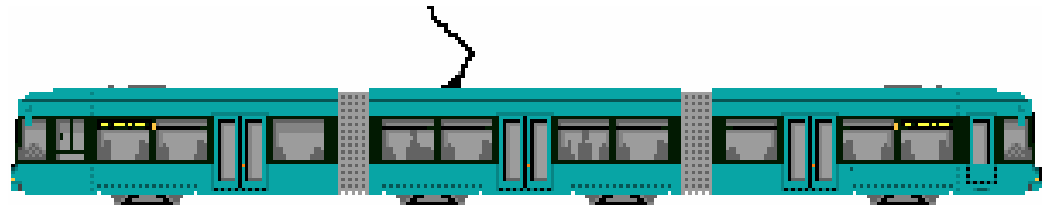


# Pro 16



Stand der Dinge:

Der Gutachter des Gesamtverkehrsplans schlägt  
Ende des U-Bahn-Baus vor! (FR vom 14.9.2005)

## Topp setzt auf Tram

Verkehrsplaner plädiert für Ende des teuren U-Bahn-Baus

**Der Stadtverordnetenversammlung stehen  
brisante Diskussionen zum neuen Gesamt-  
verkehrsplan (GVP) bevor. Grund: Das städti-  
sche Schienenverkehrsmittel der Zukunft  
ist für die GVP-Gutachter die Straßenbahn.**

FRANKFURT · „Wir müssen Vorschläge erar-  
beiten, wie wir zu einem qualifizierten Ab-  
schluss des Stadtbahnbaus kommen“, sagte  
Hartmut Topp am Dienstagabend in der Sit-  
zung des Verkehrsausschusses und zündete  
damit die Lunte. Gemeinsam mit seinem  
Kollegen Uwe Köhler stellte sich Topp Fra-  
gen der Ausschussmitglieder zu dem von  
beiden Professoren erarbeiteten Gesamtver-  
kehrsplan, den sie im Juni vorgelegt hatten.

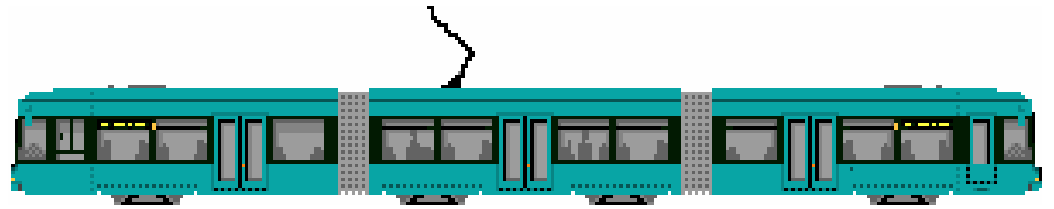
Dass Topp die Lösung der Verkehrsproble-  
me einer Großstadt vor allem in der Stär-  
kung des öffentlichen Personennahver-  
kehrs sieht, war bekannt. Dass er aber offen  
für das Ende des in Frankfurt Stadtbahnbau

genannten U-Bahn-Baus plädierte, über-  
raschte einige Ausschuss-Mitglieder.

Sein Argument: Die unterirdischen Stre-  
ckenführung sei zu teuer. Nicht von unge-  
fähr erlebe die Straßenbahn in vielen Städ-  
ten eine Renaissance. Die von den Gutach-  
tern vorgeschlagene Straßenbahnringlinie  
zur Stärkung der Stadtteilverbindungen be-  
zeichnete Topp als „Kernstück der neuen  
Weichenstellung in Richtung Straßenbahn“.  
Die Ringlinie werde zu „deutlichen Nachfra-  
gezuwächsen führen“, erläuterte ein Mitar-  
beiter Topps. Dass im GVP dennoch auch  
Vorschläge für künftige Stadtbahn-Trassen  
vorhanden sind, begründete der Professor  
mit den Optionen für die nächsten Genera-  
tionen Frankfurter Bürger. „Wenn es uns ge-  
lingt, eine Verkehrswende zu schaffen, oder  
die Mobilität mit dem Auto extrem teuer  
wird“, rechneten sich vielleicht Trassen, die  
dies heute noch nicht täten.

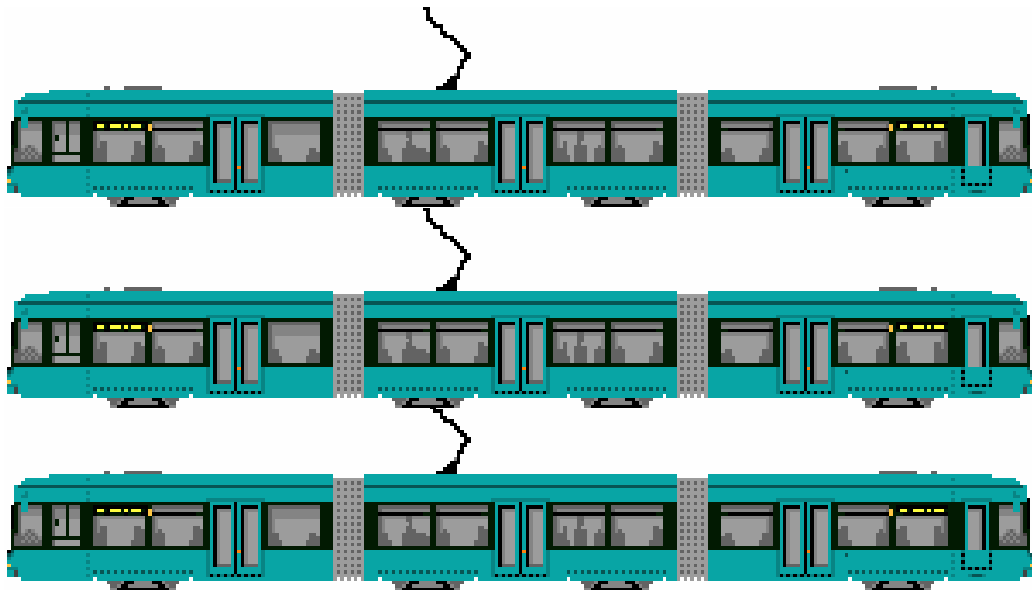
GANG

# Pro 16



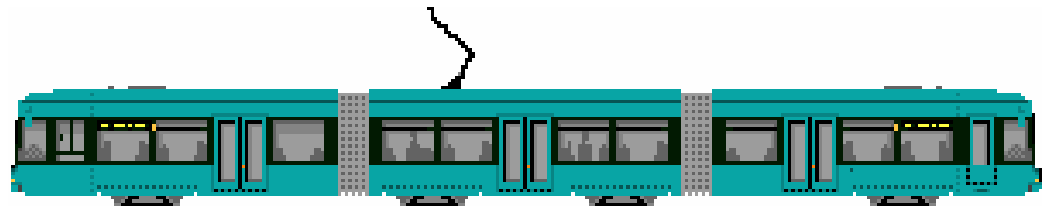
Wir setzen auch auf die Tram und schlagen vor:

- Beginn der Renaissance der Tram schon mit dem Erhalt der Linie 16
- Sofortiges Moratorium beim U-Bahnbau
- Stopp der D II-Planungen (Tunnel Bockenheim-Ginnheim)



- Bau der D IV (Riedberg)
- Einbindung der Tram 16 in die Riedbergplanungen wie vorgeschlagen
- Keine Taktverkürzung wie von VGF geplant

# Pro 16



Aber was will die VGF?

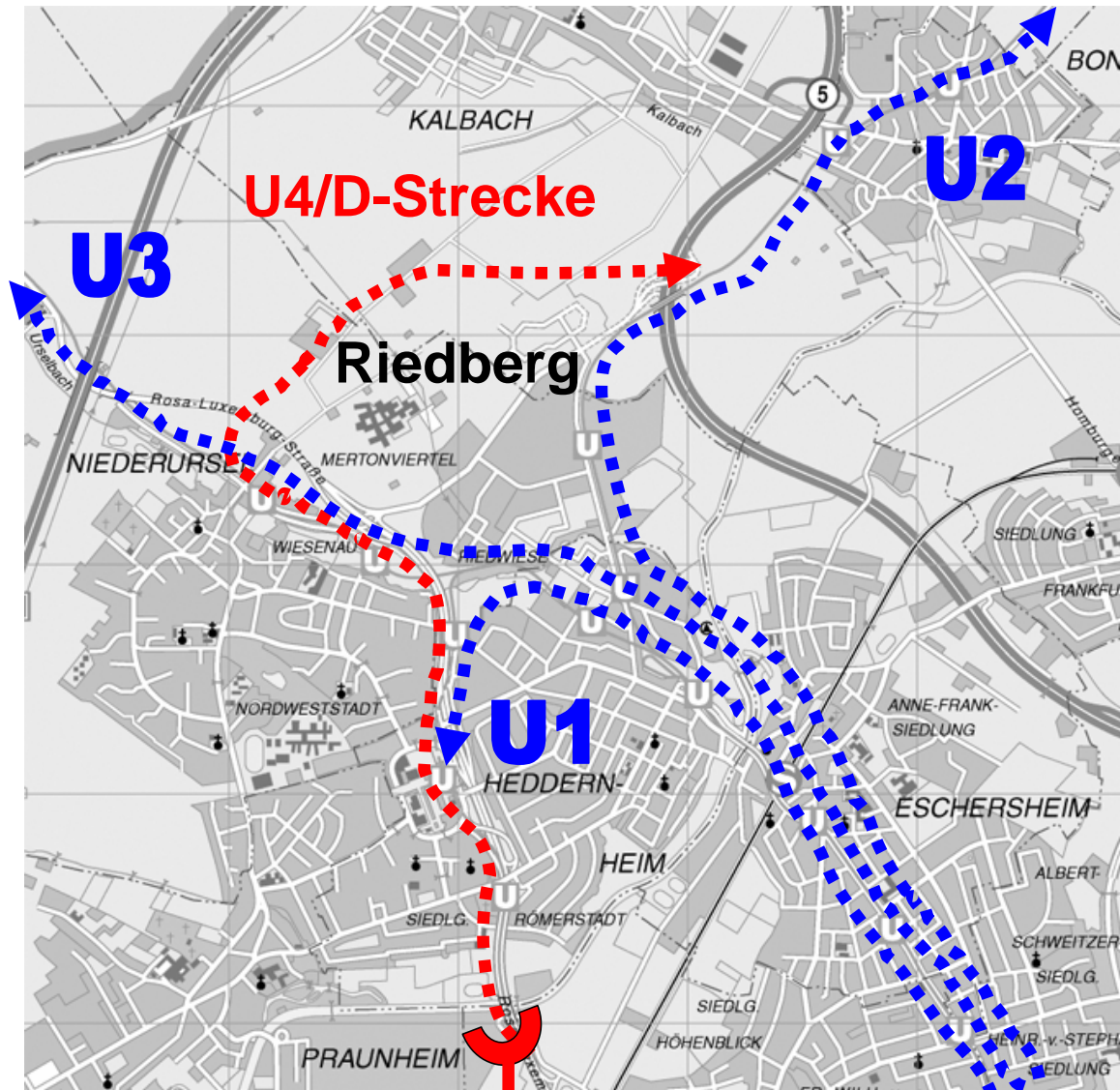
VGF Planung:

**Neue U4 nur im  
15-Minutentakt,  
wenige Verstärkerzüge !**

**U1 statt 10-Minuten- nur  
noch 15-Minutentakt, wenige  
Verstärkerzüge !**

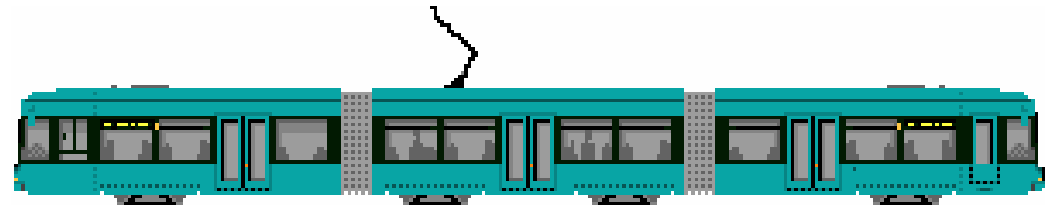
**U2 statt 10-Minuten- nur  
noch 15-Minutentakt, wenige  
Verstärkerzüge !**

**U3 15-Minutentakt,  
wenige Verstärkerzüge !**



Tunnel am Ginnheim

# Pro 16



**VGF Planung:**

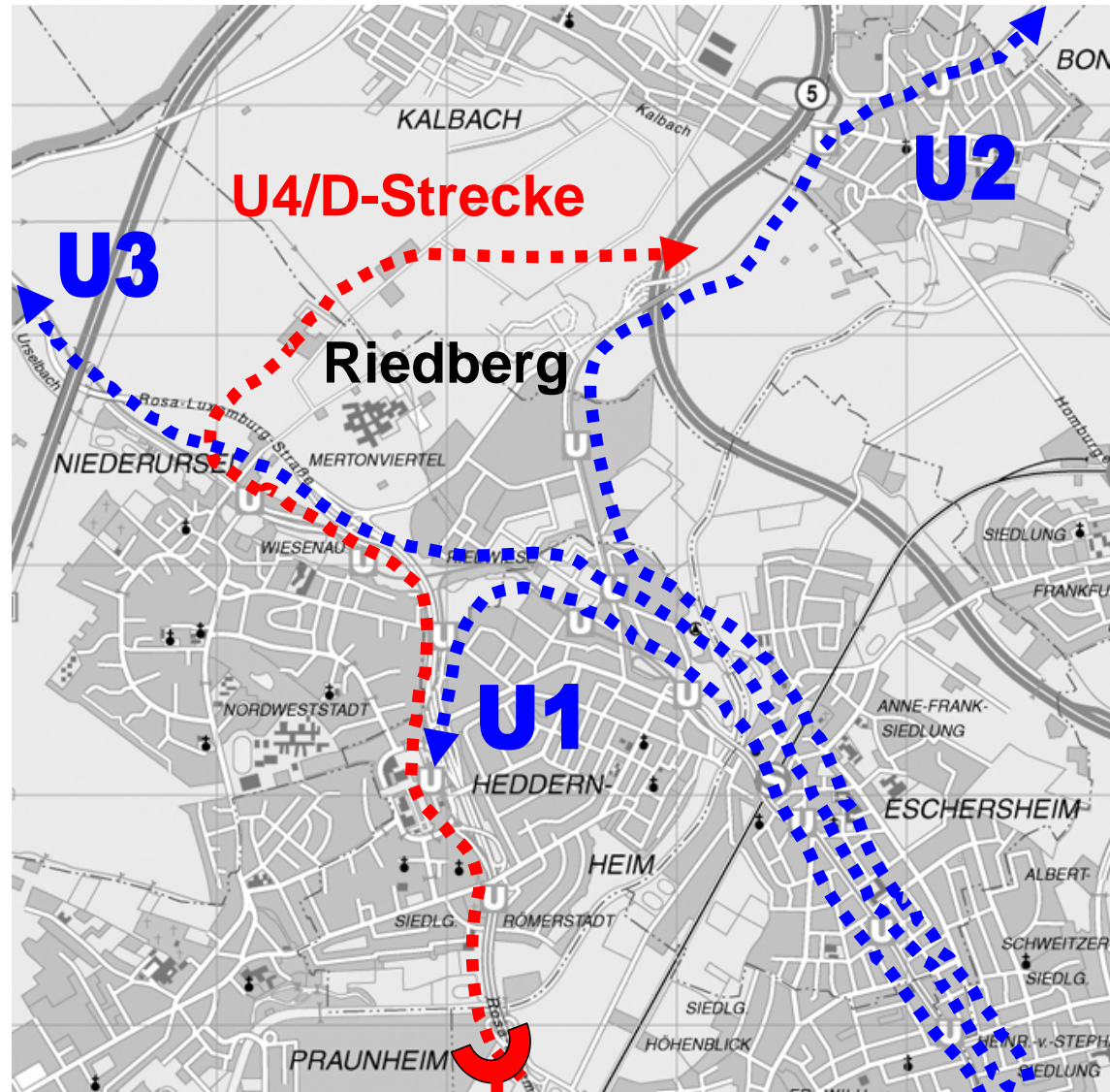
**D-Strecke!**

**Erst werden aufwendig neue Strecken trassiert, (mindestens 213 Mio. €) dann werden sie unterbelegt!**

**Die alten Strecken werden gleichzeitig im Takt reduziert**

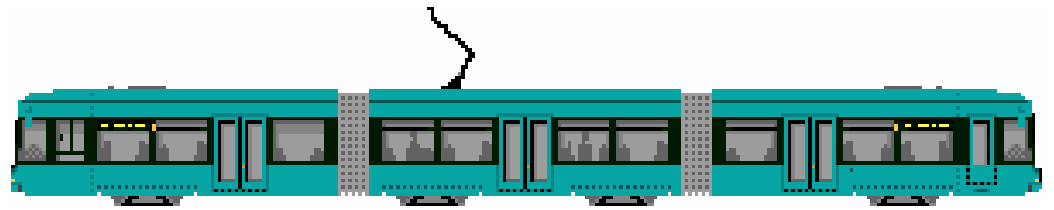
**Folge: Es sind nicht mehr Züge unterwegs als vorher!**

**Aufwendige Infrastruktur mit keinem besseren Angebot**

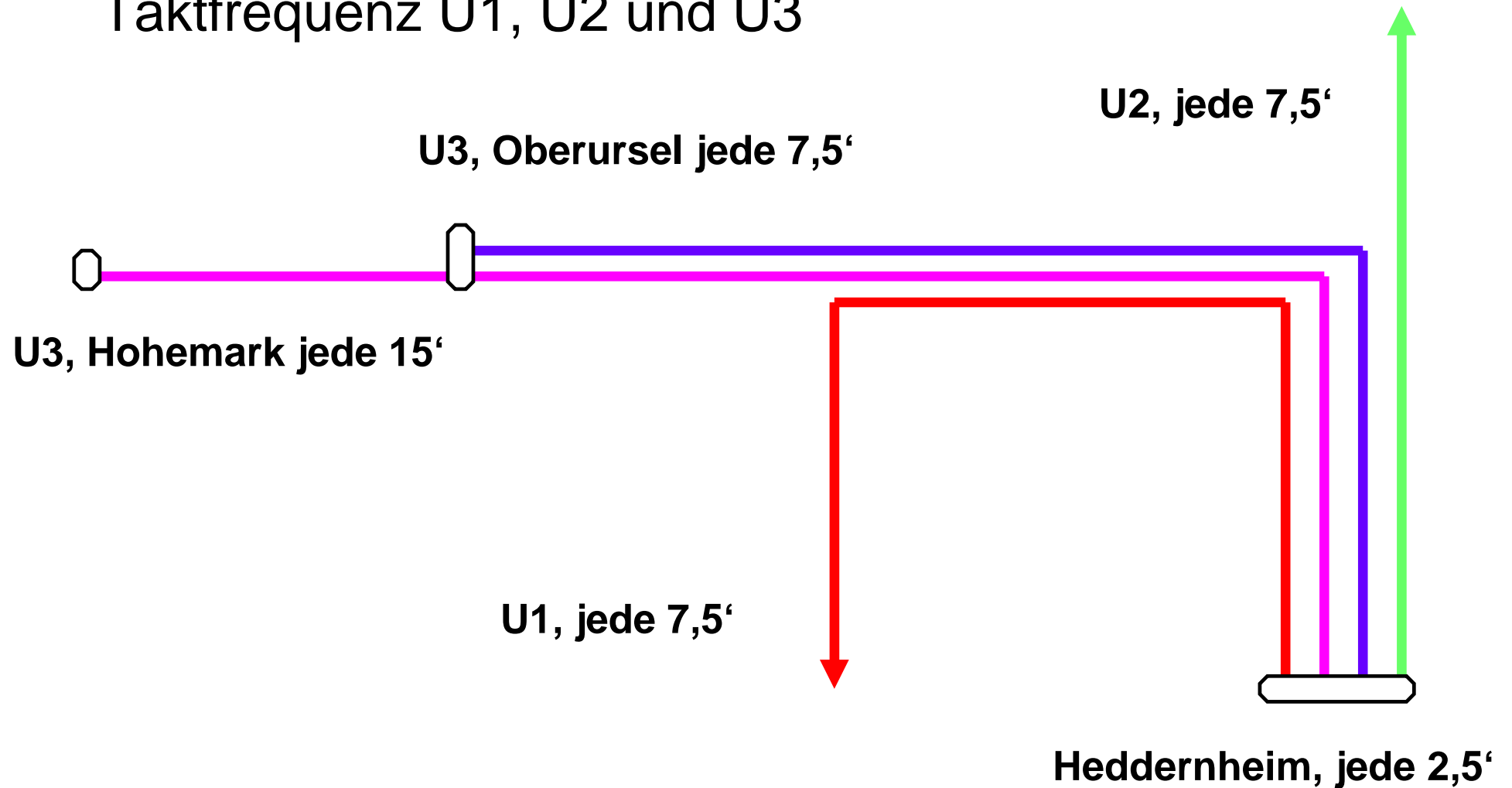


Tunnel am Ginnheim

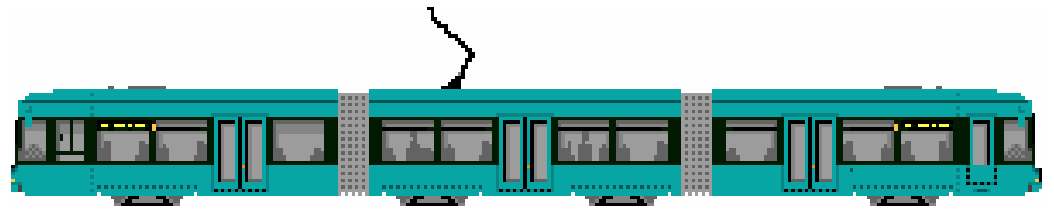
# Pro 16



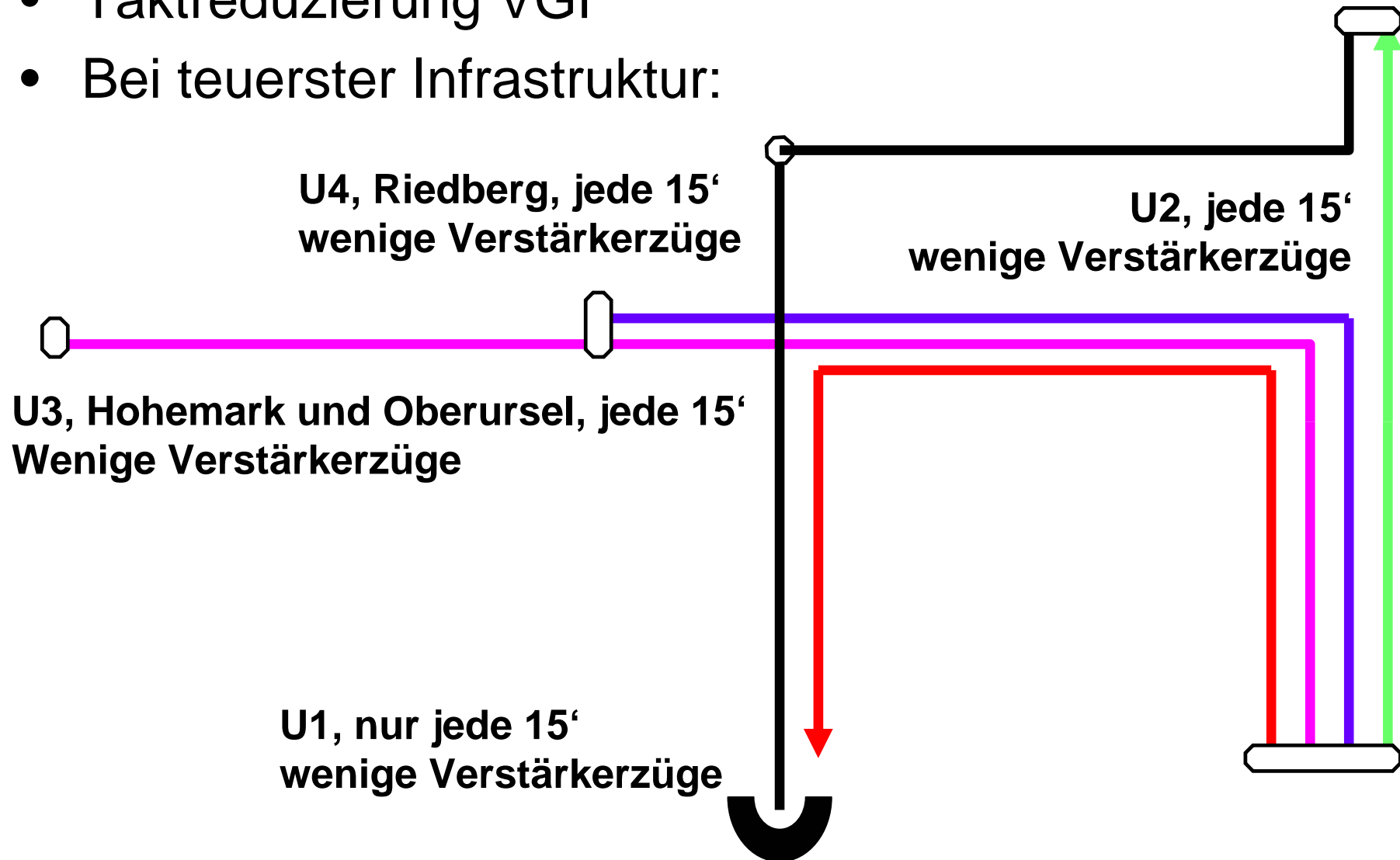
- Situation heute in Rushhour:  
Taktfrequenz U1, U2 und U3



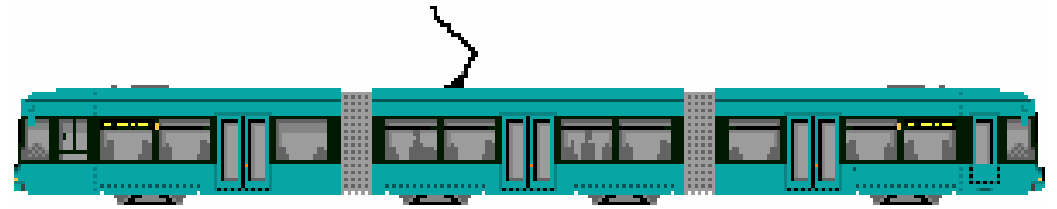
# Pro 16



- Taktreduzierung VGF
- Bei teuerster Infrastruktur:

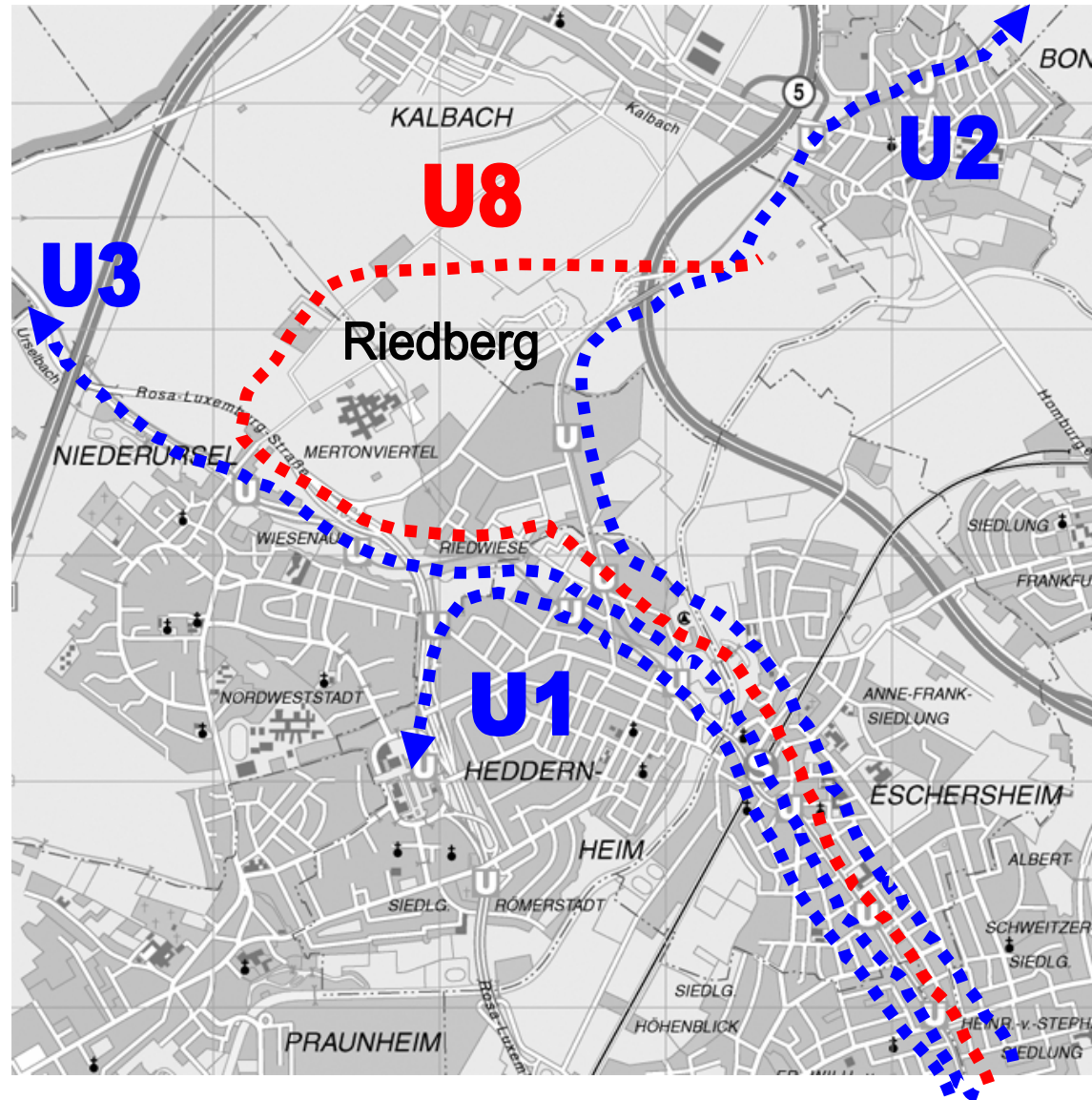


# Pro 16

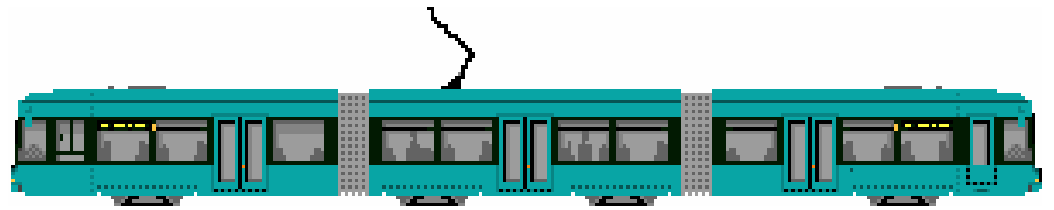


## Alternative I

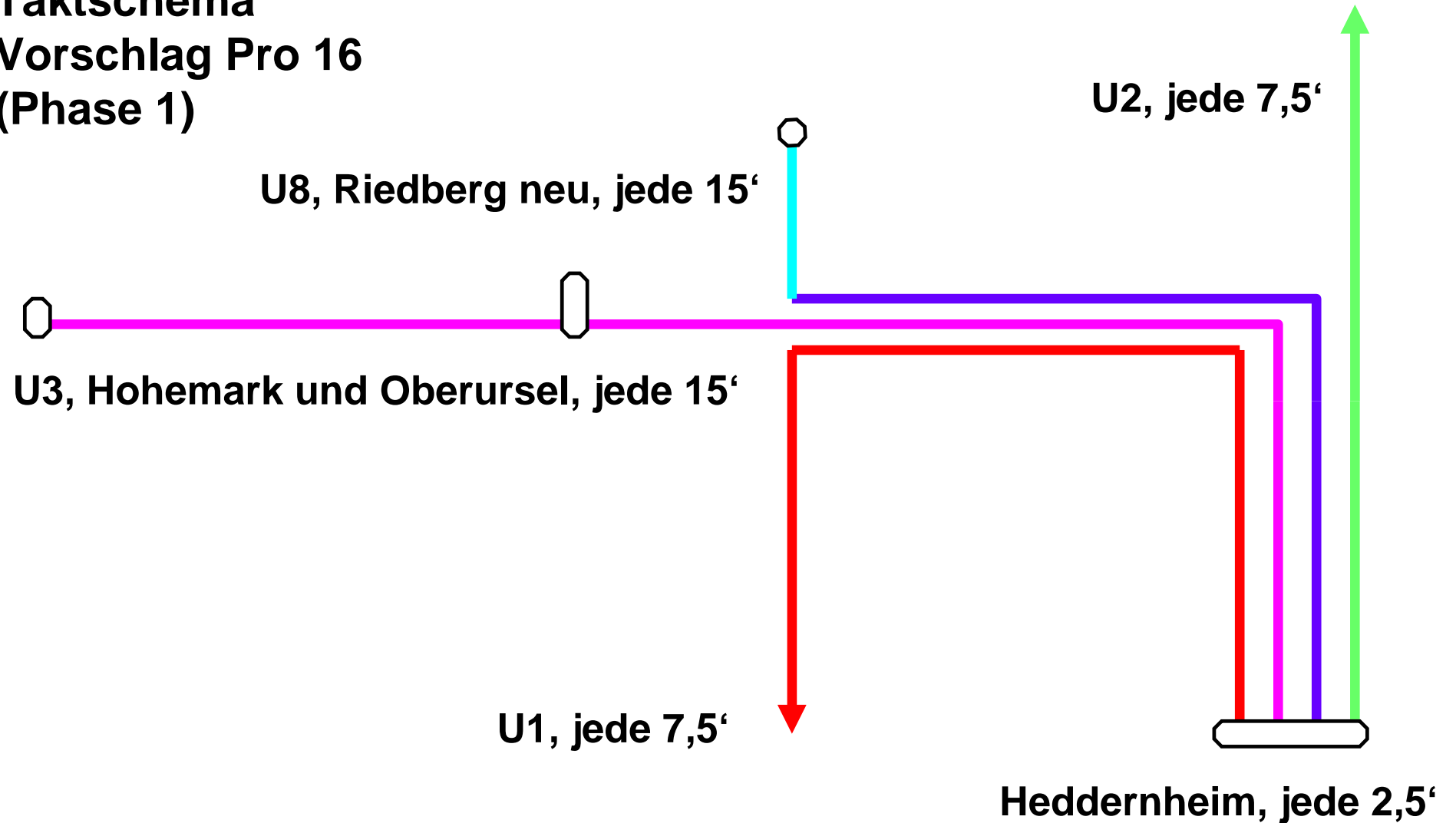
Dagegen Vorschlag Pro 16:  
Anbindung Riedberg  
über Züge, die bisher nach  
Oberursel gefahren sind  
(Teile von U3 zu U8)



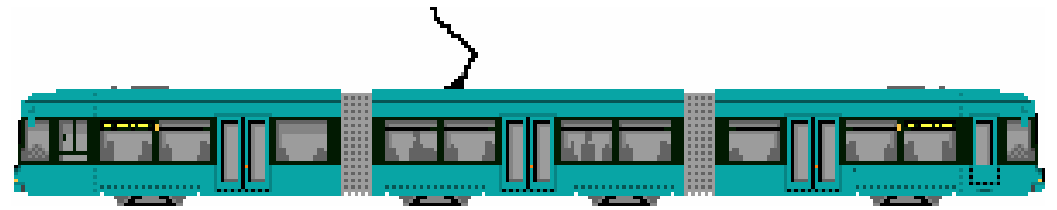
# Pro 16



## Taktschema Vorschlag Pro 16 (Phase 1)



# Pro 16

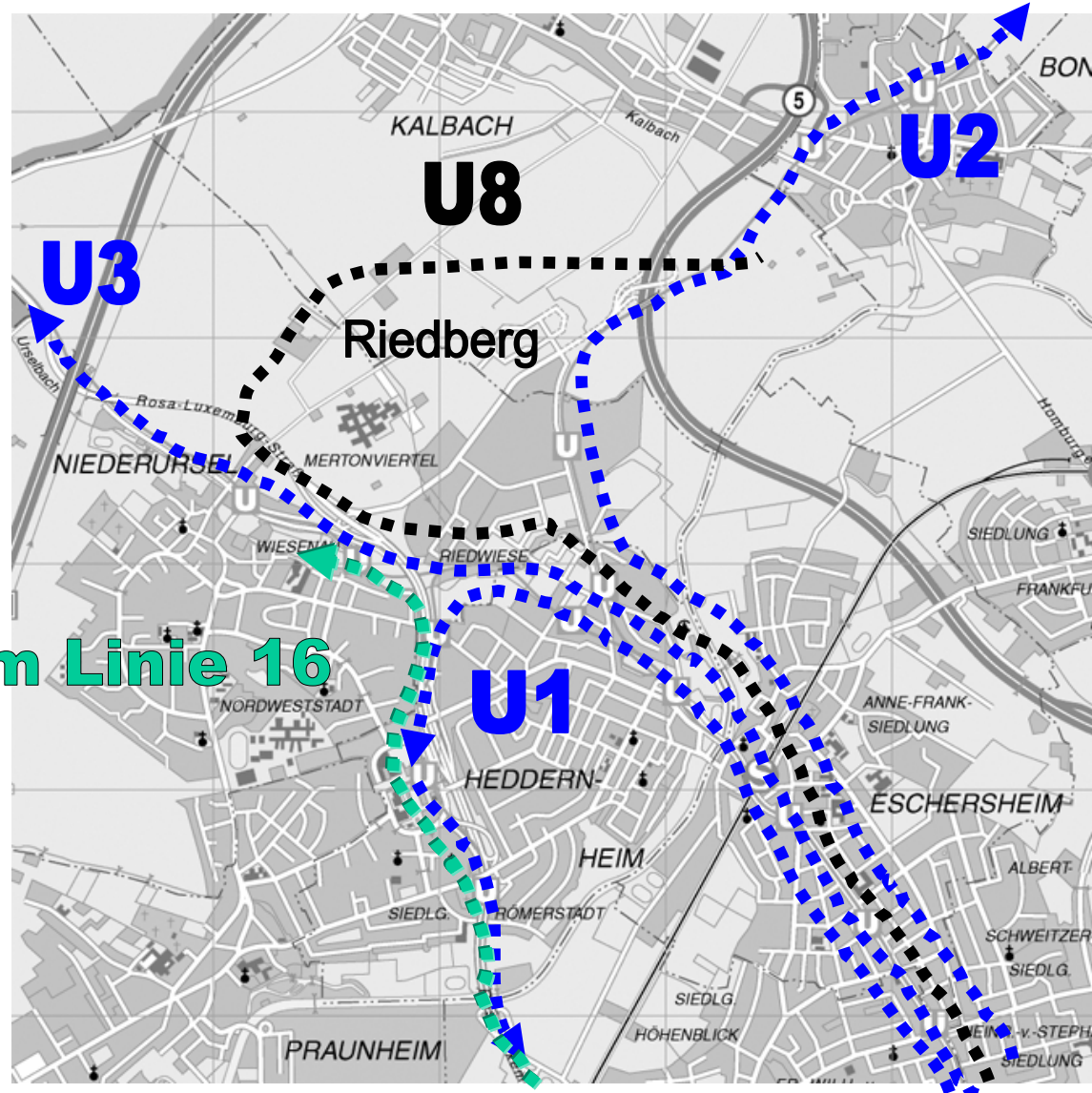


Vorschlag

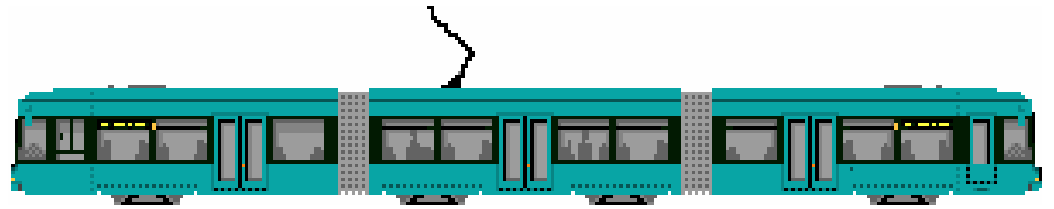
Pro 16 (Phase 2):

- Verlängerung der Linie 16 bis Wiesenau
- Umsteigemöglichkeit für Fahrgäste von U3 und U8
- Nutzung der Strecke D IV
- Zusätzliches Gleis an der Wiesenau
- Wendeanlage zwischen Wiesenau und Niederursel

Tram Linie 16



# Pro 16



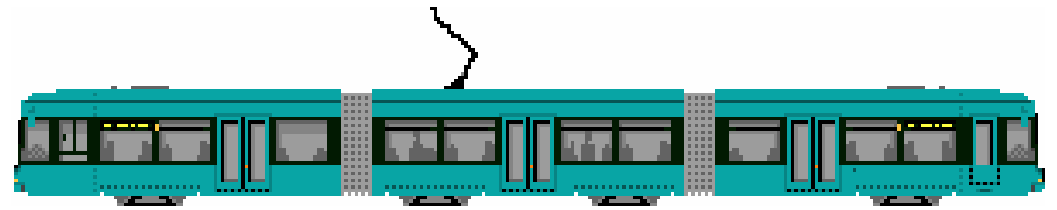
Vorschlag

Pro 16 (Phase 2):

- Zusätzliches Gleis an der Wiesenau
- Umsteigemöglichkeit für Fahrgäste von U3 und U8
- Nutzung der Strecke D IV



# Pro 16



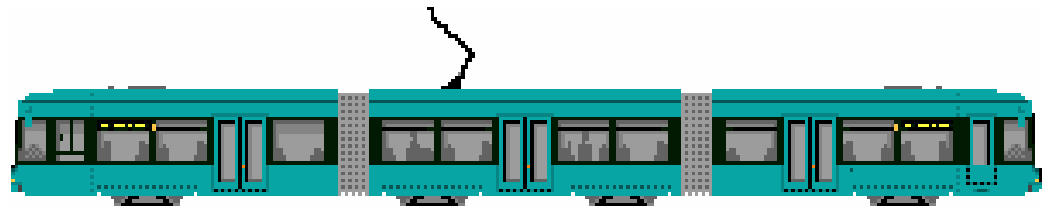
Vorschlag

Pro 16 (Phase 2):

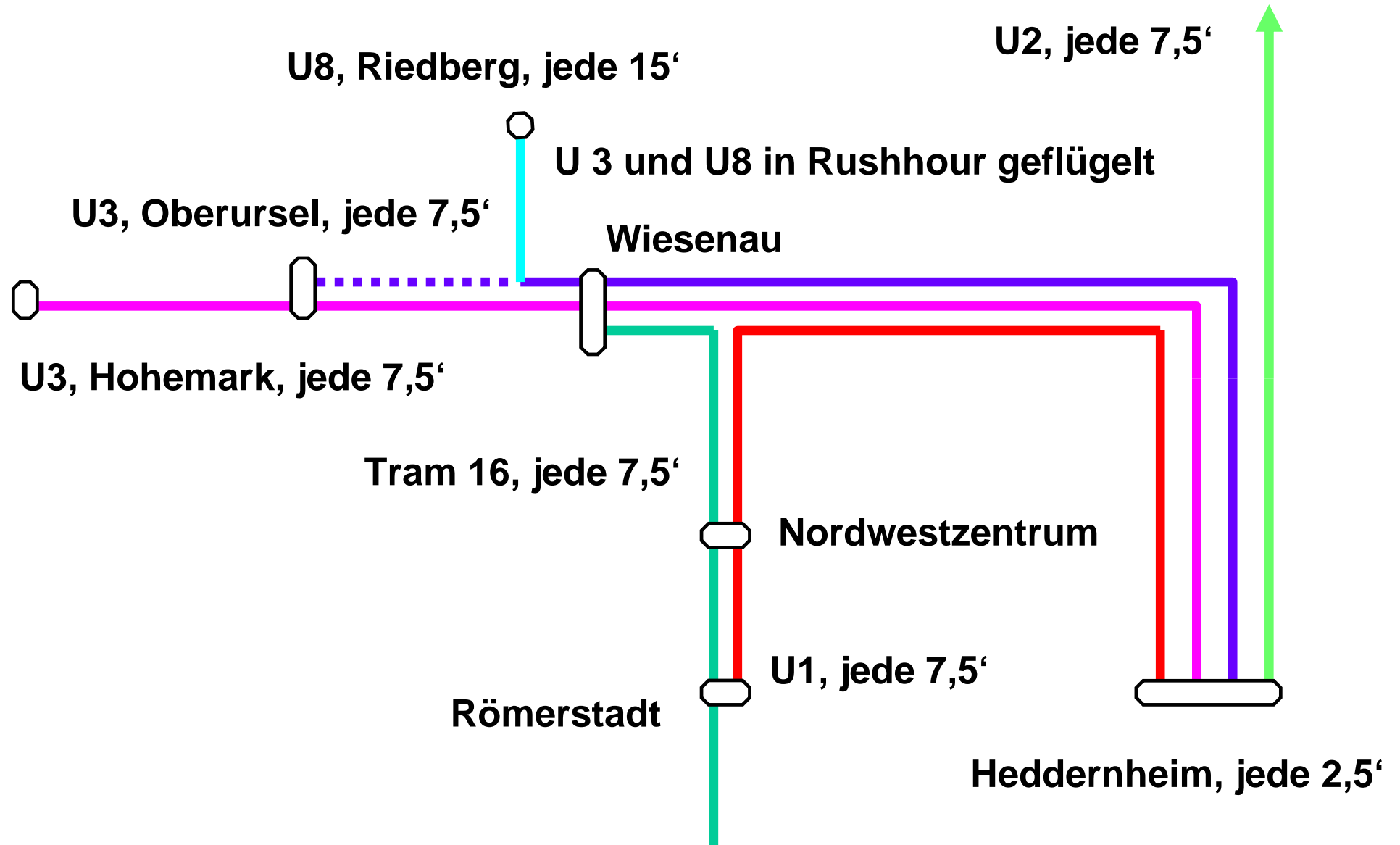
- Wendeanlage zwischen Wiesenau und Niederursel



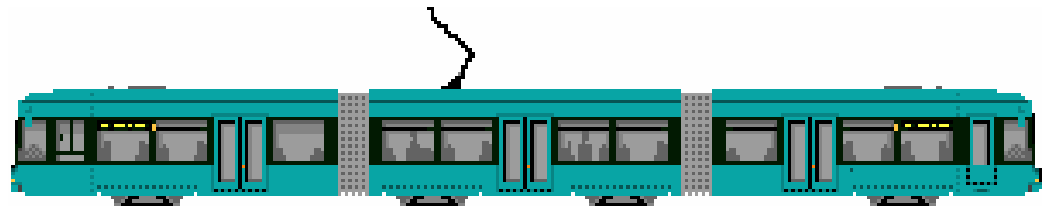
# Pro 16



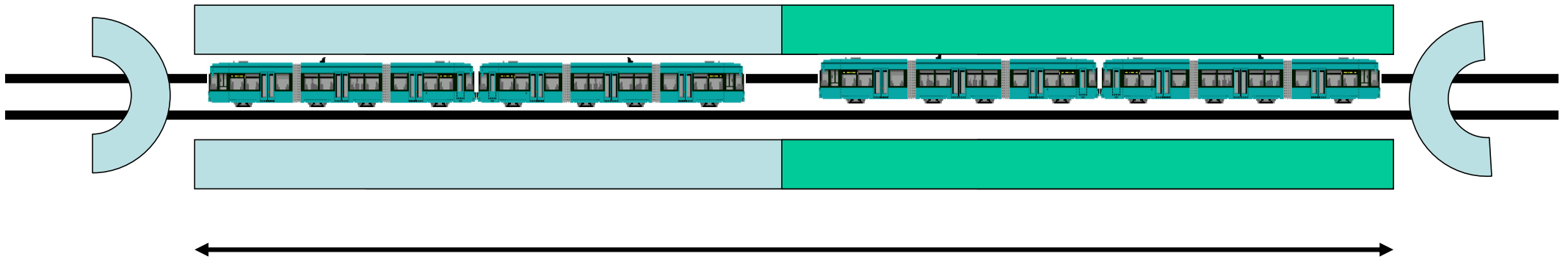
## Taktschema Vorschlag Pro 16 (Phase 2)



# Pro 16

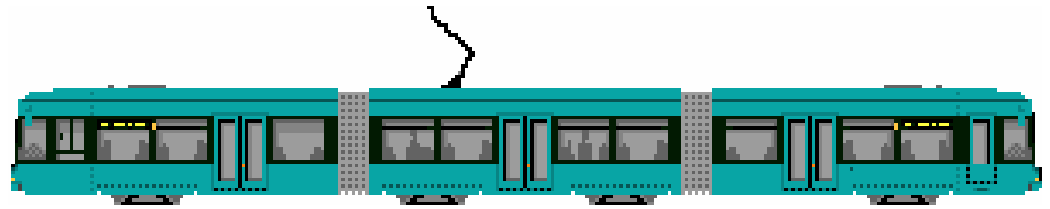


- Erweiterung Tunnel Nordweststadt

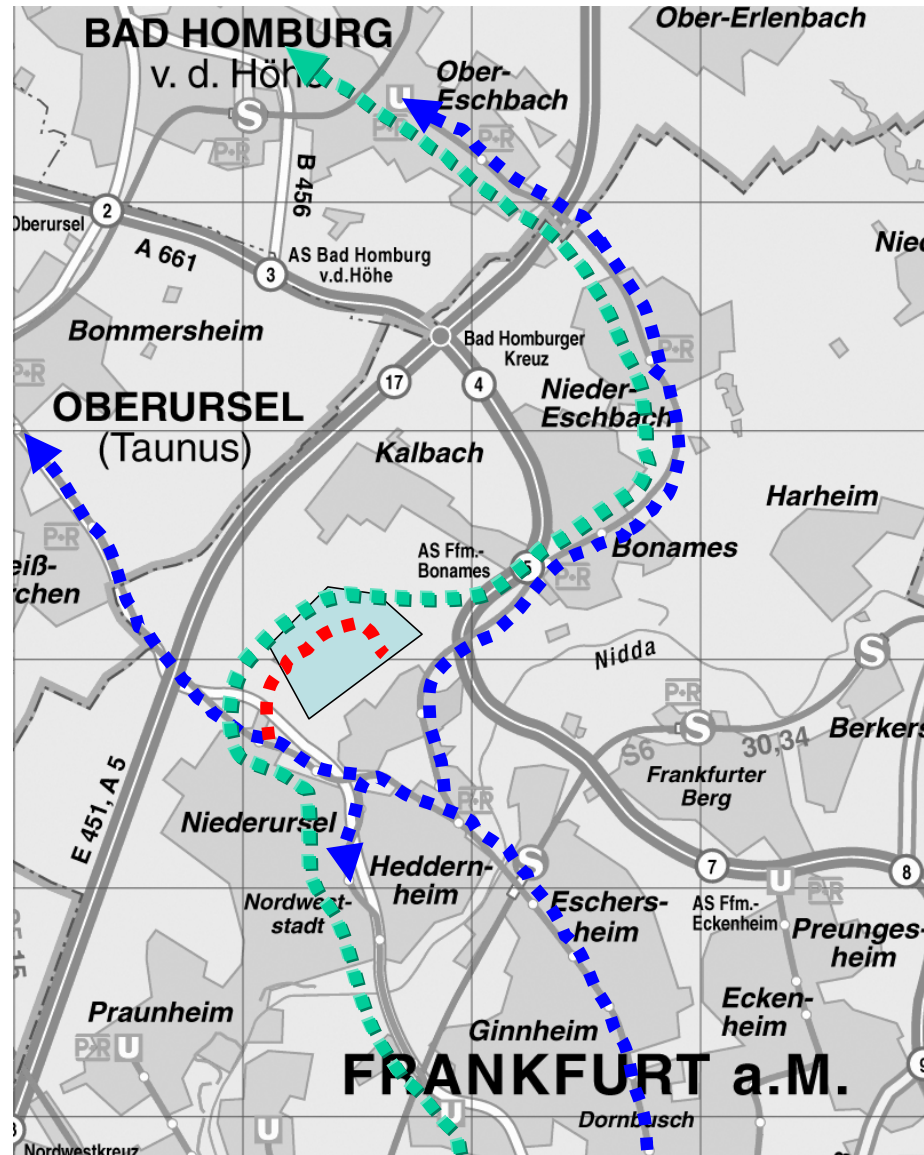


120m

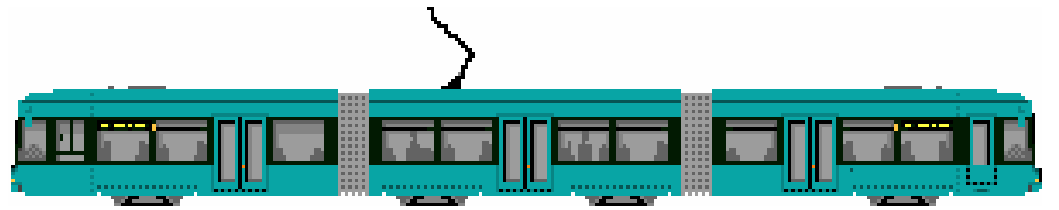
# Pro 16



Vorschlag Pro 16  
(Phase 3):  
Tram 16  
über Riedberg  
nach  
Bad Homburg



# Pro 16



Tram 16, nach Bad Homburg

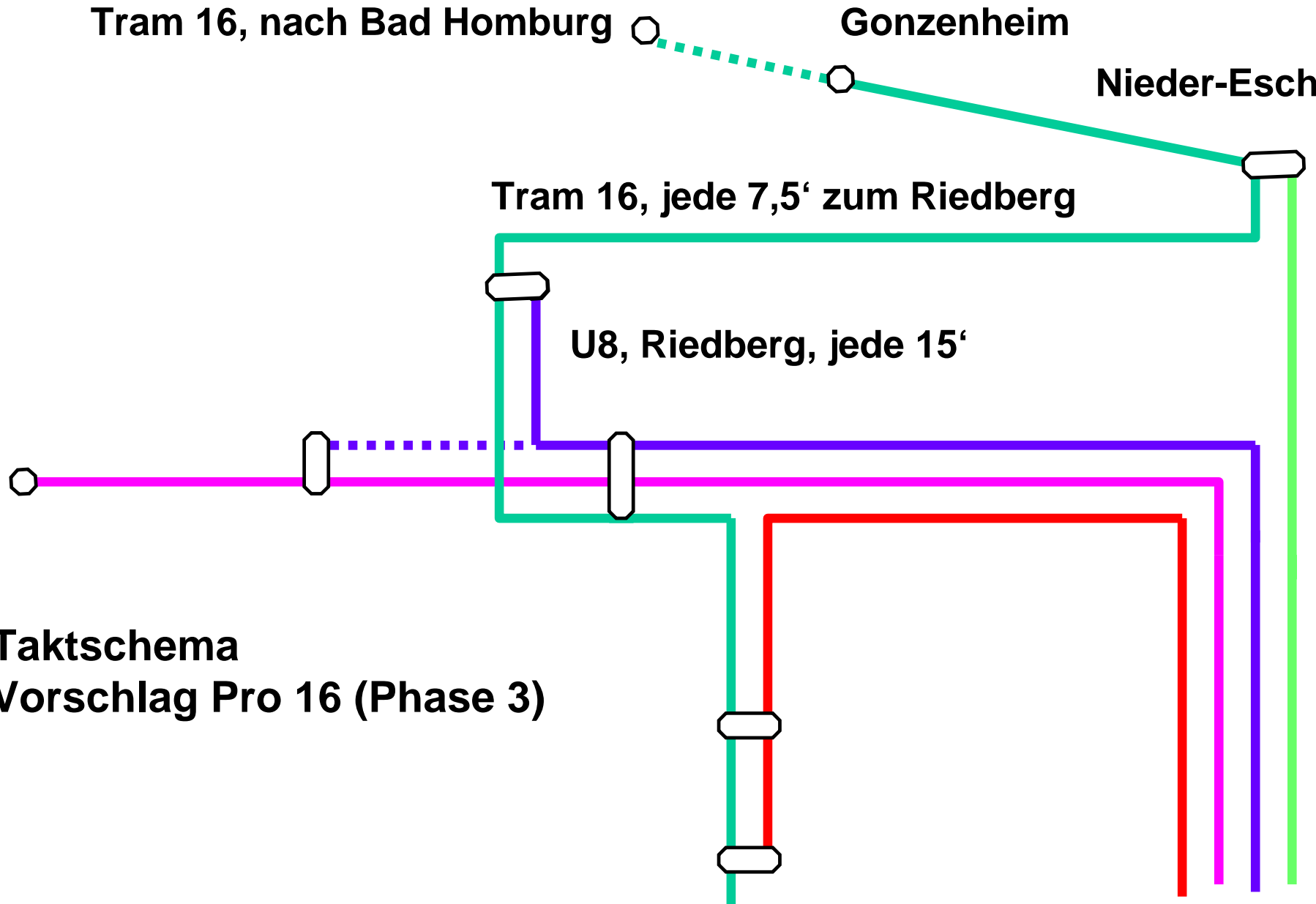
Gonzenheim

Nieder-Eschbach

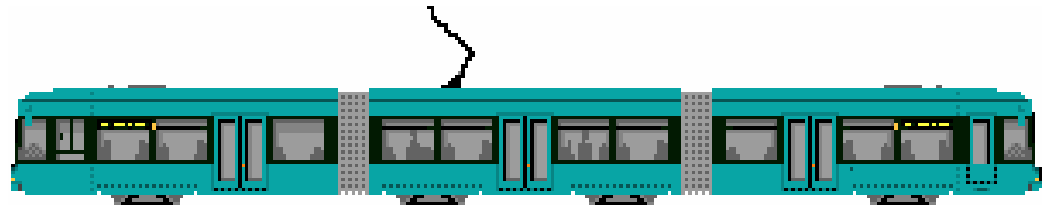
Tram 16, jede 7,5' zum Riedberg

U8, Riedberg, jede 15'

Taktschema  
Vorschlag Pro 16 (Phase 3)



# Pro 16



## Baukosten des Pro 16 Vorschlages:

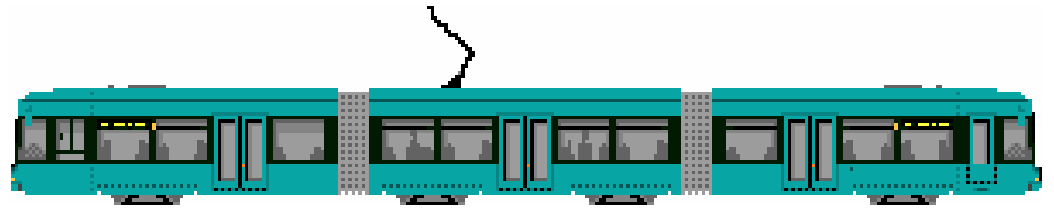
- 4 umzubauende Stationen  
(die sowieso umgebaut werden sollen): 4 Mio.
- Umbau Wiesenau/Drittes Gleis 2 Mio.
- Umbau Tunnel Nordweststadt 7 Mio.

---

Summe

13 Mio.

Pro 16



Baukosten der VGF-Pläne (bei Taktreduzierung):

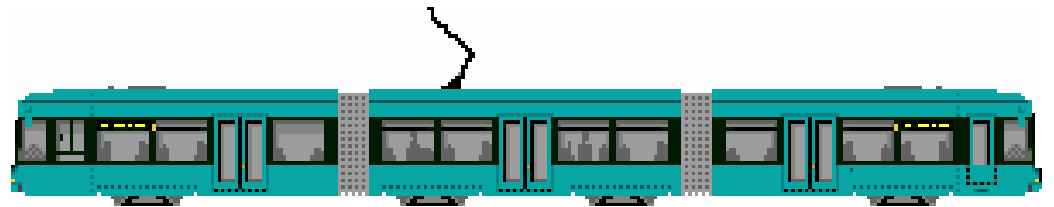
- U-Bahntunnel 2,4 km Bockenheim-Ginnheim :

173 Mio.

Mindestersparnis durch Pro 16-Vorschlag:

160 Mio.

# Pro 16

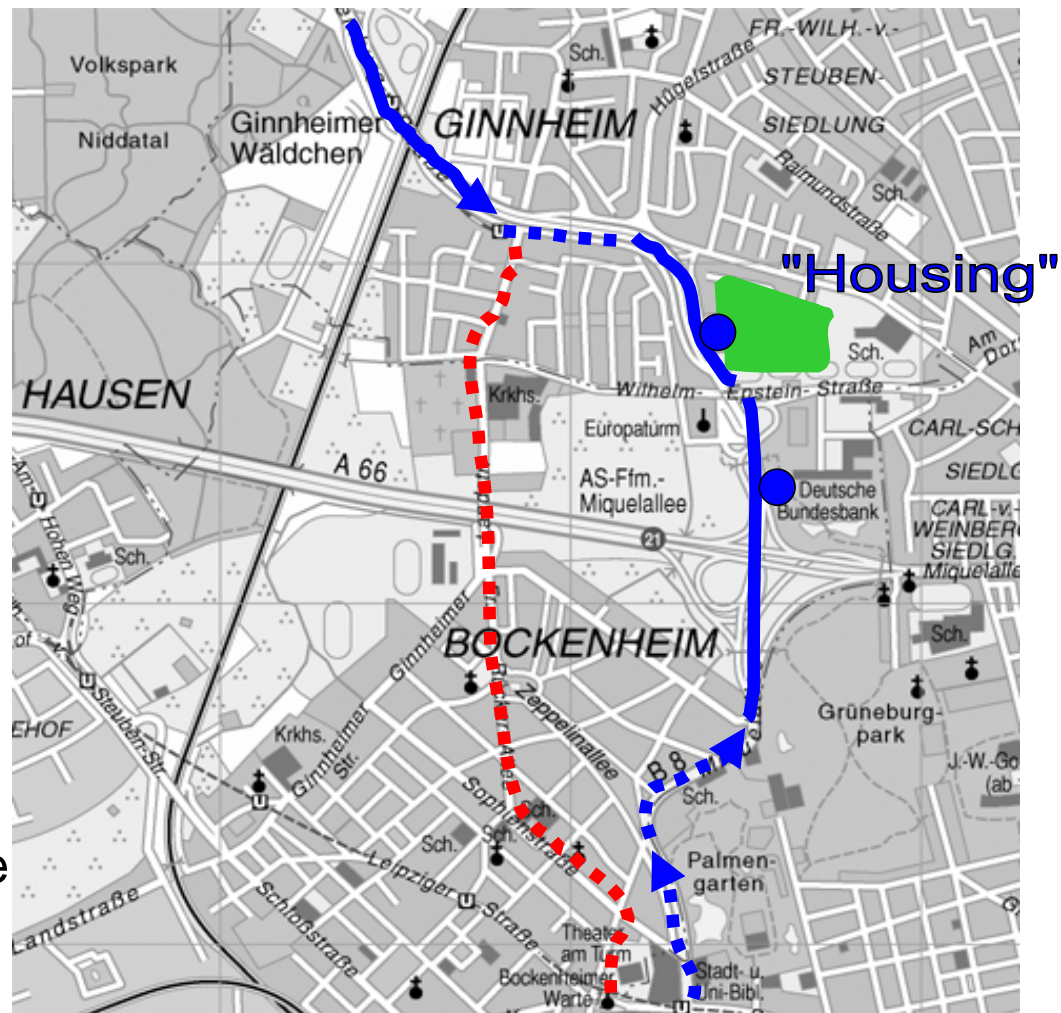


## Alternative II

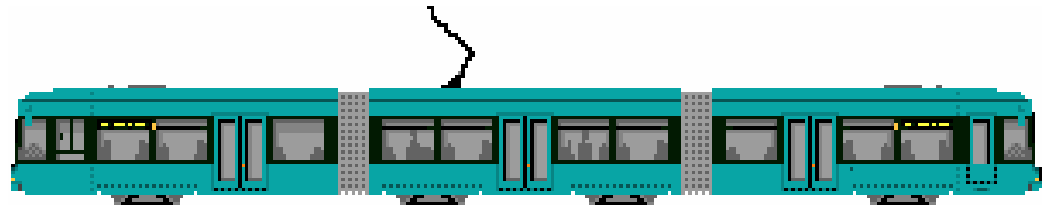
### Weiterer Vorschlag Pro 16

Eine kostengünstige Variante der Stadtbahn/U-Bahn zum Riedberg wäre die oberirdische Anbindung von Ginnheim über die Zeppelin-Allee (Rampe am Miquelknoten) und eine Trasse zur ebenen Erde, aber unterhalb der Rosa Luxemburg-Straße (blaue Linie).

Gleichzeitig würden das neue Wohngebiet "Housings" (ehemalige US-Siedlung) und die Deutsche Bundesbank angebunden.



# Pro 16



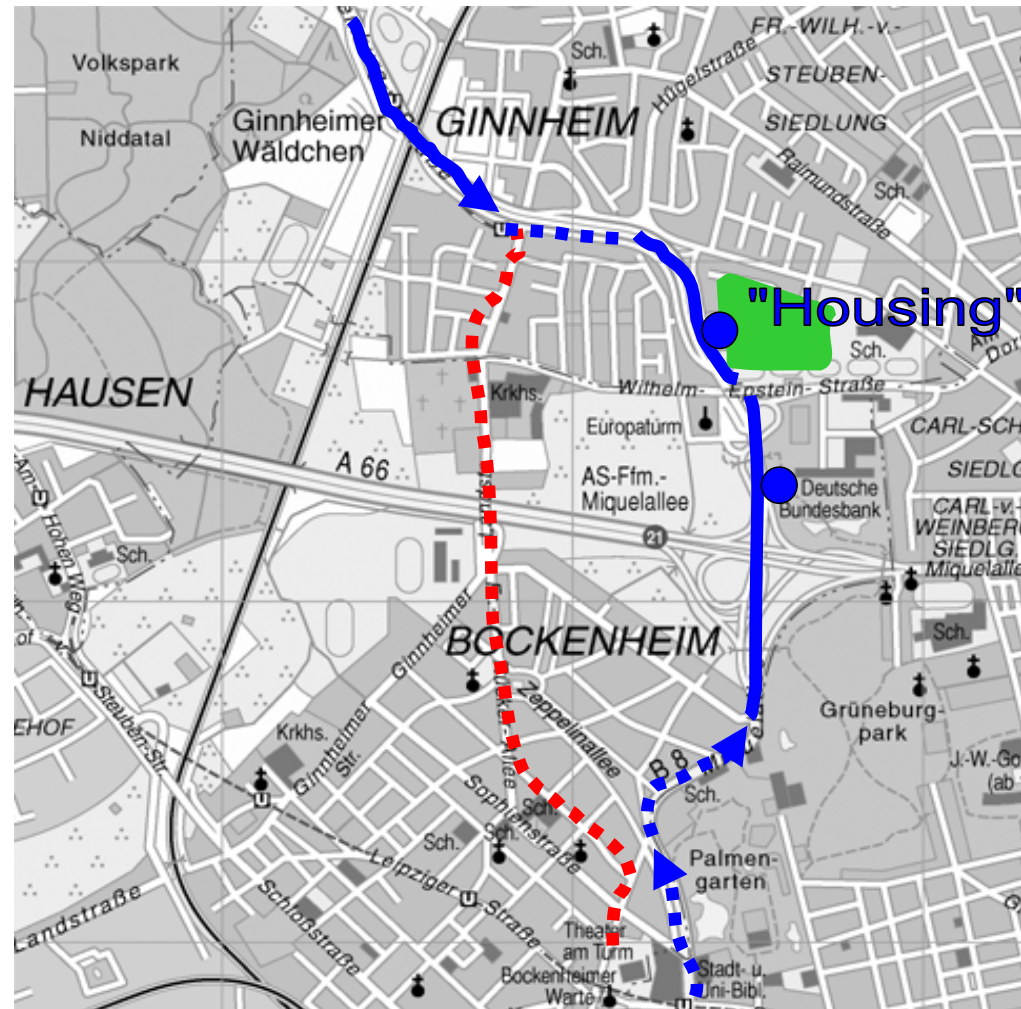
## Alternative II

### Weiterer Vorschlag Pro 16

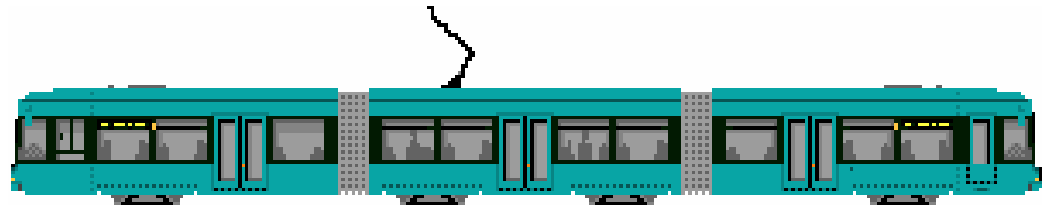
Hier werden fast genauso viele Menschen wohnen und arbeiten, wie auf dem Riedberg, der natürlich mit dieser Lösung auch angebunden wird.

Die Tram 16 könnte zur Feinbedienung Bockenheims und Ginnheims erhalten bleiben

Dies erfordert aber von der Stadt ein tabufreies Nachdenken über lieb gewonnene Tunnelprojekte aus den Zeiten, als noch die autogerechte Stadt geplant wurde.



Pro 16



Der verkehrliche und finanzielle Vorteil wäre auch hier enorm.

Zwischen 90 und 100 Mio. € würden gespart.

Die Anregung des Gutachters zum Gesamtverkehrsplan, auf neue Tunnelprojekte zu verzichten wäre auch hier umgesetzt.