

DER MAGISTRAT

Frankfurt am Main, 17.04.2023

Dezernat: XII Mobilität und
Gesundheit

Eingang Amt 01: 17.04.2023, 11:05 Uhr

**Bericht des Magistrats
an die Stadtverordnetenversammlung**

B 160

M - StR Stefan Majer
PW
K

Anhörung Ortsbeiräte 1 bis 5

Betreff

Mainkai

hier: Ergebnisbericht temporäre Umnutzung Sommer 2022

- ohne Vorgang -

a) Beschluss der Stadtverordnetenversammlung	vom	§
b) Antrag d.	vom	NR
c) Etat-Antrag d.	vom	E
d) Anregung des Ortsbeirats	vom	OA
e) Etat-Anregung des Ortsbeirats	vom	EA
f) Anregung der KAV	vom	K
g) Anfrage d.	vom	A
h) Initiative des Ortsbeirats	vom	OI
i) Beschluss des Ortsbeirats	vom	§
j) Bericht des Magistrats	vom	B

Vertraulich: ja nein

Anlage(n): Auswertungsbericht (nur digital verfügbar)

Begründung der Vertraulichkeit:

- Der oben bezeichnete Beschluss lautet:
- Die oben bezeichnete Anfrage lautet:
- Die oben bezeichnete Initiative lautet:

- Zwischenbericht:**
- Bericht:** (siehe Seite 2 ff.)

1. Vorbemerkungen

Frankfurt am Main ist das urbane Zentrum der Metropolregion FrankfurtRheinMain. Darüber hinaus ist die Stadt ein lebendiger, und gleichzeitig Rückzug bietender Lebensraum für Menschen, die hier wohnen, arbeiten, ihre Freizeit verbringen und in dem Zusammenhang Orte für Bewegung, Begegnungen, Erholung und vieles mehr suchen. Die Pandemie hat einmal mehr gezeigt wie wichtig der öffentliche Raum hierfür ist. Insbesondere in den Sommermonaten suchen Menschen verstärkt die Parks, Grünflächen, Straßen und Plätze auf; es finden sich an diesen Orten vielfältige Gruppen zusammen und gehen unterschiedlichen Aktivitäten nach.

Eine zentrale Bedeutung für die Stadt Frankfurt am Main nimmt hierbei der Stadtraum am Main ein. Der Main ist die wichtigste Lebensader der Stadt: Ort der Gründung, Hafen, Umschlag-, Handels- und Marktplatz, gewürdigt durch die Fischer, die hier ihr jährliches Mainfest feiern, gerahmt durch die Wohnzeilen des „weißen Mainprospekts“, geprägt durch die Kultur, die mit dem „Museumsufer“ erheblich zum internationalen Erfolg der Finanzmetropole beiträgt, eingebettet in die umfassende Umgestaltung des Stadtraums am Main seit den 1980er Jahren.

Die Promenaden entlang der begrünten Flussufer zwischen Ost- und Westhafen erfreuen sich heute größter Beliebtheit bei Fußgängern und Radfahrern und auch die Verbindung zwischen „Hibbdebach und Dribbdebach“ wurde durch den Bau des Holbeinstegs 1990, als zweite Fußgängerbrücke neben dem Eisernen Steg, verbessert. Einzig hat die Nutzungsintensität seitdem stetig zugenommen und so zeichnen die aktuellen Konfliktlinien zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern ein Bild, dass eine weitergehende Neuverteilung des zur Verfügung stehenden öffentlichen Stadtraums erfordert.

Mit Nutzung des Mainkais zwischen Alter Brücke und Untermainbrücke für besondere Veranstaltungen, nicht zuletzt im Rahmen der probeweisen Öffnung 2019/20, konnten bereits einige Erfahrungen und Gestaltungsideen gesammelt werden, die eine dauerhafte Neugestaltung dieses Straßenabschnitts nahelegen. Mit dem „Sommer am Main“ 2022 wurde erneut die Chance geschaffen, die Potenziale und Möglichkeiten für eine zukünftige Nutzung und Gestaltung experimentell zu erkunden und darüber in den Austausch zu treten.

2. Nachbetrachtung „Sommer am Main“ 2022

Das Stadtraumexperiment „Sommer am Main“ 2022 wurde im Rahmen des Pilotprojekts „Post-Corona-Stadt“ der Stadt Frankfurt am Main umgesetzt. Neben einem breit angelegten, kooperativen Dialogprozess, ging es dabei ums Ausprobieren – um die Umsetzung beispielhafter Interventionen. Mit der Erprobung neuer, gemeinwohlorientierter Nutzungen auf Flächen, die bisher u.a. dem Autoverkehr vorbehalten waren, soll die funktionale Umwidmung genauso wie die ökologisch wirksame, sozial und wirtschaftlich verträgliche Umgestaltung vorbereitet werden.

Um den Mainkai zukünftig anders nutzen und gestalten zu können, sind temporäre Erfahrungsräume genauso wichtig wie die sukzessive Reduktion und stadtteilverträgliche Umleitung des Verkehrs. Deshalb wurde der Mainkai während der Sommerferien für den Autoverkehr gesperrt und zum Auftakt der graue Asphalt der Straße mit Hilfe von Farben, Mustern und Sportfeldern bunt und bewegungsfördernd gestaltet. Unter Anleitung durch ein Künstlerkollektiv wurde der Stadtraum durch Schüler:innen von neun Frankfurter Schulen und ehrenamtlichen Helfer:innen in ein StreetArt-Projekt und Urban-Sports-Park für alle Frankfurter:innen verwandelt. Es gab niedrigschwellige Bewegungs-, Tanz-, Kultur-, Mitmach-, Werkstatt- und Dialogangebote, die durch die Frankfurter Stadtgesellschaft ehrenamtlich realisiert wurden. Neben den beiden traditionellen Stadtfesten, Mainfest und Museumsuferfest, fand der Mainkai so eine neue Nutzung und Belebung.

Bei den insgesamt ca. 80 Veranstaltungen und Programmpunkten während der drei Aktionszeiträume von zweimal zehn und einmal fünf Tagen ging es sowohl um eine temporäre Umnutzung als auch die Erprobung der gemeinwohlorientierten Nutzungsmöglichkeiten und -bedürfnisse an diesem für Frankfurt so zentralen und historisch bedeutsamen Ort. Rückblickend ist es mit dem „Sommer am Main“ 2022 gelungen, eine breite und durchweg positive Resonanz der Besucher:innen sowie der lokalen und überregionalen Medien zu erzeugen. Als eines der beliebtesten Fotomotive des Sommers 2022 am Main, konnte zudem über Social-Media-Kanäle eine weltweite Wahrnehmung für die Street Art und Urban Sport Events im Herzen der Frankfurter Innenstadt generiert werden.



© Cornelius Pfannkuch

Das Programm umfasste vier inhaltliche Bausteine:

Mainkai-Werkstatt

Im Rahmen des Modellprojekts „Post-Corona-Stadt“ fanden mit Unterstützung des Kooperationspartners Deutsches Architekturmuseum (DAM), der Initiative Making Frankfurt und weiterer Mitwirkender über den gesamten Zeitraum Workshops und Befragungen in der Mainkai-Werkstatt statt. Als einer der zentralen Projektbausteine war die Mainkai-Werkstatt, auf der Brachfläche zwischen Historischem Museum und der östlich anschließenden Häuserzeile am Mainkai, sowohl Anlauf-, Koordinations- und Verteilerstelle für alle beteiligten Akteure, wie auch Begegnungs-, Erfahrungs- und Reflektionsort für Interessierte und Besucher:innen. Mit der Mainkai-Werkstatt wurde ein neuer Ort direkt am Mainkai geschaffen, der neben der Straßenbespielung durch Bewegung und Sport, Kultur und Bildung dem MACHEN diene und so sehr niedrigschwellig zu Begegnung, Austausch und Diskussion einlud. Die Mainkai-Werkstatt war sowohl offenes Stadtraum-Labor als auch Anlaufstelle für den thematischen Austausch zur Entwicklung des Mainkais.



Sport- und Bewegungsangebote

Der Baustein Sport und Bewegung hat eine entscheidende Rolle bei der erfolgreichen Aktivierung und Belebung des geöffneten Straßenraums gespielt. Durch die integrative Kraft des Sports wurde eine vielfältige und zahlreiche Menge an Teilnehmenden aller Generationen, unabhängig der sozialen und kulturellen Herkunft, angesprochen. Umgesetzt wurde das Angebot federführend durch den Sportkreis Frankfurt e.V. in enger Abstimmung mit dem Sportamt der Stadt Frankfurt am Main. Zudem wurden vielfältige Kooperationspartner:innen der Frankfurter Stadtgesellschaft aktiviert, mit denen die konkreten Aktionen am nördlichen Mainufer geplant und umgesetzt wurden.

Zur erfolgreichen Aktivierung und Belebung des geöffneten Straßenraums haben diverse Sportvereine und -initiativen, Bildungsträger, Sozialverbände sowie urbane Sport- und Tanzcommunities beigetragen. Dabei wurde ein breites Teilnehmerspektrum für Mitmachen und Anschauen erreicht. Die Veranstaltungen waren mit 5-50 Teilnehmenden durchweg gut besucht. Sportarten mit musikalischer Untermalung kamen dabei besonders gut an.

An den vier Wochenenden vom „Sommer am Main“ wurden mit verschiedenen Turnieren und Vorführungen besondere Akzente gesetzt. So konnten sich Actionsportarten wie Street Basketball, Skateboard etc. präsentieren und am Eisernen Steg ein Treffpunkt der Urban Sports Szenen mitten im Herzen Frankfurts geschaffen werden. Die „international urbane“ Atmosphäre, zeigte dabei, dass Urban Sports - neben hochkarätigen Sportler:innen - auch durch einen hohen Unterhaltungswert und einer urbanen „Lifestyle“-Qualität überzeugt. Beim 4x4 Turnier der EZB-Basketballer oder den Tennisturnieren wurde zudem deutlich, dass die Street Art am Mainkai kein Selbstzweck war, sondern die Sportfelder tatsächlich als Urban Sports Park funktionierten. Auch bei den Events wurde die integrative Kraft des Sports im breiten und bunten Spektrum der rund 100-200 Teilnehmenden und einer Vielzahl an Zuschauer:innen je Veranstaltung sichtbar.

Begleitend zu täglichen Sport- und Bewegungsangeboten wurde kostenlos das Ausleihen von Spiel- und Sportequipment ermöglicht. Die Leihsportgeräte wurden von allen Generationen gut angenommen und es waren parallel 2-20 Nutzende zu verzeichnen. Aufgrund der Bekanntheit der Spiele war kaum eine Anleitung notwendig und die Bewegungsangebote führten teilweise zu mehreren Stunden Aufenthalt am Mainkai. Die Leihsportgeräte sind bis auf Gebrauchsspuren gut erhalten und wurden nach Nutzung eigenständig zurückgeräumt.



Netzwerk „Nachhaltigkeit lernen in Frankfurt“

Das Netzwerk Nachhaltigkeit lernen gestaltete zusammen mit Umweltlernen in Frankfurt e.V. vom 12. bis 21. August 2022 einen lebendigen Erfahrungsraum zur nachhaltigen Entwicklung der Stadt. Im Real-Labor „main Zukunftspavillon“ fanden täglich Workshops, Infostände, Musik, Vorträge und Diskussionen statt. Diese animierten zum Austausch und Nachdenken über die Neugestaltung des Mainkais und über ein nachhaltiges Leben in der Stadt. Die Liste der beteiligten Netzwerkakteure reichte vom Umweltamt bis zu Acker e.V., von der Verbraucherzentrale bis zum ADFC und von der Klimawerkstatt Ginnheim bis zu Neufundland.

Fazit der Besucher:innen: „Eine „grüne“ Umgestaltung des Mainkais, weg vom Straßenverkehr und hin zu Freizeit- und Bildungsangeboten, bringt mehr Lebensqualität in das Herz der Stadt“.



Musik- und Kultur

Die wöchentlichen „Tanzmatinées“ am Freitag- oder Samstag haben ein attraktives Angebot für ein ganz gemischtes Publikum geboten, mit dem Tanzprofis und neue Talente, Touristen und Flaneure sowie Anwohner:innen zusammengebracht wurden. Schon in den Nachmittagsstunden beginnend, stellte das zeitige Veranstaltungsende bis spätestens um 22 Uhr im Rückblick kein Problem für die Tanzcommunities dar. Mit 200-250 Besucher:innen je Veranstaltungszeitraum gehörten die „Tanzmatinées“ zu den meistbesuchten Veranstaltungen des gesamten „Sommer am Main“-Angebots. Das musikalisch „bewegende“ Sommerprogramm am Eisernen Steg zauberte mit einfachen Mitteln eine mediterran anmutende Atmosphäre und Lebensart nach Frankfurt am Main. Auch Kulturveranstaltungen des Förderprogramms „Kulturerwachen“ (gefördert durch die Crespo Foundation und das Kulturdezernat) konnten am Mainkai umgesetzt werden. So verwandelte das Duo „The OhOhOs“ mit seinem Electro-sound und der mobilen Musikhöhne einmal mehr am letzten Wochenende des „Sommer am Main“ 2022 den Mainkai zur spontanen Tanzfläche.



Auswertung Online-Umfrage

Zum Angebot des „Sommers am Main 2022“ wurde eine Online-Umfrage durchgeführt. Über die Plattform „Frankfurt fragt mich“ konnte eine große Resonanz mit 1.429 Teilnahmen erzeugt werden. Die Auswertung erfolgte durch Poldia - siehe **Auswertungsbericht (Anlage)** und kommt zu folgendem Fazit:

Insgesamt wurde der Sommer am Main von Besucher*innen als eher positiv wahrgenommen. Als konkreter Ort fand die bereits vorhandene und allseits beliebte Uferpromenade ein wenig mehr Erwähnung als die temporär bunt bemalte Straße. Dennoch bezog sich die Hälfte aller Antworten explizit auf diese beiden Orte als Zentrum des Geschehens. Viele Besucher zogen die Festivitäten an, doch auch das Kultur- und Sportangebot konnte viele Menschen begeistern.

Menschen, die den Ort während des Zeitraums nicht besuchten, übten vor allem Kritik, die sich in erster Linie auf die negativen Auswirkungen auf den Autoverkehr in der Stadt bezogen. Diese beiden Haltungen, die Freude über einen autofreien Stadtraum und die Verärgerung über die Beschneidung des Verkehrsraums in der Innenstadt, stellen den zentralen Konflikt dar.

Dieser Konflikt scheint jedoch lösbar. Insbesondere die temporäre Zwischennutzung sorgte für Frustration bei Autonutzern aber auch Anliegern und Besuchern. Bei der Frage nach einer mittel- bis langfristigen Nutzung wird der Wunsch nach mehr Verkehrsberuhigung und weniger Autos deutlich. Als möglicher Weg hin zu einem integrierten Verkehrskonzept wurde als vermittelnde und alle Bedürfnisse berücksichtigende Lösung auf den Masterplan Mobilität hingewiesen, der aktuell erarbeitet wird.

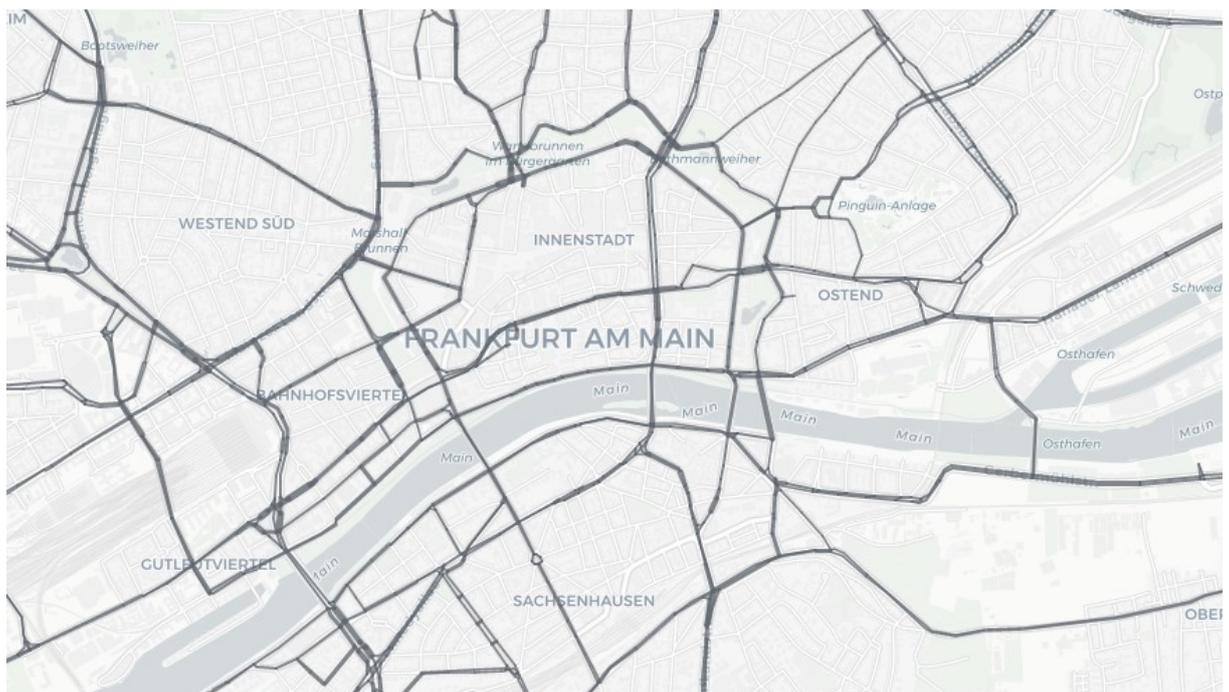
Neben dem Konflikt zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern wurde auch die Aufenthaltsqualität bemängelt, welche sich durch mehr Begrünung, ein größeres Gastronomieangebot und Sitzgelegenheiten steigern ließe. Hier gibt es insbesondere am Mainkai noch Verbesserungspotential.

Allgemein wollen Menschen den innerstädtischen Raum zum Aufenthalt nutzen und als beliebtestes Fortbewegungsmittel wurde das Fahrrad am häufigsten genannt. Für ein besseres Leben in der Innenstadt von Frankfurt am Main soll die Stadt allgemein grüner werden, sowie sicherer und sauber sein.

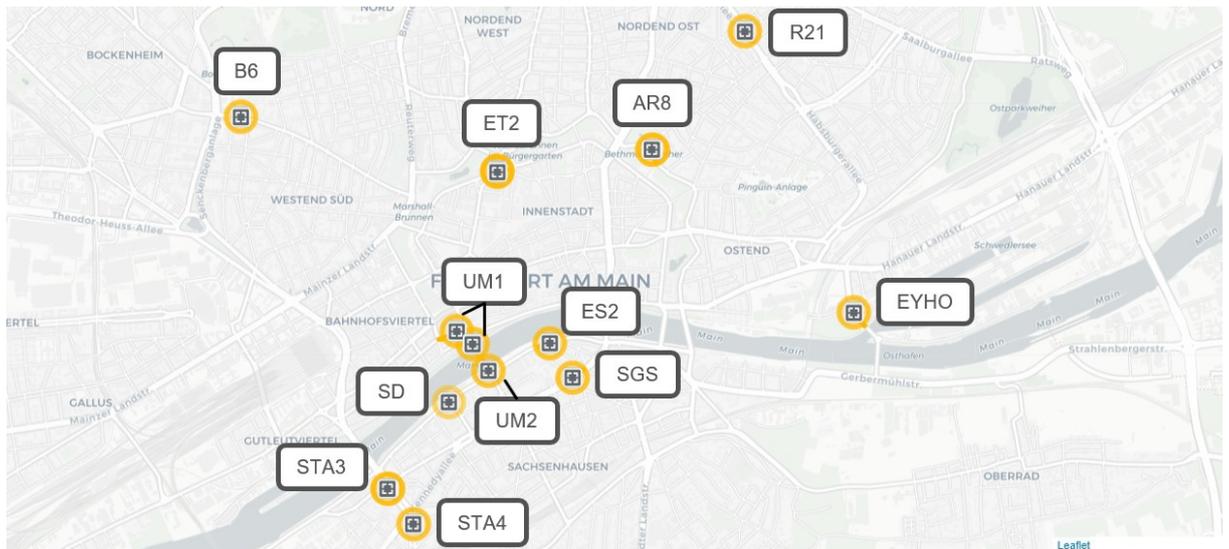
3. Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Aufgrund der o.g. Veranstaltungen und in Umsetzung des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung vom 27.01.2022, § 1157, entsprechend des Berichts des Magistrats vom 24.06.2022, B 256, war der Straßenzug Mainkai/Untermainkai (ostwärts Untermainbrücke) – im folgenden kurz Mainkai genannt – vom 11.07.2022 bis zum 05.09.2022 auf Grundlage des § 29 Abs. 2 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr gesperrt. Der o.g. Magistratsbericht führt zu 3.f) aus: „Es ist vorgesehen, die Auswirkungen der temporären Umnutzungen verkehrlich zu untersuchen.“ Diese Untersuchung hat der Magistrat abgeschlossen und berichtet folgend über die Ergebnisse. Die zugrundeliegenden Analysen wurden mit dem Dynamic Traffic Monitor (DTM) des Straßenverkehrsamtes durchgeführt und gründen sich auf zwei Datenquellen:

1. Floating Car Data (FCD): Anonymisierte Daten aus rückkanalfähigen Navigationsgeräten (auch Mobiltelefonen), die aus einem Kraftfahrzeug heraus generiert werden, welches aktuell am Verkehrsgeschehen teilnimmt. Das umfasst sowohl Daten über den Zustand des Fahrens als auch Zustandsdaten des Ortes beim Stehen, zum Beispiel im Stau, vor Ampeln oder auf einem Warteplatz. Ein Datensatz beinhaltet zumindest den Zeitstempel sowie die aktuellen Ortskoordinaten. Durch den Einsatz von FCD werden Kraftfahrzeuge so zu mobilen Sensoren. FCD lassen allgemeine Rückschlüsse auf das Verkehrsaufkommen zu, nicht jedoch zur Verkehrsstärke. Diese Daten liegen für das gesamte städtische Grundnetz, differenziert nach einzelnen Netzabschnitten, vor.

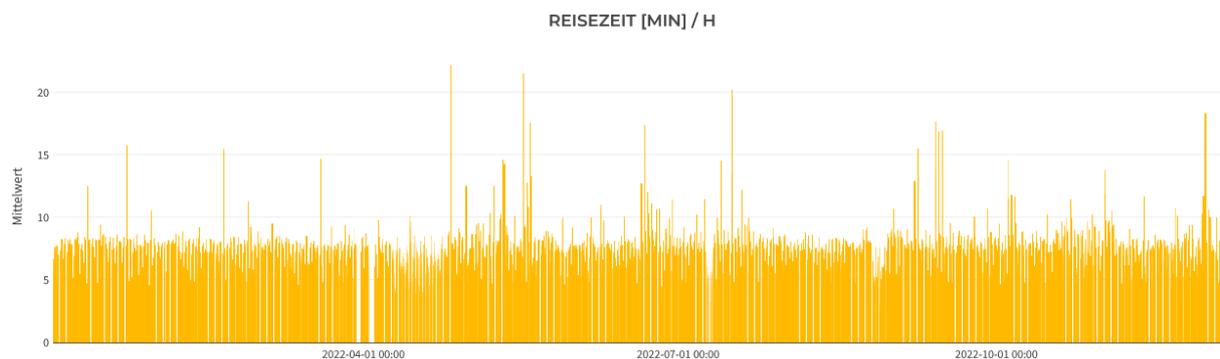


2. Detektionsdaten von Lichtsignalanlagen (LSA): Über Detektoren an damit ausgestatteten Lichtsignalanlagen (Induktionsschleifen oder Über-Kopf-Detektion) werden Verkehrsstärken auf der jeweiligen Fahrspur in die jeweilige Fahrtrichtung ermittelt. Es handelt sich hierbei um Kraftfahrzeug-Äquivalente, eine Differenzierung in verschiedene Kraftfahrzeugtypen ist nicht möglich.



Übersicht der genutzten LSA-Detektoren DTM, Straßenverkehrsamt Frankfurt am Main

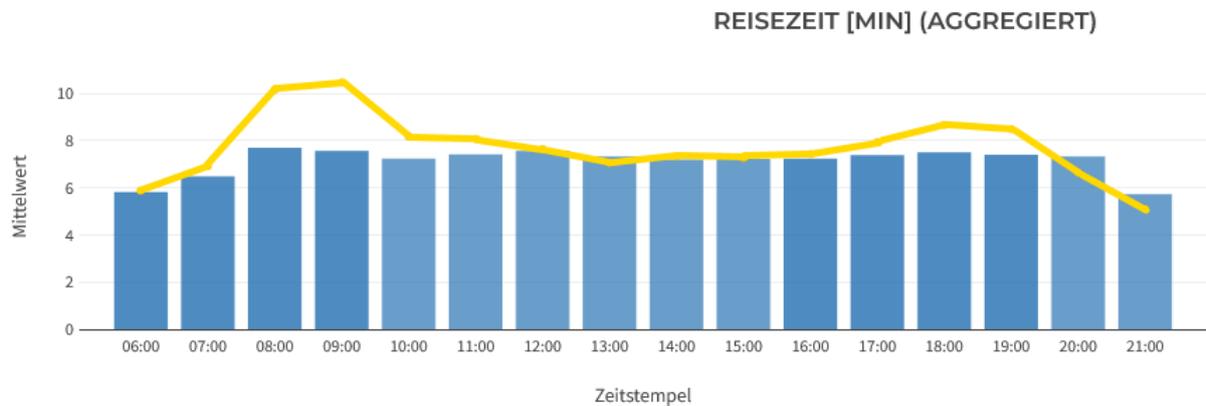
Zu beachten ist, dass FCD in der Analyse aggregiert und gemittelt werden, um eine Beurteilung der Verkehrssituation insgesamt vornehmen zu können. Subjektiv wahrgenommene Reisezeitsspitzen insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten sind in „hochauflösender“ Analyse sichtbar, jedoch örtlich und zeitlich so uneinheitlich verteilt, dass sie mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit von nicht erfassbaren, alltäglichen Einzelereignissen im Straßennetz (auch umliegendes Netz im Nahbereich) ausgelöst wurden (z. B. verkehrsbehinderndes Parken, kleine Baumaßnahmen, Verkehrsunfälle, Feuerwehr- oder Rettungsdienstesätze). Beispielhaft illustriert dies eine stundenweise Auswertung der mittleren Reisezeiten von 6-22 Uhr auf der Route Schweizer Straße/Untermainbrücke zwischen Mörfelder Landstraße und Untermainkai vom 01.01.2022 bis zum 08.12.2022:



FCD-Detaillauswertung 1, Straßenverkehrsamt Frankfurt am Main

Sehr deutlich zeichnen sich hier bei einem im Jahresverlauf annähernd stabilen Reisezeitverlauf einzelne, diffus verteilte Stundenspitzen ab.

Ein direkter Vergleich der über diesen Zeitraum aggregierten stundenweisen Reisezeiten (blaue Balken) nur mit der Kalenderwoche 48 (unmittelbar nach der Umnutzung, gelbe Linie, nur montags bis freitags) bestätigt dies:



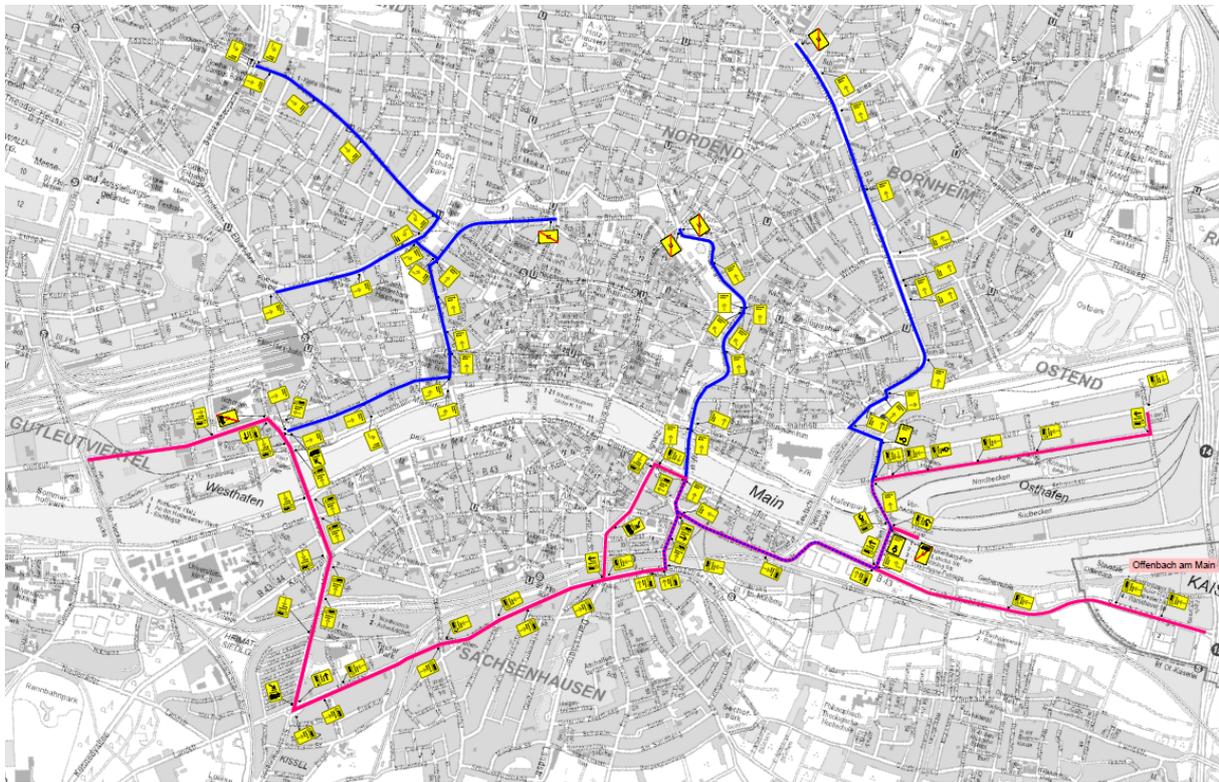
FCD-Detaillauswertung 1, Straßenverkehrsamt Frankfurt am Main

Es ist weiterhin zu berücksichtigen, dass die Auswirkungen der Mainkai-Umnutzung im Sommer 2022 in engem Zusammenhang mit weiteren verkehrlichen Maßnahmen stehen. Dazu gehören

- die Teil- und spätere Vollsperrung der Ratswegbrücke;
- die Vollsperrung der Gartenstraße in Fahrtrichtung Osten;
- die Vollsperrung der Hanauer Landstraße stadteinwärts;
- zahlreiche Baustellen mit Fahrspurreduzierungen im Innenstadtbereich;
- das 9-Euro-Ticket;
- der Beginn der Sommerferien am 25.07.2022.

3.1 Umfahungskonzept

Auf den Schlussbericht zur „Probeweise[n] Öffnung des innerstädtischen nördlichen Mainufers (zwischen Alte Brücke und Untermainbrücke) für den Fuß- und Radverkehr“ 2019/2020 (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 27.06.2019, § 4255 (M 72), Anlage zum o.g. Magistratsbericht) wird verwiesen. Wesentliche Neuerung bei den verkehrlichen Begleitmaßnahmen war in 2022 die Planung und Umsetzung eines Umfahungskonzeptes.



Umfahrungsplan nördliches Mainufer 2022, Straßenverkehrsamt Frankfurt am Main

Im Bewusstsein, dass der überwiegende Teil der motorisierten Verkehrsteilnehmer:innen entweder gewohnheitsmäßig bekannte Strecken fährt oder auf Navigationsgeräte zurückgreift (deren Routingroutinen von der Stadt Frankfurt am Main kaum beeinflussbar sind), diente das Umfahungskonzept dazu, durch deutlich sichtbare Beschilderung an allen relevanten Entscheidungspunkten allgemeine motorisierte Verkehre über City-/Anlagenring bzw. Alleenring abzuführen (in obigem Plan blau dargestellt). Zusätzlich wurde in Zusammenarbeit mit den gewerblichen Hafenanlieger:innen der Gewerbegebiete im Frankfurter Osten eine südmainische Umfahrung für von dort ausgehende Quellverkehre mit LKW und Logistikfahrzeugen entwickelt und gesondert mit LKW-Piktogrammen ausgewiesen (in obigem Plan magenta dargestellt). Die Informationen zu Sperrung und Umfahungsrouen wurden den Navigationsdienstleistern kommuniziert.

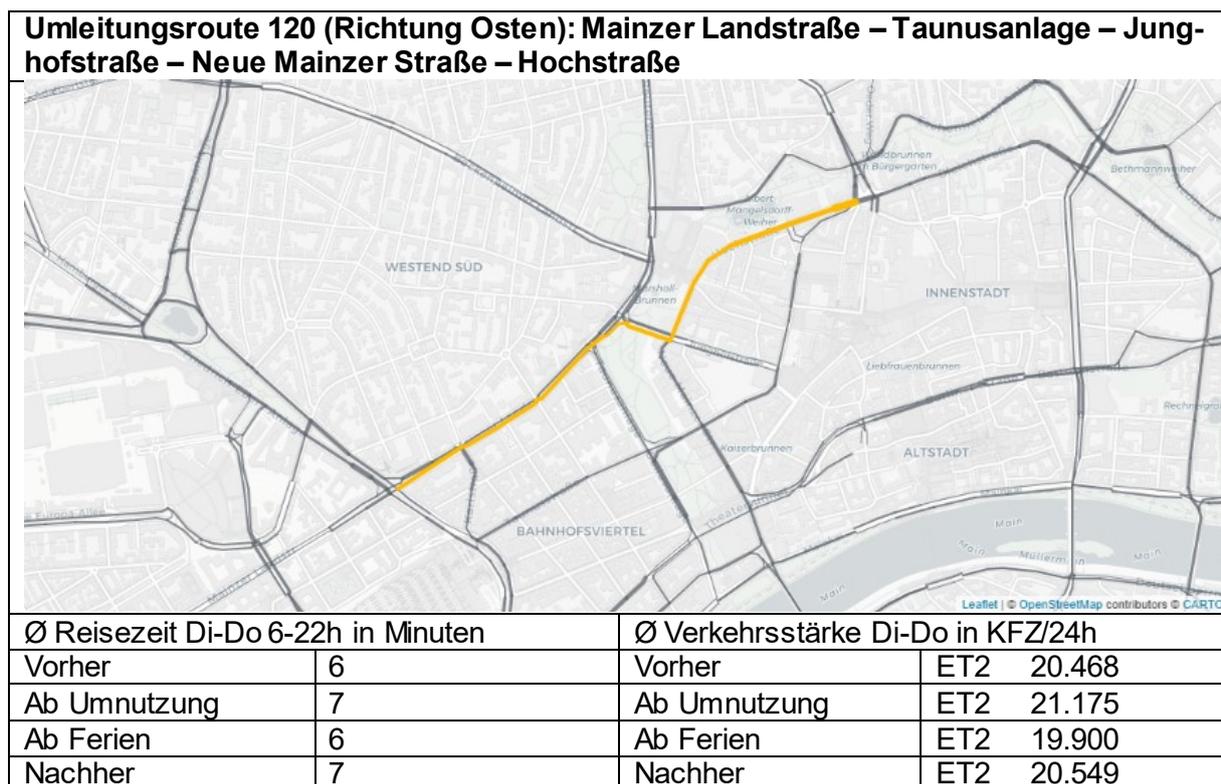
Zusammenfassend können Verlagerungseffekte auf die Umfahungsstrecken angenommen werden, die sich im Bereich von 5-10% zusätzlich zum dort üblichen Verkehrsaufkommen bewegten. Auf den Umleitungsrouten 125, 123 und 127 (zu den Umleitungsrouten in Einzelnen siehe nachfolgend) steigt die Verkehrsstärke zu Beginn der Umnutzung leicht an, sinkt mit Beginn der Sommerferien jedoch. Auf allen drei Routen ist eine erneute Steigerung ab der zweiten Ferienhälfte zu beobachten, wobei auf Umleitungsrouten 125 der steigende Verlauf bis über die Umnutzung hinaus anhält und dabei das Niveau vor der Umnutzung übersteigt und auf den Umleitungsrouten 123 und 127 die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke nach der Umnutzung wieder fällt.

Eine Veränderung der Verkehrsstärke ist insbesondere zu den Spitzenstunden zu beobachten. Es ist jedoch zu beachten, dass die erhöhte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf den Umleitungsrouten 123 und 127 auch in den Vorwochen erreicht wurde. Darüber, ob die Verkehrsstärke im Wesentlichen aufgrund der Umnutzung des Mainkais gestiegen ist, kann daher letztlich keine vollständig gesicherte Aussage getroffen werden.

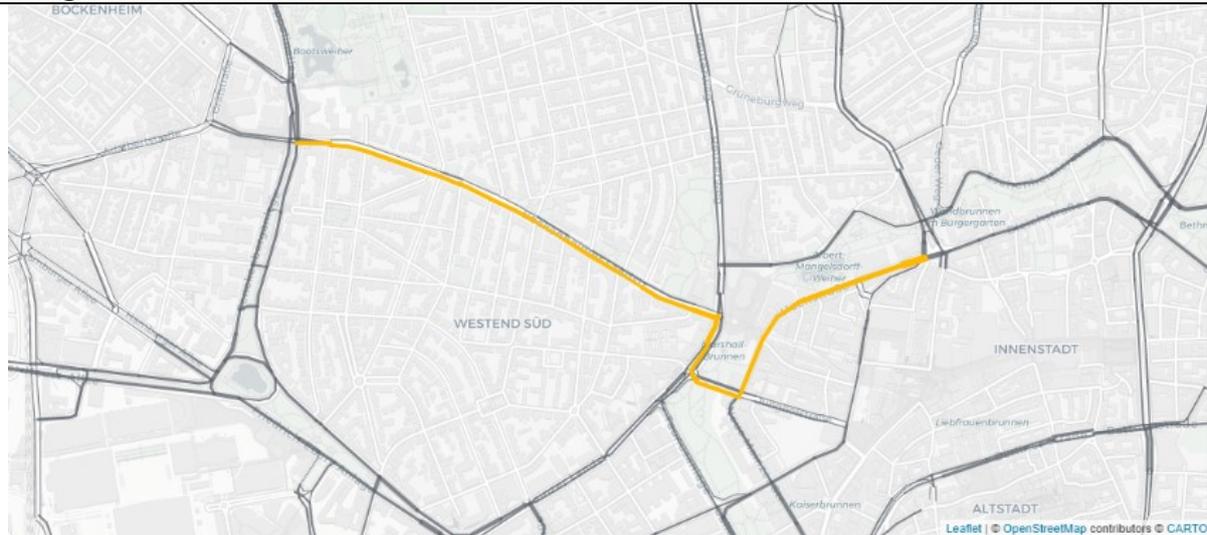
Die Umfahungsstrecken konnten diese Verkehre offensichtlich problemlos aufnehmen, deutliche Reisezeitveränderungen oder andere störende Phänomene traten nicht auf bzw. wurden auch seitens der anwesenden Vertreter:innen aus den Ortsbeiräten 1-5 anlässlich der Ergebnisvorstellung am 17.10.2022 nicht geschildert. Das Straßenverkehrsamt bewertet das Umfahungskonzept daher als Erfolg und wird es 2023 fortführen.

Folgend werden die Ergebnisse im Einzelnen dargestellt.

Es werden die Umleitungsrouten unter Angabe der Fahrtrichtung dargestellt sowie die jeweils durchschnittlichen Reisezeiten und Verkehrsstärken aufgelistet. Unterschieden wird nach vor der Umnutzung 31.05.-10.07. (Vorher), während der Umnutzung aber noch keine Sommerferien 11.07.-24.07. (Ab Umnutzung), während der Umnutzung und Sommerferien 25.07.-28.08. (Ab Ferien) sowie im Anschluss 29.08.-02.09. (Nachher). Ausgewertet wurden die Tage Dienstag bis Donnerstag, da hier regelmäßig das höchste Verkehrsaufkommen zu beobachten ist. Die Reisezeit betrachtet den Zeitraum 6-22 Uhr. Die Verkehrsstärken werden - sofern verfügbar - über den gesamten Tagesverlauf unter Angabe der Messstelle angegeben.

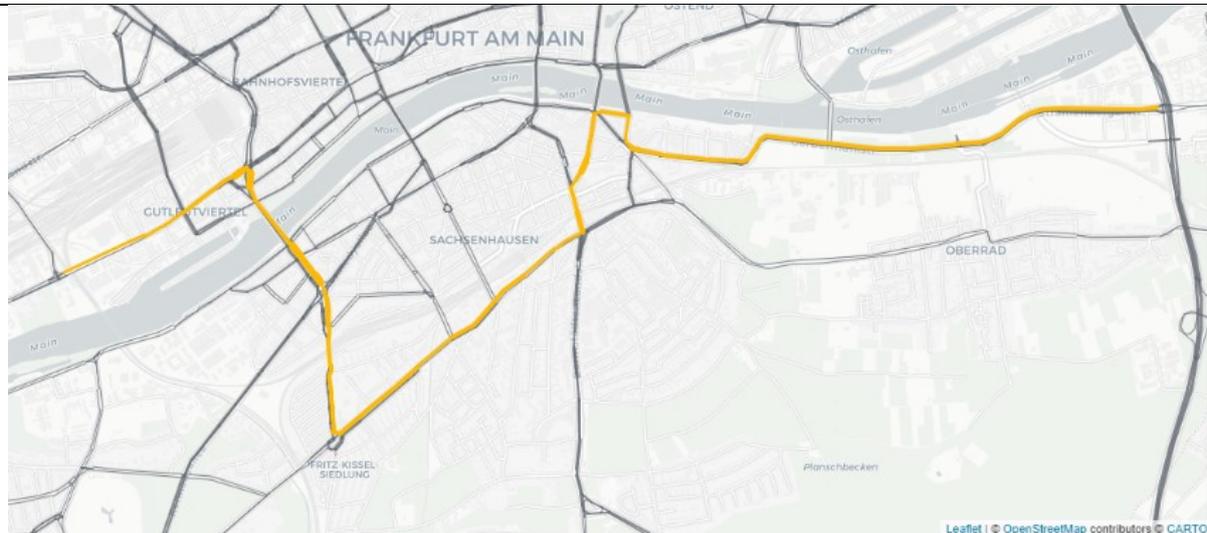


Umleitungsrouten 121 (Richtung Osten): Bockenheimer Landstraße – Taunusanlage – Junghofstraße – Neue Mainzer Straße – Hochstraße



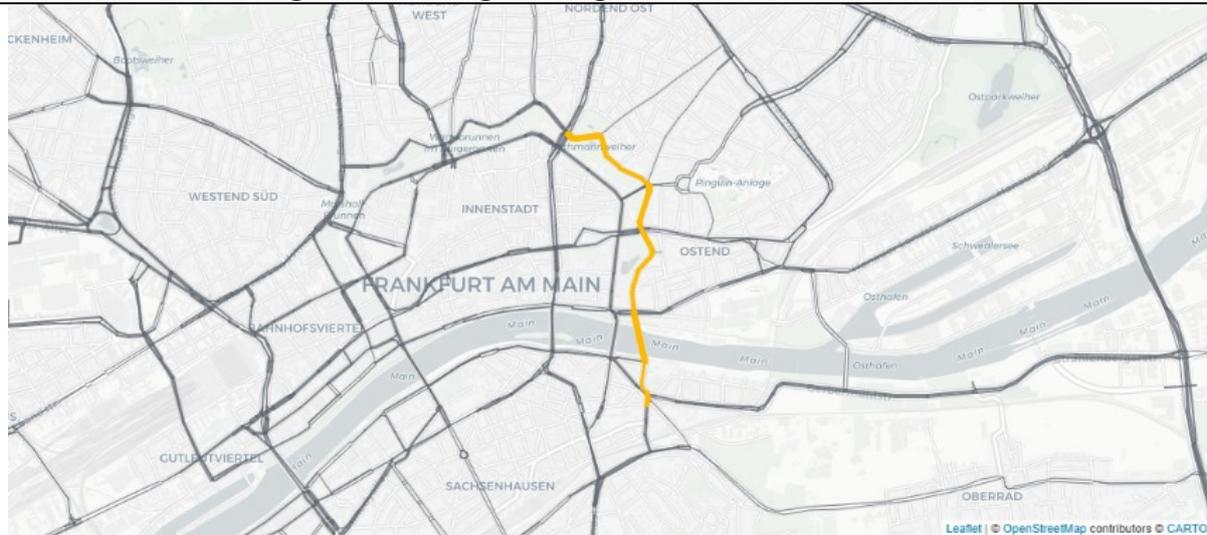
Ø Reisezeit Di-Do 6-22h in Minuten		Ø Verkehrsstärke Di-Do in KFZ/24h	
Vorher	8	Vorher	ET2 20.468 B6 12.918
Ab Umnutzung	8	Ab Umnutzung	ET2 21.175 B6 13.044
Ab Ferien	7	Ab Ferien	ET2 19.900 B6 11.602
Nachher	9	Nachher	ET2 20.549 B6 13.280

Umleitungsrouten 123 (LKW) (eine Richtung): Strahlenbergerstraße – Gerbermühlstraße – Wasserweg – Deutschherrnufer – Dreieichstraße – Darmstädter Landstraße – Mörfelder Landstraße – Stresemannallee – Friedensbrücke – Baseler Platz – Gutleutstraße



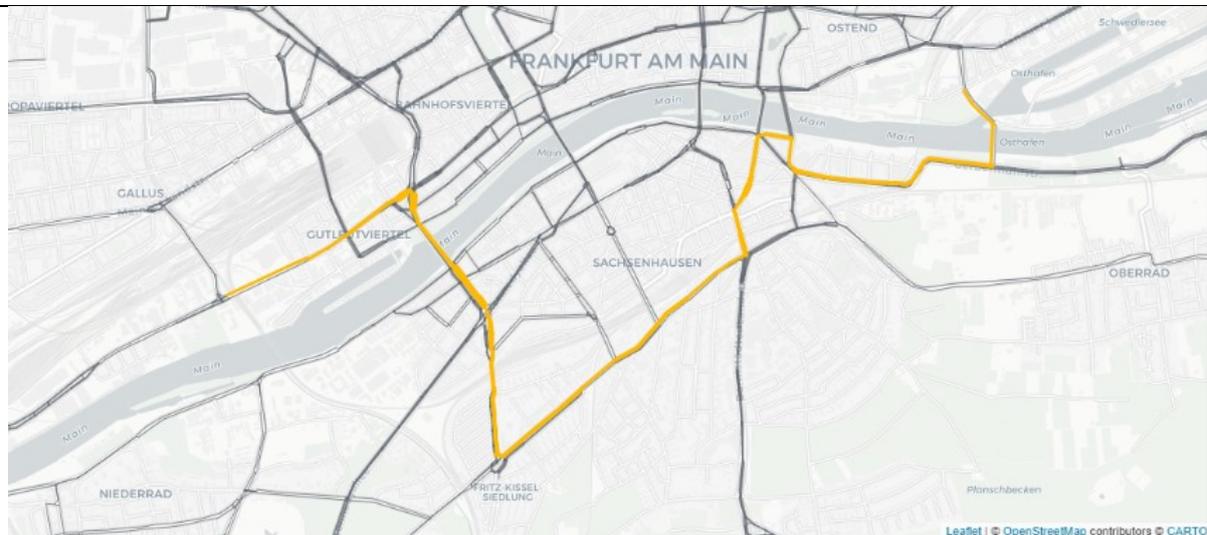
Ø Reisezeit Di-Do 6-22h in Minuten		Ø Verkehrsstärke Di-Do in KFZ/24h	
Vorher	28	Vorher	STA4 6.104
Ab Umnutzung	27	Ab Umnutzung	STA4 6.566
Ab Ferien	26	Ab Ferien	STA4 6.047
Nachher	29	Nachher	STA4 5.815

Umleitungsrute 125 (Richtung Westen): Siemensstraße – Wasserweg – Flößerbrücke – Obermainanlage – Friedberger Anlage



Ø Reisezeit Di-Do 6-22h in Minuten		Ø Verkehrsstärke Di-Do in KFZ/24h	
Vorher	7	Vorher	AR8 9.694
Ab Umnutzung	6	Ab Umnutzung	AR8 10.194
Ab Ferien	6	Ab Ferien	AR8 9.171
Nachher	6	Nachher	AR8 10.674

Umleitungsrute 127 (LKW) (eine Richtung): Honsellstraße – Honsellbrücke – Gerbermühlstraße – Wasserweg – Deutschherrnufer – Dreieichstraße – Darmstädter Landstraße – Mörfelder Landstraße – Stresemannallee – Friedensbrücke – Baseler Platz – Gutleutstraße



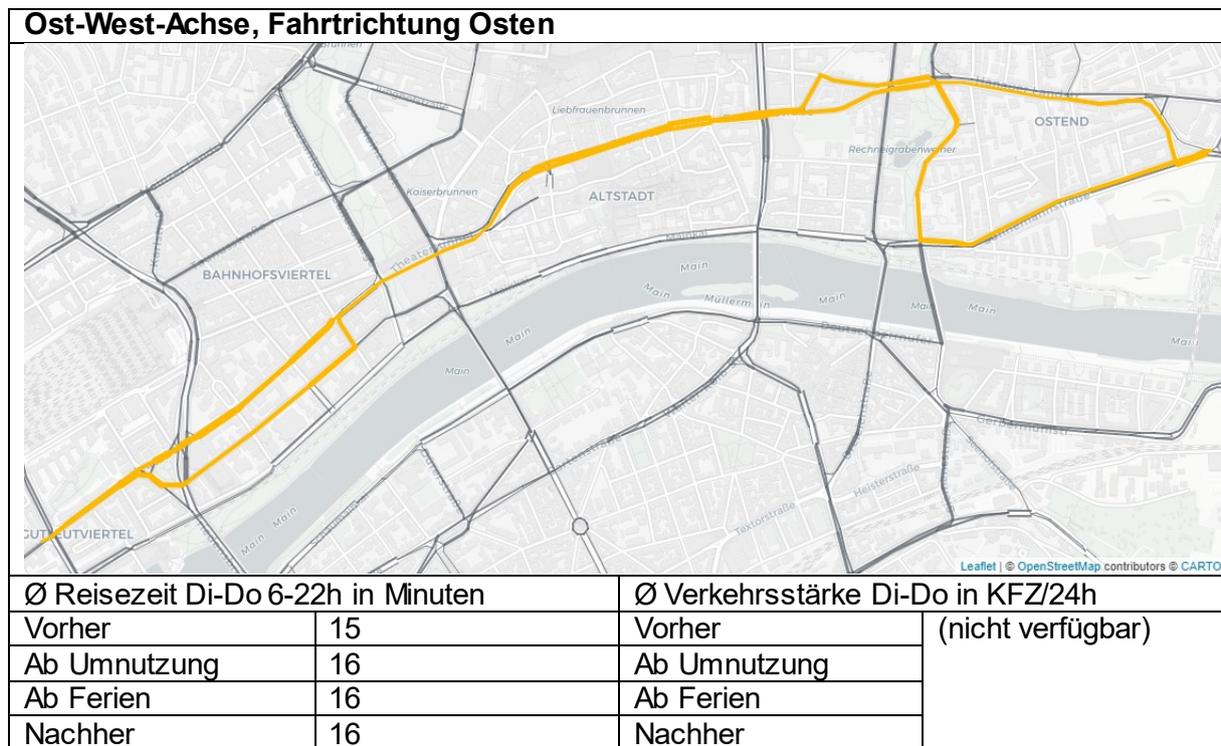
Ø Reisezeit Di-Do 6-22h in Minuten		Ø Verkehrsstärke Di-Do in KFZ/24h	
Vorher	24	Vorher	STA4 6.104
Ab Umnutzung	23	Ab Umnutzung	STA4 6.566
Ab Ferien	22	Ab Ferien	STA4 6.047
Nachher	25	Nachher	STA4 5.815

3.2 Wirkungen auf die Verkehrssituation im benachbarten Netz

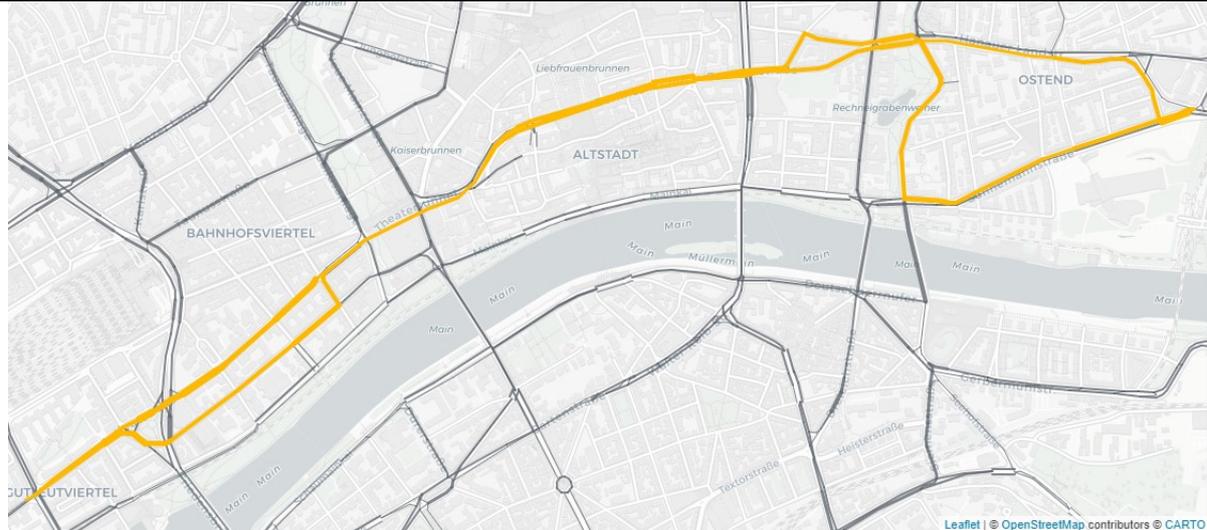
Auch im Vergleich zu den Jahren 2019/2020, wo erhöhte Reisezeiten festzustellen waren, sind für 2022 nur zu Beginn der Umnutzung leichte Veränderungen der Reisezeiten auf dem südlichen Mainufer (Schaumainkai) festzustellen. Auch die Verkehrsstärken sind in diesem Zeitraum gestiegen, jedoch liegt der Anstieg unterhalb des Niveaus von 2019/2020.

3.2.1 Berliner Straße (Ost-West-Achse)

Die durchschnittliche Reisezeit verlängerte sich in der Abendspitze von 19 auf 20 Minuten. Auch mit Beginn der Ferien blieb die durchschnittliche Reisezeit zur abendlichen Spitzenszene bei etwa 20 Minuten, wobei hier unter anderem eine gesteigerte Reisezeit während des Museumsuferfestes eine Rolle spielte. In der Woche nach der Umnutzung sank die Reisezeit wieder auf etwa 19 Minuten.



Ost-West-Achse, Fahrtrichtung Westen



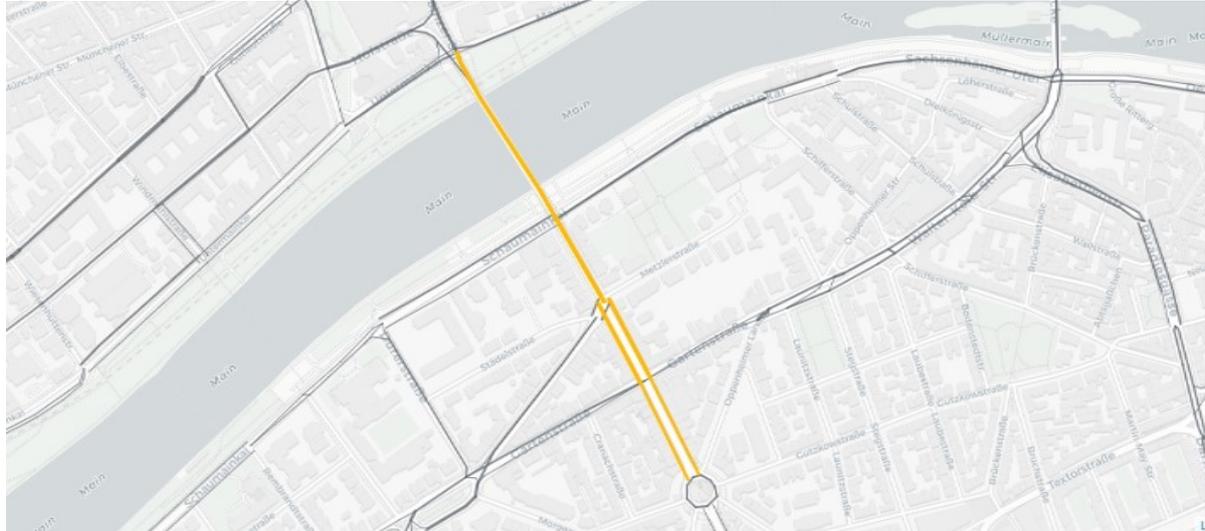
Ø Reisezeit Di-Do 6-22h in Minuten		Ø Verkehrsstärke Di-Do in KFZ/24h	
Vorher	15	Vorher	(nicht verfügbar)
Ab Umnutzung	14	Ab Umnutzung	
Ab Ferien	13	Ab Ferien	
Nachher	15	Nachher	

3.2.2 Schweizer Straße

In Fahrtrichtung Norden verlängerte sich die durchschnittliche Reisezeit in der morgendlichen Spitzenstunde von 5 auf 6 Minuten. Während der Sommerferien sank die durchschnittliche Reisezeit insbesondere zur Spitzenstunde, nach der Umnutzung des Mainkais und Ende der Ferien lag sie zur morgendlichen Spitzenstunde aber wieder bei 6 Minuten. Hier stieg die Verkehrsstärke zu Beginn der Umnutzung von etwa 7.000 KFZ/24h auf etwa 8.000 KFZ/24h. Angesichts deutlicher Schwankungen der Verkehrsstärke in den Vorwochen kann jedoch nicht sichergestellt werden, dass dieser Anstieg allein auf die Umnutzung des Mainkais zurückgeht. Mit Beginn der Sommerferien sank die Verkehrsstärke.

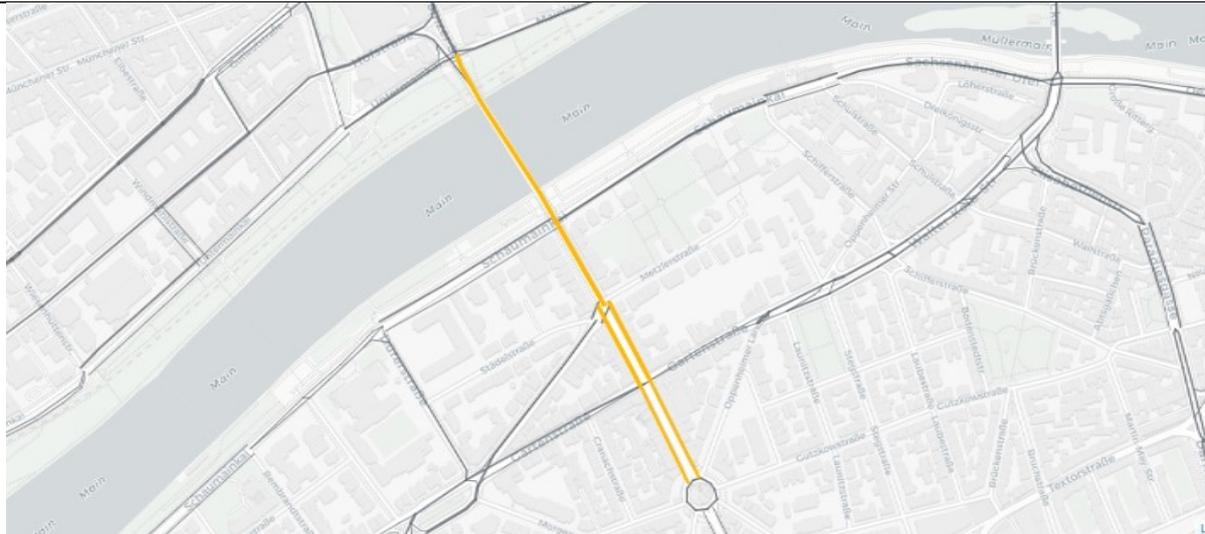
In Fahrtrichtung Süden verlängerte sich die durchschnittliche Reisezeit in der abendlichen Spitzenstunde von 4 auf 5 Minuten. Nach Ende der Umnutzung des Mainkais sowie der Sommerferien lag sie wieder bei etwa 4 Minuten. Hier stieg die Verkehrsstärke von etwa 7.000 KFZ/24h auf etwa 8.000 KFZ/24h. Mit Beginn der Sommerferien sank sie. Nach Ende der Umnutzung lag sie wieder bei etwa 7.000 KFZ/24h.

Schweizer Straße, Fahrtrichtung Norden



Ø Reisezeit Di-Do 6-22h in Minuten		Ø Verkehrsstärke Di-Do in KFZ/24h	
Vorher	3	Vorher	UM2 6.941
Ab Umnutzung	3	Ab Umnutzung	UM2 8.068
Ab Ferien	3	Ab Ferien	UM2 7.324
Nachher	3	Nachher	UM2 6.478

Schweizer Straße, Fahrtrichtung Süden



Ø Reisezeit Di-Do 6-22h in Minuten		Ø Verkehrsstärke Di-Do in KFZ/24h	
Vorher	3	Vorher	UM2 7.230
Ab Umnutzung	4	Ab Umnutzung	UM2 7.833
Ab Ferien	4	Ab Ferien	UM2 6.539
Nachher	3	Nachher	UM2 6.905

3.2.3 Gartenstraße (Walter-Kolb-Straße – Gartenstraße – Kennedyallee)

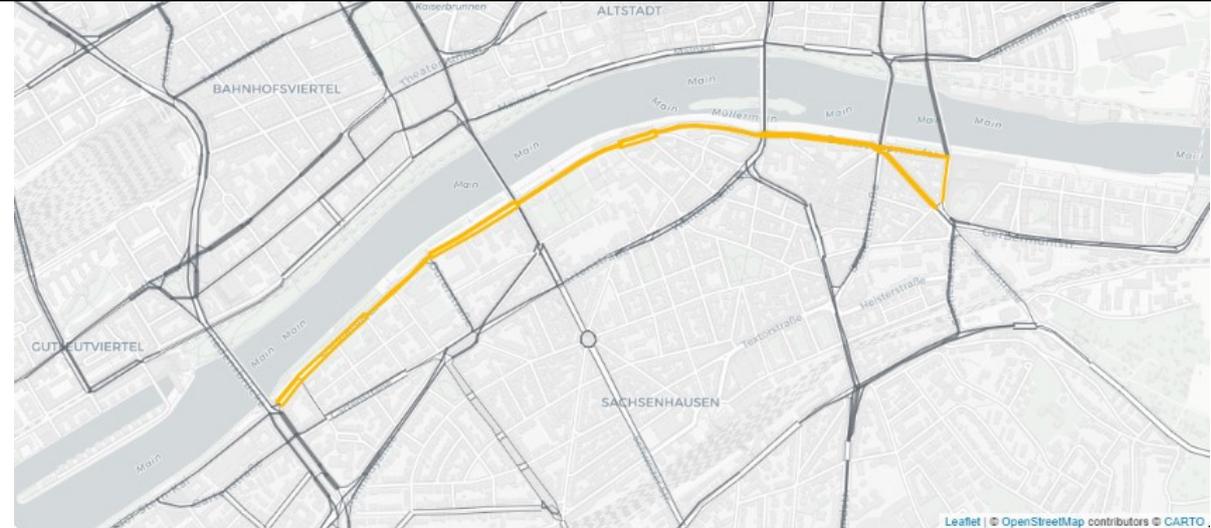
Auf der Gartenstraße waren keine signifikanten Folgewirkungen zu beobachten. Die Daten sind jedoch aufgrund der Vollsperrung der Gartenstraße in Fahrtrichtung Osten seit dem 09.04.2022 nur sehr eingeschränkt aussagefähig.

Gartenstraße, Fahrtrichtung Westen			
Ø Reisezeit Di-Do 6-22h in Minuten		Ø Verkehrsstärke Di-Do in KFZ/24h	
Vorher	6	Vorher	UM2 3.996
Ab Umnutzung	5	Ab Umnutzung	UM2 4.216
Ab Ferien	5	Ab Ferien	UM2 4.608
Nachher	5	Nachher	UM2 4.573

3.2.4 Schaumainkai (Wasserweg – Deutschherrnufer – Sachsenhäuser Ufer – Schaumainkai beziehungsweise Schaumainkai – Sachsenhäuser Ufer – Deutschherrnufer – Seehofstraße)

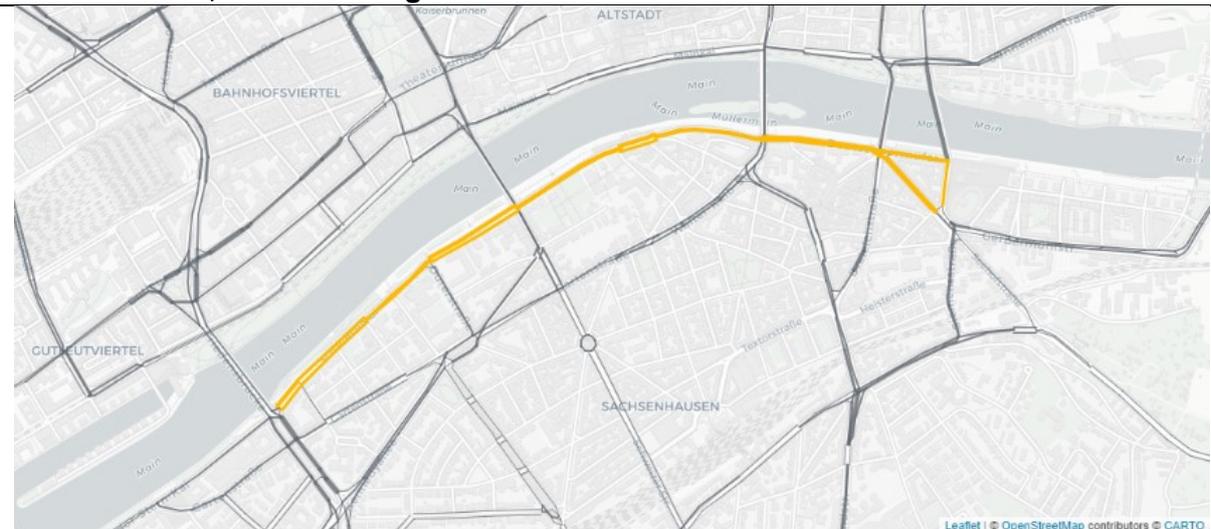
Die durchschnittliche Reisezeit in Fahrtrichtung Westen verlängerte sich in den Spitzenstunden morgens von 9 auf 12 Minuten und abends von 8 auf 9 Minuten. Während der Sommerferien sank die durchschnittliche Reisezeit zur morgendlichen Spitzenstunde auf etwa 6,5 Minuten und zur abendlichen Spitzenstunde auf etwa 7 Minuten. Auch hier spielte jedoch die Sperrung des Schaumainkais selbst aufgrund des Museumsuferfestes eine Rolle. Nach der Umnutzung lag die durchschnittliche Reisezeit zur morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde bei etwa 7 Minuten. Hier stieg die Verkehrsstärke von etwa 12.000 KFZ/24h auf etwa 14.000 KFZ/24h und bewegte sich damit recht genau im durch eine vorher durchgeführte Verkehrsmodellierung ermittelten Rahmen. Über die Umnutzung hinweg sank die Verkehrsstärke, sodass sie in der Nachwoche wieder bei etwa 12.000 KFZ/24h lag.

Schaumainkai, Fahrtrichtung Osten



Ø Reisezeit Di-Do 6-22h in Minuten		Ø Verkehrsstärke Di-Do in KFZ/24h	
Vorher	7	Vorher	ES2 4.154
Ab Umnutzung	7	Ab Umnutzung	ES2 4.170
Ab Ferien	6	Ab Ferien	ES2 3.428
Nachher	7	Nachher	ES2 4.355

Schaumainkai, Fahrtrichtung Westen



Ø Reisezeit Di-Do 6-22h in Minuten		Ø Verkehrsstärke Di-Do in KFZ/24h	
Vorher	6	Vorher	SD 11.845
Ab Umnutzung	7	Ab Umnutzung	SD 14.396
Ab Ferien	6	Ab Ferien	SD 11.345
Nachher	9	Nachher	SD 11.656

4. Bewertung und weiteres Vorgehen

Aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht bestehen - auch und gerade angesichts der gesamtverkehrlichen Entwicklungen (kontinuierlicher Rückgang des KFZ-Verkehrsaufkommens in der Kernstadt) und verkehrspolitischen Zielsetzungen des Magistrats (weitere Stärkung des sog. Umweltverbundes) - insofern keine grundsätzlichen Bedenken gegen den perspektivischen Entfall des Netzbestandteils Mainkai. Das Format „Sommer am Main“ wird im Sommer 2023 unter Beteiligung einer Vielzahl von ehrenamtlichen Akteuren erneut stattfinden.

gez.: Dr. Eskandari-Grünberg

begl.: Lenz