



Stadt Neu-Isenburg, Postfach 1764, 63237 Neu-Isenburg

Herrn
Jürgen Czernio



DER MAGISTRAT

Bürgermeister Herbert Hunkel

Rathaus, Hugenottenallee 53
63263 Neu-Isenburg

Vermittlung 06102 / 241-0

Durchwahl 06102 / 241-■■■

Telefax 06102 / 241-■■■

Kontakt Herbert Hunkel

Zimmer-Nr. B 6.06

herbert.hunkel@stadt-neu-isenburg.de

Ihr Schreiben vom:
13. September 2018

Unser Zeichen:
- Hu/hg

Datum:
28. Februar 2019

Sehr geehrter Herr Czernio,

unter Bezugnahme auf Ihr Schreiben vom 13.9.2018 und unsere Mailnachricht vom 26. September 2018 können wir Ihnen heute nach der Vorlage der Ergebnisse von Nachfragen bei der RTW-Planungsgesellschaft mbH, dem Büro Habermehl und Follmann und beim DLB/AöR Dreieich-Neu-Isenburg sowie der nun vorliegenden Vorplanung für die Carl-Ulrich-Straße / Schleussnerstraße / Friedhofstraße Ihre eingereichten Fragen wie folgt beantworten:

Frage 1)

Gibt es bereits verbindliche Zusagen von der EU über Fördermittel, wie angekündigt? Handelt es sich hier lediglich um die bekannten Fördermittel nur für die Planung (7,6 Mio. €) oder auch den Bau und den Betrieb? Gibt es verbindliche Zusagen des Landes Hessen und des Bundes über Fördermittel und in welcher Höhe? Für welchen Zeitraum ?

Derzeit erhält die RTW GmbH eine Förderung durch die EU in Höhe von 50% der Planungskosten für die Leistungsphase 1-4 der HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure 1-4: Erstellung der Grundlagenplanung bis zum Bauantrag) auf Basis der im Rahmen der Beantragung geschätzten Kosten. In der Summe handelt es sich um Fördermittel in Höhe von ca. 7,5 Mio. € für diese Planungsphasen. Auch die weiteren Planungsphasen und die Baumaßnahmen können grundsätzlich durch die EU förderfähig sein, erforderlich dazu ist ein entsprechender Aufruf der EU auf dessen Grundlage dann die RTW-Gesellschaft weitere EU-Fördermittel beantragen wird. Die RTW-Gesellschaft erwartet einen weiteren Aufruf seitens der EU.

Verbindliche Zusagen des Landes und des Bundes über Fördermittel sind noch nicht möglich, weil diese Fördermittel nach Vorlage der Entwurfsplanung und der damit einhergehenden Kostenberechnung von der RTW-Gesellschaft zu beantragen sind und nach entsprechender Prüfung bereitgestellt werden. Grundsätzlich ist durch Bund und Land eine maximale Förderhöhe von 85 % für die Bauinvestition möglich.

Den Willen des Landes Hessen können Sie aus dem Koalitionsvertrag der beiden Regierungsfraktionen vom 18.12.2018 entnehmen. Auf Seite 152 wird der Neubau der Regionaltangente West (RTW), die später zum Ringverkehr im Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main ausgebaut werden soll sowie die Einrichtung von Tangenten im Süden und Osten des Rhein-Main-Gebietes, um langfristig diese Schienen-Ringverbindung um Frankfurt am Main herzustellen, ausdrücklich genannt. Es ist daher davon auszugehen, dass der Bau der RTW bezuschusst wird.

Frage 2)

Gibt es bereits eine Genehmigung der Dt. Bahn über den Tunnelbau unter den Gleisen am Neu-Isenburger Bahnhof?

Das Baurecht für den Tunnel unter den Gleisen am Neu-Isenburger Bahnhof wird durch den Planfeststellungsbeschluss geschaffen. Die Deutsche Bahn (DB) AG ist durch Vorlage und Prüfung der Planung der RTW hier bereits eingebunden.

Frage 3)

An der Carl Ulrich-Straße sollen ca. 200 Bäume gefällt werden. Wo genau sollen die Ersatzpflanzungen vorgenommen werden?

Hierzu liegt uns vom planenden Büro Habermehl und Follmann folgende Stellungnahme vor: „Auf Grundlage der vorliegenden Baumbilanz stellt sich die Situation des entfallenden Baumbestands wie folgt dar:

Im Abschnitt West (Siemensstraße bis Frankfurter Straße) entfallen demnach 191 Bestandsbäume (=363-172), im Abschnitt Ost entfallen demnach 86 Bestandsbäume (189-103). Mittels Neupflanzungen kann dieses Defizit gemäß aktuellem Konzept insgesamt um 86 Bäume reduziert werden. Am Ende verbleibt ein Baumverlust von insgesamt 191 Bäumen (0 191+86-86).“

Auf die beiliegende Baumbilanz dürfen wir verweisen.

Der DLB hat unsererseits den Auftrag zu prüfen, ob im Rahmen der Planung zu entfernende Bäume auch durch eine Umpflanzung an anderer Stelle erhalten werden können. Dies wurde in Neu-Isenburg bereits erfolgreich praktiziert (siehe Umpflanzung von Platanen aus der Hugenottenallee in die Bahnhofstraße).

Im Übrigen beantwortet der DLB beantwortet Ihre Frage wie folgt:

Im Zuge der RTW Planung müssen Baumstandorte überplant, verschoben oder gestrichen werden. Sofern es technisch möglich ist einen Bestandsbaum zu verpflanzen, kann diese Vorgehensweise einer Fällung vorgezogen werden.

Werden die Bäume im Planungs- und Baustellenbereich wieder verwendet, ist zu bedenken, dass für die Zeit der Baumaßnahme die Bäume ausgepflanzt und zwischengelagert werden müssen. Hierzu sind sie auszupflanzen, auf einer von der Stadt Neu-Isenburg zur Verfügung gestellten Fläche wieder einzupflanzen und zu versorgen, bis ein Umpflanzen zum endgültigen Standort nach Fertigstellung der Baumaßnahme möglich ist. Werden die Bäume an einer Stelle außerhalb des Planungsbereichs eingesetzt, ist eine sofortige Umpflanzung an Ort und Stelle möglich.

Sollten die Bäume aufgrund etwaiger Vorschädigungen im Zuge der Verpflanzung nicht anwachsen, so müssten Ersatzpflanzungen mit neuen Bäumen vorgenommen werden.

Neue Baumstandorte sind entlang der Schleussnerstraße, zwischen Hugenottenallee und Frankfurter Straße, in der Verlängerung bis ins Birkengewann entlang der Friedhofstraße sowie als Ergänzung in vorhandenen Baumreihen vorgesehen. Da die Planung noch nicht endgültig abgeschlossen ist, sind keine konkreten Standorte zu benennen.

Weiterhin ist folgendes zu berücksichtigen: die Ahornbäume, die direkt an den Gleisen entlang der Carl-Ullrich-Straße stehen, wurden vor rund 30 Jahren als Ersatzmaßnahme für die Pappelreihe direkt an der Straße gepflanzt. Vorausschauend auf die reduzierte Lebensdauer der Pappeln wurde hier die Pflanzung vorgenommen, um zum Zeitpunkt einer Fällung bereits adäquaten Ersatz zu haben.

Des Weiteren ist zu prüfen, dass Bäume, die im Zuge der RTW Planung nicht auf den dazugehörigen Flächen verpflanzt werden können, einen alternativen Standort im Stadtgebiet erhalten.

Darüber hinaus wird die Frage erforderlicher Baumfällungen und entsprechender Ersatz Gegenstand der Umweltverträglichkeitsstudie und der Eingriffs- und Ausgleichsplanung im Rahmen der Planfeststellung (Baurechtsverfahren) sein.

Frage 4)

Herr Erster Stadtrat Schmitt hat bei der letzten „Planungswerkstatt“ wissen lassen, dass man die Verlängerung der RTW bis ins Birkengewann zwar befürwortet, es sei aber noch nichts entschieden. Dem widerspricht jedoch der hessische Verkehrsminister Tarek Al-Wazir beschreibt die Verlängerung als gesetzt. Was stimmt denn nun?

Die Stadtverordnetenversammlung hatte den Magistrat mit einstimmigem Beschluss vom 12.10.2016 beauftragt, die Verlängerung der RTW bis zum Gewerbegebiet Ost hinsichtlich ihres verkehrlichen Wertes zu untersuchen. Weiterhin hatte die Stadtverordnetenversammlung den Magistrat beauftragt, die erforderlichen Voraussetzungen für eine Aufnahme in die Planfeststellung schnellstens zu prüfen und hierfür die notwendigen Planungsmittel festzustellen.

Die Prüfung des Verkehrswertes einer RTW-Verlängerung wurde im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts (SEK) Mobilität 2030, das von den Büros Habermehl und Follmann und Verkehrsplanung Köhler und Taubmann erstellt wurde, vorgenommen. Hierbei zeigte es sich, dass die RTW mit einer Führung bis zum Gewerbegebiet Ost einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Stadtgebiet von Neu-Isenburg leistet und wird daher von den Ingenieurbüros empfohlen.

Das Stadtentwicklungskonzept Mobilität 2030 (Stadtverordnetendrucksache 18/1000 vom 3.4.2018) und die Vorplanung für die Carl-Ullrich-Straße/Schleussnerstraße/Friedhofstraße (L 3117) zwischen der Siemensstraße und Offenbacher Straße (Stadtverordnetendrucksache 18/1346) vom 4.2.2019 liegen derzeit der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung vor.

Frage 5)

Für welche Variante der Machbarkeitsstudie hat sich die Stadt entschieden?

Der Entwurf der Vorplanung sieht eine Führung der RTW im gesamten Straßenzug bis auf die Endhaltestelle in Höhe des Gewerbegebietes eingleisig und in Mittellage auf besonderem Bahnkörper vor.

Frage 6)

Von Anfang an war von bestimmten Zügen mit einer Länge von 100m die Rede. Diese wurden sogar bei einer Infoveranstaltung im Bürgerhaus vorgestellt. Herr Prof. Follmann „glaubt aber nicht daran. Es seien bereits 40m Züge im Gespräch“. Was stimmt hier?

Die RTW-Planungsgesellschaft mbH favorisiert aus gesamtbetrieblichen Gründen den Einsatz von 100-Meter- Zügen. Die Stadt Neu-Isenburg favorisiert allerdings die Realisierung mit 50-Meter-Zügen und hat die RTW-Gesellschaft um eine entsprechende Prüfung gebeten. Der Einsatz von 50-Meter-Zügen ist auch im Beschlussvorschlag der Stadtverordneten-drucksache 18/1346 vom 4.2.2019 aufgeführt.

Frage 7)

Werden die Züge ab Güterbahnhof fahrbahngleich fahren oder auf einem eigenen Gleiskörper? Wo genau wird die Begegnungsstelle sein? Wo genau wird die Haltestelle „Am Trieb“ sein?

Die Züge sollen weitestgehend eingleisig auf eigenem Bahnkörper und lediglich im Bereich der Kreuzungen straßengleich mit entsprechender Signalregelung fahren. Aus betrieblichen Gründen wird ein 2-gleisiger Streckenabschnitt im Bereich der Wilhelm-Leuschner-Straße (RTW-Haltestelle) oder in Höhe des Kleingartenvereins Fischer-Lucius notwendig. Die endgültige Lage ist noch nicht mit der RTW GmbH abschließend geklärt, da die bahnbetriebliche Untersuchung noch nicht abgeschlossen ist.

Die Haltestelle „Am Trieb“ ist nach derzeitigem Stand in Höhe des Facharztzentrums vorgesehen.

Frage 8)

Die Gashochdruckleitung muss verlegt werden. Wohin: unter die Fahrbahn oder Bürgersteig und auf welche Seite ?

Die genaue Lage der zu verlegenden Leitungen (ob im Straßenraum oder im Bereich des Bürgersteigs) wird Bestandteil einer noch durchzuführenden vertiefenden Planung sein. Eine konkrete Aussage zur künftigen Lage der Gasleitung in der Friedhofstraße kann daher noch nicht gemacht werden.

Frage 9)

Bereits jetzt reflektieren die Neubauten Ypsilon und City 1 den Schall in Richtung Süden. Das wird sich noch verschärfen, wenn die Scheiben eingesetzt und die Gerüste entfernt worden sind. Mit der RTW-Trasse und dem Entfernen der Bäume, kommt, eine weitere Lärmquelle hinzu. Für die bereits bestehenden Häuser südlich der Friedhofstrasse sind laut Herrn Hunkel ebenfalls Lärmschutzmaßnahmen geplant. Welche und wann kommen diese?

Die Lärmauswirkungen werden im Rahmen der Genehmigungsverfahren prognostiziert und dargestellt. Die erforderlichenfalls durchzuführenden Lärmschutzmaßnahmen werden ebenfalls Ergebnis der Genehmigungsverfahren sein. Die betroffenen Anwohner und die Öffentlichkeit werden hierbei im Zuge der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung und im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens beteiligt. Der Zeitpunkt der Umsetzung orientiert sich am Zeitpunkt der Inbetriebnahme.

Frage 10)

Die Bauzeit für die RTW-Verlängerung wurde auf ca. 3 Jahre geschätzt. Welches Verkehrskonzept gibt es während der Bauphase? Wenn die Friedhofstrasse wegen der Bauarbeiten nicht befahrbar ist, wohin wird der Verkehr umgeleitet?

Die Baufolge wird abschnittsweise zu planen sein. Die Verkehrsführung während der Bauzeit wird auf Grundlage einer noch zu vertiefenden Planung, die auch die erforderlichen Leitungsverlegungen berücksichtigt, erarbeitet. Das Verkehrskonzept während der Bauphase ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen und wird im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung auch den Anwohnern vorgestellt. Hierzu zählen auch die Umleitungsmaßnahmen für die Zeit, in der die Friedhofstraße infolge der Bauarbeiten nur abschnittsweise oder teilweise befahren werden kann.

Die Stadt Neu-Isenburg und die RTW GmbH sind dabei bestrebt, die Auswirkungen auf die Anwohner möglichst gering zu halten.

Frage 11)

Wie kommen die Anwohner während der langen Bauzeit zu Ihren Häusern?

Die Erreichbarkeit aller Häuser und sonstiger Einrichtungen müssen während der Bauzeit sichergestellt sein. Das noch zu erstellende Umsetzungskonzept wird dies berücksichtigen. Rettungskonzepte für Notfalleinsätze gehören selbstverständlich dazu.

Frage 12)

Die Tiefbauarbeiten werden extreme Lärmbelastungen und Staubentwicklungen nach sich ziehen. Welche Maßnahmen planen Sie hier konkret, um die Anwohner nicht über Gebühr zu strapazieren?

Die Prognose der Lärmbelastungen und sonstigen Emissionen während der Bauzeit sind ebenfalls Gegenstand der detaillierten Planung und der durchzuführenden Genehmigung und werden im Genehmigungsverfahren erörtert. Auch hier werden entsprechende Schutzmaßnahmen eingeplant um die Belästigungen so weit wie möglich zu reduzieren.

Das Bestreben der Stadt Neu-Isenburg und der RTW GmbH ist es auch hier, die Beeinträchtigungen möglichst gering zu halten.

Frage 13)

Im Birkengewann soll ein Parkhaus für die Passagiere der RTW gebaut werden. Gibt es verbindliche Zusagen, dass die Kosten für den Bau und für den Unterhalt von der RTW Gesellschaft übernommen werden?

Kostenteilungen für Parkhaus oder sonstige Parkeinrichtungen sind Gegenstand noch durchzuführender Finanzierungsverhandlungen mit der RTW-Gesellschaft mbH, dem Land Hessen und Hessen-Mobil. Hierfür dienen auch die vorliegenden Gutachten zur Einschätzung des Bedarfs und der Erzeugung desselben.

Frage 14)

Aktuell wird von einem Parkhaus mit jetzt nur noch 270 Stellplätzen gesprochen (siehe Stadtpost vom 05.09.2018). Laut H+F Planungsbüro soll die RTW die Friedhofstraße um 12000 Autos täglich entlasten, das Gewerbegebiet Ost soll 6000 potentielle Fahrgäste liefern, das Wohngebiet Birkengewann weitere 1300. Außerdem sollen Pendler aus den umliegenden Gemeinden wie Heusenstamm, Dietzenbach, Offenbach etc. ihr Fahrzeug im Parkhaus Birkengewann abstelle und dann mit der RTW ihre Fahrt fortsetzen. Entweder ist das von H+F prognostizierte Fahrgastpotential maßlos übertrieben oder das Parkhaus maßlos unterdimensioniert. Was darf man hier glauben?

Zur Beantwortung dieser Frage hat uns das planende Büro Habermehl und Follmann folgende Stellungnahme übermittelt:

Die zitierte Entlastungswirkung in Höhe von ca. 12.000 Kfz/24h bezieht sich auf die Maßnahmenwirkung des maßgebenden Verkehrsszenarios (Stufe V) gegenüber dem sog. Prognose-Nullfall (Stufe =). Das hieraus resultierende Entlastungspotential basiert auf dem Maßnahmenmix des Vorzugsplanfalls (Planfall 5.2.2 – vgl. Untersuchungsdesign), der neben einer verlängerten RTW weitere gesamtstädtische, strategische Maßnahmen berücksichtigt.

Aus der Reduzierung des Kfz-Aufkommens auf der Friedhofstraße kann nicht auf das Fahrgastaufkommen der RTW geschlossen werden. Dieses Entlastungspotential resultiert sowohl aus Modal Split-Verlagerungen innerhalb Neu-Isenburgs sowie aus lokalen und regionalen räumlichen Verkehrsverlagerungen im MIV.

Ein prognostiziertes RTW-Fahrgastaufkommen setzt sich grundsätzlich aus drei Nachfragegruppen wie folgt zusammen:

- fuß- und radläufige Haltestelleneinzugsbereiche (SPNV = 500 bis 1.000 m) im Zuge der fünf Haltepunkte entlang der RTW-Achse in Neu-Isenburg,
- lokale und regionale Verkehre im kombinierten ÖPNV (Bus – RTW/RTW – Bahn) sowie
- die (lokalen) und regionalen Verkehre i. z. mit den vorgesehenen Mobilitätsstationen (P&R; B&R).

Auf Grundlage vorliegender (aktueller) Ein- und Auspendlerdaten seitens Dritter (vgl. u.a. Planungswerkstatt vom 09.06.2018) wurden unsere Entlastungspotentiale i. Z. mit einem RTW-Angebot aus Plausibilität überprüft und für die Gesamtstadt Neu-Isenburg entsprechend bestätigt (hier: Stadt- Umland-Beziehungen der Ziel-/Quellverkehre).

Aussagen zu einem haltestellenbezogenen RTW-Pendleraufkommen sind auf Grundlage des SEK Mobilität nicht möglich. Hierzu müsste eine separate ÖV-Untersuchung mit eigenen(kalibrierten) ÖV-Verkehrsmodell vorliegen.

Das zusätzliche Entlastungspotential einer RTW i. Z. mit zwei peripheren Mobilitätsstationen (West und Ost) konnte mittels Planfallvergleich (im kalibrierten IV-Verkehrsmodell) isoliert quantifiziert werden. Die Dimensionierung des Stellplatzbedarfs basiert auf Erfahrungswerten vergleichbarer P&R- und B&R-Anlagen.

(Es wird auf die beiliegenden Folien von Herrn Mayer vom Büro von Habermehl & Follmann verwiesen.)

Frage 15)

Die letzte Kostenschätzung für den Bau der RTW stammt aus dem Jahr 2009. Wenn man die enormen Kostensteigerungen im Bauwesen in den letzten 10 Jahren (120%) bedenkt und es noch einige Jahre dauern wird, bis mit dem Bau der RTW begonnen werden kann. Mit welchen Kosten rechnen Sie? RTW gesamt? Abzweig nach Neu-Isenburg alleine?

Die aktuelle Kostenschätzung für die RTW gesamt liegt bei rund 500 Mio. € Netto für die Schieneninfrastruktur der RTW. Für den PfA Süd 2 belaufen sich die Kosten davon auf 30 Mio. €.

Die in den Antworten erwähnten Drucksachen fügen wir diesem Schreiben bei. Gerne stellen wir Ihnen die den Planungen zugrunde liegenden Drucksachen auch in einem persönlichen Gespräch mit den Fachleuten vor. Bitte rufen Sie uns wegen einer Terminvereinbarung an. Wir freuen uns darauf. Vielen Dank für Ihr Engagement.

Ihr Einvernehmen voraussetzend, haben wir eine Kopie dieses Schreibens den Damen und Herren der Stadtverordnetenversammlung zur Kenntnis gegeben.

Außerdem werden wir gerne den uns bekannten Stellen, denen Flyer mit Ihrer Fragestellung zur Verteilung und Kenntnisnahme zur Verfügung stehen, die nun vorliegende Beantwortung der Fragen zur gefälligen Verwendung geben.

Mit freundlichen Grüßen


Herbert Hunker
Bürgermeister

Anlagen

Fragen und Beratung zum Schlussbericht Stadtentwicklungskonzept Mobilität für die Stadt Neu-Isenburg

Fragen von Herrn Czernio vom 13.09.2018 (1)

Die RTW soll die Friedhofstrasse um 12.000 Autos täglich entlasten.

- *Die zitierte Entlastungswirkung in Höhe von ca. 12.000 Kfz/24h bezieht sich auf die Maßnahmenwirkung des maßgebenden Verkehrsszenarios (Stufe V) ggü. dem sog. Prognose-Nullfall (Stufe 0). Das hieraus resultierende Entlastungspotential basiert auf dem Maßnahmenmix des Vorzugsplanfalls (Planfall 5.2.2 - vgl. Untersuchungsdesign), der neben einer verlängerten RTW weitere gesamtstädtische, strategische Maßnahmen berücksichtigt.*
- *Aus der Reduzierung des Kfz-Aufkommens auf der Friedhofstraße kann nicht auf das Fahrgastaufkommen der RTW geschlossen werden. Dieses Entlastungspotential resultiert sowohl aus Modal Split-Verlagerungen innerhalb Neu-Isenburgs sowie aus lokalen und regionalen räumlichen Verkehrsverlagerungen im MIV.*
- *Ein prognostiziertes RTW-Fahrgastaufkommen setzt sich grundsätzlich aus drei Nachfragegruppen wie folgt zusammen:*
 - *fuß- und radläufige Haltestelleneinzugsbereiche (SPNV = 500 bis 1.000m) im Zuge der fünf Haltepunkte entlang der RTW-Achse in Neu-Isenburg,*
 - *lokale und regionale Verkehre im kombinierten ÖPNV (Bus - RTW/ RTW - Bahn) sowie*
 - *die (lokalen) und regionalen Verkehre i.Z. mit den vorgesehenen Mobilitätsstationen (P&R; B&R).*

Fragen und Beratung zum Schlussbericht Stadtentwicklungskonzept Mobilität für die Stadt Neu-Isenburg

Fragen von Herrn Czernio vom 13.09.2018 (2)

Potentielle Fahrgäste. P&R-Anlage zu klein?

- *Auf Grundlage vorliegender (aktueller) Ein- und Auspendlerdaten seitens Dritter (vgl. u.a. Planungswerkstatt vom 09.06.2018) wurden unsere Entlastungspotentiale i.Z. mit einem RTW-Angebot auf Plausibilität überprüft und für die Gesamtstadt Neu-Isenburg entsprechend bestätigt (hier: Stadt-Umland-Beziehungen der Ziel-/ Quellverkehre).*
- *Aussagen zu einem haltestellenbezogenen RTW-Pendleraufkommen sind auf Grundlage des SEK Mobilität nicht möglich. Hierzu müsste eine separate ÖV-Untersuchung mit eigenen (kalibrierten) ÖV-Verkehrsmodell vorliegen.*
- *Das zusätzliche Entlastungspotential einer RTW i.Z. mit zwei peripheren Mobilitätsstationen (West und Ost) konnte mittels Planfallvergleich (im kalibrierten IV-Verkehrsmodell) isoliert quantifiziert werden. Die Dimensionierung des Stellplatzbedarfs basiert auf Erfahrungswerten vergleichbarer P&R- und B&R-Anlagen.*

Baumbilanz

Straßenabschnitte Carl-Ulrich-Straße / Schleussnerstraße					
Abschnitt 1 ¹⁾	Abschnitt 2 ²⁾	Abschnitt 3 ³⁾			Gesamt

Carl-Ulrich-Straße/ Schleussnerstraße	Bestand	159	169	35			363
	Erhalt	57	98	17			172
	Neupflanzung	47	9	29			85
	Planung - Bestand	-55	-62	11			-106

- 1) Siemensstraße - Wilhelm-Leuschner-Straße
 2) Wilhelm-Leuschner-Straße - Hugenottenallee
 3) Hugenottenallee - Frankfurter Straße

Straßenabschnitt Friedhofstraße						
Abschnitt 1 ¹⁾	Abschnitt 2 ²⁾	Abschnitt 3 ³⁾	Abschnitt 4 ⁴⁾	Abschnitt 5 ⁵⁾		Gesamt

Friedhofstraße	Bestand	16	31	25	68	49	189
	Erhalt	5	13	15	39	31	103
	Neupflanzung	0	0	0	1	0	1
	Planung - Bestand	-11	-18	-10	-28	-18	-85

- 1) Frankfurter Straße - Herzogstraße
 2) Herzogstraße - Ludwig-Arnoul-Straße
 3) Ludwig-Arnoul-Straße - Trieb
 4) Trieb - St-Florian-Straße
 5) St-Florian-Straße - Offenbacher Straße