

U5 - Verlängerung zum Frankfurter Berg

Ortsbeirat 10

Vorstellung Vorplanung gemäß
Genehmigung KGV (09.05.2023)

Stand 04.07.2023



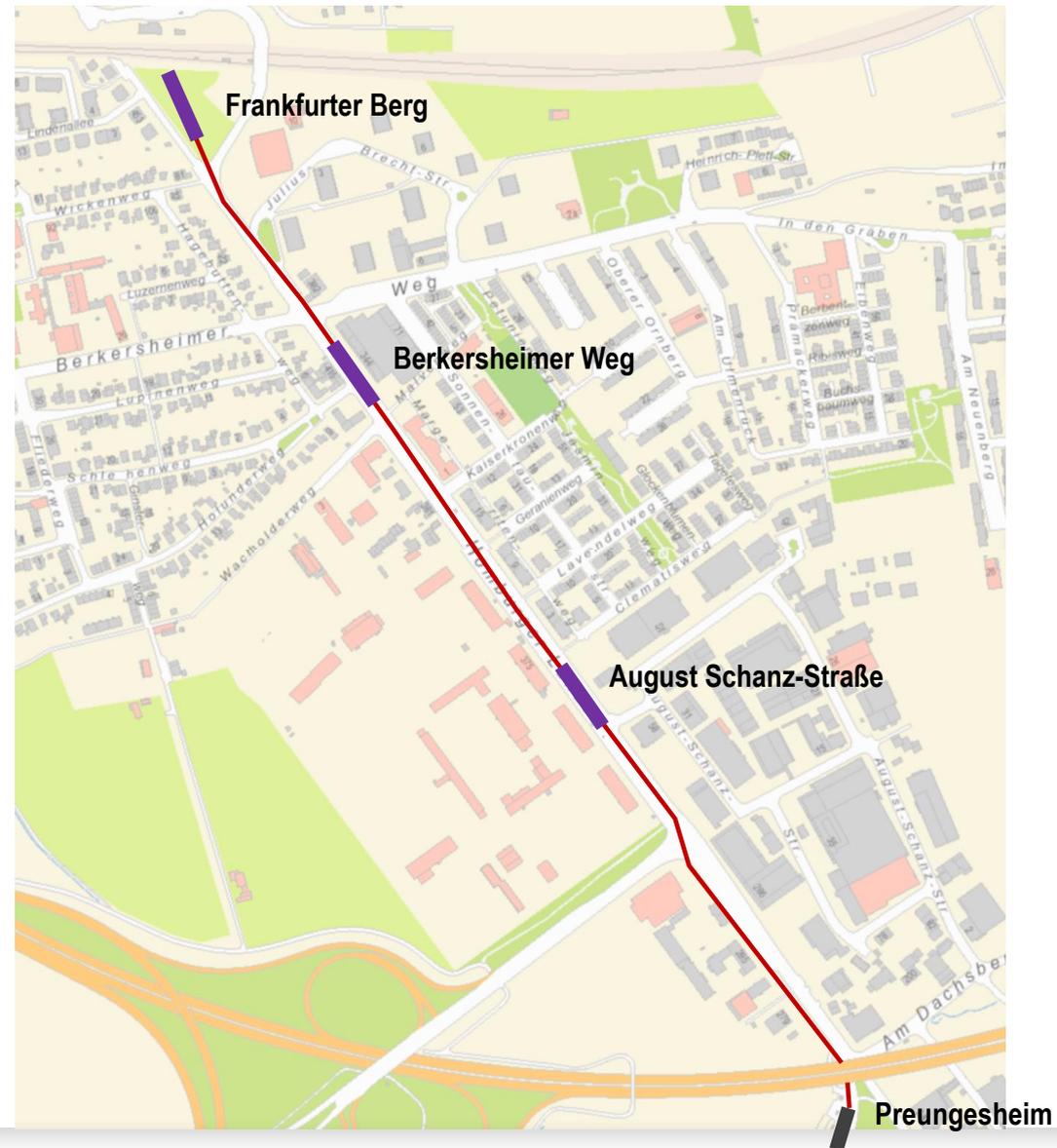


Übersicht / Planungsprämissen

- 3 neue Stationen
- 1,5 km Strecke
- alle Züge bis Frankfurter Berg (7,5min-Takt)

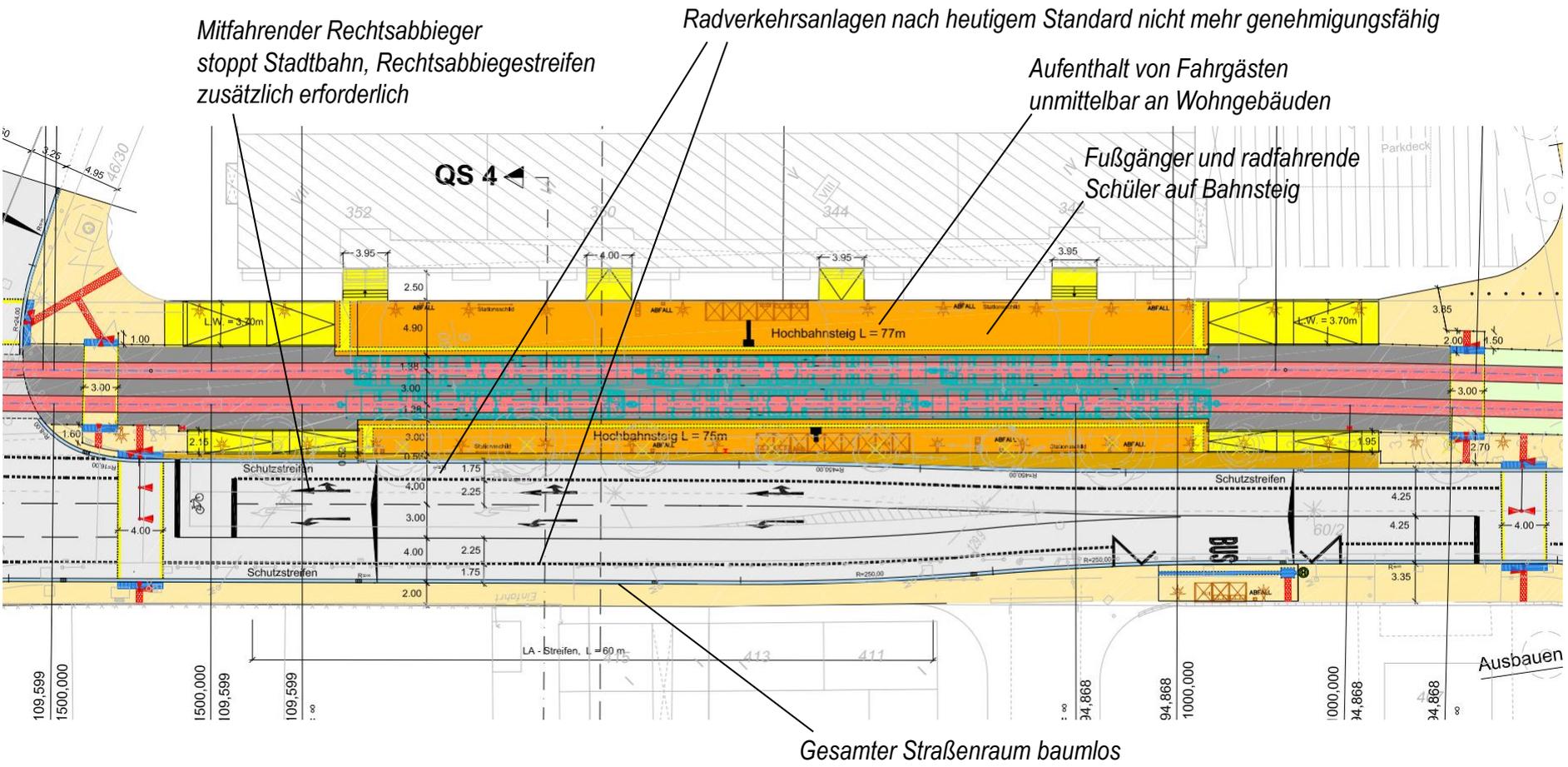
Prozess Entscheidungsfindung u.a.:

- 15 untersuchte Varianten (zuzügl. div. Untervarianten)
- Beachtung Radentscheid / Sicherheit Geh- und Schulwege
- Beachtung Rettungswege (Überholbarkeit bei Einsatzfahrten)
- bestmöglicher Erhalt von Bestandsbäumen (zuzügl. Schaffung von zukunftsfähigen Baumersatzstandorten)
- Geringstmöglicher Grunderwerb sowie Flächenverbrauch, Minimierung der Flächenversiegelung
- Stadträumliche Auswirkungen (Öffentlicher Raum und Anlieger)
- Reisegeschwindigkeit und Störungsfreiheit Stadtbahn
- Ämterübergreifende Planungsrounden





Planstand 2011 Trasse in östlicher Lage zur Straße

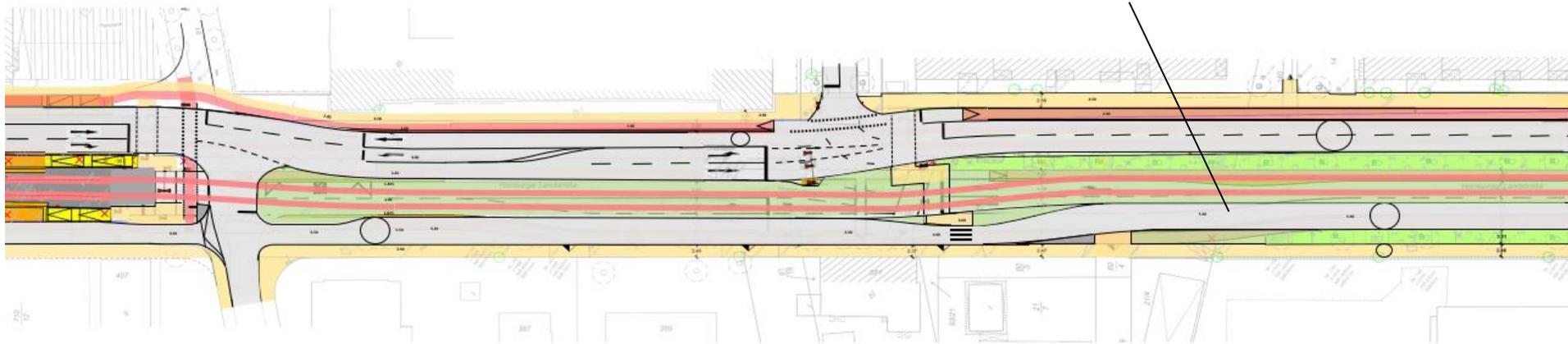




Planungsalternativen

Beispielhaft: Westlage

*Gleis Westlage erfordert separate Erschließungsstraße
u.a. für Bundespolizei unakzeptabel*





Planungsalternativen

Bewertungsmatrix

=> Keine Variante erfüllt alle Bedingungen, jedoch die Var 4.5.2 (Mittellage mit Baumerhalt in den Streckenabschnitten) wirkt nach Abwägung ausgewogen

	V4.4	V4.5.1 (V 4.5, Stand 15.02.2023)	V4.5.2	V2.1
Strecke (seitlich), (ch)	Mittellage (außer südlich Jean-Monnet-Straße), Integration Bäume in Strecke (seitlich), Überplanung Bäume BE, Überplanung Bäume AS, Einarbeitung der Stellungnahmen KGV)	Mittellage (außer südlich Jean-Monnet-Straße), Integration Bäume in Strecke (seitlich)	Mittellage (außer südlich Jean-Monnet-Straße), Integration Bäume in Strecke (seitlich), zusätzliche Bäume und günstigere Neuordnung der Seitenräume	Aktualisierung der Ostlage Schiene auf die gleichen Anforderungen der V4.5.2 (Radverkehr etc.)
	- Einarbeitung der Stellungnahmen KGV - Maximalanforderungen zulasten des Grunderwerbs - Berücksichtigung Radentscheid	- Einarbeitung der Stellungnahmen KGV - Kompromissvorschlag zur Reduzierung Grunderwerb - Berücksichtigung Radentscheid soweit möglich	- sparsamer Umgang mit Grunderwerb, jedoch ohne Unterschreitung Mindestanforderungen - Berücksichtigung Radentscheid (insbesondere Radweg) soweit möglich - weitere Bestandsbäume erhalten	- Fortentwicklung der EP 2011 - Schienen in Ostlage / Südteil Westlage - Anpassung auf die gestellten Anforderungen der V4.5.2 (Breiten Verkehrsabwicklung und Stadtbahn, Radverkehr Fußverkehr)
oder (zwingend) (ch), Bahnsteige Regelmäße für nd Dienstfahrten g auf Ostseite, im Schulstandort	Schienen in Mittellage zwischen Richtungsfahrbahnen (besser geschützt vor versehentlichem Betreten), die Mittelbaumreihe entfällt in Stationsbereichen (zwingend) und in der Strecke (ggf. durch Verswenke teilweise Verbesserung möglich), Bahnsteige Regelmäße für nd Dienstfahrten g auf Ostseite, im Schulstandort	Schienen in Mittellage zwischen Richtungsfahrbahnen (besser geschützt vor versehentlichem Betreten), die Mittelbaumreihe entfällt in Stationsbereichen (zwingend) und in der Strecke (ggf. durch Verswenke teilweise Verbesserung möglich), Bahnsteige Regelmäße für nd Dienstfahrten g auf Ostseite, im Schulstandort	Schienen in Mittellage zwischen Richtungsfahrbahnen (besser geschützt vor versehentlichem Betreten), die Mittelbaumreihe entfällt in Stationsbereichen, in der Strecke seitlich integrierbar, Bahnsteige in Mindestbreite (4.75m), Regelmäße für Nebenflächen (Fuß- und Radverkehr, weitgehend Umsetzung des Radentscheids mit Radwegen. Notfalls überfahrbare Gleisanlagen ermöglicht Rettungs- und Dienstfahrten. Mindestens eine Richtung dennoch mit Rasengleis. Neue Baumreihen außen teilweise integrierbar, Altbäume der Westseite überwiegend integrierbar. Grunderwerb ausgewogen, Pavillions betroffen, jedoch keine B-Plan-Grenzen. Stadträumlich ausgewogen, Radweg und Gehweg gemeinsam neben Richtungsfahrbahn	Schienen - eingezäunt -in Ostlage vor Wohnbebauung, teilweise Mitnutzung der Anbahnsteige für Gehwege (auch Schulweg) und Feuerwehr, Bahnsteige günstig auf Wohnbauungsseite, Bäume meist nicht integrierbar oder sehr nah an Schienen / Weiteitung, Zweirichtungsfahrbahn günstig für Erschließung der Grundstücke und Rettungsdienstfahrten, starke Schienen- und Straßenverswenkung an Jean-Monnet-Straße, recht hoher Platzbedarf auf Privatgrundstücken, im Pavillonbereich (Berkersheimer Weg) mit Eingriff noch jenseits der B-Plan-Grenze. Julius-Brecht-Straße ist abhängig, muss durch Anschluss an Kreisverkehr ersetzt werden. Rechtsabbieger nach Osten inkl. Radverkehr an drei Stellen erfordern eigenen Fahrstreifen, für rechtsabbiegenden Radverkehr unsicher und unkonfortabel
	1 ca. 13.000 qm	2 ca. 12.650 qm	3 ca. 12.000 qm	2 ca. 12.250 qm
privaten Raum	Es wird im Westen deutlich in den privaten Raum (innerhalb des B-Plan-Grenze) eingegriffen. Erheblicher Eingriff zwischen im Berkersheimer Weg zwischen Homburger	Es wird im Westen deutlich in den privaten Raum (innerhalb des B-Plan-Grenze) eingegriffen. Erheblicher Eingriff zwischen im Berkersheimer Weg zwischen Homburger	B-Plan-Grenzen werden mit Augenmaß teilweise genutzt	B-Plan-Grenze wird zwischen Berkersheimer Weg und Wacholderweg verletzt

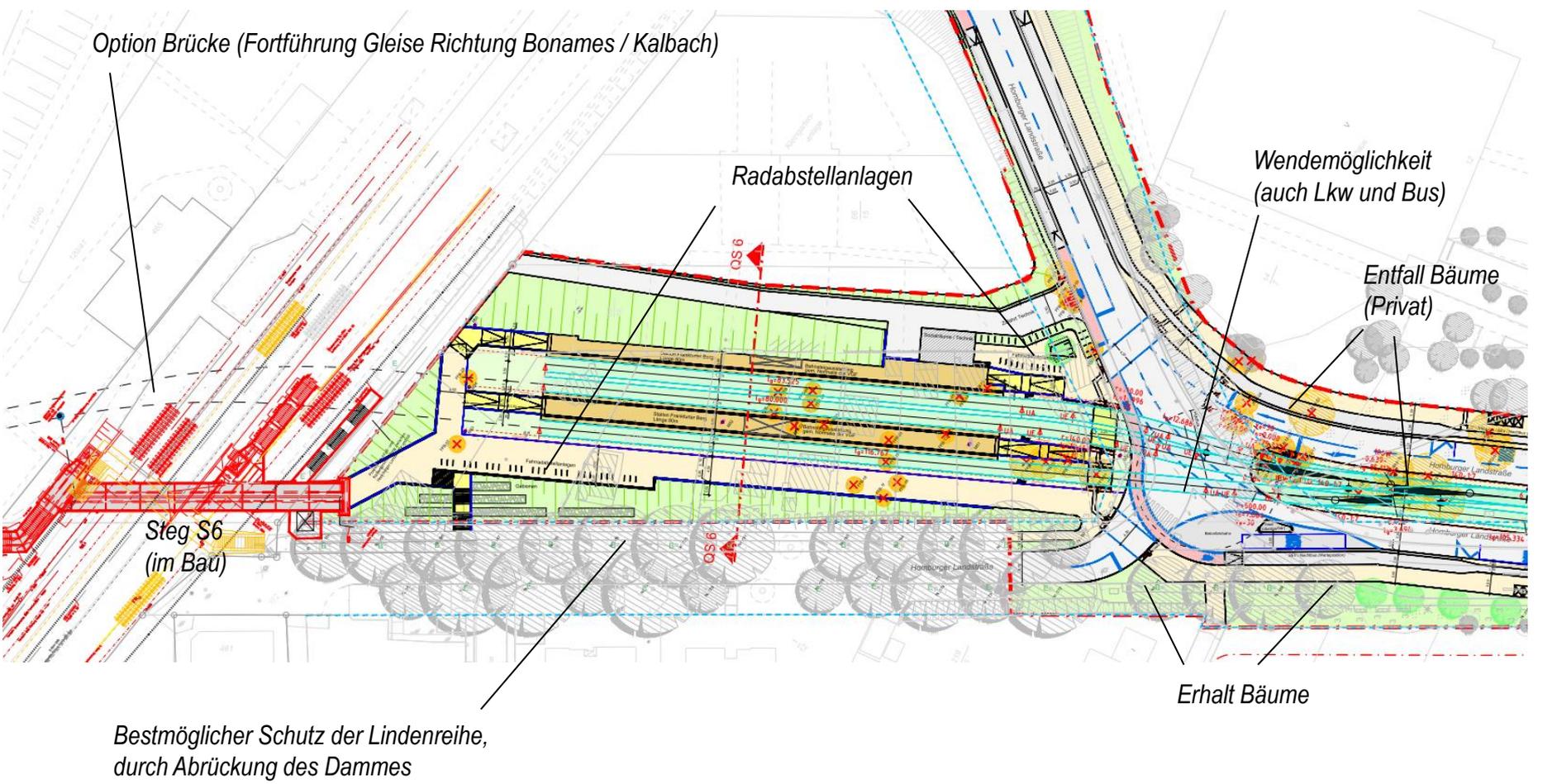


Vorstellung Var 4.5.2: Station „Frankfurter Berg“



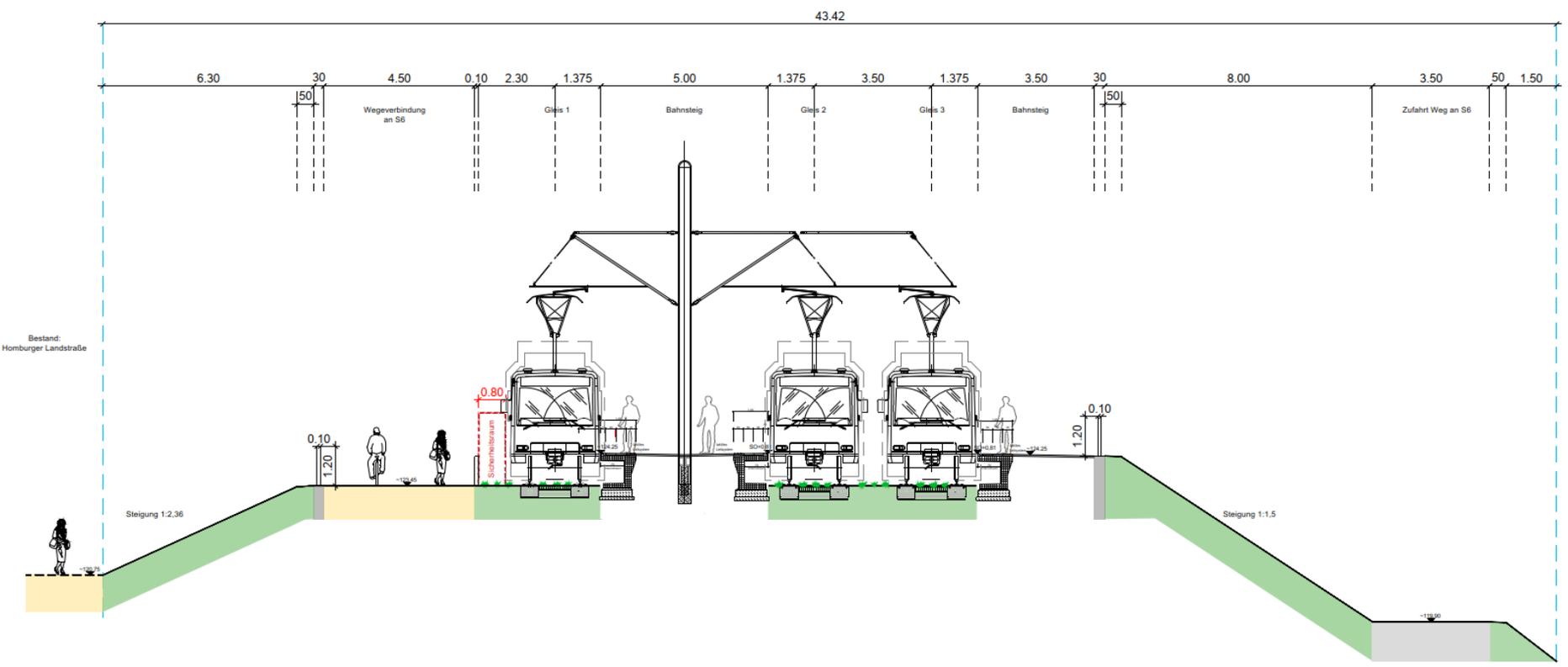


Station „Frankfurter Berg“

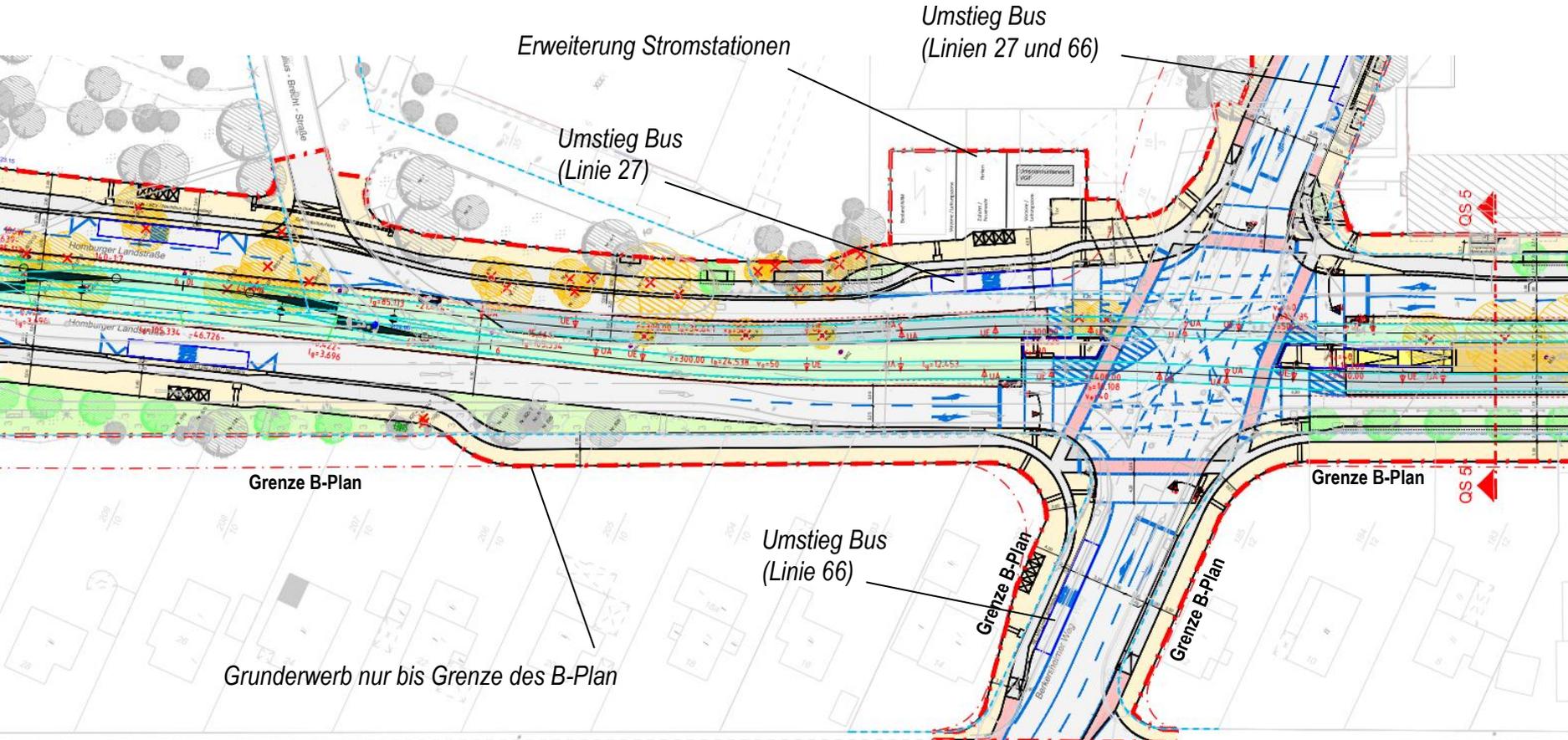




Station „Frankfurter Berg“



Anschluss Berkersheimer Weg



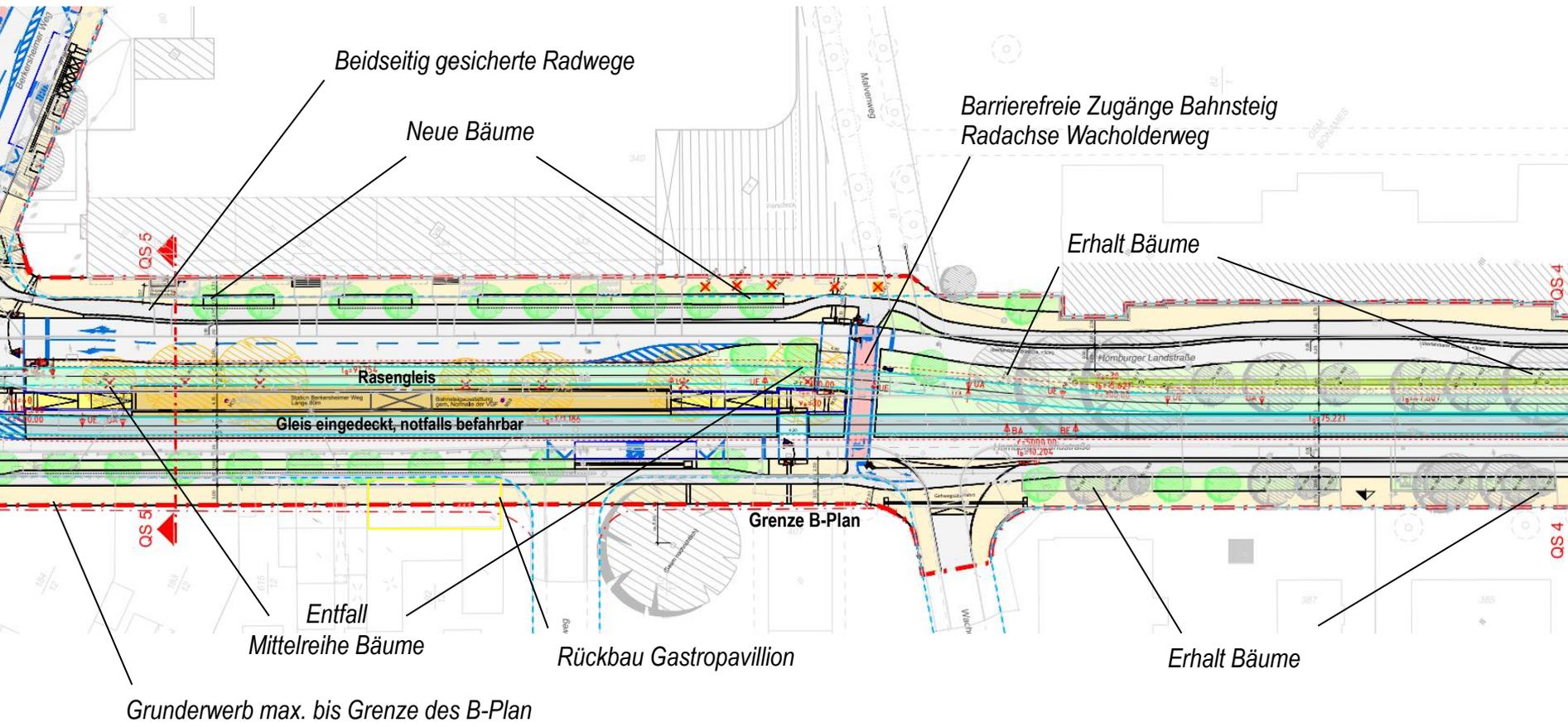


Station „Berkersheimer Weg“



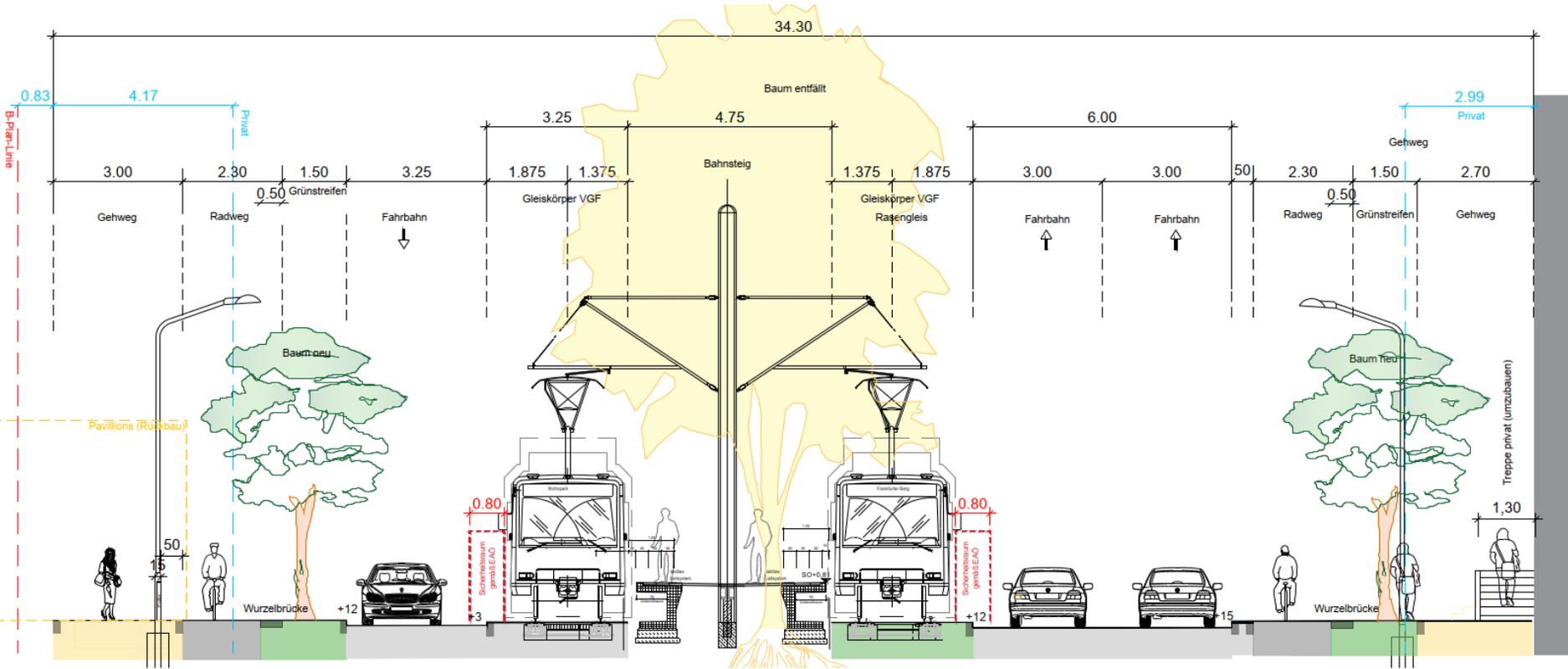


Station „Berkersheimer Weg“





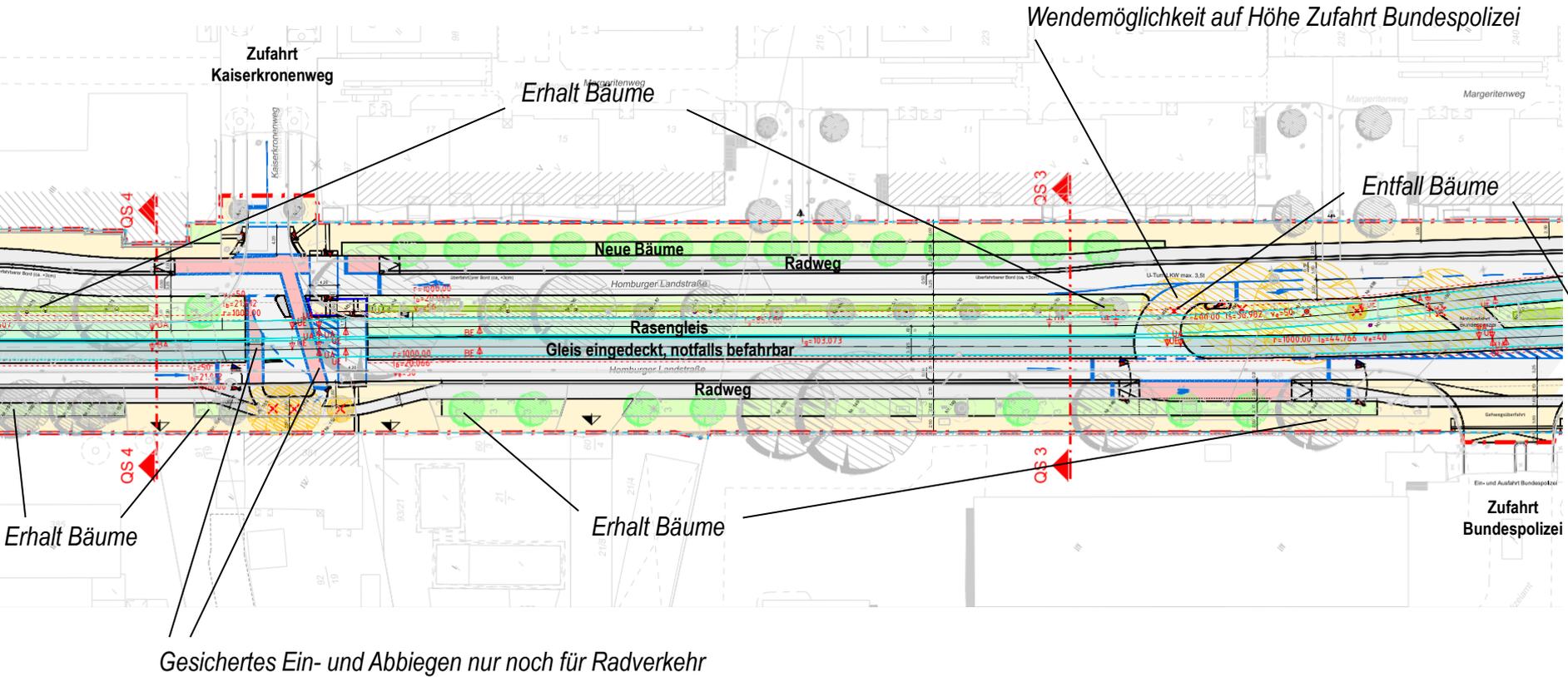
Station „Berkersheimer Weg“, von Ost



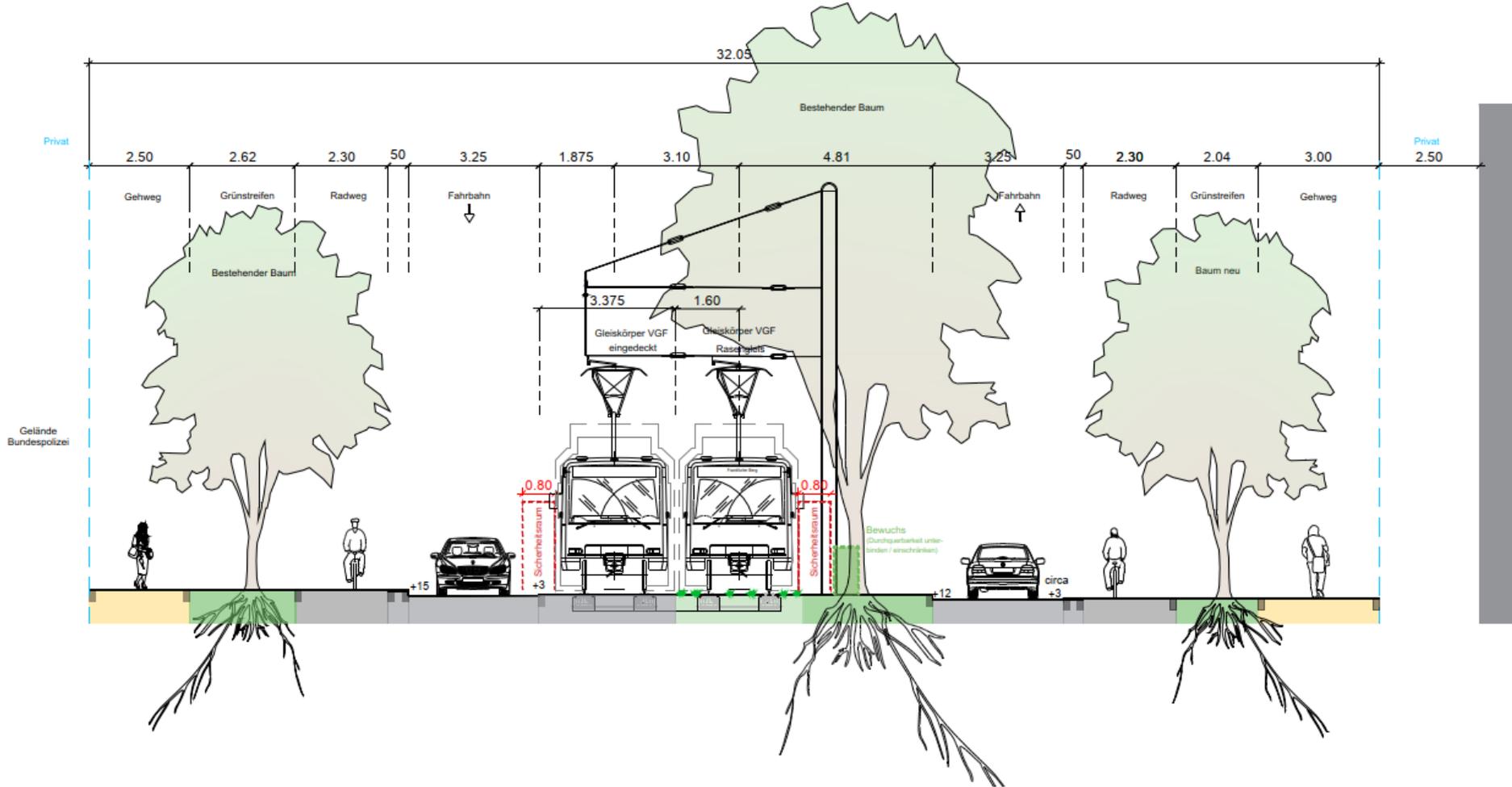
Anschluss Kaiserkroneweg / Zufahrt Bundespolizei



Anschluss Kaiserkroneweg



Bereich Bundespolizei, Schnitt, von Ost

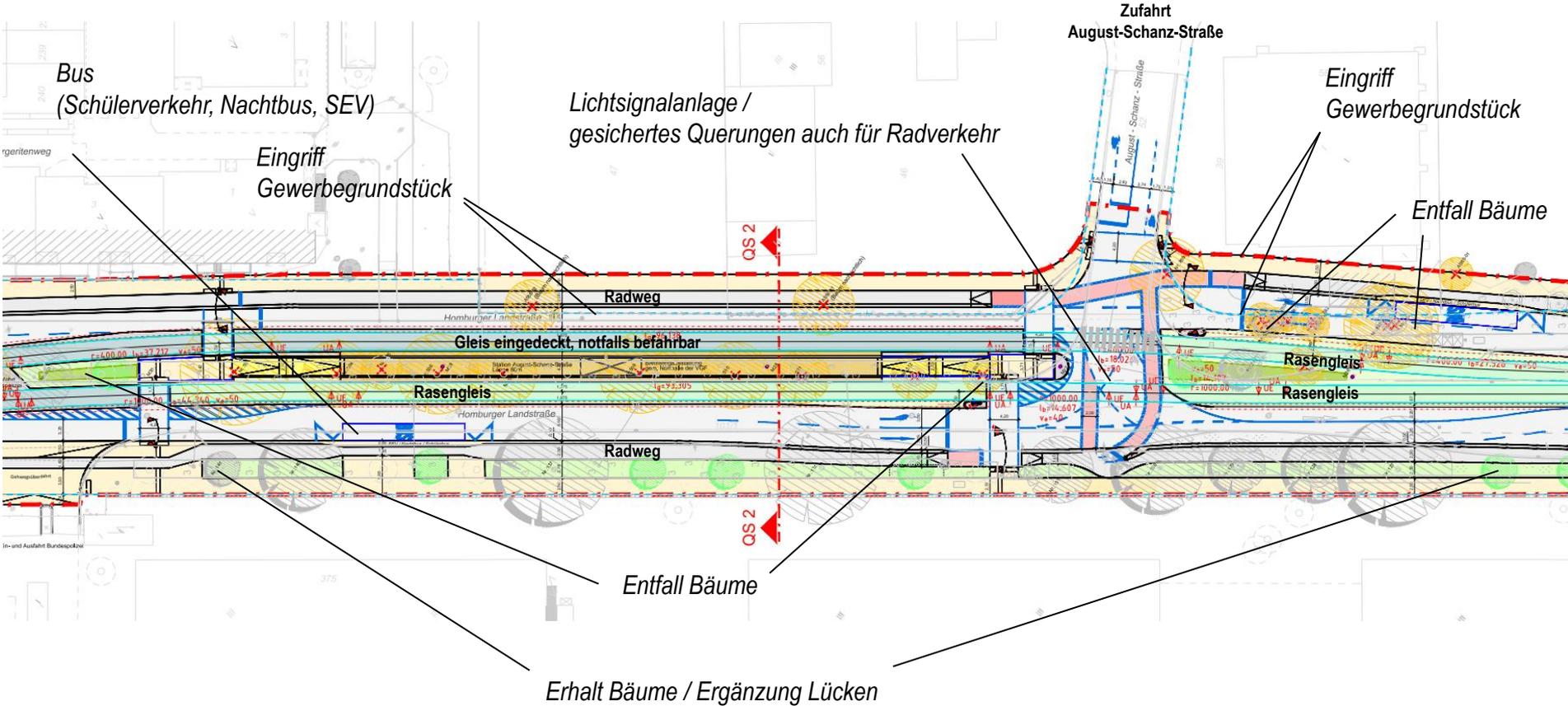




Station „August-Schanz-Straße“



Station „August-Schanz-Straße“

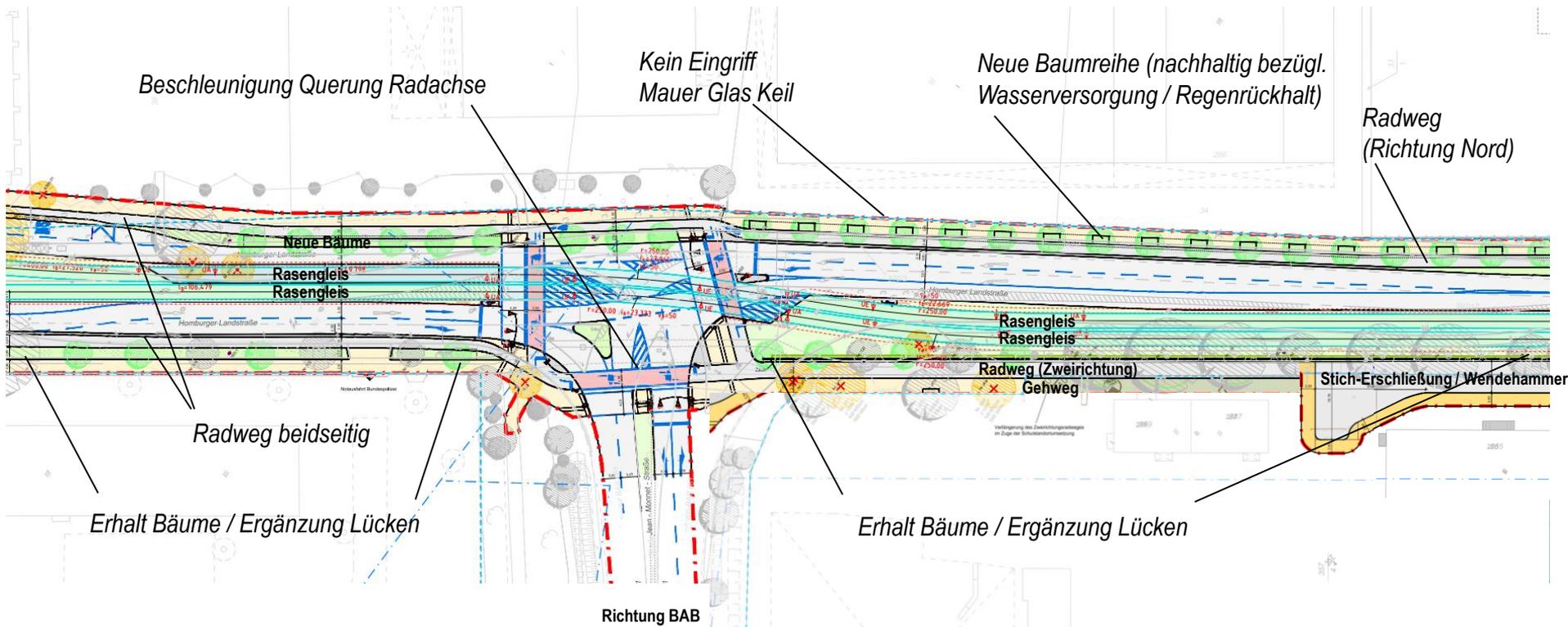




Knotenpunkt Jean- Monnet-Straße



Knotenpunkt Jean- Monnet-Straße





Anschluss an Station Preungesheim / Am Dachsberg



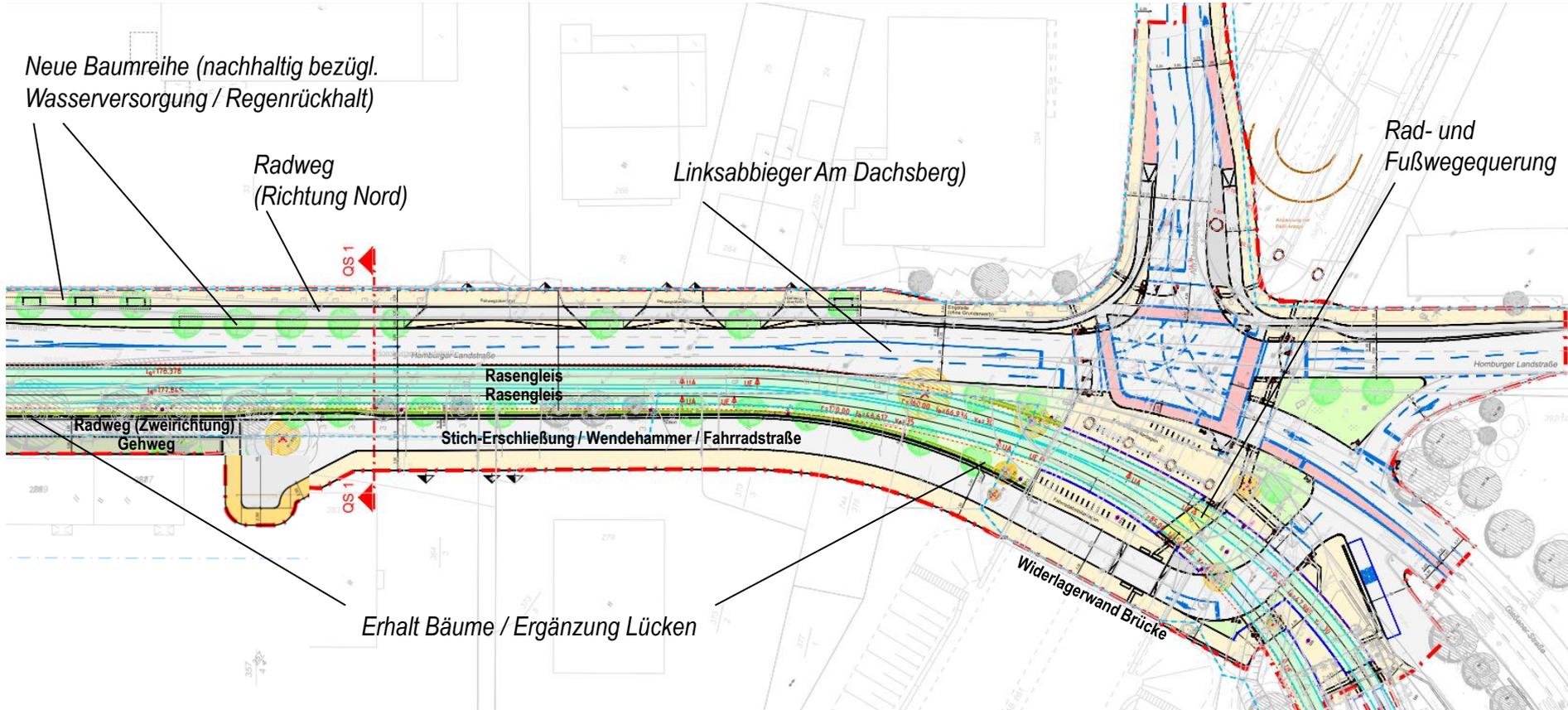


Anschluss an Station Preungesheim / Am Dachsberg





Anschluss an Station Preungesheim / Am Dachsberg





Baumbilanz zusammenfassend:

Bestandsbäume in der Maßnahmenfläche (privat und öffentlich): 226

Davon:	Gesamt Entfall	134
	Gesamt Baumerhalt	92
	Gesamt neue Bäume	121

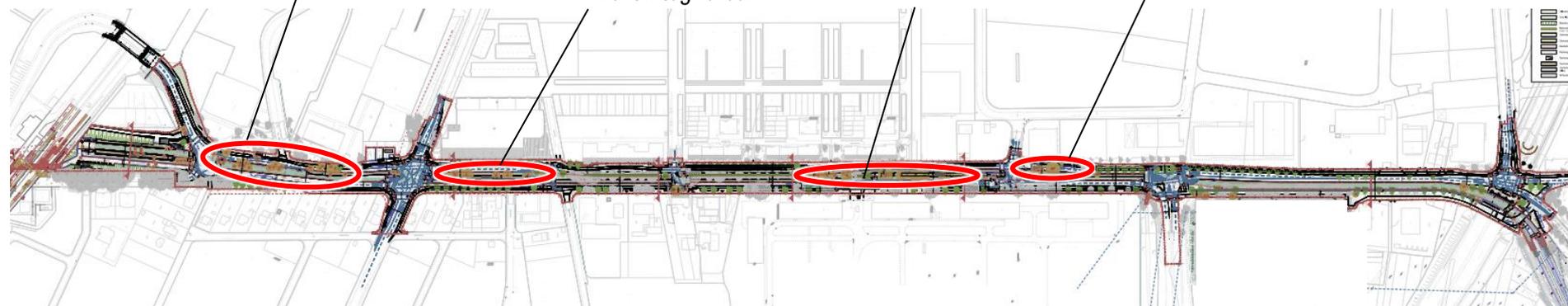
Gründe für Entnahme (Schwerpunktbereiche):

*Ausschwenk der Gleise
In die Endhaltestelle/
Umgehen der Lindenallee*

*Bäume im
Bahnsteigbereich
nicht integrierbar*

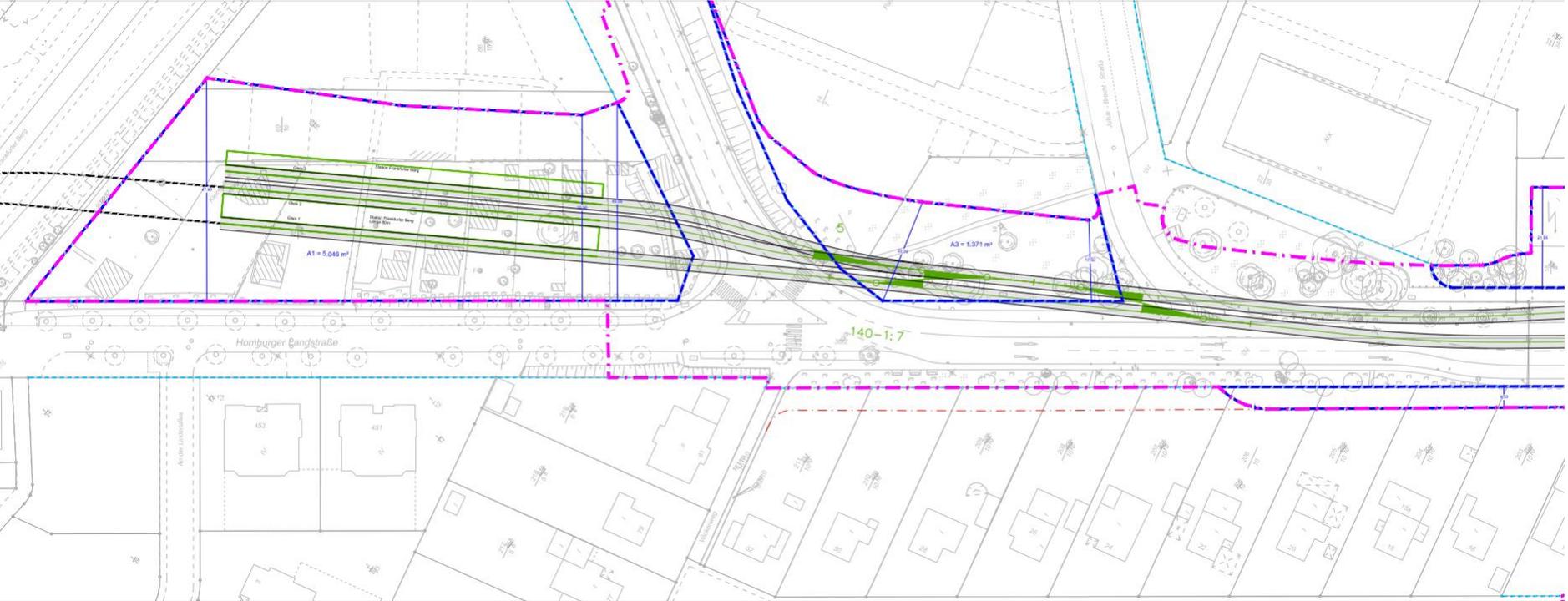
*Bäume im
Bahnsteigbereich
und im Zulauf
nicht integrierbar*

*Ausschwenk der Gleise
in die Haltestelle*



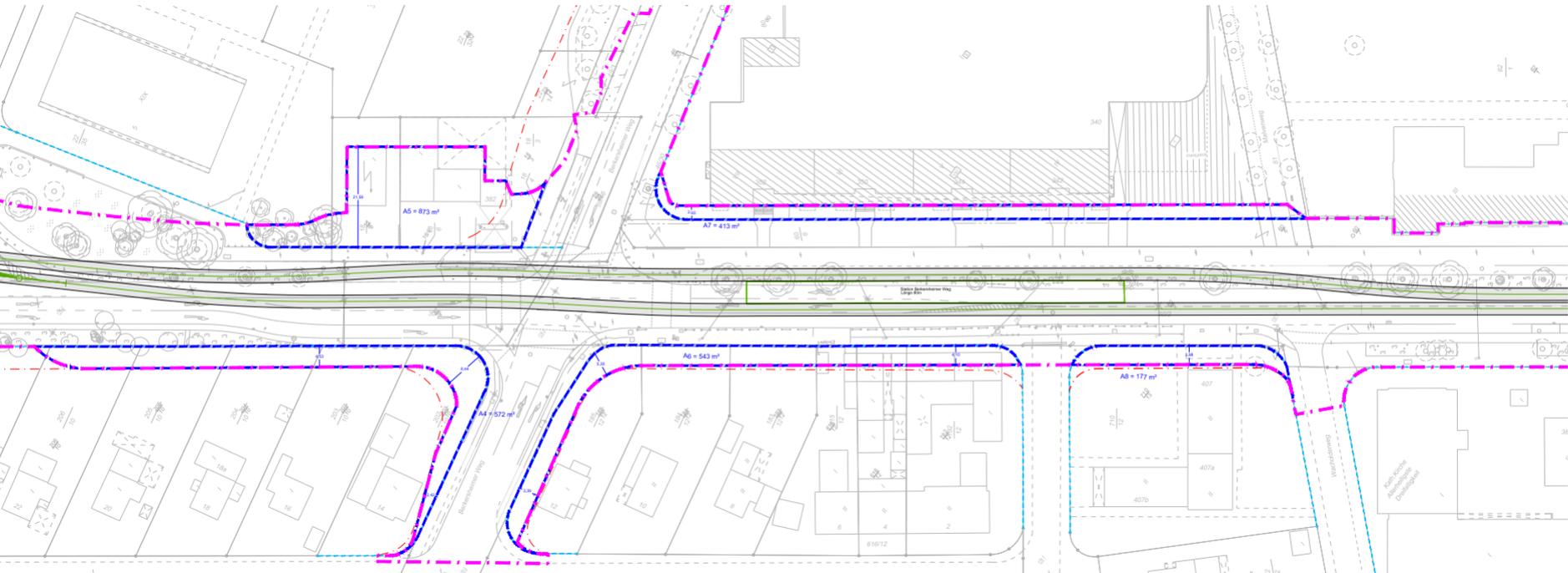


Analyse Grunderwerb:



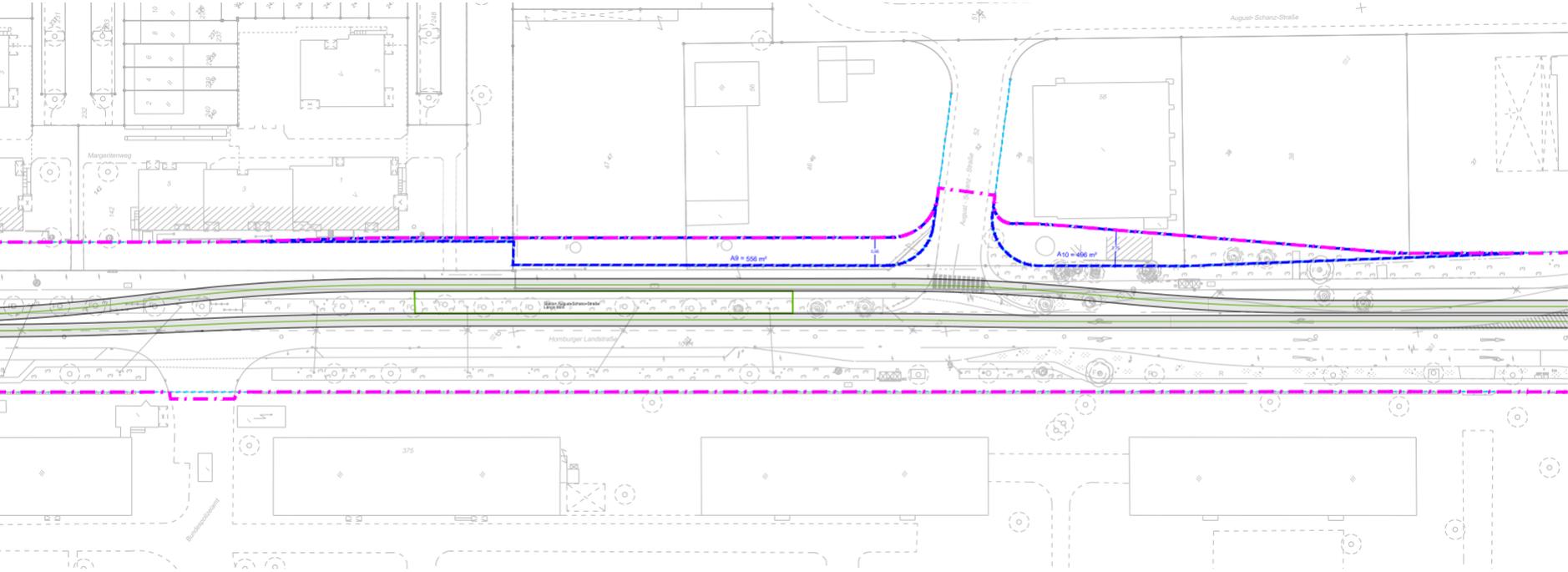


Analyse Grunderwerb:



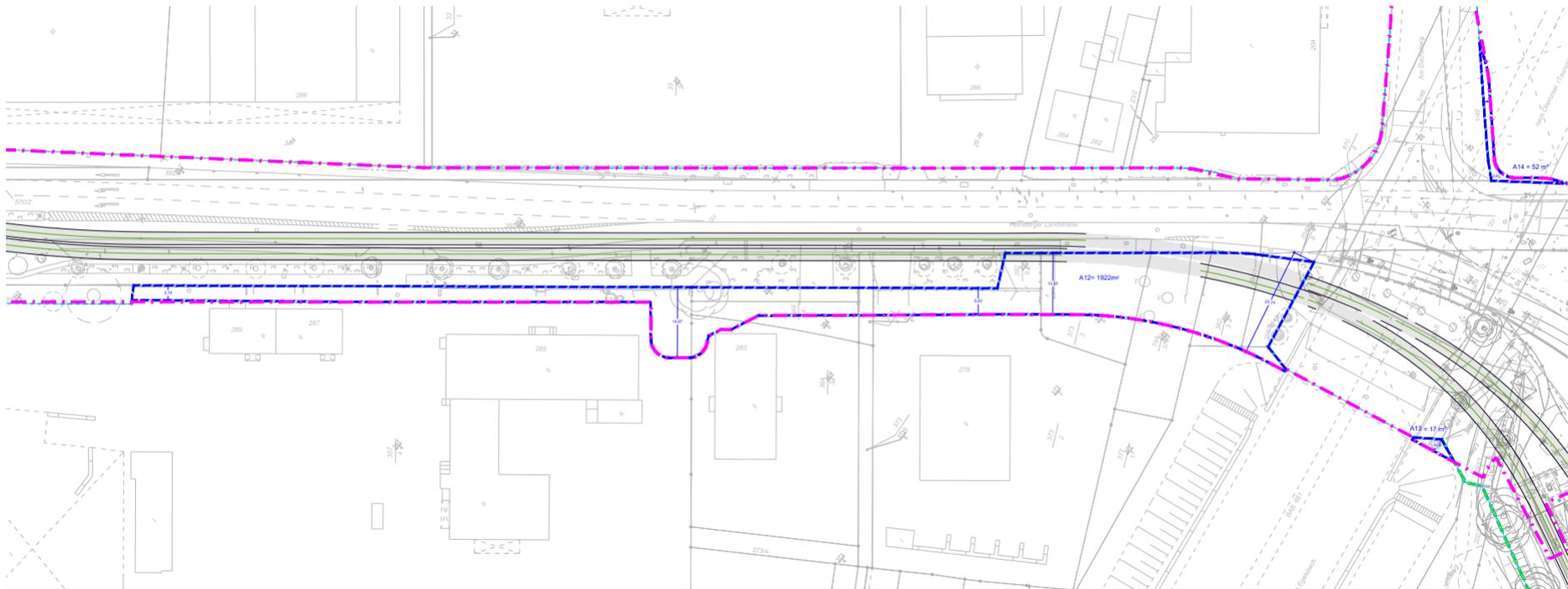


Analyse Grunderwerb:





Analyse Grunderwerb:





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

