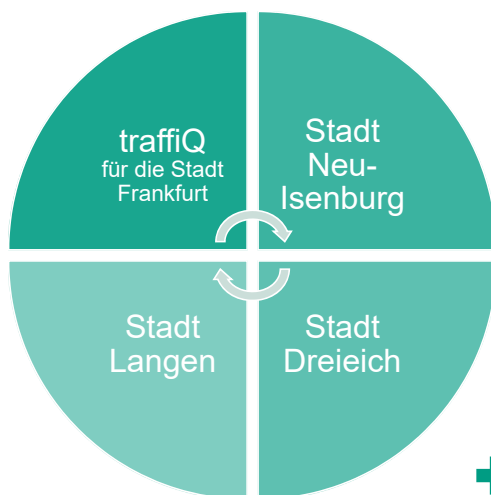


Straßenbahn in den Westkreis Offenbach: Machbarkeitsstudie bringt überzeugende Ergebnisse

Pressekonferenz am 21.11.2024



Die Machbarkeitsstudie zur Straßenbahnverlängerung ist ein interkommunales Projekt über fünf Projektbeteiligte



In der gemeinsamen Kooperationsvereinbarung wurden im März 2022 die Bearbeitungsschritte festgelegt:

- Die Sondermodule Dreieich und Langen (Phase I) als nachholende Potenzialanalyse behandeln die Fragestellung, **ob** eine Straßenbahnverlängerung sinnvoll erscheint.
- Die **Machbarkeitsstudie** (Phase II) behandelt die Fragestellung, **wie** eine Straßenbahnverlängerung sinnvoll sein könnte.



Kreisverkehrsgesellschaft
Offenbach kvgOF

Die auf Studien aus 2021 aufbauende Machbarkeitsstudie konnte wie geplant innerhalb von zwei Jahren fertiggestellt werden

Einordnung im Gesamtprojekt

Nachholende Potenzialanalyse Langen / Dreieich (Phase I)



- Bis Juni 2023
- Bearbeitung der nachzuholenden Planungsschritte
 - Linienführung Langen
 - Endpunktvarianten

Empfehlung / Entscheid Linienführung



- September 2023
- Linienführung in Dreieich und Langen
- Ziel: Kohärente Beschlussfassung in Dreieich und Langen

Machbarkeitsstudie im engeren Sinne (Phase II)



- Herbst 2023 bis Herbst 2024
- Bearbeitung folgender Aspekte:
 - verkehrlich und technisch
 - städtebaulich und gestalterisch
 - betrieblich und wirtschaftlich
- Abfassung eines Endberichtes und Begleitung der politischen Beschlüsse

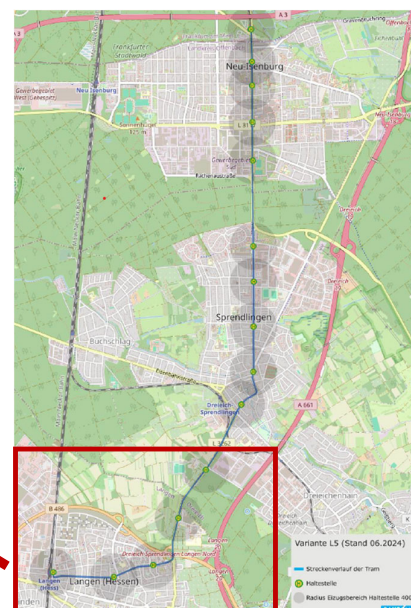
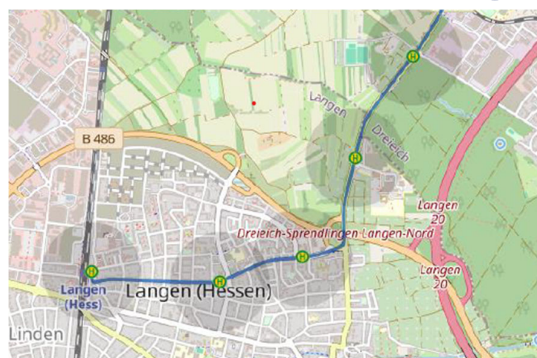
Für die Vorzugsvariante bis Langen ergeben die Untersuchungen einen sehr guten Nutzen-Kosten-Indikator von 2,20

- In der Machbarkeitsstudie wurde die Varianten L5 (Langen Bf über Nördliche Ringstraße) und D7 (Rückfallebene Dreieich-Weibelfeld) vertieft untersucht
- Nutzen-Kosten-Indikator > 1 nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung ist Voraussetzung für Förderung durch Bund und Land



Ergebnis

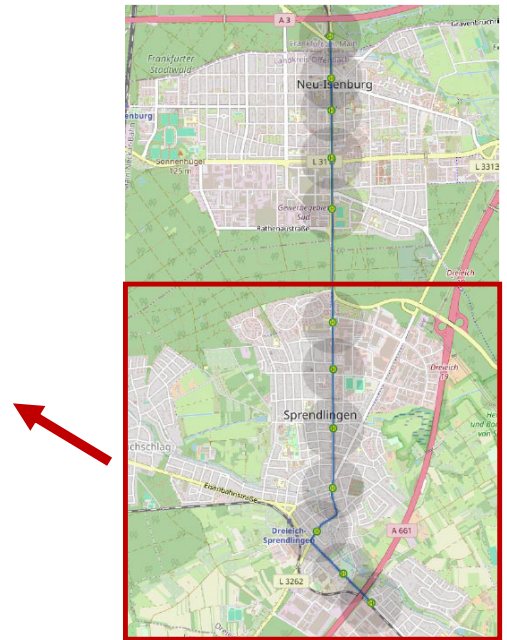
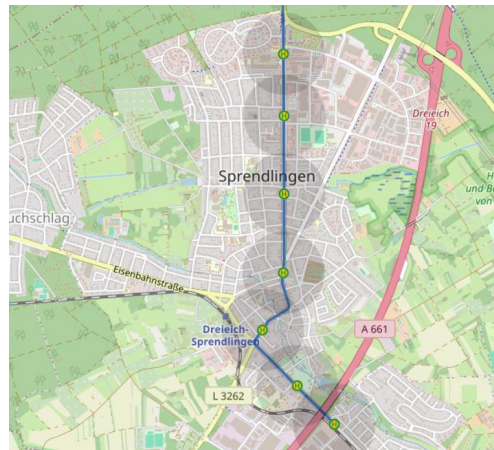
Der Nutzen-Kosten-Indikator für die Variante L5 beläuft sich auf 2,20



Der Nutzen-Kosten-Indikator der Rückfallebene nur bis Dreieich-Weibelfeld fällt mit 1,74 ebenfalls sehr positiv aus

Ergebnis

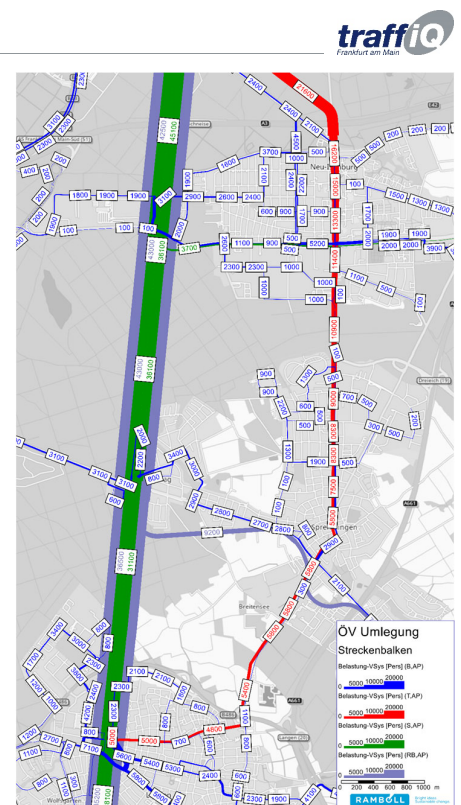
Die vertiefte Untersuchung der Verlängerung bis Weibelfeld Bf (Variante D7) ergibt einen Nutzen-Kosten-Indikator von 1,74



Eine Straßenbahn nach Langen zeigt im Verkehrsmodell deutliche Wirkungen

Wirkung Mitfall 1 (mit Straßenbahn Variante L5)	
Verlagerung MIV auf ÖV	4.100
Induzierter ÖV	1.270
Summe zusätzliche Fahrten ÖV pro Tag	5.370

- Auf dem letzten Teilstück in Langen weist die Straßenbahn eine ähnlich hohe Belastung wie derzeit vor Neu-Isenburg Stadtgrenze auf
- In Neu-Isenburg ist die Nachfrage so hoch, dass die Linie 17 hier durch die Linie 18 verstärkt werden muss

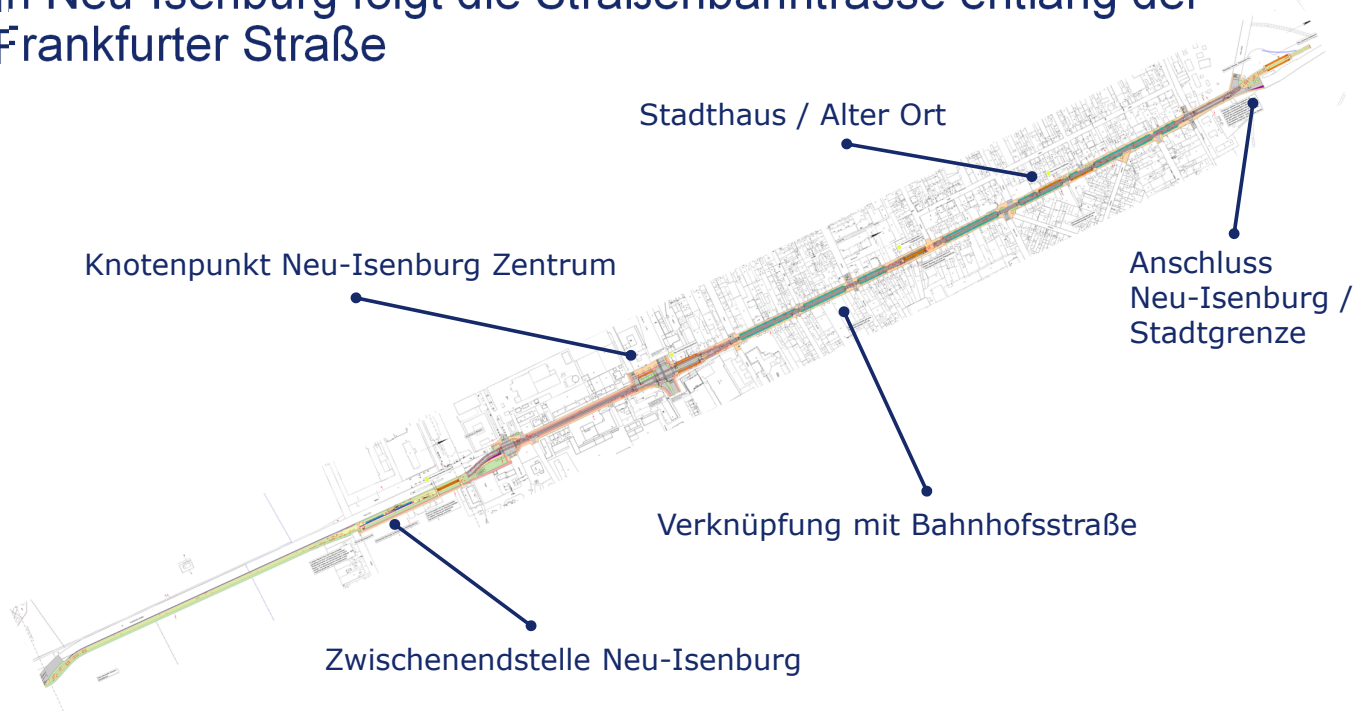


Die Gesamtkosten für den Bau der Vorzugsvariante betragen nach 90 % Förderung ca. 17 Mio. € für alle Städte zusammen

	L5 Phase 2 Langen	D7 Phase 2 Weibelfeld
Bahnkörper (Ausbau; Entwässerung)	31.620.000 €	21.493.000 €
Bahnkörper (Fahrleitung; Kabel; Umformwerk)	22.349.000 €	15.130.000 €
Anpassung LSA	4.413.000 €	3.995.000 €
Umbau Straßenraum & Knotenpunkte	21.763.000 €	14.453.000 €
Haltestellen (Neubau; Ausstattung)	4.152.000 €	3.322.000 €
Beschilderung	377.000 €	255.000 €
Leitungen (Anpassungen, Verlegung)	13.698.000 €	10.288.000 €
Bauwerk Unterquerung DB Strecke 3653	10.390.000 €	0 €
Zwischensumme	110.730.000 €	70.310.000 €
Baustelleneinrichtung einmalig (5%)	5.540.000 €	3.520.000 €
Pauschale Ungeplantes und Unvorhergesehenes (50%)	55.370.000 €	35.160.000 €
Gesamtkosten Netto	171.640.000 €	108.990.000 €
Kosten nach 85% Förderung (Worst Case)	25.746.000 €	16.348.500 €
Kosten nach 90% Förderung (Standard)	17.164.000 €	10.899.000 €
Kosten nach 95% Förderung (Best Case / RTW)	8.582.000 €	5.449.500 €
Kosten pro Kilometer Netto	18.200.000 €	17.070.000 €

Preisstand 2023

In Neu-Isenburg folgt die Straßenbahntrasse entlang der Frankfurter Straße



Auch in Dreieich folgt die Trasse weiter der Achse Frankfurter bzw. Darmstädter Straße durch Sprendlingen hindurch



In Langen biegt die Straßenbahnstrecke zur Verknüpfung am Bahnhof auf die Nördliche Ringstraße ab



Die Chancen für eine Aufwertung des Stadtraumes durch die Straßenbahnverlängerung wurden herausgearbeitet



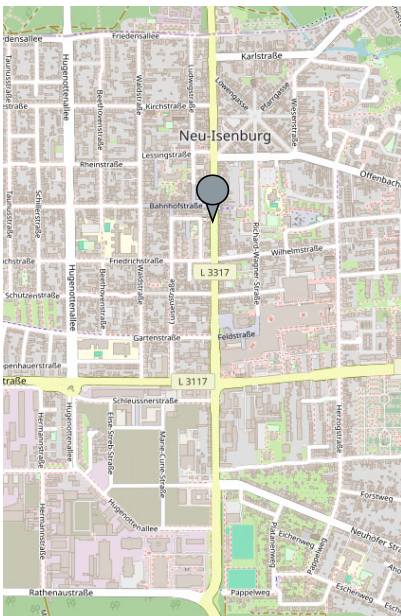
Ziele

- Durch städtebauliche Integration einen positiven Impuls für die Stadtentwicklung setzen
- Gestaltung eines integrierten Straßenraumes

Ergebnisse

- Schnitt-, Lageplan- und Perspektivskizzen für zwei Fokusräume je Stadt
- Erste Ansätze, um die Qualität der Frei- und Straßenräume zu steigern

Neu-Isenburg: Die Einmündung der Fußgängerzone Bahnhofstraße in die Frankfurter Straße wird neu gestaltet



Mit einem Mittelbahnsteig wird das platzähnliche Ambiente und die Fußgängerfreundlichkeit des Raumes unterstrichen



21.11.2024

13

Projektteam Machbarkeitsstudie

Mit einem Mittelbahnsteig wird das platzähnliche Ambiente und die Fußgängerfreundlichkeit des Raumes unterstrichen

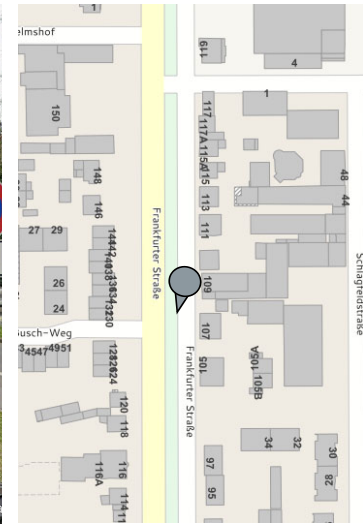


21.11.2024

14

Projektteam Machbarkeitsstudie

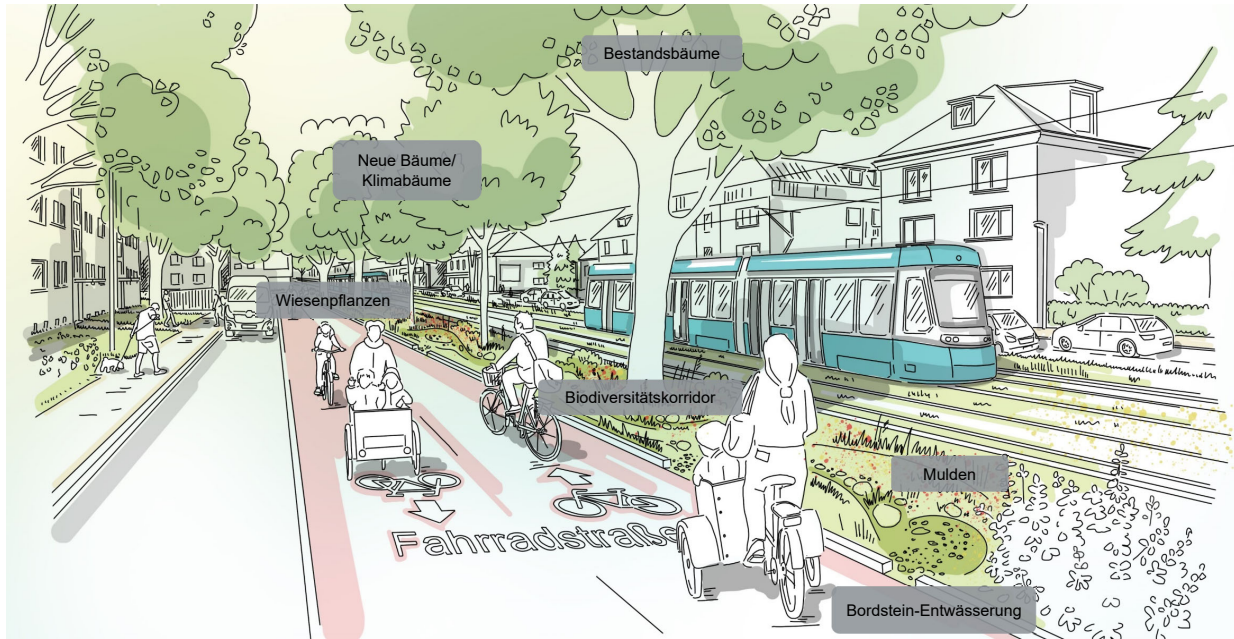
Dreieich: Der Grünstreifen mit der bestehenden Baumreihe steht im Fokus der Gestaltung der nördlichen Frankfurter Straße



Mit dem Grünkorridor der Tram werden Ideen zur Rückhaltung und Versickerung von Regenwasser verbunden



Mit dem Grünkorridor der Tram werden Ideen zur Rückhaltung und Versickerung von Regenwasser verbunden



21.11.2024

17

Projektteam Machbarkeitsstudie

Langen: Am Nahversorgungszentrum An der Winkelwiese vorbei wird die Tram in der Nördlichen Ringstraße geführt



21.11.2024

18

Projektteam Machbarkeitsstudie

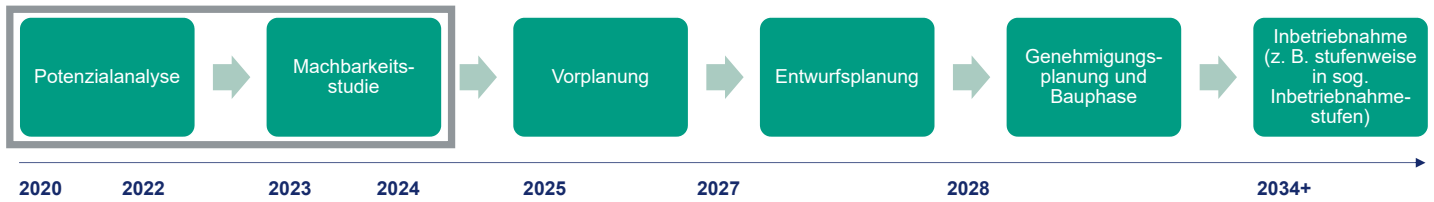
Im begrenzten Straßenraum werden die Haltestellen für Tram und Bus kombiniert angelegt; Radwege sind hier möglich



Im begrenzten Straßenraum werden die Haltestellen für Tram und Bus kombiniert angelegt; Radwege sind hier möglich



Bei zügigem Voranschreiten der Planung könnte eine Inbetriebnahme der Straßenbahnverlängerung ab etwa 2034 erfolgen



- Für eine Realisierung der Straßenbahnverlängerung sind 2025 weitere Beschlüsse und eine zügige Fortsetzung mit der Vorplanung in allen beteiligten Kommunen notwendig
- Neben der Verkehrsanlagenplanung werden auch Betriebs-, Förder- und Finanzierungskonzepte benötigt
- Mögliche Beschleunigungspotenziale durch veränderte Vorschriften sind nicht berücksichtigt



traffiQ
Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Stiftstraße 9-17
60313 Frankfurt am Main

Telefon: 069 212 2 44 24

E-Mail: info@traffiQ.de
Internet: www.traffiQ.de

Einkehrt via H
Seckbacher Lan