Schweizer Straße

Information des Ortsbeirats 5 am 22.06.2021

NR 895/ 2019; § 4424/ 2019;
Teilprojekt 110 (113), „Sichere Radwege final“

Amt für Straßenbau & Erschließung

Straßenverkehrsamt
Ihr Partner für Verkehrssicherheit

Stadtplanungsamt Frankfurt am Main

Inhalt:

1. Aufgabenstellung
2. Historie
3. Ausgangssituation/ Bestandsanalyse
4. Wettbewerb DAM (Fahr Rad!)
5. Ziele/ Anforderungen
6. Umgestaltungsoptionen
7. Arbeitsschritte
8. Machbarkeitsstudie (Konzept)
9. Visualisierung
10. Verkehrliche Auswirkungen
11. Nächste Schritte

Aufgabenstellung

Aufgabe:

NR 895/ 2019; § 4424/ 2019; Teilprojekt 120„Sichere Radwege final“,

Schweizer Straße

„Aufgrund der komplexen Gegebenheiten und dem beengten Straßenquerschnitt soll für die Schweizer Straße ein ***städtebaulicher Wettbewerb im Jahre 2020*** *ausgelobt werden.*
Ziel ist es, eine ***städtebaulich attraktive Lösung*** *zu finden, die die unterschiedlichsten Nutzungsanforderungen betrachtet und hierbei vor allem die* ***Situation für den Radverkehr*** *und die* ***Aufenthaltsqualität*** *für alle Menschen* ***deutlich verbessert****. Dabei wird auch eine* ***Ausweisung als Fahrradstraße*** *im Abschnitt zwischen Gartenstraße und Hedderichstraße untersucht.“*

Historie (1910)

Historie

© Institut für Stadtgeschichte

Historie (1976)

© Institut für Stadtgeschichte

Historie (1977)

© Institut für Stadtgeschichte

Historie (1987)

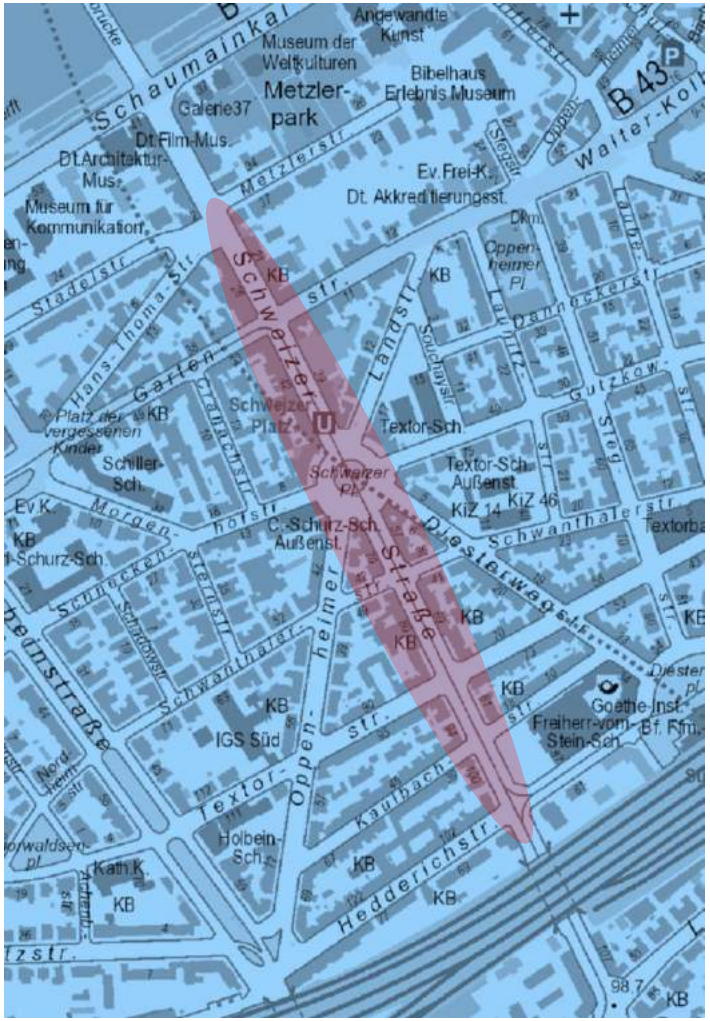
Historie (1996)

© Institut für Stadtgeschichte

Ausgangssituation/ Bestandsanalyse

Lage/ Netzfunktion:

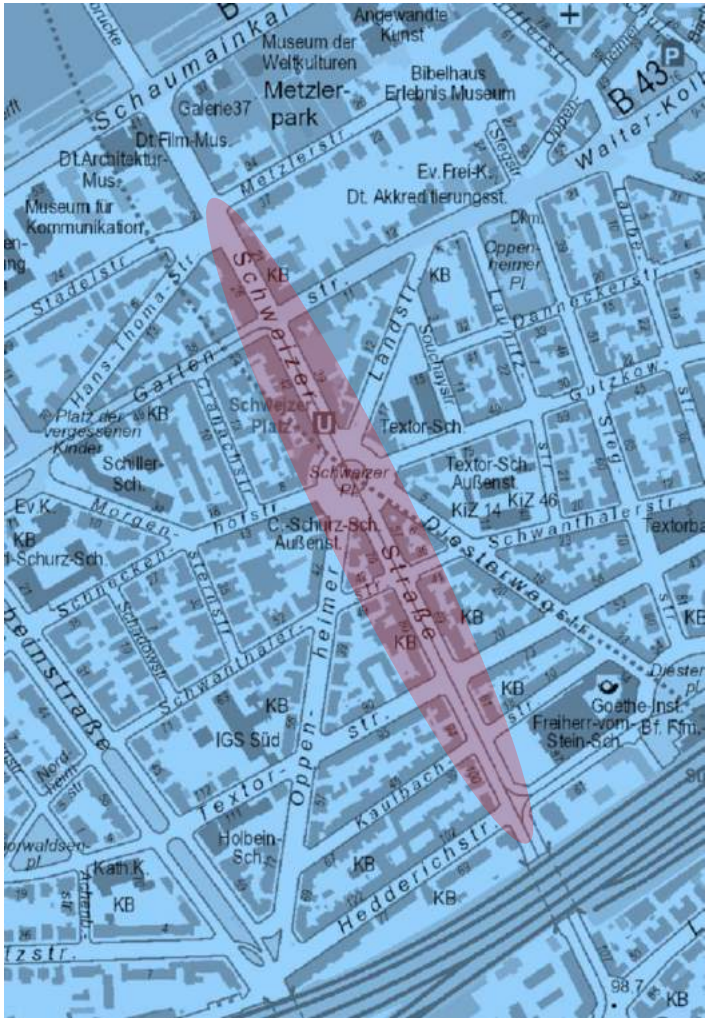
- Verlauf durch Sachsenhausen-Nord zwischen Schaumainkai/ Untermainbrücke und Mörfelder Landstraße in Nordwest-/ Südostrichtung
- Länge ca. 1050 m (700 m zwischen KP Hans-Thoma- und Hedderichstraße)
- Grundnetzstraße, „Stadtteilverbindungsstraße“ im GVP, keine Klassifizierung (Gemeindestraße)
- Dichte Aufeinanderfolge signalisierter und unsignalisierter Knotenpunkte (7 Kreuzungen, 2 Einmündungen, 1 „Kreisverkehr“, teilsignalisiert“).



Ausgangssituation/ Bestandsanalyse

Straßenräumliche Situation:

- Stadtteil-/ Versorgungszentrum
- Überwiegend 4 – 5 geschossige Blockrandbebauung
- Hochwertige Wohnlage, Einzelhandel, Ladenhandwerk, sonstige Dienstleistungen, Gastronomie in den Erdgeschossen
- Alleecharakter durch zahlreiche, überwiegend erhaltenswerte Baumstandorte
- Ergänzende Begrünung durch Pflanzkübel
- Sondernutzungen in den Seitenräumen (v. a. Außengastronomie)



Ausgangssituation/ Bestandsanalyse

ÖPNV:
Straßenbahn:

- Haltestelle „Schweizer-/ Gartenstraße“, nicht barrierefrei
- Haltestelle „Schwanthaler Straße“, nicht barrierefrei
- Linien 15 und 16:
  max. 12 Fahrten pro Stunde und Richtung zwischen 6 und 19 Uhr
- Linie 19: 4 Fahrten/Tag (beide Richtungen zusammen)

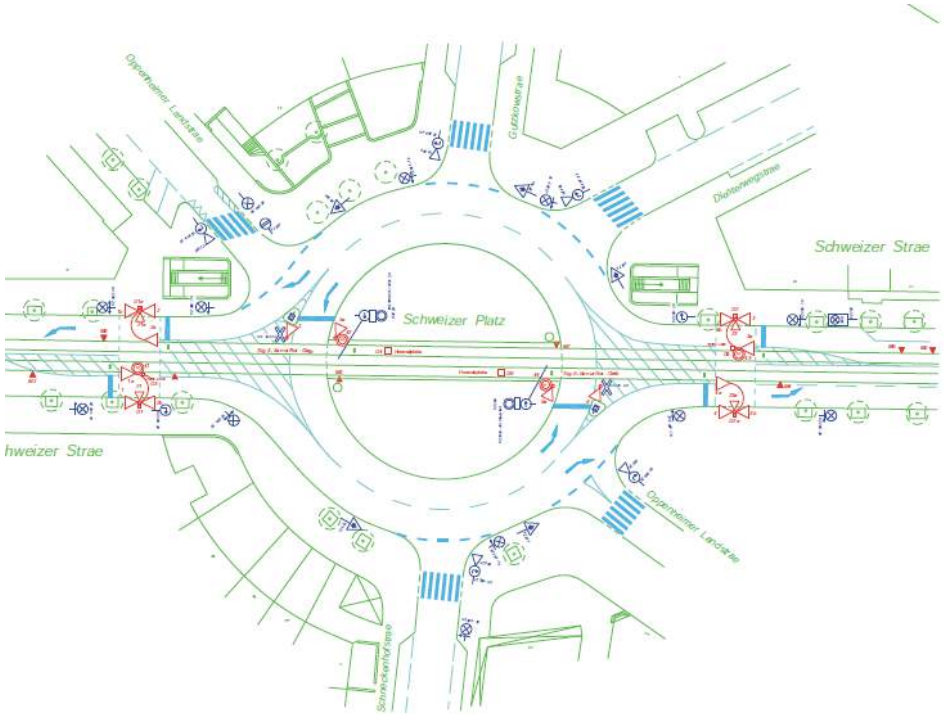
U-Bahn:

- Haltestelle „Schweizer Platz“, barrierefrei
- Linien U1, U2, U3, U8:
  max. 24 Fahrten pro Stunde und Richtung zwischen 7 und 9 Uhr sowie zwischen 16 und 20 Uhr

Ausgangssituation/ Bestandsanalyse

Schweizer Platz

- Kreisverkehr mit zweistreifigem Kreisring, Fahrstreifentrennung durch „Klemmfixe“



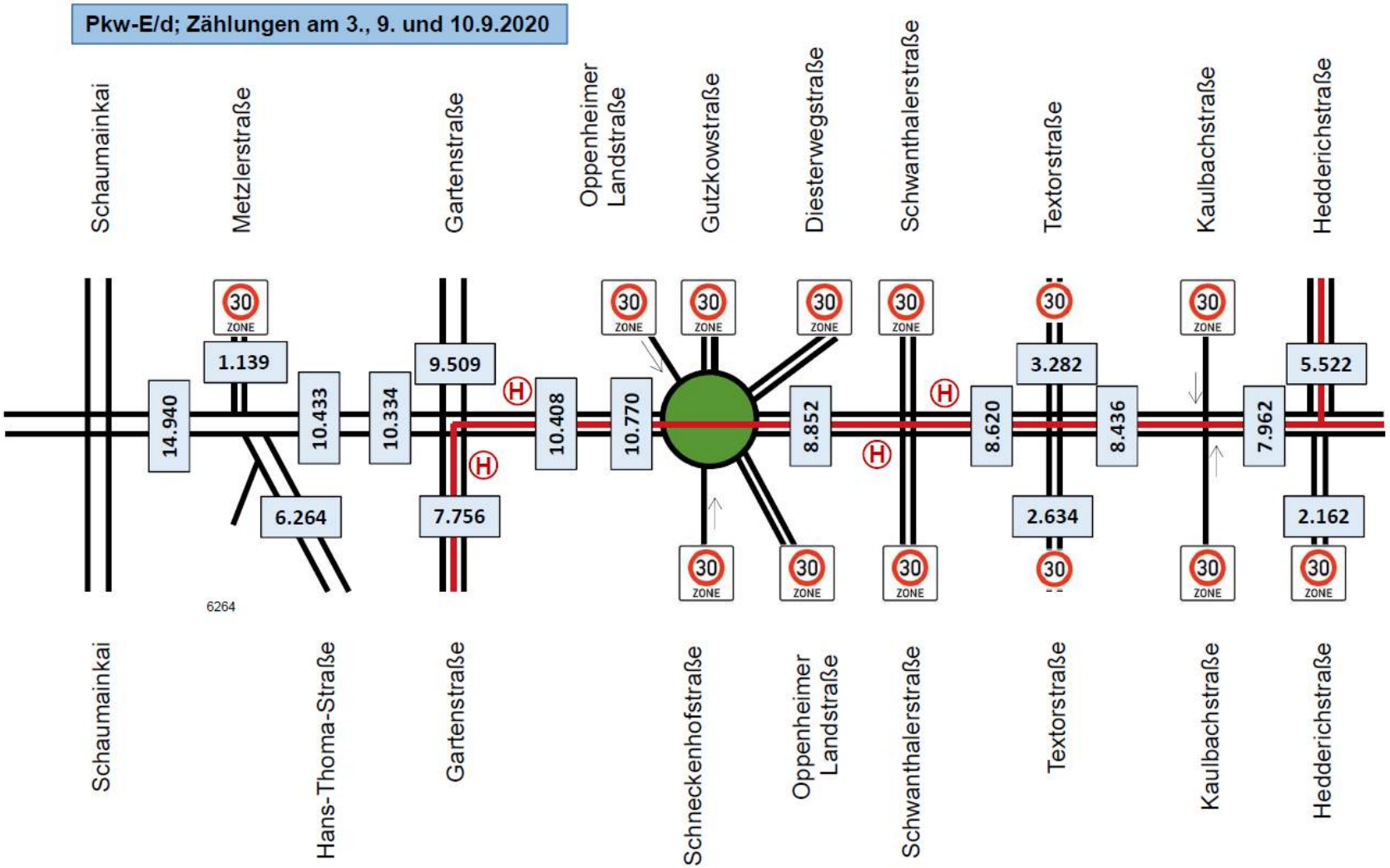
- Signalgeregelte Überwege über die Schweizer Straße, Signalisierung der Staßenbahnquerung im Kreisring
- Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) in den Nebenstraßenanbindungen
- Konfliktpotenzial Kfz/ Strab in den Ausfahrten (Überleitungen auf die Straßenbahngleise)

Ausgangssitation/ Bestandsanalyse

Rad- und Fußverkehr:

- Radverkehrsführung im Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Flankierende Maßnahmen (Radfahrstreifen-/ Schutzstreifenteilstücke) nur bruchstückhaft
- Erhebliche Gefährdung des Radverkehrs durch Straßenbahnschienen, Fahren im „Dooring“-Bereich parkender Fahrzeuge, Andienung und fließenden Kfz-Verkehr
- Abbiegebeziehungen an Knotenpunkten ungeregelt

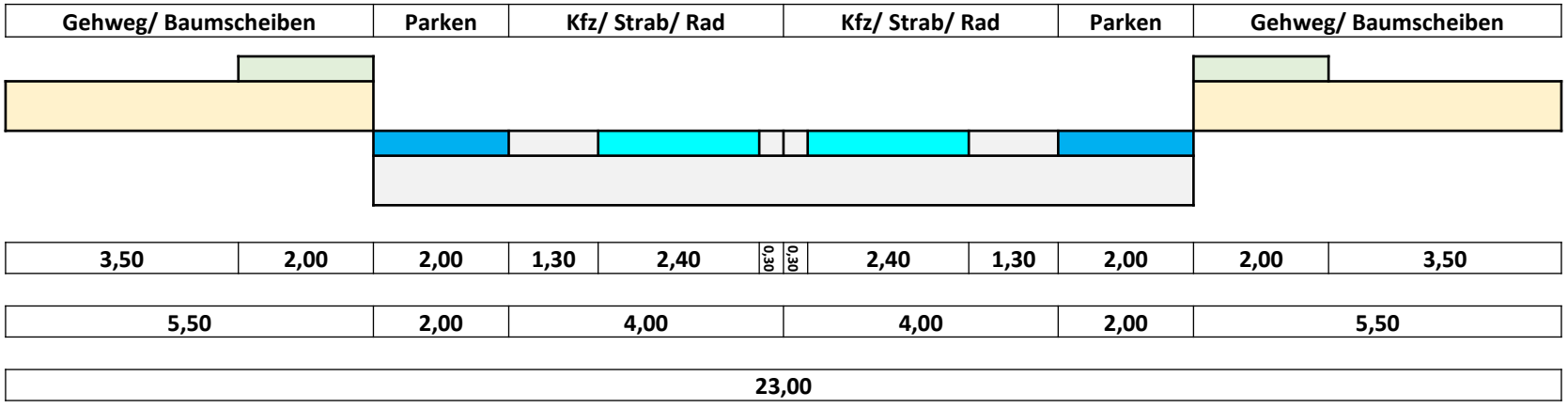
Bestandsanalyse „Verkehr“ - Systemplan



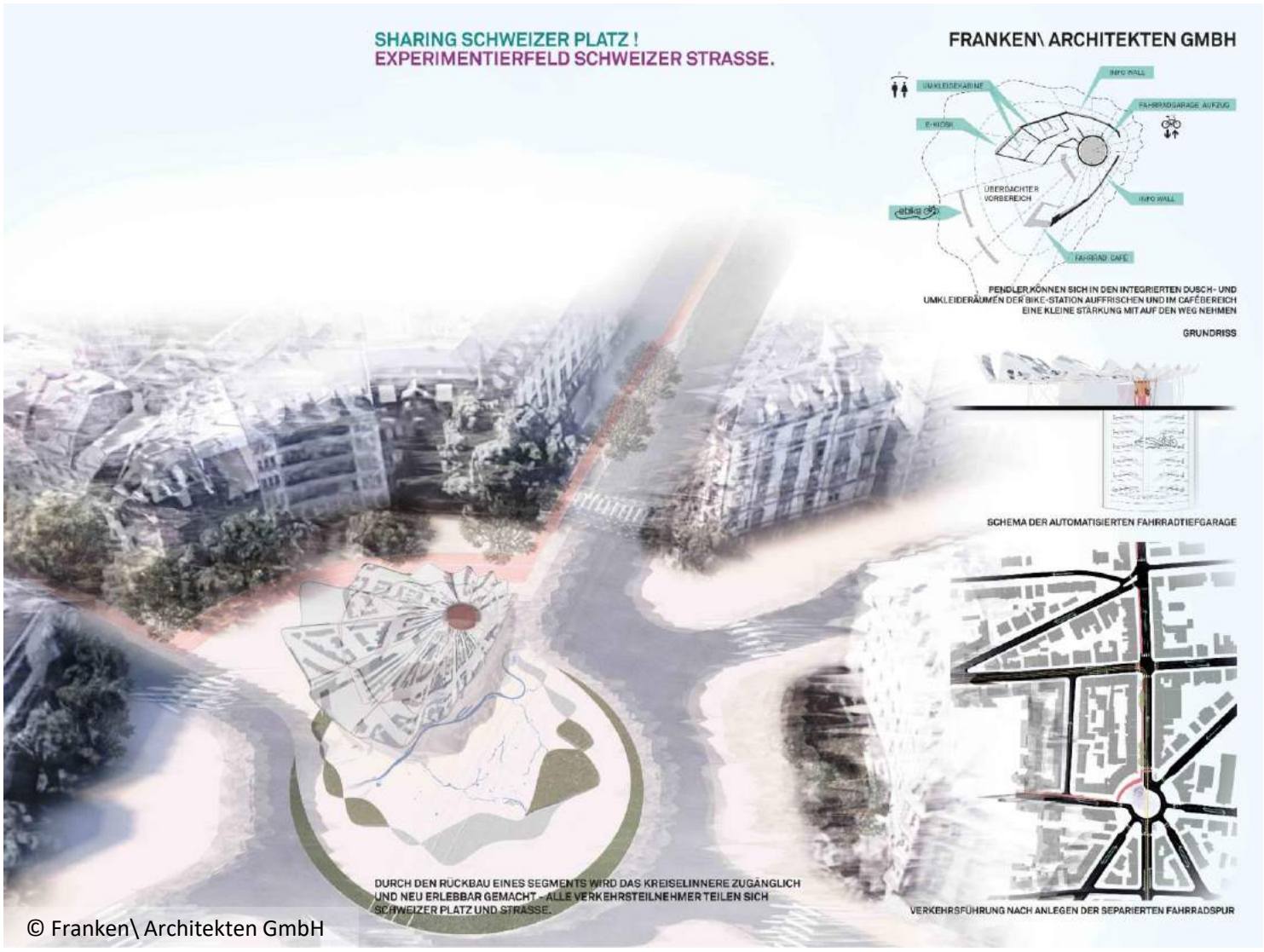
Ausgangssituation/ Bestandsanalyse

Charakteristischer Querschnitt (Bestand):

- Annähernd durchgängige, symmetrische Querschnittsaufteilung
- Jeweils 1 Richtungsfahrstreifen
- Parken/ Andienung beidseitig am Fahrbahnrand
- Radverkehrsführung im Mischverkehr auf der Fahrbahn ohne Sicherheitstrennstreifen
- Straßenbahn im Mischverkehr
- Baumbeete in den Seitenräumen

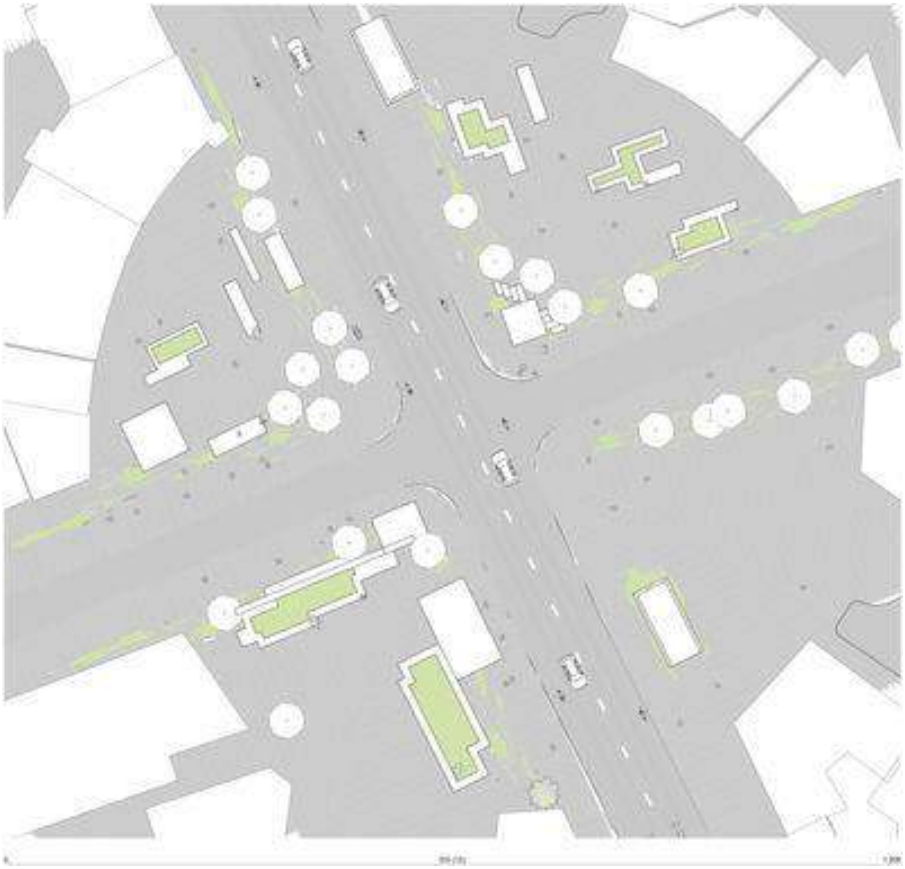


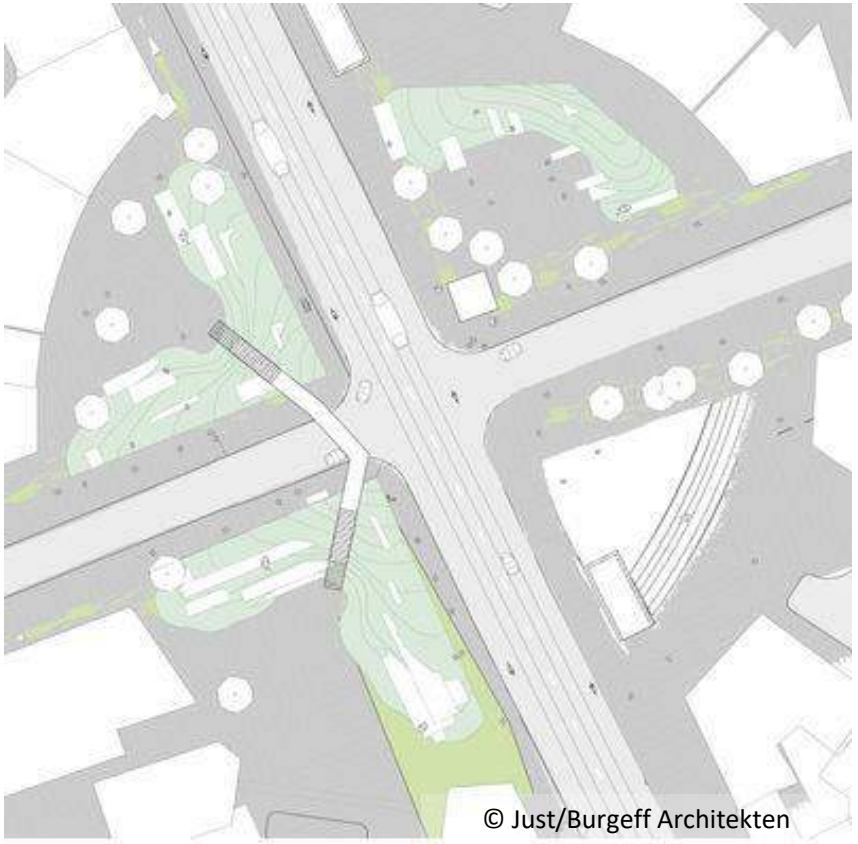
Wettbewerb DAM



© Franken\ Architekten GmbH

Wettbewerb DAM

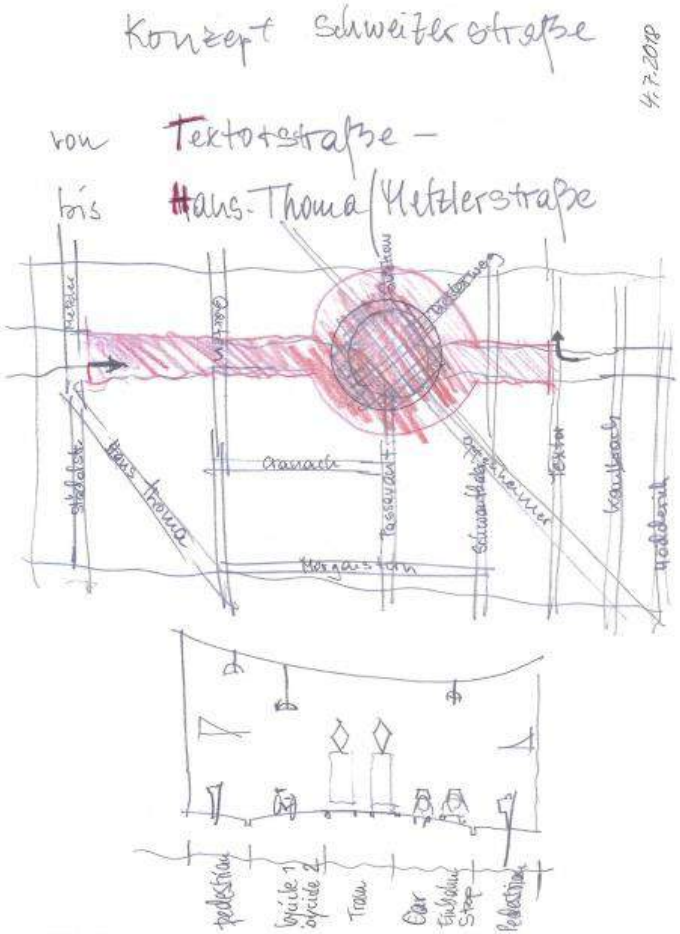




© Just/Burgeff Architekten

Wettbewerb DAM

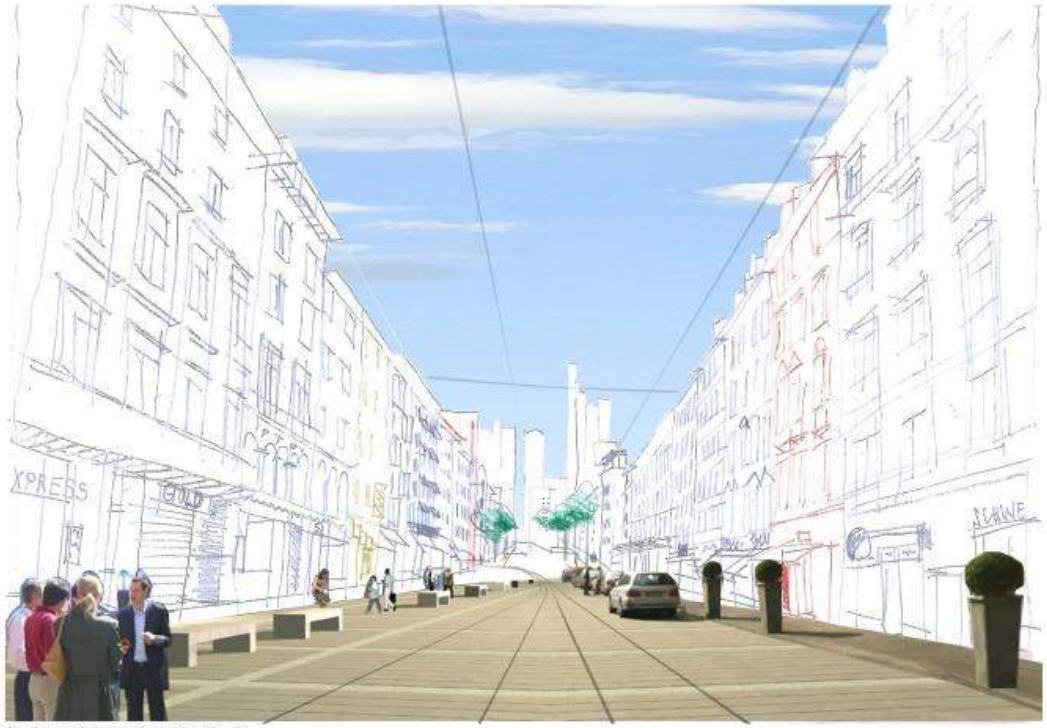
Wettbewerb DAM



© Landes & Partner

Wettbewerb DAM

Experimentierfeld
Schweizer Straße



Straßenprofil für die Schweizer Straße

Um was es geht bei einer schönen Straße...

...Belag

...Grün

...Möbel

...Verkehr
1. Mensch
2. Fahrrad
3. Trambahn
4. Auto

...Zone bis 7.00 m

...Beleuchtung

So schön können Straßen sein

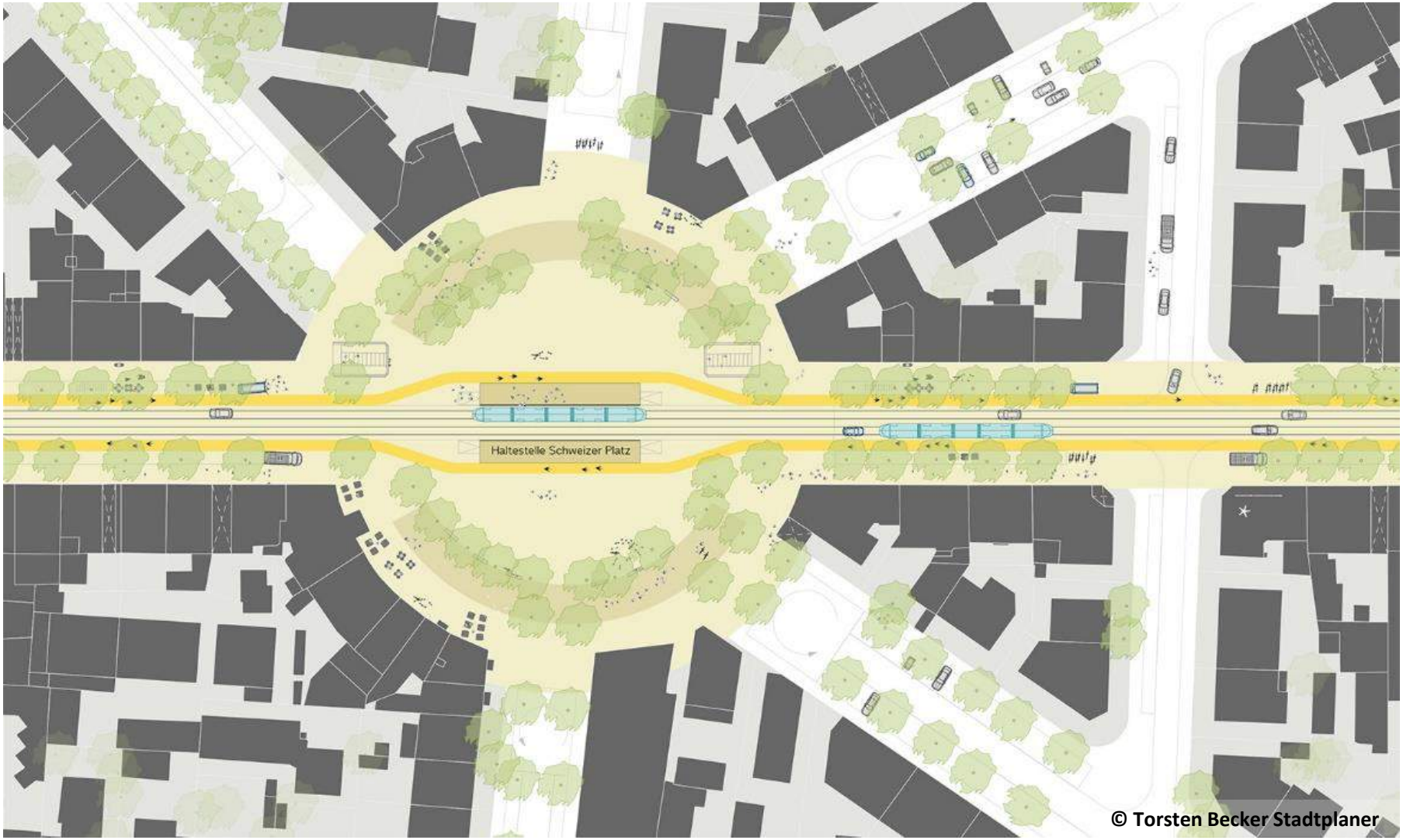
So schön können Möbel sein

© Landes & Partner

Wettbewerb DAM

© Wentz & Co Gmbh

Wettbewerb DAM



Ziele/ Anforderungen

- Integration einer regelwerkskonformen **Radverkehrsführung** unter Berücksichtigung des „Radentscheid-Beschlusses“ § 4424/ 2019 zum fraktionsübergreifenden Antrag NR 895/ 2019

  Auszug:
  …“*Ziel ist es, eine städtebaulich attraktive Lösung zu finden, die die unterschiedlichsten Nutzungsanforderungen betrachtet und hierbei vor allem die Situation für den Radverkehr und die Aufenthaltsqualität für alle Menschen deutlich verbessert.“…*

- Angemessene Berücksichtigung des **ruhenden Verkehrs** – vorzugsweise der Flächen für die **Andienung**

- Berücksichtigung erhaltenswerter **Baumstandorte,** soweit möglich – ggf. Neupflanzung/ Nachverdichtung an geeigneten Stellen

- **Erhalt der Straßenbahnlinien**, barrierefreier **Ausbau der Straßenbahnhaltestellen**

- Herstellung der **Barrierefreiheit** an sämtlichen Knotenpunkten

- **Aktivierung von Flächenreserven,** u. a. durch Umgestaltung des Schweizer Platzes

- Verbesserung der **Aufenthaltsqualität** durch **Außenbewirtschaftungsflächen/ Sommergärten** und ausreichende **Gehwegbreiten**.

Umgestaltungsoptionen, Alternative 1

Schweizer Straße

Variante 08/15

Regelmaß 23.00

Gehweg ?
Radfahrstreifen ?
Andienung und Müllfahrzeug
im Gleisbereich oder
auf dem Radfahrstreifen
2. Rettungsweg ungeprüft bzw.
auf dem Radfahrstreifen

Umgestaltungsoptionen, Alternative 1

Alternative 1:

- Fahrbahnquerschnitt mit abschnittsweise baulich gesicherten Radfahrstreifen
- Integration des Parkens in die Flucht der Baumbeete
- Ausbildung von Sondernutzungs- und Aufenthaltsflächen punktuell auf ganzer Seitenraumbreite

Pro:

✓ Bestandsnahe, vergleichsweise zeitnah umsetzbare Lösung
✓ Regelwerkskonforme, sogar „radentscheidgerechte“ Radverkehrsführung; „Dooring“-Problem gelöst.
✓ Sonderlösungen im Haltestellenbereich mit Radwegführungen hinter den Fahrgastwarteflächen entwickelbar
✓ Radverkehrsführung an Knotenpunkten bei richtungstreuer Führung einfacher/ weniger konfliktträchtig

Contra:

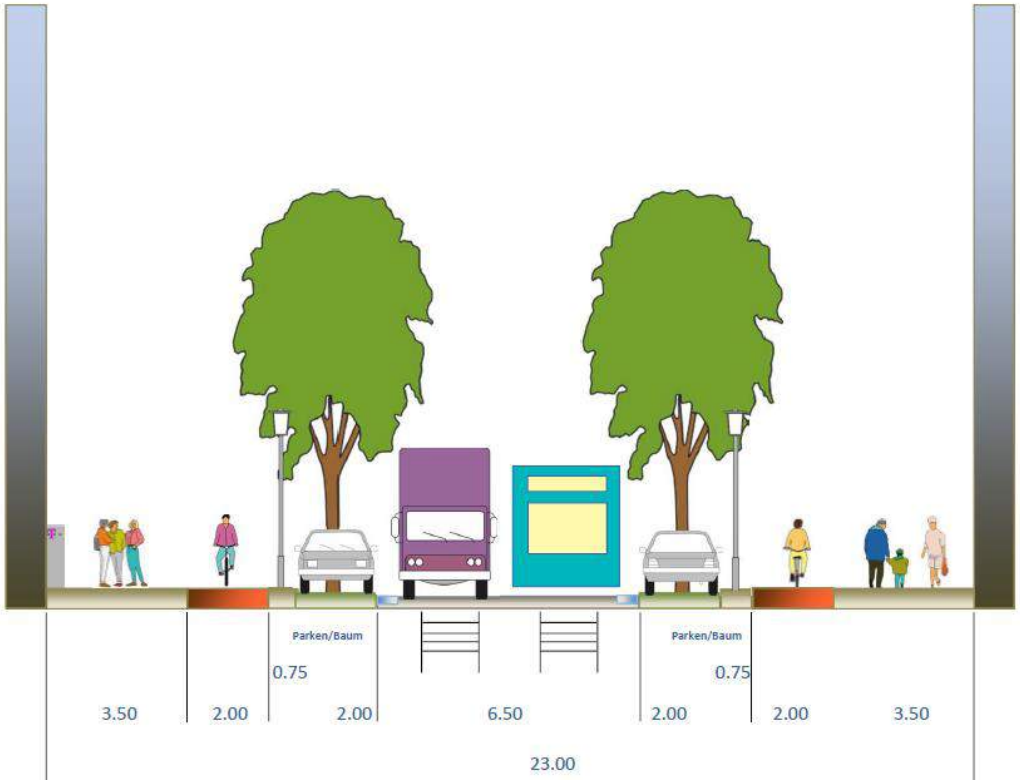
– Bauliche Sicherung der Radfahrstreifen nur in kurzen Abschnitten möglich. Abschnitte mit angrenzendem Parken, Grundstückszufahrten müssen freigehalten werden.
– Missbräuchliche Nutzung der Radfahrstreifen – v. a. durch Andienende und sonstige Kurzzeitparker sehr wahrscheinlich.
– Deutliche Reduzierung der Stellplatzkapazität
– Flächenverlust für Aufenthalt/ Fußgänger*innen in den Seitenräumen durch Integration des Parkens

Umgestaltungsoptionen, Alternative 2

Schweizer Straße

Variante Bäume neu gepflanzt

Regelmaß 23.00



Baumbestand fällen
Gehweg bedingt angemessen
Radweg angemessen
Andienung und Müllfahrzeug
im Gleisbereich
2. Rettungsweg ungeprüft aber
wegen Oberleitung problematisch

Umgestaltungsoptionen, Alternative 2

Alternative 2:

- Fahrbahneinengung, Verbreiterung der Seitenräume
- Aufgabe vorhandener Baumstandorte zugunsten von Neupflanzungen
- Parken und Baumstandorte in einer Flucht
- Radwegführung in den Seitenräumen
- Ausbildung von Sondernutzungs- und Aufenthaltsflächen punktuell auf ganzer Seitenraumbreite (Radwege ausgenommen)

Pro:

✓ Gestalterisch attraktive Lösung mit deutlich verbreiterten Seitenräumen
✓ Baulich durchgängig gesicherte, regelwerkskonforme, „radentscheidgerechte“ Radverkehrsführung; „Dooring“-Problem gelöst
✓ Haltestellenbereiche mit Radwegführungen hinter den Fahrgastwarteflächen einfach integrierbar
✓ Radverkehrsführung an Knotenpunkten bei richtungstreuer Führung einfacher/ weniger konfliktträchtig

Contra:

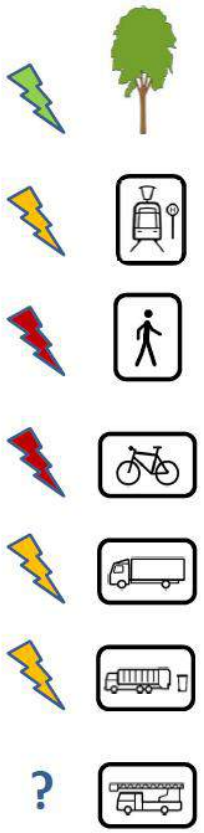
– Entfall vorhandener Baumstandorte!
– Reduzierung der Stellplatzkapazität
– Sondernutzungsflächen (Auslagen, Sommergärten etc.) durch mittig verlaufende Radwege nur eingeschränkt ausweisbar

Umgestaltungsoptionen, Alternative 3

Schweizer Straße

Variante 80er Jahre

Regelmaß 23.00



Gehweg zu schmal
Radweg zu schmal
Andienung und Müllfahrzeug
im Gleisbereich oder ?
2. Rettungsweg ungeprüft

Umgestaltungsoptionen, Alternative 3

Alternative 3:

- Beibehaltung vorhandener Fahrbahn- und Seitenraumbreiten
- Erhalt (weitgehend) vorhandener Baumstandorte
- Parken und Baumstandorte in einer Flucht
- Radwegführung in den Seitenräumen (schmale Radwege, schmale Gehwege)

Pro:

✓ Bestandsnah, vergleichsweise zügig umsetzbar
✓ Baulich vom Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsführung; „Dooring“-Problem gelöst
✓ Haltestellenbereiche mit Radwegführungen hinter den Fahrgastwarteflächen einfach integrierbar

– **Contra:**
– Aneinanderreihung teilweise unterschrittener Mindestmaße im Seitenraum. „Quetschlösung“!
– Hohes Konfliktpotenzial zwischen Fuß – und Radverkehr
– Sondernutzungsflächen (Auslagen, Somergärten etc.) durch mittig verlaufende Radwege kaum ausweisbar
– Optimierung MIV/ Andienung zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs
– Umgestaltungsziel verfehlt!

Umgestaltungsoptionen, Alternative 4

Schweizer Straße

Variante Chaos (kein Parken / keine Andienung)

Regelmaß 23.00

Gehweg angemessen
Radweg angemessen
Andienung und Müllfahrzeug
im Gleisbereich
2. Rettungsweg ungeprüft aber
wegen Oberleitung problematisch

Umgestaltungsoptionen, Alternative 4

Alternative 4:

- Fahrbahneinengung auf 6,50 m, kein Parken, keine Andienung
- Baulich getrennte Radwege in anforderungsgerechter, Radentscheid beschlusskonformer Breite, kein Dooring-Problem
- Erhalt (weitgehend) vorhandener Baumstandorte

Pro:

✓ Bestandsnah
✓ Erhalt vorhandener Baumstandorte
✓ Baulich vom Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsführung
✓ Haltestellenbereiche mit Radwegführungen hinter den Fahrgastwarteflächen einfach integrierbar
✓ Sondernutzungsflächen ausgedehnt und zusammenhängend ausweisbar
✓ Breite Gehwege
✓ Hohe Aufenthaltsqualität, unterstützt durch gestalterische Maßnahmen, entwickelbar

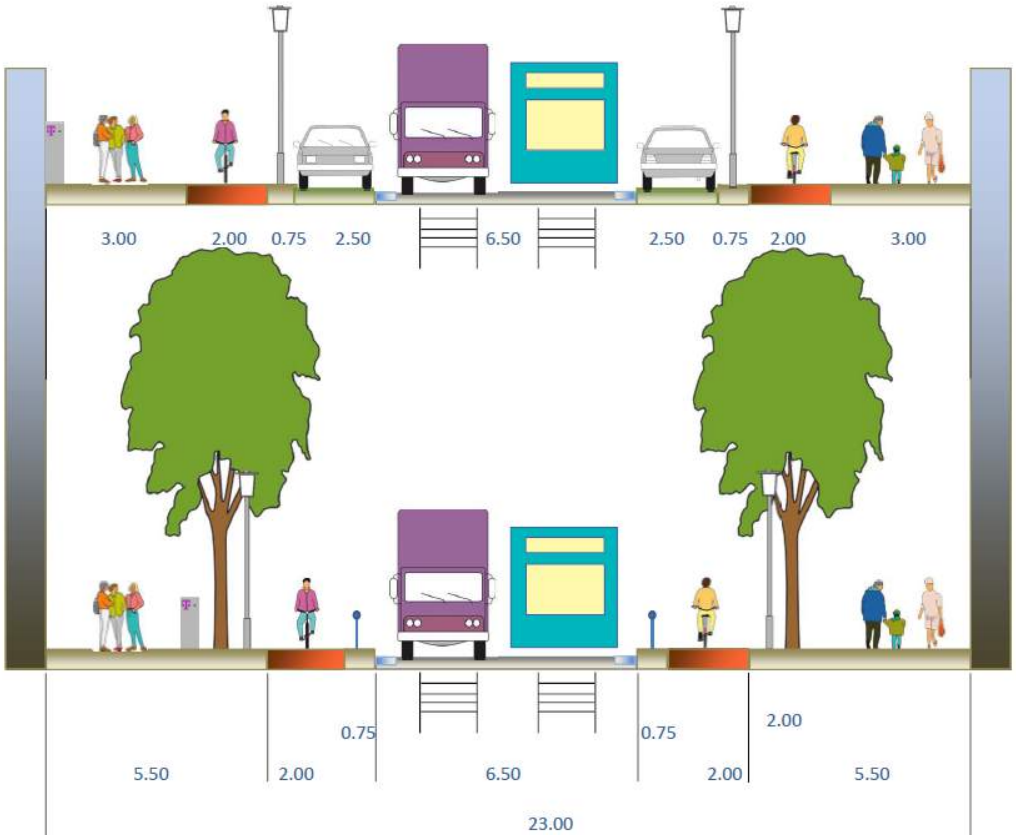
Contra:

– Keine Flächen für den ruhenden Verkehr, Andienung allenfalls an/ in Grundstückszufahrten möglich
– 2. Rettungsweg/ Anleiterbarkeit von Bestandsgebäuden kritisch

Umgestaltungsoptionen, Alternative 5, Kombinationslösung (Alt. 2 + Alt. 4)

Schweizer Straße

Variante Chaos – Abschnittsweise kombiniert mit
Variante Bäume ~~neu gepflanzt~~



Baumbestand abschnittsweise fällen
Gehweg angemessen
Radweg angemessen
Andienung und Müllfahrzeug
im Gleisbereich
2. Rettungsweg ungeprüft aber wegen
Oberleitung problematisch

Umgestaltungsoptionen, Alternative 5, Kombinationslösung (Alt. 2 + Alt. 4)

Alternative 5:

- Fahrbahneinengung auf 6,50 m
- Abschnittsweise Parken/ Andienung
- Überwiegend Erhalt vorhandener Baumstandorte
- Radwege in anforderungsgerechter, Radentscheid beschlusskonformer Breite, kein „Dooring“-Problem

Pro:

✓ Baulich vom Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsführung
✓ Haltestellenbereiche mit Radwegführungen hinter den Fahrgastwarteflächen einfach integrierbar
✓ Sondernutzungsflächen abschnittsweise ausgedehnt und zusammenhängend ausweisbar
✓ Abschnittsweise breite Gehwege
✓ Hohe Aufenthaltsqualität, unterstützt durch gestalterische Maßnahmen, entwickelbar
✓ Andienung abschnittsweise in Haltebuchten oder an/ in Grundstückszufahrten möglich

Contra:

– Deutliche Reduzierung der Flächen für den ruhenden Verkehr, Andienung ergänzend an/ in Grundstückszufahrten möglich
– 2. Rettungsweg/ Anleiterbarkeit von Bestandsgebäuden kritisch

Weitergehende Optionen, Fahrradstraße

Ausweisung der Schweizer Straße als Fahrradstraße?

- Fahrradstraßen sind Straßenzüge, die eine besonders hohe Qualität für den Radverkehr bieten und Vorteile gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr schaffen.

- Vgl. VwV- StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2,
  Beginn und Ende einer Fahrradstraße:
  „Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies zu erwarten ist.“
  Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z.B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung)“.

- Kriterien: Kraftfahrzeugverkehr nur gering, nur ausnahmsweise zugelassen, generelle Zufahrterlaubnis zu vermeiden, kein quartiersfremder , sondern möglichst nur Anlieger Quell- und Zielverkehr in Fahrradstraßen

- Rechtliche Voraussetzungen in der Schweizer Straße im Bestand nicht gegeben, Verträglichkeit mit Straßenbahnverkehr und Verkehrsbelastung nicht gegeben.

Arbeitsschritte

1. Bearbeitung, Überarbeitung und Verifizierung der Alternative 5/ Kombinationslösung im Lageplan im Rahmen einer „Vorplanungs-/ Machbarkeitsstudie“ (Stand Juni 2020)
   - Wo können wie viele Stellplätze zu Andienungszwecken und ggf. zum Kurzparken geschaffen werden?
   - Wo und wie viele Bestandsbäume müssten entfallen?
   - Ist die Anleiterbarkeit/ 2. Rettungsweg sicherzustellen?
   - Änderung der Verkehrsführung/ Haltestellenanordnung am Schweizer Platz?

2. Abstimmung der „AG Schweizer Straße“ mit traffiQ und VGF am 08.07.2020
   - Aufgabe der Haltestelle Schwanthaler Straße
   - Integration einer Straßenbahn- (und Nachtbus-) Haltestelle in die Umgestaltung des Schweizer Platzes
   - Verlagerung der Haltestelle Schweizer-/ Gartenstraße, Fahrtrichtung Otto-Hahn-Platz in die Gartenstraße
   - Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Schweizer-/ Gartenstraße im Rahmen der grundhaften Sanierung der Gartenstraße zwischen Schweizer Straße und Otto-Hahn-Platz (gesonderte, parallel in Bearbeitung befindliche Maßnahme

3. „Städtebaubeirat vor Ort“ – Begehung am 20.08.2020

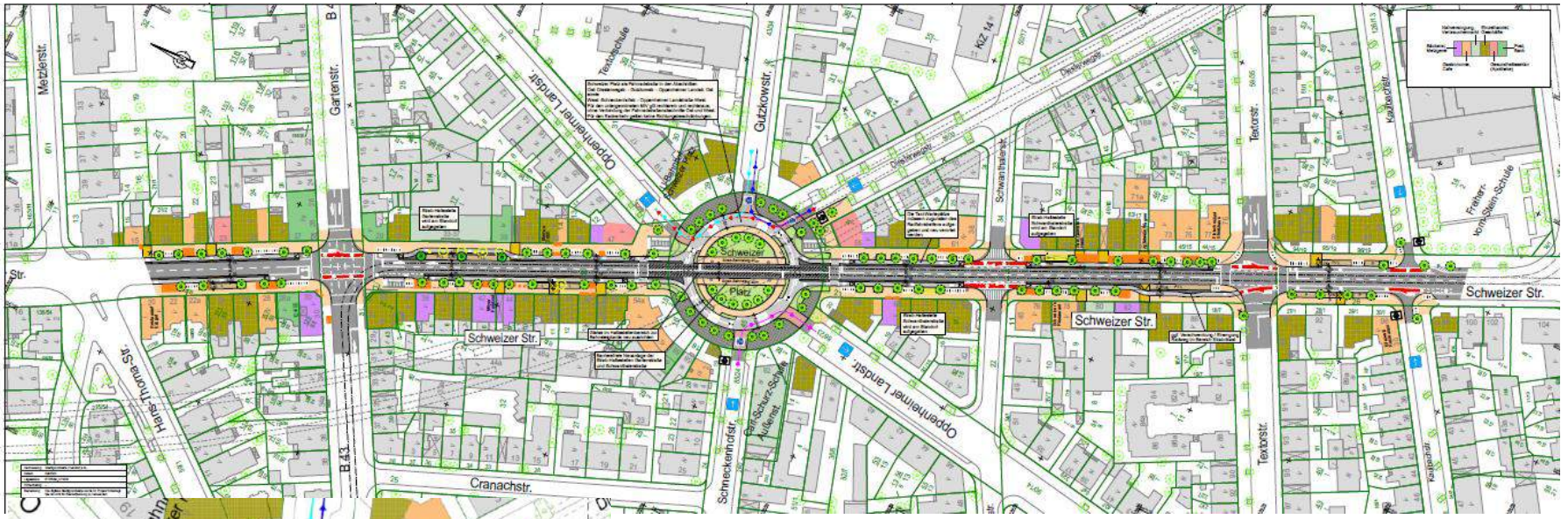
4. Vervollständigung und Aktualisierung der Daten zur Verkehrsbelastung (Straßenverkehrsamt, Zählungen am 03.09., 08.09. und 10.09.2020)

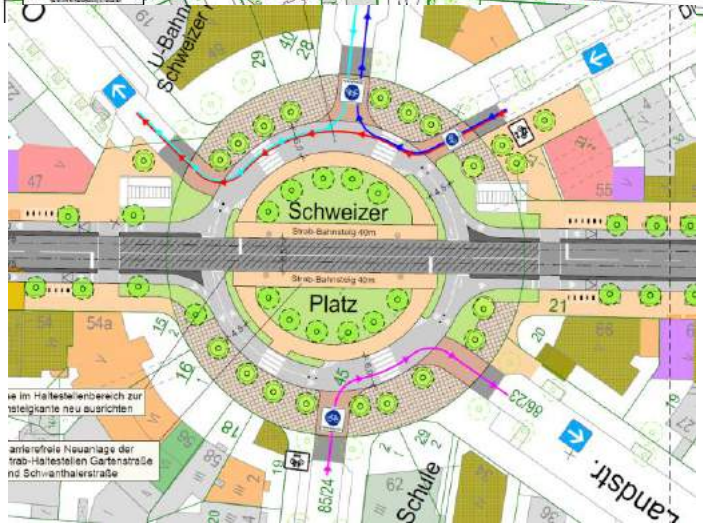
5. „Planer*innen-/ Werkstattgespräch“ mit dem Ortsvorsteher des OBR 5, Herrn Becker, und den Initiator*innen des Radentscheids Frankfurt am 02.12.2020

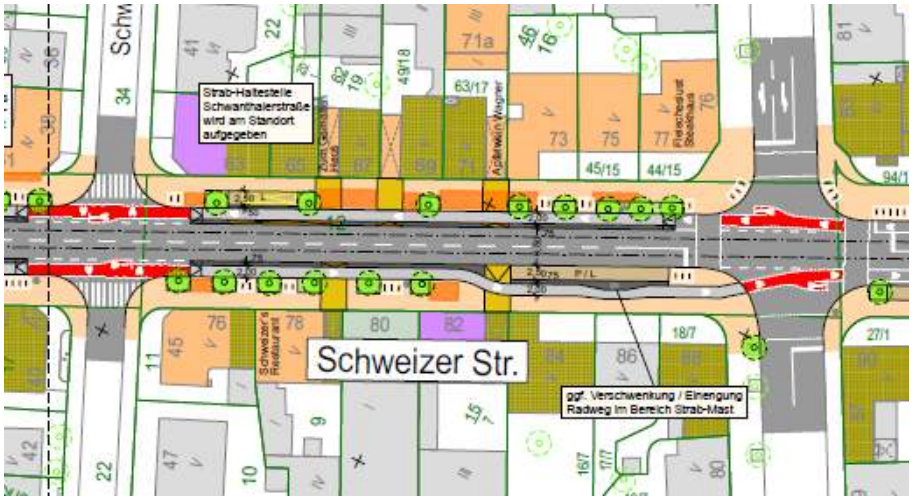
6. Vorstellung der Machbarkeitsstudie im Städtebaubeirat am 25.03.2020

7. Vorstellung der Machbarkeitsstudie im OBR 5 am 22.06.2021

Machbarkeitsstudie (Konzept)







Visualisierung

Schweizer Straße
Blickrichtung
Schwanthaler Straße

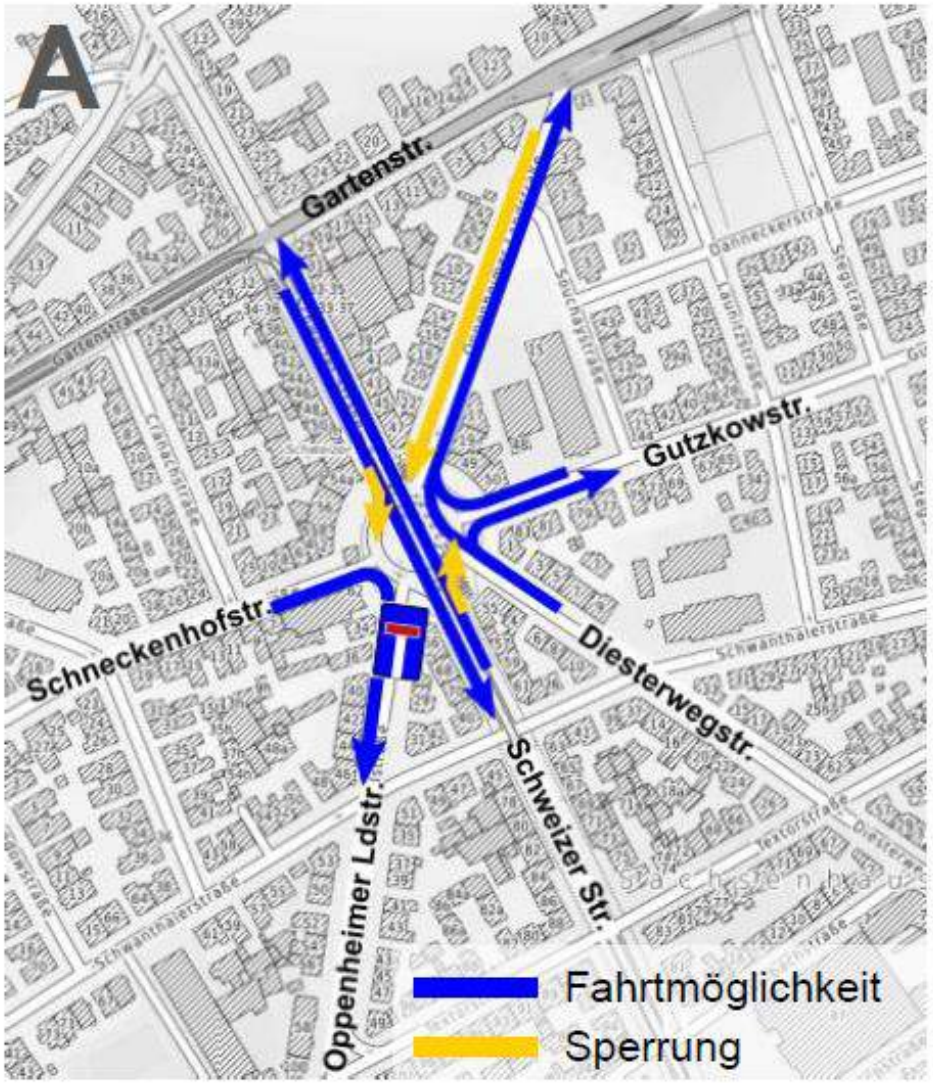
Visualisierung

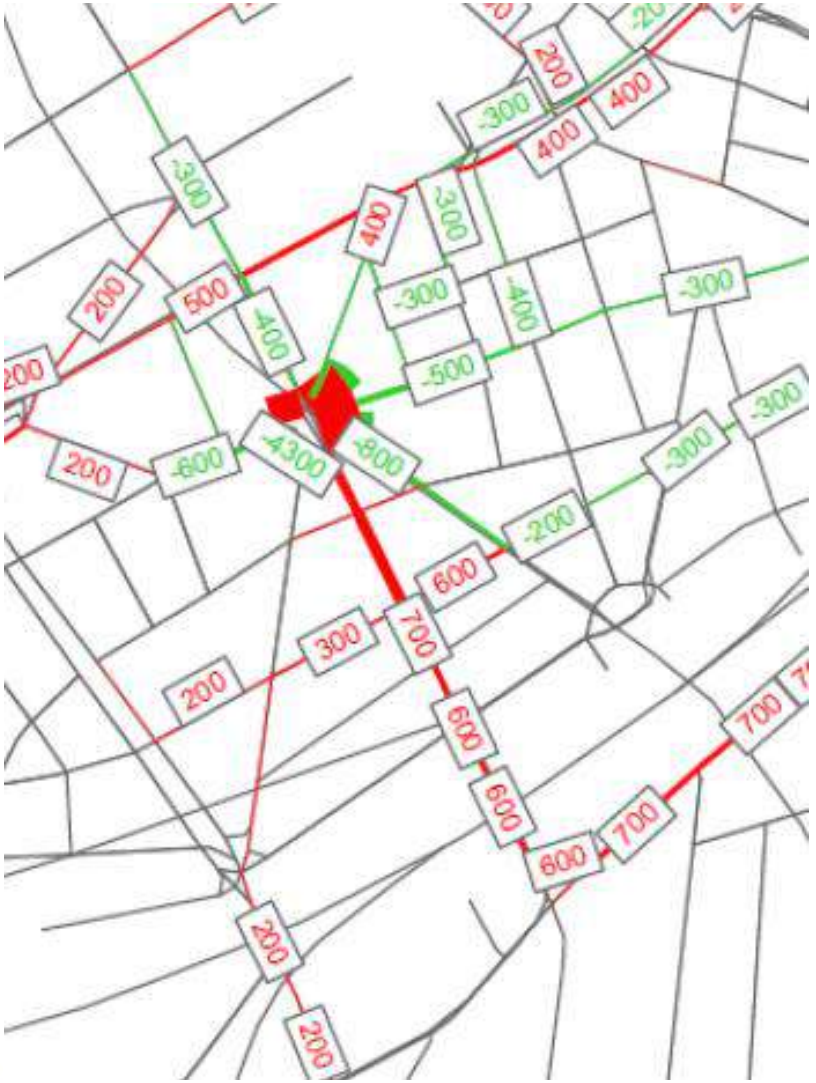
Schweizer Platz

Verkehrliche Auswirkungen

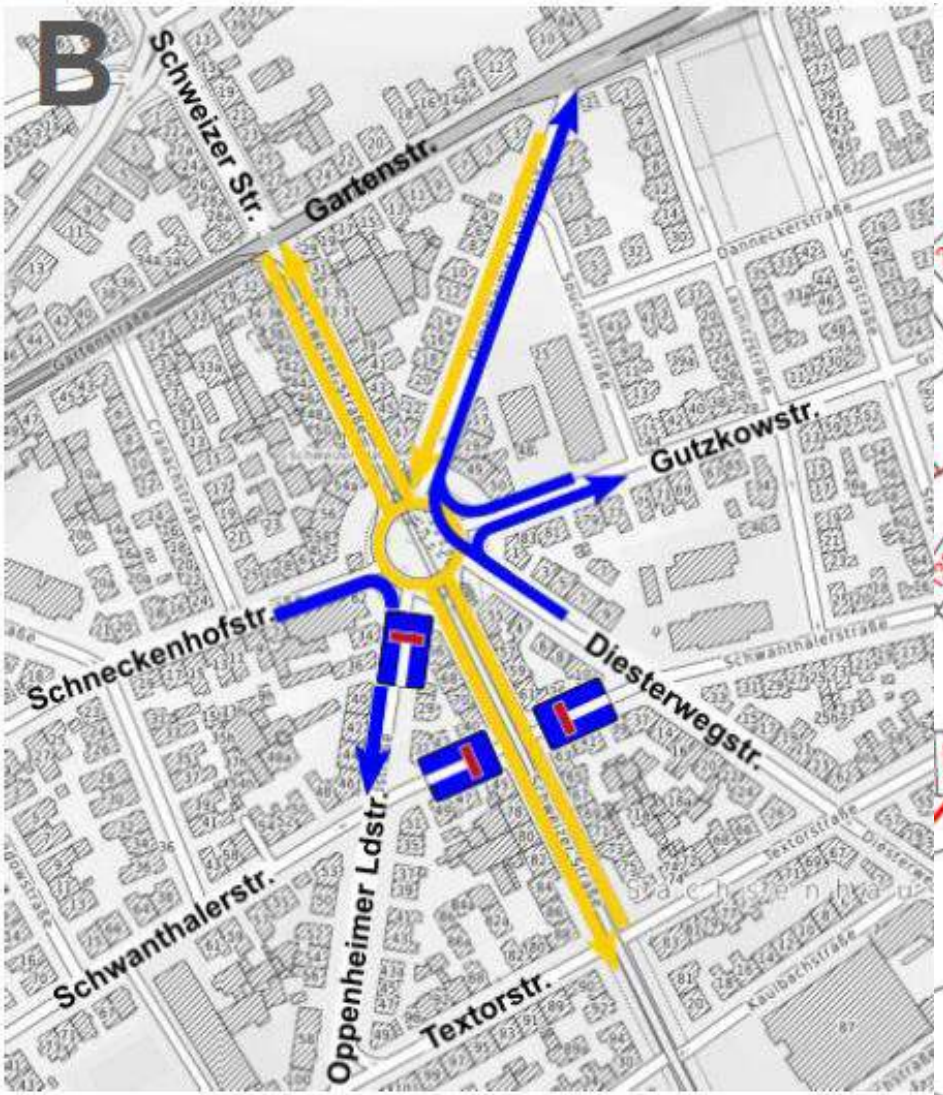
Gutachten SVA zur Makrosimulation

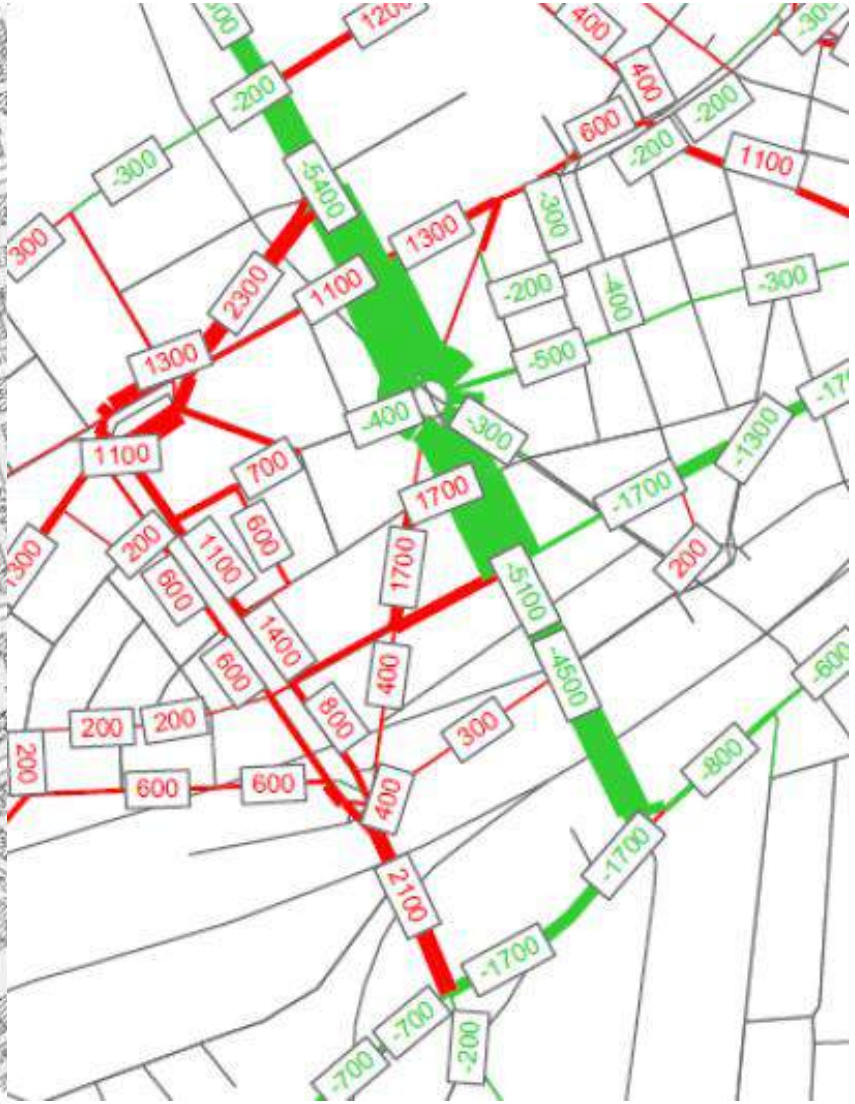
Verkehrliche Auswirkungen (Plf. A)





Verkehrliche Auswirkungen (Plf. B)





Nächste Schritte

- Einbindung des OBR 5 und der Interessengemeinschaft Schweizer Straße

- Auslobung eines verkehrs-/ freiraumplanerischen Wettbewerbs bezogen auf den zentralen Bereich zwischen Schaumainkai und Textorstraße (max. Hedderichstraße)

  - Randbedingungen/ Einbindung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie

  - Zielsetzungen

  - Wettbewerbsverfahren

    - Realisierungs- oder Ideenwettbewerb?
    - offen, nichtoffen, mehrphasig, kooperativ?

  - …

Ihre Fragen und Anregungen