

Pro 16



Alternativen zur U-Bahn

Alternativen zum U-Bahnbau Bockenheim-Ginnheim (D-Strecke)

Die Gutachter des neuen Gesamtverkehrsplanes 2004 haben sich dezidiert für das Ende des U-Bahnbaus in Frankfurt ausgesprochen und die Renaissance der Straßenbahn gefordert. Wir schlagen vor, sofort mit dieser Renaissance zu beginnen, die Tramlinie 16 zu erhalten, auszubauen und die Planungen für die U 4 von Bockenheim nach Ginnheim (D II) einzustellen.

Dazu haben wir einen detaillierten Kompromissvorschlag erarbeitet, der die Anbindung des Riedberges über die Eschersheimer Landstraße, die so genannte A-Strecke (U1, U2, U3) beinhaltet und als machbar belegt. Wir begrüßen daher die Anbindung des Riedberges mit einer Schienenstrecke (U4 bzw. D IV) an die U1, U2 und U3.

Es bieten sich folgende Alternativen an:

Alternative I:

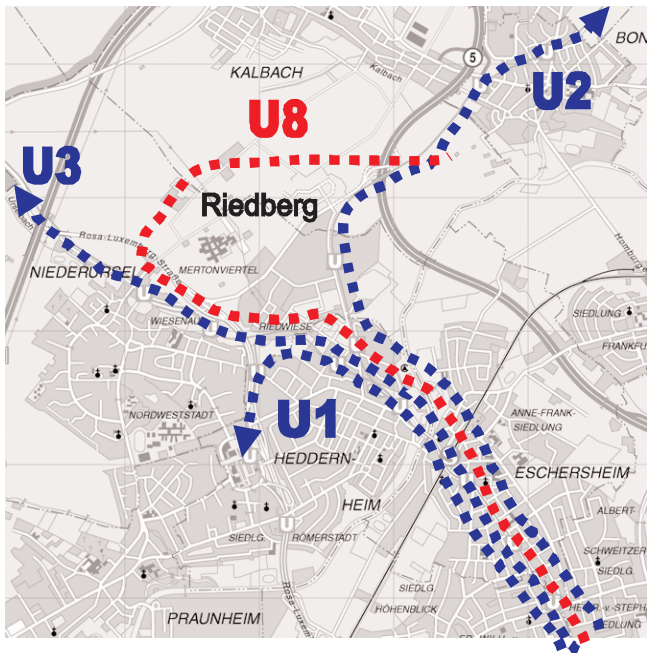
Anbindung des Riedbergs über die A-Strecke (U1, U2, U3) ohne zusätzlichen Takt, kombiniert mit der Tram16-Verlängerung

Es entstehen keine zusätzlichen Fahrplantrassen auf der A-Strecke!

Phase 1:

Die Verstärkerzüge der U3, die in der Hauptverkehrszeit nach Oberursel (A-Strecke) fahren, werden (als U8) zum Riedberg geleitet und zwar ganztägig. So können Oberursel/Hohemark und der Riedberg ohne neue Fahrplantrassen im 15-Minutentakt bedient werden.

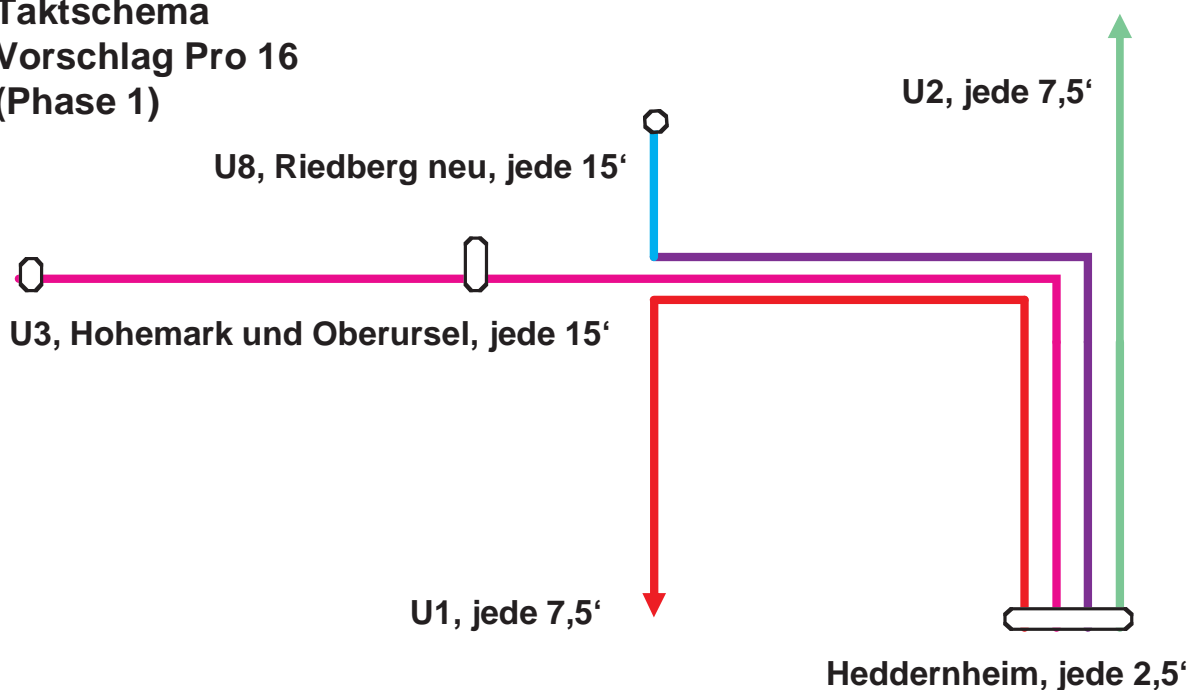
Mehr haben die VGF/TraffiQ auch mit der D-Strecke für den Riedberg nicht vorgesehen. Die A-Strecke wird damit nicht zusätzlich belastet!



Taktschema

Vorschlag Pro 16

(Phase 1)



Phase 3:

Verlängerung der Tram 16 über den Riedberg und Bonames nach Bad Homburg. Bad Homburg ist zur Zeit ohne Stadtbahnanschluss. Die Bahn endet in Gonzenheim (roter Pfeil), ein Weiterbau ins Zentrum gestaltet sich schwierig. Die U2 bis Gonzenheim ist schwachbelastet und stark defizitär. Würde Bad Homburg über die Tram 16 angeschlossen, wäre dies kostengünstiger, landschaftsschonender und ohne Fahrzeitverlust gegenüber der U2 machbar. Gleichzeitig würde die A-Strecke weiter entlastet und die Menschen auf dem Riedberg hätten die Wahl ohne Umsteigen entweder zum Hauptbahnhof oder zur Hauptwache zu fahren. Es sind Taktreduzierungen auf der A-Strecke möglich, bei Traktion (Koppelung) der Tram 16. Mit einer Takterhöhung der Tram wäre das Fahrgastaufkommen problemlos zu bewältigen. Das Argument, die A-Strecke sei schon heute überlastet und für den Riedberg nicht geeignet, ist somit entkräftet, da sie auf diese Weise entlastet werden kann.



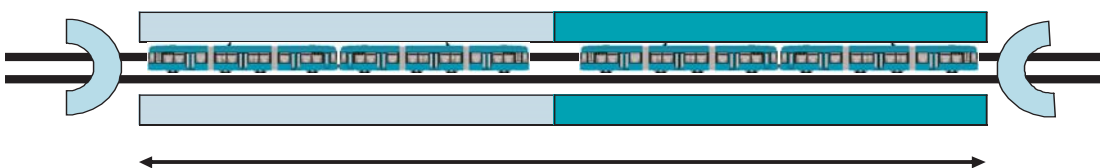
Tram Linie 16

A-Strecke

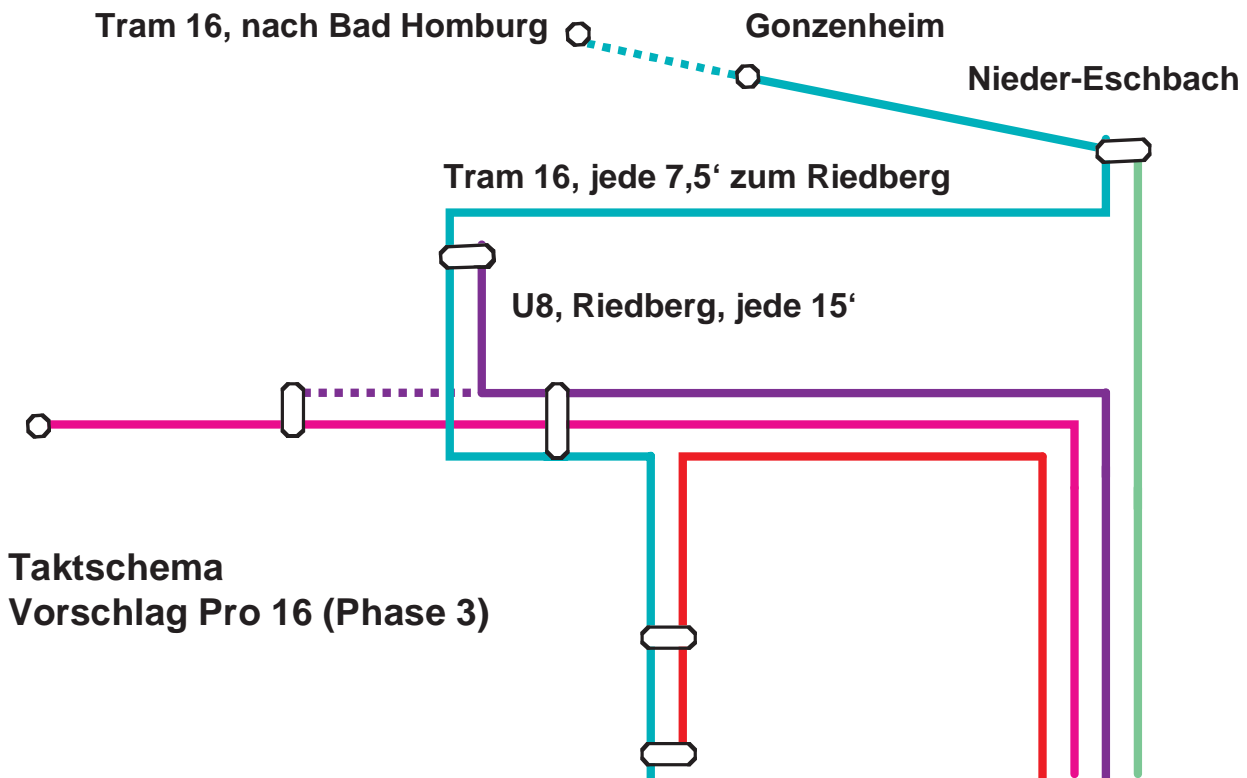
Tram nach Bad Homburg (Zentrum) über den Riedberg, statt der Stadtbahn(U2) nach Gonzenheim (roter Pfeil)

Eine Verlängerung des Tunnels unter der Nordweststadt ist dazu allerdings nötig. In der Innenstadt müssten einige Bahnsteige verlängert werden. Beides ist machbar und trotzdem besteht eine hohe Kostenersparnis gegenüber U-Bahn, mindestens 150 Millionen Euro.

- Tunnel Nordweststadt
- Erweiterung nur nötig, wenn Tram in Traktion fährt



120m

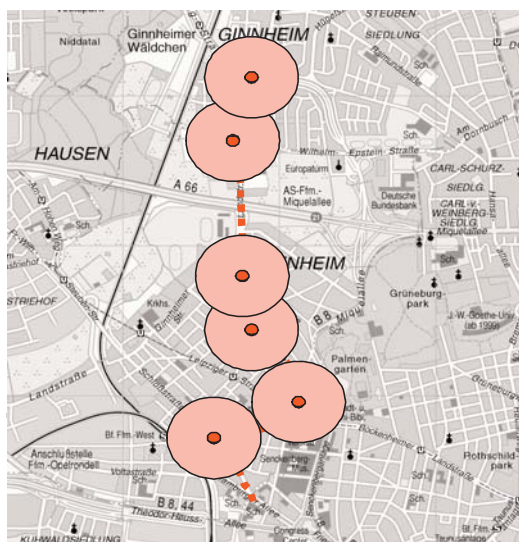
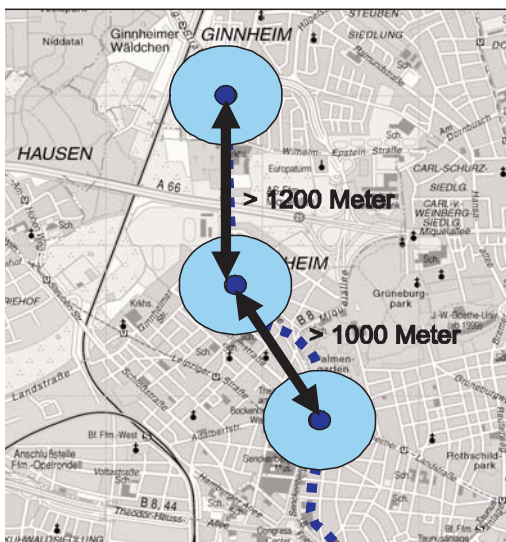


**Taktchema
Vorschlag Pro 16 (Phase 3)**

Beschleunigung der Tram

Als Argument gegen die Tram wird immer angeführt, die U-Bahn sei schneller. Dabei werden meist nur die Fahrzeiten verglichen. Durch eine U-Bahn verlängern sich jedoch die Fußwege entscheidend. Hinzu kommt das Ein- und Auftauchen des Reisenden in die U-Bahn-Haltestelle (Rolltreppenzeit). Die Gesamtzeit verkürzt sich bei Entfernungen wie die von Bockenheim/Ginnheim zur Innenstadt nicht wesentlich.

Haltestellenabstand und -anzahl in Bockenheim und Ginnheim



Radius: Einzugsbereich der Haltestellen (300m)

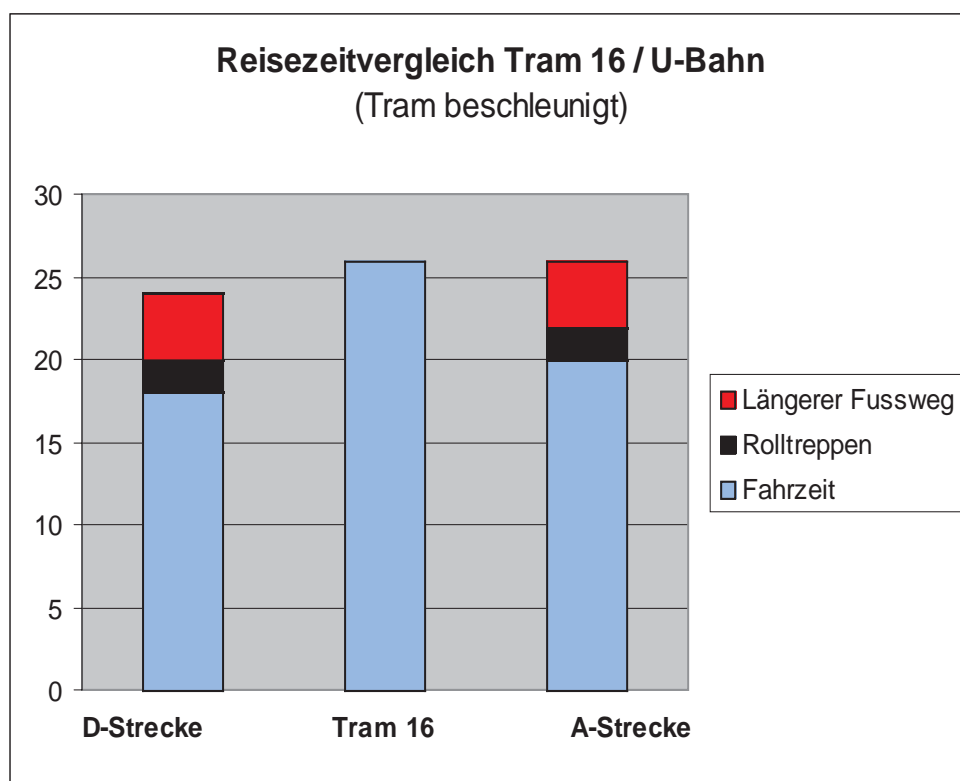
Reisezeitvergleich:

Tram 16 (Riedberg-Hauptbahnhof)	29 Minuten
U4 (D-Strecke, Riedberg-Hauptbahnhof)	24 Minuten
U-Bahn (A-Strecke, Riedberg-Hauptwache)	26 Minuten

Das heißt die Reisezeit mit der Tram ist ca. 2-5 Minuten länger.

Würde die Tram an den Kreuzungen im Messebereich/Platz der Republik tatsächlich Vorfahrt erhalten (Beschleunigung), wäre sie nochmals 2-3 Minuten schneller.

Die Reisezeit zur A-Strecke wäre egalisiert, (die nach Bad Homburg auch!) und die zur D-Strecke höchstens 2-3 Minuten länger.



Es gäbe aber noch eine zusätzliche Möglichkeit.

Alternative I (Variante):

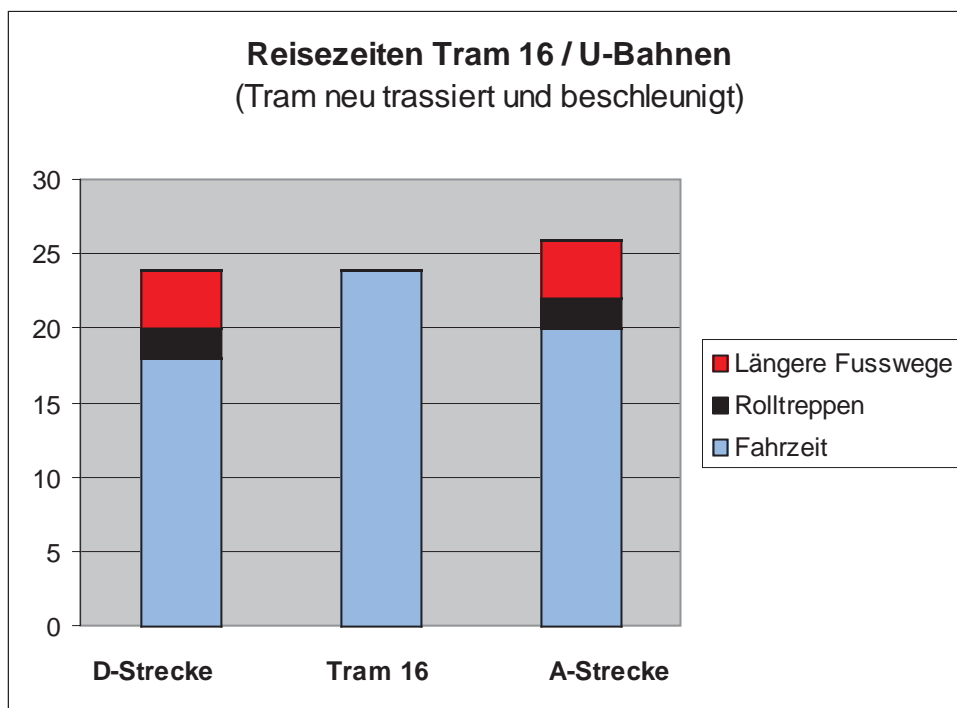
Der Linienverlauf ist wie in Alternative A mit einer Veränderung. Die Tram 16 wird zwischen Bockenheimer Warte und Messe neu trassiert. Und zwar biegt sie an der Warte in die Bockenheimer Landstraße und dann auf die Senckenberg-Anlage die dort 6-Spurig ist und eine Spur freigeben kann. An der Ebert-Anlage kommt sie wieder auf die alte Trasse.

Vorteile: Es werden nochmals mindestens 2 Minuten Fahrzeit gewonnen, das Umsteigen zur U4 ist mit wesentlich geringeren Fußwegen verbunden und das neu entstehende Baugebiet um die alte Uni wird besser angebunden.



Die Stationen Varrentrappstraße und Adalbertstraße können weiter von der Tram 17 und der von der Stadt geplanten Ringlinie bedient werden.

Und die Tram 16 hätte die gleiche Reisezeit wie die U-Bahn!



Alternative II

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).

Es treten keine Trennwirkungen auf, da das Prinzip der Korridorbündelung angewandt wird. Gleichzeitig würden das neue Wohngebiet "Housings" (ehemalige US-Siedlung) und die Deutsche Bundesbank angebunden.

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 (incl. Beschleunigung und Neutrassierung in der Senckenberg-Anlage).

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

Der verkehrliche und finanzielle Vorteil wäre auch hier enorm (zwischen 90 und 100 Mio. € würden gespart). Die Anregung der Gutachter, auf neue Tunnelprojekte zu verzichten wäre auch hier umgesetzt.

