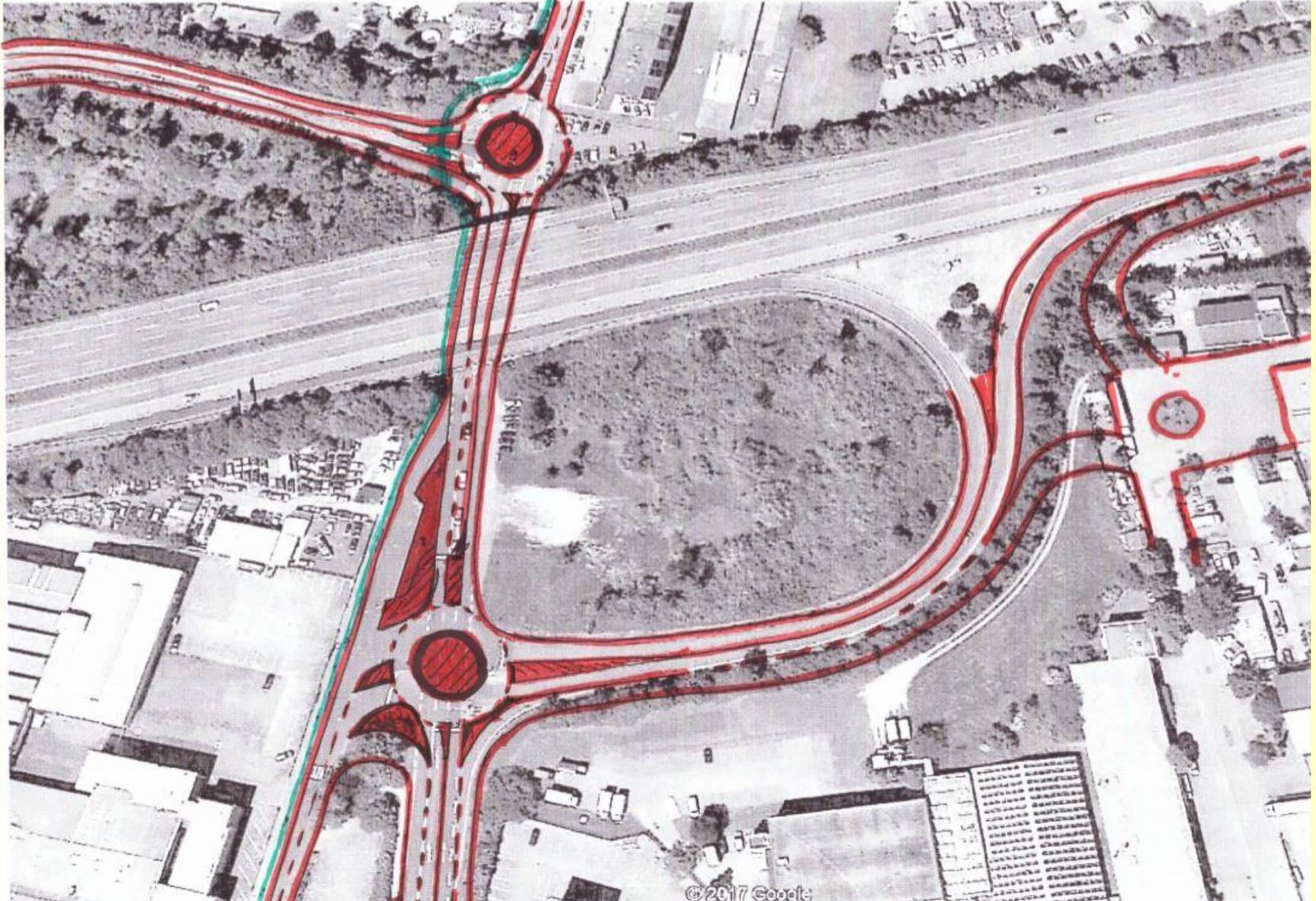


Lösungsvorschlag zur Gestaltung der Kreuzungsbereiche an den Abfahrten A66 Maintal-West

Einspurige Kreisverkehrsplätze Nord und Süd mit
Bypässen und Einfädelspuren in Kombination mit
weiteren Maßnahmen und deren Gesamtauswirkung

Eine Ausarbeitung von Klaus Gerhard, FDP Maintal

Lösungsvorschlag einspurige Kreisverkehre mit Bypässen

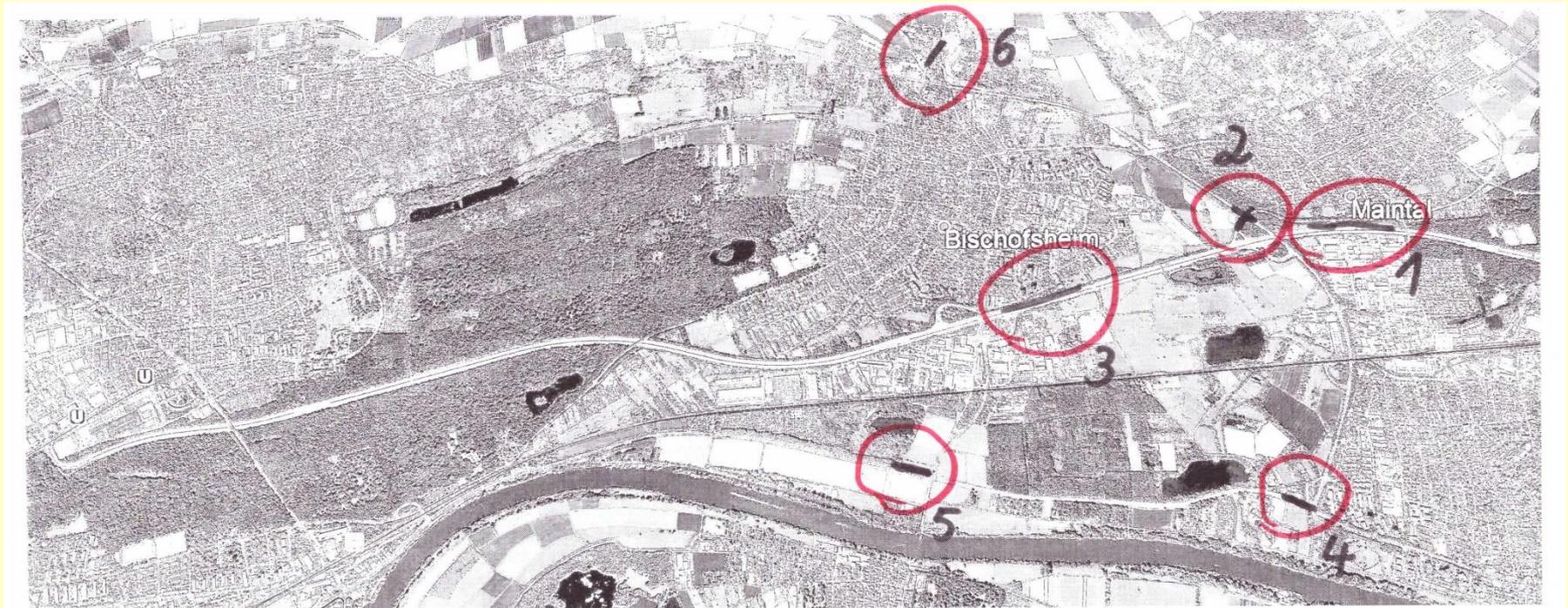


Zusätzliche Maßnahmen:

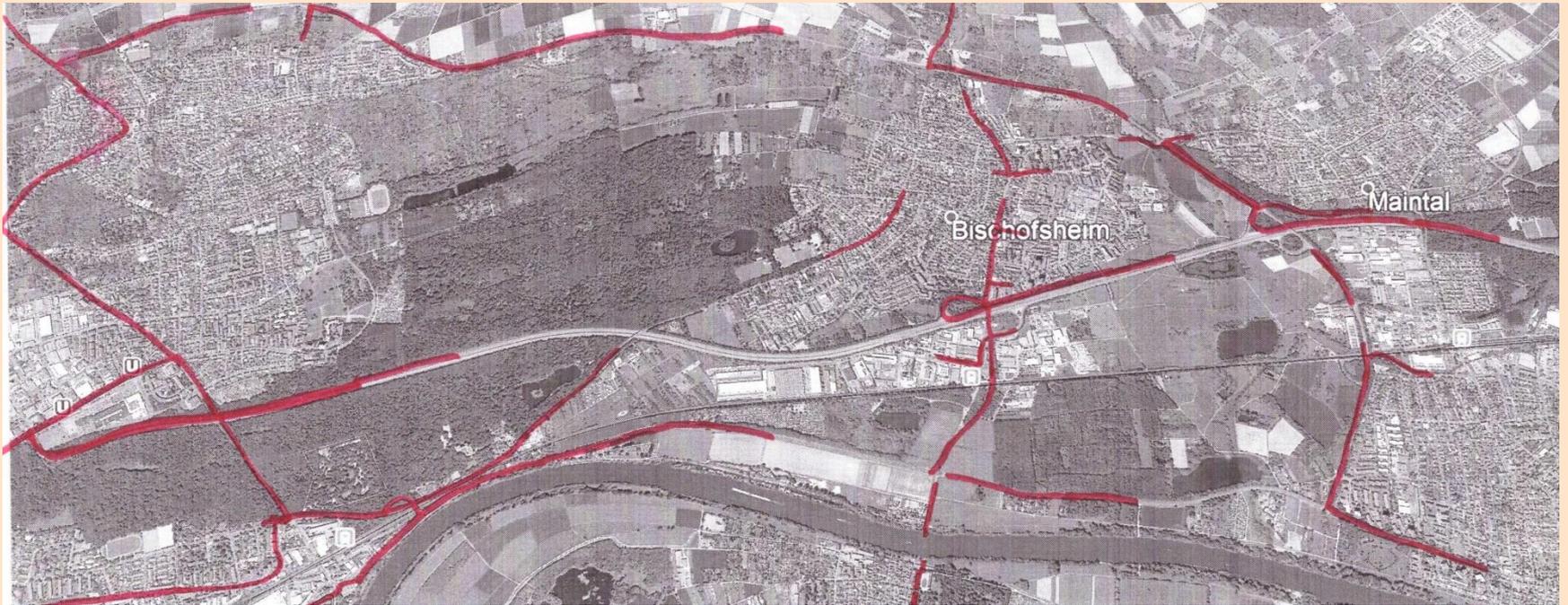
Mit dem Zweck:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der A66 in Höhe der Abfahrten Maintal- Ost und West
- Minderung des Durchgangsverkehrs und damit der Belastungen der Anwohner in Dörnigheim und Bischofsheim
- Erhöhung der Stau/Pufferstrecke und Verlegung auf außerörtliche Bereiche
- Verbesserung des Verkehrsflusses von und bis zur Stadtgrenze Frankfurt in den Stoßzeiten von 6:30 bis 9:30 Uhr und 15:00 bis 19:30 Uhr

1. Verlängerung der Abbiegerspur Maintal-Ost als Puffer 300m
2. Optimierung der Ampelanlage der Abfahrt M.-Ost (Vorteil Rechtsabbieger von A66 auf L 3195)
3. Verlängerung der Abbiegerspur Maintal-West aus Gründen der Verkehrssicherheit 300m
4. Einfädelspur für Rechtsabbieger von der L3195 kommend auf Kenndystr. Richtung Frankfurt 250m
5. Einfädelspur für Rechtsabbieger auf der B8-Kreuzung (Rumpenheimer Fähre) Richtung Frankfurt 250m
L 3205 von Norden kommend,
6. Linksabbieger Richtung Bischofsheim, Bergerstr. sperren (nur Ausfahrt)



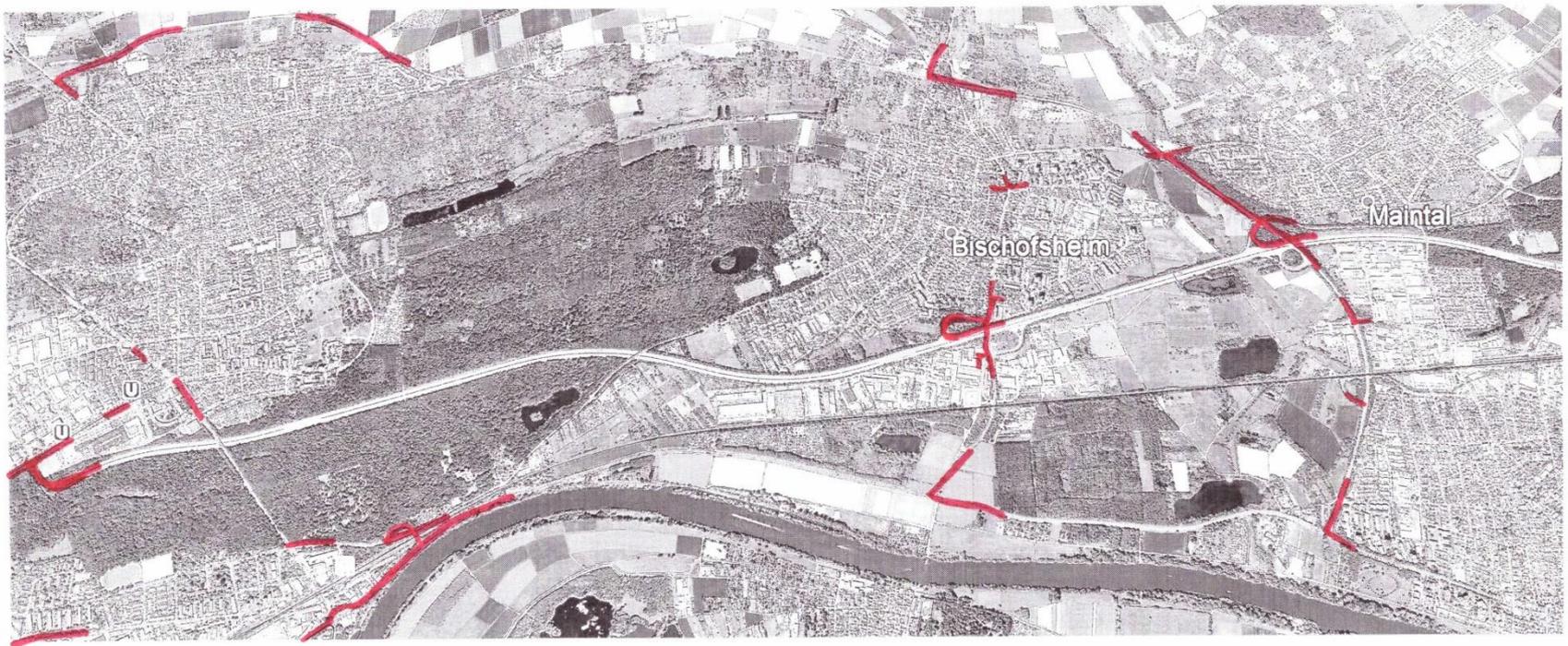
A66 Maintal-West aktuelle Stau-Lage werktags 7:00 Uhr



A66 Maintal West Stau-Lage nach Änderungen, werktags 7:00 Uhr



Stau-Lage zu erwarten werktags 9:00 Uhr



Fazit

Da die Bahnbrücken auf der Querspange und Am Kreuzstein/B8 nur einspurig sind und der Verkehrsfluss innerhalb Frankfurts nicht mehr Fahrzeugbewegungen zulässt, werden die Auswirkungen, selbst aller Maßnahmen, nicht den, vom Ing. Büro Habermehl & Follmann, erdachten Effekt erzielen. Es erscheint daher sinnvoll, Maßnahmen im weiträumigen Umfeld zu treffen um eine Entlastung der Ortsbereiche zu erzielen.

Berechnungsgrundlagen u. Quelle

<http://www.traffic-simulation.de/onramp.html>

- Lkw-Anteil 20%, 54 Fz/km, 18,5m Fz.+Abstand bei fließendem Verkehr 11-13 km/h
- Ohne Signalanlage 840 Fz/h (zu Beginn 1040)
- Mit Signal (1/4 Stoppzeit) 240 Fz/h (B8- einspurig)
- Max. Verkehrsaufkommen 1500 Fz/h
- Pufferstrecke 2 x 3 km auf B8 vor Mainkur
- Im Stau 95 Fz/km (10m/Fz)
- Abfluss 720 Fz/h (zweispurig max.) nach Signalanlage Mainkur bis Ratswegkreisel
- Ergebnis: **Zunahme der Staustrecke 7,6 Km/h (800x95)**