lassen, ist so eine Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten kaum noch möglich. Deshalb sind, um eine frühere Baureife zu erreichen, die bereits eingeleiteten Reformen fortzuführen, die Gesetze zu vereinfachen und eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zu ermöglichen. Es geht schließlich nicht darum, den Schutz von Pflanzen, Tieren und Menschen aufzugeben. Die rechtlichen Grundlagen sollten jedoch praktikabel und flexibel ausgestaltet sowie mit wirtschaftlichen Erfordernissen wie der Mobilitätssicherung kompatibel sein.

INNERSTÄDTISCHE MOBILITÄT EFFIZIENTER GESTALTEN: FÖRDERUNG VON ÖPNV UND RADVERKEHR

Ordnungspolitische Restriktionen, die Mobilitäts- und Transportbedürfnisse zu sehr einschränken, schaden der wirtschaftlichen Entwicklung bei oft unklarer Wirksamkeit. Wo Lieferverkehre oder Entsorgungstransporte, Geschäfts- und Servicefahrten nicht mehr möglich sind, erlahmt die urbane Wirtschaftskraft und die Attraktivität des Standortes geht verloren. Die Folgen liegen auf der Hand: ansässige Betriebe wandern ab und Ansiedlungsinteressenten verzichten auf Investitionen. Es sollte daher nicht das „Ob“ von Mobilität, sondern alleine das „Wie“ diskutiert werden.

Selbstverständlich kann nicht ignoriert werden, dass Verkehrslärm und Abgase insbesondere Menschen in Städten belasten. Verkehr durch generelle Beschränkungen zu unterdrücken ist jedoch der falsche Weg. Vielmehr sollten Belastungen anreiz- und angebotsorientiert begegnet werden. Die Effizienz der Verkehrsinfrastruktur zu erhöhen bedeutet in diesem Zusammenhang die Infrastrukturauslastung zu entzerren und den Verkehrsfluss zu verbessern. Zu einer solchen Verbesserung des Verkehrsflusses tragen unter anderem Parkleitsysteme oder innovatives Verkehrsmanagement bei: ein computergestütztes Ampelsteuerungssystem beispielsweise verkürzt Stau- sowie Wartezeiten und reduziert somit auch den Lärm und Schadstoffausstoß.

ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR STÄRKEN

Innovative Verkehrsmanagementsysteme helfen, den Verkehr gezielt zu lenken. Zentrales Element, um innerstädtische Straßen zu entlasten, ist jedoch ein starker öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und ein gut ausgebautes Radwegenetz. Grundvoraussetzung für einen starken ÖPNV ist ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz, das mit dem Wachstum der Stadt Schritt hält. Darüber hinaus muss das Leistungsangebot attraktiv gestaltet sein. Für besseren Service, hohe Qualität und angemessene Preise sorgen Wettbewerb und Angebotsvielfalt. Hier wurde in den vergangenen Jahren in Hessen mit dem Ausschreiben von ÖPNV-Leistungen der richtige Weg eingeschlagen. Um das Erreichte nicht zu gefährden, ist es wichtig, auch in Zukunft die Öffnung des Marktzugangs für den Schienen- und Busverkehr konsequent fortzusetzen.

Ein aussagefähiger Nahverkehrsplan, der strategische Fragen grundsätzlicherer Natur erörtert, wie die konkrete Benennung eines Zielangebots, Definition eines ausreichenden Grundangebots, ein angestrebtes künftiges Leistungsangebot und die dazugehörige Qualität, ist von der Stadt Frankfurt zeitnah aufzustellen. Auch eine priorisierte Maßnahmenliste ist hier aufzunehmen.

GEWERBEGEBIETE BESSER ANBINDEN

Insbesondere die Frage der Anbindung von Gewerbegebieten an den ÖPNV ist für die Wirtschaft sehr wichtig. Gerade Gewerbegebiete mit starker MIV-Orientierung sollten daraufhin untersucht werden, wie eine erhöhte ÖPNV-Nutzung erreicht werden kann. Auch neue Gewerbegebiete werden häufig genug nicht an den ÖPNV angeschlossen. Die An- und Abreise für Mitarbeiter muss jedoch gewährleistet sein. Hier ist eine stärkere Verzahnung von Bauleitplanung mit einer ÖPNV-Planung erforderlich. Dies gilt gleichermaßen für bestehende Gewerbegebiete. Berücksichtigung sollten bei größeren Betrieben auch die vor Ort gegebenen Arbeitszeiten (Schichtarbeit) finden. Gerade Beschäftigten, die zwischen Wirtschaftsräumen pendeln, sollten alternative Fortbewegungsmöglichkeiten geboten und die Unternehmen insgesamt besser erreichbar gemacht werden. Neben einer Anbindung an den ÖPNV sollten Gewerbegebiete aber auch über gut ausgebaute und sichere Radwege verfügen, um den Mitarbeitern bei der Wahl der Verkehrsmittel eine wirkliche Alternative zu bieten. Grundsätzlich sollte es für Berufspendler möglich sein, ihre Arbeitsstätte mit anderen Verkehrsmitteln als dem eigenen Auto zu erreichen: ÖPNV und Fahrrad, aber auch Fahrgemeinschaften sind hier gute Alternativen. Zudem sollten auch kleine Unternehmen an den Jobtickets partizipieren können.

Die IHK Frankfurt fordert die zügige Umsetzung der für die zukünftige Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs erforderlichen Projekte. Die Realisierung dieser Projekte wird spürbare Verbesserungen im Schienennetz und eine bessere Anbindung verschiedener Gewerbegebiete bringen und das Ziel, mehr Fahrgäste mit dem ÖPNV zu transportieren, unterstützen.



RADVERKEHRSWEGENETZ AUSBAUEN

Wollen sich ÖPNV, Fahrrad und motorisierter Individualverkehr (MIV) erfolgreich ergänzen, so muss die Infrastruktur den geänderten Mobilitätsbedürfnissen angepasst werden. Die Verlagerung von motorisierten Individualverkehren hin zu alternativen Verkehrsmitteln, wie ÖPNV und Fahrrad, leistet letztlich auch einen Beitrag zur Entlastung der Straße, für die erhebliche Verkehrswachstumsprognosen vorliegen. Dies ist vor dem Hintergrund wachsender Verkehre eine wichtige Stellschraube für die Zukunft. Eine einseitige Entlastung von Straße auf Schiene verlagert jedoch den drohenden Kollaps lediglich von einem auf den anderen Verkehrsträger.

Schnelle und zuverlässige ÖPNV-Anbindungen haben das Potential, Pendlerverkehre auf Bus und Schiene zu verlagern, die Konkurrenz um Parkraum zu reduzieren und Freiräume für den Wirtschafts- und Dienstleistungsverkehr zu schaffen. Darüberhinaus sollten auch Verkehrsflächen für die Etablierung von regionalen Radschnellwegen geplant werden, die die Städte der Metropolregion miteinander verbinden und eine weitere Alternative zum MIV sein können. Eine durchdachte und sichere Lösung für den Radverkehr ist zentral für die Mitarbeitermobilität der Unternehmen, regional und lokal.

Die IHK Frankfurt sieht die Stadt Frankfurt und die Region bereits auf einem guten Weg: die Schaffung eines regionalen Radverkehrsbeauftragten sowie eines städtischen Radfahrbüros stellen sinnvolle Maßnahmen dar. Auch der regionale Radroutenplaner ist ein wichtiges Instrument.

Neben der Mitarbeitermobilität stellt, für private Zwecke, aber auch für gewerbliche Transporte und Kurierdienste, der Radverkehr eine zusätzliche Möglichkeit zur Entlastung der Innenstädte dar. Das Wegeangebot zu verbessern und den Radverkehr stärker in den Stadtraum zu integrieren sowie mit weiteren haltestellennahen Fahrradstellplätzen die Verknüpfung mit dem ÖPNV zu fördern, sind deshalb sinnvolle Ergänzungen des innerstädtischen Verkehrskonzeptes. Auch

die Schaffung von Fahrradgaragen, eine Infrastruktur für ebikes sowie ein regional einheitliches Leihfahrradssystem sind dafür wichtige Elemente.

Dies macht deutlich, dass sich die öffentliche Hand dieses Themas annehmen, fachlich qualifizieren und Beratungsangebote entwickeln muss. Best Practice Beispiel ist hier die ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region FrankfurtRheinMain), die mit ihrem kostenfreien Beratungsangebot "südhessen effizient mobil" für Betriebliches Mobilitätsmanagement, an dem auch die IHK Frankfurt als Netzwerkpartner beteiligt ist, eine Vorreiterstellung einnimmt. Dieses Programm bietet den Unternehmen effiziente, aber nachhaltige Wahlmöglichkeiten zur Wahrnehmung ihrer Mobilität: Leihfahrräder, Car-sharing, E-Mobilität, Fahrradförderung, Bildung von Fahrgemeinschaften sind nur ein kleiner Teil des möglichen Maßnahmenpektrums.

INNENSTÄDTE ENTLASTEN

Verstärkt wird die effizienzsteigernde Wirkung des ÖPNV oder anderen alternativen Verkehrsmitteln, wenn es außerdem gelingt, den Durchgangsverkehr aus den Stadtzentren zu verlagern. Im Einzelfall können Ortsumgehungen wirkungsvoll sein.

Genauso das Bereitstellen von autobahnnahe Stellplätzen für Lkws, die lediglich auf der Suche nach Rastmöglichkeiten Stadtgebiete befahren. Vermeidbaren Verkehr zu reduzieren, bringt spürbare Vorteile: eine höhere Lebensqualität für die Anwohner ebenso wie eine bessere Erreichbarkeit von Gewerbetreibenden und damit letztendlich eine steigende Attraktivität der Innenstadt.

Auch die stufenweise Weiterentwicklung von in die Jahre gekommenen Verkehrsentwicklungsplänen zu „Plänen für nachhaltige urbane Mobilität“ („Sustainable Urban Mobility Plans“) ist unumgänglich. Gerade in einer Metropole wie Frankfurt sollte es eine strategische Vision in Form eines aktuellen Gesamtverkehrsplans oder eines Mobilitätsleitbilds geben, das auch eine Radwegekonzept mit einschließt.



INNENSTADTKONZEPT FRANKFURT AM MAIN

Bereits 2010 hat das Stadtplanungsamt der Stadt Frankfurt am Main sein Innenstadtkonzept der Öffentlichkeit vorgestellt. Ziel des Konzepts ist es, die Innenstadt als lebendiges Zentrum für Handel, Dienstleistung, Wohnen, Kultur und Freizeit attraktiver zu machen. 2014 wurde nochmals eine konzeptionelle Überarbeitung vorgenommen, im Juli 2015 wurde das Innenstadtkonzept von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Die wesentlichen Punkte, mit Auswirkungen auf den innerstädtischen Verkehrsfluss, bleiben jedoch überwiegend unverändert.

Mainkai soll eine Planung erstellt werden, die über die genannten Aspekte hinaus auch die Belange der Touristenbusse berücksichtigt. Die Auswirkungen dieser Vorplanung auf die Leistungsfähigkeit der Berliner Straße und die möglichen Verkehrsverlagerungen auf andere Straßen werden im Rahmen des bevorstehenden Baus einer Fernwärmeleitung in der Berliner Straße untersucht und ausgewertet. Auf der Basis dieser Auswertung soll eine abschließende Entscheidung zur Neuordnung des Verkehrsraums in der Berliner Straße getroffen und eine Bau- und Finanzierungsvorlage erstellt werden.



In Sachen Verkehr ist es das vorrangige Anliegen der Stadt, die Wege für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern sowie den Durchgangsverkehr aus der Innenstadt zu verlagern. Neben der angekündigten Ausweitung von Fußgängerzonen soll das Innenstadtkonzept auf den Verlauf zweier Hauptverkehrsachsen der Frankfurter Innenstadt ganz konkreten Einfluss nehmen: die Aufenthaltsqualität und die gleichberechtigte Mobilität in der Innenstadt und am Mainufer sollen weiter verbessert und dazu die Barrierewirkung der Berliner Straße und des Mainkai verringert werden. Unter grundsätzlicher Beibehaltung der heutigen Verkehrsführung und teilweiser Verlagerung des Durchgangsverkehrs soll Raum für Radfahrstreifen, breitere Gehwege und Begrünung geschaffen werden. Dafür soll eine Vorplanung für die Berliner Straße, die diese Ziele umsetzt und in der auch die voraussichtlichen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit bewertet werden, erarbeitet und der Stadtverordnetenversammlung vorgelegt werden. Für den

Grundsätzlich ist das Innenstadtkonzept zu befürworten. Bei der Umgestaltung wichtiger Verkehrsachsen, wie der Berliner Straße und des Mainkai, muss die reibungslose Erreichbarkeit für Anwohner, Besucher und Anlieferverkehr in der Innenstadt jederzeit gegeben sein. Die Auswirkungen einer Erweiterung der Fußgängerzonen und einer Reduzierung der Parkflächen in den Seitenstraßen der Zeil müssen im Einzelfall sehr genau analysiert werden. Jeder Einkaufsbereich ist unter anderem darauf angewiesen, dass die Straße belebt ist. Dazu trägt auch der Autoverkehr bei. Für die kleineren, inhabergeführten Geschäfte ist es wichtig, dass ihre Kunden auch in der Nähe günstig parken können, um rasch etwas zu besorgen. Hierfür sind Kurzparkmöglichkeiten unerlässlich, um im Wettbewerb mit der grünen Wiese zu bestehen. Auch für den Wirtschaftsverkehr sind diese Abstellmöglichkeiten unerlässlich.

BAUSTELLENLOGISTIK UND ANDIENUNGSVERKEHRE OPTIMIEREN

Der Wirtschaftsverkehr in der Frankfurter Innenstadt nimmt mehr und mehr zu. Mehr Verkehr führt dazu, dass die Nutzungskonflikte im innerstädtischen Straßenraum zunehmen. Die Folgen sind Engpässe bei Logistik-Prozessen, und die Gefährdung der Verkehrssicherheit. Die IHK Frankfurt fordert daher ein auf alle Verkehrsträger abgestimmtes Verkehrskonzept, welches die Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs für die Belieferung und Entsorgung der Stadt anerkennt. Bei Ausgewogenheit der verschiedenen Verkehrsträger und Verkehrsmittel sollten die Wirtschaftsverkehre einen besonderen Vorzug, insbesondere im Bereich des ruhenden Verkehrs, erhalten. Gerade bei An- und Abliefervorgängen und auch im Fall von Handwerker- und weiteren Dienstleistungen sind ausreichend Stellplätze notwendig. Dies dient zur Vermeidung des wilden Haltens und Parkens und somit dem reibungslosen Verkehrsfluss und der Verkehrssicherheit.

Um die Defizite in der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur genauer zu identifizieren und gezielter geeignete Lösungsansätze zu generieren, haben IHK Frankfurt am Main und das House of Logistics and Mobility (HOLM) den Arbeitskreis „Frankfurter Wirtschaftsverkehre“ in Leben gerufen und mehrere Fachgruppen gegründet.

Die Fachgruppe „Datengrundlage und Modellierung“ hat eine umfassende Datengrundlage zu innerstädtischen und wirtschaftsbezogenen Verkehrsbewegungen erhoben und einen Katalog an verkehrplanerischen Maßnahmen erarbeitet. Beides stellten die Forschenden der Frankfurt University of Applied Sciences unlängst der Stadt Frankfurt am Main zur Verfügung. Der Maßnahmenkatalog enthält Vorschläge zur Umplanung des Straßenraums und zur Änderung der Verkehrsführung in bestimmten Teilen des Untersuchungsgebiets. Dazu gehört die Ausweisung von Ladezonen, um so Engpässe bei den Liefervorgängen aufzuheben und vor allem das illegale Abstellen von Fahrzeugen auf der Fahrbahn, den Gehwegen oder Fahrradwegen zu verhindern. Eine einheitlichere und deutlichere Beschilderung und Markierung dieser Ladezonen könnte die Akzeptanz bei den anderen Verkehrsteilnehmern erhöhen und so das Zustellen dieser Flächen durch private Pkw verringern. Die temporäre Freigabe von Taxistellplätzen für den Wirtschaftsverkehr, da diese in den Hauptlieferzeiten nur zum Teil ausgelastet sind, könnte zudem Entlastung schaffen.

Die Fachgruppe „Last Mile Logistics“ nimmt sich des Themas der Belieferung auf der letzten Meile an. Im Fokus steht die Herausforderung, die Bedürfnisse der Warenempfänger in den Bereichen B2B (Unternehmen und Gewerbetreibende) und B2C (Endkunden) mit den Logistikansforderungen der Kurier-, Express- und Paketdienstleister in Einklang



zu bringen. Insbesondere Lieferungen im innerstädtischen Raum erfordern gerade auch wegen der oben beschriebenen Nutzungskonflikte neue Konzepte. Der geplante Feldversuch mit Hilfe von sogenannten Microdepots, die Innenstadtbelieferung effizienter und platzsparender zu gestalten, ist die erste konkrete Maßnahme der Fachgruppe.

Die Fachgruppe „Verkehre Bau“ stellt Themen rund um die Baulogistik in den Fokus der Diskussion. Teilnehmer der Fachgruppe sind Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft und relevanten öffentlichen Institutionen, welche ihre Expertise dafür nutzen möchten, den Akteuren der Frankfurter Bauverkehre Alternativen für eine effizientere und nachhaltige Logistik von Baustellen vorzustellen. Mit gezielten Maßnahmen kann der Verkehrsfluss rund um Baustellen verbessert werden. Kurz- und mittelfristig möchten die Experten dokumentieren, welche Daten zu Bauverkehren in Frankfurt zur Verfügung stehen, wie diese sinnvoll verknüpft werden können und vor allem welche Daten für eine fundierte Analyse der Verkehre der Baulogistik benötigt werden. In einem nächsten Schritt ist die Anwendbarkeit bestehender beispielhafter Systeme für eine Entlastung des städtischen Verkehrs durch die Fachgruppe Bauverkehre zu prüfen. Neben der Bewertung einer fundierten Datengrundlage sollen anhand von „Worst Case Fällen“ die Handlungsbedarfe für Bauunternehmen, Spediteure aber auch für die Akteure der öffentlichen Institutionen herausgearbeitet werden.

NEUBAU VON LKW-STELLPLÄTZEN

Die Bundesautobahnen A3 und A5 sind zwei wichtige europäische Fernstraßen, die von nationalem wie internationalem Güterverkehr stark frequentiert werden. Aufgrund der reglementierten Lenkzeiten müssen die Fahrer der verkehrenden Lastkraftwagen regelmäßige Pausen einlegen. Damit Lkw-Fahrer die gesetzlich vorgesehenen Lenk- und Ruhezeiten einhalten können, müssen ihnen geeignete Park- und Ruheeinrichtungen bereitgestellt werden. Dazu sind geeignete Plätze in unmittelbarer Nähe zur Autobahn notwendig, an denen die Fahrzeuge geparkt werden können. Die Stellplätze an Rastanlagen und Autohöfen entlang der Bundesautobahnen sind aktuell nicht ausreichend, obwohl das Land gemeinsam mit dem Bund in den letzten Jahren zusätzliche Parkmöglichkeiten geschaffen hat: Bundesweit fehlen 10.933 Abstellplätze, allein in Hessen sind es 1.996 (bundesweite Erhebung 2013).

Fehlende Lkw-Stellplätze stellen nicht nur für die Fahrer selbst ein Problem dar. Vielmehr sind Übermüdung und falsch geparkte Lkws ein enormes Sicherheitsrisiko. Gerade abends müssen zahlreiche Fahrer, die keinen Stellplatz finden, gezwungenermaßen nach Alternativen suchen. Dies sind teilweise die Autobahnauf- und -abfahrten der Rastanlagen – Konsequenz sind Rückstaus bis auf die Autobahn und Behinderungen der übrigen Verkehrsteilnehmer. Genauso stellen Wohn- und Gewerbegebiete in Stadtzentren Ausweichmöglichkeiten dar – dies schafft zusätzlichen Verkehr in ohnehin stark ausgelasteten Bereichen und belastet die Anlieger.

Es ist erforderlich, über die bisherigen Erweiterungsmaßnahmen hinaus Autohöfe und Lkw-Stellplätze bereitzustellen. Zusätzliche Stellplätze tragen dazu bei, überflüssigen Lkw-Suchverkehr und zugeparkte Straßen in Wohn- und Gewerbegebieten zu vermeiden. Dazu müssen im Ballungsraum FrankfurtRheinMain mehr Flächen gefunden werden, auf der alle notwendigen Serviceleistungen für Lkws geboten werden können. Wir appellieren daher an die Vertreter der Kommunen, kooperationsbereit zu sein, wenn es um Flächen für Stellplätze entlang der Autobahnen geht. Außerdem müssen auch private Investitionen in diesem Bereich realisiert werden: Autohöfe können die Parkplätze an den Autobahnen sowie den Tank- und Rastanlagen ergänzen, benötigen aber günstige Flächen, gerade in den Ballungsräumen – hier müssen private Investoren und öffentliche Hand gemeinsam Lösungen finden.

Auch Verkehrsleitsysteme oder innovative Apps, die Fahrer im Voraus über freie Kapazitäten der Rastplätze informieren, verbessern die Effizienz. Dennoch ist ein Flächenausbau der einzige Weg, um das Problem der Stellplatzknappheit langfristig zu lösen.

POSITIONEN FÜR EINE BEDARFSGERECHTE MOBILITÄT

LEISTUNGSFÄHIGE VERKEHRINFRASTRUKTUR IST ELEMENTAR FÜR WIRTSCHAFTLICHEN ERFOLG DER REGION

Eine quantitativ und qualitativ leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist für die deutsche Volkswirtschaft mit ihrem hohen Grad an Arbeitsteilung, ihren vielfältigen Austauschbeziehungen und ihrer zentraleuropäischen Lage eine grundlegende Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg. Aufgrund seiner Lage im Herzen von Deutschland und Europa hat FrankfurtRheinMain eine Schlüsselrolle als Mobilitätsdrehscheibe. Mit wertschöpfungsintensiven Branchen, wie der Automobil-, Pharma- und Maschinenbauindustrie und einer prosperierenden Logistikbranche, hat Frankfurt einen großen Anteil an Ziel- und Quellverkehren. Eine Stärkung der Erreichbarkeit Frankfurts als zentraler Knoten im deutschen Eisenbahnverkehr, beispielsweise durch den Ausbau der Fernverkehrsverbindungen nach Fulda und Mannheim, ist daher essentiell. Auch das Drehkreuz Frankfurter Flughafen muss durch ein klares Bekenntnis zum Bau des Terminals 3 mit einer Schienenanbindung und Umsetzung der Beschlüsse des Mediationsverfahrens gestärkt werden. Ein achtstreifiger Ausbau der Autobahn-Hauptverkehrsachsen im IHK-Bezirk, insbesondere der A 3 zwischen Hanau und Frankfurt-Süd sowie der A5 zwischen Frankfurt-West und Gambacher Kreuz, würde Frankfurt-RheinMain als wichtigen Verkehrsknotenpunkt enorm stärken.



MOBILITÄT IST EIN GRUNDBEDÜRFNIS FÜR BEWOHNER, BESUCHER UND WIRTSCHAFT EINER STADT UND REGION

Die Befriedigung von Mobilitätsansprüchen und die jederzeit garantierte mögliche Erreichbarkeit werden auch in Zukunft einer der entscheidenden Standortfaktoren für FrankfurtRheinMain bleiben. Wo Lieferverkehre und Entsorgungstransporte sowie Geschäfts- und Servicefahrten und Einkaufsverkehre nicht reibungslos fließen können, entwickelt sich die urbane Wirtschaft nur schwer. Abwanderungen von Betrieben und Investitionsverzicht können die Folge sein. Ein regionales Mobilitätskonzept sollte aufgestellt werden, das auf aktuellen kommunalen Gesamtverkehrsplänen und einer strategischen Nahverkehrsplanung basiert. Diese Pläne sollten aber nicht losgelöst vom derzeit in Arbeit befindlichen Mobilitätsleitbild der Stadt Frankfurt entwickelt werden, sondern dort einfließen, um ein Gesamtkonzept entwickeln zu können.

DIE KAPAZITÄTSGRENZEN DER VERKEHRSWEGE IM IHK-BEZIRK SIND ERREICHT

Die Straßen- und Schienenwege sind zwar leistungsfähig, insbesondere in den Spitzenzeiten reichen die Kapazitäten jedoch nicht mehr aus. Seit Jahren wird zu wenig in die Erhaltung, Erneuerung und Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur investiert. Am Zustand der Verkehrsinfrastruktur werden die Folgen der Unterfinanzierung immer stärker sichtbar. Durch Staus, Verspätungen und Umwege führt dies zu hohen zusätzlichen Kosten und Umweltbelastungen für Wirtschaft und Gesellschaft - mit steigender Tendenz.

FORDERUNGEN DER IHK FRANKFURT

Leistungsfähigen und hochwertigen ÖPNV sicherstellen

Attraktive öffentliche Nahverkehrsangebote für Pendler sind komplementär zur Weiterentwicklung des Straßennetzes zu schaffen. Zur Erhaltung und Verbesserung der Finanzierungsspielräume muss die Ausschreibungspraxis von Buslinienverkehren im IHK-Bezirk weiter fortgeführt werden. Die Belange kleinerer und mittelständischer Busunternehmen sind dabei zu berücksichtigen.

Schieneinfrastruktur stärken und ausbauen

Der Schienenknoten FrankfurtRheinMain muss weiter gestärkt werden. Wichtige Nahverkehrs- und Schienenprojekte müssen zügig realisiert werden. Vor dem Hintergrund der aktuellen Bevölkerungsprognosen, der hohen Auslastung des Frankfurter City-Tunnels und der geplanten Regionaltangente West, sollte geprüft werden, ob das jetzige S-Bahn-System zu einem S-Bahn-Ring weiterentwickelt werden könnte. Eine solche tangentielle Linienführung könnte den Frankfurter City-Tunnel entlasten und Fahrzeiten verkürzen.

Hauptverkehrsachsen leistungsfähig halten

Die Ziele der Verkehrspolitik der Kommunen im IHK-Bezirk zur Ausweitung der Räume für Aufenthalt und Fußgänger dürfen nicht zu einer Reduktion der Kapazitäten von Hauptverkehrsachsen in den Innenstädten des IHK-Bezirks führen, damit diese für den Autoverkehr nicht an Leistungsfähigkeit verlieren.

Kommunales Straßennetz sanieren

Der Zustand der Straßen in vielen Kommunen hat sich in den vergangenen Jahren deutlich verschlechtert. Hier muss dringend nachgebessert werden. Die Kommunen müssen mehr in ihre Verkehrsinfrastruktur investieren, benötigen dazu aber auch dringend mehr Mittel für den Erhalt ihrer Straßen von Bund und Land. Public-Private-Partnership (PPP) muss dabei als Finanzierungsalternative stets geprüft werden.

Wirtschaftsverkehr stärken

Der Wirtschaftsverkehr in der Frankfurter Innenstadt nimmt mehr und mehr zu. Er führt dazu, dass die Nutzungskonflikte im innerstädtischen Straßenraum zunehmen. Die IHK Frankfurt fordert ein Verkehrskonzept für die Belieferung und Entsorgung der Stadt sowie eine optimierte Baustellenlogistik. Zudem ist für den überregionalen Wirtschaftsverkehr erforderlich, mehr Lkw-Stellplätze an Bundesautobahnen und in Gewerbegebieten bereitzustellen. Wir appellieren daher an die Vertreter der Kommunen, kooperationsbereit zu sein, wenn es um Flächen für Stellplätze geht. Außerdem müssen auch private Investitionen in diesem Bereich realisiert werden: Autohöfe können die Parkplätze an den Autobahnen sowie den Tank- und Rastanlagen ergänzen, benötigen aber günstige Flächen - hier müssen private Investoren und öffentliche Hand gemeinsam Lösungen finden.

WICHTIGE VERKEHRSPROJEKTE IM IHK-BEZIRK FRANKFURT

PROJEKTE VON ÜBERREGIONALER BEDEUTUNG

- Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar zwischen Frankfurt und Mannheim
- Schienenaus- und Neubaustrecke Frankfurt – Hanau – Würzburg/Fulda
- Neubau der Regionaltangente West
- Neubau der Nordmainischen S-Bahn zwischen Frankfurt und Hanau
- Neubau des dritten Terminals am Frankfurter Flughafen mit Schienenanbindung
- Achtstreifiger Ausbau der Autobahn-Hauptverkehrsachsen im IHK-Bezirk, insbesondere der A 3 und der A 5

STADT FRANKFURT

Frankfurt prosperiert – die Stadt wächst zurzeit jährlich um 15.000 Einwohner. Darüber hinaus ist Frankfurt Deutschlands wichtigster Verkehrsknoten im Straßen-, Schienen- und Luftverkehr. Nur durch kontinuierliche Investitionen in eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur und einem leistungsfähigen ÖPNV kann die derzeit hohe Mobilität für Bürger und Wirtschaft weiterhin gewährleistet werden. Bedingungen für eine störungsfreie Abwicklung des Andienungs- und Wirtschaftsverkehrs in Frankfurt sollten weiter optimiert und keine weiteren Einschränkungen erlassen werden.

- Viergleisiger Ausbau der Bahnverbindung Frankfurt - Friedberg (S 6)
- S-Bahnanschluss des neuen Büro- und Gewerbestadtteils Gateway-Gardens
- Zügige Umsetzung der Verlängerung der U-Bahn-Linie U5 ins Europaviertel sowie auf dem Frankfurter Berg
- Verlängerung der U-Bahn-Linie U2 nach Bad Homburg
- Lückenschluss der Stadtbahn zwischen Bockenheim und Ginnheim
- Zügige Umsetzung des Neubaus des Fernbusbahnhofs in Frankfurt
- Neugestaltung des Hauptbahnhofvorplatzes in Frankfurt
- Lückenschluss A66 und A661 im Frankfurter Osten - Neubau des Riederwaldtunnels
- Lösung für den Ratswegkreisel | Entlastung der Hanauer Landstraße
- Neubau der Ortsumfahrung Praunheim
- Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsachsen innerhalb der Stadtgebiete für den Autoverkehr gewährleisten
- Neuen Nahverkehrsplan für Frankfurt aufstellen
- Neuen Gesamtverkehrsplan für Frankfurt aufstellen

HOCHTAUNUSKREIS

Der Hochtaunuskreis ist mit über 87.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und rund 21.000 IHK-zugehörigen Unternehmen ein wichtiger Wirtschaftsstandort in der Region FrankfurtRheinMain. Eine gute Verkehrsinfrastruktur zählt zu den wichtigsten Standortfaktoren für Unternehmen. Grundsätzlich ist die Verkehrsanbindung des Hochtaunuskreises zwar als „gut“ zu bewerten, doch um auch in Zukunft wettbewerbsfähig zu anderen Regionen zu bleiben, gilt es, die Verkehrsinfrastruktur weiter auszubauen.

- Zügige Realisierung der Regionaltangente West (RTW). Durch die direkte Verbindung des Vordertaunus mit dem Flughafen Frankfurt am Main wird eine nachhaltige Verbesserung der Standortbedingungen für Unternehmen gewährleistet
- Elektrifizierung der Taunusbahn mit dichterem Takt von Bad Homburg bis Usingen
- Weiterentwicklung der Taunusbahn durch Elektrifizierung bis Grävenwiesbach sicherstellen
- Verlängerung der U-Bahn Linie U2 von Bad Homburg-Gonzenheim zum Bad Homburger Bahnhof
- Ausbau der Bad Homburger PPR-Kreuzung zur besseren Verkehrsanbindung des nördlichen Hochtaunuskreises

BAD HOMBURG V. D. HÖHE

Bad Homburg ist insgesamt gut an das Straßenverkehrsnetz angebunden, allerdings sind die Kapazitätsgrenzen oftmals erreicht. Nach wie vor sollte ein Umbau an der Peter-Pneu-Renova (PPR)-Kreuzung angestrebt werden, um dieses Nadelöhr zu beseitigen. Ebenso besteht weiterhin der Bedarf, den öffentlichen Nahverkehr auszubauen, damit dieser als Alternative zum motorisierten Individualverkehr funktioniert. Beides wäre attraktiv für Berufspendler, Geschäftsreisende, Touristen und Besucher von Bad Homburg und würde darüber hinaus zur Entwicklung und Potentialerschließung des nördlichen Hochtaunuskreises beitragen.

- Verlängerung der U-Bahn Linie U2 von der Station Gonzenheim bis zum Bad Homburger Bahnhof realisieren
- Attraktive Angebote im ÖPNV als Alternative zum Individualverkehr schaffen. Dazu ist es notwendig, entsprechende Vorhaben auch über die Stadtgrenzen hinweg zu unterstützen und sich an ihnen zu beteiligen. Hierzu gehören beispielsweise die Realisierung der Regionaltangente West, die Elektrifizierung und Verlängerung der Taunusbahn sowie der weitere Ausbau der erfolgreich angelaufenen Schnellbusverbindungen
- Ausbau der Bad Homburger PPR-Kreuzung zur besseren Erreichbarkeit Bad Homburgs; Lösung der Verkehrssituation rund um die PPR-Kreuzung mit Nachdruck weiter anstreben

KÖNIGSTEIN

Noch immer kommt es im Berufsverkehr am Königsteiner Kreisel zum Teil zu erheblichen Verkehrsbehinderungen. Dies beeinträchtigt Berufspendler ebenso wie die ortsansässigen Unternehmen. Diesen Missstand gilt es zu beseitigen. Vorhandene Umbaumöglichkeiten müssen endlich optimal ausgeschöpft werden.

KRONBERG

Kronberg liegt im Zentrum der Wirtschaftsregion FrankfurtRheinMain. Die schnelle Erreichbarkeit von Frankfurt, der Messe oder dem internationalen Flughafen durch S-Bahn oder Auto macht die Taunus-Gemeinde zu einem begehrten Unternehmensstandort. Diese guten Voraussetzungen gilt es weiter auszubauen.

- Verkehrsproblem Kronberg Süd lösen
- Anbindung von Oberhöchstadt Süd an den ÖPNV

OBERURSEL

Durch die Neugestaltung des Bahnhofsareals wurde das Entree zur Stadt attraktiver, und neue Flächen für Gastronomie, Handel und Dienstleistungen wurden entwickelt. Nun gilt es, die innerstädtische Infrastruktur zu optimieren.

- Bau der Regionaltangente West unterstützen, um Pendler zum Umsteigen auf die Schiene zu bewegen und somit zur erforderlichen Entlastung des Straßenverkehrs beizutragen
- Verbesserung von überörtlicher Ausschilderung zügig umsetzen
- Optimierung des innerstädtischen Straßennetzes, insbesondere rund um das Gewerbegebiet Süd. Hier ist vor allem der Anschluss der Nassauer Straße an die Weingärtenumgebung als Bindeglied zwischen Innenstadt und Gewerbegebiet Süd von hoher Bedeutung und muss vorangetrieben werden
- Innerstädtische Verkehrsplanung und Parkleitsystem optimieren: Beschilderung für Radwege einrichten sowie Fußwegenetz in den zentralen Einkaufslagen weiter optimieren (Querverbindungen)
- Schaffung von neuen Parkplätzen am Bahnhof und zeitgemäße Gestaltung der Parkhäuser nach Richtlinien des ADAC

STEINBACH (TAUNUS)

Die Qualität der Verkehrsanbindung ist einer der wichtigsten Standortfaktoren für Unternehmen und Wohnbevölkerung. Für Steinbach ist vor allem eine schnelle Erreichbarkeit der Stadt Frankfurt am Main bzw. des Flughafens Frankfurt am Main wichtig.

- Eine leistungsfähige ÖPNV-Anbindung ist entscheidender Standortfaktor, deshalb ist auch die RTW-Anbindung von höchster Bedeutung
- Verkehrsknoten am Übergang zur S5 sollte verbessert und ausgebaut werden
- Die Möglichkeit kostenfrei zu parken fördert sowohl die Mobilität als auch die Lebendigkeit Steinbachs und sollte als erfolgreich erprobte Strategie gesichert und weiterverfolgt werden

USINGEN

Eine gute Verkehrsinfrastruktur zählt zu den wichtigsten Standortfaktoren zur Ansiedlung von Unternehmen und Wohnbevölkerung. Usingen ist durch die Taunusbahn bereits jetzt gut mit Frankfurt verbunden. Dies gilt es aber weiter auszubauen, um mehr Pendler zum Umsteigen auf die Schiene zu bewegen.

- Verbesserte ÖPNV-Verbindung von Usingen Richtung Frankfurt unerlässlich
- Neubau der Umgehungsstraße B 456 (Nordumgehung)
- Zügige Umsetzung der Elektrifizierung der Taunusbahn von Friedrichsdorf nach Usingen mit Taktverdichtung
- Neubau der Umgehungsstraße B 456, um die Stadt vor negativem Verkehrsaufkommen zu entlasten und die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt zu verbessern

MAIN-TAUNUS-KREIS

ESCHBORN

Das Verkehrsaufkommen steigt in Eschborn zunehmend. Die bislang vorhandene Verkehrsanbindung wird der täglichen Zahl von rund 30.000 Berufspendlern nicht mehr gerecht. Hier besteht dringender Handlungsbedarf, um den Wirtschaftsstandort nicht zu gefährden. Problematisch ist allerdings, dass eine langfristige Verbesserung der Verkehrssituation nicht alleine mit dem Bau einer Straßenverbindung zwischen den Gewerbegebieten Süd und Ost zu erzielen ist, sondern gleichzeitig der Ausbau des Nordwestkreuzes notwendig ist. Hierfür ist allerdings das Land zuständig.

- Erzielung einer langfristigen Lösung unter Einbeziehung des Landes zur Verbesserung der gesamten Verkehrssituation in Eschborn
- Bau der Regionaltangente West unterstützen, um Pendler zum Umsteigen auf die Schiene zu bewegen und somit zur erforderlichen Entlastung des Straßenverkehrs beizutragen
- Zügige Umsetzung der Süd-Ost-Trasse

SCHWALBACH AM TAUNUS

Für die Zukunftsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Schwalbach ist der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere die verkehrliche Erschließung des Kronberger Hangs, zügig zu realisieren

- Ausbau der L3005 vom Frankfurter Westkreuz zum Gewerbegebiet „Kronberger Hang“ zügig umsetzen

IV. WICHTIGE VERKEHRS- INFRASTRUKTURPROJEKTE

ÜBERSICHTSKARTE WICHTIGER PROJEKTE IM IHK-BEZIRK



Projekte im Bau

- ① Lückenschluss A66/A661 - Neubau des Riederwaldtunnels
- ② Neubau von Terminal 3 mit Schienenanbindung
- ③ Neubau eines Fernbusterminals
- ④ S-Bahnanschluss Gateway-Gardens
- ⑤ Verlängerung der U5 ins Europaviertel

Projekte in Planung

- ⑥ Neubau der Nordmainischen S-Bahn
- ⑦ Ausbau der Bahnverbindung Frankfurt - Friedberg (S 6)
- ⑧ Verlängerung der U2 nach Bad Homburg
- ⑨ Neugestaltung des Hauptbahnhofvorplatzes
- ⑩ Ortsumgehung Usingen
- ⑪ Elektrifizierung der Taunusbahn - Verlängerung der SS

Projekte in Vorplanung

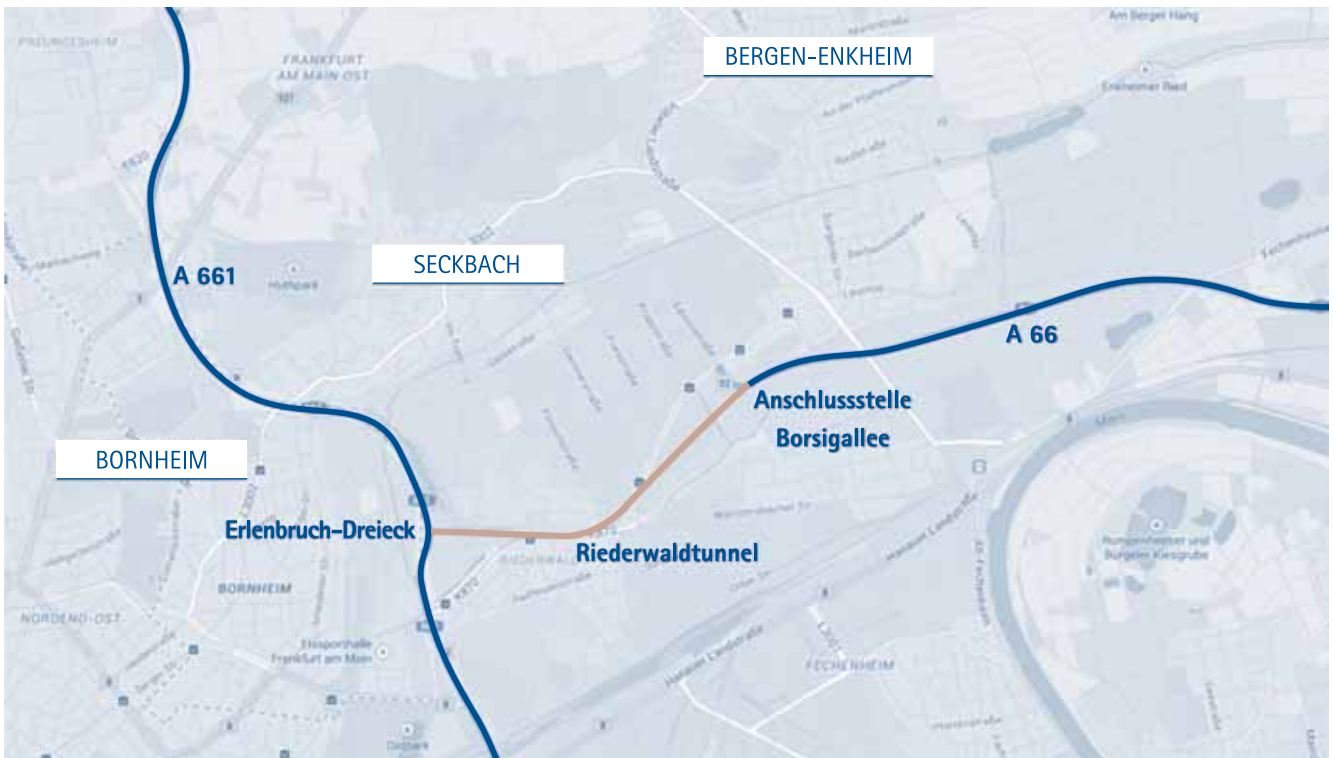
- ⑫ Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar
- ⑬ Aus- und Neubaustrecke Frankfurt - Hanau - Würzburg/Fulda
- ⑭ Neubau der Regionaltangente West
- ⑮ Lückenschluss der Stadtbahn zwischen Bockenheim und Ginnheim
- ⑯ Ortsumfahrung Praunheim
- ⑰ Lösung für Ratswegkreisel | Entlastung der Hanauer Landstraße
- ⑱ Süd-Ost-Trasse in Eschborn

PROJEKTE IM BAU

1 LÜCKENSCHLUSS A66/A661 – NEUBAU DES RIEDERWALDTUNNELS

Derzeit verkehren täglich etwa 24.000 Fahrzeuge „Am Erlenbruch“ im Frankfurter Osten. Die Kapazitätsgrenze der Straße ist erreicht, die Belastung nicht nur für die anliegenden Wohngebiete hoch. Unternehmen entsteht immenser Schaden, weil ihnen durch die langen Staus jegliche Planungssicherheit bezüglich Lieferfristen und Verlässlichkeit genommen wird. Ursprung des Engpasses ist der fehlende Lückenschluss zwischen der A66 und der Frankfurter Ortsumgehung A661. Fahrzeuge sind dadurch gezwungen auf die angrenzenden Stadtstraßen auszuweichen. Die Verknüpfung der beiden Autobahnen soll die Verkehrssituation entschärfen: Da der Durchgangsverkehr die Neubaustrecke nutzen wird, kann die Anzahl der Autos „Am Erlenbruch“ auf durchschnittlich 8.400 pro Tag reduziert werden.

Die Neubaumaßnahme setzt sich aus drei Kernelementen zusammen: dem Erlenbruch-Dreieck, der Anschlussstelle Borsigallee und der Verbindung der beiden Bauelemente, der Untertunnelung des Riederwalds. Das Erlenbruch-Dreieck verknüpft im Westen die Neubaustrecke der A66 mit der A661. Um Wohn- und Kleingartengebiete, Schulen, Kindertagesstätten sowie Naherholungsgebiete zu schützen, werden Lärmschutzwände errichtet und lärmindernder Asphalt verwendet. Im Osten ersetzt die Anschlussstelle Borsigallee die Anschlussstelle Bergen-Enkheim und stellt den Übergang vom Neubau zur Bestandsstrecke der A66 her. Das Verbindungselement, der Riederwaldtunnel, setzt sich aus zwei je 1,1 km langen Röhren zusammen. Durch jede dieser Röhren führt eine Richtungsfahrbahn mit jeweils drei Fahrstreifen. Prognosen gehen davon aus, dass der Neubau nach Fertigstellung täglich von etwa 101.900 Fahrzeugen genutzt wird.



Planungsstand

- Baubeginn des Ausbaus der A 661 inklusive Kreuzungsbauwerk Erlenbruchdreieck war 2014.
- Baubeginn für den Riederwaldtunnel folgt voraussichtlich 2018, die Anschlussstelle Borsigallee dann 2019, da zunächst die Planungsunterlagen erneuert werden müssen. 2022 soll der Lückenschluss abgeschlossen sein.

Position der IHK

Die gegenwärtige Verkehrssituation im Frankfurter Osten ist für Anwohner und Unternehmen gleichermaßen untragbar. Der Ausbau des Riederwaldtunnels wird diesbezüglich für eine Entspannung der anliegenden Wohngebiete und für mehr Durchfluss für den überörtlichen Verkehr sorgen. Insgesamt kann mit der Verknüpfung der beiden Autobahnen der gesamte Verkehr im Frankfurter Osten entscheidend entlastet werden.

2 NEUBAU VON TERMINAL 3 MIT SCHIENENANBINDUNG

Der Frankfurter Flughafen ist Grundlage für Wachstum und Beschäftigung in der Region FrankfurtRheinMain. Mit rund 80.000 Arbeitnehmern ist er nicht nur der größte lokale Arbeitgeber Deutschlands. Die Leistungsfähigkeit und Drehkreuzfunktion des Frankfurter Flughafens verleihen dem Umland zusätzlich eine besondere Standortqualität und sorgen unter anderem dafür, dass sich zahlreiche internationale Unternehmen in Frankfurt ansiedeln. Die katalytischen Effekte des Flughafens auf Beschäftigung und Einkommen gehen damit weit über die eines gewöhnlichen Arbeitgebers hinaus.

Um die Drehkreuzfunktion des Frankfurter Flughafens aufrechtzuerhalten, muss die Infrastruktur an die gestiegenen Anforderungen angepasst werden. Die Landebahn Nordwest hat bereits zu einer Qualitätssteigerung des Passagierservices geführt. Um weiterhin internationalen Qualitätsstandards zu genügen, müssen auch die Abfertigungskapazitäten erhöht werden. Stagnierende Flugbewegungen sind nur auf den ersten Blick ein Argument gegen Ausbaumaßnahmen. Die steigenden Passagierzahlen am Flughafen Frankfurt zeigen vielmehr, dass der Rückgang von Starts und Landungen hauptsächlich auf den Einsatz größerer Flugzeuge zurückzuführen ist. Speziell die neuen Großraumflugzeuge machen den Bau eines dritten Terminals erforderlich. Bleibt es bei zwei Terminals, müssen in Zukunft mehr Flugzeuge auf dem Vorfeld abgefertigt werden. Dies schränkt nicht nur den Komfort der Fluggäste ein. Boarding per Bus macht insbesondere bei Flugzeugen mit Kapazitäten von bis zu 500 Passagieren das schnelle Umsteigen unmöglich. Bei einer Umsteiger-Quote von etwa 50 % wäre das fatal. Gerade im Hinblick darauf, dass mit Istanbul, London, Paris und Amsterdam Wettbewerber bereitstehen, die bereits deutlich mehr Flugzeuge gleichzeitig an Gebäudepositionen abfertigen können.

Durch den Bau wird die Drehkreuzfunktion von Frankfurt für Deutschland und Zentraleuropa im intensiven internationalen Wettbewerb gesichert werden. Die Zuverlässigkeit und Qualität des Flughafens werden für Umsteiger durch den Neubau verbessert. Die IHK Frankfurt am Main unterstützt den Bau von Terminal 3 am Frankfurter Flughafen.

Planungsstand

- ☑ Der Planfeststellungsbeschluss für den Bau von Terminal 3 wurde 2007 unterzeichnet, Baurecht besteht seit August 2014.
- ☑ Die Ausschreibungen laufen derzeit, die ersten Tiefbauarbeiten sollen im Spätherbst 2015 starten und spätestens 2022 abgeschlossen sein.
- ☐ Die Anbindung von Terminal 3 an das Schienennetz ist noch nicht geklärt.

Position der IHK

Die Region FrankfurtRheinMain braucht den Flughafen als Arbeitgeber und besonderen Standortfaktor. Um seine Stellung als Drehkreuz von Frankfurt für Deutschland und Zentraleuropa im internationalen Wettbewerb aufrechtzuerhalten und der Region damit weiter als wirtschaftliches Zugpferd dienen zu können, benötigt der Flughafen ein drittes Terminal zur Qualitätssteigerung des Passagierservices. Zuverlässigkeit und Qualität für Umsteiger werden durch Terminal 3 enorm verbessert, das Risiko, einen Anschlussflug zu verpassen, wird verringert.

Die IHK spricht sich daher ausdrücklich für eine baldige Realisierung des Vorhabens aus.

Mit dem Bau des Terminals kommen aus Sicht der IHK die Zielsetzungen der Mediation zum Flughafenausbau aus dem Jahr 2000 zunehmend zum Abschluss. Neben den Ausbaumaßnahmen sind auch beim Fluglärm im Sinne der Mediation und dem danach folgenden Maßnahmenpaket „Gemeinsam für die Region – Allianz für mehr Lärmschutz 2012“ wirkungsvolle Fortschritte erreicht worden.

Das Terminal sollte zudem unbedingt eine eigene Schienenanbindung erhalten. Dies ist dringend notwendig, um den Verkehr um den Flughafen effizient abzuwickeln. Eine bloße Anbindung über Busse oder flughafenintern über den Skytrain ist nicht ausreichend.



3 NEUBAU EINES FERNBUSTERMINALS

Nachdem der Fernbusverkehr im Jahr 2012 liberalisiert wurde, setzte in Deutschland ein regelrechter Fernbusboom ein, der bis heute ungebrochen ist. Städte wie München, Hamburg und Mannheim bewiesen Weitblick als sie bereits im Voraus moderne Omnibusbahnhöfe errichteten. In Frankfurt kommen pro Tag rund 180 Fernbusse an. Nun soll der Fernbusbahnhof auf dem Parkplatz in der Mannheimer Straße schrittweise realisiert werden. Im Frühjahr 2016 wird der erste Teil des geplanten Terminals südlich des Hauptbahnhofs fertig, gleichzeitig wird auf dem bisher als Parkplatz genutzten Areal ein provisorisches Parkhaus errichtet, das zumindest für die nächsten Jahre Bestand haben soll. Mittelfristig sollen dann Tiefgaragen das provisorische Parkhaus ersetzen und oberirdisch bauliche Entwicklungen möglich sein. Das vierstöckige Systemparkhaus wird Platz für 350 Autos und 300 Fahrräder haben. Die Autovermietungen, die für ihre Dienste bisher den Parkplatz nutzen, und verschiedene Carsharing-Anbieter können Flächen mieten. Im Souterrain wird ein Fahrradparkhaus mit einer angeschlossenen Werkstatt und einer Waschanlage eingerichtet.

Im Anschluss folgen in einer zweiten Phase vom Frühsommer 2016 an die Bebauung des benachbarten „Baufelds 1“. Wie es dort weitergeht, steht noch nicht fest. Ein Teil des vermutlich gemischt genutzten Gebäudes soll Serviceeinrichtungen für Busreisende enthalten: eine Wartehalle, Fahrkartenschalter, ein Kiosk und Sanitäranlagen. Der dritte Bauabschnitt wird 14 Haltepositionen umfassen und soll 2018

komplett fertig sein. Die Busse können die ersten vier Bahnsteige des neuen Terminals aber schon Mitte April 2016 ansteuern. Ein Jahr später sollen dann sechs weitere Stellplätze zur Verfügung stehen, bevor im Juni 2018 die volle Kapazität erreicht wird. Nach und nach sollen auch die provisorischen Haltestellen vor dem Hauptbahnhof verschwinden. Die Fläche an der Südseite des Frankfurter Hauptbahnhofs ist ein zentral gelegener Standort und insbesondere sehr gut an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr angebunden. Ein zentraler Aspekt eines guten Fernbusbahnhofs wird damit erfüllt: eine günstige Anbindung an den Nah- und Fernverkehr, die eine unkomplizierte An- oder Abreise und das schnelle Umsteigen ermöglichen.

Gegenüber anderen möglichen Standorten wie dem Kaiserlei oder Gateway Gardens hat der Standort am Hauptbahnhof zwar den Nachteil, dass die Busse erst in die Innenstadt einfahren müssen. Dies ist ein nicht zu vernachlässigender (Zeit-) Faktor. Dennoch ist die städtebauliche Entwicklung an der Südseite des Hauptbahnhofs ein dringend notwendiges Projekt und einem dezentralen, schlecht angebundenen Busbahnhof fernab des Stadtzentrums vorzuziehen. Durch den Bau der dringend benötigten Infrastruktur – neben den Bussteigen zählen hierzu sicherlich auch sanitäre Anlagen für Passagiere und Fahrer sowie Versorgungsmöglichkeiten – kann nun ein diskriminierungsfreier, intelligenter und einfacher Wechsel zu anderen Verkehrsträgern möglich werden.



Planungsstand

- ☑ ABG Frankfurt Holding und CA Immo Deutschland GmbH unterzeichnen „Letter of Intent“ zur Realisierung eines Busterminals im Januar 2015.
- ☑ Bauantrag für das Parkhaus ist eingereicht und geprüft. Spätestens Ende Juli 2015, Baubeginn ist ab Oktober 2015 geplant.

Position der IHK

Die IHK Frankfurt am Main begrüßt ausdrücklich die Absichtserklärung über die teilweise Umwandlung des Parkplatzes in der Mannheimer Straße in einen Fernbusbahnhof. Die IHK Frankfurt forderte seit vielen Jahren den Bau eines zentralen Busbahnhofs.

4 S-BAHNANSCHLUSS GATEWAY-GARDENS

Gateway Gardens ist ein neuer Frankfurter Stadtteil. Unmittelbar nordöstlich des Frankfurter Flughafens gelegen, soll hier bis 2021 eines der am besten angebundenen Büro- und Gewerbegebiete Europas entstehen. Neben der unmittelbaren Nähe zum Flughafen und zum dortigen Fernbahnhof, verfügt der Stadtteil auch über Anschluss an die wichtigen Autobahnachsen A3 und A5. Was bisher noch fehlt, ist eine eigene Nahverkehrsanbindung.

Da Gateway Gardens ein reines Büro- und Gewerbeviertel ist, steht den zukünftig 18.000 Angestellten unmittelbar vor Ort keine Wohnfläche zur Verfügung. Entsprechend hoch wird die Nachfrage von Pendlern nach öffentlichen Verkehrsmitteln sein. Nimmt man die Besucher und Hotelgäste hinzu, werden täglich voraussichtlich 14.000 Fahrgäste auf eine S-Bahn-Station Gateway Gardens angewiesen sein.

Angeschlossen werden soll die zukünftige S-Bahn Station an das Netz der S-Bahn Linien S8 und S9, die zwischen Hanau und Wiesbaden verkehren. Dazu müssen die bestehenden Gleistrassen zwischen den Stationen Frankfurt-Stadion und Frankfurt-Flughafen nach Südosten verlegt werden. Die Züge sollen in einem Tunnel die A5 sowie den gesamten Stadtteil Gateway Gardens unterqueren. Die neue Station wird entsprechend unterirdisch errichtet.

Planungsstand

- ☑ Der Planfeststellungsbeschluss wurde im Januar 2014 unterzeichnet.
- ☑ Das Land Hessen, die Stadt Frankfurt, die Deutsche Bahn und der RMV haben im September 2014 den Finanzierungsvertrag unterzeichnet
- ☑ Die Bauarbeiten haben 2015 begonnen und sollen bis 2019 abgeschlossen sein. Das Bundesverkehrsministerium hat 112 Mio. Euro für den Neubau bewilligt.

Position der IHK

Kurze und unkomplizierte Wege für Gäste und Mitarbeiter sind aus Investorensicht von hoher Bedeutung. Soll Gateway Gardens die ihm zugedachte Rolle als einer der europaweit mobilsten und zentralsten Unternehmensstandorte ausfüllen, benötigt der Stadtteil daher seine eigene S-Bahn Station.

An diesem Beispiel zeigt sich, wie wichtig es ist, bei der Planung von neuen Gewerbegebieten bereits die ÖPNV-Anbindung mitzuplanen. Dies sollte aber Teil jeder Planung der Kommunen sein.



5 VERLÄNGERUNG DER U5 INS EUROPAPIERTEL

Das Europaviertel ist ein neuer Stadtteil auf dem Gelände des ehemaligen Hauptgüterbahnhofs. Hier entstehen derzeit rund 3.500 Wohnungen sowie bis zu 30.000 neue Arbeitsplätze. Die aktuelle Verkehrsanbindung ist dem künftig zu erwartenden Anstieg der Fahrgastzahlen jedoch nicht gewachsen. Gegenwärtig sind nur die Randgebiete des Stadtteils durch U- und Straßenbahn erschlossen. In das Viertel hinein fährt lediglich eine Buslinie. Die 2,7 km lange Verlängerung der U5 soll den Anwohnern und Angestellten, die schnelle Verbindung ins Stadtzentrum ermöglichen.

Bisher endet die U-Bahnlinie U5 von Preungesheim kommend am Frankfurter Hauptbahnhof. Die geplante zweigleisige Neubaustrecke soll am Platz der Republik aus dem bestehenden Gleisverlauf der U4 ausfädeln. Bis zum Erreichen der Europa-Allee wird die U5 unterirdisch verkehren. Entsprechend wird auch die Station Güterplatz unterirdisch errichtet. Mit Ausnahme der Untertunnelung des Europagartens, die auch parallel für den Straßenverkehr erfolgen wird, verläuft der übrige Teil der Strecke im Freien. Die drei weiteren neuen Stationen, Emser Brücke, Europagarten und Wohnpark liegen folglich oberirdisch. Die U-Bahnen werden hier auf dem zu erweiternden Mittelstreifen der Europa-Allee fahren, links und rechts durch Baumreihen von den Fahrspuren abgetrennt. Neue Endhaltestelle der U5 ist die Station Wohnpark westlich des Europagartens.

Wegen des schwierigen Untergrunds musste eine spezielle Tunnelbohrmaschine eingesetzt werden, die die Kosten des Projekts nach oben getrieben hat.

Planungsstand

- ☑ Die Bau- und Finanzierungsvorlage wurde im Juli 2013 beschlossen.
- ☑ Die Bauausführung wurde begonnen, die Neubaustrecke soll 2022 in Betrieb genommen werden, der Tunnel unter dem Europagarten bereits Ende 2016.
- ☑ Das Projekt wird mit 281 Mio. Euro 65 Mio. Euro teurer als ursprünglich geplant. Eigenanteil der Stadt liegt bei 93 Mio. Euro. Der Magistrat hat der modifizierten Bau-/Finanzierungsvorlage sowie dem Investitionskostenzuschuss am 16. Juli 2015 zugestimmt.
- ☐ Verlängerung der U5 auf den Frankfurter Berg soll frühestens ab 2022 gebaut werden.

Position der IHK

Ein modernes Wohn- und Gewerbegebiet benötigt die Einbindung in das Schienennetz. Durch die Verlängerung der U5 wird die Attraktivität des Europaviertels für Privatpersonen und Unternehmen deutlich steigen.

Die Verlängerung der U 5 auf den Frankfurter Berg ist ebenfalls lange überfällig und gehört seit Jahren zum Forderungskatalog der IHK.



PROJEKTE IN PLANUNG

6 NEUBAU DER NORDMAINISCHEN S-BAHN

Die Nordmainische S-Bahn ist der letzte noch unvollendete Teil des ursprünglich geplanten S-Bahnnetzes um Frankfurt. Gegenwärtig führt lediglich eine zweigleisige Eisenbahnhauptstrecke vom Frankfurter Hauptbahnhof über Maintal nach Hanau. Künftig sollen parallel dazu S-Bahnen aus der Innenstadt kommend für einen besseren Anschluss sorgen.

Pläne für eine Nordmainische S-Bahn-Linie existieren bereits seit 1985. Um Doppelinvestitionen zu vermeiden, ist die streckennahe Infrastruktur in den letzten Jahren lediglich in Stand gehalten worden und verwaht zusehends. Der Neubau der Nordmainischen S-Bahn schließt entsprechend auch die dringend benötigte Erneuerung wichtiger Infrastrukturelemente und Verkehrsstationen wie beispielsweise Frankfurt Ost ein.

Die neue Trasse soll östlich der Station Konstablerwache aus dem Frankfurter City-Tunnel ausgefädelt werden. Von dort werden die Gleise über einen bereits vorhandenen Anschluss unterirdisch zum Ostbahnhof verlaufen. Der übrige Teil der Trasse führt überirdisch parallel zur bestehenden Eisenbahnhauptstrecke entlang des Mains nach Hanau. Dadurch wird nach Inbetriebnahme diese bisher zweigleisige Strecke viergleisig. Zwei Gleise sollen vom S-Bahn-, zwei vom Güter-, Regional- und Fernverkehr genutzt werden. Einerseits werden auf diese Weise die östlichen Ortsteile Frankfurts, Maintal und die westlichen Ortsteile Hanaus besser an den Personennahverkehr

angebunden: Züge fahren im 15-Minuten-Takt direkt in die Frankfurter Innenstadt. Andererseits wird auch der Fernverkehr, da er die Gleise nicht mehr mit dem Nahverkehr teilen muss, auf dem stark frequentierten Abschnitt Frankfurt-Hanau profitieren.

Planungsstand

- ☑ Für einzelne Bauwerke wie Bahnüberführungen besteht bereits Baurecht.
- ☑ Es gibt drei Planfeststellungsabschnitte: Frankfurt, Maintal und Hanau. In allen läuft bereits das Planfeststellungsverfahren.
- ☐ Ein erster Erörterungstermin im Planfeststellungsabschnitt Maintal hat bereits stattgefunden, die Erörterungstermine in Frankfurt und Hanau stehen noch aus. Mit dem Bau kann nach heutigem Planungsstand frühestens im Jahr 2021 begonnen werden. Die Finanzierung ist noch nicht geklärt.

Position der IHK

Der Bau der Nordmainischen S-Bahn verbessert die regionale Anbindung, ist aber auch überregional von großer Bedeutung. Durch die Umsetzung des Projekts wird der Bahnverkehr in der gesamten Region rund um den Verkehrsknotenpunkt Frankfurt entlastet. Bau und Planung sollten zügig umgesetzt werden.



7 AUSBAU DER BAHNVERBINDUNG FRANKFURT - FRIEDBERG (S 6)

Täglich pendeln viele Tausend Menschen von Nord- und Mittelhessen nach Frankfurt. Der Bedarf an zusätzlichen Zugverbindungen ist längst vorhanden, kann aber aufgrund der beschränkten Kapazität der Infrastruktur nicht gedeckt werden. Auf der bisher zweigleisigen Trasse der Main-Weser-Bahn zwischen Friedberg und Frankfurt verkehrt neben Regional- und Fernzügen auch die S-Bahn-Linie S6. Besonders während der Stoßzeiten morgens und abends stellt die gemeinsame Gleisnutzung ein sich verschärfendes Problem dar. Verspätungen sind die Regel. Wird hier die Anbindung für Pendler nicht verbessert, erhöht sich der Druck des Zuzugs auf das Frankfurter Stadtgebiet. Um dem gegenzusteuern, sollen die Streckenkapazitäten der Main-Weser-Bahn erweitert werden.

Da die S6 erst vor der Station Frankfurt-West auf die eigenen S-Bahn-Gleise wechselt, steht dem gesamten Zugverkehr auf der übrigen Strecke pro Fahrtrichtung lediglich ein Gleis zur Verfügung. Der Engpass verursacht für alle Fahrgäste Belastungen: Regional- und Fernzüge müssen regelmäßig auf die S-Bahnen warten; die S-Bahnen wiederum sind häufig zum Ausweichen gezwungen, um andere Züge passieren zu lassen.

Derzeit kann die S-Bahn nicht ohne Beeinträchtigungen - wie beispielsweise planmäßige Überholungen durch schnellere Züge, Taktabweichungen und überlange Standzeiten - verkehren. Die S-Bahn muss zudem als langsamster Zugverkehr gegebenenfalls verspäteten, aber schnelleren Zügen den Vortritt lassen. Die daraus resultierenden Verspätungen der S6 übertragen sich in der Folge bei Einfahrt in die Tunnelstammstrecke auf die S1-S5 sowie S8/S9. Durch den viergleisigen Ausbau der hochfrequentierten Main-Weser-Bahn, der in der ersten Stufe von Frankfurt bis Bad Vilbel und in der zweiten Bauphase von Bad Vilbel bis Friedberg realisiert wird, erhält der S-Bahn-Verkehr der S6 zwischen Frankfurt West und Bad Vilbel eigene Gleise, um unbeeinträchtigt vom schnelleren Fern- und Regionalverkehr zu fahren, die Pünktlichkeit der Züge zu erhöhen und einen stabilen 15-Minuten-Takt an allen Stationen zu ermöglichen.

Auf der Grundlage der Kostenberechnung ergibt sich nach den aktuellen Berechnungen der Bahn ein Gesamtkostenvolumen von rund 323 Millionen Euro, einschließlich der Planungskosten für die erste Baustufe von Frankfurt West nach Bad Vilbel.

Planungsstand

- Für den ersten Bauabschnitt von Frankfurt nach Bad Vilbel besteht Baurecht, in der abschließenden Bearbeitung ist ein Planänderungsverfahren zum Erschütterungsschutz. Für die bauliche Realisierung sind Vorabmaßnahmen im Mai 2015 beauftragt worden.
- Nach Freigabe der Finanzierung könnten die Bauarbeiten 2017 beginnen und sollten 2022 abgeschlossen sein.
- Für den zweiten Bauabschnitt von Bad Vilbel nach Friedberg läuft das Planfeststellungsverfahren.

Position der IHK

Die Ausbaumaßnahme kommt sowohl dem Fern- als auch dem regionalen Personenverkehr zugute. Für die Wirtschaft in der Region ist es wichtig, Angestellten das Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten zu ermöglichen. Soll das tägliche Pendeln erleichtert werden, braucht die Region einen Ausbau der Bahnverbindung Frankfurt - Friedberg.



8 VERLÄNGERUNG DER U2 NACH BAD HOMBURG

Der Bad Homburger Hauptbahnhof wird zwar von Regionalzügen und der S-Bahnlinie S 5, nicht jedoch vom U-Bahn Verkehr angefahren. Damit fehlt eine direkte Bahnanbindung des Bad Homburger Zentrums an den Frankfurter Norden. Im Hinblick darauf, dass die U-Bahnlinie U2 nur wenige hundert Meter entfernt endet, kann weiterhin durch eine relativ einfache Ausbaumaßnahme eine Verknüpfung des Streckennetzes bewirkt werden.

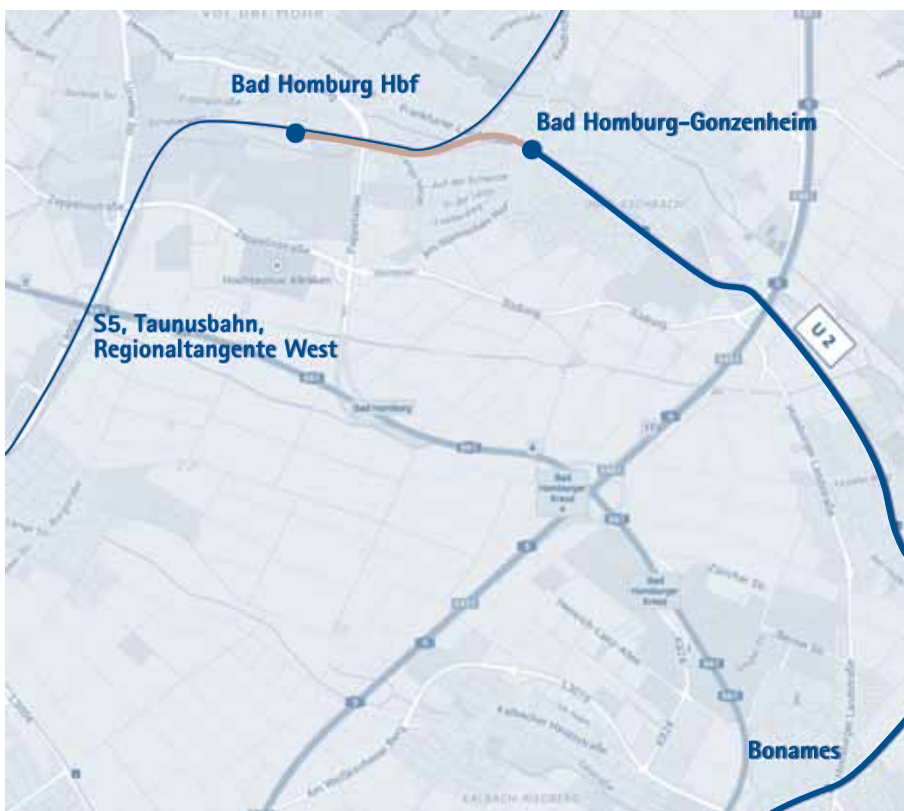
An die heutige Endhaltestelle der U2, Bad-Homburg Gonzenheim, soll aus diesem Grund zukünftig eine 1.600 Meter lange Trasse in Richtung Hauptbahnhof anschließen. Dazu wird die derzeitige Haltestelle Gonzenheim zurückgebaut und ebenso wie ein Teil der Neubaustrecke entlang der Frankfurter Landstraße unterirdisch errichtet. Der übrige Teil des Ausbaus verläuft entlang der bestehenden S-Bahn Gleise.

Planungsstand

- ☑ Das Planfeststellungsverfahren läuft.
- ☐ 2019 soll die U2 am Bad Homburger Bahnhof an die S5, die Taunusbahn und zukünftig an die RTW anschließen.

Position der IHK

Mit der Verlängerung der U2 wird die Erreichbarkeit des Gewerbestandorts Bad Homburg verbessert. Die Verknüpfung des Streckennetzes wird außerdem positiven Einfluss auf Anschluss und Auslastung der geplanten Regionaltangente West haben. Das Projekt sollte zügig umgesetzt werden.



9 NEUGESTALTUNG DES HAUPTBAHNHOFSVORPLATZES

Mit etwa 450.000 Reisenden und Besuchern täglich zählt der Frankfurter Hauptbahnhof zu den drei am stärksten frequentierten Bahnhöfen Deutschlands. Neben seiner Funktion als Verkehrsstation ist ein Hauptbahnhof immer auch Eingangstor zur Stadt und deren Aushängeschild. Viele Menschen gewinnen hier ihre ersten Eindrücke. Zu einer internationalen Stadt wie Frankfurt gehört folglich ein Bahnhof, der sich als attraktive Visitenkarte gegenüber seinen Besuchern präsentiert. Dieser Rolle wird der Bahnhofsvorplatz jedoch nicht mehr gerecht. Erforderlich ist daher, die Flächen einnehmender, sicherer und funktionaler zu gestalten.

Der südliche Bereich des Bahnhofsgeländes, in dem derzeit ein Fernbusterminal entsteht, soll in einem späteren Planungsabschnitt bearbeitet werden. Darum sind von der Neugestaltung zunächst der zentrale Vorplatz und der nördlich anschließende Bereich mit der Poststraße betroffen. Grundlage der Planung ist ein Entwurf, der sich bei einem Ideen- und Realisierungswettbewerb im Vorfeld durchgesetzt hatte. Dieser sieht vor, die Fläche vor dem Hauptgebäude weitestgehend von Verkehr freizuhalten und ausschließlich die Straßenbahn in den Platz zu integrieren. Die anliegende B 44 soll von sechs auf vier Spuren zurückgebaut und ostwärts direkt vor die ersten Häuser des Bahnhofsviertels verlegt werden.

Als erster Schritt für die Umgestaltung des Vorplatzes wird jetzt die Vorplanung für den Platzbereich vor dem Hauptportal, den nördlich anschließenden Teil und die Poststraße erstellt. Der Wettbewerbsbeitrag von schneider+schumacher ist Grundlage für die weitere Planung. Im Rahmen der Vorplanung soll auch geprüft werden, ob eine Verlegung der Straßenbahnhaltestelle, wie im Wettbewerb vorgeschlagen, umsetzbar ist.

Derzeit plant die Deutsche Bahn AG die Umgestaltung der Haupthalle des Bahnhofs, dort sollen Einbauten der 70er Jahre zurückgebaut werden, um den historischen Raumeindruck wieder herzustellen. Bisher nicht zugängliche Flächen im Kellergeschoss unter dem Bahnhofsgelände werden zugänglich gemacht. Dort werden neue Verbindungen zwischen den verschiedenen Verkehren (S- und U-Bahn) und neue Verkaufsflächen geschaffen. Auch die unterirdische Verteilerebene soll umgestaltet werden, um eine Aufwertung und Belebung zu erreichen. In diesem Zusammenhang sollen wenig genutzte Zugänge zu der Verteilerebene geschlossen werden. Die Schließung der zum Teil engen und unübersichtlichen Treppen wird zur Übersichtlichkeit und Sicherheit beitragen. Gleichzeitig ergeben sich neue Freiräume für die Platzgestaltung.

Planungsstand

- ☑ Der Magistrat hat im Mai 2014 die Mittel für die Vorplanung freigegeben.
- ☐ Die Vorplanung wird gegenwärtig erstellt.
- ☐ Neben der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes plant die Deutsche Bahn AG darüber hinaus ab 2016 eine Modernisierung und Erweiterung der Haupthalle und der Verteilerebene des Hauptbahnhofes.
- ☐ Nördlich des Hauptbahnhofs werden die Taxi-Plätze angeordnet, anschließend werden der zentrale Vorplatz und schließlich der südliche Vorplatz neu gestaltet.

Position der IHK

Sowohl für Anlieger, Pendler, Touristen als auch für die Wirtschaft ist der Umbau des Bahnhofsvorplatzes ein gutes Signal. Wichtig ist jedoch, dass bei den Umgestaltungsplanungen nicht nur ästhetische Aspekte im Vordergrund stehen. Vielmehr muss die Funktion des Platzes als zentraler Umsteigeplatz zwischen den Verkehrsmitteln weiter ausgebaut werden.



Modellentwurf des Bahnhofsvorplatzes von schneider+schumacher

10 ORTSUMGEHUNG USINGEN

Eine gute Verkehrsinfrastruktur zählt zu den wichtigsten Standortfaktoren zur Ansiedlung von Unternehmen und Wohnbevölkerung. In Usingen kreuzen sich die überregionalen und regionalen Straßenverbindungen B456 und B275, führen strahlenförmig auf das Stadtgebiet zu und sorgen für ein hohes Verkehrsaufkommen im Stadtzentrum. Da der Durchgangsverkehr mit 60 % hier einen Großteil der Fahrzeuge ausmacht und von 6 % Schwerverkehrsanteil gekennzeichnet ist, verspricht die Ortsumgehung eine deutliche Steigerung der Lebensqualität und Verkehrssicherheit im Stadtgebiet.

Die insgesamt 5,8 Kilometer lange Umgehungsstraße wird Usingen in einem 3/4-Kreis von Westen kommend bis in den Süden umschließen. An den als Kreisverkehrsplätzen geplanten Knotenpunkten Nord-West, Nord und Ost werden die auf Usingen zuführenden Straßen angebunden und der Durchgangsverkehr um das Stadtzentrum geleitet. Im Zuge dieser Nord-Ost-Umgehung sind neun Brückenbauwerke, davon zwei Talbrücken geplant. Der ursprünglich vorgesehene Rückbau der heutigen B 456 zwischen dem Bauende der Ortsumgehung und dem Beginn der Frankfurter Straße entfällt, da diese Straße an die Ortsumgehung künftig angeschlossen wird. Die so eintretenden Verkehrsverlagerungen ermöglichen eine Reduzierung des Querschnittes vom bisherigen 3-streifigen zum 2-streifigen Querschnitt. Die Knotenpunkte Nord-West, Nord und Ost werden als Kreisverkehrsplätze geplant. Durch Gradientenänderungen kann in Teilabschnitten die Straße im Einschnitt geführt werden, was zu einer Reduzierung auch der Lärmemissionen führt.

Mit der Umgehungsstraße wird die Verkehrssituation in Usingen deutlich entlastet und führt durch eine erhöhte Verkehrssicherheit, abnehmender Lärm- und Abgasbelastung sowie einer dann möglichen umweltfreundlichen städtischen Gestaltung zu einer erhöhten Lebensqualität im Stadtbereich.

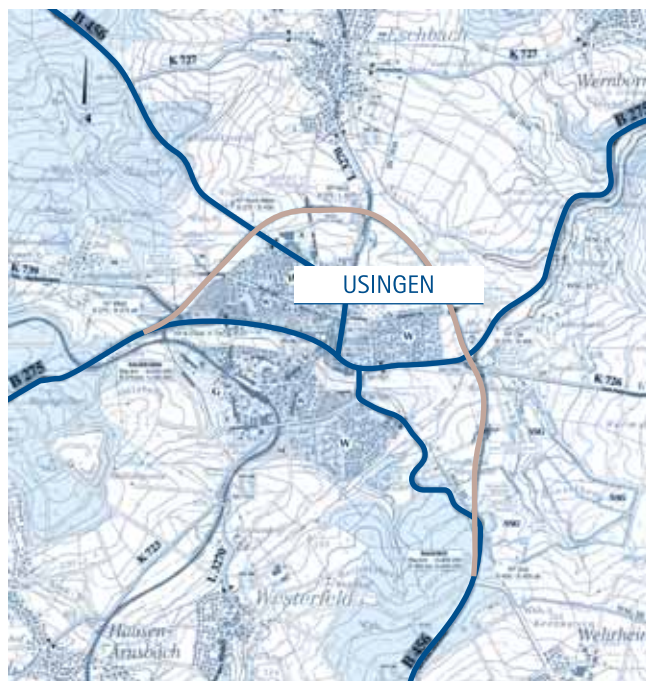
Planungsstand

Das Planfeststellungsverfahren läuft derzeit.

Position der IHK

Die Verkehrsanbindung der Gewerbegebiete muss deutlich verbessert werden. In Usingen kann dies durch eine Ortsumgehung erreicht werden. Darüber hinaus wäre ein geringerer Durchgangsverkehr eine große Chance, die Attraktivität der Innenstadt zu steigern und die Kaufkraft zu erhöhen.

Der Neubau der Umgehungsstraße B 456 (Nordumgehung) ist zügig zu realisieren, um die Stadt vor negativem Verkehrsaufkommen zu entlasten, Stau zu vermeiden und die Aufenthaltsqualität und die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt zu verbessern. Zudem wird der Verkehrsfluss erheblich verbessert und Fahrzeiten verringert.



11 ELEKTRIFIZIERUNG DER TAUNUSBAHN – VERLÄNGERUNG DER S 5

Bisher verfügt Usingen lediglich über einen Regionalbahnanschluss. Mit einer Elektrifizierung der Strecke, ausgehend von Friedrichsdorf, kann die S-Bahnlinie S5 verlängert und somit zukünftig der nördliche Taunus besser mit der Frankfurter Innenstadt verknüpft werden. Eine gute Verkehrsinfrastruktur zählt zu den wichtigsten Standortfaktoren zur Ansiedlung von Unternehmen und Wohnbevölkerung. Usingen ist durch die Taunusbahn bereits jetzt gut mit Frankfurt verbunden. Dies gilt es aber weiter auszubauen, um mehr Pendler zum Umsteigen auf die Schiene zu bewegen. Auch zur Förderung des Tagestourismus in der Region ist eine verbesserte ÖPNV-Verbindung von Usingen Richtung Frankfurt unerlässlich. Ebenso ist der Neubau der Umgehungsstraße B 456 (Nordumgehung) zu realisieren.

Voruntersuchungen haben bereits festgestellt, dass die Maßnahme wirtschaftlich tragfähig und betrieblich machbar ist. Die S-Bahn-Anbindung erhöht die Taktzahl und Kapazität der Züge. Die Folge ist eine Anbindung, die es Fahrgästen aus Usingen ermöglicht, halbstündlich ohne Umsteigen zur Hauptwache zu gelangen. Die derzeitigen Rahmenbedingungen lassen aber eine Elektrifizierung über Usingen hinaus nicht zu. Dem RMV stehen im aktuellen Fahrzeug-Pool nicht genügend S-Bahnzüge zur Verfügung, die für einen weiterführenden S-Bahnbetrieb bis Grävenwiesbach erforderlich wären. Die Nachbestellung einzelner Züge ist demnach wegen extrem hoher Stückpreise wirtschaftlich nicht zu vertreten. Pendlern aus Grävenwiesbach wird mit dem Beschluss des Kreistags zur Elektrifizierung bis Usingen aber eine direkte Umsteigemöglichkeit in Usingen auf die im Halbstundentakt fahrenden S-Bahnen garantiert. Diese Züge aus Grävenwiesbach werden nach Angaben des Hochtaunuskreises ebenso im Dieselverkehr erfolgen, wie die weiterhin im Berufsverkehr zusätzlich eingesetzten Direktzüge zwischen Brandoberndorf und Frankfurt-Hauptbahnhof. An den Wochenenden ist ein Stundentakt im S-Bahnbetrieb zwischen Usingen und Frankfurt vorgesehen. Dieser wird durch stündliche Regionalbahn-Leistungen zwischen Brandoberndorf/Grävenwiesbach und Bad Homburg im Dieselbetrieb auf einen Halbstundentakt verdichtet.

Die Gesamtkosten der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen belaufen sich nach heutiger Kalkulation auf rund 17 Millionen Euro, wobei die eigentliche Elektrifizierung lediglich mit 9,5 Millionen Euro zu Buche schlägt. Die Kosten für Gleisabsenkungen, die Umrüstung der Signaltechnik und die Umrüstung der Bahnsteigausstattung kommen hinzu. Der Verkehrsverband Hochtaunus geht davon aus, dass sich der Eigenanteil dank umfangreicher Fördermittel auf lediglich 5,6 Millionen Euro belaufen wird. Außerdem fallen Planungskosten an, die jedoch nicht förderfähig sind. Zur notwendigen Sanierung des Hasselborner Tunnels und der Weiterführung des Zugverkehrs nach Brandoberndorf konnte der Kreis noch keine Angaben machen.

Planungsstand

- ☑ Der Kreistag im Hochtaunuskreis hat einstimmig die Elektrifizierung der Taunusbahn von Friedrichsdorf bis Usingen bis zum Jahr 2019 beschlossen.
- ☑ Die S 5 wird ab dem Fahrplanwechsel 2019/2020 von Friedrichsdorf bis Usingen verlängert.
- ☐ Der Abschnitt bis Grävenwiesbach und weiter nach Brandoberndorf bleibt zunächst mit Dieselnzügen, soll aber in einem zweiten Abschnitt elektrifiziert werden (ab ca. 2027).

Position der IHK

Mit der Stärkung der Taunusbahn wird die Zahl der Bahnpendler ebenso ansteigen wie die Attraktivität des nördlichen Taunus als Wohn- und Arbeitsort. Die Elektrifizierung der Taunusbahn mit dichterem Takt von Bad Homburg bis Usingen sowie eine Weiterentwicklung der Taunusbahn durch Elektrifizierung bis Grävenwiesbach sollte sichergestellt werden.



PROJEKTE IN VORPLANUNG

12 NEUBAUSTRECKE RHEIN/MAIN – RHEIN/NECKAR

Die Strecke zwischen Frankfurt und Mannheim ist einer der am stärksten belasteten Abschnitte des transeuropäischen Eisenbahnnetzes. Die Schieneninfrastruktur des Korridors Rhein/Main – Rhein/Neckar ist nicht in der Lage, den zukünftig erwarteten Verkehr aufzunehmen. Um den Engpass aufzulösen, plant die Deutsche Bahn AG, diesen Korridor für den nationalen und internationalen Verkehr um eine Neubaustrecke (NBS) zu ergänzen. Im Zuge des Raumordnungsverfahrens wurden zwischen 1999 und 2004 zahlreiche Trassenvarianten untersucht. Der Bau einer ICE-Hochgeschwindigkeitstrecke zwischen den Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar würde die Verbindung zwischen den bereits fertig gestellten Abschnitten Köln – Frankfurt und Mannheim – Stuttgart herstellen und damit diese Lücke schließen.

Gegenwärtig verkehrt der Güter- und Personenverkehr zwischen Frankfurt und Mannheim auf der Riedbahn sowie der Main-Neckar-Eisenbahn. Aufgrund der hohen Verkehrsdichte kommt es auf beiden Strecken in letzter Zeit regelmäßig zu Einschränkungen und Verspätungen. Der geplante 77 km lange Neubauabschnitt wird die dringend benötigten neuen Kapazitäten schaffen, Fahrzeiten verkürzen und die Zuverlässigkeit erhöhen.

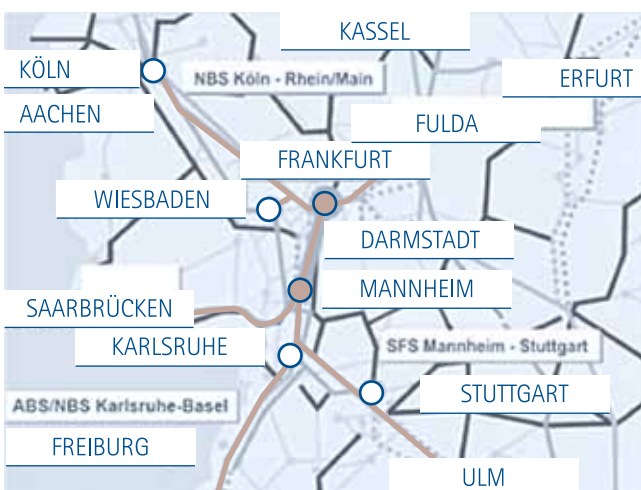
Das Ergebnis der vom Bundesverkehrsministerium beauftragten Korridorstudie (Mittelrheinstudie) für den Abschnitt Frankfurt – Mannheim wurde im März 2015 veröffentlicht. Nach den Erkenntnissen der Gutachter ist eine neue Bahnstrecke für den Mischverkehr – am Tag schneller Personenfernverkehr, in der Nacht Güterverkehr – parallel zu den Autobahnen A5/A67 die beste Lösung. In der Nacht soll die Neubaustrecke genutzt werden, um den Güterverkehr von den Bestandsstrecken zu verlagern und dadurch deren Anwohner vom Schienenlärm zu entlasten.

Planungsstand

- ☑ Das vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebene Gutachten favorisiert eine Mischverkehrsstrecke.
- ☑ Die Konsultationsphase zur Mittelrheinstudie ist abgeschlossen. Die Lösungsvorschläge werden im Zusammenhang mit der Erstellung des Bundesverkehrswegeplan 2015 untersucht und volkswirtschaftlich bewertet. Auf Basis der Erkenntnisse wird eine Nutzen-Kosten-Untersuchung vorgenommen.
- ☐ Auf Basis des neuen Verkehrswegeplans werden die Planungen wieder aufgenommen. Bereits bestehende Planfeststellungsunterlagen werden überprüft, überarbeitet und aktualisiert. Die Neubaustrecke ist bisher in vier einzelne Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt. Die Planfeststellung für den ersten Abschnitt hat bereits begonnen. Die für den zweiten Abschnitt, in den auch die Anbindung Darmstadts fällt, soll ebenfalls noch 2015 beginnen.

Position der IHK

Für die Wirtschaft steht außer Frage, dass der Bau der Trasse sehr wichtig ist. Nur so kann die dringend erforderliche Entlastung auf den Bestandsstrecken erzielt werden. Ohne eine zusätzliche Trasse ließe sich der für die Zukunft prognostizierte Verkehrszuwachs insbesondere im Schienengüterverkehr nicht mehr abwickeln. Die Neubaustrecke ist zudem eine unabdingbare Voraussetzung für die Verbesserung des Regionalverkehrs in diesem Bereich und insbesondere auch Voraussetzung für die Schienenanbindung des geplanten Terminals 3. Die IHK drängt auf baldige Realisierung, da die derzeitige Überlastungssituation nicht länger hinzunehmen ist.



13 AUS- UND NEUBAUSTRECKE FRANKFURT - HANAU - WÜRZBURG/FULDA

Der gesamte Fernzugverkehr zwischen Frankfurt und Hamburg, Berlin oder Leipzig verläuft über die Strecke Frankfurt - Hanau - Fulda. Die sogenannte Kinzigtalbahn stellt damit einen wichtigen Teil der Magistrale in Richtung Norden und Osten dar. Das entsprechend hohe Verkehrsaufkommen überlastet die größtenteils nur zweigleisige Trasse. Die Konsequenz sind bereits heute häufige Verspätungen für den Personenverkehr und zu geringe Kapazitäten für den Güterverkehr, die ihn zum Ausweichen auf die Straße zwingen. Es ist davon auszugehen, dass sich die Situation durch den Verkehrsanstieg in Zukunft weiter verschärfen wird.

Der Trassen-Engpass soll durch eine durchgehend viergleisige Streckenführung aufgelöst werden. Personen- und Güterverkehr würden dadurch entmischt. Das Gesamtausbauprojekt ist in zwei Abschnitte unterteilt. Der erste Abschnitt, die etwa 22 km lange Trasse zwischen Hanau und Gelnhausen, ist schon jetzt teilweise dreigleisig. Die Erweiterung um ein viertes Gleis stellt raumplanerisch kein Problem dar. Schwieriger gestaltet sich dagegen der Bau des zweiten Abschnitts von Gelnhausen nach Fulda. Die bestehende zweigleisige Trasse durch das schmale Kinzigtal ist jedoch sehr kurvenreich, der Bau zweier zusätzlicher Gleise nur schwer möglich. Unter anderem deshalb wurde im Spessart ein Suchraum für eine Neubaustrecke abgesteckt. Diese Lösung, die Mottgers-Spange, soll nordöstlich von Gelnhausen aus der Kinzigtalbahn ausfädeln und den Anschluss an die Schnellfahrstrecke Würzburg - Hannover herstellen. Vorteil der Variante wäre, dass dadurch nicht nur die Verbindung von Frankfurt nach Norden und Osten, sondern auch gen Süden über Würzburg gestärkt würde.

Position der IHK

Die Planung des zweiten Streckenabschnitts wird aufgrund der geografischen Herausforderungen und der vielen verschiedenen zu berücksichtigenden Interessen nicht einfach. Allerdings ist es höchste Zeit, dass ein Streckenengpass, der schon vor 30 Jahren festgestellt wurde, endlich beseitigt wird. Solange der genaue Streckenverlauf noch ermittelt wird, plädiert die IHK für den Erhalt des Projektes Hanau-Würzburg/Fulda in der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans.



Planungsstand

- Für den ersten Abschnitt Hanau - Gelnhausen ist kein Raumordnungsverfahren vorgesehen, so dass das Genehmigungsverfahren direkt mit dem Planfeststellungsverfahren beginnen kann. Das Projekt befindet sich derzeit in der Vorplanungsphase.
- Für den zweiten Abschnitt Gelnhausen - Würzburg - Fulda soll die genaue Trasse bis 2017 im Raumordnungsverfahren ermittelt werden. Hier läuft derzeit das Beteiligungsverfahren mit intensivem Einbezug der Öffentlichkeit.
- Eine Kostenschätzung wird mit den Ergebnissen der Vorplanung vorgelegt.
- Die Bauzeit hängt im Abschnitt Hanau-Gelnhausen stark von den technischen Lösungen, der Planung der Bauzustände, der Vereinbarkeit mit den vorhandenen Verkehren sowie weiteren Vorhaben ab, die Auswirkungen auf das Projekt haben. Da „unter dem rollenden Rad“ gebaut wird, wird die Bauzeit nach aktueller Schätzung voraussichtlich mehr als fünf Jahre betragen. Für den Abschnitt Gelnhausen-Fulda ist eine Bauzeitschätzung nicht möglich, da der Streckenverlauf noch nicht geklärt ist.
- Frühestmöglicher Baubeginn für die Strecke zwischen Hanau und Gelnhausen ist nach heutiger Einschätzung das Jahr 2022, für die Strecke zwischen Gelnhausen und Fulda 2025.

14 NEUBAU DER REGIONALTANGENTE WEST

Das Schienennetz um Frankfurt ist sternförmig ausgerichtet. Jede S-Bahn-Linie passiert auf ihrer Fahrt den Frankfurter Hauptbahnhof und den City-Tunnel, der immer mehr an seine Kapazitätsgrenzen stößt. Eine direkte Nord-Süd-Schieneanbindung, die Regionaltangente West (RTW), soll das Nadelöhr City-Tunnel entlasten und die Fahrzeit für Verbindungen westlich des Stadtzentrums verkürzen. Die Züge sollen Frankfurt im Westen als Zweisystemfahrzeuge umfahren. Während einige Streckenabschnitte neu gebaut werden müssen, kann bei einem Großteil auf schon bestehende Trassen und Stationen zurückgegriffen werden. Unter Umgehung der Frankfurter Innenstadt sollen mit der 38 Kilometer langen tangentialen Schienenverbindung von Bad Homburg und Oberursel über Eschborn und Höchst eine direkte Verbindung zum Frankfurter Flughafen geschaffen werden. Bis nach Neu-Isenburg werden zahlreiche Städte, wichtige Gewerbegebiete und der Flughafen direkt miteinander verknüpft. Die zeitaufwendige Übereck-Fahrt zum Frankfurter Hauptbahnhof mit anschließendem Umsteigen entfällt für viele dieser Verbindungen. Dadurch würden der S-Bahn-Tunnel unter der Frankfurter Innenstadt und der Hauptbahnhof deutlich entlastet. Entlang der geplanten RTW-Linie werden nach Angaben der Planer bis 2020 mehr als 200 000 Arbeitsplätze liegen.

Vor allem für Unternehmen und Fachkräfte im Hochtaunus- und im Main-Taunus-Kreis ist die Regionaltangente West ein verkehrsstrategisch bedeutendes Projekt. Die Wirtschaftsstandorte entlang der Linie werden für zahlreiche Pendler schneller erreichbar, wodurch sich auch die Wohnsituation für Fachkräfte ein Stück mehr entspannen dürfte. Planungen zufolge werden täglich 46.000 Menschen die Regionaltangente nutzen. Etwa 15.000 davon sind Pendler, die gegenwärtig noch mit dem Auto zu ihrer Arbeitsstelle fahren. Somit können, als positiver Nebeneffekt, die Straßen entlastet und jährlich 12.000 Tonnen Kohlendioxid eingespart werden.

Die Förderung der Planung des Projekts durch die EU erfolgt im Rahmen des „Connecting Europe Facility“-Programms. Die EU stellt diese Mittel bereit, um die sogenannten „Urbanen Knoten“ in den Transeuropäischen Netzen (TEN-T) zu stärken. Die Metropolregion FrankfurtRheinMain, die im Schnittpunkt zweier TEN-Strecken liegt (Rhein-Alpen-Korridor und Rhein-Donau-Korridor), ist einer dieser urbanen Knoten mit hoher Bevölkerungsdichte und Wirtschaftskraft. Der Frankfurter Flughafen stellt ein für Europa wichtiges Drehkreuz dar.

Mit einer breit angelegten PR-Kampagne für die Regionaltangente West hat die IHK zusammen mit anderen Partnern die Bedeutung dieses Projektes herausgestellt. Alle profitierenden Städte und Gemeinden sowie die Landesregierung bekannten sich zu diesem Projekt.

Planungsstand

- ☑ Im November 2014 ist das Land Hessen der Planungsgesellschaft beigetreten.
- ☑ Mit 7,65 Millionen Euro fördert die EU-Kommission die Planung der RTW und unterstützt damit zum ersten Mal in größerem Umfang ein Verkehrsprojekt in Hessen.
- ☑ Im Juni 2015 kam eine Betroffenheitsanalyse zu dem Ergebnis, dass die RTW die Landwirtschaft in Sulzbach und Eschborn nicht in ihrer Existenz beeinträchtigt.
- ☐ Mit dem Geld aus Brüssel ist die Planung der neuen Linie gesichert. Bis Ende 2016 sollen die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren beim RP Darmstadt eingereicht werden.
- ☐ Gebaut werden kann nur, wenn der Bund sich an der Finanzierung beteiligt. Weitere Förderungen von Planungs- und Infrastrukturkosten der EU und mit Hilfe der Wirtschafts- und Infrastrukturbank Hessen der Europäischen Investitionsbank werden beantragt. Nach der Finanzierungszusage für die Planung, ist es möglich, dass die EU auch Mittel für den Bau zur Verfügung stellt.

Position der IHK

Die Regionaltangente West ist eine unverzichtbare Ergänzung, um eine zukunftsfähige ÖPNV-Struktur in der Region FrankfurtRheinMain zu schaffen. Die Wirtschaftsstandorte entlang der Linie werden für Unternehmen attraktiver und die gesamte Region rückt näher zusammen. Die RTW muss schnellstmöglich gebaut werden. Bei der Planung könnte der Bahnhof Höchst als Umsteigeknoten gleichzeitig auch durch eine Streckenverlängerung der Straßenbahn in Höchst bis Höchst Bahnhof weiter gestärkt werden.



15 LÜCKENSCHLUSS DER STADTBahn ZWISCHEN BOCKENHEIM UND GINNHEIM

Ein Lückenschluss der Stadtbahn zwischen Ginnheim und Bockenheimer Warte (D-Linie) schafft eine neue Nord-Süd-Verbindung neben der schon bestehenden A-Strecke der Stadtbahn entlang der Eschersheimer Landstraße mit den Linien U1, U2, U3 und U8 und würde das Nordwestzentrum, Riedberg, der Uni-Campus Riedberg und die Bundesbank direkt mit dem Hauptbahnhof verbinden. Die Verlängerung der U4 von der Bockenheimer Warte bis nach Ginnheim war bereits 2004 beschlossen worden, 2006 aber wieder gestoppt worden. Im August 2005 hatte das Planfeststellungsverfahren der 2,4 km langen Tunnelstrecke begonnen, der Bau sollte 2007 starten und 2013 fertig sein. Der 2005 beschlossene Gesamtverkehrsplan für die Stadt Frankfurt setzte die Maßnahme als bereits realisiert voraus. Der Magistrat hatte 2004 die Kosten für den Abschnitt von der Bockenheimer Warte bis Ginnheim auf 172,5 Mio. Euro veranschlagt und den Nutzen-Kosten-Wert mit 2,09 angegeben. Der größte Teil der Investition sollte mit Bundes- und Landeszuschüssen finanziert werden. Auf den städtischen Haushalt wären voraussichtlich 50 Mio. Euro entfallen. In einem Gutachten von Intraplan, das erst 2006 an die Öffentlichkeit gelangte, wurden die Investitionen mit 151 Mio. Euro angegeben, der Nutzen-Kosten-Faktor betrug aber trotz 20 Mio. geringerer Kosten nur 1,65. Daraufhin wurde das Projekt von der Stadtverordnetenversammlung gestoppt, da eine funktionsfähige Straßenbahn einer teuren U-Bahn-Lösung vorzuziehen sei. Der Plan sah vor, dass bis zur Kreuzung Ginnheimer Landstraße/Wilhelm-Epstein-Straße ein Tunnel in bergmännischer Bauweise vorangetrieben werden sollte. Im weiteren Verlauf sollte die Strecke in offener Bauweise errichtet werden. Zwei neue Stationen sollten entstehen. An der Endhaltestelle der Linie 16 sollte der Tunnel über eine Rampe an die U 1 angeschlossen werden. Nach Fertigstellung der U-Bahn sollte die Linie 16 zwischen Ginnheim und Hauptbahnhof stillgelegt werden.

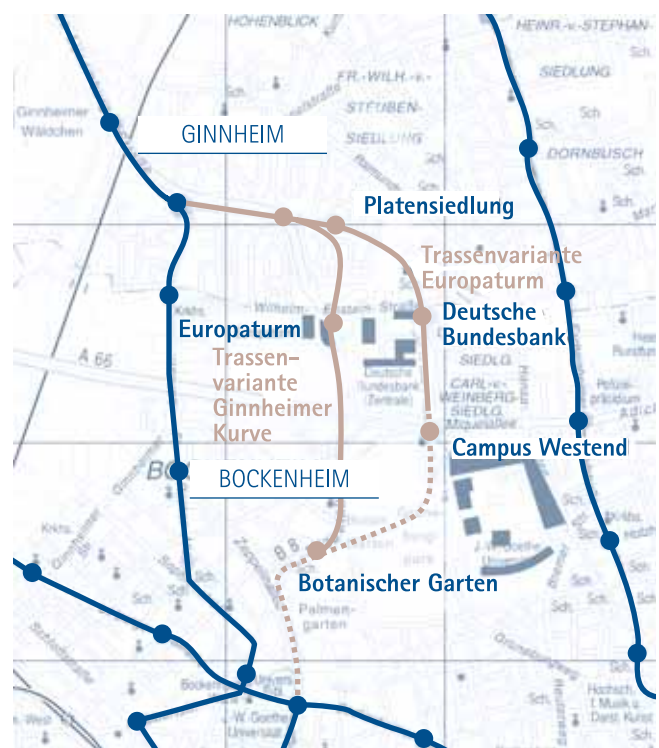
Planungsstand

- ☑ Im Juli 2015 wurde eine Potentialstudie veröffentlicht als Grundlage für eine planerische Weiterverfolgung der beiden Trassenvarianten.

Position der IHK

Die IHK Frankfurt hält die Entscheidung von 2006, auf die D-Linie der Stadtbahn von Bockenheim nach Ginnheim zu verzichten, für einen Fehler. Sie begrüßt daher die Potentialstudie. Eine zügige Umsetzung der weiteren Planungen für das Projekt ist anzustreben, um möglichst zeitnah auch mit dem Bau beginnen zu können.

2010 beschloss die Stadtverordnetenversammlung, für den Lückenschluss der Stadtbahn zwischen Ginnheim und Bockenheimer Warte mögliche, weitgehend oberirdische Trassenvarianten, vergleichend zu untersuchen. Die beiden Varianten „Ginnheimer Kurve“, die vom heutigen Endhaltepunkt in Ginnheim über die Platensiedlung zwischen Deutscher Bundesbank und dem Uni-Campus Westend bis zum Anschlusspunkt an der Bockenheimer Warte verläuft und „Europaturm“, die vom heutigen Endhaltepunkt in Ginnheim ebenfalls über die Platensiedlung dann aber zwischen dem Europaturm (Ginnheimer Spargel) und der Deutschen Bundesbank über die Rosa-Luxemburg-Straße bis zur Bockenheimer Warte verläuft, stellten sich dabei als die sinnvollsten heraus. Es wurde deshalb im Rahmen einer Potentialstudie die Realisierungswürdigkeit der beiden Trassenvarianten detailliert untersucht. Die Studie von Intraplan Consult zeigt, dass beide Varianten eine hohe verkehrliche Wirksamkeit sowie Nutzenwirkungen aufweisen. Beide Varianten führen zu Fahrgastgewinnen von täglich mehr als 12.000 Personenfahrten. Hauptsächlich sind dies Fahrten, die vorher mit dem Auto durchgeführt wurden. Beide Trassenvarianten verbessern die ÖPNV-Erschließungsqualität. Die Studie stellt zudem fest, dass maximal Investitionen in Höhe von 193 Mio. Euro für die Trasse „Ginnheimer Kurve“ und in Höhe von 174 Mio. Euro für die Variante „Europaturm“ getätigt werden können, ohne dass der volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Indikator den Wert von 1,0 unterschreiten würde. Mit der im Gesamtverkehrsplan 2005 vorgesehenen Integration der Linie 16 in eine Ringstraßenbahn würde die Linie 16 eine zusätzliche Verkehrsfunktion, z. B. für die Feinerschließung von Alt-Bockenheim übernehmen, und tangential gerichtete Verkehrsnachfrageströme abdecken. Dadurch würde die starke Konkurrenz zu einer schnellen Stadtbahn-Verbindung von Ginnheim zum Hauptbahnhof relativiert und die Linie 16 ebenfalls bestehen bleiben.



16 ORTSUMFAHRUNG PRAUNHEIM

Der starke Durchgangsverkehr sowie die Quell- und Zielverkehre des Gewerbegebiets nördlich der Heerstraße, belasten Praunheim schon seit langer Zeit. Gleichzeitig muss die Anbindung des Gewerbegebiets verbessert werden, um dessen angestrebte Erweiterung zu ermöglichen. Insbesondere im alten Ortskern Praunheim, wo der Verkehr über die gegenläufigen Einbahnstraßen Heerstraße - Alt-Praunheim und Haingrabenstraße geführt wird, besteht eine deutliche Diskrepanz zwischen der Verkehrsbedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr und der straßenräumlichen Situation. Daraus erwachsen signifikante Mängel für das städtebauliche Umfeld dieser Straßen mit ihren teilweise sensiblen Nutzungen, die Erschließung dieser Nutzungen, die Aufenthaltsqualität im Straßenraum und die Abwicklung des nicht-motorisierten Verkehrs.

Für die mögliche Planung einer Umgehungsstraße wurde bereits zu Beginn des Baus der angrenzenden Nordweststadt eine Trasse eingeplant, die eine Ortsumfahrung Praunheims bis zur Rosa-Luxemburg-Straße ermöglichen sollte. Da auf diesem Grundstück aber mittlerweile die Europäische Schule angesiedelt wurde, ist die Trassenlösung vom Tisch, ebenso aus Kostengründen eine Untertunnelung. Übrig geblieben ist der erste Teilabschnitt der ursprünglich geplanten vollständigen Ortsumfahrung: eine Erschließung des Gewerbegebiets nördlich der Heerstraße, welche die Ludwig-Landmann-Straße mit dem Praunheimer Weg verbindet.

Das Gebiet erhält zwei Anschlüsse an das übergeordnete Straßennetz, im Süden an die Kreuzung Ludwig-Landmann-Straße/Heerstraße und im Norden an den Praunheimer Weg und die Dillenburger Straße/Erich-Ollenhauer-Ring.

Die Haupteerschließung ist zugleich Teilstrecke der Ortsumfahrung Praunheim. Im Bereich des Gewerbegebiets werden in Mittellage der Haupteerschließung Flächen für die Verlängerung der U6 sowie für die Regionaltangente West (RTW) freigehalten. Am heutigen Ende des Schönberger Wegs soll das Straßennetz getrennt werden, um eventuellen Schleichverkehr zu verhindern. Die Steinbacher Hohl soll keine Regelzufahrt an die Ortsumfahrung Praunheim erhalten. Eine weitere Netzunterbrechung der südlichen Querspange zwischen verlängerter Ludwig-Landmann-Straße und Stierstädterstraße entsteht nördlich dieser Querspange wegen der erschütterungsempfindlichen Produktion eines Betriebes. Vorbeifahrende Lkw könnten den Betriebsablauf und die Produktion erheblich stören. Sobald die Produktion keinen Erschütterungsschutz mehr erfordert, soll die Unterbrechung aufgehoben werden.

Planungsstand

- ☑ Die Genehmigung der finanziellen Mittel für die Vorplanung der "kleinen Lösung" wurde im September 2014 vom Magistrat beschlossen.
- ☑ Die seit vielen Jahren immer wieder übertragenen Planungsmittel werden in 2015 tatsächlich für die zugesagte Planung der Ortsumfahrung Praunheim genutzt. Gleichzeitig werden in den Investitionshaushalt ab 2017 ausreichende Mittel für einen Bau der Ortsumfahrung eingestellt.

Position der IHK

Die verkehrlichen Belastungen Praunheims sind so erheblich, dass die Ortsumfahrung endlich gebaut werden sollte. Die aktuelle Suche nach einem neuen Standort der Europäischen Schule sollte bei einem Wegzug konsequent genutzt werden, um die Ortsumfahrung vollständig zu realisieren, damit eine wirkliche Entlastung für den gesamten Stadtteil möglich wird.



17 LÖSUNG FÜR DEN RATSWEGKREISEL | ENTLASTUNG DER HANAUER LANDSTRASSE

Am Ratswegkreisel im Frankfurter Osten treffen der Ratsweg, die Hanauer Landstraße und die Autobahn A 661 aufeinander. In der städtischen Unfallstatistik liegt der Verkehrsknoten jährlich auf Platz 1. Das durch einen Wasserrohrbruch verursachte Verkehrschaos Mitte Februar 2015 hat eindrucksvoll gezeigt, wie wichtig die Hanauer Landstraße als Einfallstraße für Frankfurt von Osten aus ist. Vor dem Hintergrund des zu erwartenden Verkehrswachstums im IHK-Bezirk Frankfurt und da keine deutliche Entlastung durch den Bau des Riederwaldtunnels zu erwarten ist, ist am Ratswegkreisel dringender Handlungsbedarf angezeigt.

Eine ostseitige Verlängerung der parallel zur Hanauer Landstraße verlaufenden Ferdinand-Happ-Straße könnte die Hanauer Landstraße an dieser Stelle entlasten und den West-Ost Verkehr am Ratswegkreisel vorbeiführen. Unter anderem wegen des geplanten Baus der Nordmainischen S-Bahn fehlt aber der Platz um diese Erweiterungsmaßnahme realisieren zu können. Die Vorplanung der Verlängerung der Ferdinand-Happ-Straße bis zur Dieselstraße wurde 2009 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Auf deren Grundlage wird derzeit die Entwurfs- und Genehmigungsplanung erarbeitet, um die Voraussetzungen für die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens zur Erlangung des Baurechts zu schaffen. Es wurden bereits zahlreiche Fachgutachten eingeholt und die Erstellung des landschaftspflegerischen Begleitplanes einschließlich der Umweltverträglichkeitsprüfung vorangetrieben. Weiterhin wird derzeit noch die weitreichende Grundsatzfrage der Kreuzungslösung der Ferdinand-Happ-Straße mit den Gleisanlagen der Hafeneisenbahn (Überführung oder höhengleich) mit Blick auf die Genehmigungsfähigkeit durch das Regierungspräsidium Darmstadt (RP) und der zu erwartenden Kosten geklärt. Dies führt dazu, dass der Planungsprozess bis zum Vorliegen der Untersuchungsergebnisse und vor allen Dingen der Entscheidung durch das Regierungspräsidium, welche Form der Kreuzungslösung - ob höhengleich oder Überführung - letztendlich zum Tragen kommt, zurückgestellt ist. Diesem Umstand geschuldet ist der Zeitpunkt zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens noch offen.

Auch eine Untertunnelung wäre verkehrstechnisch grundsätzlich machbar. Neben einer sehr raumgreifenden Variante, bei der die Straßenbahntrasse aus der Achse Hanauer Landstraße ausschwenkt und unter Mitbenutzung der Hafeneisenbahnunterquerung den Ratswegkreisel in einfacher Tiefenlage unterquert, ist als Vorzugsvariante eine Tunnellage in der Achse der Hanauer Landstraße entwickelt worden. Da dieser Straßenbahntunnel aber noch unter der Hafeneisenbahn, die Ratswegkreisel von Südwesten nach Nordosten unterquert, geführt

werden müsste, ergäbe sich für die Unterquerung des Knotenpunktbereichs eine vergleichsweise große Entwicklungslänge von mehr als 500 m und entsprechend hohe Baukosten. Diesem Aufwand ist insbesondere der betriebliche Nutzen für den Straßenbahnverkehr aber auch für den Kraftfahrzeugverkehr gegenüberzustellen. Auf der Grundlage der Untersuchungen vertrat der Magistrat 2008 die Einschätzung, dass bei einer volkswirtschaftlichen Betrachtungsweise der zu erwartende Nutzen einer Untertunnelung des Ratswegkreisels als Einzelmaßnahme in keinem realisierungswürdigen Verhältnis zu den zu erwartenden Kosten steht. Die Maßnahme wurde daher nicht weiterverfolgt.

Planungsstand

- ☑ Vorplanung Verlängerung der Ferdinand-Happ-Straße 2009 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen.
- ☑ Am 19. Juni 2015 berichtet der Magistrat, dass derzeit Arbeiten für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens laufen.

Position der IHK

Die IHK Frankfurt fordert eine Lösung für die Entlastung zur Verkehrsbindung der Hanauer Landstraße und hier insbesondere des Ratswegkreisels und die zeitnahe Schaffung von Alternativen. Die Verlängerung der Ferdinand-Happ-Straße sollte zügig umgesetzt werden.



18 SÜD-OST-TRASSE IN ESCHBORN

In den Stoßzeiten stauen sich in Eschborn die Autos, weil viele Pendler mit dem Ziel Gewerbegebiet-Süd mit dem Auto unterwegs sind. Auf der Sossenheimer Straße und auf der Autobahn bilden sich morgens lange Staus. Zur abendlichen Rushhour staut es sich in umgekehrter Richtung auf den Landesstraßen 3005/3006 und auch am Frankfurter Nordwestkreuz kommt es immer wieder zu Staus. Insgesamt gibt es dadurch morgens und abends massive Probleme in Form von Rückstauerscheinungen sowie Lärm- und Abgasbelastungen. Derzeit werden täglich rund 1.500 Autos gezählt, die von der Autobahn kommend rechts in die Frankfurter Straße abbiegen, aber eigentlich in die Düsseldorfer Straße wollen.



In Eschborn sollen daher die beiden großen Gewerbegebiete Süd und Ost durch eine Verbindungsstraße direkt verknüpft und somit der Verkehr entzerrt und die Erschließung des Gewerbegebiets Süd verbessert werden. Baurecht für das Projekt besteht bereits. Allerdings hat eine Untersuchung im Sommer 2014 ergeben, dass das Vorhaben mit 75 Millionen Euro deutlich teurer werden soll als geplant.

Die Stadt ließ das Projekt nochmals prüfen, mit dem Ergebnis, es sei für 53 Millionen Euro zu verwirklichen. Allerdings hat Hessen Mobil zeitgleich verkündet, dass die Umfahrung Steinbach vorerst zurückstellt sei, was auch direkte Konsequenzen für das Projekt in Eschborn und insbesondere den sog. „Massaknoten“ am Gewerbegebiet Ost hat. Eine erneute Prüfung wurde notwendig. Favorisiert wird nun eine sogenannte „kleine Lösung“, die mit geschätzten 29 Mio. Euro zu verwirklichen wäre. Hier soll nördlich der Landesstraße 3005, die vom „Massaknoten“ aus Richtung Eschborn-Süd führt, eine Trasse abgehen, die einem leichten Bogen in einen Trog mündet und unter der L 3005 hindurch

führt. Die Unterführung unterquert nicht nur die Landesstraße, sondern auch die Bahn-Linie. Die Trasse taucht in Höhe des Mercure-Hotels in Eschborn-Süd wieder unter der Erde auf. Die Brücke, die an der verlängerten Unterortstraße steht, kann bestehen bleiben. Die Trasse soll durch ihren Verlauf das Stadtbild optisch weniger beeinträchtigen. In der Gegenrichtung führt ein Abzweig aus Eschborn-Süd hinaus. Diese Variante soll die Kreuzung Sossenheimer/Frankfurter Straße deutlich entlasten. Um die Sossenheimer Straße zu entlasten und den Rückstau zur Autobahn zu reduzieren wird ein Anschluss gebaut, der von der A66 direkt in die Düsseldorfer Straße führt. Dadurch werden voraussichtlich täglich 400 Autos weniger die Kreuzung belasten. Um den Rückstau auf die Autobahn zu reduzieren und den Fuß- und Radverkehr zwischen Eschborn und Sossenheim zu verbessern, sind jeweils zwei Fahrstreifen in der Abfahrt von der A66 sowie unter der Autobahnbrücke pro Richtung vorgesehen.

Planungsstand

- Baurecht für das Projekt besteht bereits. Allerdings hat eine Untersuchung im Sommer 2014 ergeben, dass das Vorhaben mit 75 Millionen Euro deutlich teurer werden soll als geplant.
- 2015 wird eine „kleine Lösung“ diskutiert, die mit geschätzten 29 Mio. Euro zu verwirklichen wäre.
- Derzeit wird die Umsetzung der Maßnahme auf politischer Ebene in Eschborn diskutiert. Eine Entscheidung wird nach der Sommerpause 2015 erwartet.

Position der IHK

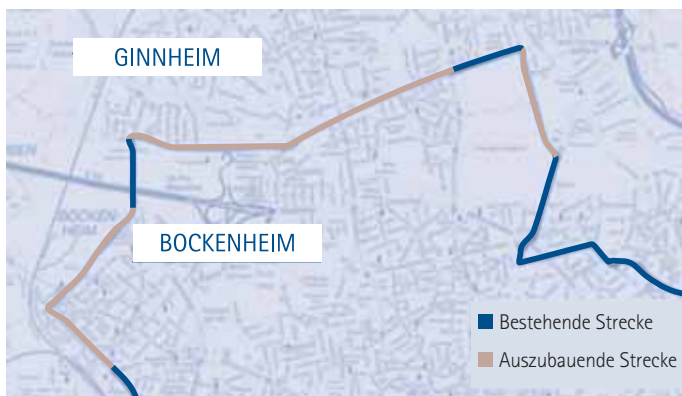
Die IHK fordert eine zügige Umsetzung des Projektes. Eschborn ist durch die starken Pendlerverkehrs besonders belastet. Gleichzeitig sorgen die zahlreichen Arbeitsplätze für eine gute finanzielle Ausstattung der Gemeinde, so dass die IHK die Ausgaben für das Vorhaben als berechtigt ansieht.

WEITERE PROJEKTE

AKTUELLE POSITION DER IHK ZU WEITEREN PROJEKTEN

Bau einer Ringstraßenbahn

Im Herbst 2015 wurde eine Machbarkeitsstudie zur Ringstraßenbahn vorgestellt. Die Machbarkeitsstudie steht im engen Zusammenhang mit der Potentialstudie zum Lückenschluss der Stadtbahn zwischen Bockenheimer Warte und Ginnheim. Die verkehrlichen Wirkungen beider Maßnahmen sind eng miteinander verknüpft, beide Konzepte ergänzen sich gegenseitig. Durch eine Ringstraßenbahn können zahlreiche Tangential- und Querverbindungen zwischen den Stadtteilen entstehen, ohne Umwege über die Frankfurter Innenstadt. Zum größten Teil verläuft die vorgesehene Trasse der Ringstraßenbahn auf bereits bestehenden Gleisanlagen. Vorgesehen ist folgende Streckenführung: Neu-Isenburg – Hauptbahnhof – Bockenheimer Warte – Markus-Krankenhaus – Bundesbank – Marbachweg – Homburger Landstraße – Friedberger Warte – Friedberger Landstraße – Rohrbachstraße – Bornheim Mitte – Ratsweg – Johanna-Tesch-Platz. Aufgegeben wurde die im Gesamtverkehrsplan 2005 vorgeschlagene Linienführung in Bockenheim über die Betriebsgleise in der Schloßstraße sowie über den Kirchplatz, da dort nicht genügend Platz vorhanden wäre. Außerdem wurde die im Gesamtverkehrsplan favorisierte Linienführung durch die Gießener Straße verworfen, weil dadurch außer dem US-Generalkonsulat kaum Gebiete zusätzlich erschlossen würden. Alternativ soll die Tram durch die Homburger Landstraße fahren. Bei den Planungen wurden die bereits laufenden Straßensanierungen in der Wilhelm-Eppstein-Straße und in der Straße am Dornbusch bereits berücksichtigt. Auf dem Abschnitt zwischen Markus-Krankenhaus und Eschersheimer Landstraße sollen zukünftig etwa 15.000 Fahrgäste täglich fahren. Dies sind 9.000 mehr gegenüber der heute verkehrenden Linie 34. Die geschätzten Baukosten der Ringstraßenbahn belaufen sich auf rund 18 Millionen Euro. Die IHK Frankfurt befürwortet das Vorhaben, insbesondere, wenn auch der Lückenschluss der Stadtbahn zwischen Bockenheim und Ginnheim realisiert wird.



Ausbau der Bahntrasse durch Niederrad

Der Eisenbahnknoten Frankfurt am Main ist einer der am stärksten frequentierten Verkehrsknoten im Schienennetz der Deutschen Bahn. Bereits heute stößt er an seine Kapazitätsgrenzen. Diese zu beseitigen hat sich das Projekt FrankfurtRheinMain^{plus} zum Ziel gesetzt. Damit mehr Züge den Gleisknoten am Stadion passieren können, soll die vier Kilometer lange Strecke zwischen dem Abzweig "Gutleuthof" und der Station "Stadion" durch den Stadtteil Niederrad von vier auf sechs Gleise ausgebaut werden. So kann der S-Bahn- sowie der Regional- und Güterverkehr vom Fernverkehr getrennt werden. Erforderlich ist zudem eine zusätzliche Bahnbrücke, die den Main vom Niederräder Ufer überquert. Das Projekt "Umbau Knoten Frankfurt-Stadion, 2. Ausbaustufe" wird eine Bauzeit von fünf Jahren haben. Die Bauphase stellt eine Belastung für Niederrad dar, die Maßnahme führt jedoch zu einer nachhaltigen Verbesserung von Qualität und Kapazität der Zulaufstrecken des S-Bahn-Knotens Frankfurt durch die Trennung der Verkehrsströme des Fern- und Nahverkehrs sowie im Bereich Frankfurt-Stadion auch des Güterverkehrs. Zudem werden hier die bestehende Schnellfahrstrecke Köln - Rhein-Main und die zukünftige Neubaustrecke Rhein-Main - Rhein-Neckar auf eigenen Gleisen in den Knoten Frankfurt Hauptbahnhof weitergeführt. Das Planfeststellungsverfahren zur 2. Ausbaustufe wurde im April 2012 beantragt. Der Baubeginn ist für Juni 2019 vorgesehen, das Ende für Oktober 2024 im Bahnhof Stadion.

Ausbau der Peters-Pneu-Renova (PPR) Kreuzung in Bad Homburg

Die Peters-Pneu-Renova Kreuzung in Bad Homburg ist ein Nadelöhr auf der die Bundesstraße B 456 die ebenfalls stark frequentierte Saalburgstraße (ehemals B 455) kreuzt. Eine zunächst angedachte Untertunnelung ist aufgrund der unklaren Finanzierung vorerst vom Tisch. Andere Verkehrslenkungsversuche konnten das Belastungsproblem bisher nicht lösen. Ein Ausbau der Bad Homburger PPR-Kreuzung zur besseren Verkehrsanbindung des nördlichen Hochtaunuskreises ist erforderlich.

Ortsumgehungen Steinbach-Weißkirchen und Unterliederbach

Umgehung Steinbach Oberursel-Weißkirchen

Hessen Mobil hat für die Südumgehung von Oberursel-Weißkirchen zwar einen im Vergleich zu anderen hessischen Umgehungsstraßenprojekten hohen Nutzen-Kosten-Quotienten errechnet. Die verkehrliche Wirkung wurde jedoch als gering bewertet. Das schon seit den 80er Jahren diskutierte Projekt wurde daher 2013 als "nachrangig" bewertet. Eine Umsetzung ist damit unwahrscheinlich.

Westumgehung Unterliederbach

Über eine Westumgehung von Unterliederbach / Ostumgehung von Zeilsheim wird schon seit drei Jahrzehnten diskutiert. Durch sie soll Unterliederbach und Höchst vom Durchgangsverkehr befreit werden. Inwieweit die Idee ernsthaft weiterverfolgt wird, zeigt sich erst mittel- bis langfristig.

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Industrie- und Handelskammer
Frankfurt am Main
Börsenplatz 4
60313 Frankfurt am Main

REDAKTION

Dr. Alexander Theiss (verantwortlich)
Dr. Susanne Rühle
Julian Eckert
Geschäftsfeld Standortpolitik

KONTAKT

Dr. Susanne Rühle
Telefon 069 2197-1303
E-Mail s.ruehle@frankfurt-main.ihk.de

GRAFIK

Varia Design Illustration, Münster-Altheim

DRUCK

Druckerei Graphia Frankfurt
Alfred Huss & Co.

BILDNACHWEIS

Deutsche Bundesbahn, S. 29
Fotolia: VanderWolf Images Titel, lagom S.8,
Christian Müller S. 9, Jo Chambers S. 10,
Gina Sanders S. 11, Matthias Buehner S. 12
CA Immo S. 20
Stadt Frankfurt am Main S. 32, S. 34, S. 35,
S. 36
schneider + schumacher S. 26
Fraport AG S. 19

Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit
Quellenangabe gestattet, Belegexemplar
erbeten.

Die Veröffentlichung erfolgt nach bestem
Wissen, ohne jegliche Gewähr und Haftung
auf die Richtigkeit aller Angaben.

IHK Frankfurt am Main, 2015

ISBN 978-3-925483-26-4

www.frankfurt-main.ihk.de



**Industrie- und Handelskammer
Frankfurt am Main**
Börsenplatz 4
60313 Frankfurt

IHK-Service-Center
Schillerstraße 11
60313 Frankfurt
Telefon +49 69 2197-0
Fax +49 69 2197-1526
info@frankfurt-main.ihk.de

IHK-Geschäftsstelle Bad Homburg
Louisenstraße 105
61348 Bad Homburg
Telefon +49 6172 1210-0
Fax +49 6172 22612
homburg@frankfurt-main.ihk.de

IHK-Geschäftsstelle Hofheim
Kirschgartenstraße 6
65719 Hofheim
Telefon +49 6192 9647-0
Fax +49 6192 28894
hofheim@frankfurt-main.ihk.de

