

Stadt Bad Vilbel

Gesamtverkehrsplan

- Teil 1: Kernstadt -

2015



Ingenieurleistung

Gutachten und Rahmenplanungen

Gesamtverkehrspläne (IV, ÖV)
Städtebauliche Rahmenplanung
Vorhaben- und Erschließungsplanung
Verkehrsberuhigungskonzepte
Lärmschutz

Verkehrstechnische Nachweise

Verkehrstechnische Gesamtlösungen
Mikrosimulation
Dimensionierung von Verkehrsanlagen
Leistungsfähigkeitsnachweise
Signalisierung

Ingenieurvermessung

Bestands- und Kontrollvermessung
Absteck- und Bauausführungsvermessung
Geländemodelle
Visualisierung
Abrechnungsaufmaße

Ingenieurbauwerke, Tiefbau

Kanalbau
Kanalsanierung
Wasserversorgung
Gasversorgung
Straßenbeleuchtung

Verkehrsanlagen

Objektplanung für Verkehrsanlagen
Entwurf und Gestaltung von Knotenpunkten
Einmündungen, Kreisverkehren und Plätzen
Straßenraumgestaltung
Beschilderung, Wegweisung
Radverkehrskonzepte
Ruhender Verkehr

Management

Projektmanagement
Planungs- und Bauzeitenmanagement
EU-Bau-Koordinator
Ausschreibung und Vergabe
Bauüberwachung und Bauoberleitung
Verkehrslenkungspläne

Beratung

Bau- und Verkehrsrechtsfragen
Zuwendungsanträge
Kostenteilungen
Ablöseberechnungen
Weiterbildungsseminare

Inhaltsverzeichnis

1	GVP Teil 1, Kernstadt, Maßnahmen, Prioritäten	2
1.1	Frankfurter Straße - Verkehrsregelung und Gestaltung	2
1.2	Kernstadt - Verkehrsführung, Straßennetz	4
1.3	Kernstadt - Radverkehr	6
1.4	Parkleitsystem	7
1.5	Busverkehr	8
1.6	Hauptstraßennetz	10
2	Schlussbemerkung	16

Anlagen

Anhang

Literaturverzeichnis

Gesamtverkehrsplan (GVP)

- Teil 1: Kernstadt -

1 GVP Teil 1, Kernstadt, Maßnahmen, Prioritäten

Nach ausführlicher Diskussion liegt nun das Ergebnis der Untersuchung des Verkehrsablaufes in der Kernstadt von Bad Vilbel vor. Es ist der Teil 1 des Gesamtverkehrsplan 2015 für die Stadt Bad Vilbel, der unter dem Titel GVP 2015 weiter geführt wird.

Anlage 1

Der GVP 2015, Teil 1 hat die Kernstadt zum Thema und hier insbesondere die Frankfurter Straße im Stadtkern (Anlage 1). Durch die Gestaltung der Neuen Mitte und durch die Entstehung eines zentralen Stadtplatzes verbunden mit einer attraktiven Brückenkonstruktion über die Nidda als direkten Weg zum Kurhaus erhielt die Frankfurter Straße in ihrer Mitte ein völlig anderes Bild und verbunden mit den zukünftigen zusätzlichen Einkaufsmöglichkeiten auch eine deutliche Stärkung ihrer Rolle als ‚Einkaufsmeile‘ von Bad Vilbel.

Anlage 9

Anhang A

Die Streckenteile mit den vorgesehenen und empfehlenswerten Maßnahmen sind in Anlage 9 dargestellt. Eine zusammenfassende Maßnahmenliste ist im Anhang A abgedruckt.

1.1 Frankfurter Straße - Verkehrsregelung und Gestaltung

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile wird vorgeschlagen, die Frankfurter Str. weiterhin als Einrichtungsstraße zwischen Ritterstr. und Erzweg zu regeln und die Einbahnrichtung beizubehalten.

Eine Verlängerung der Streckenteile, die in beide Richtungen befahren werden können und zwar von der Ritterstraße bis zur Albanusstraße und vom Erzweg bis zum Grünen Weg kann nicht empfohlen werden. Eine Verbreiterung der Fahrbahn ginge zu Lasten der Nebenflächen (Gehwege und Stellplätze). Für eine Einkaufsstraße, in der sich die Kunden wohlfühlen sollen, wäre eine solche Beschränkung der Gehwegbreite ausgesprochen nachteilig.

Anlage 2

In der Frankfurter Straße gibt es Gestaltungsbedarf in folgenden Bereichen (vgl. Anlage 2):

- Eingangsbereich vom Südbahnhof-Kreisel aus bis etwa Wiesengasse,
- im Bereich der Neuen Mitte zwischen Tiefgaragenzu- und -ausfahrt (Stadtmitte),
- vom Alten Rathaus bis zum Erzweg.

noch: Frankfurter Straße
- Verkehrsregelung und
Gestaltung

Alle Bereiche, die Stadtmitte, der Streckenteil um die Ritterstraße und der Abschnitt vom Alten Rathaus bis zum Erzweg haben mittelfristig bis langfristigen Charakter. Die Frankfurter Straße hat durch die Bauarbeiten der Neuen Mitte lange ‚unruhige‘ Zeiten hinter sich, so dass mit neuen Bauaktivitäten gewartet werden sollte, z.B. bis der Zustand von Fahrbahn und Nebenflächen eine Erneuerung der Verkehrsflächen erforderlich macht.

Frankfurter Straße - zw. Südbahnhof-Kreisel und Wiesengasse

Bei jeder Baudurchführung ist im Bereich um die Ritterstraße darauf zu achten, dass die Frankfurter Straße zu allen Zeiten ausreichend komfortabel erreicht werden kann. Ggfs. sind die Parkplätze an der Südseite der Straße aufzulassen.

Die Planung ist mit der Radwegführung zu und aus der Wiesengasse abzustimmen.

Frankfurter Straße - Grüner Weg - Schützenhofweg

Die Frankfurter Straße sollte in ihrer Gesamtheit attraktiver werden. Die Bildung und Gestaltung von Plätzen kann hierbei eine wichtige Rolle spielen. Im Bereich Schützenhofgasse/Frankfurter Straße/Grüner Weg könnte eine erste Maßnahme für die Gestaltung der Innenstadtplätze beginnen.

Frankfurter Straße - zw. Erzweg und Altes Rathaus

Der Teil der Frankfurter Straße zwischen Altem Rathaus und Erzweg muss deswegen grundsätzlich umgestaltet werden, weil in diesem Bereich das Fahren in beiden Richtungen zugelassen ist, der Ausbau aber für einen Einrichtungsverkehr vorgesehen war. Der Umbau umfasst auch die Bushaltestelle „Altes Rathaus“, die besser an die Gelenkzüge der Linie angepasst werden sollte, sofern die Linie 30 dauerhaft durch die Frankfurter Straße geleitet werden wird. Die Verkehrsfläche vor dem Alten Rathaus und dem Brunnenmuseum gehört stadtgestalterisch zur „Traditionsinsel“ der Stadt, bestehend aus den beiden genannten Bauwerken, dem Eingang in die Lohstraße mit den erhaltenen historischen Gebäuden, der Burg und der Alten Mühle. Deshalb sollte die Verkehrsfläche von der Bushaltestelle ‚Altes Rathaus‘ (Süd) bis etwa zum bestehenden Fußgängerüberweg vor der Niddabrücke (erweiterter Platzbereich) nicht in Asphaltbauweise, sondern aus gestalterischen Gründen -wie auch die erweiterte Platzfläche- auch zukünftig mit Natursteinpflaster befestigt werden.

noch: Frankfurter Straße
- Verkehrsregelung und
Gestaltung

Frankfurter Straße - Gesamt

Im gesamten Verlauf der Frankfurter Straße außer den genannten Bereichen wurde der Straßenraum mit Fahrbahn und Nebenflächen nach und nach saniert. Die inzwischen abgeschlossene Asphaltierung der Fahrbahn ist auch aus Gründen der Verkehrslärmreduzierung die richtige Entscheidung gewesen, steht aber im Zielkonflikt mit der Stadtgestaltung.

Erste Gestaltungskonzepte der Stadt liegen für den Bereich Frankfurter Straße-Grüner Weg vor. Daraus könnte ein Gestaltungskonzept für weitere Nebenflächen-Bereiche der Frankfurter Straße entwickelt werden. Eine Korrespondenz mit dem Niddaplatz ist anzustreben.

Die Umgestaltung der Nebenflächen der Frankfurter Straße muss und wird abschnittsweise erfolgen. Die Arbeiten werden bei laufendem Verkehr stattfinden müssen. Die durchgehende Befahrbarkeit muss in jedem Bauzustand sichergestellt werden.

1.2 Kernstadt - Verkehrsführung, Straßennetz

Verkehrsführung und Verkehrsregelung der übrigen Straßen in der Kernstadt wurden überprüft. Es gibt wenig Änderungsnotwendigkeiten. Auf dem gesamten Niederberg und in dem Bereich unterhalb der Berliner Straße sind Änderungen in der Verkehrsführung nicht erforderlich.

Folgende Strecken und Knotenpunkte wurden hinsichtlich ihrer Veränderungsmöglichkeiten im Detail betrachtet und diskutiert:

- Albanusstraße
- KP „Ritterstraße / Frankfurter Straße“
- Querstraße

Albanusstraße

Untersucht wurde die Anregung, die Einbahnregelung der Albanusstraße in Richtung Frankfurter Straße zu drehen.

Über die Albanusstraße verlassen werktags ca. 700 Kfz/24h die Frankfurter Straße. Bis zum Grünen Weg kann die Frankfurter Straße nicht mehr verlassen werden. Wenn die Einbahnrichtung der Albanusstraße also gedreht werden sollte, wäre die Frankfurter Straße um mind. 700 Kfz/24h mehr belastet. Jede Mehrbelastung auf dieser Strecke wird aber sehr kritisch gesehen.

Alternativ wurde auch eine Öffnung der Frankfurter Straße bis zur

noch: Kernstadt
- Verkehrsführung,
Straßennetz

Albanusstraße für beide Fahrtrichtungen diskutiert. Dies ginge jedoch nur zu Lasten der Nebenflächen, der Gehwege und der Kurzzeitparkplätze. Gleichzeitig würde das Verkehrsaufkommen in diesem Abschnitt deutlich erhöht und die Übersichtlichkeit und die Verkehrssicherheit reduziert.

Die Einbahnrichtung in der Albanusstraße sollte daher so beibehalten werden. Eine Öffnung der Frankfurter Straße bis hierhin für den Zweirichtungsverkehr ist nicht zu empfehlen.

KP „Ritterstraße / Frankfurter Straße“

Die Anregung einer Verkehrsbeschränkung an der Einmündung der Ritterstraße in die Frankfurter Straße in der Art, dass künftig kein Linkseinbiegen aus der Ritterstraße in Richtung Südbahnhof-Kreisel mehr möglich sein wird, führte sicher zu einer Verbesserung der Verkehrsabläufe am Knotenpunkt. Bei der schon angesprochenen Überarbeitung der Einmündung (siehe Abschnitt 1.1) ist aber auch genau dies ein Ziel der Umplanung.

Eine Verkehrsbeschränkung in der vorgeschlagenen Form hätte jedoch neben einer spürbaren Mehrbelastung in der Frankfurter Straße auch deutliche Umwege für einen Großteil der Anwohner des „Niederbergs“ und die Kunden der angrenzenden Geschäfte zur Folge. Alternative Abfahrwege wie bspw. über die Querstraße müssten geprüft und vorgesehen werden.

Die Anregung wurde daher nicht weiterverfolgt.

Querstraße

Zur Schaffung einer alternativen Abfahrmöglichkeit für die Bewohner des „Niederbergs“ und zur Entlastung der zuvor beschriebenen Einmündung „Ritterstraße / Frankfurter Straße“ wurde die Drehung der vorhandenen Einbahnregelung hin zur Frankfurter Straße (Schöllberg) bzw. eine Öffnung für den Zweirichtungsverkehr diskutiert.

Eine Öffnung in beide Richtungen für alle nach StVZO zugelassenen Fahrzeuge ist aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreite und der vorhandenen lichten Fahrraumhöhe nicht möglich (siehe Anlage 3). Es wird jedoch angeregt, die Öffnung für beide Richtungen für Fahrzeuge kleiner als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht in den städtischen Gremien zu erörtern. In diesem Fall wäre eine Fahrbahnbreite von 5,50 m ausreichend. Der Straßenraum kann daher gleichzeitig zugunsten der Gehwege neu gestaltet werden.

Die Maßnahme ist von mittel- bis langfristiger Priorität.

Anlage 3

1.3

Kernstadt - Radverkehr

Der Radverkehr wurde und wird auch weiterhin im Rahmen der städtischen Verkehrskommission ausführlich diskutiert.

In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass über diesen Weg Änderungen der StVO zügig umgesetzt werden. So wurde z.B. beim Südbahnhofkreisel das Mitfahren auf der Fahrbahn erlaubt, nachdem die StVO diese Lösung zuließ. Es sei aber auch erwähnt, dass der umlaufende Bordsteinradweg am Südbahnhofkreisel sich als eine ausgesprochen sichere Lösung bestätigt hat. In den knapp 20 Jahren seit Eröffnung des Kreisverkehrsplatzes hat es keine Unfälle mit Radfahrern gegeben.

In den Wohngebieten sind Anlagen für den Radverkehr wegen der Tempo 30 – Zonen nicht erforderlich. An den Hauptverkehrsstraßen Homburger Straße, Friedberger Straße, Büdinger Straße, Kasseler Straße und Frankfurter Straße, Teil Schöllberg sind Radwege oder Radfahrstreifen vorhanden oder werden bei der Ertüchtigung der Strecken berücksichtigt.

Hier sind besonders die Homburger und die Kasseler Straße zu nennen. In der Homburger Straße/Kasseler Straße wurden die drei Kreisel gebaut, deren breite Wege als Fußwege mit Radverkehr frei-Regelung vor allen Dingen den Schülerverkehr sicherer gemacht haben. Im weiteren Verlauf bis Massenheim wird für den Radverkehr ab dem westlichen Kreisverkehrsplatz mit dem Massenheimer Weg eine sichere Route angeboten. Über den Kreisverkehr ist sie von und in alle Richtungen optimal angebunden.

So können über diesen Weg auch die Einkaufsmärkte sicher erreicht werden.

Die wichtige Schüler-Route von Dortelweil über Petterweiler Straße und die sich im Ausbau befindende Max Planck Straße ist über die beiden Kreisverkehrsplätze, die sie verbindenden Radwege sowie über Huizener Straße und Massenheimer Weg optimal mit Schul- und Sportzentrum und dem geplanten Schwimmbad verbunden.

Für die Weiterführung in Richtung Bad Homburg steht wie beschrieben der Massenheimer Weg als komfortabel ausgebaute Strecke zukünftig zur Verfügung. Das Radwegnetz in diesem Planungsraum ist also geschlossen.

Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Gebietes Quellenpark und der Realisierung des Bahnhofsvorplatzes West muss auf die Radwegeführung geachtet werden. Insbesondere die für Schüler und Radwanderer wichtige Verbindung von Dortelweil West über

noch: Kernstadt
- Radverkehr

die Landschaftsbrücke zur Petterweiler Straße darf nicht unterbrochen werden.

In der Kasseler Straße zwischen Friedberger Straße und Viadukt wurden für die Radfahrer Schutzstreifen markiert. Es wird empfohlen, beim späteren Ausbau dieses Streckenabschnittes weiterhin Radverkehrsanlagen vorzusehen. Beim Kreisverkehr am Viadukt wurden die Belange des Fahrradverkehrs berücksichtigt.

Kontrovers wird weiterhin die Zulassung der Radfahrer gegen die Einbahnrichtung in der Frankfurter Straße diskutiert. Da diese Regelung in der inzwischen veröffentlichten StVO nicht für Hauptverkehrsstraßen vorgesehen ist und da in der Frankfurter Straße als Hauptverkehrsstraße eine hohe Verkehrsbelastung vorhanden ist, wird aus fachlicher Sicht eine Öffnung der Frankfurter Straße für Radfahrer in Gegenrichtung nicht empfohlen.

Stattdessen sollte der Ausbau der Nidda-Uferradwege auf beiden Seiten des Flusses beschleunigt vorangetrieben werden. Der nördliche Radweg ist zwischen Kasseler Straße und Wasserburg fertiggestellt. Die Fortsetzung bis zur L 3008 ist im Bau.

Der südöstliche Uferweg hat noch nicht den angestrebten Standard. Die Ausbauplanung sollte auf den Weg gebracht werden. Der dann gebaute Weg sollte so oft wie möglich mit der Frankfurter Straße verbunden werden, mit entsprechenden Hinweisen und mit komfortabler Ausstattung (Anlage 4). Er ist dann ein sicherer Weg für Radfahrer in gegenläufiger Richtung zur Regelung in der Frankfurter Straße und mit nur geringen Umwegen. In den Verbindungsstichen zwischen dem Nidda-Uferweg und der Frankfurter Straße sollten in der Nähe der Frankfurter Straße Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorgesehen werden.

Anlage 4

1.4 Parkleitsystem

Das Parkleitsystem (PLS) wurde inzwischen umgesetzt.

An dieser Stelle nur noch ein paar abschließende Bemerkungen.

Die Verkehrskommission hatte sich sehr früh für ein dynamisches PLS entschieden. Das war eine zukunftsweisende Entscheidung deshalb, weil das System erweiterbar ist. Seine Stärke hat das dynamische PLS dann, wenn mehrere oder besser alle größeren Parkierungseinrichtungen angeschlossen sind.

In der Kernstadt Bad Vilbel war an drei bis vier Ziele gedacht worden, neben den großen Einrichtungen City-Parkplatz und Parkhaus

noch: Parkleisystem

„Niddaplatz“ noch das Parkangebot gegenüber dem Alten Rathaus und der als P+R-Platz entbehrlich werdende (Überlauf-) Parkplatz an der Einmündung Dieselstraße (Arbeitstitel Parkplatz „Viadukt“).

Nach Absagen für das Parkangebot gegenüber dem Alten Rathaus seitens Inhaber und Pächter sowie der Rückstellung des Parkplatzes „Viadukt“ durch die Stadt Bad Vilbel, wurde das dynamische PLS nur mit zwei Zielen installiert. Eine Erweiterbarkeit ist jedoch wie ausgeführt möglich.

1.5

Busverkehr

Der Busverkehr in Bad Vilbel lässt sich grob wie folgt unterteilen:

- die regionalen Buslinien FB-74, 30, 65 und 551 und
- die VILBUS-Linien 60 bis 64.

Die regionalen Buslinien mit den großen Fahrzeugen, und hier besonders der Bus 30 als Gelenkbus, sind für Maßstäblichkeit der Bad Vilbeler Infrastruktur problematisch. Aktuell gilt dies bspw. für die Situation am Bahnhof Bad Vilbel, wo die Linie 30 in Spitzenzeiten schon einmal mit drei Fahrzeugen anzutreffen ist und der Bus 551 gelegentlich Aufenthaltszeiten bis zu einer Stunde hat..

Beim Bus 551 sollte geprüft werden, ob die Aufenthaltszeiten über eine Fahrplananpassung verkürzt werden können. Lässt sich hier keine deutliche Verkürzung erreichen wird es notwendig sein, Wartepositionen (für längere Wartezeiten) außerhalb zu suchen.

Beim Bus 30 ist schon wegen der Busgröße und wegen der Beanspruchung der Straßenkonstruktion die Situation erheblich dringlicher. Die Linienführung des Bus 30 durch die Frankfurter Straße zwischen Südbahnhof und Friedberger Straße ist ganz sicher problematisch. Es wird daher angeregt, nach Fertigstellung des Bahnhofsvorplatzes anhand von aktuellen Fahrgastzahlen im Innenstadtbereich die Rolle des Bus 30 für die Bad Vilbeler Fahrgäste und damit die Linienführung des Busses ausführlich zu analysieren.

Es wurde außerhalb des GVP vor einiger Zeit darüber diskutiert, den Bus 30 als Durchläufer bis Dortelweil zu verlängern. In den Verkehrsspitzenzeiten wäre das sowohl für Berufspendler von und nach Frankfurt als auch im Zusammenhang mit der Europäischen Schule eine Verbesserung der ÖV-Anbindung. Der Gedanke sollte im Hinblick auf die Bauarbeiten der Main-Weser-Bahnlinie ab der zweiten Jahreshälfte 2017 und den zu erwartenden Behinderungen auf der Strecke wieder aufgegriffen werden.

noch: Busverkehr

Die Streckenüberlegungen müssen demnächst begonnen werden. Eine Fahrplanänderung ist dann ggf. schon im Dezember 2016 möglich.

Der Bus 65 könnte kurz- bis mittelfristig seine Haltestelle am westlichen Bahnhofsvorplatz erhalten. Durch die neue, sehr komfortable Fußgängerunterführung ist eine Verbindung zu den anderen Bussen problemlos möglich. Der Weg zum S-Bahnsteig wird zudem erheblich kürzer. Die Verlegung des Busses auf den West-Vorplatz ist ohne zusätzliche Kosten möglich.

Der Bahnhofsvorplatz wird alsbald umgebaut und neu gestaltet. Ein Busbahnhof ist vorgesehen und im Bebauungsplan entsprechend gesichert.

Wie ausgeführt haben die VILBUS-Linien sehr unterschiedliche Auslastungen. Das gilt für die Linien insgesamt und auch für einige Haltestellen. Bei Haltestellen-Auflassung oder Zusammenführung kann sofort reagiert werden. Es wird dabei, wenn auch nur in geringem Umfang, Zeit eingespart.

Folgende Haltestellen könnten zur Disposition gestellt werden:

Linie 60

Haltestellen Alte Kirche Heilsberg und Friedensstraße (ggfs. eine neue Haltestelle für beide zusammen; bei Öffnung der verlängerten Carl Schurz-Straße und ggf. Änderung der Busführung entfallen diese Haltestellen), alle Haltestellen auf der Frankfurter Straße vom Heilsberg-Kreisel bis zu Südbahnhof-Kreisel, mindestens aber die Haltestelle Berliner Straße (bergab).

Linie 61

Haltestellen Christuskirche, Ulmenweg und Siesmayerstraße. Kleinere Busgefäße (,VILBUSSI') wären denkbar.

Linie 62

Haltestellen Kasseler Straße und Büdinger Straße, die ebenfalls schwach frequentierte Haltestelle Dottenfelder Hof sollte hingegen beibehalten werden.

Linie 63

Die Linie 63 ist insgesamt so schwach genutzt, so dass auch ökonomischen Gründen eine Änderung der gesamten Route zu überprüfen ist. Der Einsatz von einem VILBUSSI oder besser noch einem Anrufsammeltaxi (AST) sollte ebenso geprüft werden wie eine Linienkonzentration auf die Homburger Straße.

noch: Busverkehr

Linie 64

Haltestellen Limesstraße, Weitzesweg und Raiffeisenstraße.

Vor der Auflassung von Haltestellen werden jeweils eine Abstimmung mit dem jeweiligen Ortsbeirat und eine überprüfende Fahrgastzählung empfohlen.

Gerade der Besetzungsgrad der Fahrzeuge der Linie 63 ist vorab aktuell festzustellen. Sollte sich dabei die geringe Auslastung bestätigen und es bei der Empfehlung teilweiser oder vollständiger Änderungen bleiben, könnte dringend erforderliche Bus-Kapazität gewonnen werden, die bei einer fortschreitenden Besiedlung des Baugebietes Quellenpark dringend benötigt wird.

Es wird zusätzlich empfohlen, die Auslastung der Linie 65 zu überprüfen, um ggfs. Verbesserungen für die Massenheimer Fahrgäste durch eine zusätzliche Haltestelle oder sogar eine leicht veränderte Linienführung herzustellen.

1.6 Hauptstraßennetz

Im Hauptstraßennetz von Bad Vilbel (Kernstadt) gibt es einige hoch bis sehr hoch belastete Strecken und das, obwohl die B 3 und die L 3008 als Orts- und Teilortsumgehungen erhebliche Erleichterungen gebracht haben. Die rasante Entwicklung der Stadt Bad Vilbel hat aber diese Effekte wieder deutlich schrumpfen oder -wie bei der L 3008- in Teilen gar nicht erst wirken lassen.

Besonders die Büdinger Straße, bei der die städtische Erschließungsfunktion sich mit der regionalen Rolle der Landesstraße überlagert, ist mit der aus den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts stammenden Planung für diese Aufgabe überfordert. Das wird in den Spitzenzeiten sehr deutlich aber auch der Tagesverkehr zwischen den Berufsverkehrsspitzen zeigt eine hohe Belastung.

Ähnlich sieht es auf der Homburger Straße aus. Von der erhofften Entlastung durch die Nordumgehung Massenheim ist nur in der Ortslage von Massenheim Merkbares geblieben. Die Homburger Straße in dem Abschnitt von der B 3 bis zum Viadukt ist wieder sehr hoch belastet.

Der Straßenzug Friedberger – Kasseler – Frankfurter Straße zeigt ebenfalls, dass der Entlastungseffekt durch die Ortsumgehung im Zuge der B 3 nahezu aufgebraucht ist. Eine sich weiter entwickelnde Stadt hat zusätzlichen motorisierten Individualverkehr (MIV) zur Folge, obwohl mit der S-Bahn und den Buslinien einschließlich des

noch: Hauptstraßennetz

Stadtbusystems VILBUS viel Potenzial im öffentlichen Nahverkehr (ÖV) vorhanden war bzw. geschaffen wurde.

Die Anlagen 5 bis 8 zeigen die aktuellen Belastungszahlen auf den genannten Strecken. Die zurzeit noch geplanten größeren Maßnahmen wie Segmüller (mit Vorbehalt wegen der Entscheidung des VGH Kassel), Kombi-Bad oder z.B. das 2015 bezugsfertige Baugebiet Sprudelgärten sind in den Zahlen noch nicht enthalten.

Anlagen 5 bis 8

Es muss also danach gesucht werden, welche Möglichkeiten es für die Stadt Bad Vilbel gibt, eine Entlastung der kritischen Streckenteile zu erreichen. Oder auch danach, welche regionalen Infrastrukturplanungen entlastend auf das Straßennetz von Bad Vilbel wirken könnten. Es sei in diesem Zusammenhang daran erinnert, dass die Fertigstellung der Südumgehung von Kilianstädten zusätzliche Belastung in der Büdinger Straße zur Folge hatte.

Einige Netzergänzungen im Umfeld könnten positive Auswirkung auf die hoch belasteten Streckenteile Bad Vilbels haben:

Die Nordumgehung Karben wird Fahrzeuge von der L 3008 abziehen. In den Modellen von Hessen Mobil werden ca. 10% genannt. Das ist nicht viel, könnte aber den so genannten ‚Allgemeinen Verkehrszuwachs‘ der nächsten zehn bis fünfzehn Jahre abfangen. Die Büdinger Straße und auch der Knotenpunkt Büdinger Straße / Friedberger Straße wären damit leicht entlastet.

Damit verbunden ist aber die Erweiterung der B 3 auf vier Fahrstreifen mindestens bis zum Knoten Null „B 3 / Ober-Erlenbacher-Straße (L 3205)“ als zweite regionale Maßnahme. Richtig wirkungsvoll entlasten wird aber erst eine direkte Weiterführung vom Knoten Null nach Norden und die Verbindung mit der Umgehung Wöllstadt. Die Städte Bad Vilbel und Karben haben jüngst eine gemeinsame Initiative zum Netzschluss bei der B 3 gestartet.

Ein weiteres, regionales Projekt, das auch auf die Verkehrsabwicklung in Bad Vilbel positiven Einfluss haben könnte, ist der Riederwaldtunnel in Frankfurt am Main mit dem Autobahndreieck, das die beiden Autobahnen A 66 und A 661 im Norden Frankfurts miteinander verbinden soll. Die seit mehr als vierzig Jahre projektierte Maßnahme, deren Bauarbeiten am Autobahndreieck auch schon begonnen haben, wird sich aber nach aktuellen Informationen aus dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung um weitere zwei Jahre verzögern, so dass dieser Verkehrsweg vor 2018 sicher nicht zur Verfügung stehen wird. Für die Stadt Bad Vilbel ist dieser Verkehrsweg deswegen von gro

noch: Hauptstraßennetz

ßem Interesse, weil auf diesem Wege eine Entlastung der Büdinger Straße zu erwarten ist. Pendlerfahrten in den Osten und Nordosten von Frankfurt, die derzeit nach dem Autobahnende in Bergen-Enkheim durch den stets zugestauten Riederwald stattfinden und stattfinden müssen, veranlassen zahlreiche Pendler zum Ausweichen auf andere Routen durch umliegende Kommunen. Eine der Ausweichrouten ist die L 3008, die Büdinger Straße in Bad Vilbel. Es wird daher empfohlen, dass die Stadt Bad Vilbel weiterhin einen zügigen Weiterbau der Autobahnverbindung und den Ausbau des Riederwaldtunnels beim Hessischen Wirtschaftsministerium einfordert.

Das sollte mit großer Dringlichkeit weiterverfolgt werden. Eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Ortslagen durch Ertüchtigung oder Erweiterung der städtischen Straßen ist vom Baurecht her zwar sicher leichter zu realisieren, bleibt aber immer nur ein Teil einer wirklich nachhaltigen Lösung. Beides zusammen ist erforderlich.

Unabhängig davon muss aber über städtische Maßnahmen diskutiert und entschieden werden. Exemplarisch werden die folgenden Anregungen gegeben.

Büdinger Straße

Wie im Verkehrsversuch nachgewiesen wurde, können z.B. Einschränkungen beim Querverkehr oder Verzicht auf Signalanlagen die Situation für die durchfahrenden Fahrzeuge verbessern.

Die Erschließungsfunktion der Büdinger Straße für Anlieger, Betriebe und Nebenstraßen kann aber nicht vollständig ‚abgeschaltet‘ werden. Auf jeden Fall zurzeit nicht. Daher folgende Maßnahmevorschläge:

Kurzfristig: Abschalten der Fußgänger-Signalanlage, Auflassung der Bushaltestelle ‚Büdinger Straße‘, Ausbau einer signalunabhängigen Rechtsabbiegespur an der Festplatzstraße Richtung Gronau. Die ‚Schleichverkehrsrouten‘ Heinrich Heine Straße ist hierbei im Auge zu behalten. Eine Vorher-Nachher-Untersuchung wird empfohlen.

Mittelfristig: Erweiterung der Büdinger Straße um eine Spur von der Friedberger Straße bis hinter die Festplatzstraße, Bereitstellung einer Zufahrt von der Straße ‚Im Rosengarten‘ zur Friedberger Straße (Anmerkung: Die Privat-Zufahrt der Fa. Hassia übernimmt zurzeit diese Rolle.).

noch: Hauptstraßennetz

Mittelfristig: Machbarkeitsuntersuchung für eine weitgehende oder vollständige Entzerrung der Funktionen Landstraße und Stadtstraße.

Bis zur Wirkung einer der genannten entlastenden Maßnahmen wird empfohlen, bei jeder zusätzlich zu erwartenden Verkehrsbelastung zu überprüfen, ob an den Nebenstraßen verkehrsregelnde Lösungen (z.B. Einrichtungsregelungen) zur Erleichterung der Verkehrsabwicklung anzustreben sind.

Homburger Straße

Die Homburger Straße im Bereich zwischen Petterweiler Straße und Viadukt wurde mit den Kreisverkehren grundlegend umgestaltet.

Für den restlichen Streckenteil gibt es noch keine konkrete Planung. Durch die Umnutzung des Geländes der Firma K.L. Schmidt und der ehemaligen Ziegelei wurden zusätzliche Fahrten auf die Homburger Straße gezogen. Knotenpunkte und Strecke könnten auch diese Fahrten noch aufnehmen, die Straße kommt aber bald an die Leistungsgrenze.

Folgende Maßnahmen werden daher vorgeschlagen:

Kurzfristig: Erweiterung der Strecke um eine Mittelspur zur Minderung der Störung des Verkehrsflusses durch abbiegende Fahrzeuge. Parallel dazu Vervollständigung der Radverkehrswegweisung auf die oben beschriebenen Routen.

Friedberger Straße

Auf der Friedberger Straße zwischen Theodor-Heuss-Kreisel und Büdinger Straße fahren auch Fahrzeuge, die von Kloppenheim kommend und aus Dortelweil den Stau auf der B 3 umgehen wollen. Wenn sie nicht an der Büdinger Straße oder an der Homburger Straße auf die B 3 wechseln, werden sie auch die Kasseler Straße und die Frankfurter Straße Richtung Frankfurt/Offenbach belasten.

Das bedeutet, die Kapazität der B 3 beeinflusst die Friedberger Straße. Kapazitätsprobleme gibt es für diesen Streckenabschnitt aber (noch) nicht.

Die Ortsdurchfahrt von Bad Vilbel und der Knotenpunkt Friedberger / Büdinger Straße könnten durch diese Maßnahme ganz sicher entlastet werden.

Der Streckenteil zwischen Büdinger Straße und Kasseler Straße-

noch: Hauptstraßennetz

wurde in den letzten Jahren ausgebaut. Der Querschnitt ist ausreichend breit. In den Nebenstraßen und Grundstückszufahrten gibt es aber in den Spitzenstunden Wartezeiten für die einfahrenden Fahrzeuge. Kapazitätsengpässe gibt es auch am Knotenpunkt Büdinger Straße für Fahrten aus der Ortslage in östliche Richtung. Der Grund dafür liegt aber in dem besprochenen Streckenabschnitt der Büdinger Straße (Friedberger Straße bis Festplatzstraße) und hat direkten Einfluss auf das Maß an Schleichverkehr durch die Heinrich Heine-Straße. Durch Herausnahme des Rechtsabbiegers aus der Signalisierung hat sich die Situation inzwischen etwas entspannt.

Kasseler Straße

Anlage 6

Die Kasseler Straße als Strecke hat trotz der hohen Fahrzeugbelastung (14.000 bis 17.000 Kfz/24h, DTV; siehe auch Anlage 6) keine Kapazitätsprobleme. Es sind die Knotenpunkte in den jeweiligen Spitzenzeiten.

Wegen der Einbahnregelung in der Frankfurter Straße (Stadtkern) müssen alle Fahrzeuge mit dem Ziel Innenstadt über den Südbahnhofskreisel fahren. Dabei mindern die Fahrzeuge aus der Kasseler Straße durch die 3/4-Fahrt im Kreisel die Leistungsfähigkeit besonders. Dieses Fahrtenpotenzial beinhaltet auch die Nutzer der neuen Tiefgarage „Niddaplatz“.

Die sehr gute Nutzung des City-Parkplatzes beweist, dass durch das Parkleitsystem Fahrzeuge aus Norden und Westen die Kasseler Straße schon am ‚Schwarzen Weg‘ mit Ziel ‚City-Parkplatz verlassen und nicht mehr bis zum Kreisel vorfahren. Die Belegungsinformationen des Parkleitsystems deuten in diese Richtung. Dieser Effekt führte dazu, dass trotz Mehrbelastung im Netz die Verkehrsqualität in diesem Bereich nicht schlechter wurde.

Der inzwischen ausgebaute Kreisverkehr ‚Am Viadukt‘ ist leistungsfähig. Gelegentliche kleinere Rückstauerscheinungen in den Verkehrsspitzenzeiten sind undramatisch. In dem hoch belasteten Straßennetz von Bad Vilbel ist es nicht möglich und auch nicht wirtschaftlich vertretbar, eine auch in den Spitzenstunden durchgehend staufreie Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen.

Die Anbindung der Dieselstraße an die Kasseler Straße mit der Homburger Straße in Gegenlage wird zukünftig ohne vollständige Lichtsignalanlage geregelt. Eine Fußgängerschutzanlage als Schulwegsicherung ist angeordnet.

noch: Hauptstraßennetz

Frankfurter Straße (Schöllberg)

Anlage 8

Die Frankfurter Straße in diesem Streckenabschnitt ist ebenfalls stark belastet mit der Spitzenbelastung von ca. 16.500 Kfz/24h (DTV, Anlage 8) am Südbahnhofkreisel. Es gibt aber keine Kapazitätsprobleme (abgesehen von kurzzeitigen Rückstauerscheinungen vor dem Kreisel in Spitzenzeiten) und keine nachwirkenden Qualitätseinbußen durch abbiegende Fahrzeuge.

Die Signalanlagen an den Knotenpunkten Berliner Straße /Friedrich-Ebert-Straße und Schützenstraße / Kurt-Moosdorf-Straße arbeiten koordiniert und verstetigen dadurch den Verkehrsablauf. Es besteht in diesem Sektor kein Handlungsbedarf.

Der Bereich zwischen Heilsberg-Kreisel und Berliner Straße sollte planerisch ‚in die Hand genommen‘ werden; in dem Zusammenhang auch die Fußgängerquerung an der katholischen Kirche

Frankfurter Straße (Innenstadt)

Über die erforderlichen Schritte in diesem Teil der Frankfurter Straße wurde oben schon ausführlich berichtet. Es sei an dieser Stelle aber ergänzend daran erinnert, dass die Straße durch die Tiefgarage „Niddaplatz“ zusätzlichen Verkehr bekommen hat und dass durch den Wegfall des Zentralparkplatzes ca. 20 (und mehr) Stellplätze für die ‚Ganz-Kurz-Parker‘ geschaffen werden sollten. Die Tiefgarage oder der „City-Parkplatz“ sind für diese Gruppe keine attraktiven Ziele.

Bei dem durchaus zu unterstützenden Vorrang für die Gestaltung in der Frankfurter Straße und hier insbesondere der Nebenflächen sollten die eben genannten verkehrlichen Aspekte nicht vernachlässigt werden.

2 **Schlussbemerkung**

Der Teil 1 des Generalverkehrsplanes 2015 für die Stadt Bad Vilbel beschäftigt sich im Wesentlichen mit der Kernstadt, dem öffentlichen Nahverkehr, also dem Busnetz, und bei dem auch mit den Stadtteilen.

In der hier vorgelegten Ausarbeitung wurde schon im Ansatz eine andere Form der Gesamtverkehrsplanung gewählt; sie wurde zurückgeführt auf das, was sie eigentlich ist: Ein sich in fortschreitender Diskussion befindender Prozess.

Bei der gewählten Form der Gesamtverkehrsplanung war es möglich, von der ‚flächendeckenden‘ Bearbeitung wegzugehen hin zu einer Beschäftigung mit aktuellen, teilweise auch punktuellen Fragestellungen, die derzeit schon problematische Situationen darstellten oder von den zu erwarten war, dass sie sich in diese Richtung hin bewegen könnten.

Die Bearbeitung konnte also sehr aktuell reagieren und, wegen der geplanten Fortschreibung, das auch zukünftig tun. Das Parkleitsystem wurde inzwischen für die Lösung mit zwei Parkierungseinrichtungen umgesetzt und hat zu einer konstant guten Auslastung des City-Parkplatzes geführt.

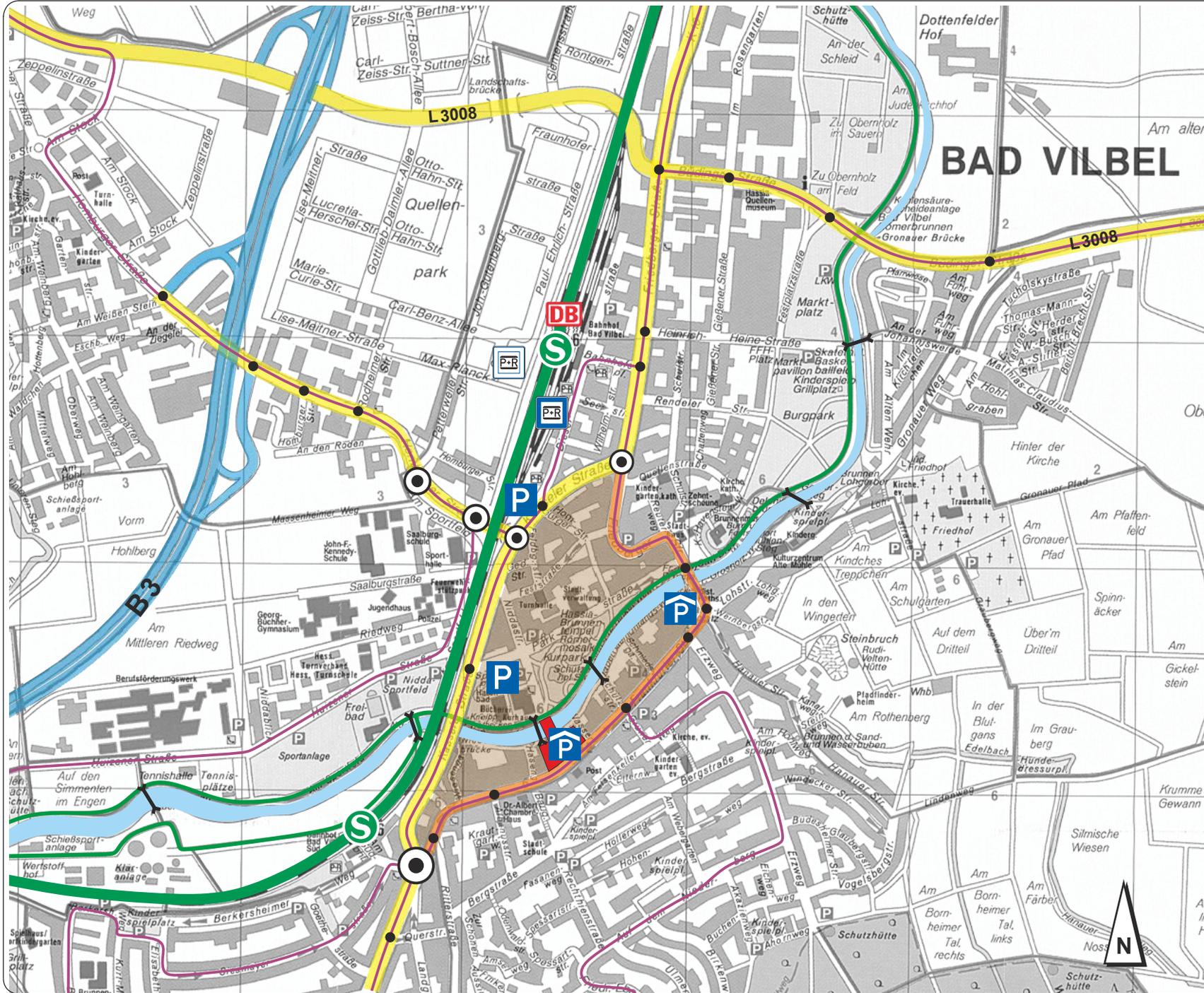
Der aufgezeigte Handlungsrahmen sollte bei der Diskussion in den städtischen Gremien in einer Prioritätenreihung zur Bereitstellung der erforderlichen Investitionsmittel führen. Es kann so für die Haushaltsplanung eine Hilfe sein.

Prof. Dr.-Ing. Rüdiger Storost
Dipl.-Ing. Mathias Wolf
Dipl.-Ing. Claas Behrendt

IMB-Plan GmbH
Frankfurt am Main, 2015

Anlagen

Anlage 1	Bestands- und Analyseplan
Anlage 2	Frankfurter Straße Untersuchungsbereiche - Zentrum
Anlage 3	Querstraße Bestand / Analyse
Anlage 4	Radwegführung Zentrum
Anlage 5	Verkehrszählungen „Niederberg“
Anlage 6	Verkehrszählungen „Kernstadt“
Anlage 7	Verkehrszählungen „Homburger Straße“
Anlage 8	Verkehrszählungen „Frankfurter Straße“
Anlage 9	Maßnahmenplan



- Nidda**
(mit Geh- / Radwegequerungen)
- Stadtkern
- „Neue Stadtmitte“
- Bundesstraße
- Klassifiziertes und ehemals klassifiziertes Verkehrsnetz
- Innerstädtische Hauptverkehrsstraße
- Knotenpunkte (Untersuchungsbedarf)
- Kreisverkehrsplatz
- Bahn- / S-Bahnlinie
- Buslinien-Trassen
- Parkplätze „City“ und „Viadukt“
- Tiefgaragen „Niddaplatz“ und „Marktplatz“
- P+R (vorh. / gepl.)
- Radwege (regional / überregional)

lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

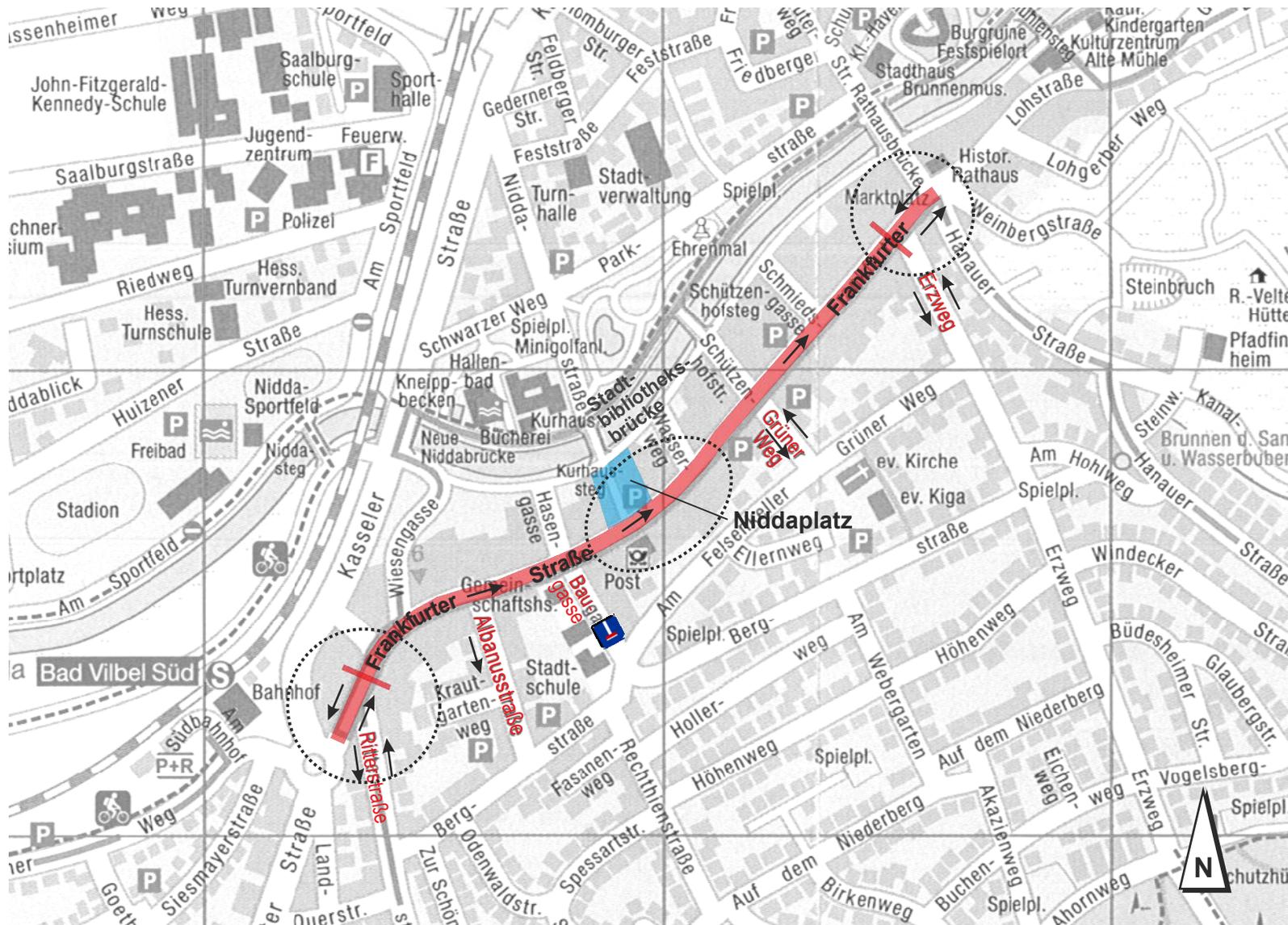
Stadt Bad Vilbel
 GVP 2015
 Teil 1 - Kernstadt



Bestands- und Analyseplan

Datum:	2015	Proj.-Nr.:	22-102 C	Dat.:/	Anlage 1
--------	------	------------	----------	--------	----------





Legende:



“Frankfurter Straße - Kernstadt”
(einschl. Fahrtrichtung)



Bereiche mit
Überarbeitungsbedarf



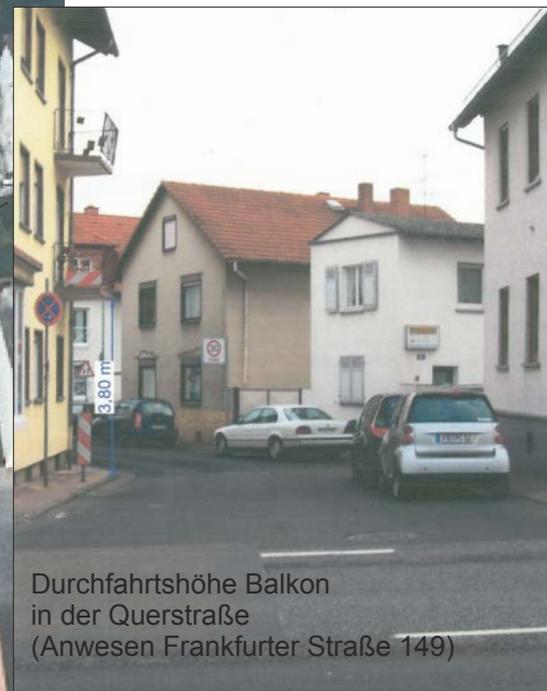
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

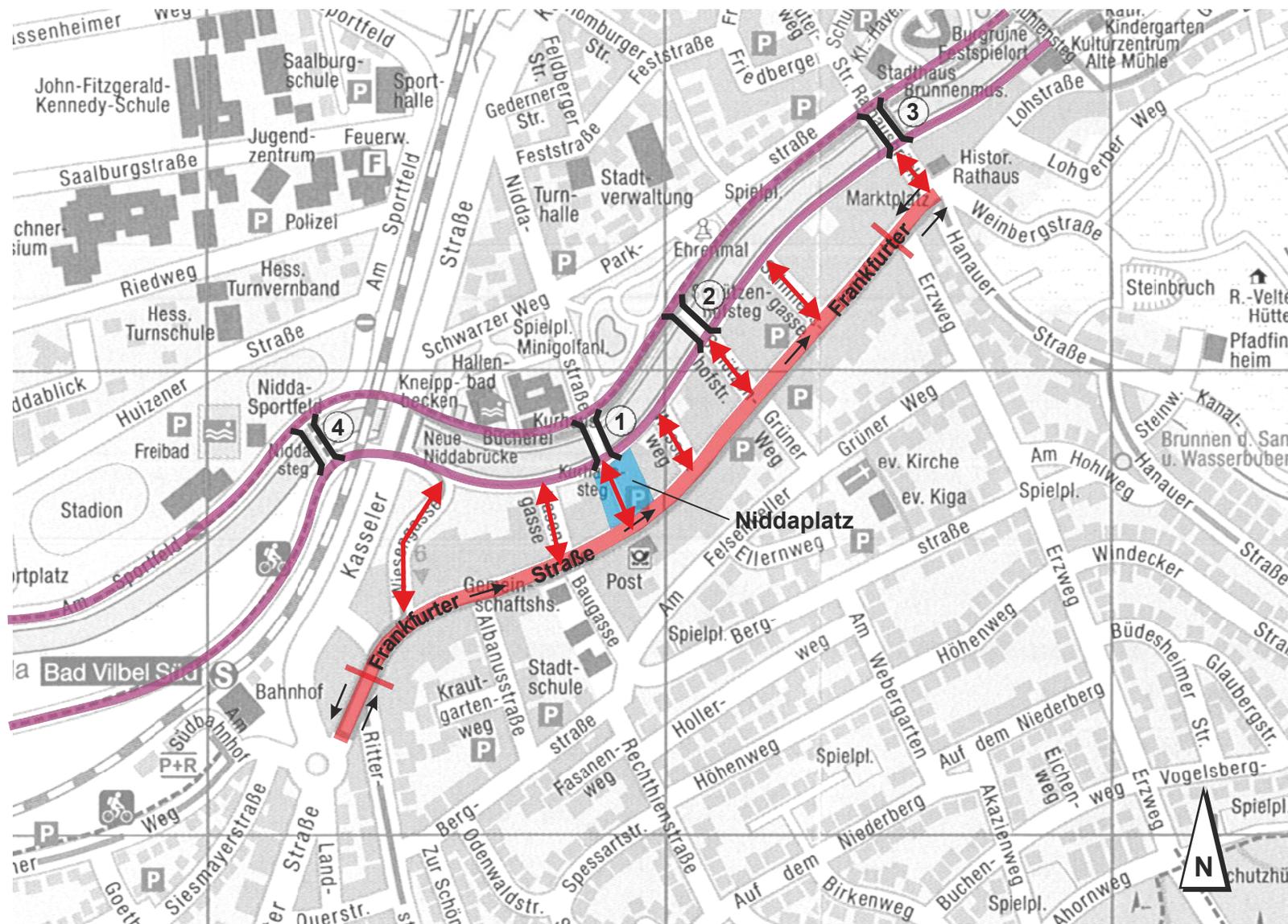
Stadt Bad Vilbel

GVP 2015
Teil 1 - Kernstadt



Frankfurter Straße
Untersuchungsbereiche - Zentrum





Legende:



“Frankfurter Straße - Kernstadt”



beidseitiger Radweg
entlang der Nidda



Verbindung zwischen
Frankfurter Straße und Radweg



Brücken:

- ① Stadtbibliotheksbrücke
- ② Schützenhofsteg
- ③ Rathausbrücke
- ④ Niddasteg

in3 PLAN

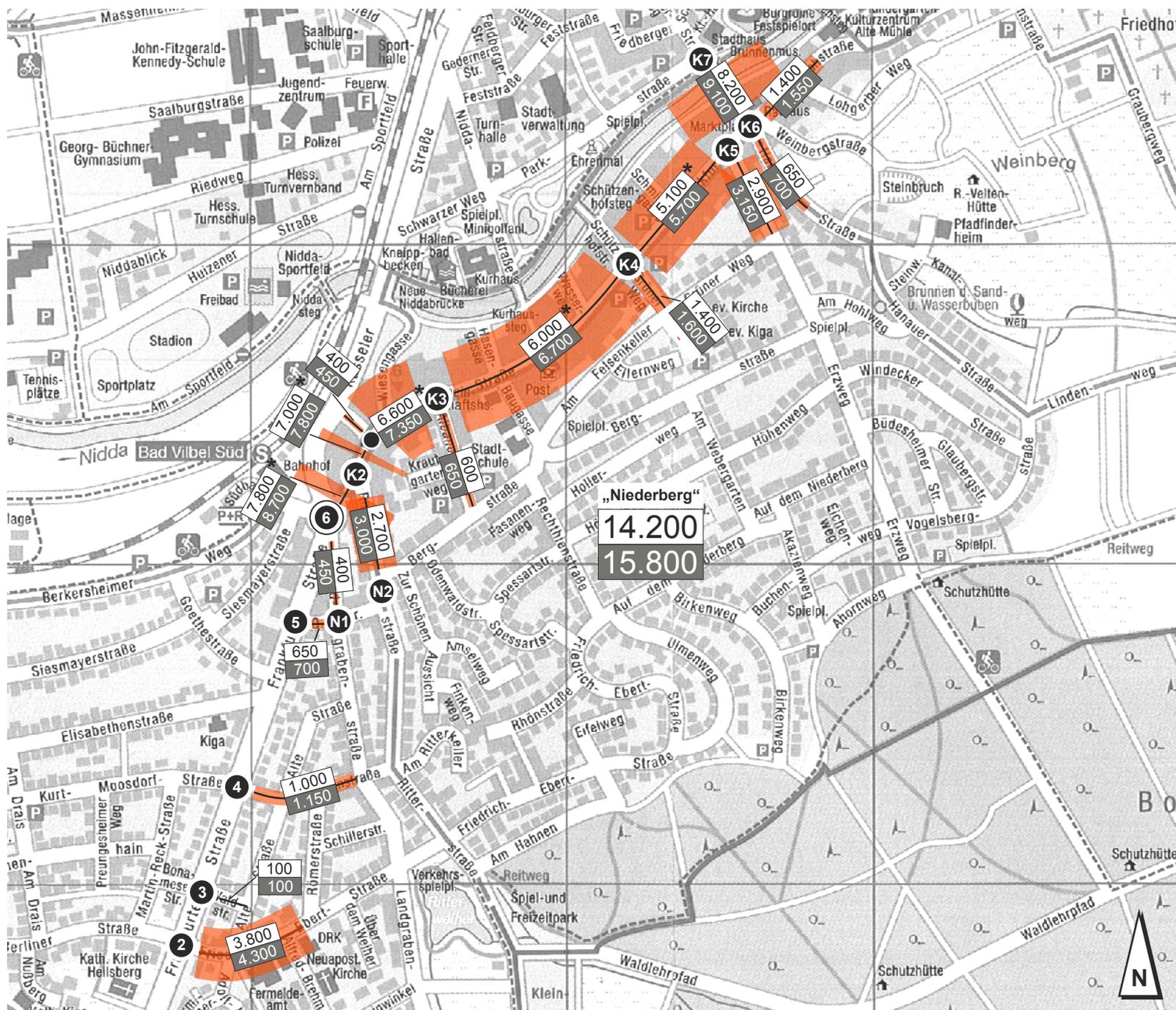
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel

GVP 2015
Teil 1 - Kernstadt

Bad Vilbel
Stadt der Quellen

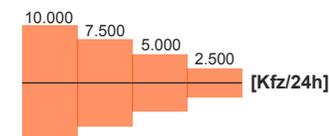
Radwegeführung Zentrum



Legende:

DTV - durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke über alle Tage des Jahres

DTV^w - durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke über alle Tage des Jahres



(gerundete Werte)

* Die Werte auf der Frankfurter Straße basieren auf Zählungen aus 2009.

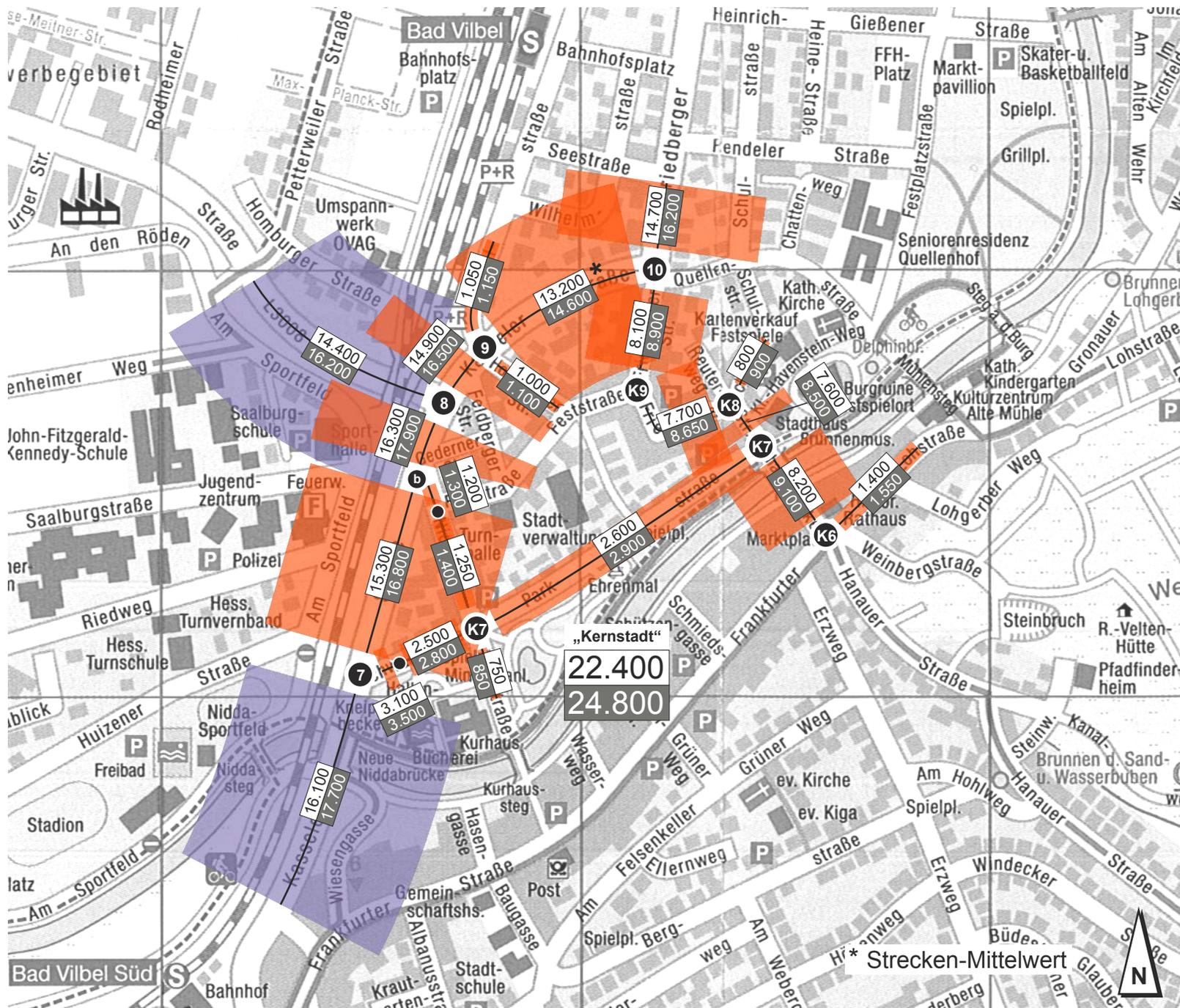
lin3 PLAN

Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel
GVP 2015
Teil 1 - Kernstadt

Bad Vilbel
Stadt der Quellen

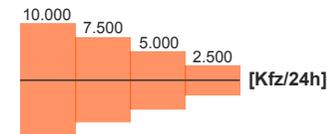
Verkehrszählungen
„Niederberg“



Legende:

DTV - durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke über alle Tage des Jahres

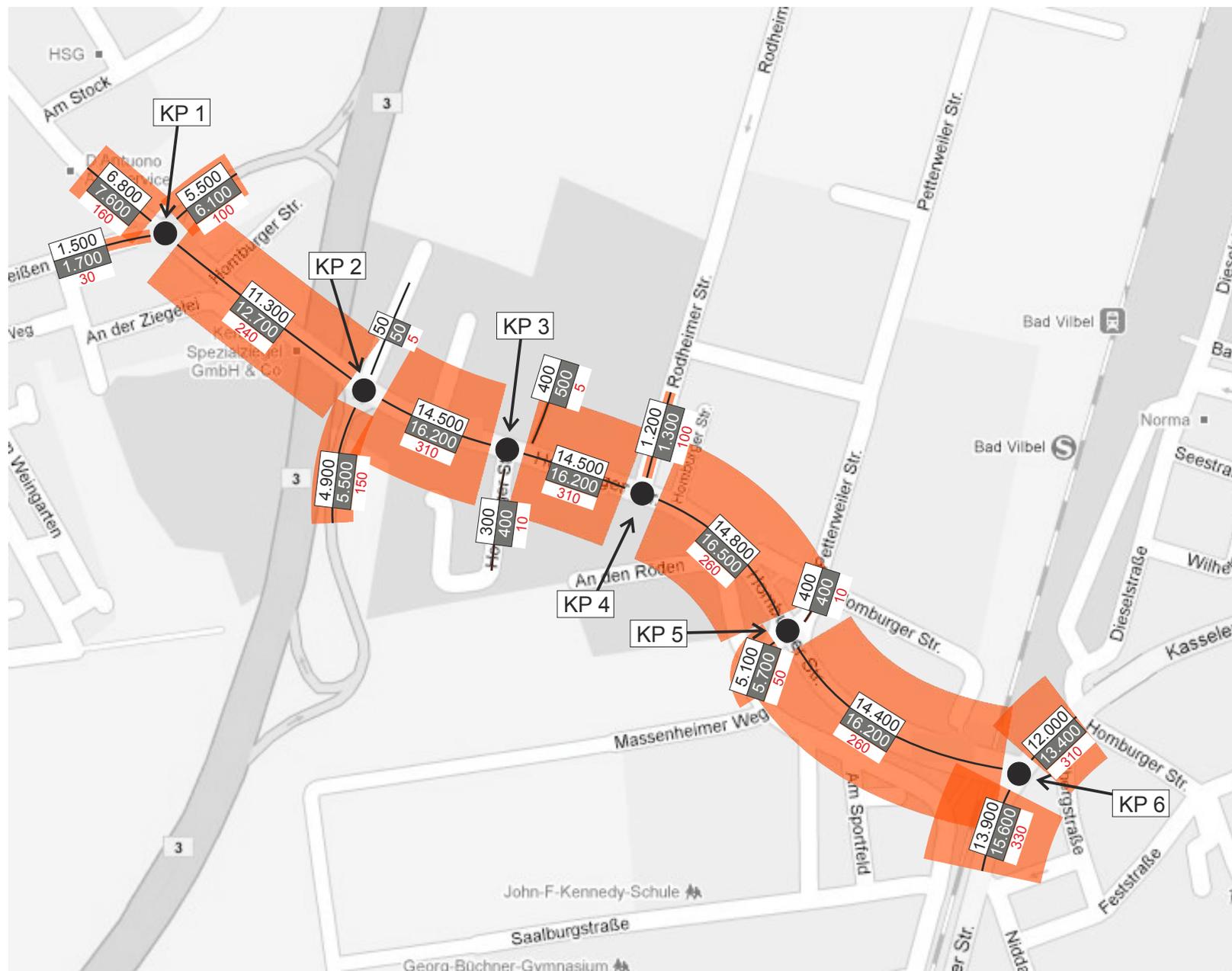
DTV^w - durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke über alle Tage des Jahres



(gerundete Werte)

7

Anlage 2 aus [1]

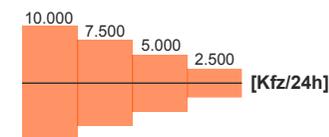


Legende:

DTV - durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke über alle Tage des Jahres

DTV^w - durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke über alle Tage des Jahres

DTV^{sv} - durchschnittliche täglicher Schwerverkehr über alle Tage des Jahres



(gerundete Werte)

lin3 PLAN

Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

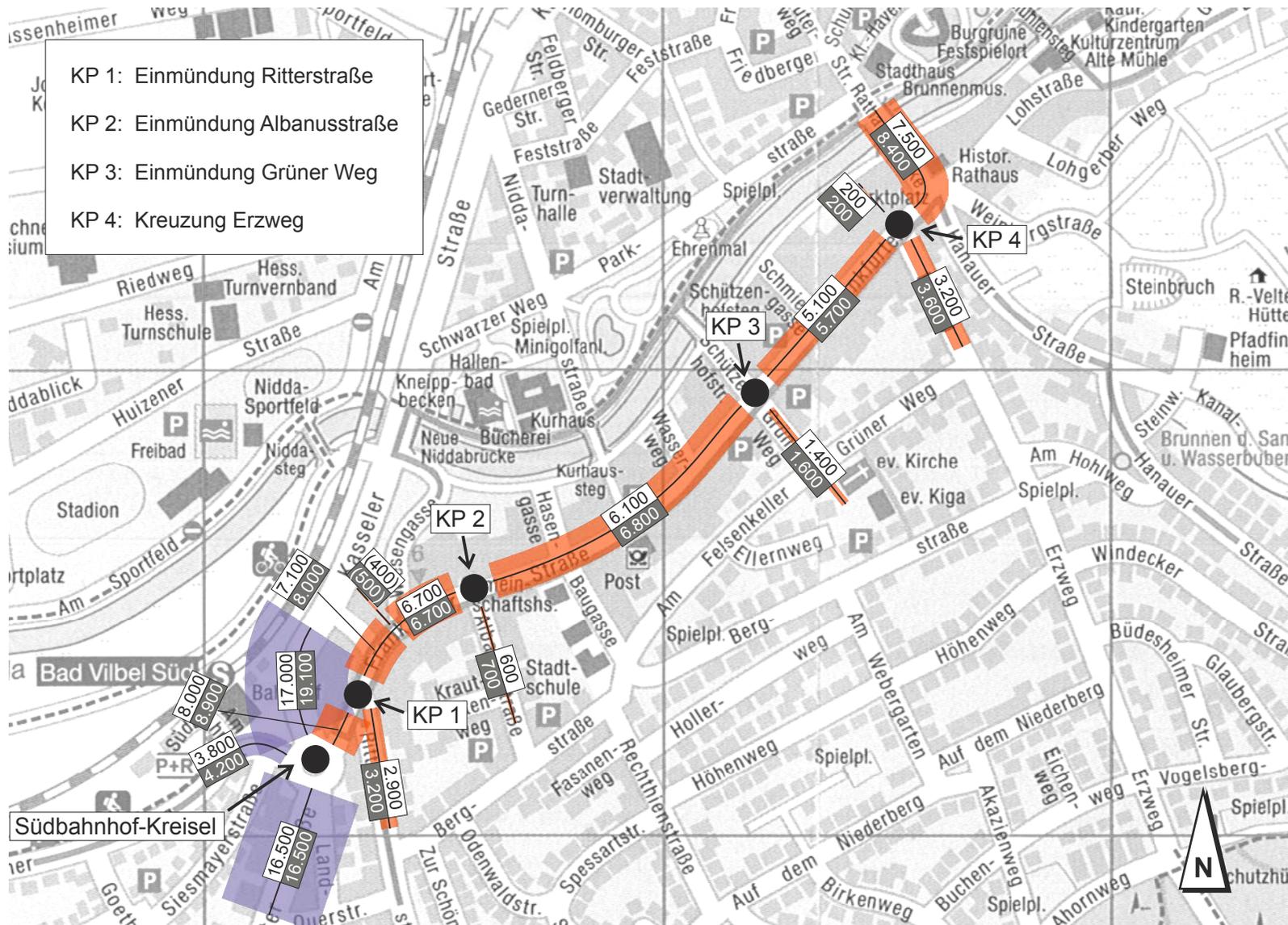
Stadt Bad Vilbel

GVP 2015
Teil 1 - Kernstadt

Bad Vilbel
Stadt der Quellen

Verkehrszählungen
„Homburger Straße“

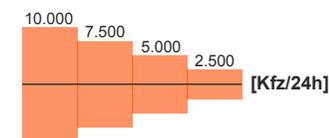
Datum: 2015 Proj.-Nr.: 22-102 C Datei: Anlage 7



Legende:

DTV - durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke über alle Tage des Jahres

DTV^w - durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke über alle Tage des Jahres



(gerundete Werte)

lin3 PLAN

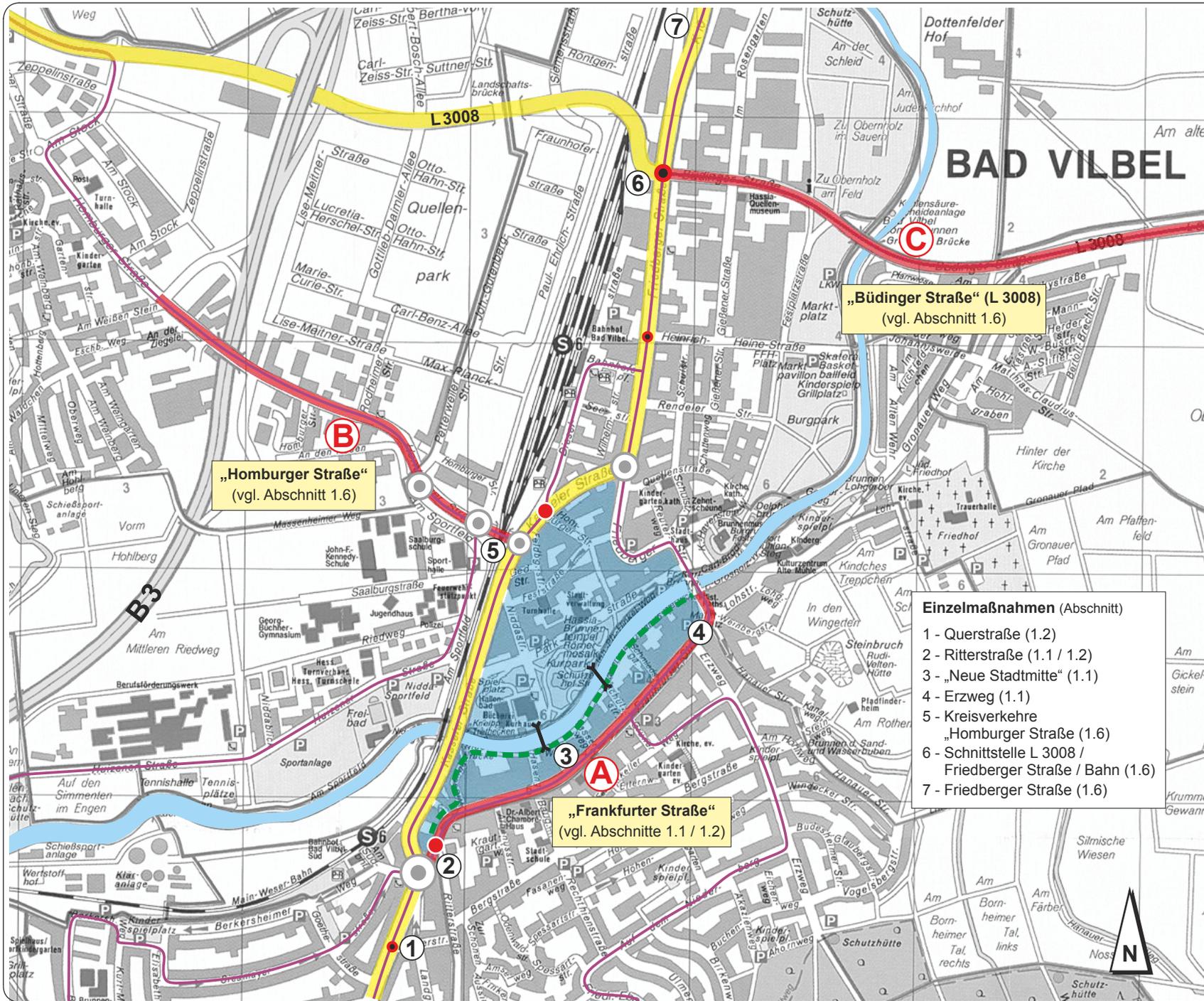
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel

GVP 2015
Teil 1 - Kernstadt

Bad Vilbel
Stadt der Quellen

Verkehrszählungen
„Frankfurter Straße“



Übergreifende Maßnahmen

- Parkleitsystem
- Strecken**
- A Gesamtbetrachtung
- Kontrolle
- D Planung
- Knotenpunkte**
- Kontrolle
- Umbau
- Buslinien-Trassen
- Radwegeausbau

Einzelmaßnahmen

- 7 s. Plan
- ~ *Nidda*
(mit Geh- / Radwegequerungen)

„Büdingen Straße“ (L 3008)
(vgl. Abschnitt 1.6)

„Homburger Straße“
(vgl. Abschnitt 1.6)

„Frankfurter Straße“
(vgl. Abschnitte 1.1 / 1.2)

- Einzelmaßnahmen (Abschnitt)**
- 1 - Querstraße (1.2)
 - 2 - Ritterstraße (1.1 / 1.2)
 - 3 - „Neue Stadtmitte“ (1.1)
 - 4 - Erzweg (1.1)
 - 5 - Kreisverkehre
 - 6 - Schnittstelle L 3008 / Friedberger Straße / Bahn (1.6)
 - 7 - Friedberger Straße (1.6)

lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel
 GVP 2015
 Teil 1 - Kernstadt

Maßnahmenplan

Datum: 2015	Proj.-Nr.: 22-102 C	Datei: Anlage 9
-------------	---------------------	-----------------



Anhang

Anhang A Zusammenfassende Maßnahmenliste

Zusammenfassende Maßnahmenliste

A

Zusammenfassende Maßnahmenliste GVP, Teil 1

Nr.	Maßnahme / Straße	Handlungsfeld	Status	Zeit	Bemerkung
1	Frankfurter Straße Südbahnhofkreisel bis Wiesengasse	Umgestaltung des Abschnittes insbesondere an der Einmündung Ritterstraße und unter Einbeziehung des Radverkehrs von und zur Wiesengasse.	Empfehlung	mittelfristig	siehe Abschnitt 1.1
2	Frankfurter Straße zwischen Tiefgaragenein- und -ausfahrt	Umgestaltung dieses Teils der Frankfurter Straße in Korrespondenz mit dem Niddaplatz.	empfohlen	mittelfristig	siehe Abschnitt 1.1
3	Frankfurter Straße Erzweg bis Rathausplatz	Umgestaltung dieses Bereiches, weil es seinerzeit für den Betrieb als Einrichtungsstraße ausgebaut wurde aber in beiden Richtungen befahren wird.	empfohlen	mittelfristig bis langfristig	siehe Abschnitt 1.1
4	Frankfurter Straße insgesamt	Ertüchtigung der Nebenflächen einschl. gestalterischer Akzente und Schaffung von Halteflächen für ‚Ganz-kurz-Parker‘.	empfohlen	fortlaufend	siehe Abschnitt 1.1
5	Querstraße	Überprüfung der Zulassung von beiden Fahrtrichtungen und die Auswirkungen auf den Querschnitt, die Verkehrsregelung und Zulassung von großen Fahrzeugen.	Prüfung empfohlen	mittel- bis langfristig	siehe Abschnitt 1.2
6	Frankfurter Straße Radverkehr	In dem als Einrichtungsstraße geregeltem Teil der Frankfurter Straße ist das Radfahren gegen die Einbahnstraße nach StVO nicht zugelassen. Die Frankfurter Straße ist eine Hauptverkehrsstraße und keine Erschließungsstraße (für die diese Regelung zulässig wäre). Die Verkehrskommission der Stadt Bad Vilbel hat mit Mehrheit die Freigabe des Radverkehrs gegen die Einbahnstraßen-richtung abgelehnt.	Diskussion abgeschlossen		siehe Abschnitt 1.3

Zusammenfassende Maßnahmenliste GVP, Teil 1

Nr.	Maßnahme / Straße	Handlungsfeld	Status	Zeit	Bemerkung
7	Radweg zwischen Kernstadt und Massenheim, Bereich zwischen 1. Kreisel und Massenheim	Ausbau des Massenheimer Weges mit ausreichend breitem Geh- und Radweg (Teil des Ausbauprogramms Schwimmbad), Wegweisung im Stadtteil Massenheim und Anschluss an den Radweg nach Bad Homburg.	Planung empfohlen	kurz- bis mittelfristig	siehe Abschnitt 1.3
8	Nidda-Uferweg Süd-Ost	Ausbau des süd-östlichen Nidda-Uferweges auf ganzer Länge zwischen Kasseler Straße und Rathausbrücke als parallele Radwegtrasse zur Frankfurter Straße mit möglichst vielen Verbindungen zur Frankfurter Straße.	empfohlen	kurz- bis mittelfristig	siehe Abschnitt 1.3
9	Busverkehr Bus 30	Überprüfung der Fahrgastzahlen im Abschnitt Südbahnhof bis Altes Rathaus als Basis für die zielgerichtete Linienführung.	empfohlen	kurzfristig vor Baubeginn am ZOB	siehe Abschnitt 1.5
10	Busverkehr Bus 551	Fahrplandiskussion mit dem RKH mit dem Ziel der Ruhezeitenverminderung am Bad Vilbeler Bahnhof.	empfohlen	2016, Ergebnisse zur Fahrplanumstellung 2016/17	siehe Abschnitt 1.5
11	Busverkehr VILBUS	Die Überprüfung des Besetzungsgrades der Busse und die Auslastung der Haltestellen wurden angemahnt. Eine entsprechende Untersuchung wurde von den Stadtwerken Bad Vilbel zwischenzeitlich beauftragt. Die Ergebnisse werden Ende 2015 vorliegen.	Empfehlung wurde umgesetzt	Ergebnis Ende 2015	siehe Abschnitt 1.5

Zusammenfassende Maßnahmenliste GVP, Teil 1

Nr.	Maßnahme / Straße	Handlungsfeld	Status	Zeit	Bemerkung
12	Hauptstraßennetz Büdinger Straße	<p>Ertüchtigung der Büdinger Straße zwischen Friedberger Straße und Festplatzzufahrt.</p> <p>Auflassung der Bushaltestellen, Abschalten der FSA und Bau einer signalunabhängigen Rechtsabbiegespur an der Festplatzzufahrt</p> <p>Erweiterung der Büdinger Straße im genannten Streckenteil um eine Fahrspur.</p> <p>Machbarkeitsuntersuchung über die vollständige Trennung von Landstraßen- und Stadtstraßenfunktion.</p>	<p>empfohlen</p> <p>empfohlen</p> <p>zur Kenntnis genommen</p>	<p>kurzfristig</p> <p>kurz- bis mittelfristig</p> <p>mittel- bis langfristig</p>	siehe Abschnitt 1.6
13	Hauptstraßennetz Homburger Straße	<p>Erweiterung der Homburger Straße zwischen Petterweiler Straße und B 3 um eine Mittelspur.</p> <p>Planung und Zuwendungsanträge</p> <p>Ausbau des Streckenabschnitts</p>	beschlossen	kurzfristig 2016	siehe Abschnitt 1.6
14	Hauptstraßennetz Frankfurter Straße, Schöllberg	<p>Der Abschnitt zwischen Berliner Straße und Heilsberg-Kreisel sollte planerisch ‚in die Hand genommen‘ werden.</p>	diskutiert	mittel- bis langfristig	siehe Abschnitt 1.6

Literaturverzeichnis

- [1] IMB-Plan GmbH,**
Verkehrszählung „Homburger Straße“,
Frankfurt am Main, Januar 2011
- [2] IMB-Plan GmbH,**
Bebauungsplan „Schwimmbad“, Verkehrsuntersuchung,
Frankfurt am Main, Februar 2011
- [3] IMB-Plan GmbH,**
Bebauungsplan „Ziegelei“, Verkehrsuntersuchung,
Frankfurt am Main, Dezember 2012
- [4] IMB-Plan GmbH,**
Bebauungsplan „Krebsschere“ (3. Änderung), Verkehrsuntersuchung,
Frankfurt am Main, Februar 2012
- [5] IMB-Plan GmbH,**
Die Büdinger Straße im Zuge der L 3008, Verkehrsuntersuchung,
Frankfurt am Main, April 2010
- [6] IMB-Plan GmbH,**
Verkehrsuntersuchung „Frankfurter Straße“
Frankfurt am Main, Juni 2009
- [7] IMB-Plan GmbH,**
Bauvorhaben „Neue Mitte“, Fahrtenprognose und Verkehrslärmprognose
Frankfurt am Main, Juni 2009
- [8] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV),**
Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06),
Köln, Ausgabe 2006
- [9] IMB-Plan GmbH,**
Kreisverkehr „Am Südbahnhof“, Überprüfung der Verkehrsbelastung
Frankfurt am Main, Januar 2008



IMB-Plan GmbH

Vilbeler Landstraße 41 • 60388 Frankfurt am Main
Tel.: 06109 / 501 47-0 • Fax: 06109 / 501 47-11
e-mail: info@imb-plan.de • internet: www.imb-plan.de