

Projektbeschreibung für die Gesamtentwicklung Haupt-bahnhof & Düsseldorfer Straße

Los 1: Viergleisiger Ausbau der Kombihaltestelle Frankfurt Hauptbahnhof für Straßenbahnen und Linienbusse (inklusive Neuordnung des Straßenraums) und

Los 2: Umgestaltung der Düsseldorfer Straße (inklusive der Haltestelle Platz der Republik) in Frankfurt am Main

1.) Ausgangslage und Aufgabenstellung

Der Frankfurter Hauptbahnhof und die angrenzende Düsseldorfer Straße mit der Haltestelle Platz der Republik sind zwei der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte in Frankfurt am Main und spielen eine zentrale Rolle im regionalen Nahverkehrsnetz der Stadt Frankfurt am Main. Die bestehende Infrastruktur ist jedoch nicht mehr ausreichend leistungsfähig, um den steigenden Fahrgastzahlen sowie den geplanten Erweiterungen des ÖPNV-Angebots gerecht zu werden. Im Rahmen des 2021 beschlossenen Nahverkehrsplan der Stadt Frankfurt wurde u.a. der Ausbau des Straßenbahnnetzes mit neuen Straßenbahnlinien und mehr Fahrten über den Hauptbahnhof festgelegt.

Die Straßenbahnhaltestelle Hauptbahnhof ist aktuell zweigleisig und kann das hohe, wachsende Fahrgastaufkommen sowie die zukünftige Netzerweiterung nicht mehr effizient bewältigen. Dies macht den Ausbau der Straßenbahnhaltestelle Frankfurt Hauptbahnhof und den nördlichen Anschlussraum der Düsseldorfer Straße inkl. der Haltestelle Platz der Republik dringend erforderlich. Zudem sind die Haltestellen für Busse und Straßenbahnen nicht zentral am Bahnhofsvorplatz verknüpft, sondern über mehrere Standorte verteilt, was die Umsteigesituation erheblich erschwert und insbesondere für ortsfremde Fahrgäste unübersichtlich macht.

Parallel dazu zeigt sich, dass die Haltestelle Platz der Republik in der Düsseldorfer Straße aufgrund ihrer begrenzten Kapazität überlastet ist. Die geplante Verbesserung der Straßenbahnanbindung zwischen Hauptbahnhof und Messe/Höchst macht eine Erweiterung auf drei Gleise erforderlich, um das zukünftige Fahrtenangebot zu optimieren und die steigenden Fahrgastzahlen effizient bewältigen zu können.

Die beiden Teilmaßnahmen (mit den o.a. Losen 1 und 2) – Los 1: Der *viergleisige Ausbau der Straßenbahnhaltestelle Hauptbahnhof* sowie Los 2: Die *Umgestaltung der Düsseldorfer Straße inklusive der Haltestelle Platz der Republik* – werden als eine Gesamtentwicklung betrachtet und in einem gemeinsamen Planfeststellungsverfahren zusammengeführt.

2.) Beschreibung des Investitionsvorhabens

2.1) Los 1: Viergleisiger Ausbau der Kombihaltestelle Hauptbahnhof für Straßenbahnen und Linienbusse

2.1.1) Trassierung

Der Ausbau der Straßenbahnhaltestelle Hauptbahnhof umfasst die Erweiterung der bestehenden zweigleisigen Infrastruktur auf vier Gleise, wodurch die Leistungsfähigkeit des Straßenbahnverkehrs gesteigert werden soll. Gleichzeitig wird die Straßenführung optimiert, um den Verkehrsfluss zu verbessern und die Wegebeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln effizienter zu gestalten. Fußgänger- und Radwege werden neu strukturiert, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Mobilität nachhaltiger zu gestalten. Darüber

hinaus werden neue Umsteigemöglichkeiten zwischen Straßenbahn und Bus geschaffen, um ein reibungsloses Wechseln zwischen den Verkehrsmitteln zu ermöglichen.

Die neue Haltestelle wird mit vier barrierefrei zugänglichen Gleisen ausgestattet, die durch moderne Fahrgastinformationen, Echtzeit-Anzeigen und optimierte Wartebereiche ergänzt werden. Die Bahnsteiglängen werden so angepasst, dass zwei 40-Meter-Straßenbahnfahrzeuge, je Bahnsteigkante, problemlos hintereinander halten können. Zusätzlich wird die Busanbindung optimiert, um effizientere Umsteigevorgänge zu ermöglichen.

Die neue Verkehrsführung sieht eine überarbeitete Steuerung des Verkehrsflusses durch den Einsatz moderner Lichtsignalanlagen vor. Fußgängerquerungen werden angepasst, um barrierefreie Übergänge sicherzustellen, während für den Radverkehr separate Verkehrsanlagen eingerichtet werden, um Konflikte mit dem motorisierten Individualverkehr sowie dem Fußgängerverkehr zu vermeiden.

2.1.2) Verkehrsführung / MIV

Die neue Verkehrsführung wird gezielt optimiert, um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Dabei kommen neue Lichtsignalanlagen zum Einsatz, die eine effiziente Steuerung des Verkehrs ermöglichen und Staus reduzieren sollen.

Zudem werden die Fußgängerquerungen optimiert und ausgebaut, sodass mehrere barrierefreie Übergänge / Fußgängerquerungen gewährleistet sind. Dies erleichtert die sichere und komfortable Überquerung der Straße für alle Personen, insbesondere für Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Die Querungen für die Fußgänger über die Gleisanlagen der VGF werden zukünftig durch Lichtsignalanlagen gesichert.

Ein weiterer wichtiger Aspekt der Verkehrsplanung ist die Separierung der Fahrbahnen für den motorisierten Individualverkehr und den Radverkehr. Durch diese Maßnahme werden potenzielle Konfliktpunkte reduziert, sodass sowohl MIV-Nutzende als auch Radfahrende sicherer und reibungsloser unterwegs sein können.

2.1.3) Aktueller Stand der Planung

Die Vorplanung begann im September 2023, beauftragt durch die traffiQ an das Ingenieurbüro BPR. Aktuell befindet sich das Projekt in der Entwurfsplanung (Leistungsphase 3 gem. HOAI) unter Federführung der VGF, während die Grundlagenermittlung sowie die Vorplanung durch traffiQ durchgeführt wurde. Die Planfeststellung ist bis 2027 geplant, sodass der Baubeginn 2028 erfolgen kann. Die Fertigstellung wird für Ende 2029 bzw. Frühjahr 2030 angestrebt. Die Gesamtkosten belaufen sich nach derzeitigem Stand auf rund 40 Millionen Euro.

2.2) Los 2: Umgestaltung der Düsseldorfer Straße inklusive der Haltestelle Platz der Republik

2.2.1) Trassierung

Die Haltestelle Platz der Republik wird auf drei Gleise erweitert, um den steigenden Fahrgastzahlen gerecht zu werden und eine effiziente Straßenbahnanbindung zwischen Hauptbahnhof und Messe bzw. Höchst zu gewährleisten. Zwei Gleise werden in Richtung Messe bzw. Höchst geführt, während ein weiteres in Richtung Hauptbahnhof verläuft. Die Haltestelle erhält einen Mittel- und einen Seitenbahnsteig, sodass zwei 40-Meter-Straßenbahnfahrzeuge hintereinander halten können.

Zur Verbesserung der Verkehrsführung wird die Anzahl der Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr reduziert. Die westliche Fahrtrichtung wird für den MIV gesperrt und erhält anstatt dessen künftig eine Fahrradspur. Drei neue Fußgängerquerungen erhöhen die Sicherheit und verbessern die Verbindung zwischen den Straßenseiten. Die Verkehrssteuerung wird durch neue Lichtsignalanlagen optimiert, die Radverkehrsinfrastruktur überarbeitet und erweitert. Maßnahmen für den Lieferverkehr sorgen für einen reibungslosen Ablauf.

2.2.2) Verkehrsführung / MIV

Die neue Straßenführung wird gezielt angepasst, um eine optimierte Verkehrsregelung und eine nachhaltige Mobilität zu gewährleisten. Dabei kommen neue Lichtsignalanlagen zum Einsatz, die den Verkehrsfluss verbessern und für eine effiziente Steuerung sorgen.

Durch die geplante Umgestaltung entfällt der bisher für den motorisierten Individualverkehr in Richtung Messe und Höchst genutzte Fahrstreifen. Stattdessen wird der Autoverkehr künftig über die Karlstraße geleitet. Gleichzeitig wird die Berücksichtigung des Anlieferverkehrs sowie der Strukturen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in die Planung einbezogen, um eine funktionale und ausgewogene Verkehrslösung sicherzustellen. Diese Maßnahme trägt zu einer effizienteren und umweltfreundlicheren Gestaltung des Verkehrsraums bei und fördert eine nachhaltige Mobilität in der Stadt. Ein besonderer Fokus liegt auf der Radverkehrsführung, die gemäß den Vorgaben des Radentscheid Frankfurt optimiert wird. Dadurch soll der Fahrradverkehr sicherer und besser integriert werden.

2.2.4) Aktueller Stand der Planung

Die Vorplanung begann im September 2023, beauftragt durch die traffiQ an das Ingenieurbüro BPR. Aktuell befindet sich das Projekt in der Entwurfsplanung (Leistungsphase 3 gem. HOAI) unter Federführung der VGF, während die Grundlagenermittlung sowie die Vorplanung durch traffiQ durchgeführt wurde. Die Planfeststellung ist bis 2027 geplant, sodass der Baubeginn 2028 erfolgen kann. Die Fertigstellung wird für Ende 2029 bzw. Frühjahr 2030 angestrebt. Die Gesamtkosten belaufen sich nach derzeitigem Stand auf rund 32 Millionen Euro.