

P+R-Konzept Frankfurt am Main

Gesamtbericht



Inhaltsverzeichnis

1	Vorwort	6
2	Einführung	7
3	Bestandsaufnahme	9
4	Methodik	12
4.1	Auswahl Suchräume	12
4.2	Ermittlung des P+R-Nachfragepotenzials	14
5	Standortbeschreibung	15
5.1	Borsigallee	15
5.2	Kalbach	19
5.3	Preungesheim	26
5.4	Römerhof	30
5.5	Taunusblick	36
6	Priorisierung und weitere Standorte	41
6.1	Priorisierung	41
6.2	Weitere, künftig potenziell relevante Standorte für P+R	42
7	Kurz- bis mittelfristig umsetzbare Maßnahmen zur Erhöhung der P+R-Kapazitäten	43
7.1	P+R-Kooperationen	43
7.2	Temporäre P+R-Anlagen	44
8	P+R und Veranstaltungsparken	46
9	Ausblick und weitere Handlungsfelder	48
9.1	Optimierung der Bestandsanlagen	48
9.2	Erweiterung des herkömmlichen Ausbaubegriffes	48
9.3	Zukunftsfähige Planung von P+R-Anlagen	49
9.4	Wirtschaftlichkeit	49
9.5	Weiterentwicklung des regionalen P+R-Angebotes	50
10	Fazit	51
Quellenverzeichnis		53
Rechtsquellenverzeichnis		53
Impressum		55

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: P+R in Frankfurt am Main (Bestand)	9
Abbildung 2: Auslastung der P+R Anlagen in Frankfurt am Main	10
Abbildung 3: Fremdnutzung in Kalbach	10
Abbildung 4: Suchräume Frankfurt am Main	13
Abbildung 5: Lage und Rahmenbedingungen am Standort Borsigallee	15
Abbildung 6: Zukünftige MIV An- und Abfahrtswege Standort Borsigallee (Planstand Planfeststellung 2019)	16
Abbildung 7: ÖPNV-Anbindung und fußläufige Erreichbarkeit am Standort Borsigallee	17
Abbildung 8: Beispielvisualisierung P+R an der Borsigallee	19
Abbildung 9: Lage und Rahmenbedingungen am Standort Kalbach	20
Abbildung 10: MIV An- und Abfahrtsweg Standort Kalbach	21
Abbildung 11: ÖPNV-Anbindung und fußläufige Erreichbarkeit am Standort Kalbach	22
Abbildung 12: Darstellung der Rahmenbedingungen nach FStrG am Standort Kalbach	23
Abbildung 13: Naturschutzrechtliche Rahmenbedingungen am Standort Kalbach	24
Abbildung 14: Darstellung einer möglichen baulichen Umsetzung eines P+R-Ausbaus am Standort Kalbach	25
Abbildung 15: Lage und Rahmenbedingungen am Standort Preungesheim.	26
Abbildung 16: Grafische Darstellung der neuen U-Bahnendhaltestelle am Frankfurter Berg der VGF mit Markierung der relevanten Freifläche	28
Abbildung 17: MIV- und ÖPNV-Erschließung am Standort Frankfurter Berg	29
Abbildung 18: Lage und Rahmenbedingungen am Standort Römerhof	31
Abbildung 19: MIV-Anbindung des Standortes Römerhof	32
Abbildung 20: Fußläufige Wegebeziehung zwischen der Haltestelle der U5 und des P+R-Standorts	33
Abbildung 21: Darstellung einer möglichen baulichen Umsetzung eines P+R-Ausbaus am Standort Römerhof	35
Abbildung 22: P+R-Suchraum am Standort Taunusblick	36
Abbildung 23: MIV-Erschließung am Standort Taunusblick	37
Abbildung 24: Naturschutzrechtliche Rahmenbedingungen am Standort Taunusblick	39
Abbildung 25: Social-Media-Post zur P+R Kooperation am Hessen-Center	44
Abbildung 26: Darstellung des Parkplatzes Hahnstraße im Kontext der ÖPNV-Erschließung	45
Abbildung 27: Parkoptionen im Rahmen der Multifunktionsarena am Stadion	46
Abbildung 28: Übersicht finaler P+R-Maßnahmen	51

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Stellplätze P+R Bestand in Frankfurt am Main	9
Tabelle 2: Übersicht Tarife Borsigallee und DB BahnPark	11
Tabelle 3: Pendlerkorridore in Frankfurt am Main	12
Tabelle 4: Übersicht Priorisierung der P+R-Ausbaumaßnahmen	41

Abkürzungsverzeichnis

BauGB	Baugesetzbuch
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
B+R	Bike-and-Ride
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GVP	Gesamtverkehrsplan
Kfz	Kraftfahrzeug
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MNP P+R	RMV-Maßnahmenplan Park-and-Ride
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Nahverkehr
P+R	Park-and-Ride
RegFNP	Regionaler Flächennutzungsplan
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
SBEV	Stadtbahn Entwicklung und Verkehrsinfrastrukturprojekte Frankfurt GmbH
SEM	Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
STVV	Stadtverordnetenversammlung
VDRM	Verkehrsdatenbasis Rhein-Main

1 Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

rund 463.000 Berufstätige pendeln laut hessischem statistischen Landesamt täglich nach Frankfurt am Main. Etwa 60 Prozent der Pendelnden nutzen für diesen Weg den Pkw und bringen damit schon seit Jahrzehnten das Verkehrsnetz an seine Kapazitätsgrenzen. Die Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote, die den Umstieg vom Auto auf den Öffentlichen Verkehr erleichtern, wird daher immer wichtiger für die Menschen, die täglich nach Frankfurt kommen und immer wichtiger für das gesamte Rhein-Main Gebiet. Frankfurt stellt hier mit seinem dicht gestrickten städtischen Nahverkehrsangebot bereits einen entscheidenden Baustein bereit. Nun kommt es darauf an, mit Park-and-Ride-Angeboten (P+R) an den richtigen Stellen optimale Umsteigepunkte für die Pendlerinnen und Pendler zu schaffen.

Ein wichtiges Grundprinzip von gutem P+R ist der möglichst wohnortnahe Umstieg vom Auto auf den ÖPNV. Denn für die Verkehrsentslastung der ganzen Region ist es von essenzieller Bedeutung, dass Pendelnde nur einen kurzen Teil ihrer Wege mit dem Auto – zur nächstgelegenen Bahnstation – und den langen Teil mit der Bahn zurücklegen. Und nicht umgekehrt: die lange Strecke mit dem Auto und die kurze mit dem ÖPNV fahren.

Früher standen die Tarifgrenzen des ÖPNV einem solchen Verhalten diametral entgegen und viele versuchten, mit dem Auto möglichst nahe an ihr Ziel – aber mindestens bis in das Tarifgebiet Frankfurt – zu fahren. Dank dem Deutschland-Ticket hat sich das geändert, sodass das wohnortnahe P+R darin einen guten Verbündeten findet. Es gilt nun, für die Pendler:innen ein vor allem bezüglich der Reisezeit attraktives Angebot zu unterbreiten. Geeignete P+R-Anlagen bieten den Reisenden einen schnellen Umstieg vom Auto in einen attraktiven, meist schienenengebundenen ÖPNV.

Das regionale P+R-Angebot konnte sich in den letzten Jahren leider nicht an den zunehmenden Verkehr anpassen. Unter anderem spielen sicherlich knappe Haushaltsmittel eine Rolle, dass Kommunen auf P+R-Anlagen verzichten, da sie eher ein Angebot für Pendlerinnen und Pendler aus dem Umland als für eigene Bürgerinnen und Bürger darstellen.

P+R ist eine Gemeinschaftsaufgabe der gesamten Region, die kommunenübergreifend und im Verbund mit dem Land gestemmt werden muss. Für die Investitions- und Instandhaltungskosten von Anlagen bedarf es – besonders für kleinere Kommunen – einer interkommunalen Lösung. Nur mit einem gemeinschaftlichen Verständnis können wir diese Aufgabe lösen.

Frankfurt am Main ist bereit, seinen Beitrag an P+R-Anlagen im Stadtgebiet zu leisten und legt mit dem Konzept, das Sie in Händen halten, eine Auswahl an geeigneten Standorten vor. Wir freuen uns, wenn dieser Aufschlag auch von der Region und dem Land Hessen aufgenommen wird. Die verwendete Methodik zur Bewertung ist offen für alle Raumtypen und eignet sich auch zur Übernahme durch die Kommunen der Region. Das vorliegende Konzept ist darüber hinaus ein Beitrag zur Teilstrategie „Intermodale und Regionale Vernetzung“ des Masterplan Mobilität Frankfurt (SUMP).

Unser Dank gilt allen, die sich aktiv an diesem Konzept im Arbeitskreis P+R beteiligten (RMV, ivm, Regionalverband, Stadtplanungsamt, Straßenverkehrsamt, Amt für Straßenbau und Erschließung, Umweltamt, Grünflächenamt), insbesondere unserer städtischen Nahverkehrsgesellschaft traffiQ und dem Beratungsunternehmen Ramboll für die hervorragende fachliche Arbeit.

Die weitere Vernetzung mit der Region und lokale nächste Schritte zur Umsetzung des Konzeptes dürfen mit Spannung erwartet werden.

Heiko Nickel
Leiter Strategische Verkehrsplanung
Dezernat für Mobilität
Stadt Frankfurt am Main

2 Einführung

Bei Park-and-Ride (P+R) wird die Fahrt mit einem Kraftfahrzeug (Kfz) üblicherweise vom Wohnort aus mit einer Fahrt im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kombiniert. P+R-Anlagen befinden sich vornehmlich an Haltestellen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), also an S- und U-Bahnstationen, Straßenbahnhaltestellen sowie Stationen des Regionalverkehrs. P+R ermöglicht intermodale Wegeketten und kann für die vielen Verkehrsteilnehmenden, die heute noch ausschließlich den eigenen Pkw nutzen, eine vorteilhafte Alternative darstellen. Es wird insbesondere von Berufspendelnden, aber auch im Einkaufs- oder Freizeitverkehr genutzt [1]. Die Attraktivität von P+R wird maßgeblich von der Qualität der ÖPNV-Verbindung (Takt, Fahrzeit, Pünktlichkeit, etc.) und der Umsteigezeit zwischen ÖPNV und Kfz sowie der Infrastruktur vor Ort (Beschaffenheit der Parkanlage, Sicherheit, Sauberkeit, etc.) beeinflusst. Auf P+R-Anlagen werden Parkvorhaben gebündelt, wodurch „graues“ Parken beispielsweise in Wohnvierteln verhindert werden kann. Dadurch werden nicht nur Anwohnende zentraler ÖPNV-Knotenpunkte entlastet. Es werden ebenfalls Reisezeitvorteile für P+R-Nutzende auf Grund des Wegfallens der Parkplatzsuche geboten [2].

Betrieben werden P+R-Anlagen von Städten und Gemeinden, privaten Unternehmen oder auch dem Gemeinschaftsunternehmen DB BahnPark von DB InfraGo AG und Contipark International Parking GmbH. Entsprechend variieren die Tarife an den jeweiligen Anlagen. So müssen private Unternehmen und auch DB BahnPark einen wirtschaftlichen Betrieb der Anlagen sicherstellen, wohingegen Anlagen in öffentlicher Hand oftmals gefördert werden und dies auch die Höhe der möglichen Tarifierung begrenzt. Dabei muss auch die öffentliche Hand einen wirtschaftlichen Betrieb der Anlagen anstreben. Durch die Infrastrukturförderung entfällt jedoch die Notwendigkeit der Refinanzierung. Eine Förderung neuer P+R-Anlagen in Frankfurt am Main ist grundsätzlich durch Hessen Mobil, der zentralen Behörde für Verkehr und Straßenbau in Hessen, möglich, wenn unter anderem Aspekte wie dringlicher Nutzen, Abstimmung mit städtebaulichen und verkehrlichen Maßnahmen und Einbettung in Verkehrspläne sowie Barrierefreiheit abgedeckt werden. P+R hat sich zu einem etablierten Bestandteil des Mobilitätsmixes entwickelt. Frankfurt gehört zu den Top-Pendlerstädten Deutschlands [3] – in der Hauptverkehrszeit bringt dies seit Jahrzehnten viele Achsen des Kfz-Verkehrs an ihre Kapazitätsgrenzen. Gemeinsames Ziel der Stadt Frankfurt und des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) sowie weiterer Akteure der Region ist es, mit einem regional integrierten und konzeptionell weiterentwickelten P+R-Angebot in Kombination mit einem attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV-Angebot die Mobilität der zahlreichen Pendlerinnen und Pendler in der Region zu verbessern und zusätzliche Kapazitäten auf der Straße zu schaffen für den

zur Ver- und Entsorgung der Stadt wichtigen Wirtschaftsverkehr (Dienstleistungs- und Güterwirtschaftsverkehr).

Der RMV-Maßnahmenplan Park-and-Ride (MNP P+R) aus dem Jahr 2016 präzisiert die Vorgaben und Standards des verbundweiten Nahverkehrsplans für die Region Frankfurt Rhein-Main des RMV. Der MNP P+R formuliert für die Kommunen im RMV-Gebiet Empfehlungen zur Weiterentwicklung der P+R-Angebote und verfolgt dabei den dezentralen Ansatz, d. h. der Umstieg auf den ÖPNV soll möglichst nahe am Quellort erfolgen. Ziel ist unter anderem die Stärkung des ÖPNV auf den Hauptachsen und die Vermeidung von Konkurrenzen zu SPNV-Zubringerangeboten [4]. Der RMV unterstützt das hier vorliegende städtische Konzept und beteiligt sich aktiv. Dies dient auch der Abstimmung und Prüfung ausgewählter Inhalte für eine Fortschreibung des regionalen P+R-Konzeptes. Der dezentrale P+R-Ansatz wird auch im rechtskräftigen Regionalen Flächennutzungsplan 2010 des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain verfolgt [5].

Die Stadt Frankfurt am Main hat zuletzt im Masterplan Mobilität [6] das Ziel eines stadtreionalen P+R-Konzeptes als eine Teilstrategie der intermodalen Vernetzung formuliert, um die Erreichbarkeit der Stadt zu erhöhen und Emissionen und Unfallrisiken für die Bevölkerung zu verringern. Das regionale P+R-Angebot ist bereits heute stark ausgelastet. Gleichzeitig steigen die Pendlerverkehre, aber das Parkraumangebot im Zielgebiet Frankfurt kann kaum noch erweitert werden. Um dieses Ziel angesichts des hohen Handlungsdrucks und der Überlastung bestehender P+R-Angebote dennoch zu erreichen, ist es geboten, dass ergänzend zum dezentralen und somit wohnortnahen Ansatz geprüft werden soll, ob das P+R Angebot innerhalb der Stadtgrenzen und damit im Zuständigkeitsbereich der Stadt weiter ausgebaut werden kann.

Der Fokus der vorliegenden Untersuchung liegt somit auf P+R-Anlagen am Stadtrand von Frankfurt am Main mit Anschluss an das Schienenverkehrsangebot. Dabei wird besonders auf die Umfeldverträglichkeit der Anlagen geachtet. Nicht überall sind P+R-Anlagen städtebaulich sinnvoll realisierbar. Beim zielortnahen Ausbau von P+R ist außerdem von Bedeutung, die Anlagen nachfragegerecht zu dimensionieren und ein Bewirtschaftungskonzept zu implementieren, welches Fehlnutzungen (z. B. durch Dauerparker) verhindert. Die P+R-Anlagen sollten außerdem so verortet werden, dass möglichst keine negativen verkehrlichen Effekte entstehen (zusätzliche Bildung von Staus, Stauverlagerung, Belastung von Wohngebieten, etc.). Hierzu sollten die Anlagen möglichst nah an überörtlichen Straßen mit ausgeprägter Verbindungsfunktion oder an Autobahnanschlüssen gelegen sein. Zusätzlich sollten sie

nah am Schienenverkehrsangebot platziert sein und eine Fahrt zu den aufkommensstarken Zielpunkten (z. B. in die Innenstadt) in dichtem Takt ermöglichen. Durch eine sehr hohe Flächenkonkurrenz bzw. eine sehr geringe Flächenverfügbarkeit in Frankfurt am Main wird eine entsprechende Umsetzung bei zielortnahem P+R deutlich erschwert. Aus diesem Grund werden nicht nur Aus- und Neubaumaßnahmen, sondern auch Kooperationen mit Dritten wie beispielsweise privaten Unternehmen untersucht. Potenziell verfügen diese über freie oder ungleichmäßig ausgelastete Kapazitäten auf ihren Stellplätzen, die gegebenenfalls für P+R genutzt werden könnten. Dadurch würden bestehende Anlagen effizienter genutzt und gleichzeitig der Neu- und Ausbaubedarf verringert werden.

Der P+R-Ausbau auf dem Gebiet der Stadt Frankfurt am Main ist somit erforderlich, um den drängenden Problemen insbesondere im innerstädtischen Bereich (hoher Parkdruck, lokale Emissionen, Defizite bei der Sicherheit für aktive Mobilität und der Leistungsfähigkeit der Straßen) sowie dem Risiko von Fahrverboten oder Sperrungen bei Großveranstaltungen zu begegnen. In Kombination mit den regionalen P+R-Angeboten ergibt sich für die Nutzenden eine zusätzliche Wahlfreiheit.

Zusätzlich zu P+R können auch Bike-and-Ride (B+R) oder Sharingangebote, wie Bike-Sharing und E-Scooter-Sharing, zur Förderung intermodaler Wege beitragen. Dabei werden Wege zur oder von der Station mit dem Fahrrad zurückgelegt. So können die Einzugsgebiete von Stationen des ÖPNV im Vergleich zum Fußverkehr um etwa fünf Kilometer bei der Verwendung eines Fahrrads und bis zu acht Kilometer bei der Verwendung eines Pedelecs vergrößert werden. Entscheidend bei der Nutzung von B+R ist eine ausreichende Abstellinfrastruktur an den Quell- bzw. Zielbahnhöfen. Dabei sind Sicherheit in Form von Abschließmöglichkeiten oder überwachten Anlagen sowie Schutz vor Wettereinflüssen von besonderer Bedeutung [7].

Am 14.12.2017 beschloss die Stadtverordnetenversammlung die Fortführung der Standortuntersuchungen für P+R-Plätze in der Nähe der Frankfurter Stadtgrenze. Das Dezernat für Mobilität beauftragte traffiQ mit der Durchführung dieses Projektes (05.07.2023). An der Erarbeitung dieses P+R-Konzeptes wirkten noch zahlreiche weitere Stakeholder mit. Der RMV formulierte mit dem Maßnahmenplan Park+Ride eine planerische Leitlinie. Er unterstützt Kommunen bei Entwicklungen des Bahnhofsumfelds, zu denen auch P+R und B+R-Maßnahmen zählen, durch anteilige Übernahme von Planungskosten, Vermittlung gegenüber Verkehrs- bzw. Infrastrukturunternehmen und inhaltliche Mitarbeit. Die ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) diene als überregionaler Strategiepartner und ist sowohl als Betreiber von digitalen P+R-Plattformen als auch in Sachen betrieblichem Mobilitätsmanagement aktiv. Der Regionalverband Frankfurt RheinMain war ebenfalls als überregionaler Strategiepartner beteiligt und zuständig für die planerisch rele-

vanten Inhalte des Regionalen Flächennutzungsplans. Bei der Stadt Frankfurt am Main war das Mobilitätsdezernat federführend für das Thema P+R, wobei auch das Planungs- und Umweltdezernat mit ihren jeweils angeschlossenen Ämtern in die Erarbeitung des Konzeptes miteinbezogen wurden. Als Parkhausbetreiber in Frankfurt am Main war die Parkhaus-Betriebsgesellschaft mbH (PBG) beratend an der Konzepterstellung beteiligt.

Ziel des Konzeptes ist es, qualifizierte und abgestimmte Aussagen über Maßnahmen mit hohem Potenzial zur Steigerung der P+R-Kapazität treffen zu können, auf deren Grundlage sowohl die politische Entscheidungsfindung als auch weiterführende Planungen von statten gehen können.

3 Bestandsaufnahme

Auf dem Frankfurter Stadtgebiet gibt es bisher bereits 13 P+R-Anlagen (Abbildung 1). Diese sind – bis auf die von DB BahnPark betriebenen Anlagen am Westbahnhof, Höchst

Bahnhof sowie an den Farbwerken Höchst – in städtischem Besitz. Hierbei handelt es sich um zwölf ebenerdige Parkplätze und das Parkhaus Borsigallee.

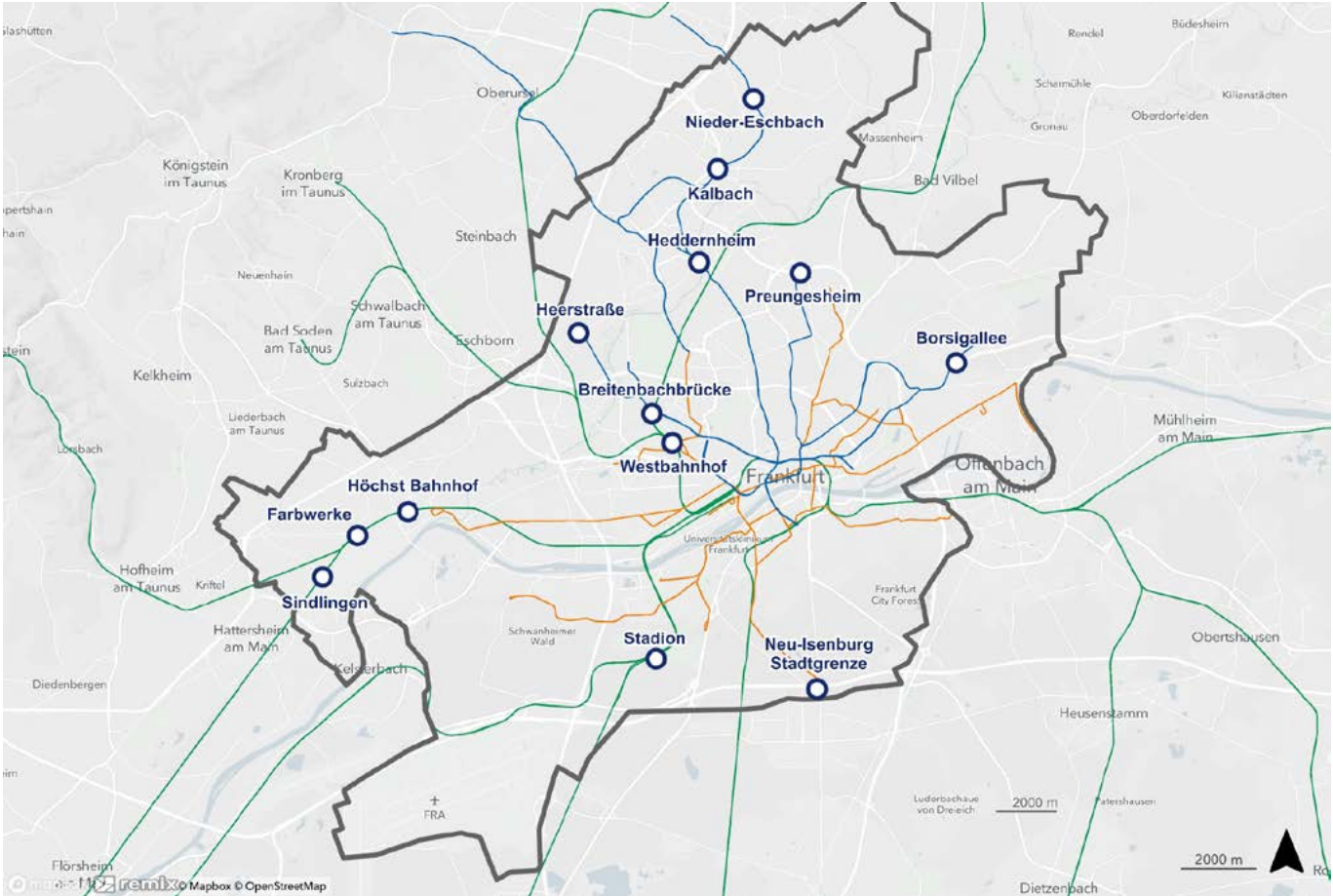


Abbildung 1: P+R in Frankfurt am Main (Bestand), Grafik: traffiQ

Die Anlagen variieren stark in ihrer Größe (Tabelle 1). So gibt es in Heddernheim und Sindlingen 24 bzw. 25 Stellplätze, während die meisten Anlagen mittelgroß sind, wie etwa an der Stadtgrenze Neu-Isenburg (203 Stellplätze) oder Kalbach (376 Stellplätze). Das Parkhaus Borsigallee sticht mit einer sehr hohen Kapazität von 899 Stellplätzen heraus. Nur in geringem Umfang und nicht an allen Anlagen vorhanden sind Sonderstellplätze, wie etwa Behinderten- und Frauenparkplätze sowie Plätze mit Lademöglichkeit für E-Fahrzeuge. Die Anlagen in Preungesheim und Heddernheim verteilen sich auf zwei bzw. drei kleinere Flächen, die nicht direkt zusammenhängen. Alle Anlagen liegen an Stationen des schienengebundenen ÖPNV.

Name (Station bei abweichendem Namen)	Stellplatz	Verkehrsmittel
Borsigallee	899	U-Bahn
Breitenbachbrücke (Industriehof)	71	U-Bahn
Farbwerke	82	S-Bahn
Heddernheim	24	U-Bahn
Heerstraße	110	U-Bahn
Höchst Bahnhof	43	S-Bahn, Regio
Kalbach	376	U-Bahn
Neu-Isenburg Stadtgrenze	203	Straßenbahn
Nieder-Eschbach	39	U-Bahn
Preungesheim	110	U-Bahn
Sindlingen	25	S-Bahn
Stadion	80	S-Bahn
Westbahnhof	90	S-Bahn, Regio
Summe	2.152	

Tabelle 1: Stellplätze P+R Bestand in Frankfurt am Main

Im Februar 2024 wurde eine Bestandsaufnahme von P+R-Angeboten und -Nachfrage in Frankfurt am Main erstellt. Die Erhebungen fanden an drei Tagen zwischen 8.30 und 14.30 Uhr statt. Erfasst wurden Angebotskriterien von P+R sowie B+R, u. a. Parksituation, Auslastung und Herkunft der P+R-Nutzenden. Etwa die Hälfte der Anlagen war während der Erhebung voll ausgelastet oder überlastet, was mitunter zu Ausweichen auf umliegende Flächen außerhalb

der markierten Stellplätze führte (Abbildung 2). Lediglich die Anlagen Höchst Bahnhof und Heerstraße wiesen zum Erhebungszeitpunkt eine Auslastung von weniger als 60 Prozent auf. Hinsichtlich der Herkunft der geparkten Fahrzeuge zeigten sich deutliche Unterschiede, meist kam ein Großteil der Fahrzeuge aus den an die Stadt Frankfurt am Main angrenzenden Landkreisen.

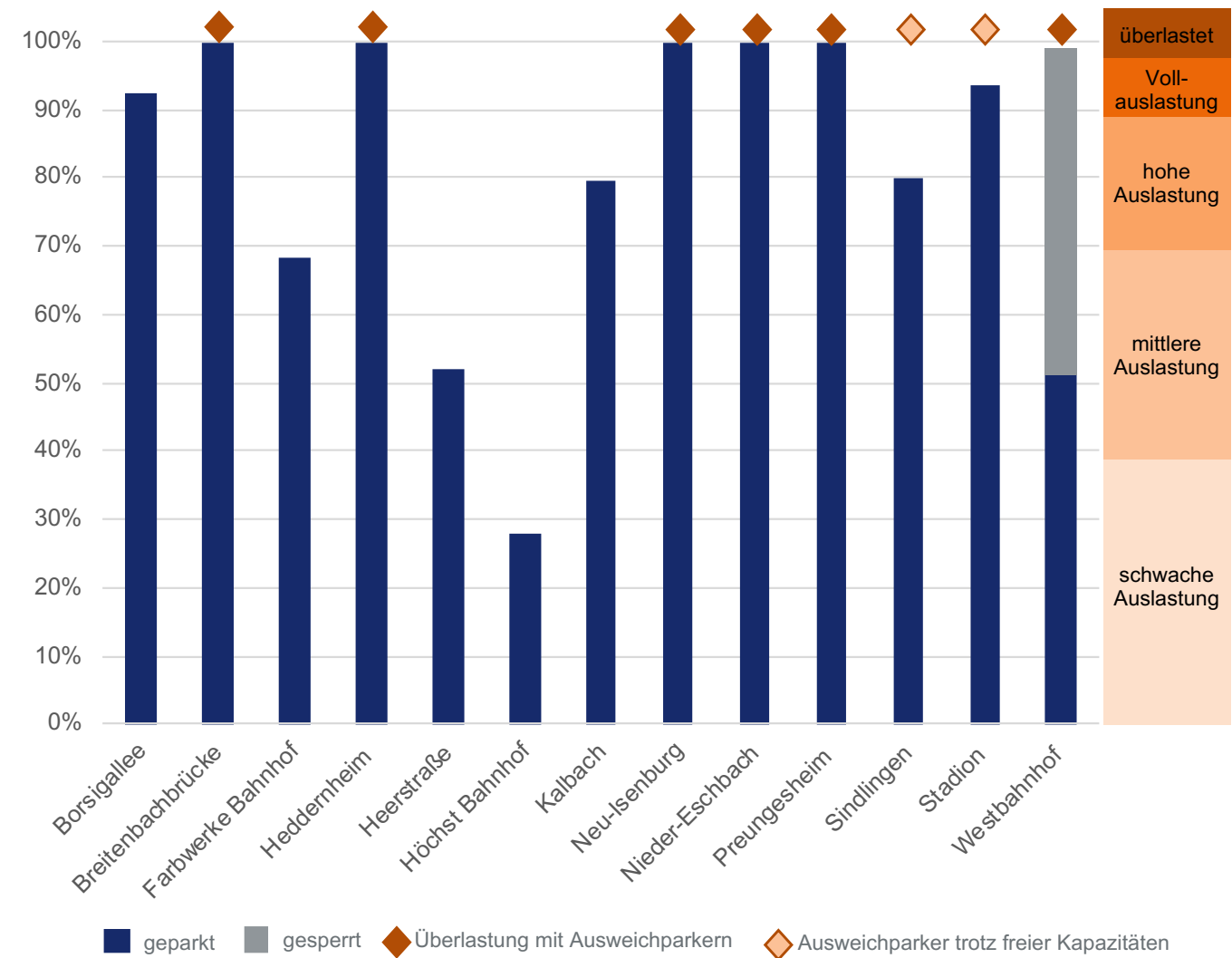


Abbildung 2: Auslastung der P+R Anlagen in Frankfurt am Main, Grafik: traffiQ

Bei etwa zwei Drittel der Anlagen wurde Fremdnutzung festgestellt. Auf den Flächen wurden Dauerparker sowie abgestellte Wohnwagen oder Anhänger beobachtet (Abbildung 3). Hierbei überwogen Frankfurter Kennzeichen. Bei den bewirtschafteten Anlagen lag der durchschnittliche Anteil an Frankfurter Kennzeichen bei rund sieben Prozent. Bei den unbewirtschafteten Anlagen dagegen bei rund 33 Prozent. Fremdnutzung kann auch durch Parkdruck aus Wohngebieten, von großen Arbeitgebern oder durch Kundenparken entstehen; fünf dieser P+R-Plätze (Breitenbachbrücke, Heddernheim, Kalbach, Preungesheim, Sindlingen) sind hoch ausgelastet oder sogar überlastet, die Fremdnutzung stellt dort ein umso größeres Problem dar als bei den schwächer ausgelasteten Anlagen.



Abbildung 3: Fremdnutzung in Kalbach, Foto: Ramboll

Neben der Auslastung wurde zudem die Aufenthaltsqualität auf den P+R-Anlagen bewertet. Eine gepflegte, saubere sowie sicher wirkende Anlage ist wesentlich für die Nutzen. Schnell können ansonsten auf schlecht einsehbaren und dunklen Flächen Angsträume und Unwohlsein entstehen. Einige Anlagen weisen eine mittlere Aufenthaltsqualität auf, andere wiederum wirken ungepflegt. Besonders die P+R-Anlage Farbwerke wirkt aufgrund vieler defekter Fahrzeuge verwahrlost. Ein wichtiges Kriterium des subjektiven Sicherheitsempfindens ist die Beleuchtung der Anlagen. Etwa 75 Prozent der Anlagen weisen zwar Laternen oder Lampen auf, allerdings sind diese teilweise weit voneinander entfernt, sodass es keine flächendeckende Beleuchtung auf den Flächen gibt. Die Anlagen Breitenbachbrücke, Heerstraße, Kalbach, Neu-Isenburg Stadtgrenze, Sindlingen, Preungesheim und Westbahnhof sind beim Vorbeifahren schlecht einzusehen. So können freie Stellplätze schnell übersehen werden, aber auch das Sicherheitsempfinden wird beeinträchtigt.

Mit Ausnahme des Parkhauses Borsigallee und der durch DB BahnPark betriebenen Anlagen (Farbwerke, Höchst Bahnhof und Westbahnhof) sind alle Parkplätze kostenfrei. Durch die gestaffelten Tarife mit Option der Abrechnung nach einzelnen Stunden richten sich die Anlagen von DB BahnPark eher an Kurzzeitparker. Die P+R-Anlage Borsigallee bedient mit vergleichsweise günstigen Tagestickets sowie vereinzelt Wochen- und Monatstickets das Segment der klassischen P+R-Nutzenden (Tabelle 2). Die Bewirtschaftung erfolgt mit Parkscheinautomaten.

Anlage	Borsigallee	Farbwerke	Höchst Bahnhof	Westbahnhof
30 Minuten	–	–	1,50 €	–
1 Stunde	–	1 €	3 €	4 €
1 Tag	1,50 €	4 €	8 €	6,50 €
1 Woche	5 €	20 €	40 €	32,50 €
1 Monat	15 €	4 €	–	70 €
1 Jahr	180 €	–	–	–

Tabelle 2: Übersicht Tarife Borsigallee und DB BahnPark

Der Großteil der Parkplätze bietet einen barrierefreien Zugang zur Haltestelle und zu den Bahnsteigen – dies geschieht teilweise über Rampen, Aufzüge oder einen ebenerdigen Zugang. Im Falle der Anlage in Preungesheim (Homburger Landstraße) ist die Zuwegung zur U-Bahn jedoch unbefestigt. Auch die P+R-Plätze an der Station Farbwerke, Höchst Bahnhof sowie am Westbahnhof ermöglichen keinen vollständig barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen. Die Station Westbahnhof wird aktuell barrierefrei ausgebaut, während die Station Farbwerke Bestandteil der Rahmenvereinbarung III zur Stationsmodernisierung in Hessen ist. Die Länge des Weges zwischen Parkplatz und Haltestelle liegt bei durchschnittlich 146 Metern, mehrere Parkplätze sind sogar weniger als 100 Meter von der Haltestelle entfernt. Einzelne Anlagen (Heerstraße und Breiten-

bachbrücke) weisen allerdings deutlich längere Wege zur Haltestelle auf. Dabei korreliert die Entfernung eines P+R-Platzes zur Haltestelle mit der Auslastung derselben, womit der Laufweg zwischen ÖPNV-Zugangspunkt und P+R-Anlage als ein maßgeblich beeinflussender Faktor für die Attraktivität des P+R-Angebots herausgestellt werden kann.

Zehn der P+R-Anlagen verfügen ebenfalls über Stellplätze für Fahrräder. Bike-and-Ride (B+R) bietet eine Alternative zum Auto für die erste Strecke bis zur ÖPNV-Station. Durch die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV für den Weg kann auf den Einsatz eines Autos verzichtet werden. Der Einzugsbereich der Stationen vergrößert sich entsprechend gegenüber der fußläufigen Distanz. Entsprechend wichtig ist die Verfolgung eines multimodalen Ansatzes bei P+R, um so eine effizientere und nachhaltigere Nutzung der Anlagen zu fördern. In Frankfurt verfügen lediglich die Anlagen der Borsigallee, Breitenbachbrücke sowie Stadion über keine Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Bei der Erhebung wurde die prozentuale Auslastung der Anlagen ermittelt. Dabei stellte sich heraus, dass besonders die Abstellmöglichkeiten am Westbahnhof stark genutzt werden (98 %). Die meisten der Anlagen weisen eine mittlere Auslastung zwischen 30 Prozent und 60 Prozent auf. So in Nieder-Eschbach (63 %), Heerstraße (56 %), Höchst Bahnhof (53 %), Neu-Isenburg Stadtgrenze (37 %) und Preungesheim (32 %). Die Anlagen in Heddernheim (24 %) und Kalbach (20 %) waren weniger stark ausgelastet, wohingegen in Sindlingen (10 %) und Farbwerke (8 %) kaum Fahrräder zu finden waren. Zu beachten gilt, dass die Erhebung im Winter stattfand und die Auslastung entsprechend in den Sommermonaten variieren kann.

4 Methodik

4.1 Auswahl Suchräume

Um potenzielle Gebiete für P+R-Flächen im Frankfurter Stadtgebiet zu finden, wurden in einem dreistufigen Prozess relevante Suchräume für P+R ermittelt. Hierfür wurden Pendlerkorridore analysiert, die Lage zum Innenstadtbereich berücksichtigt sowie Suchräume an Stationen von S-Bahn, U-Bahn und Straßenbahn definiert.

Im ersten Schritt wurden Pendlerkorridore analysiert. Pendlerkorridore markieren die Bezugsrichtungen, aus denen ein erhöhter Zustrom und damit auch eine hohe Nachfrage nach P+R erwartet werden kann. Dafür wurden die Pendlerzahlen verschiedener Datengrundlagen, wie z. B. der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 oder der Pendleratlas 2022 herangezogen und die Top Ten Herkunftsstandorte jeder Quelle herausgearbeitet. Es wurde jeweils nur die Anzahl der Einpendelnden betrachtet, da Auspendelnde schon in der Nähe ihres Wohnortes in ein ÖV-Verkehrsmittel einsteigen können. Anschließend wurden durch Überlagerung der Pendlerströme, Straßenverbindungen, P+R-Standorte und ÖV-Linien Korridore identifiziert, die ein hohes Nutzungspotenzial an Pendlerinnen und Pendler für einen P+R-Standort bieten.

Bei der Analyse der Pendlerströme lassen sich so acht Korridore identifizieren:

Korridor	Potentielle Herkunft
Nordwest	Hochtaunuskreis: Bad Homburg, Oberursel
Nordost	Wetteraukreis: Bad Vilbel
Ost 1	Main-Kinzig-Kreis: Hanau Landkreis + Stadt Offenbach
Ost 2	Main-Kinzig-Kreis: Hanau, Darmstadt, Landkreis Offenbach
Süd 1	Darmstadt, Landkreis Offenbach
Süd 2	Darmstadt, Landkreis Darmstadt-Dieburg
Südwest	Wiesbaden, Mainz, Main-Taunus-Kreis
West	Wiesbaden, Mainz, Main-Taunus-Kreis

Tabelle 3: Pendlerkorridore in Frankfurt am Main

Es wird deutlich, dass die Anzahl der potenziell nach Frankfurt kommenden Kfz-Pendler:innen etwa doppelt so groß wie die Zahl der ÖV-Pendler:innen ist [8]. Vergleicht man die einzelnen Quellen, zeigen sich aber durchaus Unterschiede hinsichtlich der Reihenfolge der Städte bzw. Landkreise, die die meisten Einpendlerinnen und Einpendler nach Frankfurt am Main aufweisen. Die größten Pendlerströme kommen aus Offenbach (etwa 25.000), Wiesbaden und Mainz (etwa

15.000) sowie daran anschließend die weiteren Gemeinden (5.000 bis 10.000).

Neue P+R-Anlagen sollten sinnvollerweise innerhalb der Korridore angeordnet werden. Mit den Korridoren werden Räume abgegrenzt, die bei der Suche nach neuen Flächen oder Flächen zur Erweiterung von P+R-Anlagen priorisiert werden sollen. Das restliche Stadtgebiet von Frankfurt am Main wird als sekundärer Suchraum definiert.

Im nächsten Schritt wurden Bereiche im Frankfurter Stadtgebiet definiert, in denen kein P+R entstehen sollte. Dabei handelt es sich um den erweiterten Innenstadtbereich sowie die überwiegend zentrumsnah gelegenen Bewohnerparkzonen. Das Potenzial für Fehlnutzung wäre in diesen Teilen der Stadt durch die Nähe zur Innenstadt zu hoch und gleichzeitig das Vermeidungspotenzial von Pkw-Verkehr in Frankfurt sehr begrenzt.

Im dritten Schritt wurden Suchräume definiert. Dabei wurden sämtliche Flächen an S- und U-Bahnstationen sowie Straßenbahnhaltestellen außerhalb des erweiterten Innenstadtbereichs berücksichtigt. Ergänzend wurden geplante Schienenausbauvorhaben mit Umsetzungshorizont bis 2035, Stadtentwicklungsprojekte und parlamentarische Anregungen einbezogen. Außerdem wurden die durch die Stadtverordneten modifizierten Standortvorschläge für ein P+R-Netz aus dem Bericht des Magistrats B 287 von 2010 beachtet. Basierend auf den ermittelten Pendlerkorridoren und der Auslastungsanalyse bestehender Anlagen wurde ein systematischer Prozess angewendet, um prioritäre Suchräume zu identifizieren. Insgesamt wurden 62 potenzielle Suchräume identifiziert, darunter bestehende und geplante neue Haltestellen und Stationen. Haltestellen und Stationen, an denen sich bereits bestehende P+R-Anlagen mit Kapazitätsproblemen befinden, wurden ebenso einbezogen.

In einem iterativen Prozess wurde die Liste der potenziellen Suchräume mit den Projektbeteiligten der Fachämter schrittweise auf 18 Räume für eine detaillierte Analyse reduziert (Abbildung 4).

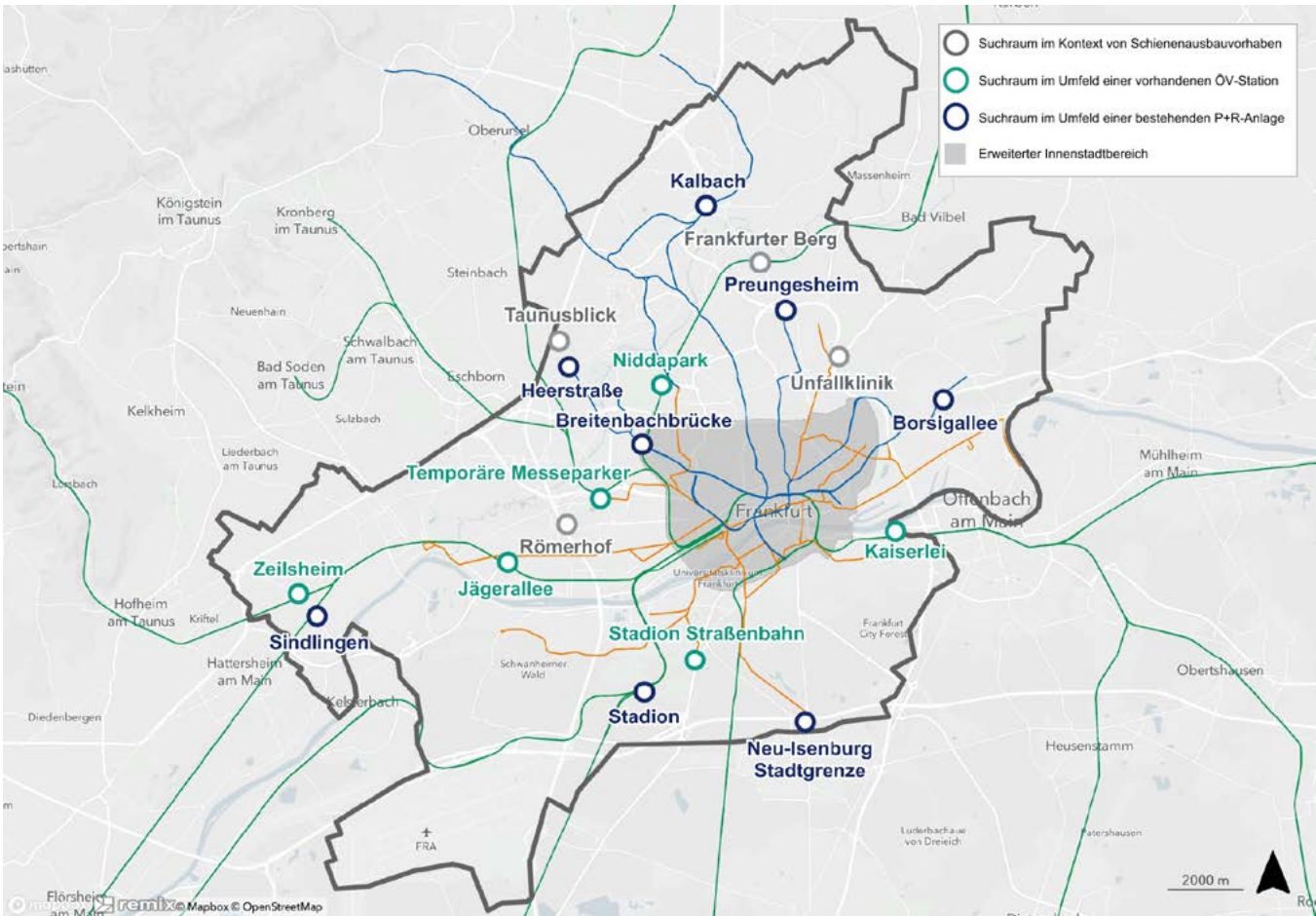


Abbildung 4: Suchräume Frankfurt am Main, Grafik: traffiQ

Für diese 18 Standorte wurde auf Basis einer Bewertungsmatrix das P+R-Potenzial abgeschätzt.

Die Matrix wurde zusammen mit den projektbeteiligten Stakeholdern entwickelt. Sie berücksichtigt verkehrliche, ökologische, und rechtliche Kriterien. Eigenschaften wie Auslastung, Flächenverfügbarkeit (Besitzstand und Bebaubarkeit), Erreichbarkeit und Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (Verkehrsmittel, Takt und Übergang zwischen ÖV und P+R) wurden bewertet. Zusätzliche Faktoren wie die Anbindung an das Radverkehrsnetz und mögliche Mehrfachnutzung wurden zwar berücksichtigt, gingen jedoch mit geringerem Einfluss in die Bewertung ein, da sie nachgelagert betrachtet werden.

- a) Eignung Flächenindikation

i) Lage im Einpendelkorridor

ii) Lage außerhalb des erweiterten Innenstadtbereichs

iii) Lage an schienengebundener ÖV-Station
- b) Machbarkeit (Flächenbewertung)

i) Lage in Siedlungsstruktur (Nutzungsdichte Umgebung)

ii) Straßennetzanbindung und -belastung

iii) Flächenverfügbarkeit (Flächennutzung, Besitzstand, Bebaubarkeit)
- c) Priorisierung (Qualitätsbewertung)

i) ÖPNV-Angebot (Verkehrsmittel, Takt, Status Stationsentwicklung)

ii) Übergang Anlage/Bahnsteig (Wegezeit, Barrierefreiheit)

iii) Nutzungskonkurrenz (Attraktivität für höher-rangige Nutzungen)
- d) Ergänzung (Mehrfachnutzung, Mobilitätsstationen)

i) Anbindung an das Radverkehrsnetz (Netzfunktion)

ii) Nutzungspotenzial außerhalb P+R-affiner Zeiten (Veranstaltungsorte Abend/Wochenende)

Die Kriterien wurden von 0 (ungeeignet) bis 5 (sehr geeignet) bewertet. Die Gesamtbewertung ergab sich aus einem gewichteten Mittelwert. Sensitivitätsuntersuchungen wurden durchgeführt, um alternative Flächen innerhalb einzelner Suchräume qualitativ zu bewerten.

Faktoren wie Erweiterungsmöglichkeiten bestehender P+R-Anlagen wurden in die Bewertung einbezogen. Standorte mit bestehenden Nutzungseinschränkungen oder schlechter Anbindung erhielten niedrigere Bewertungen.

Im Ergebnis erhielten die folgenden fünf Standorte die besten Bewertungen:

- **Borsigallee:** Gute Anbindung im Osten (Kapitel 5.1)
- **Kalbach:** Günstig für nördliche Pendlerströme (Kapitel 5.2)
- **Preungesheim:** Überlastete bestehende Anlage (Kapitel 5.3)
- **Römerhof West:** Platz für eine große Anlage, zentral gelegen (Kapitel 5.4)
- **Taunusblick (Praunheim):** Nähe zur Autobahn und gute Erreichbarkeit (Kapitel 5.5)

Die priorisierten Standorte decken die Pendlerströme aus den Hauptkorridoren Nordwesten, Osten, Süden, Südwesten sowie Westen und die Einfallstraßen ab. Somit bieten die Standorte eine große Chance für effektive P+R-Lösungen.

4.2 Ermittlung des P+R-Nachfragepotenzials

Zur Berechnung des Nachfragepotenzials und einer daraus entstehenden Zieldimensionierung wurde ein Verkehrsmodell basierend auf der VDRM (Verkehrsdatenbasis Rhein-Main) herangezogen. P+R-Untersuchungsgebiete wurden in diesem Modell als eigenständige Bezirke hinzugefügt.

Die Attraktivität von P+R-Anlagen hinsichtlich der Nachfrage nimmt im Verkehrsmodell ab einem gewissen Füllungsgrad der Anlage mit schwindenden freien Kapazitäten ab. Um die realistische Nachfrage an Neu- und Ausbaustandorten zu erhalten, wurde den zu untersuchenden Anlagen für die Berechnung keine Kapazität zugewiesen, sodass keine Stellplatzgrenzen die P+R-Nachfrage bei der Berechnung limitieren konnten. Somit konnte unabhängig der Bestands-

situation oder Flächenressourcen untersucht werden, welche theoretische Nachfrage an Stellplätzen an diesen Standorten besteht. Da das Verkehrsmodell die P+R-Nachfrage nur hinsichtlich der Pendlernachfrageschichten mit hinreichender Genauigkeit untersuchen kann, wurde ein Aufschlag für die Nachfrage von Nicht-Pendelnden hinzuzugerechnet. Hierzu wurde ein Anteil der Pendlerinnen und Pendler an der Gesamtnachfrage in Höhe von 90 Prozent angenommen [9]. Um künftige Nachfrageschwankungen abzufangen und um eine entsprechende Attraktivität der Anlage zur Realisierung der berechneten Nachfrage zu gewährleisten, ist ein weiterer Aufschlag notwendig [10]. Diese Komponenten sind in die Zieldimensionierung der Standorte eingeflossen.

5 Standortbeschreibung

Bei den folgenden Ausführungen ist zwischen bereits vorhandenen P+R-Anlagen mit zugehörigen, für die Untersuchung definierten Flächen, und neuen Suchräumen zu unterscheiden. Für die letztgenannten Standorte mussten zunächst passende Flächen identifiziert werden. Die Suche nach Flächen ist neben der baulichen und planerischen Verfügbarkeit sowie den verkehrlichen Rahmenbedingungen maßgeblich von der fußläufigen Erreichbarkeit der ÖV-

Haltestelle abhängig. Die Fußwegeentfernung zwischen P+R-Angebot und ÖV-Anschluss ist eine der wichtigsten, angebotsseitigen Determinanten für die Akzeptanz eines P+R-Angebotes und damit des Nutzens der Maßnahme [11]. Folglich definiert ein Radius von 300 Metern Luftlinie die Abgrenzung des P+R-Potenzialraumes um eine ÖV-Haltestelle [12].

5.1 Borsigallee

Der Suchraum Borsigallee befindet sich im Frankfurter Osten in unmittelbarer Nähe der U-Bahnstation Kruppstraße. Ein Neubau neben der bestehenden Anlage ist finanziell

vorteilhafter als ein Ausbau der bestehenden Anlage. Deshalb wurde vorrangig die Fläche südlich der bestehenden Anlage geprüft.

5.1.1 Lage und städtebauliche Rahmenbedingungen

Die bereits bestehende P+R-Anlage Borsigallee befindet sich im Osten Frankfurts im Stadtteil Seckbach am heutigen Ende der A66. Die P+R-Anlage ist voll ausgelastet. Daher wurde im Umfeld der Anlage nach Möglichkeiten zum Ausbau der P+R-Kapazitäten gesucht. Dabei kommt insbesondere die südwestlich an das Parkhaus angrenzende städtische Fläche für einen Neubau in Frage. Sowohl

im Norden als auch im Westen grenzen die Flächen an die gewerblichen Flächen des Stadtteils Seckbach.

Die Bestandsanlage verfügt derzeit über 899 Stellplätze auf vier Etagen. Die Zu- und Abfahrt ist über die Borsigallee möglich (Abbildung 5).

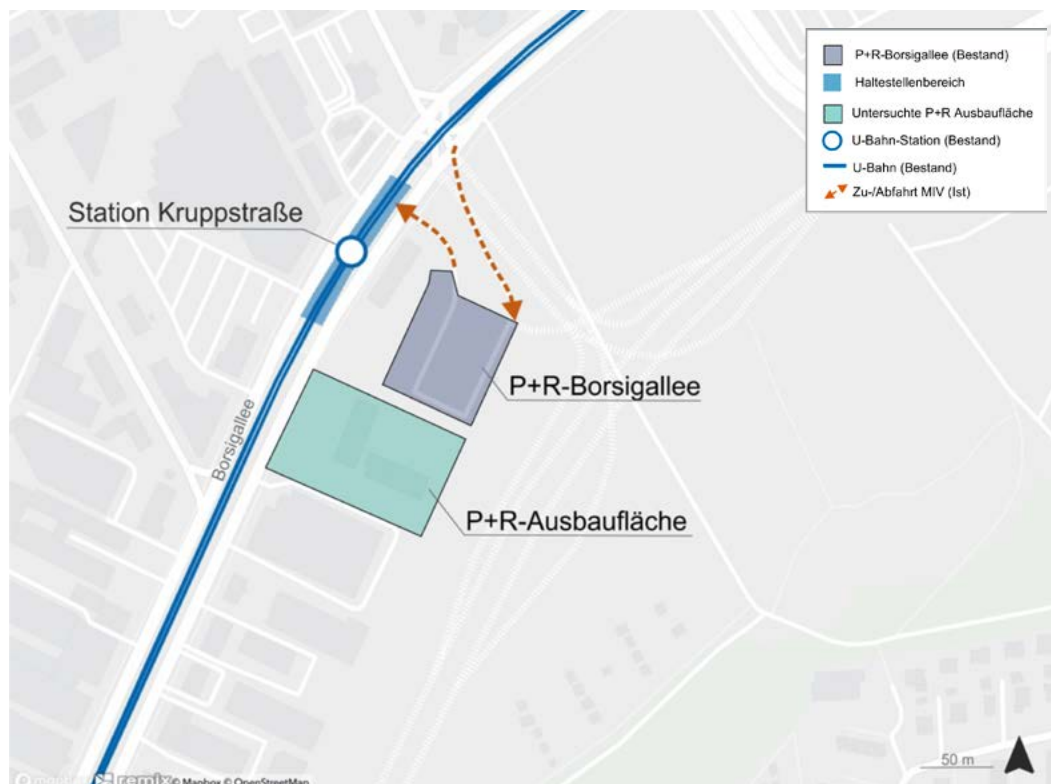


Abbildung 5: Lage und Rahmenbedingungen am Standort Borsigallee, Grafik: traffiQ

5.1.2 Erschließung

5.1.2.1 Anbindung an das übergeordnete Straßennetz

Die bestehende P+R-Anlage an der Borsigallee ist durch ihre Lage an der A66 für Pendlerinnen und Pendler aus Richtung Hanau und Maintal gut zu erreichen. Die Borsigallee, über welche derzeit die Zu- und Abfahrt der bestehenden Anlage erfolgt, weist in der Spitzenstunde laut VDRM eine Auslastung von 73 Prozent auf. Die A66 ist derzeit laut VDRM in der Spitzenstunde zu 75 Prozent ausgelastet. Geplant ist eine separate Autobahnabfahrt von der A66 an

die P+R-Anlage im Rahmen des Ausbaus des Riederwaldtunnels (Abbildung 6). Aktuell läuft eine Planänderung zur Anschlussstelle Borsigallee, nach der die Zu- und Abfahrt zur Anlage auch von Westen möglich sein soll. Nach dem kompletten Neubau der Autobahnanschlussstelle ist die P+R-Anlage zukünftig aus beiden Fahrtrichtungen und in weniger als einer Minute erreichbar.



Abbildung 6: Zukünftige MIV An- und Abfahrtswege Standort Borsigallee (Planstand Planfeststellung 2019), Grafik: traffiQ

5.1.2.2 Anbindung ÖPNV

In fußläufiger Entfernung der untersuchten Fläche befindet sich die U-Bahnstation Kruppstraße, die von den U-Bahnlinien U4 und U7 bedient wird. Die etwa 100 Meter entfernt liegende Station ist somit fußläufig innerhalb von etwa zwei Minuten zu erreichen (Abbildung 7). Die Frankfurter Innen-

stadt kann in etwa elf Minuten erreicht werden. Trotz zusätzlichem Fahrgastvolumen im ÖPNV durch die P+R-Anlagen ist die ÖPNV-Kapazität unter Berücksichtigung des Normalfahrplans ausreichend.

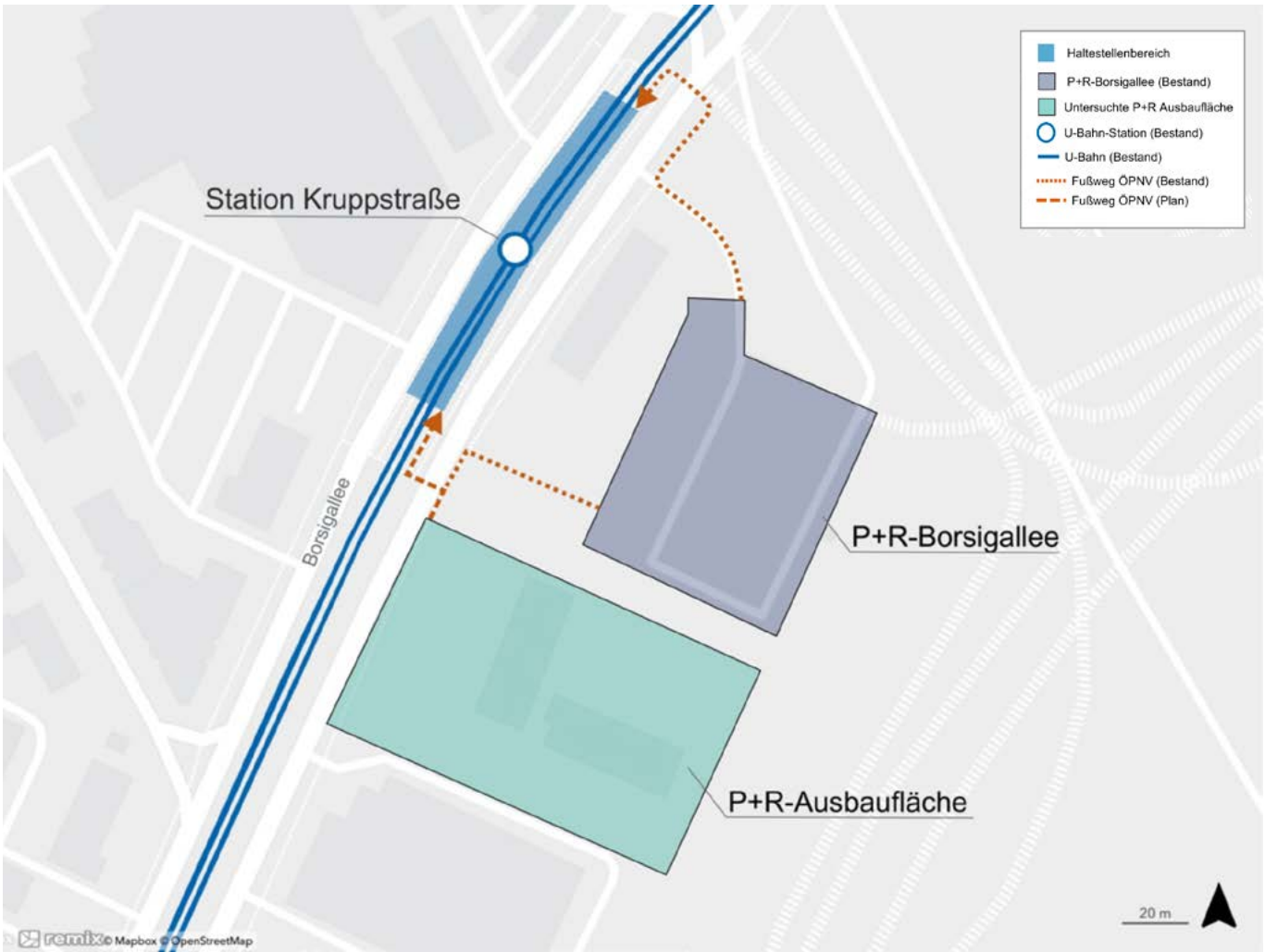


Abbildung 7: ÖPNV-Anbindung und fußläufige Erreichbarkeit am Standort Borsigallee, Grafik: traffiQ

5.1.3 Rechtliche Belange

5.1.3.1 Planungsrechtliche Zulässigkeit

Die untersuchte Fläche im Süden der Bestandsanlage befindet sich in öffentlicher Hand. Es besteht jedoch ein Vertrag, der die Nutzung der Fläche als Baustelleninformationszentrum für den Bau des Riederwaldtunnels bis 2033 gewährt. Für den Bau einer P+R-Anlage steht die Fläche demnach erst nach Ablauf der Vertragslaufzeit zur Verfügung.

Der regionale Flächennutzungsplan (2010) sieht für die Fläche eine gewerbliche Nutzung vor. Die Flächen der bestehenden P+R-Anlage und der Ausbaumaßnahme werden durch den Bebauungsplan Nr. 677 von 1997 planungsrechtlich geordnet. Die dort festgelegte Stellplatzzahl von 900 für eine P+R-Anlage ist bereits ausgeschöpft, weshalb hier eine Anpassung notwendig ist. Planungsrecht für einen Ausbau der P+R-Kapazitäten kann durch den Bebauungsplan Nr. 558 (B558) geschaffen werden, der sich aktuell im Verfahren befindet. Dieser soll den Bestand der gewerblichen und industriellen Flächen im südlichen Bereich des

Stadtteils Seckbach planungsrechtlich sichern und umfasst damit auch die P+R-Untersuchungsfläche. Der Planrechtsentwurf wird voraussichtlich bis Mitte 2025 aufgestellt. Das Strukturkonzept des B558, der Vorläufer des Bebauungsplanes Nr. 558, sieht auf der untersuchten Fläche derzeit Ersatzflächen für den Einzelhandel vor. Das Strukturkonzept definiert die allgemeinen städtebaulichen Ziele für das Gebiet des Bebauungsplans. Folglich muss die Nutzung der Fläche als P+R-Anlage in Abstimmung mit den zuständigen städtischen Stellen in den weiteren Prozess des Bebauungsplanverfahrens eingebracht werden.

Durch die Nähe zum Riederwaldtunnel und der Autobahn befinden sich Teile der untersuchten Fläche innerhalb der 100 Meter betragenden Anbaubeschränkungszone gem. § 9 Abs. 4 FStrG (Bundesfernstraßengesetz). Das Ausbauvorhaben unterliegt folglich der Zustimmung durch die oberste Landesstraßenbaubehörde Hessens.

5.1.3.2 Naturschutzrechtliche Belange

Die untersuchte Fläche ist kein Teil des Landschaftsschutzgebietes oder des Grüngürtels der Stadt Frankfurt. Schützenswerte Arten sind auf der Fläche nicht bekannt, jedoch bestand eine mittlerweile umgesiedelte Population von Zauneidechsen auf der unmittelbar angrenzenden Fläche des Baufeldes Riederwaldtunnel. Daher ist eine nähere Untersuchung hierzu im Rahmen des Planungsverfahrens notwendig, da insbesondere ein Vorkommen der gesetzlich geschützten Zauneidechse möglich ist.

5.1.4 P+R-Nachfragepotenzial und notwendige Schritte

Die modellierte P+R-Nachfrage am Standort Borsigallee ergab ein Plus von 534 zusätzlichen Stellplätzen. Damit würde sich die Gesamtstellplatzkapazität am Standort Borsigallee unter Berücksichtigung der Bestandsanlage auf knapp 1.435 Stellplätze erhöhen (Abbildung 8).

Voraussetzungen für einen voranschreitenden Verlauf des Projektes sind unter anderem die Befreiung vom bestehenden Bebauungsplan Nr. 677 oder eine Berücksichtigung im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 558. Da im Strukturkonzept eine Ersatzfläche für Einzelhandelsgeschäfte auf der untersuchten Fläche vorgesehen ist, muss hier über die

Nutzung der Fläche für P+R diskutiert werden. Zudem ist auf Grund der Anbaubeschränkungszone (gem. § 9 Abs. 4 FStrG) im Verfahren eine Genehmigung durch die oberste Landesstraßenbaubehörde Hessens notwendig.

Zusätzlich muss ein artenschutzrechtliches Gutachten in Auftrag gegeben werden. Werden in diesem Zusammenhang schützenswerte Arten festgestellt, sind infolgedessen vor Baubeginn Maßnahmen zur Umsiedelung dieser Arten zu ergreifen. Wäre die Fällung von Bäumen bei der baulichen Umsetzung notwendig, müsste hierfür eine Genehmigung nach der Baumschutzsatzung eingeholt werden.



Abbildung 8: Beispielvisualisierung P+R an der Borsigallee, Visualisierung: optify GmbH

5.2 Kalbach

Der Suchraum Kalbach im Norden Frankfurts liegt im unmittelbaren Umfeld der gleichnamigen U-Bahnstation und ist dem nordwestlichen Pendlerstrom (Hochtaunuskreis) zuzuordnen. Aus Gründen der Flächeneffizienz, Vermeidung zu-

sätzlicher Versiegelung und aus Landschaftsschutzgründen wurde primär der Ausbau der bereits bestehenden, eben-erdigen P+R-Anlage betrachtet.

5.2.1 Lage und städtebauliche Rahmenbedingungen

Die P+R-Anlage Kalbach liegt im Norden Frankfurts unmittelbar an der A661 zwischen den Stadtteilen Kalbach und Bonames (Abbildung 9). Im Westen grenzt die Anlage an die

A661 und das Gewerbegebiet in Kalbach. Östlich schließt eine Freifläche und das Siedlungsgebiet von Bonames an.



Abbildung 9: Lage und Rahmenbedingungen am Standort Kalbach, Grafik: traffiQ

Die bestehende P+R-Stellfläche verfügt über 376 Stellplätze und ist werktags hoch ausgelastet. Sie ist vom Oberen und Unteren Kalbacher Weg aus befahrbar. Auf der Fläche verläuft umlaufend eine Buswendeschleife.

Die P+R-Anlage ist nach der benachbarten U-Bahnstation Kalbach benannt, liegt jedoch innerhalb der Gemarkung von Bonames. Von Westen kommend prägt die P+R-Anlage damit als wichtiger Stadtbaustein den Ortseingang von Bonames, wodurch sich erhöhte städtebauliche Anforderungen an den Ausbau der Anlage ergeben.

Erforderlich wäre daher der Ausbau der Anlage unter Berücksichtigung einer integrierten Freianlagen- und Gebäudeplanung, die sowohl eine Verbesserung der Rad- und Fußwegeverbindungen vorsieht als auch durch die Einbeziehung ergänzender öffentlichkeitswirksamer Nutzungen wie beispielsweise Veranstaltungsräume, kleinflächiger Einzelhandel und/oder Gastronomie, einen Mehrwert für das angrenzende Stadtquartier schafft. Zudem soll die Förderung alternativer Mobilitätsangebote durch die Integration einer Mobilitätsstation erfolgen.

5.2.2 Erschließung

5.2.2.1 Anbindung an das übergeordnete Straßennetz

Die P+R-Anlage ist durch die Lage an der A661 gut erreichbar für Pendlerinnen und Pendler aus dem Hochtaunuskreis und andere Kommunen im Norden Frankfurts. Die Anfahrt (Abbildung 10) erfolgt über die Anschlussstelle „Nieder-Eschbach“ der A661 durch das Gewerbegebiet Kalbach über die Straße „Am Martinszehnten“ (Auslastung laut

VDRM: 106 % in Lastrichtung¹) und die Kalbacher Hauptstraße (Auslastung laut VDRM: 27 % in Lastrichtung). Die Anfahrt von zwei Kilometern bis zur P+R-Anlage ist in etwa fünf Minuten möglich. Die Leistungsfähigkeit der Zuwegung und der Knotenpunkte für die Ausbaupotenziale ist bei weiteren Planungen nachzuweisen.

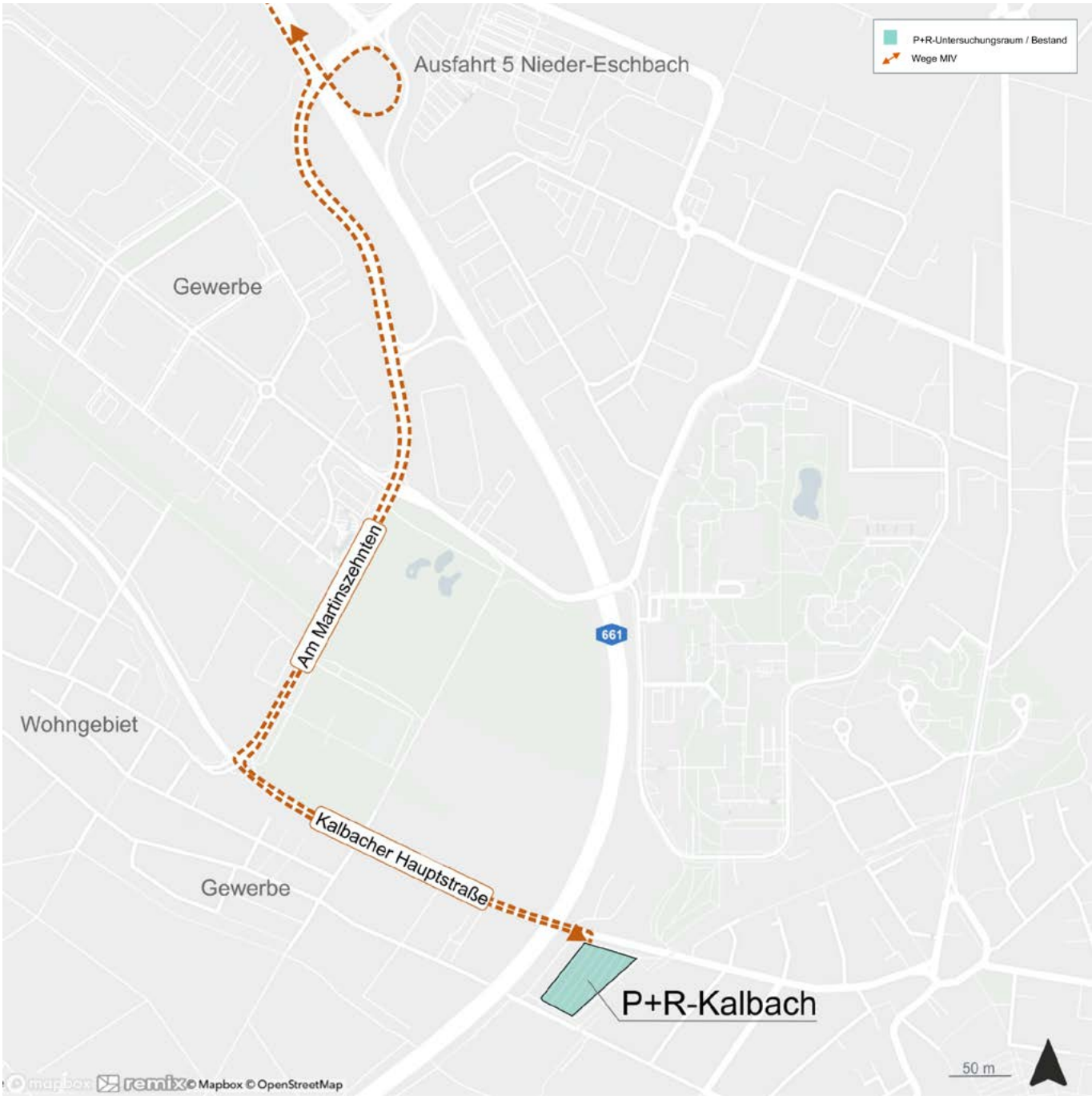


Abbildung 10: MIV An- und Abfahrtsweg Standort Kalbach, Grafik: traffiQ

¹ Es wurde die theoretische Kapazität sowie die heutige Belastung für jede der Anbindungsstraßen aus dem verfügbaren Verkehrsmodell (VDRM) entnommen. Mit dem Vergleich dieser Werte konnte identifiziert werden, ob die Straßen noch Kapazitäten für ein erhöhtes Verkehrsaufkommen durch den Ausbau/Neubau einer P+R-Anlage besitzen oder bereits heute überlastet sind.

5.2.2.2 Anbindung ÖPNV

Die P+R-Anlage liegt unmittelbar an der U-Bahnstation Kalbach der Linien U2 und U9 (Abbildung 11). Durch die U2 ist die Frankfurter Innenstadt in einem Zehn-Minuten-Takt in etwa 20 Minuten zu erreichen. Trotz zusätzlichem Fahrgastvolumen im ÖPNV durch die P+R-Anlagen ist die ÖV-Kapazität im Ausbaufall ausreichend.



Abbildung 11: ÖPNV-Anbindung und fußläufige Erreichbarkeit am Standort Kalbach, Grafik: traffiQ

An der Bushaltestelle im Süden der P+R-Anlage erschließen die Buslinien 24 (Frischezentrum – Kalbach), 28 (Harheim Tempelhof – Kalbach) und 29 (Nordwestzentrum – Nieder-Erlenbach Hohe Brück) zusätzlich die angrenzenden Stadtteile Harheim und Riedberg.

Zu Fuß ergeben sich mittlere Laufdistanzen von 100 bis 200 Metern zwischen P+R-Anlage und der angrenzenden U-Bahnstation Kalbach.

5.2.3 Rechtliche Belange

5.2.3.1 Planungsrechtliche Zulässigkeit

Im Rahmen der rechtlichen Bewertung ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der Fläche bereits um eine aktiv genutzte P+R-Anlage handelt, die im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 298, in Kraft getreten im Jahr 1977, als öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Park and Ride“ festgesetzt ist. Der Bebauungsplan sieht eine ebenerdige Entwicklung mit einer maximalen Kapazität von 635 Stellplätzen im Endausbauszustand vor. Fokussiert zu betrachten ist daher insbesondere der mehrgeschossige Ausbau auf der Fläche. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der festgelegte Endausbauszustand unter der Prämisse der ursprünglich vorhandenen direkten Anbindung an die A661 konzipiert wurde. Inzwischen wurde die betreffende Autobahnausfahrt jedoch zurückgebaut, sodass die verkehrliche Erschließung nunmehr über die nördlich gelegene Anschlussstelle „Frankfurt-Nieder-Eschbach“ erfolgt.

Die Erhöhung der vorhandenen Stellplatzkapazität kann nur durch eine mehrgeschossige bauliche Anlage erfolgen, die eine umfangreiche Befreiung vom geltenden Bebauungsplan erfordert. Die Genehmigungsfähigkeit des Ausbaus vor-

habens ist folglich nach § 31 Abs. 2 BauGB zu beurteilen, wonach Abweichungen von geltenden Bebauungsplänen dem Wohl der Allgemeinheit dienen und städtebaulich vertretbar sein müssen.

Weiterhin zu berücksichtigen sind die sich durch die Nähe zur Autobahn A661 ergebenden Beschränkungen nach FStrG, demzufolge bauliche Anlagen jeder Art an Bundesfernstraßen in einer Entfernung bis zu 40 Metern gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn nicht errichtet werden dürfen (§ 9 Abs. 1 Satz 1 FStrG). Außerdem bedürfen Baugenehmigungen für bauliche Anlagen längs der Autobahn in einer Entfernung von bis zu 100 Metern gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn der Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde (§ 9 Abs. 2 Satz 1 FStrG). In Abbildung 12 dargestellt sind die Rahmenbedingungen, die sich aus dem Bundesfernstraßengesetz ergeben. Es wird ersichtlich, dass eine bauliche Anlage nur im Bereich östlich der im Luftbild rot dargestellten Linie möglich ist.



Abbildung 12: Darstellung der Rahmenbedingungen nach FStrG am Standort Kalbach, Grafik: traffiQ

5.2.3.2 Naturschutzrechtliche Belange

Die betrachtete Fläche ist nicht Teil des Frankfurter Grüngürtels.

Besondere naturschutzrechtliche Relevanz besitzt der Baumbestand. Im Gutachten eines Baumsachverständigen, das im Rahmen der ST 1677 2021 angefertigt wurde, wurden 17 Platanen im Areal zwischen der aktuellen P+R-Anlage und der A661 identifiziert, deren Baumgesundheit im Kronentraufbereich nicht durch Bautätigkeiten gefährdet werden sollte (Abbildung 13). Außerdem ist die Baumreihe am nördlichen Straßenrand zum Oberen Kalbacher Weg gemäß § 30 Abs. 2 Satz 2 des Bundesnaturschutzgesetzes ein gesetzlich geschütztes Biotop, in dessen Bereich keine Maßnahmen durchgeführt werden dürfen, die zu einer Zerstörung oder erheblichen Beeinträchtigung führen. Bei der Planung sind Bäume, die Teil des schützenswerten Baumbestandes oder geschützten Biotops sind, zu beachten.

Zudem existiert im Bereich der U-Bahnstation Kalbach die größte Saatkrähen-Kolonie in Frankfurt mit insgesamt 253 Brutpaaren (2024). Die Kolonie umfasst 15 Prozent aller Brutpaare in Frankfurt. Die Saatkrähen-Kolonie unterliegt dem Schutz nach § 44 Absatz 1 des BNatSchG. Demnach besteht für die Niststätten ein Beseitigungsverbot. Bis auf ein Nest befinden sich die Nester der Saatkrähen am Rande des P+R-Platzes. Neben der Erhaltungspflicht der Niststätten ist sicherzustellen, dass durch den geplanten Baukörper keine Störung gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG eintritt.

Saatkrähen benötigen offene Landschaften mit Nistmöglichkeiten auf Baumgruppen. Häufig werden die Nester an isolierten Baumgruppen oder Alleen errichtet. Als Koloniebrüter verhalten sie sich das ganze Jahr über gesellig. Von Herbst bis Frühjahr erfolgen Verfolgungsflüge im Bereich der Kolonien.

Um Verstöße gegen den § 44 Abs. 1 BNatSchG zu vermeiden, sind Beeinträchtigungen der Niststätten durch Bauarbeiten aber auch den Baukörper auszuschließen. Die Baumkronen sind von einer Bebauung freizuhalten. Damit ist nicht nur gemeint, dass die Baumkronen nicht geschädigt werden dürfen, sondern dass sich die Baumkronen auch über einem geplanten Dach des P+R-Gebäudes befinden und die Saatkrähenester durch ein Gebäude in ihrem Funktionsbezug nicht getrennt werden. Eine geplante Bebauung muss sich eng aus einem artenschutzrechtlichen Gutachten entwickeln, um baubedingte und anlagebedingte Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Saatkrähenkolonie zu verhindern.

Auch der Umgang mit der durch die Saatkrähenkolonie zwangsläufig entstehenden Verkotung von Baukörpern ist in die Planung einzubeziehen.

Die Verortung und der Ausbau der P+R-Anlage muss unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte erfolgen. Auch mit entsprechender naturschutzrechtlicher Eingriffsminimierung ist eine ausreichende Dimensionierung der Anlage weiterhin möglich.



Abbildung 13: Naturschutzrechtliche Rahmenbedingungen am Standort Kalbach, Grafik: traffiQ (Datenbasis Geoportal)

5.2.4 P+R-Nachfragepotenzial und notwendige Schritte

Die bestehende P+R-Stellfläche verfügt über 376 Stellplätze und ist werktags hoch ausgelastet. Berechnungen mittels Verkehrsmodell ergaben, dass für einen nachfragegerechten Ausbau 520 Stellplätze notwendig sind. Die Dimensionierung in dieser Größenordnung ist grundsätzlich vom Bebauungsplan Nr. 298 abgedeckt, jedoch unter der Prämisse, dass der Endausbauzustand ursprünglich vor dem Hintergrund der vorhandenen direkten Anbindung an die A661 konzipiert wurde. Ein dort vorgesehener ebenerdiger Ausbau ist jedoch aus natur- und artenschutzrechtlichen

Gründen nicht zu präferieren. Unter Beachtung der rechtlichen Vorgaben ist eine Unterbringung der Stellplätze auf vier Ebenen plausibel (Abbildung 14).

Die bestehende Buswendeschleife ist in ihrer Funktion weiterhin zu erhalten. In der Ausgestaltung der weiteren Planungen sind auch zukünftige Anforderungen des ÖPNV an die Fläche, wie Wartepositionen für Linienbusse und Fahrpersonal-WC, zu beachten.



Abbildung 14: Darstellung einer möglichen baulichen Umsetzung eines P+R-Ausbaus am Standort Kalbach, Visualisierung: optify GmbH

Abbildung 14 zeigt eine mögliche bauliche Umsetzung des P+R-Ausbaus auf mehreren Ebenen mit einer Kombination aus Parkanlage und baulich vorgelagerten Sondernutzungsräumen Richtung U-Bahnstation.

Der Standort ist aus städtebaulicher Sicht nur unter bestimmten Bedingungen vertretbar. Von vorrangiger Bedeu-

tung ist die Sicherstellung der Vereinbarkeit der Entwicklung der Anlage mit der übergeordneten städtebaulichen Zielsetzung. Zur Gewährleistung einer integrierten Lösungsfindung wird die Durchführung einer integrierten Machbarkeitsstudie für den gesamten Bereich am P+R Kalbach empfohlen.

5.3 Preungesheim

Der Suchraum Preungesheim befindet sich im Umfeld der gleichnamigen U-Bahnstation und ist dem nordwestlichen Pendlerstrom (Hochtaunuskreis) zuzuordnen.

Am Standort Preungesheim sind bereits P+R-Stellflächen vorhanden, die jedoch aufgrund der Überbauung durch die

Autobahn A661 nicht erweitert werden können und im Zuge der geplanten Verlängerung der U-Bahnlinie U5 zum Frankfurter Berg auch reduziert werden sollen. Aus diesem Grund wird im Umfeld der Station Preungesheim nach Möglichkeiten für den Ausbau der P+R-Kapazitäten gesucht.

5.3.1 Lage und städtebauliche Rahmenbedingungen

Die aktuelle P+R-Anlage befindet sich im nordwestlichen Teil des Stadtteils Preungesheim. Sie liegt nördlich der U-Bahnstation Preungesheim unterhalb eines Brückenbauwerkes der A661 zu beiden Seiten der Homburger Land-

straße. Die beiden Flächen verfügen in Summe über 110 Stellplätze und sind aktuell überlastet. Sie können nicht erweitert werden. Die westliche Fläche wird im Rahmen der U5-Verlängerung zum Frankfurter Berg entfallen.

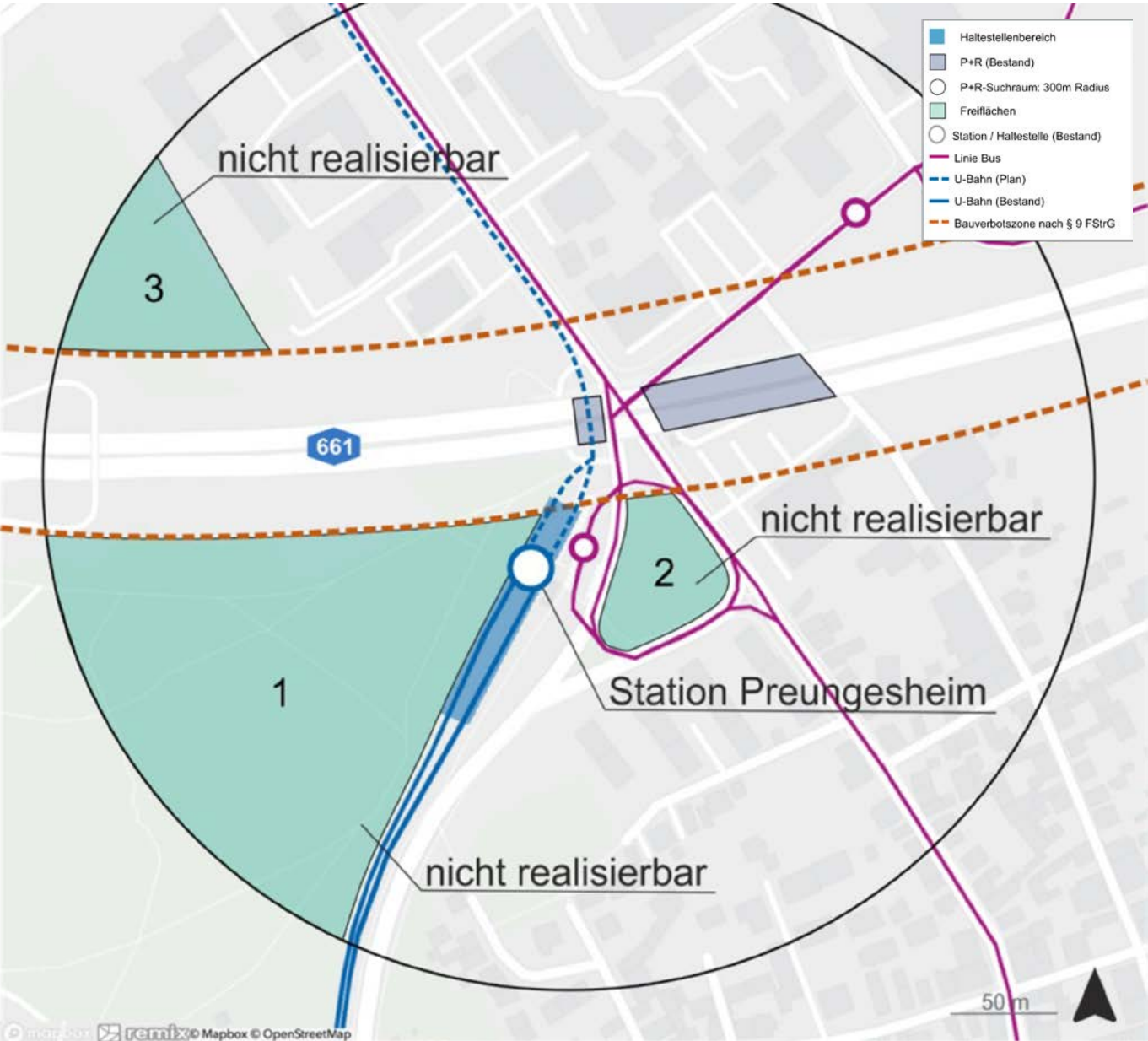


Abbildung 15: Lage und Rahmenbedingungen am Standort Preungesheim, Grafik: traffiQ.

Der Suchraum in Preungesheim umfasst die von der U-Bahnstation aus fußläufig erreichbaren Bereiche, die für den Bau einer mehrstöckigen P+R-Anlage geeignet erscheinen und die unter Berücksichtigung der rechtlichen Rahmenbedingungen zur Verfügung stehen. Es wurden die in Abbildung 15 dargestellten Freiflächen identifiziert.

Die Flächen 1 und 3 sind städtebaulich teilintegriert und befinden sich außerhalb des Siedlungsgebietes. Sie werden von Grünland dominiert. Bei der Grünfläche zwischen Homburger Landstraße und Gießener Straße (Fläche 2) handelt es sich um eine begrünte Verkehrsinsel.

5.3.2 Erschließung

5.3.2.1 Anbindung an das übergeordnete Straßennetz

Der P+R-Suchraum in Preungesheim ist durch die Lage an der A661 gut erreichbar für Pendelnde aus dem Hochtaunuskreis und anderen Kommunen im Norden Frankfurts. Die Anfahrt erfolgt nach der Anschlussstelle Frankfurt Eckenheim über die L3303/Jean-Monnet-Straße (Auslastung laut VDRM 55 %) und die Homburger Landstraße (Auslastung laut VDRM 78 %) durch ein gewerblich geprägtes Gebiet. Die Anfahrt von circa 700 Metern Länge bis zur Mitte des Suchraumes ist in circa drei Minuten möglich.

Die Freiflächen im Nordwesten und Südwesten des Suchraumes (Flächen 1 und 3) verfügen über keine vorhandenen Zufahrten. Insbesondere die Erschließung der Fläche 3 ist kritisch zu bewerten, da die vorhandene Bebauung eine verkehrliche Erschließung in Ost-West-Richtung nicht zulässt. Aus diesem Grund wird die Fläche nicht weiter betrachtet. Zum Befahren der Freifläche im Südwesten (Fläche 1) ist das Queren der U-Bahngleise notwendig.

5.3.2.2 Anbindung ÖPNV

Der P+R-Suchraum Preungesheim ist durch die Linie U-Bahnlinie U5 an den ÖPNV angebunden. Die U5 bindet den P+R-Standort in circa 17 Minuten an die Innenstadt an. Darüber hinaus verfügt der Standort über eine Bushaltestelle, an der die Buslinien 27 (Preungesheim – Nieder-Eschbach),

39 (Ginnheim – Berkersheim Mitte) und 63 (Gravensteiner Platz – Weißer Stein) die angrenzenden Stadtteile in westlicher und nördlicher Richtung erschließen. Zudem ist die Verlängerung der U5 zum Frankfurter Berg geplant.

5.3.3 Rechtliche Belange

5.3.3.1 Planungsrechtliche Zulässigkeit

Die Fläche 1 befindet sich planungsrechtlich im Außenbereich nach § 35 BauGB. Das Bauen im Außenbereich ist nach § 35 BauGB grundsätzlich strengen Beschränkungen unterworfen. Demnach dürfen dort im Regelfall nur privilegierte Vorhaben nach § 35 Abs. 1 BauGB entwickelt werden, die in einem engen sachlichen Zusammenhang mit der land- oder forstwirtschaftlichen Nutzung stehen oder die anderweitig aufgrund ihrer Zweckbestimmung beziehungsweise wegen ihrer Auswirkung auf die Umgebung zwingend im Außenbereich angesiedelt werden müssen. Eine P+R-Anlage erfüllt diese Voraussetzungen nicht und ist daher als sonstiges Vorhaben gemäß § 35 Abs. 2 BauGB zu bewerten. Diese ist im Außenbereich nicht zulässig, da öffentliche Belange beeinträchtigt werden. Insbesondere

widerspricht die Errichtung einer P+R-Anlage den Darstellungen des Regionalen Flächennutzungsplans (Vorranggebiet Landwirtschaft).

Die Grünfläche zwischen Homburger Landstraße und Gießener Straße (Fläche 2) befindet sich im Geltungsbereich des Fluchtlinienplans F1754, förmlich festgestellt 1959. Im Übrigen wäre auch diese Fläche als Außenbereich nach § 35 BauGB zu bewerten. Eine P+R-Anlage ist auch hier im Außenbereich nicht zulässig, da öffentliche Belange beeinträchtigt werden. Insbesondere widerspricht die Errichtung einer mehrgeschossigen P+R-Anlage den Darstellungen des Regionalen Flächennutzungsplans (Grünfläche, Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktion).

5.3.3.2 Naturschutzrechtliche Belange

Die Fläche 1 ist im Regionalen Flächennutzungsplan (2010) als ökologisch bedeutsame Flächennutzung mit Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft kategorisiert. Außer-

dem verfügt die Fläche 1 über Klimafunktionen mit hoher Bedeutung.

Die Fläche 1 ist geprägt durch ökologisch bedeutsames Feuchtgrünland. Sie ist gemäß Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am Main“ von 2010 Teil des Landschaftsschutzgebietes der Zone II und unterliegt somit einem besonderen Schutzzweck, der insbesondere die Freihaltung von Bebauung vorsieht. Um die Grünfläche südwestlich der A661 zu bebauen, ist eine Teillöschung des Landschaftsschutzgebietes durch das Regierungspräsidium Darmstadt im Rahmen des B-Plan-Verfahrens notwendig. Eine solche Teillöschung wird nur erteilt, wenn Gründe des überwiegenden

Gemeinwohls sowie das Fehlen geeigneter Alternativen die Schutzinteressen überwiegen. Im vorliegenden Fall handelt es sich um besonders gefährdetes Feuchtgrünland, weshalb die Schutzzwecke des Landschaftsschutzes die Interessen am Bau einer Infrastrukturmaßnahme überwiegen.

Die Fläche 2 unterliegt als Verkehrsfläche keinem besonderen Schutzzweck. Sie ist jedoch begrünt. Bei der Fällung von bestehenden Bäumen auf der Fläche ist demnach eine Genehmigung nach der Baumschutzsatzung notwendig.

5.3.4 Zusammenfassung und weitere Potenziale

Die Bebauung der Fläche südwestlich der A661 (Fläche 1) ist naturschutzrechtlich ausgeschlossen.

Die Entwicklung der Grünfläche zwischen Homburger Landstraße und Gießener Straße (Fläche 2) wurde bereits 2010 in einer Entwurfsstudie untersucht. In ebenerdiger Bauweise ließen sich unter Berücksichtigung des Baumbestandes auf der Fläche 72 Stellplätze unterbringen. Die Entwicklung als ebenerdige P+R-Anlage wurde von der Stadtverordnetenversammlung abgelehnt (Beschlussausfertigung § 8831 zur Vorlage B 287 2010). Der Entwicklung als mehrgeschossige Anlage steht die geringe Grundfläche sowie die Rücksichtnahme auf verschiedene Leitungstrassen, die über das Gelände verlaufen, entgegen. Aus städtebaulicher Sicht erfüllt die Grünfläche mit ihren prägenden Gehölzstrukturen zudem eine wichtige Ausgleichsfunktion zwischen den stark verkehrs- und gewerblich geprägten Bereichen an

der Autobahn und dem südlich angrenzenden, verdichteten Wohnungsbau. Eine Bebauung der Fläche mit einem mehrgeschossigen Parkhaus ist städtebaulich daher nicht vertretbar. Für Fläche 3 stellt die fehlende verkehrliche Anbindung aus Ost-West-Richtung ein wesentliches Hindernis für eine Bebauung dar.

So lassen sich die drei untersuchten Flächen in Preungesheim nicht realisieren. Jedoch ergeben sich vor dem Hintergrund der verkehrlich idealen Rahmenbedingungen am Standort weitere Perspektiven, die verfolgt werden können. So kommen, vergleichbar mit der privaten Kooperation am Hessen-Center (vgl. hierzu Punkt 7.1), auch am Standort Preungesheim, der im Umfeld der U-Bahnstation durch eine gewerbliche Mischnutzung geprägt ist, Kooperationen mit Gewerbebetrieben und Einzelhändlern potenziell in Frage.

5.3.5 Erweiterung Frankfurter Berg

Durch die geplante Verlängerung der U-Bahnlinie U5 zum Frankfurter Berg entsteht eine potenziell neue Freifläche im Süden der S-Bahntrasse, deren Nutzungsmöglichkeiten noch offen sind (Abbildung 16). Bisher befanden sich auf der Fläche Kleingärten, die lediglich temporär für die Baustelleneinrichtung entfernt wurden. Bei Inanspruchnahme der Fläche, die nach Vorgaben des Bundeskleingartengesetzes gesichert ist, bestünde hier die Notwendigkeit einer rechtlichen Klärung mit ggf. Schaffung von Ersatzgärten an anderer Stelle. Die aktuellen Planungen zur U-Bahnendhaltestelle der U5 sehen neben den baulichen Anlagen der Wendeanlage auch technische Anlagen der Mainova/NRM vor, die jedoch platzsparend im Dammbereich der Endstation platziert werden können. So verbleibt eine Restfläche von circa 4.000 Quadratmetern. Eine durch den Ortsbeirat diskutierte Option ist die Nutzung der Flächen für den Bau einer P+R-Anlage.



Abbildung 16: Grafische Darstellung der neuen U-Bahnendhaltestelle am Frankfurter Berg der VGF mit Markierung der relevanten Freifläche, Quelle: VGF, verändert durch traffiQ

Der Standort befindet sich etwa einen Kilometer außerhalb des Suchraumes Preungesheim. Die Eignung des Standortes ist hinsichtlich der Anbindung für den Individualverkehr für die Zielgruppe der regionalen Pendlerinnen und Pendler nur sehr eingeschränkt gegeben. Es müssen zwei Anfahrtsvarianten unterschieden werden. Von Norden kommend kann der Standort zum einen über die A661 Anschlussstelle Nieder-Eschbach über die Ortsdurchfahrt Bonames Mitte in circa 4,5 Kilometern erreicht werden (Abbildung 17, Variante 1). Dabei können drei Lichtsignalanlagen und ein Bahnüber-

gang die Anfahrt verzögern. Bei diesem Anfahrtsweg ist die P+R-Anlage in Kalbach die attraktivere Umsteigevariante. Zum anderen gibt es die Option, von Norden kommend bis zur Anschlussstelle Eckenheim zu fahren und die Homburger Landstraße nach Norden Richtung P+R-Standort am Frankfurter Berg zu befahren (Abbildung 17, Variante 2). Diese Routenführung führt insgesamt zu einem Anfahrtsweg von 7,2 Kilometern, wobei etwa 1,5 Kilometer entgegen der eigentlichen Fahrtrichtung verlaufen, stadtauswärts auf der Homburger Landstraße Richtung Norden.

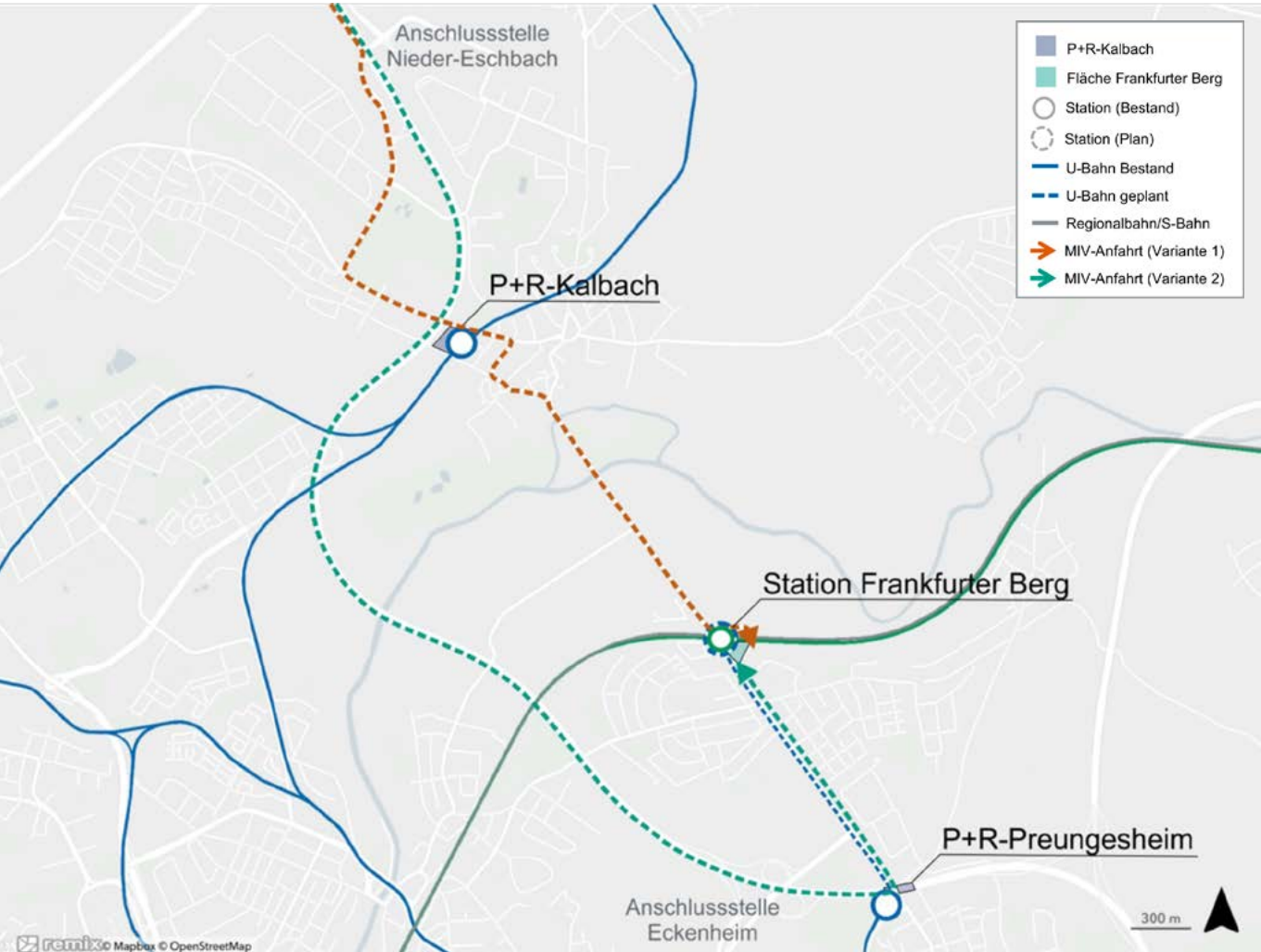


Abbildung 17: MIV- und ÖPNV-Erschließung am Standort Frankfurter Berg, Grafik: traffiQ

Beide Anfahrtsvarianten erscheinen für regionale P+R-Nutzende wenig attraktiv und vermindern damit die Umsetzungswahrscheinlichkeit einer P+R-Anlage mit regionalem Einzugsgebiet, die über eine entsprechend hohe Stellplatzkapazität verfügt. Darüber hinaus besteht das Risiko einer zusätzlichen Verkehrsbelastung für die bereits stark frequentierte Ortsdurchfahrt in Bonames Mitte.

Die Erschließung durch den ÖPNV wird durch die Verlängerung der U5 deutlich verbessert. Die U5 wird die Innenstadt mit Fahrzeiten von voraussichtlich etwa 20 Minuten anbinden. Hinzu kommt durch den S-Bahnhalt Frankfurter Berg die Umsteigemöglichkeit in die S6 (Friedberg – Darmstadt), die zusätzlich die direkte Fahrt zum Frankfurter Hauptbahnhof ermöglicht.

Allerdings wäre die derzeitige Endstation Preungesheim die deutlich attraktivere Umsteigeoption in die U5, sollten dort auch zukünftig relevante Kapazitäten für P+R zur Verfügung stehen. Zur Minderung des Parkdrucks an der Station Preungesheim wären deshalb Maßnahmen wie ein Echtzeit-Leitsystem notwendig, das den Nutzenden die jeweils freien Stellplätze an den dann zwei Standorten anzeigen würde.

Städtebauliche Rahmenbedingungen

Mit der Verlängerung der U5 bis zum S-Bahnhof Frankfurter Berg wird der Bereich zu einem bedeutenden Ankunfts- und Umsteigeort und bildet zudem eine der zentralen Fußwegeverbindungen über die Stadtbahntrasse hinweg vom neuen Wohngebiet im Hilgenfeld zum Stadtteil Frankfurter Berg.

Angesichts des derzeit eher negativ geprägten Images der Großwohnsiedlung am Frankfurter Berg ergeben sich erhöhte städtebauliche Anforderungen an diesen zentralen Stadtbaustein. Ziel ist die Entwicklung eines qualitativvollen Stadteingangs, der eine positive Identität schafft und sich förderlich auf das gesamte Umfeld auswirkt. Damit kommt dem Bereich eine besondere städtebauliche Bedeutung zu, wodurch sich erhöhte Anforderungen an seine Gestaltung und Nutzung ergeben. Aus städtebaulicher Sicht ist die Umsetzung an diesem Standort nur im Rahmen einer in-

tegrierten Gesamtplanung des Haltestellenbereichs vertretbar, die insbesondere Potenziale zur sozialen Aufwertung der Fläche im Kontext der benachbarten Wohnsiedlungen berücksichtigt.

Die betrachtete Fläche ist nicht Teil des Landschaftsschutzes oder des Frankfurter Grüngürtels. Schützenswerte Arten sind auf der Fläche nicht bekannt. Eine nähere Untersuchung hierzu ist daher im Rahmen des Planungsverfahrens zu gegebener Zeit notwendig, um eine abschließende Beurteilung treffen zu können.

Die räumliche Machbarkeit einer P+R-Anlage auf der Fläche am Frankfurter Berg wurde durch Schüßler-Plan im Auftrag der VGF in einem Grobkonzept nachgewiesen. So ist bei einer ebenenerdigen Ausführung eine Kapazität von 77 Stellplätzen realisierbar. Dabei wurden die beschriebenen, notwendigen städtebaulichen Anforderungen nicht berücksichtigt. Der Machbarkeitsnachweis für ein Systemparkhaus mit mehreren Parkebenen steht noch aus. Dieser sollte, wie beschrieben, ausschließlich im Kontext einer integrierten Gesamtplanung unter Einbezug des Haltestellenbereichs erfolgen und dabei insbesondere soziale Kontroll-/ Sicherheitsaspekte sowie öffentlichkeitswirksame Nutzungen in der Erdgeschosszone berücksichtigen.

5.4 Römerhof

Im Auftrag der Stadt Frankfurt am Main plant die Stadtbahn Entwicklung und Verkehrsinfrastrukturprojekte Frankfurt GmbH (SBEV) eine Verlängerung der U-Bahnlinie U5 über den Hauptbahnhof und die sich bereits im Bau befindliche Trasse in das Europaviertel hinaus weiter bis zum Römerhof. Im Rahmen der Betrachtung diverser Schienenausbauprojekte als potenzielle P+R-Umsteigepunkte wurde die

zukünftige Endhaltestelle am Römerhof als Zentrum eines Suchraums identifiziert.

Der Suchraum befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Westkreuz Frankfurt (A5/A648). Relevante Pendlerströme befinden sich in nördlicher und nordwestlicher Richtung: Wetteraukreis, Hochtaunuskreis und Main-Taunus-Kreis.

5.4.1 Lage und städtebauliche Rahmenbedingungen

Im Zentrum des Suchraums Römerhof liegt die gleichnamige geplante Haltestelle der U5. Der Suchraum liegt nördlich der größtenteils nicht mehr genutzten Gleisanlage der Deut-

schen Bahn und grenzt im Westen an den Kleingärtnerverein Westend e. V. sowie die Autobahn A5 (Abbildung 18).

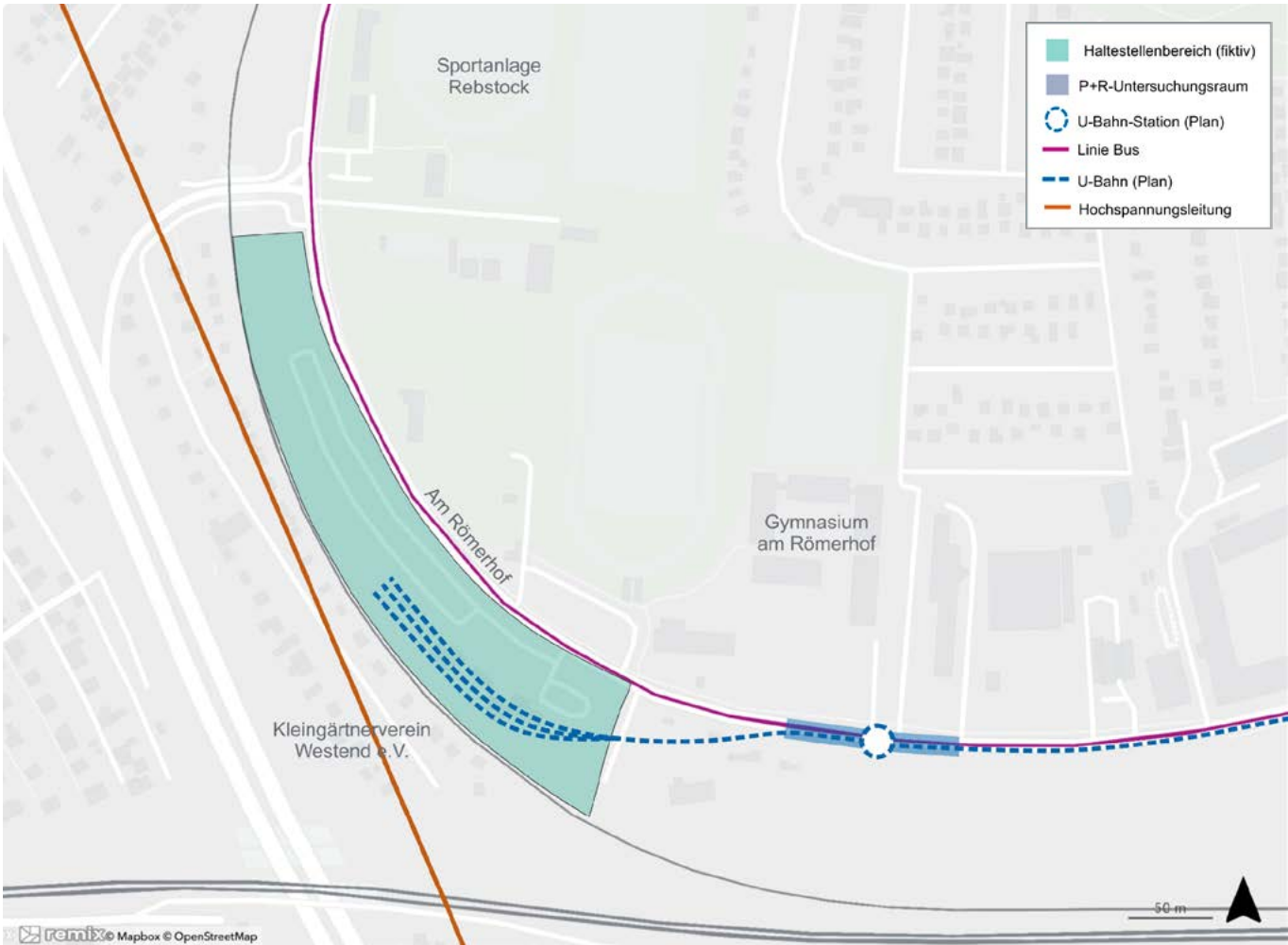


Abbildung 18: Lage und Rahmenbedingungen am Standort Römerhof, Grafik: traffiQ

Die betrachtete Fläche befindet sich auf dem Gebiet der zukünftig geplanten VGF-Betriebsanlage (Abstellanlage U-Bahn). Aktuell ist dort eine gewerbliche Nutzung aus dem Kfz-Bereich vorhanden. Weitere Flächen im Umfeld der geplanten Station Römerhof sind aufgrund der dortigen Planung eines urbanen, gemischt genutzten Quartiers (Bebauungsplan Nr. 919 bzw. 936) nicht in die Untersuchung einzubeziehen. Oberhalb des sich im Süden der Straße „Am Römerhof“ befindlichen Bahndamms liegt eine natur- und artenschutzrechtliche Ausgleichsfläche.

Zur Sicherstellung der Attraktivität der P+R-Anlage sind kurze Fußwegebeziehungen ausschlaggebend. Bei der Betrachtung der Fläche steht daher im Fokus, die Anord-

nung der P+R-Anlage möglichst nahe an der zukünftigen Haltestelle Römerhof zu realisieren. Die räumliche Wirkung der Anlage ist abhängig von der Ausgestaltung hinsichtlich der Gebäudekubatur, aber auch hinsichtlich der Fassadengestaltung. Bezüglich städtebaulicher Gesichtspunkte ist zu berücksichtigen, dass auf dem betrachteten Areal eine Betriebsanlage der VGF für die U-Bahn entstehen soll (siehe oben). Durch eine Kombination mit einer P+R-Anlage entsteht eine flächeneffiziente Bündelung von Nutzungen. Der Untersuchungsauftrag hierzu wurde mit Beschluss § 4882 der Stadtverordnetenversammlung vom 13.06.2024 im Rahmen der Vorplanungsvorlage zur U5-Verlängerung Römerhof bereits erteilt.

5.4.2 Erschließung

5.4.2.1 Anbindung an das übergeordnete Straßennetz

Die betrachtete Fläche befindet sich in unmittelbarer Nähe der A5, nahe des Kreuzes mit der A648 (Westkreuz Frankfurt). Nördlich anschließend liegt eine nur temporär geöffnete Autobahnabfahrt der A5, die bei größeren Messeveranstaltungen für die Abwicklung des MIV herangezogen wird.

Eine dauerhafte Öffnung der Abfahrt ist nicht wahrscheinlich, könnte bei Umsetzung der P+R-Anlage aber noch einmal geprüft werden. Sie wurde aber vorerst nicht in die Betrachtung der Anbindung an das übergeordnete Straßennetz einbezogen (Abbildung 19).

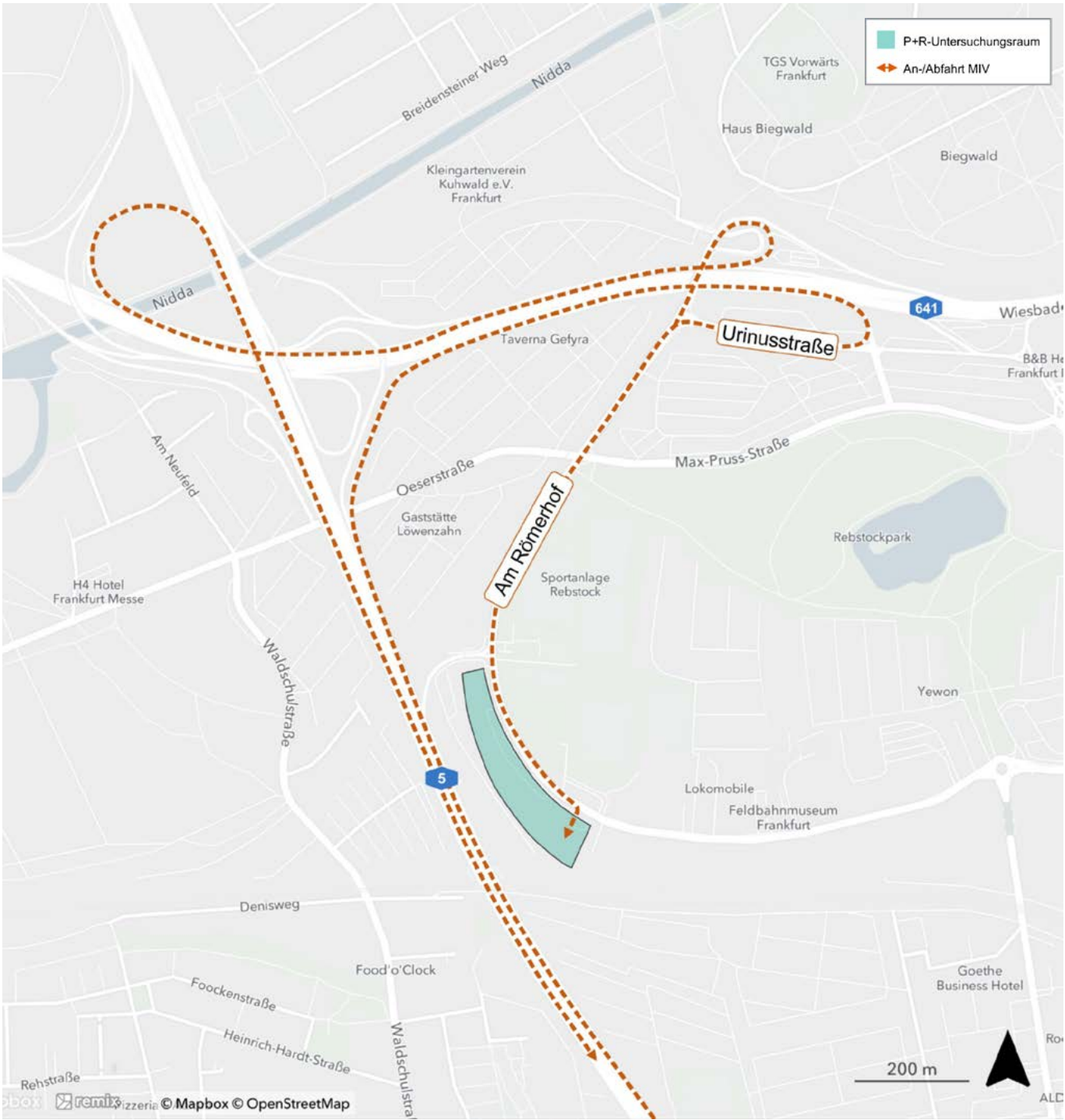


Abbildung 19: MIV-Anbindung des Standortes Römerhof, Grafik: traffiQ

Pendler:innen können die geplante P+R-Anlage über die Anschlussstelle an die Straßen „Am Römerhof“ (Auslastung laut VDRM: 161 %) und „Ursinusstraße“ (Auslastung laut VDRM: 124 %) erreichen. Die Abreise ist direkt über die Straße „Am Römerhof“ möglich. Die Fahrdistanz zwischen

Autobahn und der P+R-Anlage beträgt circa 1,8 Kilometer und verläuft zu großen Teilen entlang eines Bahndamms. Eine Beeinträchtigung sensibler Bereiche aufgrund der Zuwegung ist nicht abzusehen. Die Leistungsfähigkeit der Zuwegung und der Knotenpunkte ist im Weiteren nachzuweisen.

5.4.2.2 Anbindung ÖPNV

Die ÖPNV-Anbindung erfolgt wesentlich durch die nochmals verlängerte U-Bahnlinie U5. Mit der Infrastrukturerweiterung der Linie U5 ist ein attraktiver Takt in die Innenstadt geplant. Die Haltestelle Willy-Brandt-Platz ist voraussichtlich in zwölf Minuten zu erreichen. Die Fahrtzeit zur Konstablerwache beträgt voraussichtlich insgesamt 14 Minuten. Die Innenstadt sowie wichtige Verknüpfungspunkte wie Hauptbahnhof und Konstablerwache sind mit einer schnellen Direktverbindung hervorragend angeschlossen.

(Abbildung 20). Dies ist noch vertretbar, senkt jedoch die Attraktivität der Anlage. Ein Heranrücken der Haltestelle an die P+R-Anlage sollte geprüft werden. Zusätzlich liegt am nördlichen Ende der Anlage bereits heute die Bushaltestelle „Sportanlage Rebstock“. Diese wird heute von den Buslinien 50 (Unterliederbach West – Höchst – Sossenheim – Rebstock – Bockenheimer Warte) und 89 (Griesheim Erzbergerstraße – Rebstock Leonardo-da-Vinci-Allee) bedient und würde somit weitere Möglichkeiten zur Weiterfahrt mit dem ÖPNV bieten.

Die fußläufige Distanz zwischen P+R-Anlage und der geplanten Haltestelle Am Römerhof beträgt circa 300 Meter

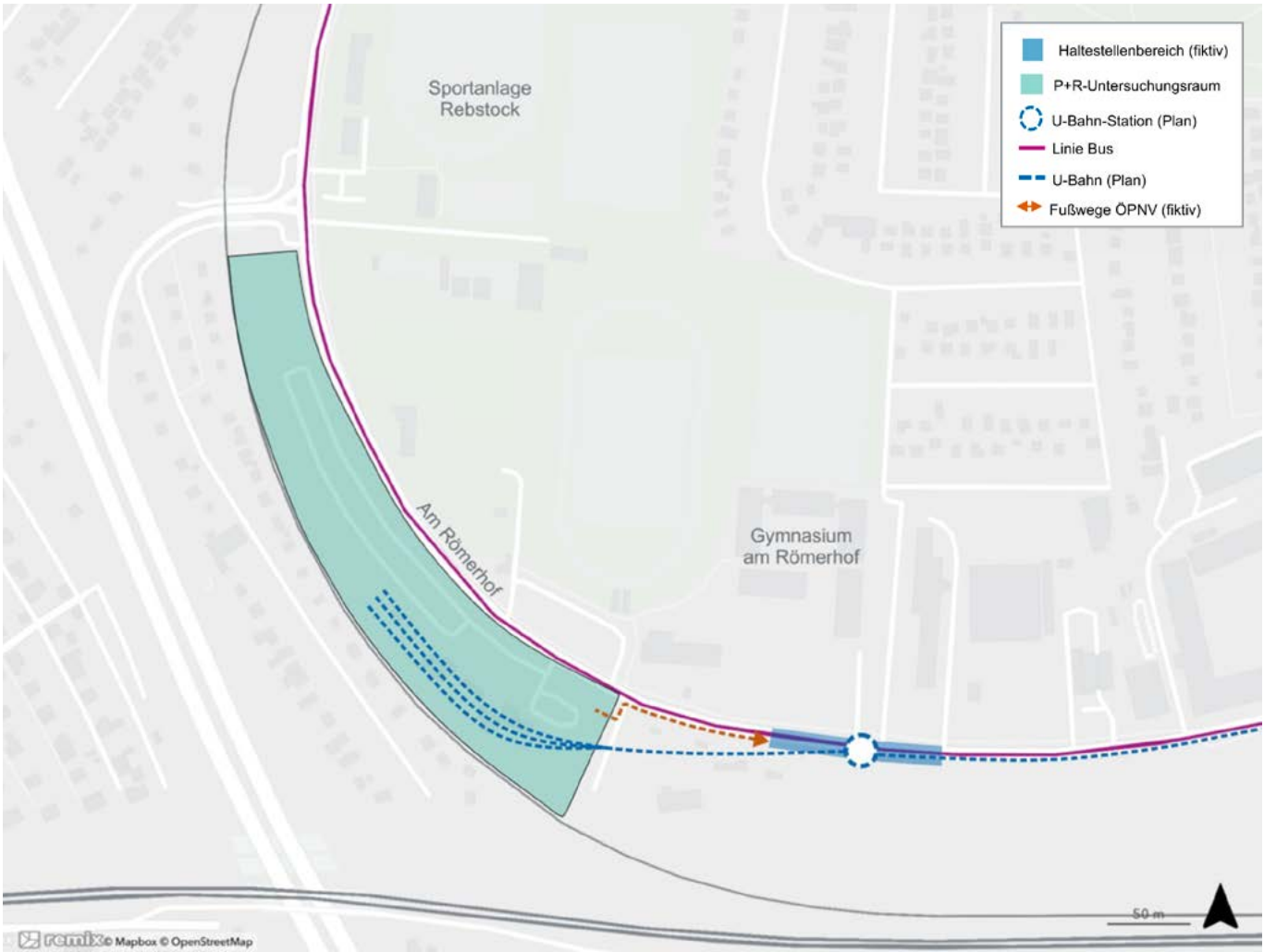


Abbildung 20: Fußläufige Wegebeziehung zwischen der Haltestelle der U5 und des P+R-Standorts, Grafik: traffiQ

5.4.3 Rechtliche Belange

5.4.3.1 Planungsrechtliche Zulässigkeit

Der geplante P+R-Standort befindet sich in einem sich wandelnden Umfeld. Insbesondere auf dem Gebiet des heutigen Busbetriebshofes in östlicher Richtung (Entfernung circa 600 bis 700 Meter, Bebauungsplan Nr. 936) soll in wenigen Jahren ein urbanes und funktionsgemischtes Quartier mit Schwerpunktnutzung Wohnen entstehen. Der Bebauungsplan Nr. 919 sieht perspektivisch in räumlicher Nähe zur P+R Anlage auch Mischnutzungen mit Wohnen vor. Die Verkehrsflächen entlang der gesamten Straße am Römerhof werden im Zuge der Planung der Verlängerung der U5 neu betrachtet.

Die Fläche befindet sich im Privatbesitz. Es besteht eine rechtsverbindliche Vorkaufssatzung.

Der rechtsverbindliche Bebauungsplan B683 von 1992 hat derzeit die Fläche als Bahnanlage nachrichtlich über-

5.4.3.2 Naturschutzrechtliche Belange

Die betrachtete Fläche ist nicht Teil des Landschaftsschutzes oder des Frankfurter Grüngürtels. Ebenfalls befinden sich dort keine Bäume des Frankfurter Baumkatasters und der Frankfurter Baumliste. Der Untersuchungsbereich bietet daher aus naturschutzrechtlicher Sicht gute Voraussetzungen für die Realisierung einer P+R-Anlage. Zu beachten ist jedoch die natur- und artenschutzrechtliche Ausgleichsfläche, welche sich südlich angrenzend an die Fläche befindet. Diese wurde im Zuge des Planfeststellungsverfahrens

5.4.4 Weitere Rahmenbedingungen

Im Umfeld der betrachteten Fläche befinden sich Höchstspannungsleitungen. Inwiefern diese der Errichtung einer P+R-Anlage entgegenstehen könnten, ist noch im Detail zu überprüfen.

Der Bau einer P+R-Anlage muss grundsätzlich unter Berücksichtigung des sich wandelnden Umfeldes durch die Planungen des neu entstehenden Stadtquartiers erfolgen, im Rahmen dessen in unmittelbarer Nähe der P+R-Anlage der Neubau des Gymnasiums Römerhof geplant ist. Die Geometrie der Potenzialfläche erschwert die bauliche Umsetzung der P+R-Anlage. Herausforderungen bestehen ins-

nommen. Er wird überlagert durch den sich in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan B919, der neben den Flächen nördlich der Straße „Am Römerhof“ auch die Fläche der geplanten Betriebsanlage der VGF umfasst. Aufgrund der Planungen der VGF ist davon auszugehen, dass die Fläche im Bebauungsplan als Verkehrsfläche o.ä. festgesetzt wird. Eine Realisierung einer P+R-Anlage ist unter diesen Voraussetzungen grundsätzlich vorstellbar. Hierzu zählt auch die Erstellung eines Leistungsfähigkeitsnachweises für die Zuwegungen mit dem Pkw.

Es sind zudem die sich durch die Nähe zur Autobahn A5 ergebenden Beschränkungen nach FStrG zu berücksichtigen. Da Teile der Fläche eine Entfernung von 100 Meter zum äußeren Fahrbahnrand der Autobahn unterschreiten, gilt je nach genauer Verortung der Anlage das Zustimmungsbedürfnis nach § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 FStrG.

als Ausgleich für den Rückbau des Güterbahnhofs für die Populationen der dort beheimateten Mauer- und Zauneidechsen sowie der Ödlandschrecken angelegt. Ein artenschutzrechtliches Gutachten für die betrachtete Fläche des P+R-Standortes ist daher notwendig.

Soweit Untersuchungsbedarfe bereits im Zuge der Verlängerung der U5 bestehen, können hier Synergieeffekte genutzt werden.

besondere darin, die Fußwegelängen von allen Stellplätzen der Anlage auf ein akzeptables Maß zu begrenzen und eine ansprechende Gebäudekubatur zu entwickeln, die mit den städtebaulichen Zielen eines neuen Stadtquartiers vereinbar sind. Dabei ist eine möglichst geringe Höhe der Anlage anzustreben. Es handelt sich um einen freistehenden Gebäuderiegel, der jedoch eine optisch massive Wirkung entwickeln kann. Es sind daher architektonische Lösungen wie eine Fassadengliederung und -begrünung zu entwerfen. Es könnte geprüft werden, ob die Anlage eine Lärmschutzfunktion für die in geringer Entfernung geplante Wohnbebauung hinsichtlich der Autobahn erfüllen kann.

5.4.5 P+R-Nachfragepotenzial und notwendige Schritte

Die modellierte Nachfrage am Standort Römerhof beträgt 642 Stellplätze. Diese Nachfrage ist voraussichtlich auf zwei Ebenen über der VGF-Betriebsanlage realisierbar. Mögliche Einschränkungen hinsichtlich der bebaubaren Flächen oder das Entstehen zu langer Fußwege könnten eine zusätzliche Ebene notwendig machen, um eine nachfragegerechte Dimensionierung vornehmen zu können.

Eine mögliche bauliche Umsetzung zeigt Abbildung 21. In dieser Variante kann die errechnete Stellplatzzahl auf nur zwei Ebenen untergebracht werden, was jedoch zu längeren Fußwegen zur U-Bahnstation führt. Es ist zu beachten, dass das Umfeld der Anlage einer geplanten Weiterentwicklung unterliegen wird, die hier nicht abgebildet ist.



Abbildung 21: Darstellung einer möglichen baulichen Umsetzung eines P+R-Ausbaus am Standort Römerhof, Visualisierung: optify GmbH

5.5 Taunusblick

Im Zuge der Planung und Realisierung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (SEM) Frankfurt Nordwest werden neue Verknüpfungspunkte mit dem ÖPNV entstehen. Der Suchraum Taunusblick betrachtet die Potenziale an diesem Standort.

5.5.1 Lage und städtebauliche Rahmenbedingungen

Der Suchraum am Taunusblick liegt im Umfeld der gleichnamigen Tank- und Rastanlage Taunusblick südöstlich der A5 am westlichen Rand Praunheims direkt an der Gemarkungsgrenze zu Eschborn. Er grenzt an das Untersuchungsgebiet der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Frankfurt Nordwest, welche die Entwicklung eines neuen Wohn- und Gewerbequartiers vorsieht.

Die Fläche, die auf ihre Eignung als P+R-Standort untersucht wird, ergibt sich aus mehreren Faktoren. Eine P+R-Anlage muss zum einen in einer fußläufig akzeptablen Entfernung zur Haltestelle liegen, da die Distanz zwischen Parkplatz und ÖPNV-Anschluss entscheidend für die Akzeptanz des Angebots ist. Es sollte demnach angestrebt werden, die P+R-Anlage unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme möglichst nahe an der ÖPNV-Station zu platzieren. Die neue Station bildet somit das Zentrum der fußläufigen, radialen Maximaldistanz von 300 Metern. Die A5 grenzt den Suchraum unter Berücksichtigung der rechtlichen Rahmenbedingungen nach FStrG (vgl. hierzu 5.4.3.1) im Westen ab. Der sich daraus ergebende Untersuchungsraum ist Abbildung 22 zu entnehmen.

Durch seine Lage an der A5 ist der Standort sehr gut erreichbar, insbesondere für Pendlerströme aus dem Wetteraukreis.

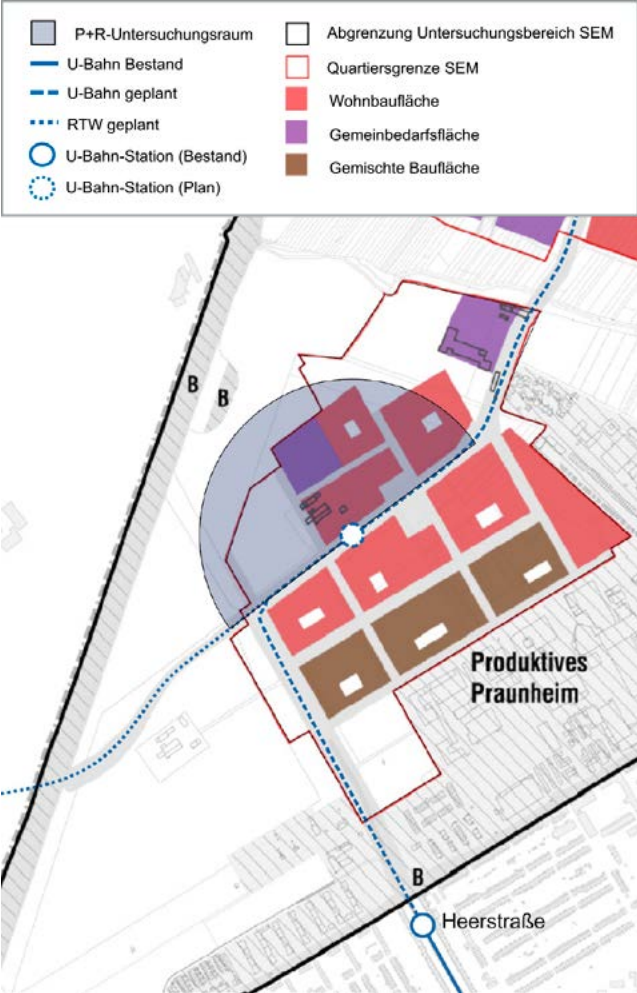


Abbildung 22: P+R-Suchraum am Standort Taunusblick, Grafik: traffiQ auf Grundlage des städtebaulichen Rahmenplans, VU-bericht zur SEM 4 (Stand 22.08.2022)

5.5.2 Erschließung

5.5.2.1 Anbindung an das übergeordnete Straßennetz

Der Standort liegt in unmittelbarer Nähe zur A5 auf Höhe der Tank- und Rastanlage Taunusblick. Die Rastanlage kann derzeit nur von Norden kommend angefahren werden. Die Auf- und Abfahrten Richtung Norden sowie die bestehende Brücke sind aktuell nicht öffentlich nutzbar und werden lediglich als sogenannte Betriebswendestelle für Einsatzfahrzeuge genutzt.

Der Standort ist demzufolge nur unter der Voraussetzung geeignet, dass die vorhandenen Betriebsauf- und -abfahrten der A5 für die P+R-Nutzenden geöffnet und für einen dauerhaften Betrieb ausgestattet werden. Die genaue Zu-

wegung zum P+R-Suchraum ist weiterhin zu klären. Denkbar ist die Nutzung der vorhandenen Brücke oder die Nutzung der Radwegunterführung im Süden der Rastanlage. Beide Szenarien müssen jedoch genauer geprüft werden. In beiden Fällen ist die Zufahrt zum P+R-Suchraum von der A5 kommend in unter drei Minuten möglich (Abbildung 23).

Es ist dringend zu beachten, dass durch die verkehrliche Anbindung einer P+R-Anlage an die A5 keine Zufahrt in das geplante Wohnquartier „Produktives Praunheim“ und das weitere städtische Straßennetz möglich sein darf.

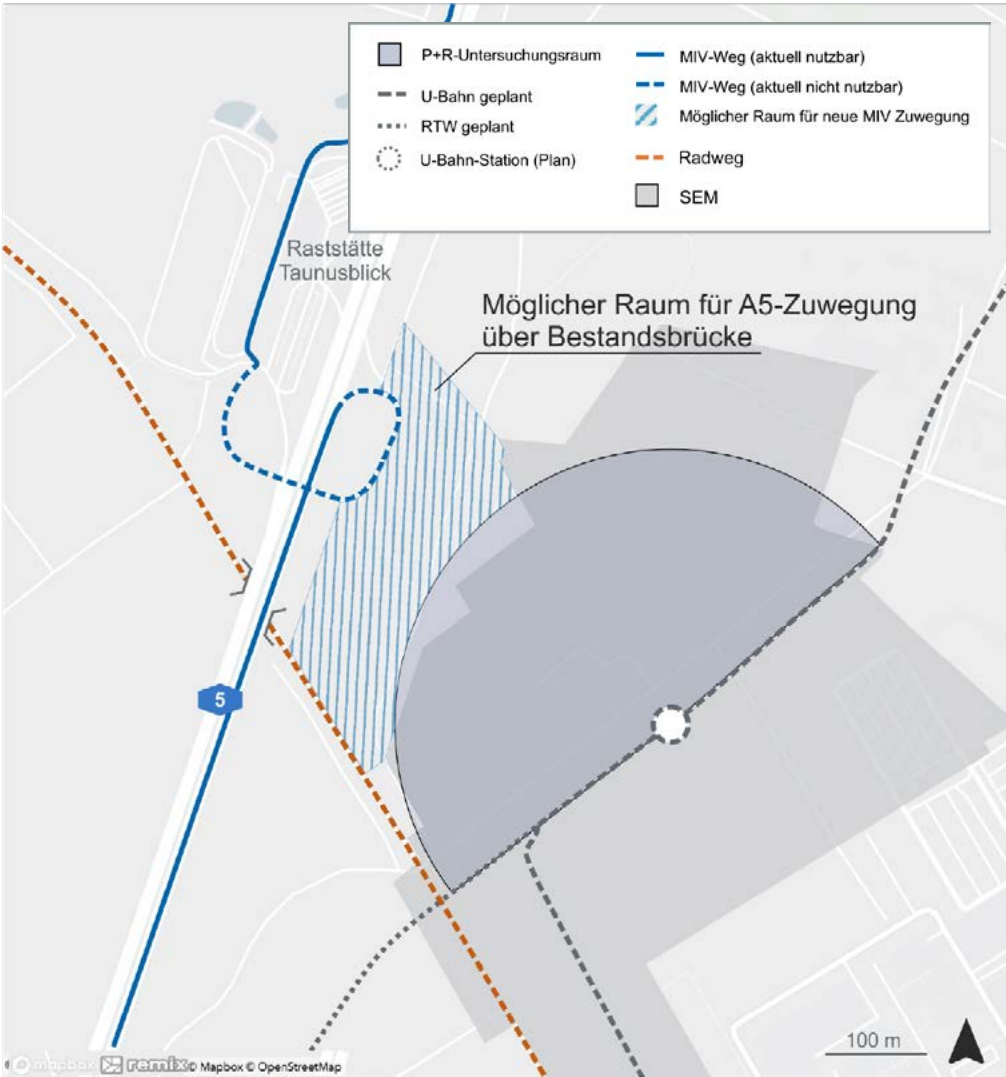


Abbildung 23: MIV-Erschließung am Standort Taunusblick, Grafik: traffiQ

5.5.2.2 Anbindung ÖPNV

Die ÖPNV-Erschließung des Suchraums am Taunusblick soll durch die Verlängerung der U7 von der Heerstraße zur Station „Praunheim Nord“ und durch die RTW erfolgen.

Der RTW-Abschnitt Nord verläuft von Bad Homburg nach Eschborn und zweigt in Eschborn Ost in Richtung Praunheim ab. Die künftige Station „Praunheim Nord“ wird damit zusätzlich zur U-Bahn auch seitens der RTW angebunden. Dem Streckenabschnitt zwischen Bad Homburg und Sossenheim sowie dem Ast ins nördliche, durch Gewerbebenutzung geprägte Praunheim wurde 2023 durch das

5.5.3 Rechtliche Belange

5.5.3.1 Planungsrechtliche Zulässigkeit

Bei der Darstellung der planungsrechtlichen Rahmenbedingungen ist zwischen den aktuell vorhandenen Regelungen und den Planungen im Kontext der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zu unterscheiden.

Der Suchraum befindet sich aktuell planungsrechtlich nach § 35 BauGB im Außenbereich. Für den östlichen Teil des Gebietes wurden im Entwurf des Bebauungsplans Nr. 696 (Gewerbegebiet nördlich der Heerstraße, Teilbereich 2) Überlegungen zur Festsetzung weiterer Gewerbebauflächen, analog zur Darstellung des Regionalen Flächennutzungsplanes 2010, getroffen. Für den B696 liegt aktuell kein Satzungsbeschluss vor. Er ist somit nicht rechtsverbindlich.

Darüber hinaus befindet sich der P+R-Suchraum im Untersuchungsbereich der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Frankfurt Nordwest. Der städtebauliche Rahmenplan von 2022 sieht dort außerhalb der definierten Quartiersgrenzen Obstwiesen vor. Innerhalb der Quartiersabgrenzung überlagert sich der Suchraum im Norden mit Bauflächen des Gemeinbedarfs und im Südosten mit wohnsnahen Grünflächen und Sportflächen.

§ 165 BauGB regelt die Rahmenbedingungen der Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme. Zentral ist die Wahrung des öffentlichen Interesses durch die Deckung erhöhter Bedarfe an Wohn-, Arbeitsstätten sowie Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen durch die Wiedernutzung brachliegender Flächen (§ 165 Abs. 3 BauGB). Dabei ist die Abwägung der öffentlichen und privaten Interessen unabdingbar, um die Grundlage für den späteren Erwerb der Grundstücke zu schaffen.

Eine P+R-Anlage ist primär als verkehrs- und infrastrukturbezogenes Projekt einzuordnen. Ihr Hauptzweck liegt in der Entlastung des motorisierten Individualverkehrs und der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs. Diese Aspekte stehen isoliert nicht im Mittelpunkt einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme. Daraus folgt, dass eine

Regierungspräsidium Darmstadt Baurecht erteilt. Durch die Anbindung an die RTW wird der Standort in Nord-Süd-Richtung hervorragend an den Regionalverkehr und den Flughafen angeschlossen sein.

Die Anbindung an die Frankfurter Innenstadt soll durch die Verlängerung der U7 erfolgen. Ab der geplanten Station im Gewerbegebiet Praunheim Nord wird die Innenstadt über die Station Hauptwache in voraussichtlich circa 17 Minuten erreicht.

P+R-Anlage ohne ergänzende Planungen mit Bezug zum Quartier im Regelfall nicht Teil des Anwendungsbereichs einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme sein kann. Die Konzeption einer P+R-Anlage als Teil eines umfassenden Quartierskonzeptes, beispielsweise durch die Integration in das Verkehrskonzept des Quartiers durch eine Kombination aus P+R-Nutzung und Quartiersgarage oder eine Kombination aus Park- und Sportanlage nach dem Vorbild des Parking House Lüders [13] in Kopenhagen, ist ein denkbarer Ansatz zur Lösung dieses Zielkonfliktes. Es bedarf jedoch einer rechtlichen Prüfung des Sachverhaltes. An die Realisierung einer P+R-Anlage im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme werden, sofern rechtlich zulässig, folglich extrem hohe Anforderungen gestellt, in deren Folge eine gesamtwirtschaftliche Bewertung der Maßnahme am Standort Taunusblick notwendig sein wird.

Eine Entwicklung außerhalb der Quartiersgrenzen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme würde im Außenbereich erfolgen müssen. Das Bauen im Außenbereich ist nach § 35 BauGB grundsätzlich strengen Beschränkungen unterworfen. Demnach dürfen dort im Regelfall nur privilegierte Vorhaben nach § 35 Abs. 1 BauGB entwickelt werden, die in einem engen sachlichen Zusammenhang mit der land- oder forstwirtschaftlichen Nutzung stehen oder die anderweitig aufgrund ihrer Zweckbestimmung beziehungsweise wegen ihrer Auswirkung auf die Umgebung zwingend im Außenbereich angesiedelt werden müssen. Eine P+R-Anlage erfüllt diese Voraussetzungen in der Regel nicht und ist daher als sonstiges Vorhaben gemäß § 35 Abs. 2 BauGB zu bewerten. Sonstige Vorhaben nach § 35 Abs. 2 BauGB können im Einzelfall zulässig sein, sofern sie keine öffentlichen Belange beeinträchtigen. Die Zulässigkeit einer P+R-Anlage ist unter Berücksichtigung der beabsichtigten Änderung des RegFNP (von Gewerblicher Baufläche zu Grünfläche) negativ zu bewerten. Die Maßnahme ist folglich nur mit entsprechender Festsetzung im Regionalen Flächennutzungsplan zulässig. Eine Beeinträchtigung öffentlicher Belange kann dabei neben dem Widerspruch mit

den Darstellungen des RegFNP auch aus anderen Kriterien entstehen (vgl. hierzu § 35 BauGB Abs. 3).

Bei der Verortung im Untersuchungsgebiet sind außerdem die sich durch die Nähe zur Autobahn A5 ergebenden Beschränkungen nach FStrG zu berücksichtigen. Demzufolge dürfen bauliche Anlagen jeder Art an Bundesfernstraßen in

einer Entfernung bis zu 40 Metern gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn nicht errichtet werden (§ 9 Abs. 1 Satz 1 FStrG). Außerdem bedürfen Baugenehmigungen für bauliche Anlagen längs der Autobahn in einer Entfernung von bis zu 100 Metern gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn der Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde (§ 9 Abs. 2 Satz 1 FStrG).

5.5.3.2 Naturschutzrechtliche Belange

Der westliche Teil des P+R-Suchraums parallel zur Autobahn überlagert sich wie in Abbildung 24 zu sehen mit einem Landschaftsschutzgebiet (Zone II). Der Bau einer P+R-Anlage ist grundsätzlich nicht mit den Schutzzwecken des Landschaftsschutzes vereinbar. Daher ist eine Ausnah-

megenehmigung nicht möglich. Wird der Bau einer P+R-Anlage in einem solchen Gebiet angestrebt, wäre ein Bebauungsplan für das Vorhaben aufzustellen, mit dem eine Teillöschung der Fläche aus dem Landschaftsschutzgebiet durch das Regierungspräsidium einhergehen muss.



Abbildung 24: Naturschutzrechtliche Rahmenbedingungen am Standort Taunusblick, Grafik: traffiQ

Im Untersuchungsbereich befinden sich zudem Kompensationsflächen für das Quartier „Am Martinszehnten“, die im Falle einer Überplanung an anderer Stelle ausgeglichen werden müssen.

Außerdem zu beachten ist die Verortung im Wasserschutzgebiet IIIA (Weitere Schutzzone), in dem der Schutz vor

weitreichenden Beeinträchtigungen des Grundwassers zu gewährleisten ist.

Auf der konkreten P+R-Fläche müssten weiterhin artenschutzrechtliche Untersuchungen durchgeführt werden.

5.5.4 Weitere Rahmenbedingungen

Neben den planungs- und umweltrechtlichen Aspekten sind am Standort Taunusblick vorhandene Leitungstrassen zu beachten, die zum Teil Einfluss auf die Verortung von Bauwerken und deren Planungen nehmen können.

Für den Untersuchungsraum relevant ist die vorhandene Trinkwasserleitung (DN 800) des Wasserwerks Praunheim, die nach Nordosten/Nordwesten verläuft. Bei der Überbauung einer solchen DN800-Wasserleitung sind Schutzmaßnahmen vorzusehen, die weitreichende technische und bauphysikalische Anforderungen berücksichtigen.

Positiv hervorzuheben ist das Potenzial für B+R, das durch die Lage des Standorts am Radschnellweg FRM 5 (Frankfurt – Vordertaunus) entsteht. Die Städte Friedrichsdorf, Bad Homburg vor der Höhe und Oberursel sollen über die geplante Radschnellverbindung bis in die Innenstadt angebunden werden. Eine B+R-Anlage am Standort Taunusblick ist ein wichtiger Baustein, um die Multimodalität und

den Umstieg vom MIV auf den Umweltverbund zu fördern und sollte folglich bei weiteren Planungen berücksichtigt werden.

Als weitere Rahmenbedingung muss der Erwerb der notwendigen Flächen geklärt werden. Auch wenn die Stadtverordnetenversammlung sich für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (SEM) entscheidet, ist eine Beschaffung des Grundstücks über das Entwicklungsrecht im Rahmen der SEM nicht zulässig, wenn das Vorhaben nicht den Zielen und Zwecken der SEM dient. Das ist für eine P+R-Anlage nach den bisherigen Erkenntnissen schwer nachzuweisen. Unabhängig vom gewählten baurechtlichen Verfahren (Planfeststellung oder Bebauungsplan) bleibt voraussichtlich nur der freihändige Erwerb, da eine Enteignung ein überwiegendes Wohl der Allgemeinheit und in der Regel eine Alternativlosigkeit voraussetzt. Dies wäre für die P+R-Maßnahme nachzuweisen und gilt infolgedessen als Voraussetzung für die Umsetzung der Maßnahme.

5.5.5 P+R-Nachfragepotenzial und notwendige Schritte

Im Verkehrsmodell wurde für den Schwerpunkt des Suchraumes mit direkter Anbindung an die A5 und unter der beschriebenen Anbindung an den öffentlichen Verkehr eine P+R-Nachfrage von 615 Stellplätzen ermittelt.

In den nächsten Schritten muss über die genaue Verortung einer P+R-Anlage am Standort Taunusblick unter Rücksichtnahme der in den Punkten 5.5.2 und 5.5.3 genannten Rahmenbedingungen diskutiert werden.

6 Priorisierung und weitere Standorte

Die vorherigen Ausführungen zeigen, dass die Realisierung von Aus- und Neubauvorhaben an allen Standorten nur unter Berücksichtigung komplexer Rahmenbedingungen

möglich ist. Um vorhandene Ressourcen gezielt einzusetzen, ist es sinnvoll eine strukturierte Priorisierung der Maßnahmen vorzunehmen.

6.1 Priorisierung

Für die Priorisierung wurden die Maßnahmen in den Kategorien Erschließung, rechtliche und städtebauliche Belange bewertet und in Tabelle 4 dargestellt.

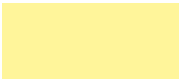
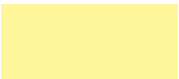
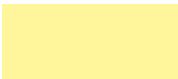
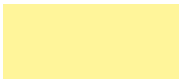
Suchraum	Borsigallee	Kalbach	Preungesheim	Römerhof	Taunusblick
Fläche	Neubau auf Fläche südlich der Bestandsanlage	Ausbau P+R-Bestandsanlage	Endhaltestelle Frankfurter Berg	Neubau über Wendeanlage U4	Zu definieren
Erschließung					
Anbindung MIV					
Anbindung ÖPNV					
Rechtliche Belange					
Planungsrechtliche Zulässigkeit					
Naturschutzrechtliche Zulässigkeit					
Städtebauliche Belange					
Vereinbarkeit städtebauliche Ziele					
Priorisierung	A	B	B	A	B
 geeignet  mit Einschränkungen geeignet  mit weitgehenden Einschränkungen geeignet					

Tabelle 4: Übersicht Priorisierung der P+R-Ausbaumaßnahmen

Die Bewertung wurde qualitativ auf Basis der vorhergehenden Ausführungen von den beteiligten Personen mit fachlicher Expertise vorgenommen. Das dargestellte Ampelsystem symbolisiert die Eignung des Standortes, die in der jeweiligen Kategorie durch die vorhandenen Rahmenbedingungen besteht. Die Bewertung der ÖPNV-Anbindung erfolgte ausgehend von der Bestandssituation und der Planungsreife der Ausbauvorhaben. Die MIV-Anbindungen wurden auf Basis der aktuellen Erschließungsverhältnisse bewertet. Im Rahmen der potenziellen Umsetzung der P+R Anlagen auf konkreten Flächen kann sich die Erschließung daher noch verbessern (z. B. Taunusblick).

Es ergibt sich die Einteilung der vier verbliebenen Standorte in A- und B-Standorte, abhängig von der Umsetzungswahrscheinlichkeit der Ausbauvorhaben, die aus den in Abschnitt 5 aufgezeigten Einschränkungen an den Standorten

resultiert. Die Ausbauvorhaben an der Borsigallee und am Römerhof sollten als Kategorie-A-Standorte priorisiert vorangetrieben werden. Beide verfügen über gute verkehrliche Rahmenbedingungen und unterliegen planungs- und naturschutzrechtlich nur geringen Einschränkungen. Der Standort Kalbach wurde aufgrund der starken naturschutzrechtlichen Einschränkungen, die eine hochbauliche Planung beeinträchtigen, der Kategorie B zugeordnet. Gleiches gilt für den Standort Taunusblick. Die komplexen planungsrechtlichen Rahmenbedingungen in Kombination mit den vorhandenen naturschutzrechtlichen Belangen führen dazu, dass eine Realisierung am Standort Taunusblick nur mit erheblichen Einschränkungen umsetzbar ist. Durch die Kombination aus geringer Flächenverfügbarkeit und hohen städtebaulichen Anforderungen wurde auch der Standort Frankfurter Berg der Kategorie B zugeordnet.

6.2 Weitere, künftig potenziell relevante Standorte für P+R

Neben den fünf definierten Ausbauvorhaben können sich weitere Standorte mit einem größeren Umsetzungshorizont ergeben, die sich langfristig sinnvoll in das skizzierte P+R-Angebot einfügen können. Deshalb sollten P+R-Ausbauvorhaben zukünftig bei der Planung und Realisierung von Schienenausbauvorhaben frühzeitig diskutiert werden, sofern die Rahmenbedingungen für P+R günstig sind. Neben den im Rahmen des GVP Schiene 2035+ geplanten Schienenausbaumaßnahmen sollten auch regionale Vorhaben mit Bezug zu Frankfurt betrachtet werden. Vor dem Hintergrund der Flächenverfügbarkeit sind dabei auch private Kooperationen im Umfeld neuer Schienenhaltestellen mit zu prüfen.

Ein Beispiel hierfür ist die im Nahverkehrsplan 2025+, zweite Planungsstufe, aufgeführte Idee einer Straßenbahnverlängerung bis zur Unfallklinik. Bei einer weiteren Konkretisierung dieser Planungen könnte hier ein passender Standort für eine P+R-Anlage bestehen und den bisher noch unzureichend von den potenziellen Standorten abgedeckten nordöstlichen Pendlerstrom bedienen. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Anschlussstelle Frankfurt Friedberger Landstraße der A661 ist eine ideale Anbindung für den MIV

gegeben. Daher sollte im Rahmen potenzieller Planungen eine P+R-Nutzung mit in Betracht gezogen werden.

Außerdem aufgeführt werden kann die im Rahmen des neuen, sich in Abstimmung befindenden Gesamtverkehrsplans (GVP) Schiene 2035+ aufgeführte Verlängerung der U-Bahn zur Sachsenhäuser Warte. Sofern diese in weiteren Analysen als sinnvoll und wirtschaftlich erachtet wird, sollte am neu entstehenden Endpunkt der U-Bahn eine P+R-Anlage untersucht werden. Durch die räumlichen Verhältnisse und das vorhandene Angebot des schienengebundenen ÖPNV konnte in Sachsenhausen im Rahmen des Konzeptes kein Raum festgemacht werden, der sowohl ÖV- als auch MIV-seitig gut angebunden ist und somit für den Bau einer P+R-Anlage in Frage kommt. Sofern die U-Bahnverlängerung in weiteren Analysen als sinnvoll erachtet wird, würde eine P+R-Anlage im Umfeld der Sachsenhäuser Warte durch die Anbindung über die Babenhäuser Landstraße an die A3 dazu beitragen, den Stadtteil Sachsenhausen verkehrlich zu entlasten.

7 Kurz- bis mittelfristig umsetzbare Maßnahmen zur Erhöhung der P+R-Kapazitäten

Die in Kapitel 5 aufgezeigten Aus- und Neubauvorhaben verfügen über komplexe Rahmenbedingungen, die den Zeithorizont bis zur Inbetriebnahme beeinflussen. Unter anderem Genehmigungsprozesse, eine Vielzahl zu beteiligender Akteure und zum Teil die Abhängigkeit von bestehenden Verträgen und Schienenausbauvorhaben tragen zur Komplexität der Vorhaben bei. Bei bereits bestehendem

Bedarf ist eine zeitnahe Umsetzung aufgrund der zu durchlaufenden Prozesse oftmals nicht möglich.

Um die P+R-Stellplatzkapazität kurzfristig zu erhöhen, wurden Maßnahmen identifiziert, die im Gegensatz zu Aus- und Neubauvorhaben einen verkürzten Umsetzungshorizont aufweisen.

7.1 P+R-Kooperationen

Im Frankfurter Stadtgebiet entstand in den letzten Jahrzehnten eine Vielzahl unterschiedlicher Parkhäuser sowie größerer Parkplatzflächen. Das Verkehrsverhalten und die Nutzung der entsprechenden Anlagen hat sich seit der Inbetriebnahme mancher Anlage stark verändert; teilweise können die Parkhäuser mit der vormals angedachten Nutzung aktuell nicht mehr gefüllt werden. Zu nennen sind beispielsweise Firmen mit groß dimensionierten Mitarbeiterparkhäusern, deren Mitarbeitende nun zu einem hohen Anteil Homeoffice-Möglichkeiten nutzen. Auch ein verändertes Reiseverhalten von Kunden oder Mitarbeitenden kann dazu führen, dass Stellplatzkapazitäten nur noch zu einem Teil genutzt werden. Zudem werden manche Parkflächen, zum Beispiel an Veranstaltungsstätten, nur zu bestimmten Zeiten, meist abends oder am Wochenende, intensiv genutzt.

Ein Handlungsstrang im Rahmen des P+R-Konzeptes bestand daher darin, zu prüfen, ob nicht genutzte Parkplätze für P+R-Kunden zugänglich gemacht werden können und wie weit bei nur zeitlich begrenzt genutzten Anlagen eine verträgliche Kombination mit der zusätzlichen Nutzungsform P+R möglich ist.

Kooperationen dieser Art bieten mehrfach Vorteile. Neben der schnelleren Umsetzung im Vergleich zu Baumaßnahmen sind Um- oder Mehrfachnutzungen bestehender Anlagen besonders ressourcenschonend. Zusätzliche Eingriffe in Grünflächen und Versiegelung von Flächen werden so

vermieden. Auch baubedingte Ressourcen werden eingespart. Bisher wenig genutzte Orte der Stadt werden zusätzlich belebt und die soziale Kontrolle an diesen Orten erhöht. Bereits bestehende Anlagen können so effizienter eingesetzt werden.

Die Umsetzbarkeit von Kooperationen im Bereich von P+R wurde im Rahmen dieses Konzeptes untersucht. Hierzu wurden zunächst passende private Parkhäuser und Parkplätze identifiziert und anschließend auf ihre Erschließung mit dem ÖPNV hin untersucht. Ausgesuchte private Eigentümer wurden kontaktiert und die Möglichkeiten einer Kooperation eruiert. Diese Anfragen stießen durchaus auf Interesse: 50 Prozent der kontaktierten Eigentümer haben ein grundsätzliches Interesse an einer Kooperation signalisiert.

Um die Wirkung, Machbarkeit und Akzeptanz eines P+R-Kooperationsangebots zu testen, wurde gemeinsam mit den beteiligten privaten Partnern ein Pilotprojekt entworfen. Für den Piloten ausgewählt wurde der West-Parkplatz am Hessen-Center, der über eine ideale Erschließung mit dem ÖPNV verfügt und direkt an die Autobahnabfahrt der A66 grenzt. Für Pendler:innen ist dieser Standort sehr attraktiv – dies zeigt sich nicht zuletzt in der hohen Auslastung der benachbarten P+R-Anlage Borsigallee. Im Zuge des Piloten sollte getestet werden, ob diese Kooperation kurzfristig Entlastung für Pendelnde bringen kann (Abbildung 25).

8 P+R und Veranstaltungsparken

Die Kombination aus Veranstaltungsparken und P+R (Park-and-Ride) ist ein integriertes Konzept, das darauf abzielt, die vorhandene Parkplatzinfrastruktur multifunktional zu nutzen. Dabei werden Parkplätze in der Nähe von Veranstaltungsorten sowohl für den täglichen Pendlerverkehr als auch für Großveranstaltungen zur Verfügung gestellt. Der wesentliche Vorteil des Konzeptes liegt in der effizienten Flächennutzung. Parkflächen werden nicht ausschließlich für Veranstaltungen oder den Pendlerverkehr bereitgestellt, sondern flexibel je nach Bedarf verwendet. Außerhalb von Veranstaltungszeiten dienen sie als P+R-Anlagen, an denen Pendelnde ihr Auto parken und mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Innenstadt wechseln können. Die Doppelnutzung der Parkflächen führt zu einer besseren Auslastung und Rentabilität der Parkplatzanlagen.

Um keine Interferenzen zwischen den Nutzungen zu erzeugen, sind insbesondere digitale Informations- und Leitsysteme notwendig, die die P+R-Nutzenden über vorhandene Kapazitäten und die Öffnungszeiten der Parkhäuser an Veranstaltungstagen informieren. Zudem ist eine ausreichende

Kapazität des öffentlichen Verkehrs, abhängig von der Lage der Parkanlage zum Veranstaltungsort, eine grundlegende Voraussetzung für eine leistungsfähige Anbindung bei Großveranstaltungen.

Ein möglicher Anwendungsfall dieses multifunktionalen Nutzungskonzeptes ist die Parkinfrastruktur der geplanten Multifunktionsarena am Stadion. Durch den zur Prüfung anstehenden Bau einer Multifunktionsarena am Stadion im Stadtwald ist ein weitreichendes Verkehrskonzept notwendig, um das Verkehrsaufkommen an Veranstaltungstagen, an denen zeitgleich Veranstaltungen im Waldstadion und der neuen Arena stattfinden, handhaben zu können.

Im Rahmen der Diskussion intermodaler Lösungsansätze wird auch der Bau neuer Parkhäuser betrachtet. Dabei steht unter anderem der Ausbau der Parkplätze an der Hahnstraße in Niederrad und des Waldparkplatzes im Fokus (Abbildung 27). Die bestehende P+R-Anlage am Stadion ist aufgrund der räumlichen Verhältnisse und der Lage im Landschaftsschutzgebiet für einen Ausbau ungeeignet.

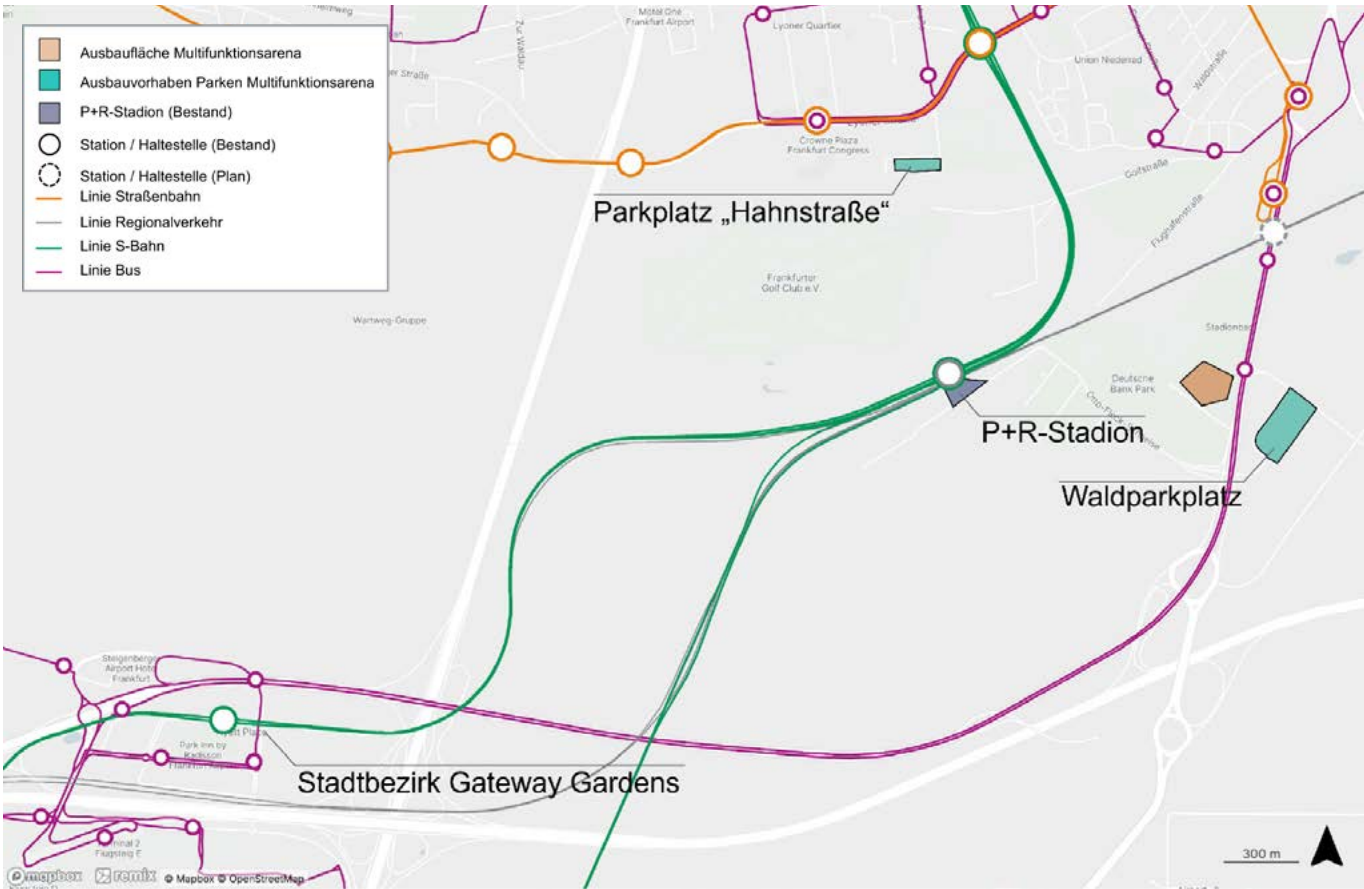


Abbildung 27: Parkoptionen im Rahmen der Multifunktionsarena am Stadion, Grafik: traffiQ

Um finanzielle Ressourcen zu bündeln und ressourceneffizient zu bauen, sollte im Rahmen des Neubaus von Parkanlagen eine Kombination aus Veranstaltungsparken und P+R-Nutzung vorgesehen werden. Dabei sollen die Veranstaltungsparkhäuser außerhalb der Veranstaltungszeiten von P+R-Nutzenden verwendet werden können. Durch die Kombination aus meist am Abend oder Wochenende stattfindenden Sportveranstaltungen und dem werktäglichen Pendlerverkehr zwischen 6.30 Uhr und 19 Uhr kann so die Auslastung der Parkanlagen optimiert werden.

Beide Standorte eignen sich für die Erschließung von Pendlerströmen aus dem Süden über die Anbindung an die A5. Der Standort Waldparkplatz kann durch die Lage an der A3 zusätzlich Pendlerverkehr in Ost-West-Richtung erschließen.

Der Standort Hahnstraße ist wie in Abschnitt 7.2 beschrieben durch die Anschlussstelle Niederrad der A5 gut zu erreichen. Die Lyoner Straße verfügt teilweise über sehr hohe Auslastungen. Die Leistungsfähigkeit der Zuwegungen und der Knotenpunkte im Ausbaufall ist demnach nachzuweisen. Der Parkplatz ist mit einem Weg von circa 2,9 Kilometern in sieben Minuten zu erreichen. Die ÖPNV-Erschließung erfolgt über die Straßenbahnlinie 12 und die S-Bahnlinien S8 und S9.

Der Waldparkplatz wird aktuell schon als Parkmöglichkeit bei Veranstaltungen im Waldstadion genutzt. Er ist über die Anschlussstelle Frankfurt-Süd der A3 und die direkte Zufahrt von der Mörfelder Landstraße aus in weniger als drei Minuten zu erreichen. ÖV-seitig erfolgt die Erschließung durch die nördlich gelegene Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 21.

Neben den bereits beschriebenen, existierenden Parkflächen sollten auch weitere verkehrlich begünstigte Areale in der Umgebung der Multifunktionsarena in die Diskussion einbezogen werden. Die S-Bahn-Linien S8 und S9 des Rhein-Main-Verkehrsbundes binden den Stadtbezirk Gateway-Gardens über den gleichnamigen Haltepunkt an das Stadion, die zukünftige Multifunktionsarena sowie an die Ziele in der Frankfurter Innenstadt an. Aufgrund seiner Lage unmittelbar nordwestlich des Frankfurter Kreuzes und umgeben von den Autobahnen A3 und A5 sowie der Bundesstraße B43 bietet der Standort eine ideale verkehrliche Erschließung per Pkw. Bei einem Neubau von Parkkapazitäten ist jedoch die Leistungsfähigkeit des umliegenden Straßennetzes unter Berücksichtigung der noch geplanten Flächenvermarktung zu prüfen und sicherzustellen.

Die Diskussion über die Flächenerschließung für den Bau eines Parkhauses in Gateway Gardens wird in Abwägung mit höherwertigen Nutzungen geführt werden müssen. Neben bau- und naturschutzrechtlichen Herausforderungen, wie der Lage in der Baubeschränkungszone des Flughafens und im Wasserschutzgebiet, birgt die Nähe des Standortes zum Flughafen ein erhebliches Risiko für Fremdnutzungen. Flugreisende könnten versucht sein, ihre Fahrzeuge während ihrer Reise in der P+R-Anlage abzustellen, um die höheren Parkgebühren am Flughafen zu vermeiden. Daher ist es erforderlich, die Parkanlage in Gateway Gardens zu bewirtschaften und ein technisches Konzept zu entwickeln, das den Missbrauch der Parkkapazitäten minimiert. Zudem ist im Falle eines neuen Parkhauses im Vorfeld die Leistungsfähigkeit des umliegenden Straßennetzes zu untersuchen und sicherzustellen. Neue Parkkapazitäten sollten in einem funktionalen Gesamtkonzept entwickelt werden, das Veranstaltungsparken, P+R und das Parken im Quartier möglichst beeinträchtigungsfrei abbildet.

Bei den weiteren Planungsschritten zur Multifunktionsarena ist die beschriebene Kombination der Parknutzungen weiter voranzutreiben.

9 Ausblick und weitere Handlungsfelder

Neben den in Abschnitt 5 beschriebenen planungs- und naturschutzrechtlichen Aspekten der Aus- und Neubauvorhaben sind in den nächsten Schritten weitere Aspekte zu berücksichtigen, um zu gewährleisten, dass sich P+R als

ein funktionaler Bestandteil wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll in das Gesamtverkehrssystem einfügt und dabei die Bedürfnisse von Nutzenden und Anwohnenden erfüllt.

9.1 Optimierung der Bestandsanlagen

Auch wenn die Schaffung neuer Kapazitäten im Fokus des Konzeptes stand, wurde deutlich, dass im Ergebnis auch die Optimierung der Bestandsanlagen als qualitative P+R-Maßnahme definiert werden kann. Eine moderne Infrastruktur erhöht nicht nur die Sicherheit, sondern steigert auch den Komfort und die Attraktivität der P+R-Anlagen – Faktoren, die sich unmittelbar positiv auf die Nutzung und Zufriedenheit der Nutzenden auswirken. So sorgt eine durchgehende Beleuchtung, insbesondere in den Nachtstunden, für ein verbessertes Sicherheitsgefühl, während klare Kennzeichnungen und Wegweiser die Orientierung

sowie die Zugänglichkeit erleichtern. Zudem gewährleistet die Umsetzung eines barrierefreien Zugangs sowie die Einrichtung von Behindertenparkplätzen, dass alle Menschen, unabhängig von körperlichen Einschränkungen, die Anlagen problemlos nutzen können. Echtzeitinformationen über die Verfügbarkeit von Parkplätzen und aktuelle ÖPNV-Daten erhöhen die Bequemlichkeit und Planungssicherheit, verbessern die Reiseplanung und verkürzen in Kombination mit gezielten Parkleitstrategien die Suchzeiten nach freien Kapazitäten.

9.2 Erweiterung des herkömmlichen Ausbaubegriffes

Die Standortanalyse hat gezeigt, dass die Flächenverfügbarkeit in Stadtrandlagen mit guter MIV- und ÖPNV-Erschließung und passenden rechtlichen Rahmenbedingungen der größte limitierende Faktor bei der Standortsuche für neue P+R-Anlagen ist. Deshalb wird es notwendig sein, den herkömmlichen Ausbaubegriff zu erweitern und Kooperationen zu forcieren. Dabei öffnet sich im Rahmen von privaten Kooperationen ein Optionsraum, der sowohl kurzfristige Maßnahmen wie das Anmieten von vorhandenen Stellflächen für P+R vorsieht als auch langfristige Maßnahmen wie das Entwickeln neuer kombiniert genutzter Parkanlagen auf Basis städtebaulicher Verträge.

Um eine nachhaltige Verkehrsentslastung zu erreichen und die Effektivität von stadtnahen P+R-Anlagen zu erhöhen, sollten zusätzlich zur Erhöhung der P+R-Kapazitäten auch weitere, sogenannte flankierende Maßnahmen ergriffen werden. Je nach Struktur und Art des Umfeldes einer P+R-Anlage kann es beispielsweise notwendig sein, im Umfeld der Anlage Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung einzuführen oder auszuweiten, um sogenanntes „graues P+R“, also das Umgehen von Parkgebühren auf der P+R-Anlage durch das Abstellen des Fahrzeuges im Umfeld, zu vermeiden.

Um die Nutzung zu optimieren, und Konzepte wie die Kombination aus P+R- und Veranstaltungsparken zu ermöglichen sowie Parkleitstrategien im Rahmen des Verkehrsmanagements umzusetzen, wird es außerdem notwendig sein, das P+R-Angebot zu digitalisieren. Über entsprechende Detektion sollten Echtzeitinformationen über verfügbare Parkplätze und die Auslastung der Anlagen erhoben und an die Integrierte Gesamtverkehrsleitzentrale übermittelt zur Verfügung gestellt werden. Damit einhergehen sollte das konsequente Umsetzen digitaler Parkleitstrategien, wie sie aktuell im Projekt „Paul – Parken und Leiten“² der Stadt Frankfurt am Main verfolgt werden. Im Zusammenspiel mit dem zukünftigen innerstädtischen Verkehrsleitsystem (VLIS) schafft die Digitalisierung der P+R-Anlagen neue Möglichkeiten, Parksuchverkehre umfassend und stadtweit zu lenken.

² Ziel des Projektes Paul (Parken und Leiten) ist es, durch in Echtzeit erhobene Daten (unter anderem die Auslastung von P+R-Anlagen, Radverkehrsanlagen, Sharing-Angeboten) Parkleitstrategien zu entwickeln und dynamische Verkehrsinformationen bereitzustellen, um die vorhandene Infrastruktur durch intelligente Lenkungsmaßnahmen optimal zu nutzen.

9.3 Zukunftsfähige Planung von P+R-Anlagen

Neben der Problematik der Flächenverfügbarkeit ergibt sich häufig ein Zielkonflikt zwischen dem Ausbau von P+R-Kapazitäten und den Ideen zur städtebaulichen Aufwertung der Stadtquartiere. Um die urbane Flächennutzung zu optimieren, ist es deshalb wichtig bei der Planung sogenannte Mixed-Use-Konzepte umzusetzen. Dabei werden keine Bauwerke mit exklusiver Parknutzung gebaut, sondern verschiedene Nutzungen miteinander kombiniert. Nur so ist es möglich, beim Bau neuer P+R-Anlagen auf dem Stadtgebiet durch städtebaulich integrierte Planungen auch die Bedürfnisse der Anwohnenden zu berücksichtigen. Internationale Beispiele wie das Parking House Lüders in Kopenhagen verdeutlichen das Potenzial gemischter Nutzungskonzepte. Sie können von der Integration von Wohnnutzungen, Sport- und Freizeitanlagen, über sozial genutzte Flächen bis hin zu Gewerbe und Einzelhandel gedacht werden. Dieser Ansatz wird im P+R-Konzept unter anderem für den Standort Kalbach beschrieben, ist aber auch auf andere Untersuchungsgebiete übertragbar. Darüber hinaus sollte der multimodale Ansatz, der bei konventionellem P+R eindimensional zwischen dem Pkw und dem ÖPNV gedacht wird, durch B+R-Module und Mobilitätsstationen erweitert werden. So können ganzheitliche Mobilitätshubs entstehen, die nicht nur den Pendlerinnen und Pendler aus den Nachbarkommunen, sondern auch den Anwohnenden der Quartiere einen Mehrwert bieten.

Neben den Effekten der Mixed-Use-Konzepte für die Nutzenden und Anwohnenden lassen sich auch ökologische, technische und energetische Synergien erzielen. So ist beim Bau neuer Parkanlagen das Potenzial der Fassaden- und Dachfläche zur Stromerzeugung durch Photovoltaik zu berücksichtigen. Auch tiefgreifende Konzepte wie die Integration von Energiezentralen in eine Parkanlage sind

denkbar (vgl. hybrides Parkhaus im Quartier Neckarpark [14], Stuttgart). Die Kombination von Parkanlagen mit technischer Infrastruktur wird in Frankfurt bereits am Standort Römerhof durch das Errichten der P+R-Anlage über der U-Bahnwendeanlage diskutiert. Durch die Begrünung von Dächern und Fassaden können mehrstöckige Parkanlagen dazu beitragen, das lokale Mikroklima positiv zu beeinflussen und einen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas leisten.

Bei der Planung von Infrastrukturvorhaben ist es zudem entscheidend, die Anpassungsfähigkeit der Systeme an sich verändernde Anforderungen zu berücksichtigen. Neben wirtschaftlichen und ökologischen Aspekten sollte auch die Widerstandsfähigkeit gegenüber zukünftigen Veränderungen und Herausforderungen im Fokus stehen. Im Kontext von P+R-Anlagen ist dies besonders relevant, da künftig mit Nachfrageschwankungen zu rechnen ist.

Die Überlegungen zum P+R-Konzept erfolgen im Rahmen der Mobilitätswende. Frankfurt befindet sich derzeit in einer transformativen Phase, in der Maßnahmen wie der Ausbau des Radnetzes und des öffentlichen Nahverkehrs umgesetzt werden, um den Umweltverbund zu stärken. P+R-Anlagen können dabei als Übergangslösung dienen, um den Umstieg von individuellen Verkehrsmitteln auf effizientere Mobilitätslösungen zu erleichtern. Bei der Planung neuer Parkanlagen sollten Nachfrageschwankungen vorausschauend berücksichtigt werden. Durch innovative Bautechnologien und flexible Tragkonstruktionen kann die Möglichkeit einer späteren Umnutzung integriert werden. So lässt sich beispielsweise durch die Wahl einer flexiblen Tragkonstruktion die spätere Umnutzung von Parkflächen zu Wohn- oder Gewerbenutzung erleichtern.

9.4 Wirtschaftlichkeit

Um Infrastrukturmaßnahmen mit den skizzierten Anforderungen umsetzen zu können, sind Kommunen auf die Förderung der Projekte angewiesen. Im Zuge der Recherche wurden relevante und aktuell gültige Förderkulissen für P+R-Anlagen sowie für B+R und ergänzende Angebote und Maßnahmen ermittelt. Dazu zählt die Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsförderungsgesetz (MobFöG HE) und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). In beiden Fällen gilt der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit als Fördervoraussetzung. Inwiefern integrierte P+R-Anlagen, deren Nutzungsmöglichkeiten über die singuläre P+R-Nutzung hinausgehen, förderfähig sind, ist mit dem Fördermittegeber im weiteren Verlauf zu klären.

Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass Maßnahmen zur Vermeidung von Fehlnutzung geförderter P+R-Anlagen ergriffen werden. Bisher ist in Frankfurt von allen öffentlichen Anlagen nur die P+R-Anlage an der Borsigallee bewirtschaftet. Beim Neu- und Ausbau wird die Bewirtschaftung ebenfalls notwendig sein, um die Förderkriterien zu erfüllen und neue Angebote im Zielgebiet sinnvoll in das regionale Gefüge der P+R-Angebote einzugliedern. Die Einführung von Bewirtschaftungsmaßnahmen kann sich auch im Bestand als wirkungsvolle Maßnahme erweisen, um die zur Verfügung stehende Stellplatzkapazität durch das Eindämmen der Fehlnutzung zu erhöhen.

9.5 Weiterentwicklung des regionalen P+R-Angebotes

Der Ausbau von P+R in Großraum Frankfurt am Main ist notwendig, um drängende Probleme im innerstädtischen Bereich adressieren zu können und lokale Emissionen zu reduzieren. Konzeptionell wurden auf städtischer Ebene im vorliegenden Konzept und regional im Maßnahmenplan P+R des RMV Handlungsbedarfe festgestellt. Der Ausbau des P+R-Angebots in Frankfurt kann nur als ein Baustein eines Maßnahmenbündels betrachtet werden, das auch den Ausbau der regionalen Kapazitäten fokussiert. Um den Pendlerinnen und Pendler den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu erleichtern, ist daher ein integriertes Konzept erforderlich, das sowohl den Ausbau zentraler als auch dezentraler P+R-Anlagen berücksichtigt. Der Bau regionaler P+R-Anlagen trägt zur Verringerung des innerstädtischen Verkehrsaufkommens bei, was einerseits die lokalen Emissionen reduziert und andererseits Kapazitäten schafft, die für die Ver- und Entsorgung der Stadt dringend benötigt werden.

Folglich ist eine Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen Kommunen, Verkehrsverbünden und staatlichen Stellen notwendig, um gemeinsame Planungs- und Finan-

zierungsstrategien zu entwickeln. Ein Beispiel hierfür ist das dreijährige Sonderprogramm des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR), das Städten und Kreisen unter bestimmten Voraussetzungen eine 100-prozentige Förderung aus Landesmitteln für den Bau neuer P+R-Anlagen geboten hat, um in wirtschaftlich schwierigen Zeiten die Verkehrswende voranzutreiben [15].

Neben finanziellen Aspekten erweist sich häufig auch der Personalmangel in der Verwaltung als Hemmnis bei der Umsetzung kommunaler Projekte. In diesem Zusammenhang unterstützt der Rhein-Main-Verkehrsverbund die Kommunen im Zusammenhang mit der Planung von Bahnhofsumfeldmaßnahmen einschließlich P+R und hat die Möglichkeit Planungsleistungen sowie investive Kleinmaßnahmen zu fördern.

Die Schaffung und der Ausbau solcher Anreize und kooperativer Ansätze ist entscheidend, um den Ausbau von P+R effektiv voranzutreiben und somit den Übergang zu klimafreundlichen Mobilitätsformen zu fördern.

10 Fazit

Im vorliegenden P+R-Konzept wurden Maßnahmen identifiziert, die die P+R-Kapazität für die Stadt Frankfurt am Main sowohl mittel- bis langfristig als auch kurzfristig erhöhen können (Abbildung 28).

Mit dem Ausbau der beiden Standorte der Priorität A, Römerhof und Borsigallee, können dabei die beiden größten

Pendlerströme aus der Region nach Frankfurt am Main abgedeckt werden. Durch ihre attraktive Lage werden sie sich auf die Reduzierung des lokalen und regionalen MIV auswirken können, damit die Nutzung des ÖPNV für den Weg ins Frankfurter Stadtzentrum verstärken und somit einen Beitrag zur Verbesserung der angespannten Verkehrs- und Parksituation leisten können.

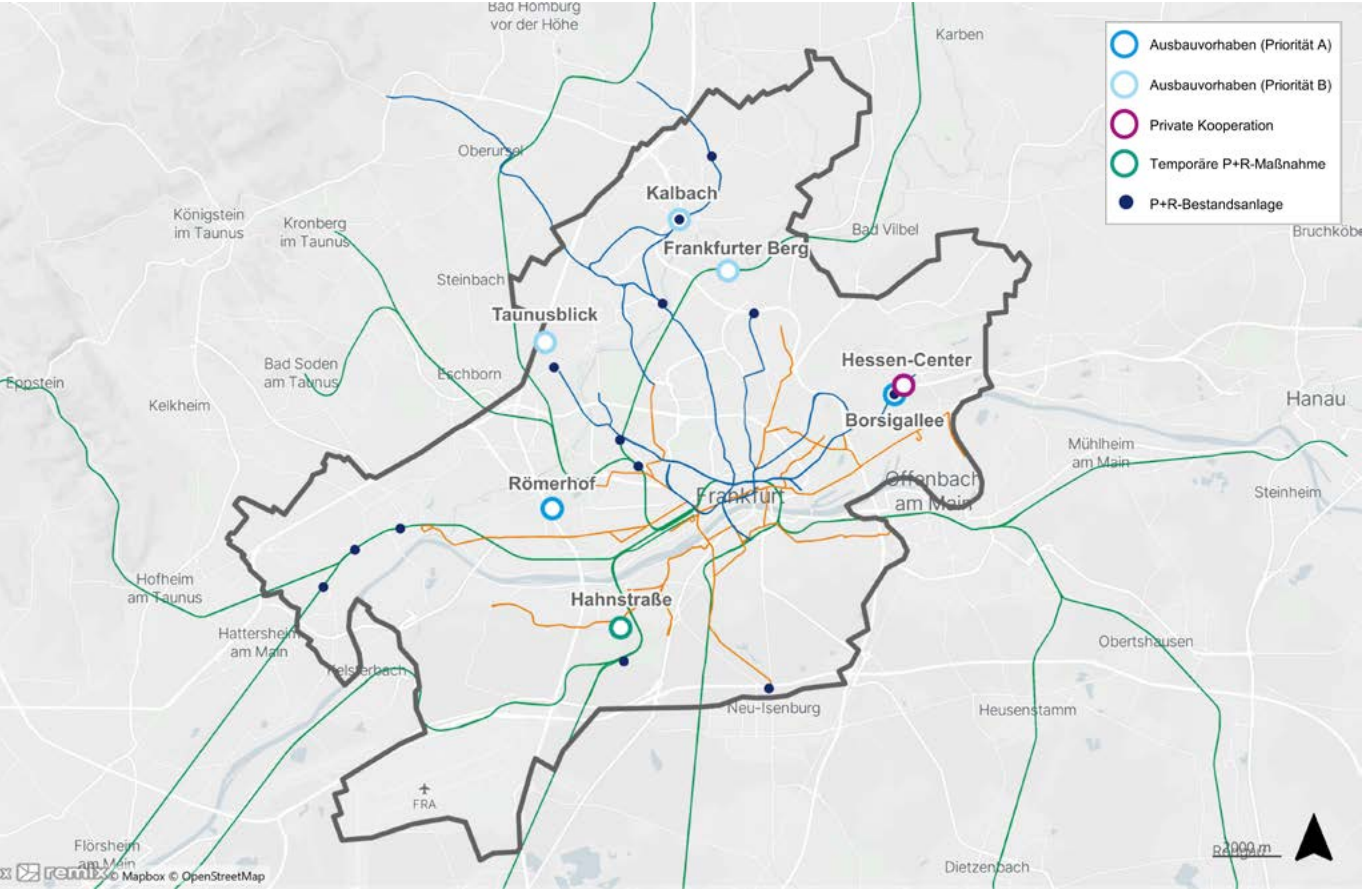


Abbildung 28: Übersicht finaler P+R-Maßnahmen, Grafik: traffiQ

Die P+R-Kooperation mit dem Hessen-Center kann als erster Erfolg im Rahmen des Konzeptes gewertet werden. Am 01.03.2025 startete die Kooperation, bei der Pendelnde zunächst für ein halbes Jahr zusätzlich Stellplätze auf dem Gelände des Hessen-Centers nutzen können. Durch die Verlängerung der Kooperation kann die P+R-Kapazität am Standort Borsigallee als Übergangslösung bis zum Neubau der Anlage erhöht werden.

Die Prüfung der Realisierungsmöglichkeit einer P+R-Anlage am Standort Römerhof wurde durch die Stadtverordnetenversammlung am 13.06.2024 (Beschluss § 4882) im Rahmen der Vorplanungsvorlage zur U5-Verlängerung Römerhof beschlossen. Sie wird im Weiteren federführend durch die SBEV durchgeführt.

Bei erfolgreicher Realisierung der Standorte Borsigallee und Römerhof wird es möglich sein, rund 1.200 zusätzliche P+R-Stellplätze auf Frankfurter Stadtgebiet zur Verfügung zu stellen. Dafür sind neben den beschriebenen Detailuntersuchungen auch die finanziellen Voraussetzungen zu klären.

Für die Standorte der Priorität B sind tiefgreifende vorbereitende Untersuchungen und fachliche Abstimmungen notwendig, um die planungs- und naturschutzrechtliche Machbarkeit der Standorte für P+R zu bewerten. Der Aus- und Neubau der Standorte Taunusblick, Kalbach und Frankfurter Berg würde die P+R-Kapazität um weitere 836 Stellplätze, auf in Summe 2.000 zusätzliche Stellplätze erhöhen.

Durch die beschriebene Kombination aus P+R und Veranstaltungsparken soll es künftig möglich sein, Infrastrukturmaßnahmen flächeneffizient zu bündeln. Die notwendigen Voraussetzungen sind dabei im weiteren Prozess zwischen den Stakeholdern abzustimmen. Die Realisierung ist dabei abhängig vom Zeitplan der Multifunktionsarena. Eine Stellplatzserhöhung würde folglich ebenfalls langfristig erfolgen.

Es wird deutlich, dass größere Infrastrukturmaßnahmen keinen kurzfristigen Beitrag zur Entlastung der angespannten Situation auf den P+R-Anlagen leisten können, weshalb der

Fokus in der Übergangsphase auch auf die Ausweitung der privaten P+R-Kooperationen gelegt werden sollte. Durch diese minimalinvasiven Maßnahmen kann die Kapazität kurzfristig und lokal erhöht werden. Hinzu kommt das Potenzial durch das Implementieren temporärer P+R-Anlagen, wie an der Hahnstraße in Niederrad.

Alle hier beschriebenen und weiteren P+R-Maßnahmen sollen sich als integrierter Bestandteil in das regionale P+R-Konzept einfügen und dieses sinnvoll ergänzen. Ziel ist es weiterhin, den ÖPNV auf den Hauptachsen zu stärken und die Konkurrenzierung der SPNV-Zubringerangebote zu vermeiden. Die Verstetigung des Deutschlandtickets leistet hierzu einen wichtigen Beitrag, da der Anreiz eines günstigeren ÖPNV-Tarifs im Frankfurter Tarifgebiet (Zone 50) entfällt. Damit einher geht der Fokus auf die Nutzung und den Ausbau regionaler P+R-Anlagen. Auf diese Weise sollen die Verkehrssysteme gleichmäßiger ausgelastet und nachteilige Wirkungen vermieden werden. Der Ausbau der P+R-Kapazitäten ist deshalb an das klare verkehrspolitische Ziel gebunden, den Umweltverbund zu stärken. Die Stellplatzserhöhungen im Stadtgebiet sollen dabei nicht als weitere Subventionierung des Autoverkehrs dienen, sondern als Übergangslösung zum Umstieg auf ein attraktives und leistungsfähiges ÖPNV-System.

Quellenverzeichnis

[1] Arbeitskreis Park & Ride regional (2009): P+R Anlagen Planen, Bauen und Betreiben, Ein Praxis-Leitfaden der In-zell-Initiative, https://www.mvv-muenchen.de/fileadmin/me-diapool/07-Ueber_den_MVV/02-Dokumente/pr_leitfaden.pdf, S. 8–9, abgerufen am 20.03.2025.

[2] Umweltbundesamt (2018): Vertiefende Analyse der Vor- und Nachteile von P+R. Teilbericht, Texte 214/2020 S. 12–19f.

[3] Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2024): Zahl der Pendlerinnen und Pendler gestiegen, BBSR - Presse, <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/presse/presseinformationen/2024/pendeln-2023.html>, abgerufen am 20.03.2025.

[4] Rhein-Main-Verkehrsverbund (2016): Maßnahmenplan Park+Ride, [https://www.rmv.de/c/fileadmin/docu-ments/PDFs/_RMV_DE/Der_RMV/Aufgaben_der_RMV_GmbH/Massnahmenplan_PuR.pdf](https://www.rmv.de/c/fileadmin/documents/PDFs/_RMV_DE/Der_RMV/Aufgaben_der_RMV_GmbH/Massnahmenplan_PuR.pdf) (S. 7), abgerufen am 20.03.2025.

[5] Regionalverband FrankfurtRheinMain (2007): Regionaler Flächennutzungsplan 2010.

[6] Stadt Frankfurt am Main, Dezernat XII (2023): Masterplan Mobilität der Stadt Frankfurt am Main, <https://frankfurt.de/themen/verkehr/verkehrsplanung/masterplan-mobilitaet>, abgerufen am 20.03.2025.

[7] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2019): Leitfaden Bike+Ride, Für eine erfolgreiche Verknüpfung von öffentlichem Verkehr und Fahrrad, S. 7–8.

[8] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016): Bundesverkehrswegeplan 2030.

[9] Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (2021): Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main, Maßnahmenplan Park+Ride, https://www.rmv.de/c/fileadmin/documents/PDFs/_RMV_DE/Der_RMV/Aufgaben_der_RMV_GmbH/Massnahmenplan_PuR.pdf, S. 2, abgerufen am 20.03.2025.

[10] VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (2023): Leitfaden Parken am Bahnhof: Errichtung von Bike+Ride- / Park+Ride-Anlagen im Land Brandenburg, [https://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumen-te/Kompetenzstelle_Bahnhof/2023-0417_VBB_B_R_P_R_Leitfaden_web220dpi.pdf](https://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumente/Kompetenzstelle_Bahnhof/2023-0417_VBB_B_R_P_R_Leitfaden_web220dpi.pdf), S. 8, abgerufen am 20.03.2025.

[11] Islam, Shahi Taphsir; Liu, Zhiyuan; Sarvi, Majid Sarvi; Zhu, Ting (2015): Exploring the Mode Change Behavior of Park-and-Ride Users. Mathematical Problems in Engineering, Vol. 2015, S. 1–8.

[12] Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (2001): Leitfaden zur Bedarfsermittlung und Planung von P+R- / B+R –Anlagen, Heft 46, S. 47.

[13] JAJA Architects (2014-2016): Parking House + Konditaget Lüders, <https://jaja.archi/project/konditaget-luders/>, abgerufen am 20.03.2025.

[14] Landeshauptstadt Stuttgart (2025): Neubau Parkhaus mit Energiezentrale im Neckarpark, <https://www.stuttgart.de/leben/bauen/bauprojekte/neubau-parkhaus-mit-energiezentrale-im-neckarpark.php>, abgerufen am 20.03.2025.

[15] Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (2020): Park+Ride: Wir investieren, damit Sie umsteigen!, [https://www.vrr.de/de/aktuelles/ magazin/park-ride-foerderung-fuer-kommunen-und-verkehrsunternehmen/](https://www.vrr.de/de/aktuelles/magazin/park-ride-foerderung-fuer-kommunen-und-verkehrsunternehmen/), abgerufen am 20.03.2025.

Rechtsquellenverzeichnis

BauGB: Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394) geändert worden ist.

BNatSch: Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), das zuletzt durch Artikel 48 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323) geändert worden ist.

FStrG: Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist.

Impressum

Autoren/Auftragnehmer:

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH und
Ramboll Deutschland GmbH

Im Auftrag:

Mobilitätsdezernat der Stadt Frankfurt am Main

In Kooperation mit:

Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)

Mitarbeit:

Amt für Straßenbau und Erschließung
Grünflächenamt
ivm – Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain
Regionalverband Frankfurt am Main
Stadtplanungsamt der Stadt Frankfurt am Main
Straßenverkehrsamt der Stadt Frankfurt am Main
Umweltamt der Stadt Frankfurt am Main

Redaktion:

Nora Geis, Ina Meier, Laura Moller und Tobias Schreiber

Umsetzung:

Hauptsache Kommunikation GmbH
www.hauptsache-kommunikation.de

Druck:

saxoprint.de

© Stadt Frankfurt am Main/traffiQ, 25.09.2025

