



U-Bahn bis zum neuen Campus

Planungen für D-Linie abgeschlossen / 2007 Baubeginn für Frankfurts teuerstes Verkehrsprojekt

rieb. FRANKFURT. Die Planungen für Frankfurts größtes Verkehrsprojekt der nächsten Jahre, die U-Bahn-Strecke von Bockenheim über den Riedberg nach Kalbach und Nieder-Eschbach, sind beendet. Mit dem Bau des teuersten und technisch schwierigsten Abschnittes zwischen Bokkenheimer Warte und Ginnheim kann nach Angaben der Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VFG) voraussichtlich im Sommer 2007 begonnen werden. Im August wollen die Stadt Frankfurt und die VGF die Baupläne beim Regierungspräsidium Darmstadt einreichen und damit das Planfeststellungsverfahren einleiten. Das Projekt ist im Oktober vergangenen Jahres vom Stadtparlament mit den Stimmen von CDU, SPD und FDP gutgeheißen worden. Die Grünen votierten dagegen, sie wollen den Riedberg durch eine Straßenbahn anbinden. 172 Millionen Euro soll die 2,4 Kilometer lange Strecke zwischen Bockenheim Warte und Ginnheim mit den beiden Stationen Franz-Rücker-Allee und Ginnheim kosten, die größtenteils unterirdisch unter dichtbesiedeltem Gebiet verlaufen wird. Mit der Fertigstellung des genannten Teilabschnitts der D-Strecke, wie dieser vierte Arm des Frankfurter U-Bahn-Netzes heißt, ist Ende 2013 zu rechnen. Dann sind der neue Campus Riedberg und das dortige Neubaugebiet mit dem Hauptbahnhof verbunden und damit auch an den Fernverkehr und an das S-Bahn-Netz angeschlossen. Die Planer sagen etwa 20.000 zusätzliche Fahrgäste pro Tag für den öffentlichen Nahverkehr voraus. Schon im Dezember 2008 soll der 4,5 Kilometer lange Abschnitt zwischen Niederursel und Kalbach dem Verkehr übergeben werden. Er kostet „nur“ 45 Millionen Euro, weil er oberirdisch durch Neubaugelände verläuft, Am Ende wird es mit der Linie U 4 eine durchgehende Verbindung von der Seckbacher Landstraße über die Konstablerwache, die Hauptwache und den Hauptbahnhof bis zur Bockenheim Warte geben, von wo die Bahnen der U 4 ohne Unterbrechung über Ginnheim, die Nordweststadt und den Riedberg bis Nieder-Eschbach weiterfahren. Dazu kommt die U 8, die ebenfalls an der Seckbacher Landstraße startet, auf derselben Strecke bis zur Nordweststadt fährt und von dort als U 1 auf der bestehenden A-Strecke über Eschersheim zur Hauptwache und zum Südbahnhof fährt.



Weiter →



➔ Fortsetzung

...
 Finanziert werden soll das 217-Millionen-Euro-Projekt zu 60 Prozent aus Bundesmitteln. Darüber hinaus rechnen die Planer mit einem Zuschuß von 15 Prozent aus Geldern des kommunalen Finanzausgleichs. Etwa 25 Prozent der Summe müßten die Stadt Frankfurt und die VGF aufbringen. Die neue U-Bahn-Linie ersetzt auf der Strecke zwischen Bockenheim und Ginnheim die Straßenbahnlinie 16. Während der Bauzeit der D-Strecke zwischen 2007 und 2013 werden Busse die Tram ersetzen. Sie sollen in der Hauptverkehrszeit im Fünf-Minuten-Takt fahren, spätabends und sonntags im Zehn-Minuten-Takt. Um die Ginnheimer Bürger soweit wie möglich vor Belästigungen durch Lärm, Staub und Absperrungen zu schützen, werden die Station Ginnheim und das in Richtung Norden sich anschließende Tunnelstück in Deckelbauweise errichtet. Das heißt, daß über der Baustelle zuerst ein Betondeckel gegossen wird und erst danach darunter die Ausschachtungsarbeiten beginnen.

Als falsch oder nicht stichhaltig haben gestern führende Mitarbeiter der VGF, der Nahverkehrsgesellschaft Traffiq und des Stadtplanungsamtes diverse Einwände der Bürgerinitiative „Pro 16“ zurückgewiesen. Diese tritt für den Erhalt der Trambahnlinie 16 und deren Weiterführung bis zum Riedberg ein. Dies ist nach Angaben des VGF-Planungsleiters Gerd Mangels aber nicht möglich, weil Straßenbahnen und U-Bahnen unterschiedlich hohe Einstiegshöhen besitzen. Axel Fleischer vom Stadtplanungsamt wies darauf hin, daß der Bund die 170 Millionen Euro für die U-Bahn-Strecke Hauptbahnhof-Bockenheimer Warte nur unter der Bedingung mitfinanziert habe, daß es nicht dauerhaft mit der Straßenbahn 16 einen Parallelverkehr gebe. Werde die 16 beibehalten, könne das Bundesverkehrsministerium sein Geld zurückfordern.

Völlig überzogen sind nach Meinung der städtischen Planer Befürchtungen, die Häuser in Ginnheim könnten während des Baus der D-Strecke und später durch den U-Bahn-Verkehr Schaden erleiden. Beim Bau früherer Strecken habe sich gezeigt, daß es kaum zu Rissen gekommen sei. Außerdem werde vor Baubeginn bei allen Häusern eine Bestandsaufnahme gemacht. Sollten tatsächlich Schäden entstehen, kämen Stadt und VGF dafür auf. Auch zahlten die Bauherren jenen Geschäftsleuten einen Ausgleich, die während der Bauzeit Umsatzzrückgänge zu verzeichnen hätten. Das habe schon beim Bau der U-Bahn unter der Berger Straße gut funktioniert, hieß es. Bernd Wilde von Traffiq räumte ein, daß einige Bürger in Bockenheim und Ginnheim künftig einen etwas längeren Fußweg zur nächsten Haltestelle hätten. Doch verkehrten die U-Bahnen häufiger als die Tram 16, und außerdem verkürzten sich die Fahrzeiten deutlich.

(Frankfurter Allgemeine Zeitung, 19 Juli 2005)

