

Magistratssitzung vom 03.04.2018

**Stadtentwicklungskonzept Mobilität
der Stadt Neu-Isenburg**
- Schlussbericht 03/ 2018 -

Stadt
Neu-Isenburg



Nachlese Planfallbetrachtungen Netzmaßnahmen Kfz-Verkehr (Stufe IV)

Stadtentwicklungskonzept Mobilität für die Stadt Neu-Isenburg - Wirkungsprognose 2030 -

Untersuchungsdesign – Fortschreibung Planfallbetrachtungen (Stand: 11/ 2017)

Maßnahmen		Verkehrsprognose 2030															
		Stufe 0		Stufe I		Stufe II		Stufe III		Stufe II*		Stufe IV			Stufe V		
		P0.1	P0.2	P1.1	P1.2	P2.1	P2.2	P3.1	P3.2	P2.2.1*	P2.2.2*	P4.1	P4.2	P4.3	P5.1	P5.2.1	P5.2.2
NMV	Angebotsverbesserungen im Radverkehr	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
ÖPNV	NVP LK OF/ Ffm, ÖV-Maßnahmen Stadt N-I	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Regionaltangente West (RTW)			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	RTW - Verlängerung Ri. Osten					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Straßenbahn - Verlängerung Ri. Süden							x	x								
MV	Ausbaukonzept "1-Richtungsverkehr"	x		x		x		x									x
	Ausbaukonzept "2-Richtungsverkehr"		x		x		x		x	x	x	x	x	x	x	x	
MV/ ÖPNV	Neubau P&R-Anlage Ost									x	x	x	x	x	x	x	x
	Ausbau P&R-Anlage Bahnhof										x						
MV	Netzmaßnahme Kfz-Verkehr (Nordtangente)												x	x			
	Netzmaßnahme Kfz-Verkehr (Süd-West-Umfahrung)											x		x	x	x	x
	Optimierung LSA-Steuerung (W-O-Achse)														x	x	x
	Parkraummanagement															x	x

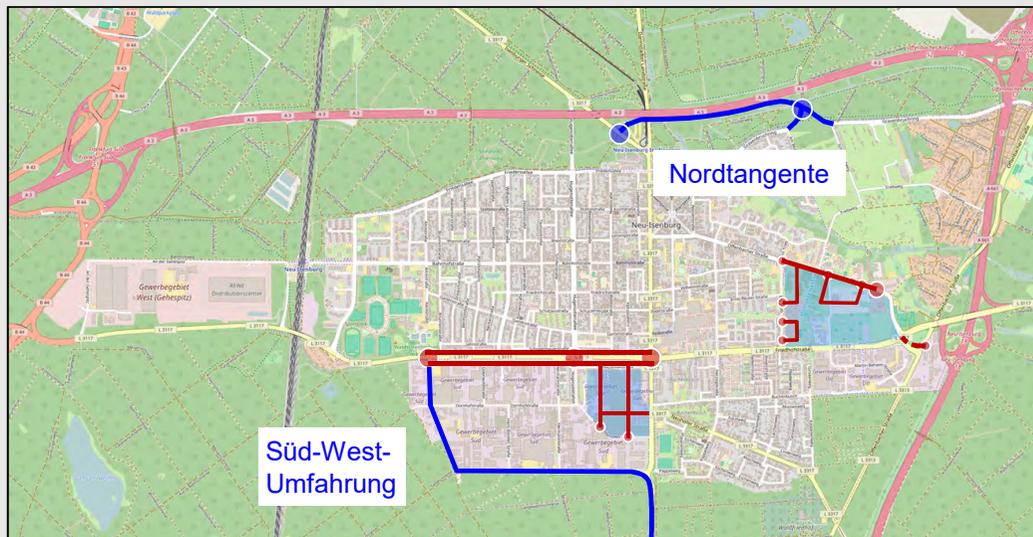
Nachlese Stufe IV (P4.1, P4.2, P4.3)

- Maßnahmenwirkungen von Veränderungen im Kfz-Grundnetz

Stadtentwicklungskonzept Mobilität für die Stadt Neu-Isenburg

- Maßnahmenübersicht -

Optimierung Kfz-Grundnetz: Netzergänzungen (Stufe IV)

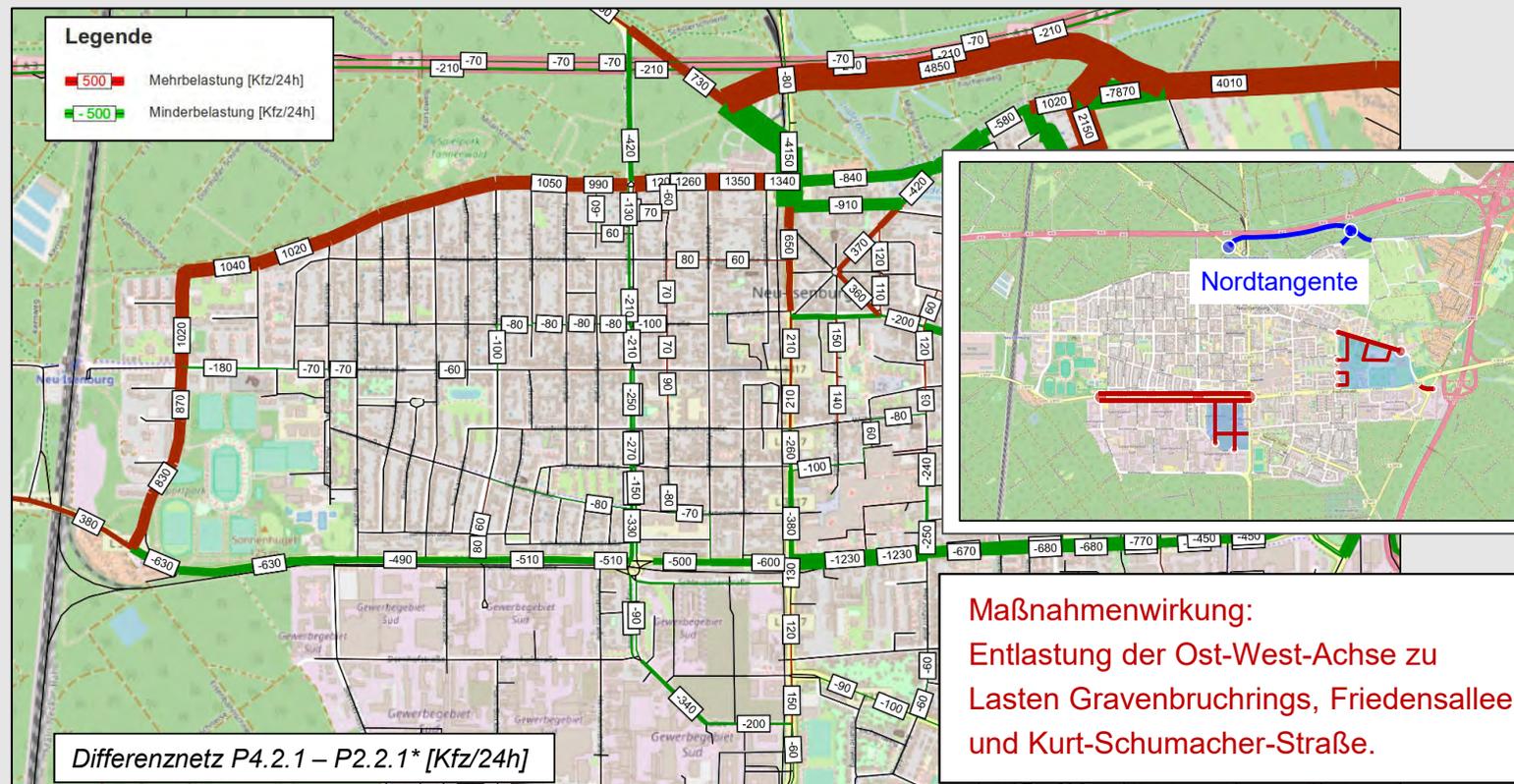


Angebotsszenarien:
Prüfung von zwei lokalen Entlastungsstraßen
(Süd-West-Umfahrung/ Nordtangente)

Maßnahmen	
NMV	Angebotsverbesserungen im Radverkehr
ÖPNV	NVP LK OF/ Ffm, ÖV-Maßnahmen Stadt N-I
	Regionaltangente West (RTW)
	RTW - Verlängerung Ri. Osten
MV	Straßenbahn - Verlängerung Ri. Süden
	Ausbaukonzept "1-Richtungsverkehr"
MV/ ÖPNV	Ausbaukonzept "2-Richtungsverkehr"
	Neubau P&R-Anlage Ost
MV	Ausbau P&R-Anlage Bahnhof
	Netzmaßnahme Kfz-Verkehr (Nordtangente)
	Netzmaßnahme Kfz-Verkehr (Süd-West-Umfahrung)
MV	Optimierung LSA-Steuerung (W-C-Achse)
	Parkraummanagement

Stadtentwicklungskonzept Mobilität für die Stadt Neu-Isenburg - Wirkungsprognose 2030 -

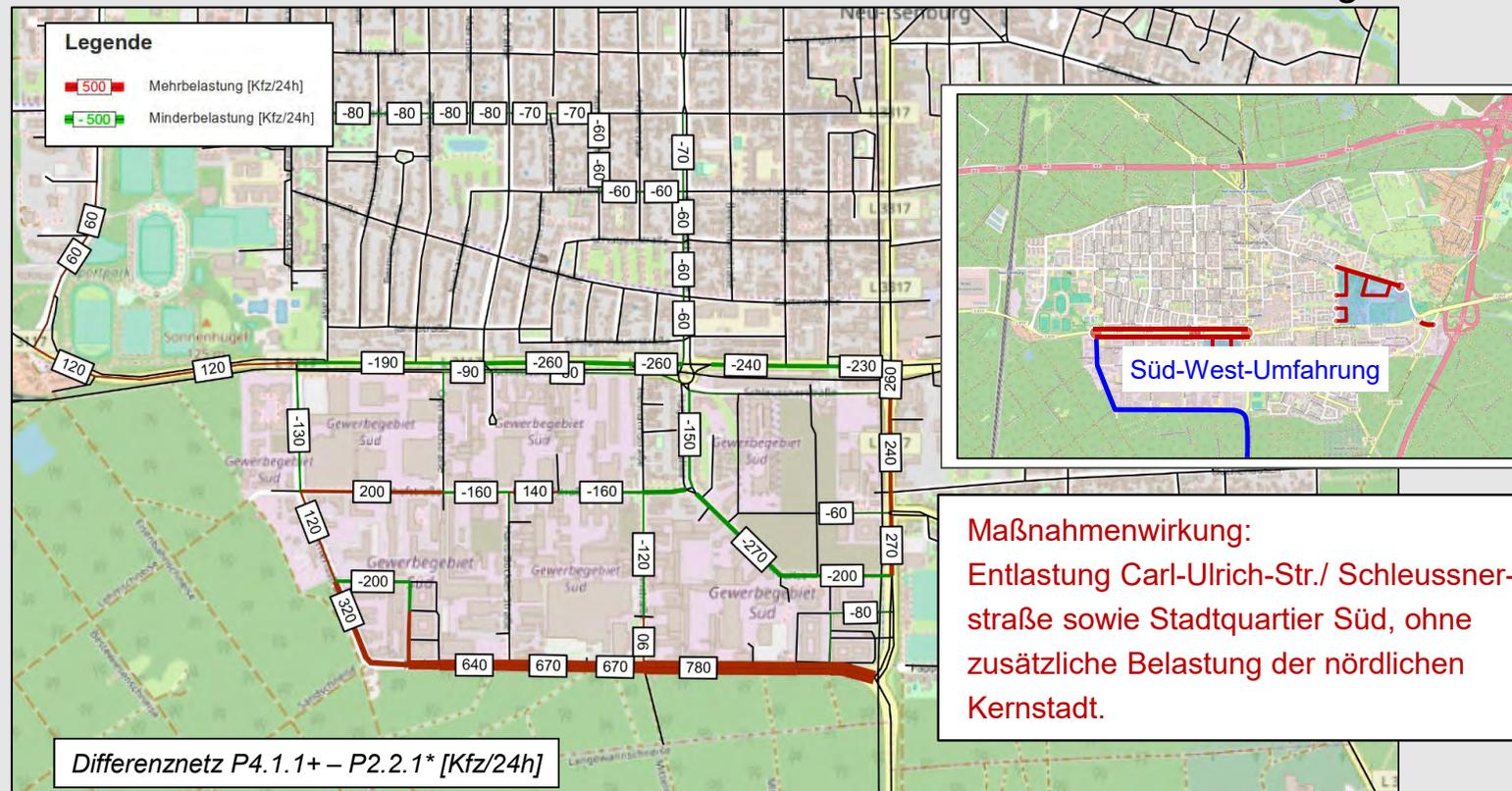
Stufe IV (P4.2.1 RTW-Verlängerung, P+R Ost, Nordtangente, 2-RV)



Stadtentwicklungskonzept Mobilität für die Stadt Neu-Isenburg - Wirkungsprognose 2030 -

Stufe IV (P4.1.1+ - integrierte Süd-West-Umfahrung)

Vorzugsvariante



Planfallbetrachtung Stufe V

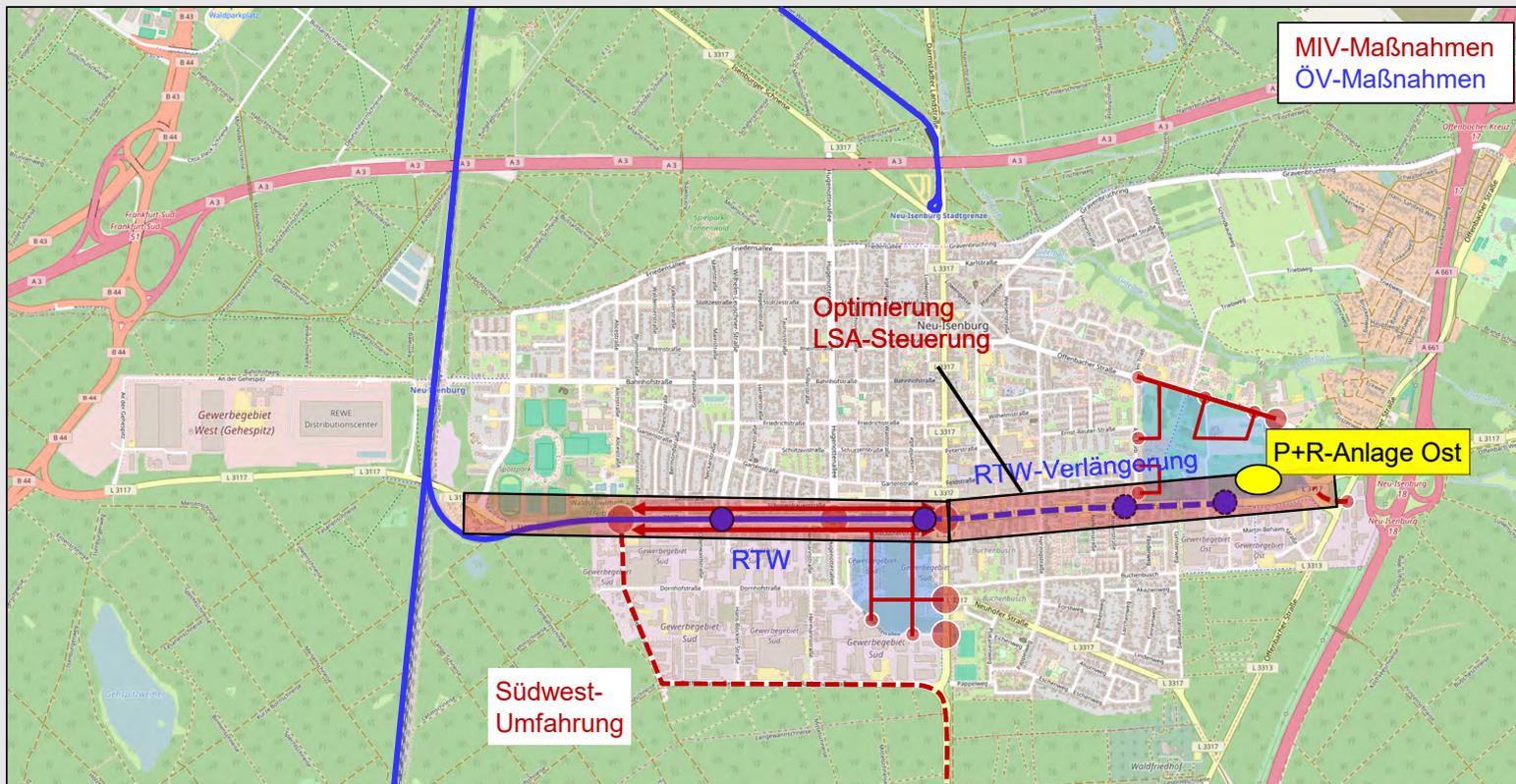
**(Wirkungsprognose 2030, Betrachtung Parkraummanagement,
Entscheidung Ausbaukonzept Carl-Ulrich-Str./ Schleussnerstr.)**

Stadtentwicklungskonzept Mobilität für die Stadt Neu-Isenburg - Wirkungsprognose 2030 -

HABERMEHL FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

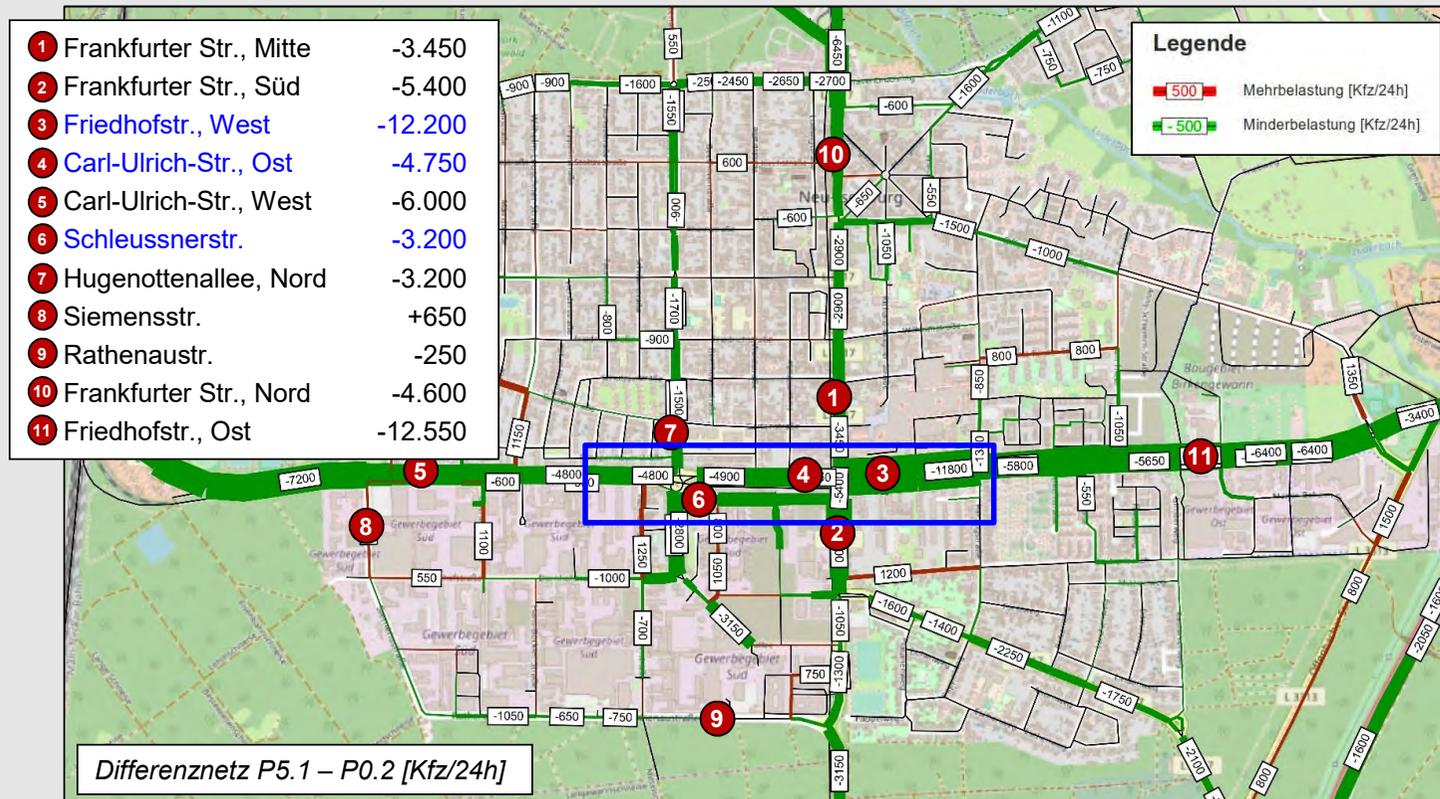
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Stufe V (P5.1 - RTW-Verlängerung, P+R, Netzergänzungen, Optimierung LSA-Steuerung)



Stadtentwicklungskonzept Mobilität für die Stadt Neu-Isenburg - Wirkungsprognose 2030 -

Stufe V – RTW-Verlängerung, P+R, Netzergänzungen, Optimierung LSA (P5.1)



Stadtentwicklungskonzept Mobilität für die Stadt Neu-Isenburg - Wirkungsprognose 2030 -

Untersuchungsdesign – Fortschreibung Planfallbetrachtungen (Stand: 03/ 2018)

Maßnahmen		Verkehrsprognose 2030															
		Stufe 0		Stufe I		Stufe II		Stufe III		Stufe II*		Stufe IV			Stufe V		
		P0.1	P0.2	P1.1	P1.2	P2.1	P2.2	P3.1	P3.2	P2.2.1*	P2.2.2*	P4.1	P4.2	P4.3	P5.1	P5.2.1	P5.2.2
NMV	Angebotsverbesserungen im Radverkehr	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
ÖPNV	NVP LK OF/ Ffm, ÖV-Maßnahmen Stadt N-I	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Regionaltangente West (RTW)			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	RTW - Verlängerung Ri. Osten					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Straßenbahn - Verlängerung Ri. Süden							x	x								
MI	Ausbaukonzept "1-Richtungsverkehr"	x		x		x		x									x
	Ausbaukonzept "2-Richtungsverkehr"		x		x		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x
MV/ ÖPNV	Neubau P&R-Anlage Ost									x	x	x	x	x	x	x	x
	Ausbau P&R-Anlage Bahnhof										x						
MV	Netzmaßnahme Kfz-Verkehr (Nordtangente)												x	x			
	Netzmaßnahme Kfz-Verkehr (Süd-West-Umfahrung)											x		x	x	x	x
	Optimierung LSA-Steuerung (W-O-Achse)														x	x	x
	Parkraummanagement															x	x

Ergänzungen Stufe V

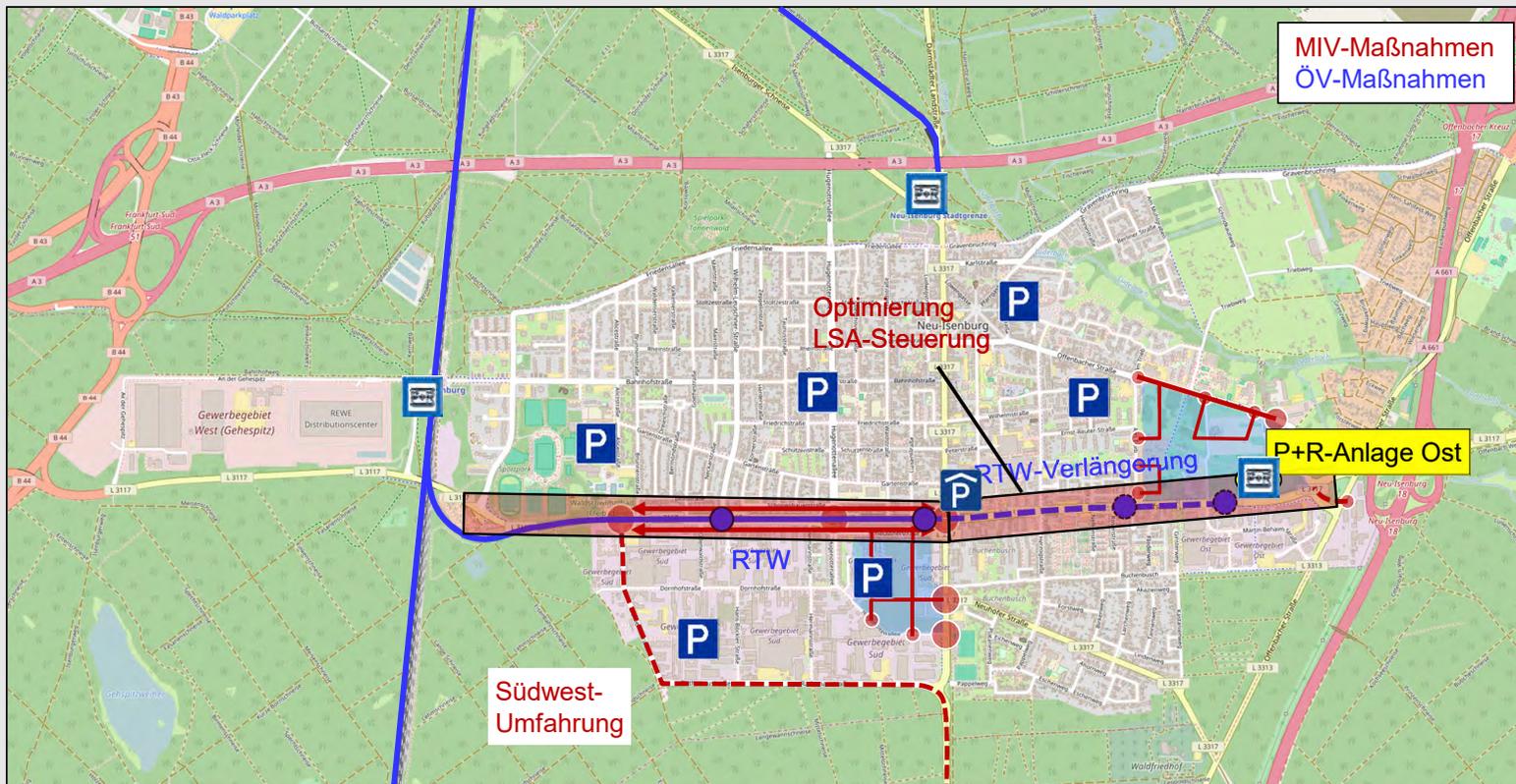
- Überprüfung zusätzlicher Maßnahmenwirkungen im Kfz-Verkehr

Stadtentwicklungskonzept Mobilität für die Stadt Neu-Isenburg - Wirkungsprognose 2030 -

HABERMEHL FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

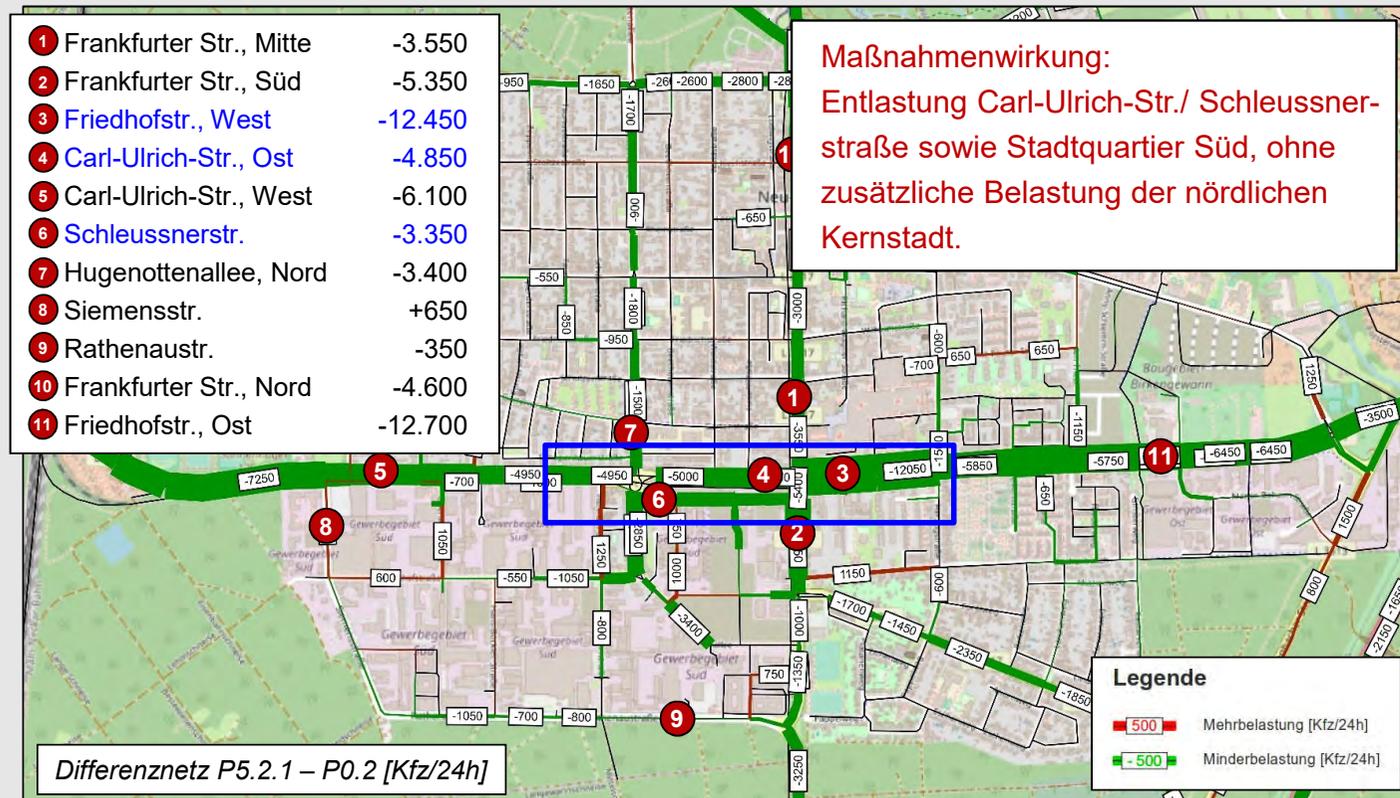
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Stufe V (P5.2 - RTW-Verl., P+R Ost, Netzergänzungen, Optimierung LSA, Parkraummanagement)



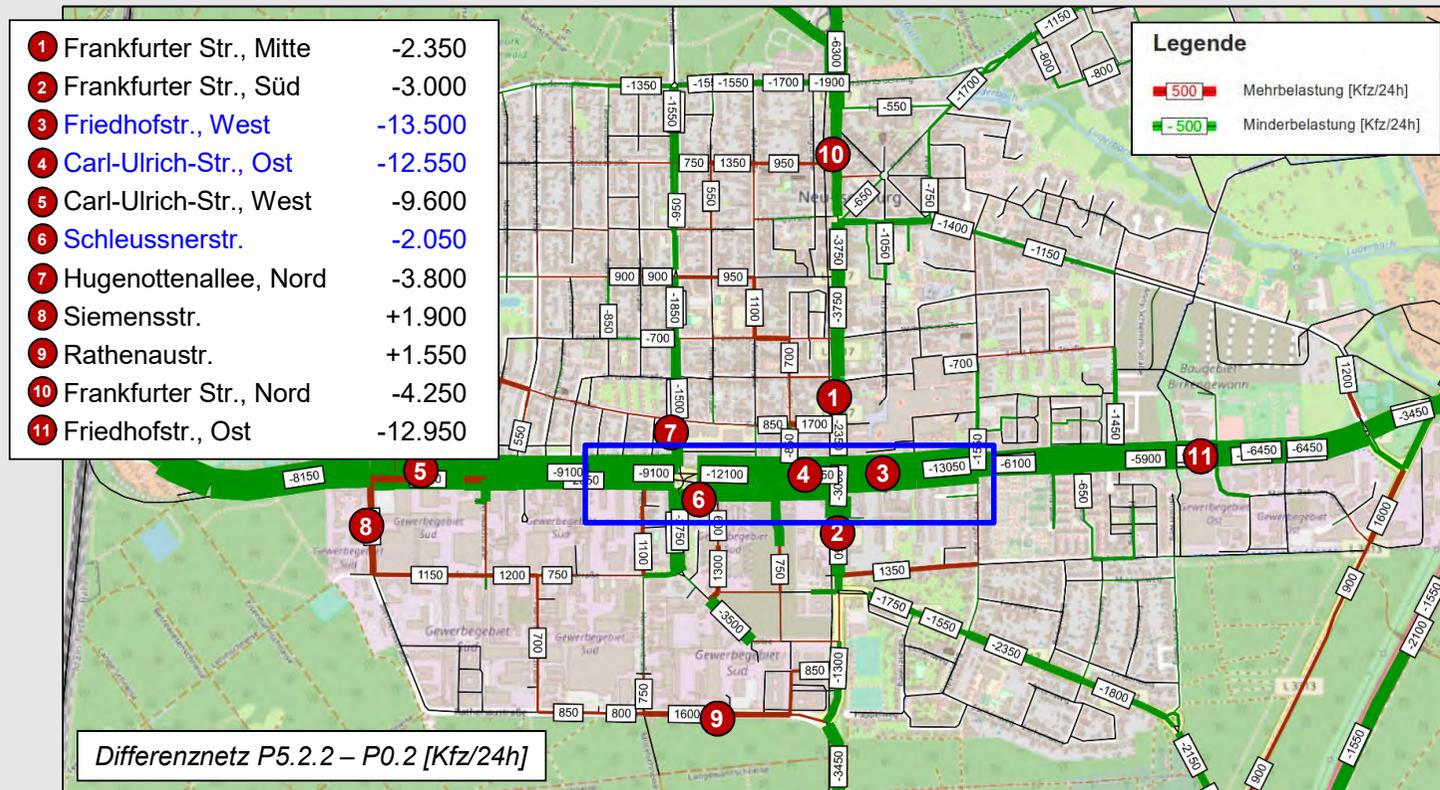
Stadtentwicklungskonzept Mobilität für die Stadt Neu-Isenburg - Wirkungsprognose 2030 -

Stufe V (P5.2.1 - P5.1 mit Parkraummanagement und 2-Richtungsverkehr Carl-Ulrich-Str.)



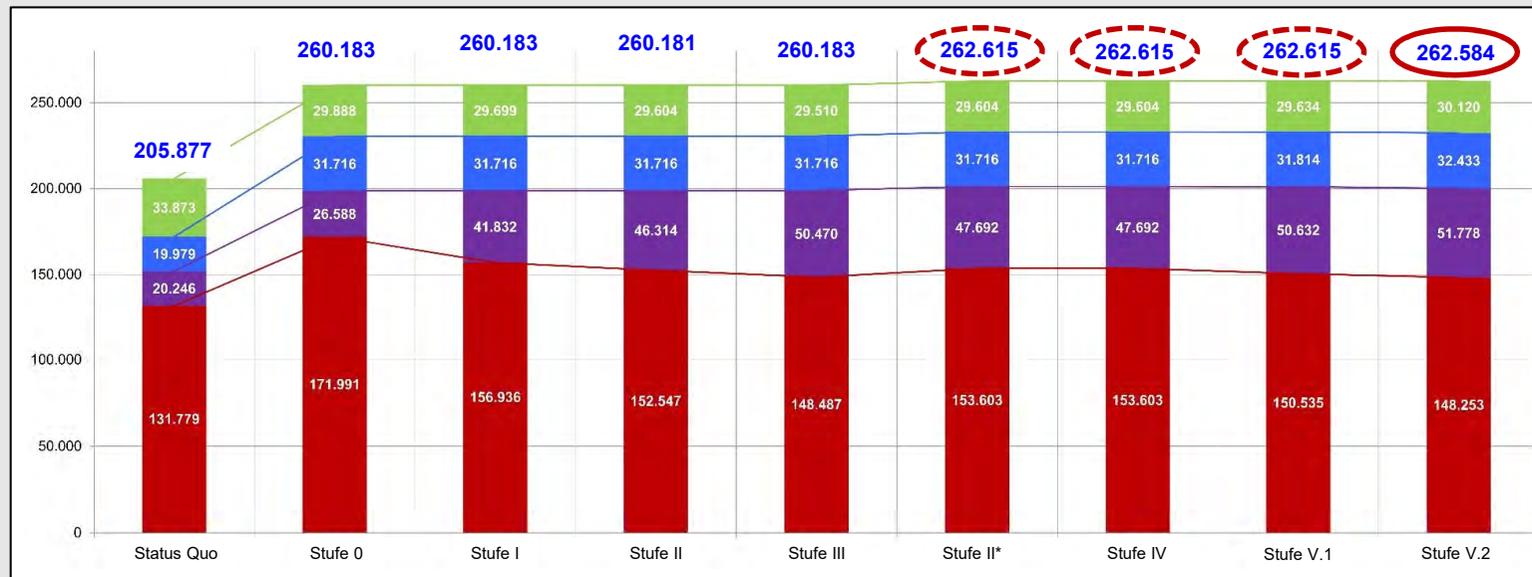
Stadtentwicklungskonzept Mobilität für die Stadt Neu-Isenburg - Wirkungsprognose 2030 -

Stufe V (P5.2.2 RTW-Verl., P+R, Netzergänzungen, Optimierung LSA, Parkraummanagement, 1-RV)



Stadtentwicklungskonzept Mobilität für die Stadt Neu-Isenburg - Wirkungsprognose 2030 -

Wirkungsprognose 2030 – Modal Split-Entwicklung (Gesamtstadt, inkl. Stadtteile)



- Fußverkehr
- Radverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr

Erhöhung Verkehrsnachfrage

- aufgrund 1x P+R (Ost)
- aufgrund Parkraummanagement

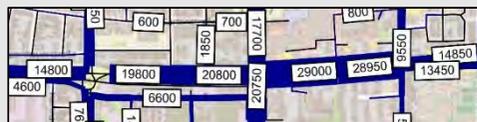
Stadtentwicklungskonzept Mobilität für die Stadt Neu-Isenburg - Wirkungsprognose 2030 -

Resümee Planfallvergleich - Fahrtenaufkommen Kfz-Verkehr Zentrum

[Kfz/24h]	Carl-Ulrich-Str. Ost	Friedhofstr. West
Status Quo	19.200	23.400



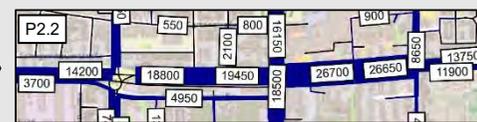
[Kfz/24h]	Carl-Ulrich-Str. Ost	Friedhofstr. West
Stufe 0 - P0.2	20.800	29.000



- Prognose-Nullfall -

*P0 zeigt eindeutigen Handlungsbedarf
(Verkehrszunahme Friedhofstr. + ca. 25%)*

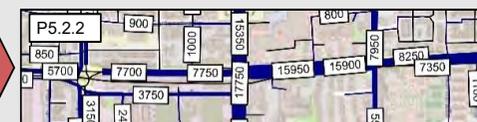
[Kfz/24h]	Carl-Ulrich-Str. Ost	Friedhofstr. West
Stufe I - P1.2	19.450	26.950
Stufe II - P2.2	19.450	26.700
Stufe III - P3.2	19.500	26.500
Stufe II* - P2.2.1*	19.250	26.450
Stufe II* - P2.2.2*	19.500	26.600
Stufe IV - P4.1	19.000	26.450



- Planfallbetrachtungen P1 bis P4 -

*P1 bis P4 zeigen noch keine wesentlichen
Entlastungseffekte ggü. Prognose-Nullfall
(Verkehrsabnahme Friedhofstr. – ca. 8%)*

[Kfz/24h]	Carl-Ulrich-Str. Ost	Friedhofstr. West
Stufe V - P5.1	15.550	17.250
Stufe V - P5.2.1	15.450	16.950
Stufe V - P5.2.2	7.750	15.950



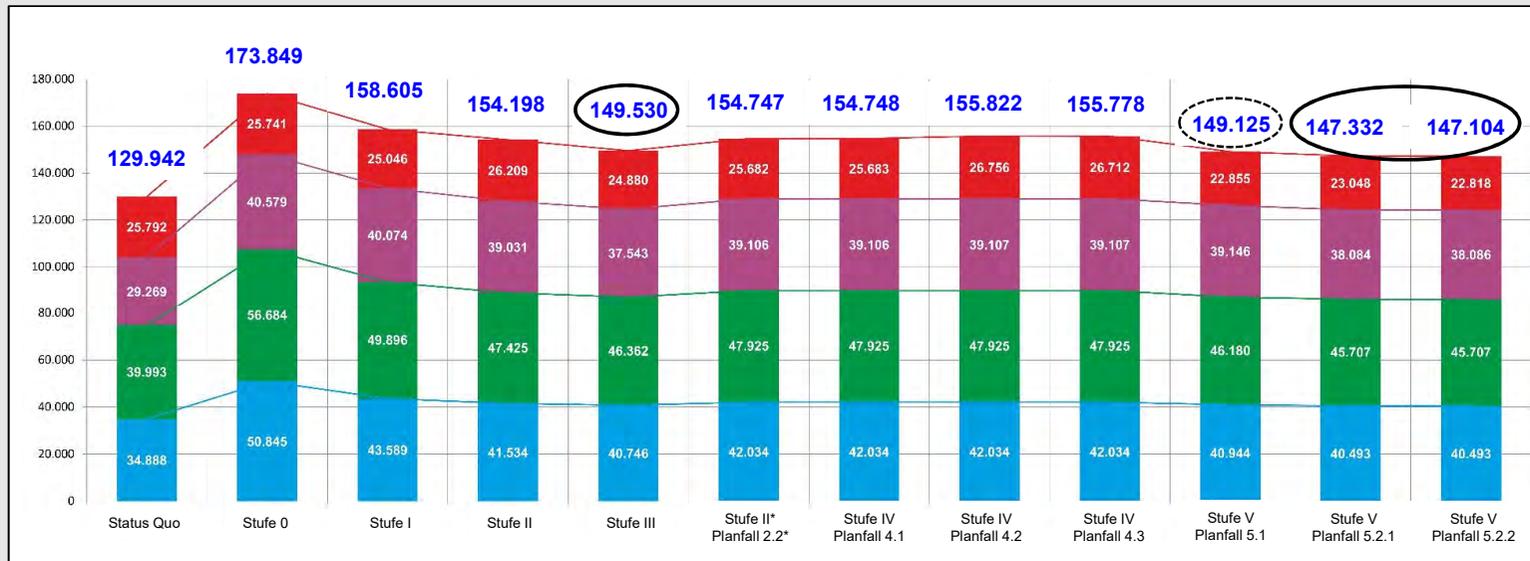
- Planfallbetrachtung P5 -

*P5 zeigt deutliche Entlastungseffekte
ggü. Prognose-Nullfall
(Verkehrsabnahme Friedhofstr. – ca. 45%)*

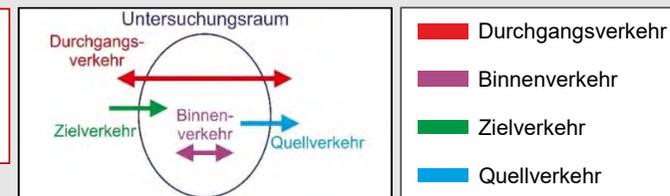
Stadtentwicklungskonzept Mobilität für die Stadt Neu-Isenburg

- Wirkungsprognose 2030 -

Resümee Planfallvergleich - Kfz-Verkehrsaufkommen Kernstadt [Kfz/24h]

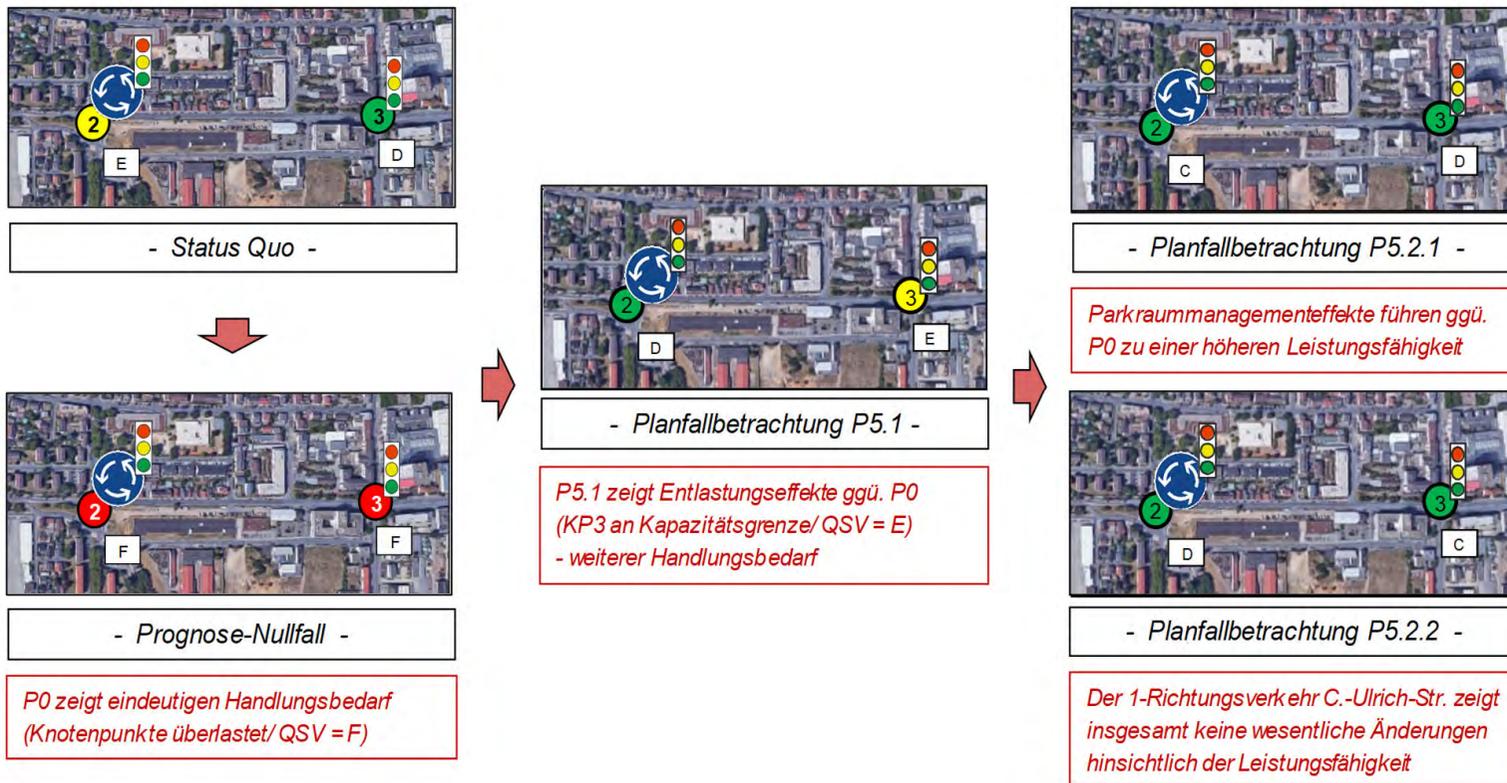


Entlastung der Kernstadt vom Kfz-Verkehr in der Stufe V (P5.2.1 + P5.2.2) höher als in der Stufe III (RTW-Verlängerung und Strab-Verlängerung)



Stadtentwicklungskonzept Mobilität für die Stadt Neu-Isenburg - Wirkungsprognose 2030 -

Resümee Planfallvergleich - HBS-Nachweise Zentrum

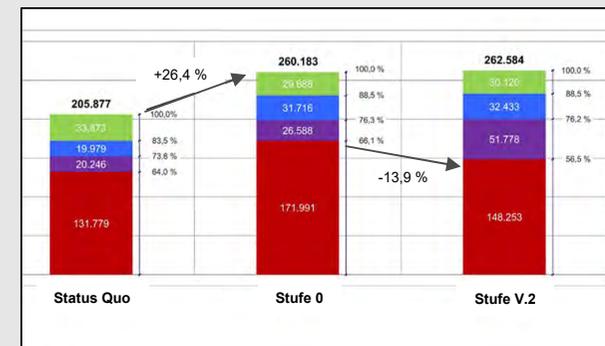
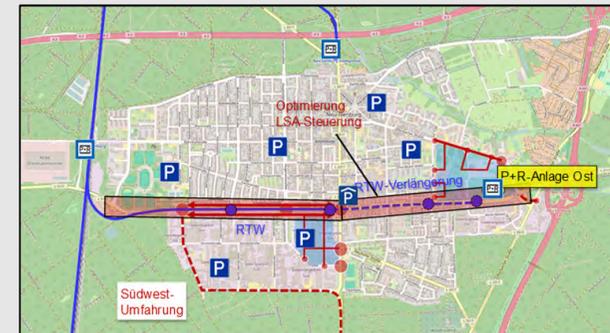


Stadtentwicklungskonzept Mobilität für die Stadt Neu-Isenburg

- Wirkungsprognose 2030 -

Fazit

- Das Maßnahmenkonzept der Stufe V.2 erlaubt eine stadt- bzw. umfeldverträgliche Entwicklung der Stadt Neu-Isenburg (vgl. Bauleitplanung 2030).
- Das Maßnahmenkonzept nutzt die vorhandenen Potentiale zur Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV und NMIV) bei gleichzeitiger Reduzierung des vorhandenen Durchgangsverkehrs im motorisierten Individualverkehr (MIV).
- Das Maßnahmenkonzept löst die vorhandenen Schwachstellen im Kfz-Grundnetz mit gleichzeitigen Kapazitätssteigerungen für den gesamten Stadtverkehr.
- Das Maßnahmenkonzept berücksichtigt neben den Angebotsveränderungen im fließenden Verkehr auch ein strategisches Parkraummanagement im Zentrum sowie die Ausweitung von P&R-Angeboten an ÖPNV-Verknüpfungspunkten.

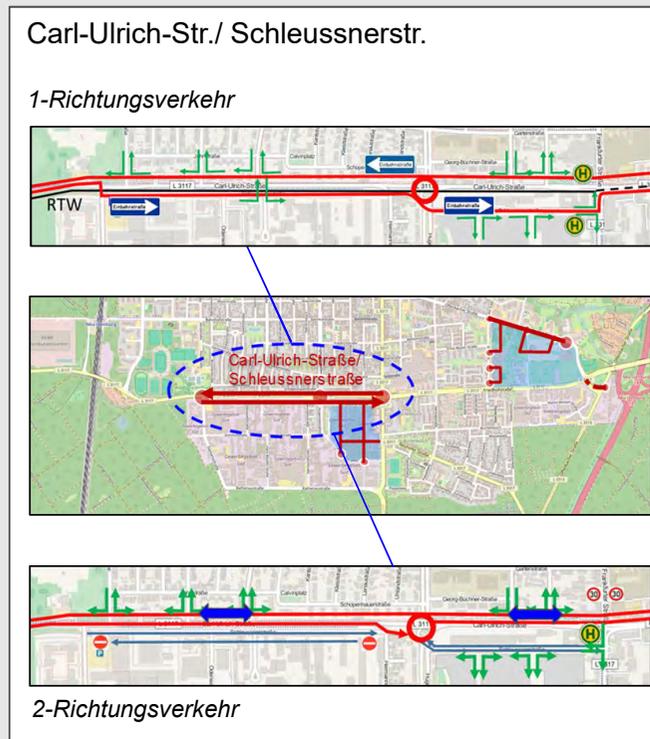


Stadtentwicklungskonzept Mobilität für die Stadt Neu-Isenburg

- Wirkungsprognose 2030 -

Empfehlungen

- Das Verkehrsszenario gemäß Planfall P5.2.2 wird als Grundlage für die weiteren Planungen im Zusammenhang mit der Umgestaltung der L3117 in der Ortsdurchfahrt Neu-Isenburg empfohlen.
- Hinsichtlich der vorliegenden Lösungskonzepte zur Umgestaltung der Carl-Ulrich.-Str./ Schleussnerstr. wird die Variante „1-Richtungsverkehr“ zur Ausführung empfohlen:
 - bessere Qualität des Verkehrsablaufs,
 - Halbierung des Kfz-Aufkommens in der Carl-Ulrich-Str.,
 - größere Umgestaltungspotentiale im bestehenden Straßenraum (Seitenräume).
- *Im Hinblick auf eine Optimierung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKU) der RTW, wird neben einer P&R-Anlage Ost darüber hinaus auch eine Erweiterung der bestehenden P&R-Anlage am Bahnhof NI empfohlen.*



Stadtentwicklungskonzept Mobilität für die Stadt Neu-Isenburg

HABERMEHL FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH



Knotenpunktkonzepte

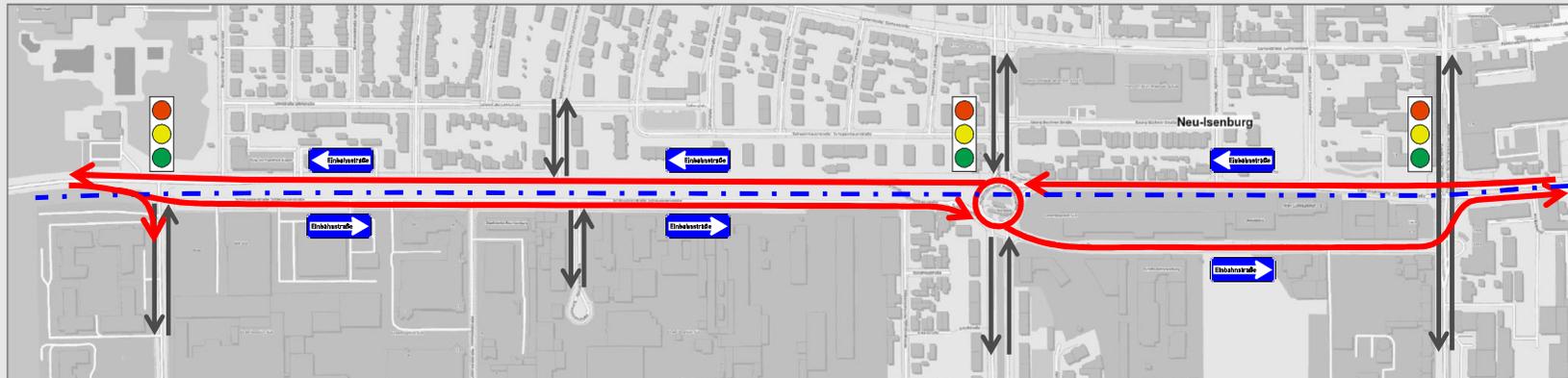
Stadtentwicklungskonzept Mobilität für die Stadt Neu-Isenburg

- Knotenpunktkonzepte -

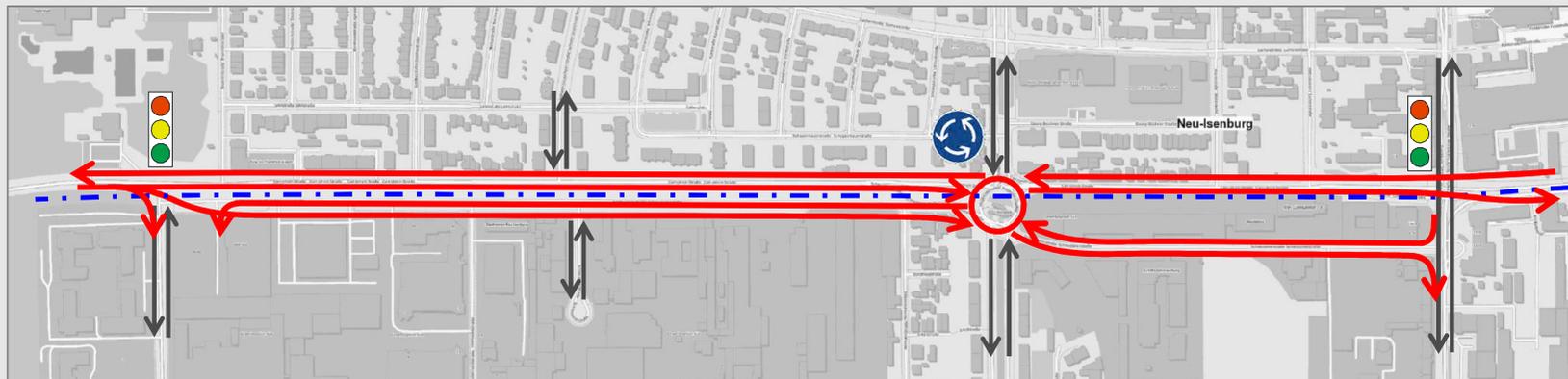
HABERMEHL FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

„Einrichtungsverkehr“



„Zweirichtungsverkehr“



Stadtentwicklungskonzept Mobilität für die Stadt Neu-Isenburg

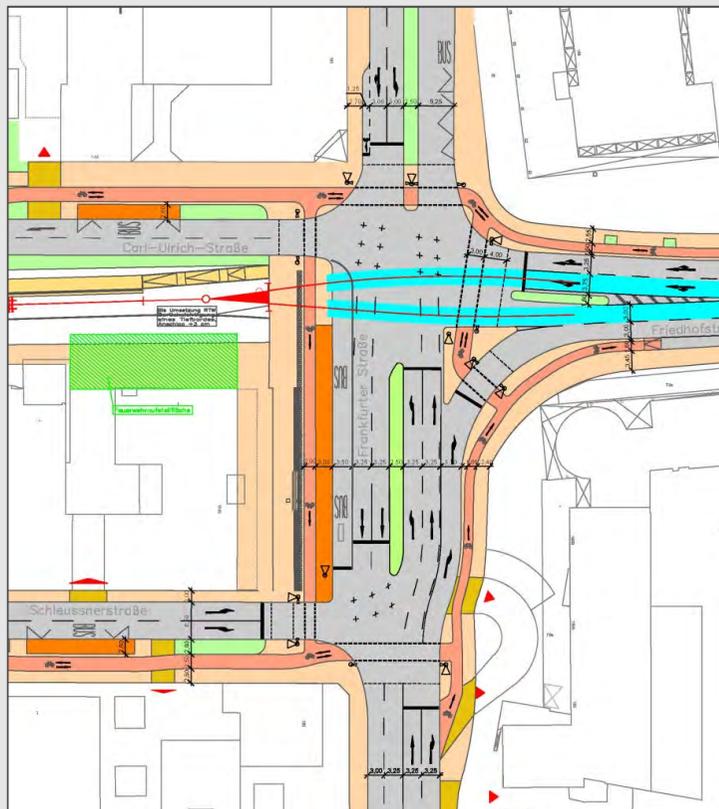
- Knotenpunktkonzepte -

HABERMEHL FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

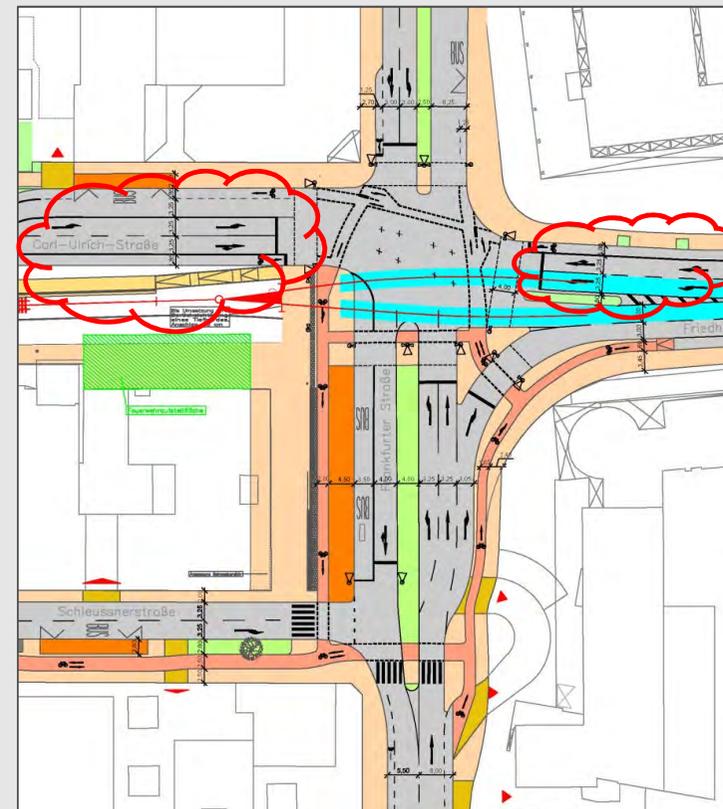
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Knotenpunkt: Frankfurter Straße / Carl-Ulrich-Straße / Schleussnerstraße / Friedhofstraße

„Einrichtungsverkehr“



„Zweirichtungsverkehr“



Stadtentwicklungskonzept Mobilität für die Stadt Neu-Isenburg

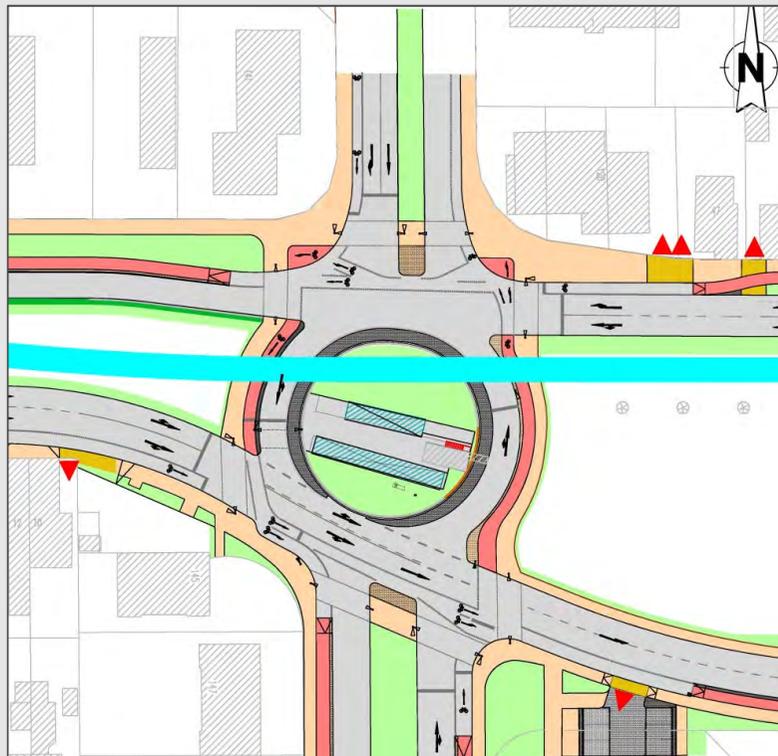
- Knotenpunktkonzepte -

HABERMEHL FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

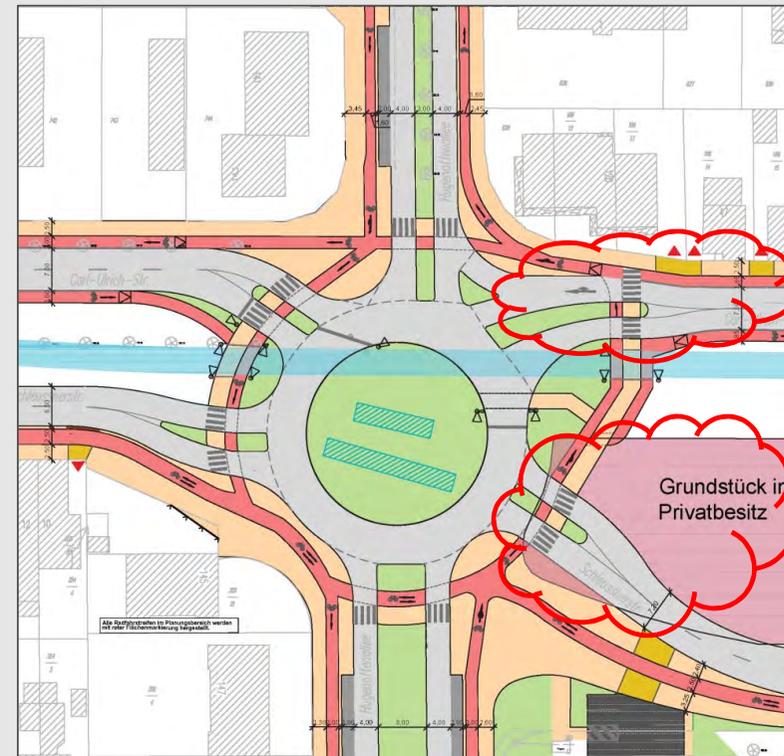
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Knotenpunkt: Carl-Ulrich-Straße / Schleussnerstraße / Hugentottenallee

„Einrichtungsverkehr“



„Zweirichtungsverkehr“



Stadtentwicklungskonzept Mobilität für die Stadt Neu-Isenburg

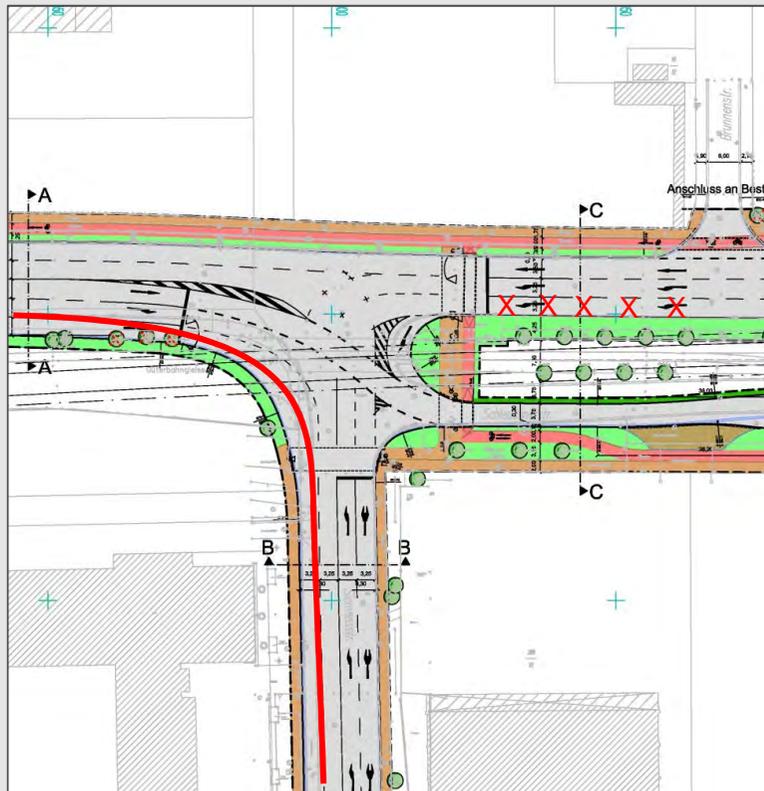
- Knotenpunktkonzepte -

HABERMEHL FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

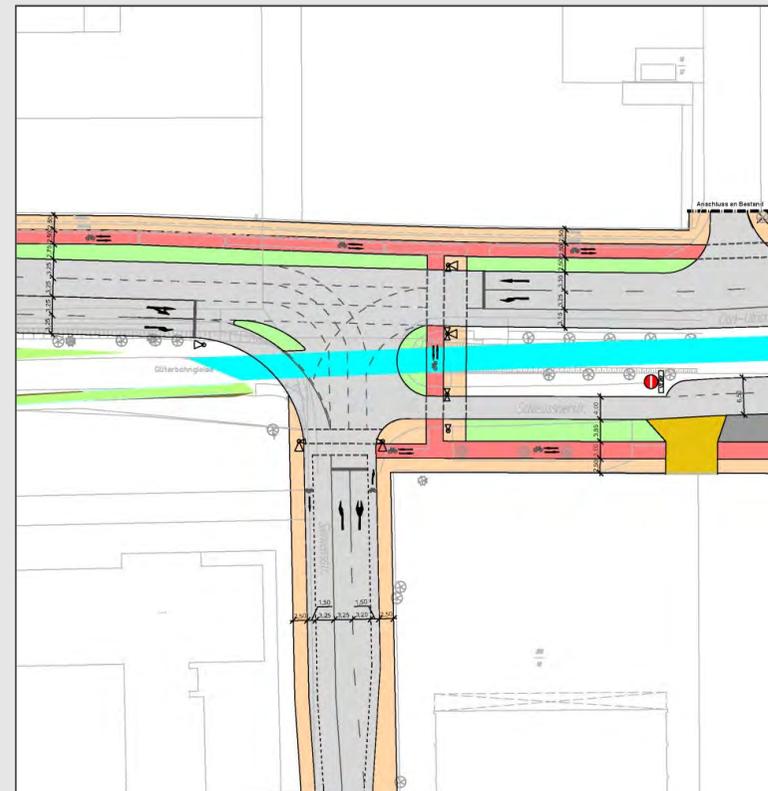
VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Knotenpunkt: Carl-Ulrich-Straße / Schleussnerstraße / Siemensstraße

„Einrichtungsverkehr“



„Zweirichtungsverkehr“



Stadtentwicklungskonzept Mobilität für die Stadt Neu-Isenburg

HABERMEHL FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH



Ausblick

Stadtentwicklungskonzept Mobilität für die Stadt Neu-Isenburg

- Ausblick -

HABERMEHL FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH



Rahmenterminplanung

- 01-02/ 2018 *Bearbeitung Planfälle Stufe V.2*
- 01.02.2018 *Bürgerinformationsveranstaltung (SEK/ RTW)*
- 03/ 2018 *Vorlage Schlussbericht SEK Mobilität*

- **KW 14/ 15** **Vorstellung SEK – Teil 2, Planfälle Stufe V.2
(Magistrat 03.04./ Bauausschuss 11.04.2018)**

- ab 04/ 2018 mögliche Beratungstermine zum SEK in den politischen Gremien, mit
Grundsatzbeschluss zum maßgeblichen Verkehrsszenario inkl. Maßnahmenkonzept
 - 1. Beratungsrunde (Bauausschuss 11.04./ Stadtverordnetenversammlung 25.04.2018)
 - 2. Beratungsrunde (Bauausschuss 06.06./ Stadtverordnetenversammlung 20.06.2018)
 - 3. Beratungsrunde (Bauausschuss 15.08./ Stadtverordnetenversammlung 29.08.2018)
 - 4. Beratungsrunde (Bauausschuss 17.10./ Stadtverordnetenversammlung 30.10.2018)

- **05/ 2018** **Auftaktveranstaltung „Planungswerkstatt“
(inkl. Rahmenbedingungen SEK Teil 1/ Zielsetzung/ Erwartungen)**

Stadtentwicklungskonzept Mobilität für die Stadt Neu-Isenburg

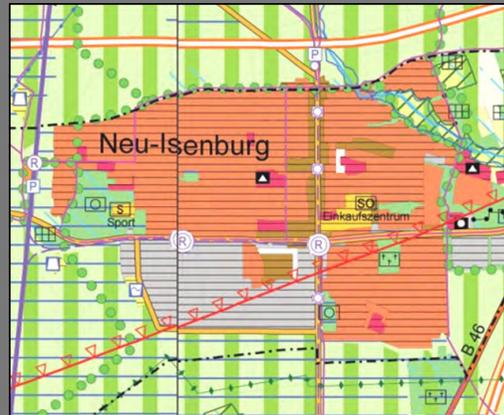
- Ausblick -

HABERMEHL  FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

 VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Rahmenterminplanung

- ab 05/ 2018 ganzheitliches Planungskonzept zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt L3117 (Ost-West-Achse), unter Berücksichtigung einer RTW-Trassenführung
 - 04/ 2018 Interessensbekundungsverfahren zur Vorbereitung der Angebotseinholung (Auswahlverfahren geeigneter Bieter)
 - 05/ 2018 Angebotslegung der Bieter mit Auftragsvergabe
 - 06 bis 08/18 Bearbeitung des Vorentwurfs der Verkehrsanlagen (Lph 1-2)
- **KW 33** **2. Veranstaltung „Planungswerkstatt“**
(inkl. Rahmenbedingungen SEK Teil 2 für Ost-West-Achse/
Beteiligung zum straßenräumlichen Gestaltungskonzept)
- ab 08/ 2018 Simulation des Verkehrsablaufs für die gesamte Ost-West-Achse/
Nachweis der verkehrstechnischen Realisierbarkeit (10 Knotenpunkte)
- **KW 38/ 39** **3. Veranstaltung „Planungswerkstatt“**
(Ergebnis des Beteiligungsprozesses zum straßenräumlichen Gestaltungskonzept)
- bis KW 44 Grundsatzbeschluss zum SEK Mobilität inkl. Maßnahmenkonzept
- ab 11/ 2018 Fortsetzung der Verkehrsanlagenplanungen zur Vorbereitung der Planfeststellung (RTW, Abschnitt Süd 2) bzw. der GVFG-Antragsstellung (Straße)



Habermehl & Follmann Ing.-GmbH
Büro Rhein-Main
Frankfurter Straße 79
63110 Rodgau
Tel.: 06106 – 85 25 - 60



Verkehrsplanung Köhler und Taubmann
VKT GmbH - Büro Frankfurt
Hanauer Landstr. 145
60314 Frankfurt/ Main
Tel.: 069 – 40 58 69 80

Ansprechpartner:
Dipl.-Ing. Edwin Mayer
Dipl.-Ing. Hendrik Iicken