

# Lückenschluss, Verkehrswende und Netzentwicklung

Dr. Jakob Hebsaker

15. Juli 2021

# Entwicklung städtischer Schienennetze



<https://signalarchiv.de/Meldungen/10001393>

# Entwicklung städtischer Schienennetze

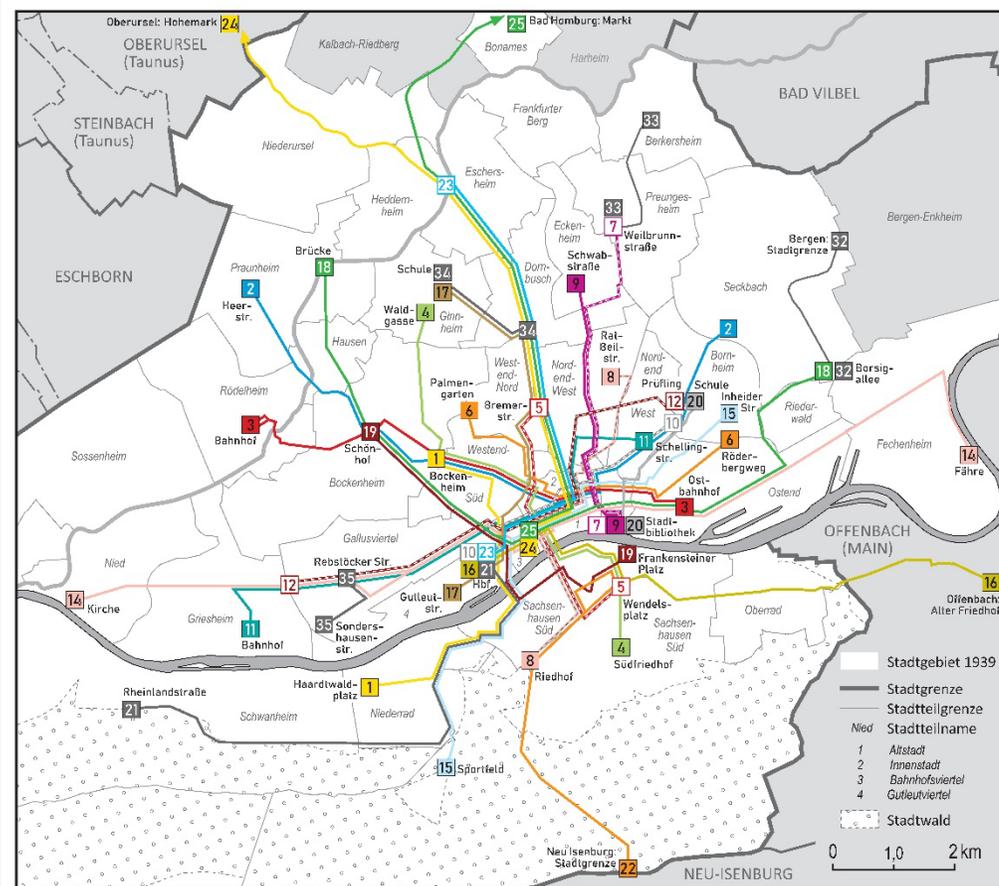


<https://signalarchiv.de/Meldungen/10001393>



[https://www.journal-frankfurt.de/journal\\_news/Gesellschaft-2/Zeit-zum-Feiern-50-Jahre-U-Bahn-in-Frankfurt-32835.html](https://www.journal-frankfurt.de/journal_news/Gesellschaft-2/Zeit-zum-Feiern-50-Jahre-U-Bahn-in-Frankfurt-32835.html)

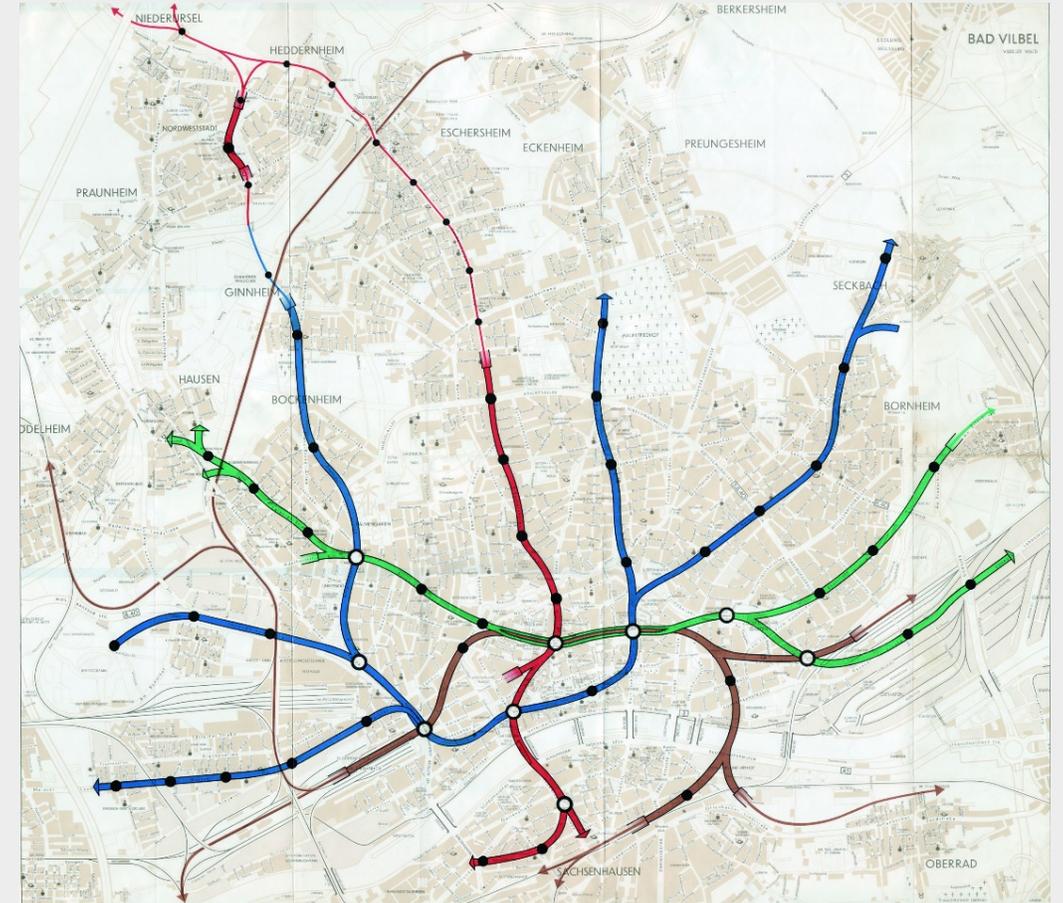
# Entwicklung städtischer Schienennetze



Elke Alban

1938

vs.



VGF Archiv

ca. 1970 (Planung)

# Entwicklung städtischer Schienennetze



<https://www.zeitung.de/lokal/frankfurt/frankfurt-32835.html>

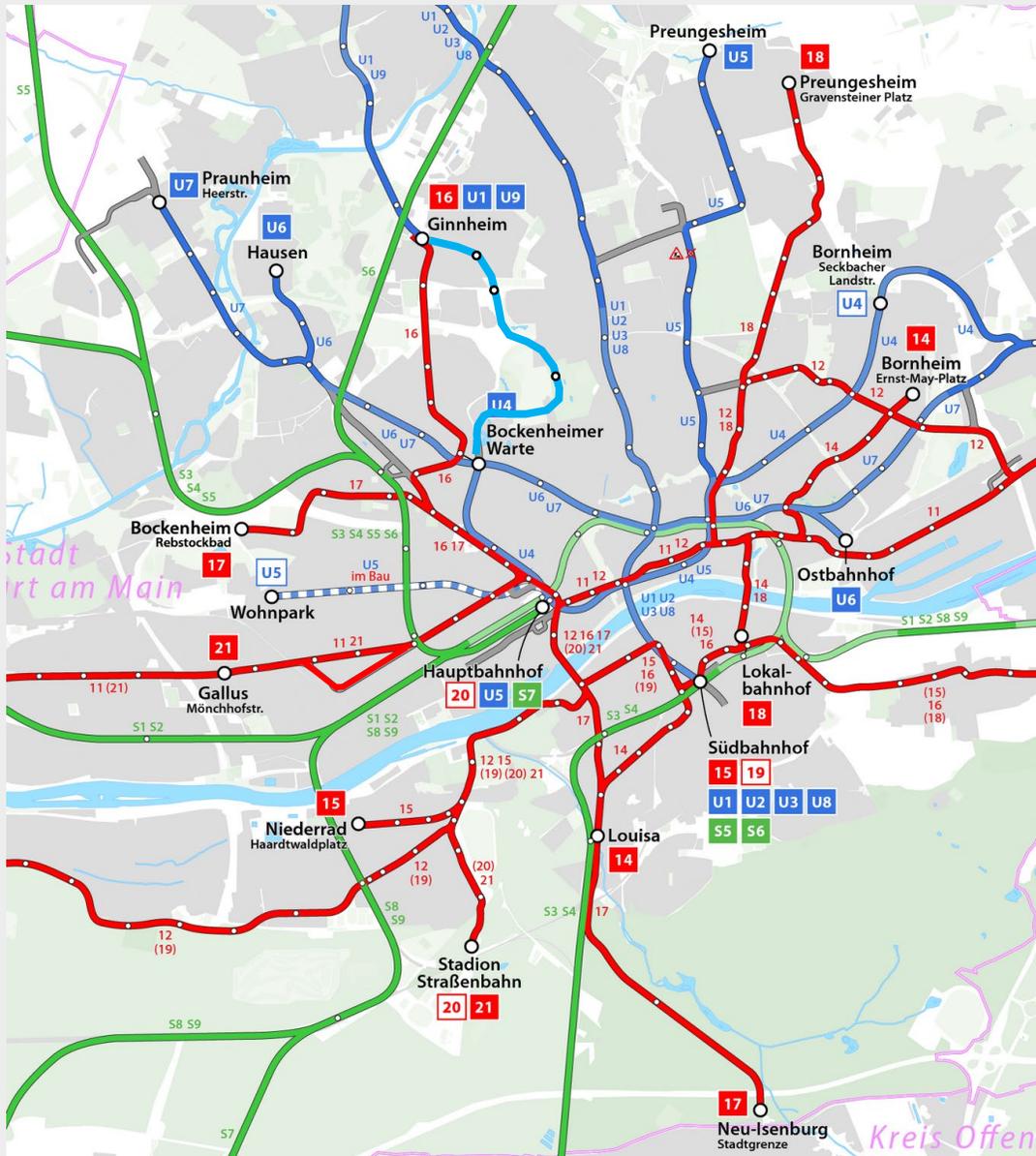
<https://www.youtube.com/watch?v=YPMpCRNjNmU>

# Wo stehen wir heute?

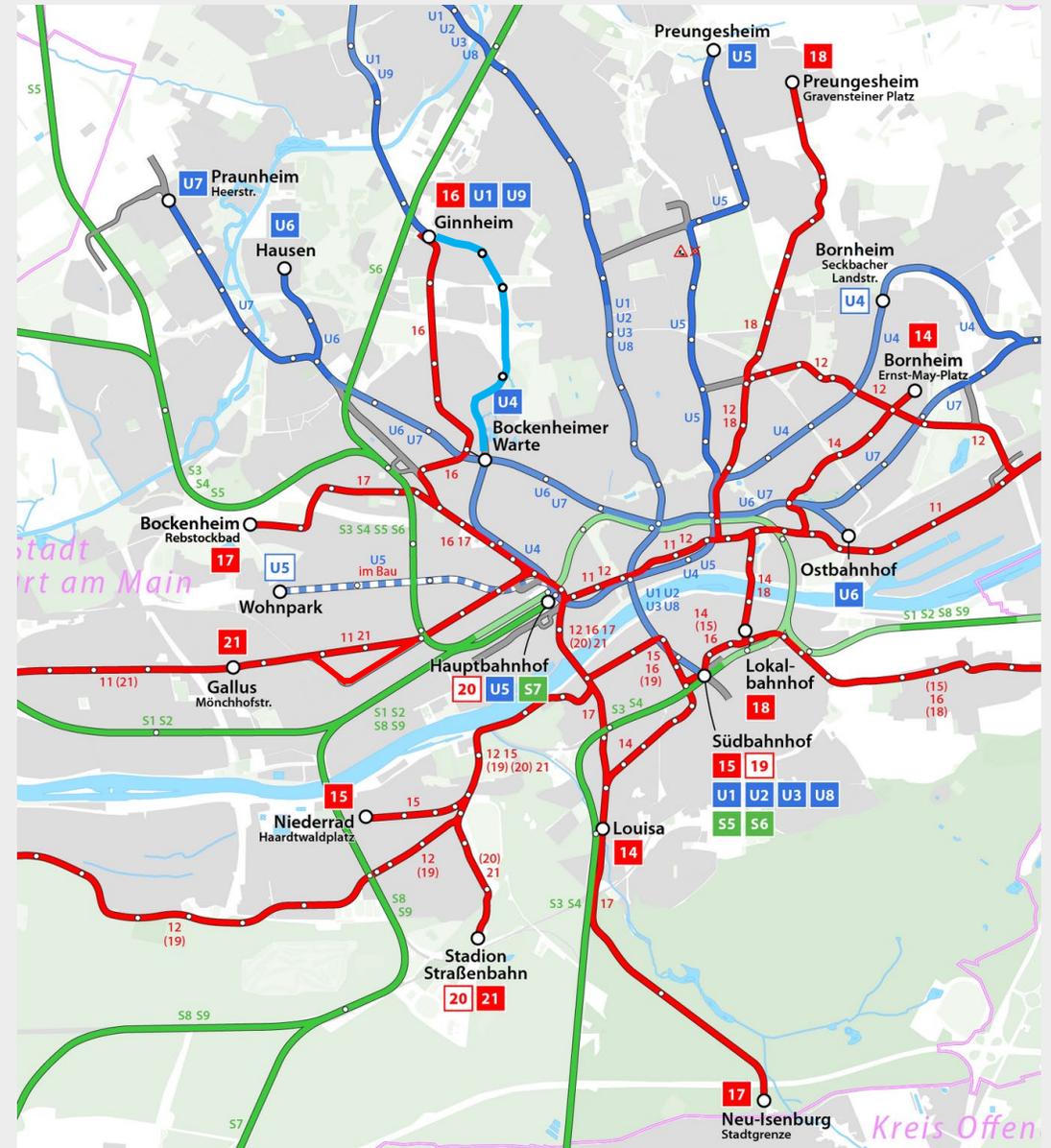
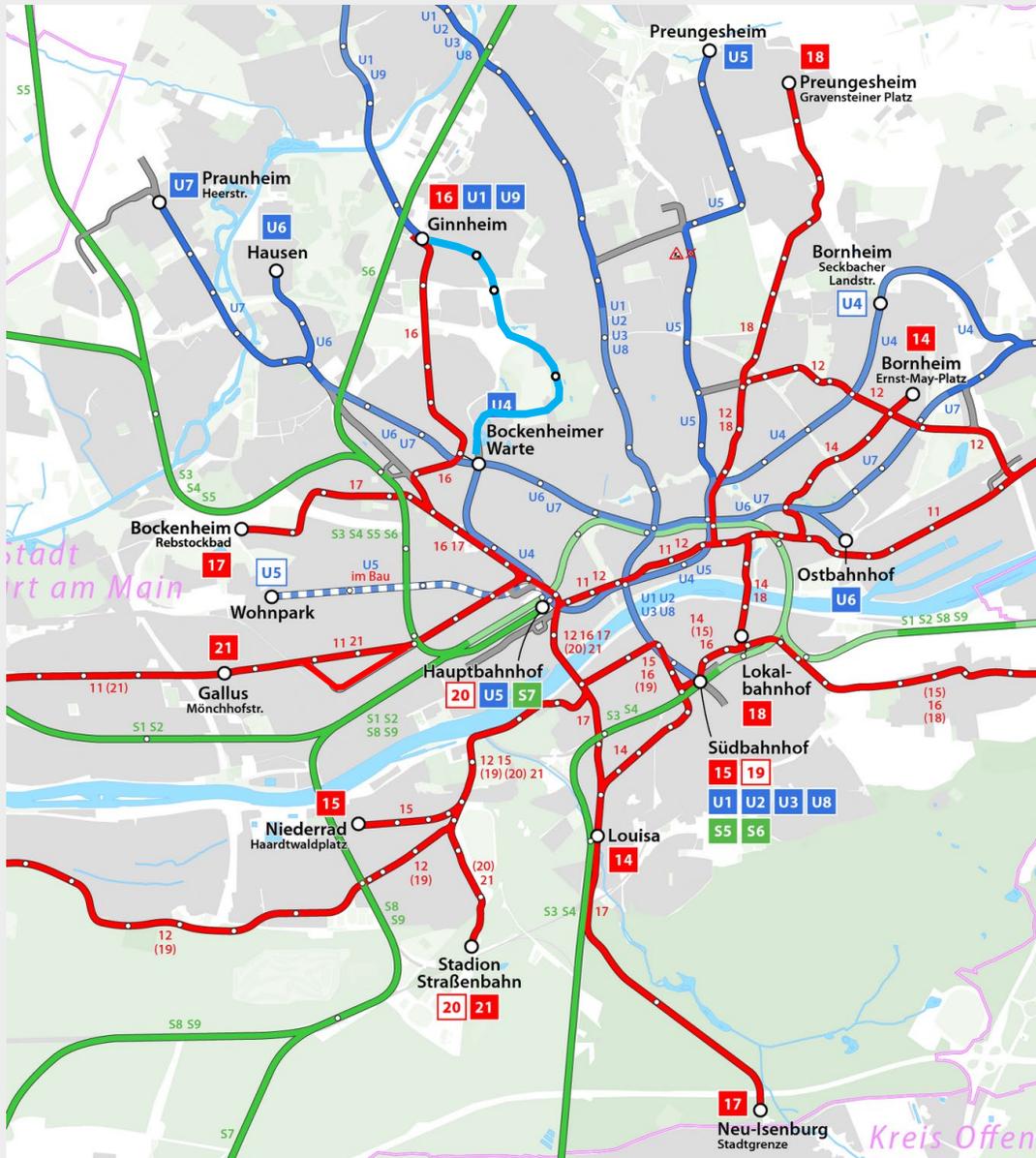
- Ungebrochene Dominanz der Automobilität
- ÖPNV für das Auto (fast) nur noch auf dem Weg ins Stadtzentrum eine ernsthafte Konkurrenz (mit Blick auf die Wegezeit)
- Fokus auf Infrastrukturausbau (aller Verkehrssysteme) hat nicht zur erhofften Verkürzung von Wegezeiten geführt, sondern zur Verlängerung von Wegstrecken
- Öffentlicher Schienennahverkehr (verstärkt) wieder zurück an der Oberfläche (Komfort, Barrierefreiheit, Kostenfaktor)

# Grundparameter der Verkehrswende

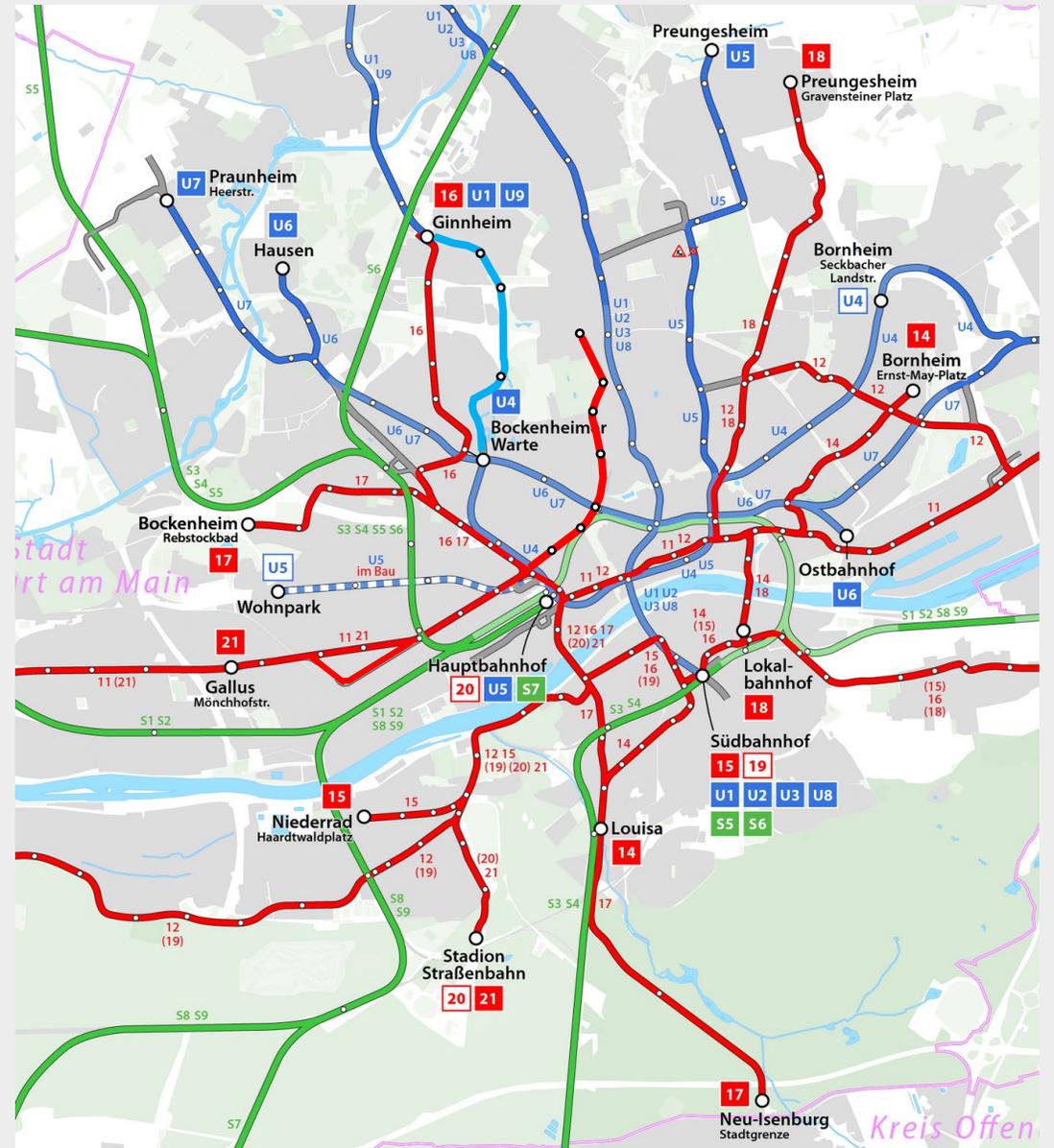
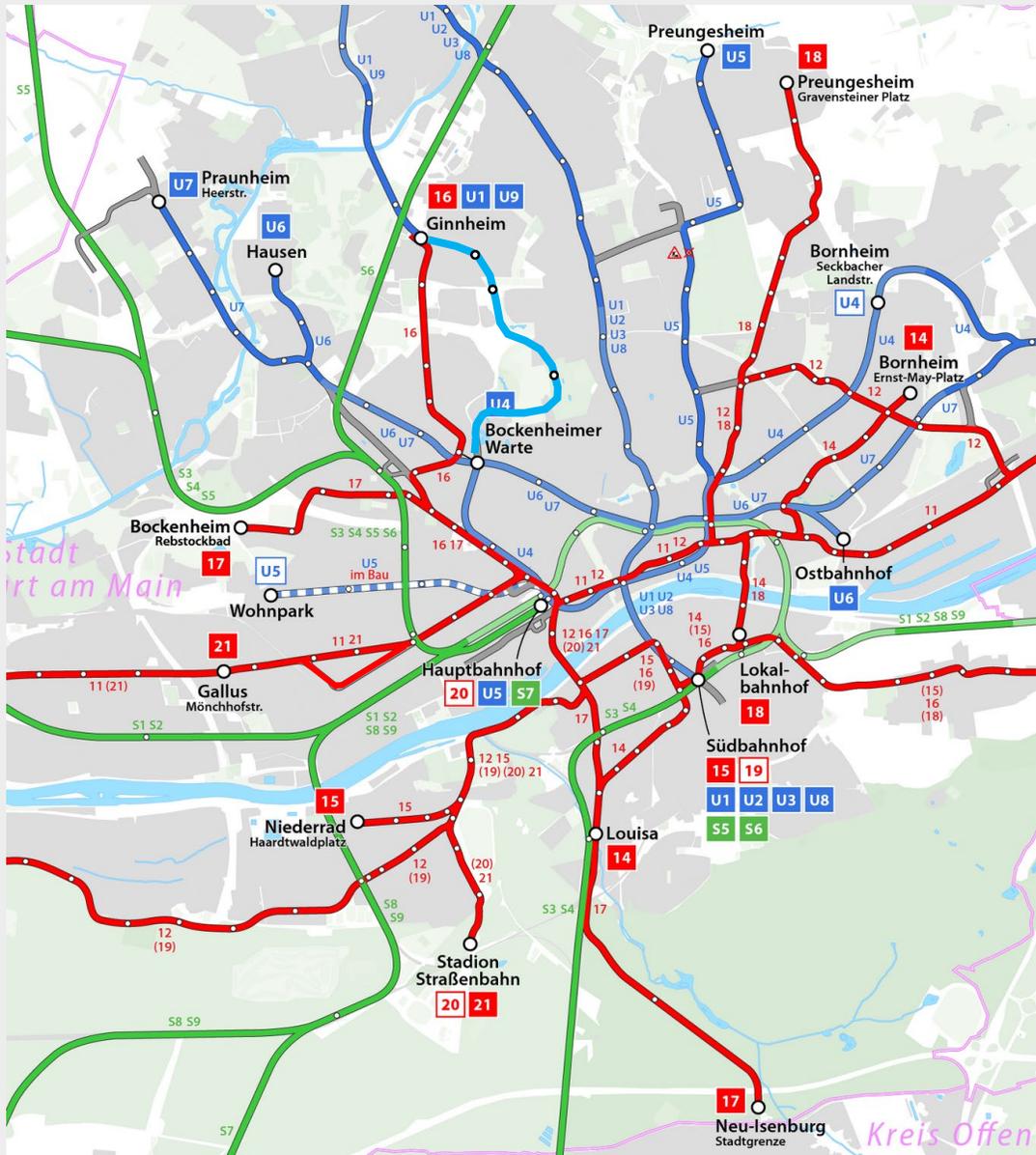
- Umverteilung von Verkehrsflächen
- Kurze Zeithorizonte
- Fokus auf Netzausbau
- Geringer Finanzierungsaufwand (Leuchtturm vs. Fläche)
- Klimasensibilität
  - Rohstoffe
  - Mikroklima (Temperatur, Luftqualität, Versiegelung)



[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/10/Frankfurt\\_am\\_Main\\_-\\_Netzplan\\_Schiennahverkehr\\_%28einfach%29.png](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/10/Frankfurt_am_Main_-_Netzplan_Schiennahverkehr_%28einfach%29.png)

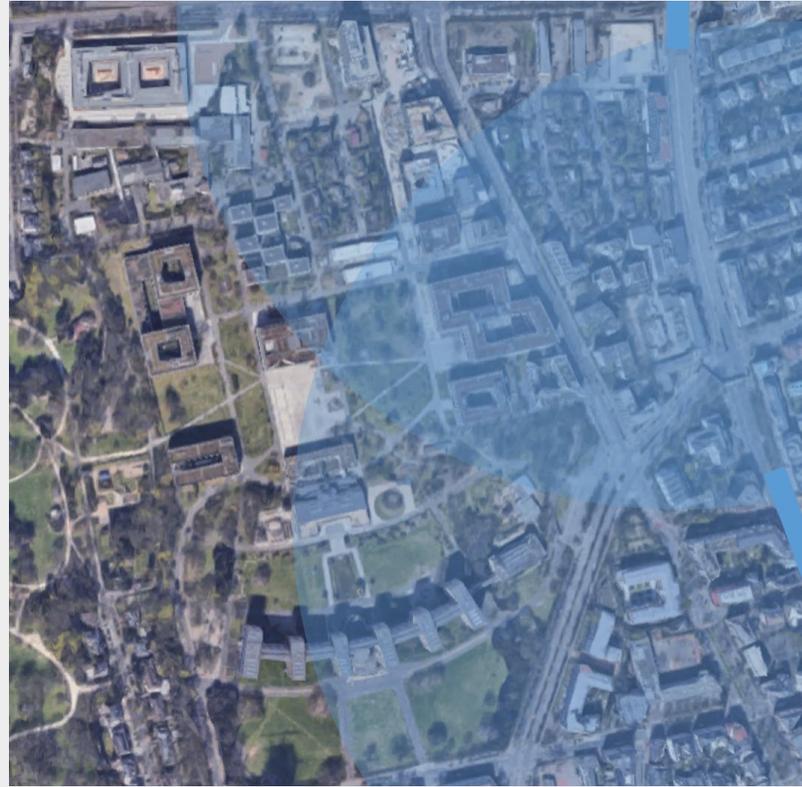


[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/10/Frankfurt\\_am\\_Main\\_-\\_Netzplan\\_Schienennahverkehr\\_%28einfach%29.png](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/10/Frankfurt_am_Main_-_Netzplan_Schienennahverkehr_%28einfach%29.png)



[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/10/Frankfurt\\_am\\_Main\\_-\\_Netzplan\\_Schienennahverkehr\\_%28einfach%29.png](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/10/Frankfurt_am_Main_-_Netzplan_Schienennahverkehr_%28einfach%29.png)

# Universitätsanbindung



Kartengrundlage: Google Maps



# Universitätsanbindung



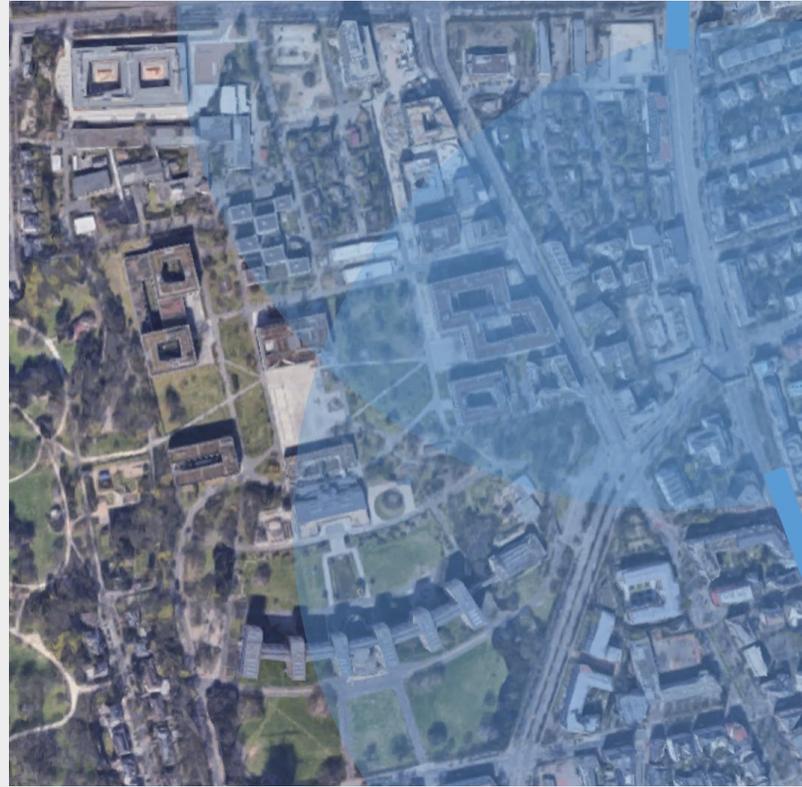
Kartengrundlage: Google Maps



Geschwindigkeit  
Fußverkehr Ø:

4 km/h  
67m/min

# Universitätsanbindung



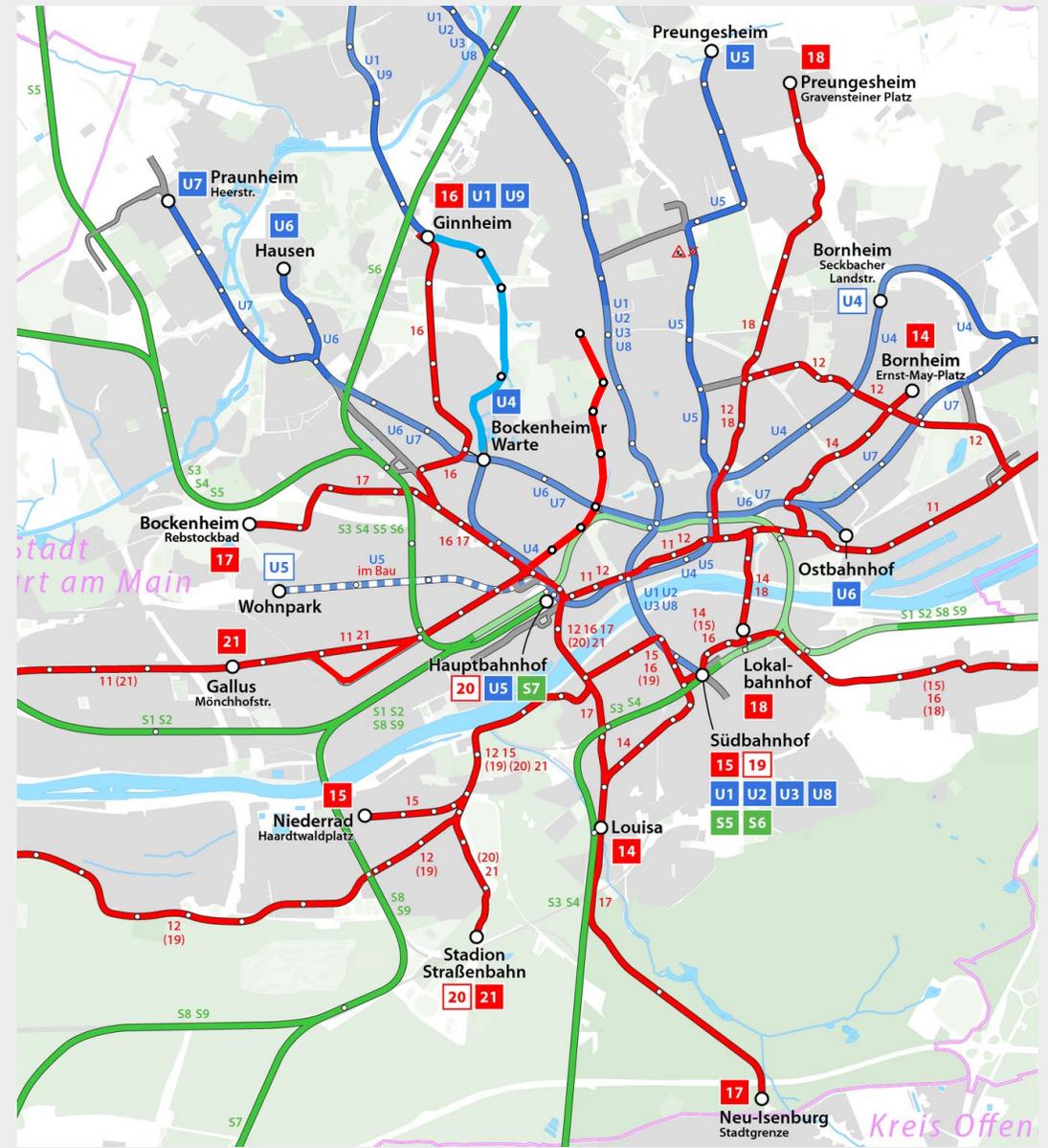
Kartengrundlage: Google Maps

500 m      400 m

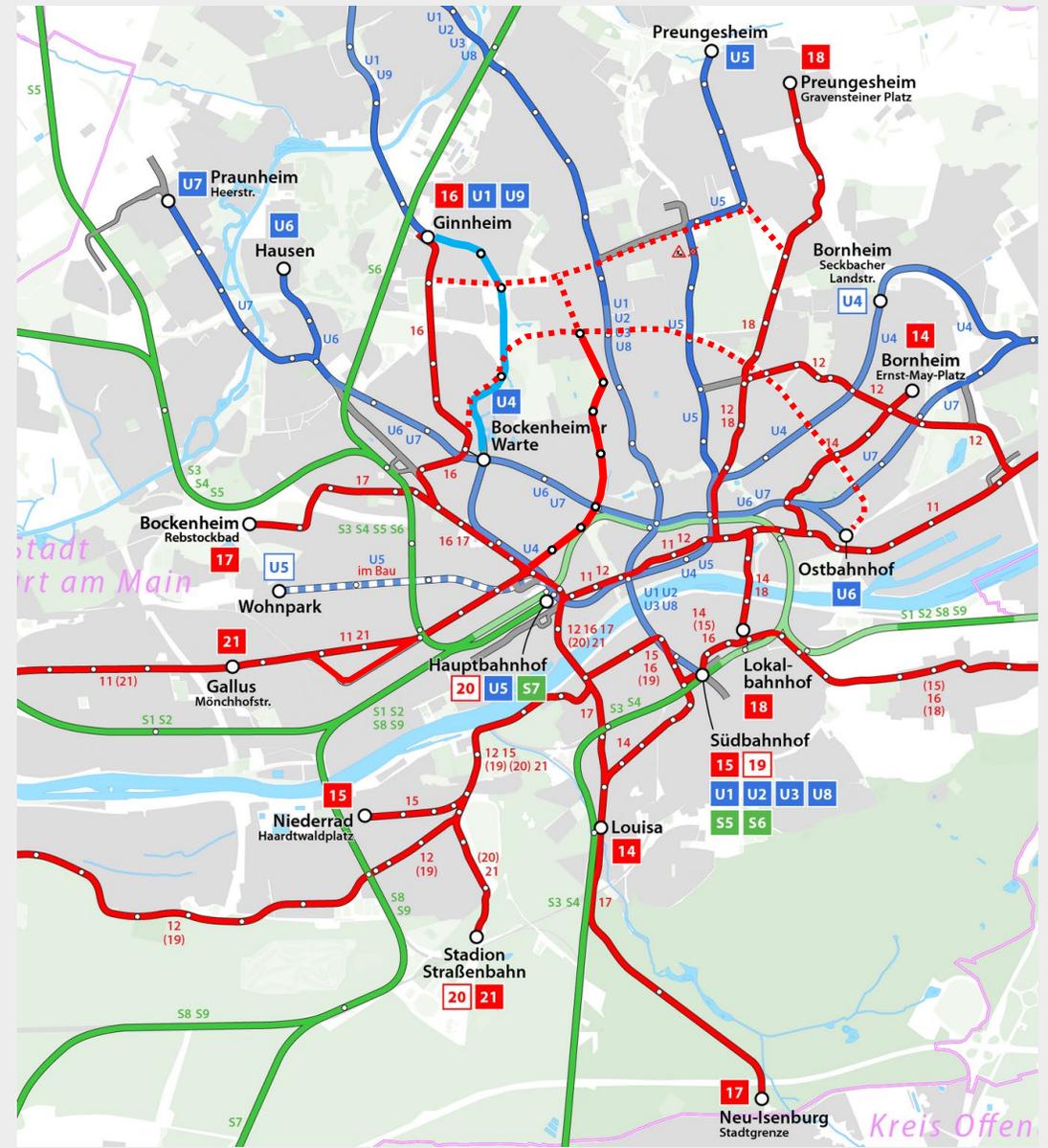
The block contains two circular icons. The first is a blue circle with a white 'U' inside, representing a subway station. The second is an orange circle with a white bus icon inside, representing a bus stop. Both icons are enclosed within a dashed white circle. Below each icon is its corresponding distance: '500 m' for the subway and '400 m' for the bus.

Geschwindigkeit  
Fußverkehr  $\emptyset$ :

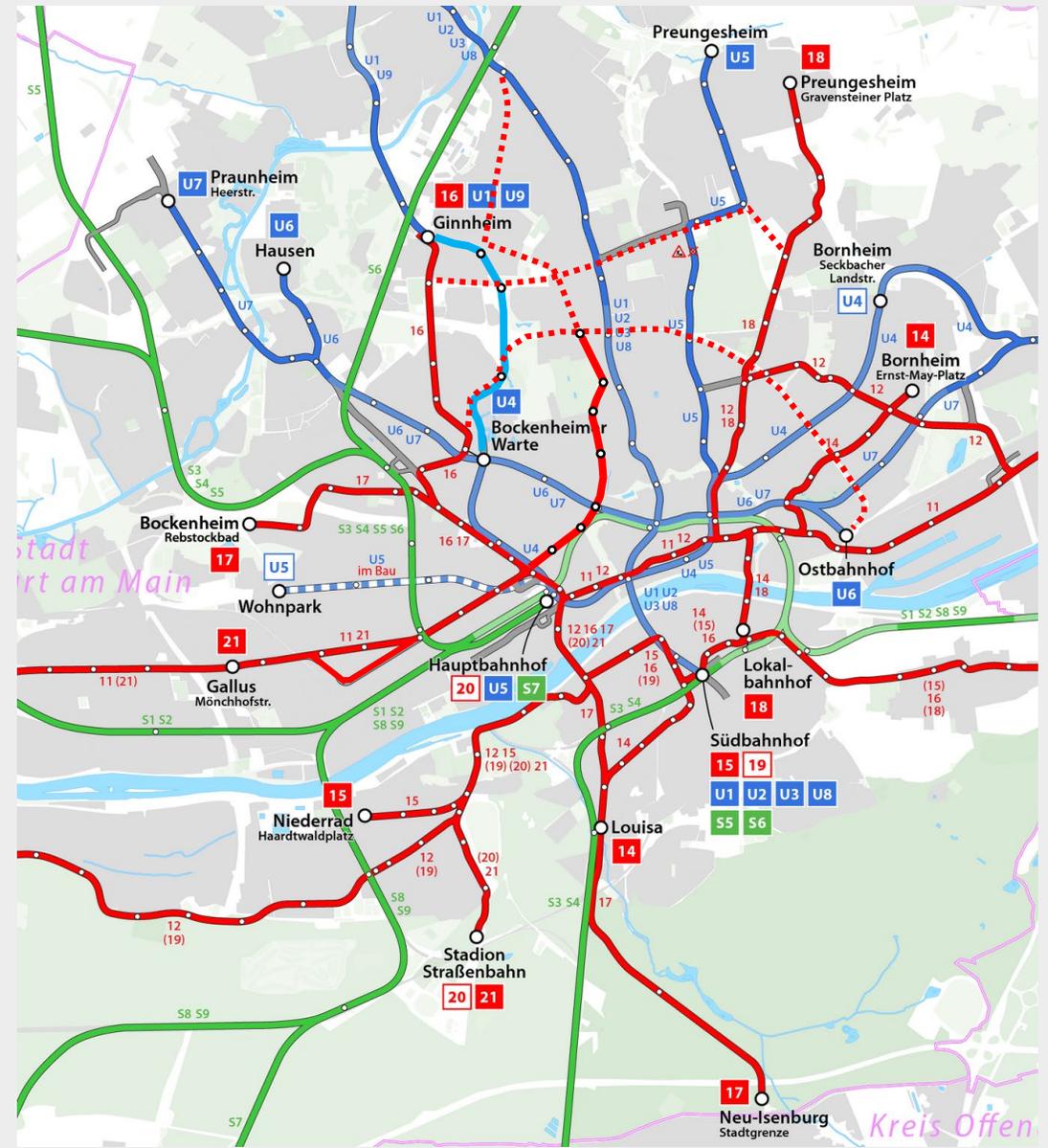
4 km/h  
67m/min



[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/10/Frankfurt\\_am\\_Main\\_-\\_Netzplan\\_Schienennahverkehr\\_%28einfach%29.png](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/10/Frankfurt_am_Main_-_Netzplan_Schienennahverkehr_%28einfach%29.png)



[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/10/Frankfurt\\_am\\_Main\\_-\\_Netzplan\\_Schienennahverkehr\\_%28einfach%29.png](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/10/Frankfurt_am_Main_-_Netzplan_Schienennahverkehr_%28einfach%29.png)



[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/10/Frankfurt\\_am\\_Main\\_-\\_Netzplan\\_Schienennahverkehr\\_%28einfach%29.png](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/10/Frankfurt_am_Main_-_Netzplan_Schienennahverkehr_%28einfach%29.png)

# Implikationen für Lückenschluss & Campusanbindung

## „Kurzer“ Lückenschluss

- Verbindet Nordwesten mit Hbf und Bockenheim
- Entlastet die A-Strecke
- Benötigt nur kurzen Tunnel unter einer Straße
- Ist ca. 60 Mio. € günstiger

# Implikationen für Lückenschluss & Campusanbindung

## „Kurzer“ Lückenschluss

- Verbindet Nordwesten mit Hbf und Bockenheim
- Entlastet die A-Strecke
- Benötigt nur kurzen Tunnel unter einer Straße
- Ist ca. 60 Mio. € günstiger

## Ergänzende Reuterweg-Straßenbahn

- Kosten vsl. 30-60 Mio. € (+Fahrzeuge)
- Kürzere Bauzeit
- Umverteilung von versiegelten Verkehrsflächen
- Positive Nebenwirkungen durch Rasengleise möglich
- Stärkt das ÖPNV-Gesamtnetz
  - Entlastet die A-Strecke
  - Schafft neue Umsteigebeziehungen